



**RELATÓRIO SOBRE A ÁREA DE RESULTADO MOBILIDADE
URBANA NO PLANO PLURIANUAL DE AÇÃO
GOVERNAMENTAL (PPAG) 2018-2021 - BELO HORIZONTE**

Movimento Nossa BH

Fevereiro/2018

Introdução

O Movimento Nossa BH (MNBH) tem buscado elaborar relatórios de acompanhamento da elaboração e execução orçamentárias na cidade de Belo Horizonte. Este relatório, por sua vez, faz parte do projeto MobCidades: Mobilidade, Orçamento e Direitos¹. Com a abertura de um novo ciclo orçamentário, com a sanção do Plano Plurianual de Ação Governamental (PPAG) de 2018 a 2021², o MNBH apresenta o presente relatório, que busca sistematizar as informações mais relevantes a respeito do planejamento orçamentário da Prefeitura de Belo Horizonte voltado para a Área de Resultado Mobilidade Urbana.

O PPAG “corresponde ao planejamento estratégico de médio prazo da administração pública municipal. Com vigência de quatro anos, o PPAG apresenta metas e investimentos prioritários para o período entre o segundo ano do mandato do prefeito e o primeiro ano da gestão seguinte”³. Assim, durante o ano de 2017, primeiro ano da nova gestão municipal (prefeito Alexandre Kalil - PHS), foi elaborado o PPAG que terá vigência entre 2018 e 2021. Durante a elaboração, ocorreram alguns momentos de abertura para a participação popular, que serão abordados ao longo do relatório.

Objetiva-se, com isso, aproximar os conhecimentos a respeito do orçamento público e da política de mobilidade urbana dos cidadãos interessados. A divulgação e ampliação das informações relativas ao planejamento orçamentário do município possibilita a realização de um controle social mais fundamentado e uma participação social mais aprofundada na gestão. Compreendendo que no orçamento público estão sistematizadas as ações governamentais, suas fontes de recurso e o andamento de sua execução, a apropriação cidadã de tais 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. Passa-se, então, à análise.

¹ Sobre o Projeto MobCidades: <https://www.facebook.com/MobCidades/>

² O PPAG 2018-2021 está disponível em: <http://bit.ly/2nFXKRi>

³ CMBH. Disponível em: <http://bit.ly/2FRuHRq>

1. Panorama do PPAG 2018-2021

O PPAG 2018-2021 foi organizado em 10 Áreas de Resultado e um eixo, quais sejam: Saúde; Educação; Proteção Social, Segurança Alimentar e Esportes; Segurança; Cultura; Desenvolvimento Econômico e Turismo; Mobilidade Urbana; Sustentabilidade Ambiental; Habitação, Urbanização, Regulação e Ambiente Urbano; Atendimento ao Cidadão e Melhoria da Gestão Pública; e o Eixo Administração Central.

Dentre as previsões orçamentárias, a Área de Resultado Mobilidade Urbana tem o 5º maior valor orçado para os quatro anos planejados, com valores muito próximos às Áreas de Resultado Atendimento ao Cidadão e Melhoria da Gestão Pública (6º lugar) e Habitação, Urbanização, Regulação e Ambiente Urbano (7º). O valor relativo à Mobilidade Urbana foi de R\$3.710.363.223,00 (três bilhões, setecentos e sessenta e três mil, duzentos e vinte e três reais) para os 4 anos, correspondendo a 7,0% do valor total orçado para o período.

Tabela 01: Previsão Orçamentária PPAG 2018-2021 (em R\$)

Área de Resultado/Eixo	2018	2019	2020	2021	TOTAL POR A.R.
1 Saúde	4.023.477.873	4.106.187.560	4.216.449.265	4.382.945.390	16.729.060.088
2 Educação	1.825.287.503	2.006.157.454	2.149.607.310	2.286.253.349	8.267.305.616
3 Proteção Social, Segurança Alimentar e Esportes	405.836.349	448.841.711	462.911.918	500.778.415	1.818.368.393
4 Segurança	170.209.636	178.091.883	185.201.880	192.568.944	726.072.346
5 Cultura	85.211.466	95.408.244	103.244.230	104.935.659	388.799.603
6 Desenvolvimento Econômico e Turismo	66.508.448	38.061.018	42.125.410	45.684.663	192.379.539
7 Mobilidade Urbana	914.838.905	975.747.441	961.499.856	858.277.021	3.710.363.223
8 Sustentabilidade Ambiental	1.296.787.017	1.122.121.889	1.035.281.848	961.619.152	4.415.809.906
9 Habitação, Urbanização, Regulação e Ambiente Urbano	699.342.360	883.763.978	948.492.134	954.219.202	3.485.817.674
10 Atendimento ao Cidadão e Melhoria da Gestão Pública	871.340.506	868.002.060	956.092.678	1.014.088.270	3.709.523.514
Eixo Administração Geral	2.176.876.596	2.369.608.728	2.518.274.208	2.706.097.069	9.770.856.601

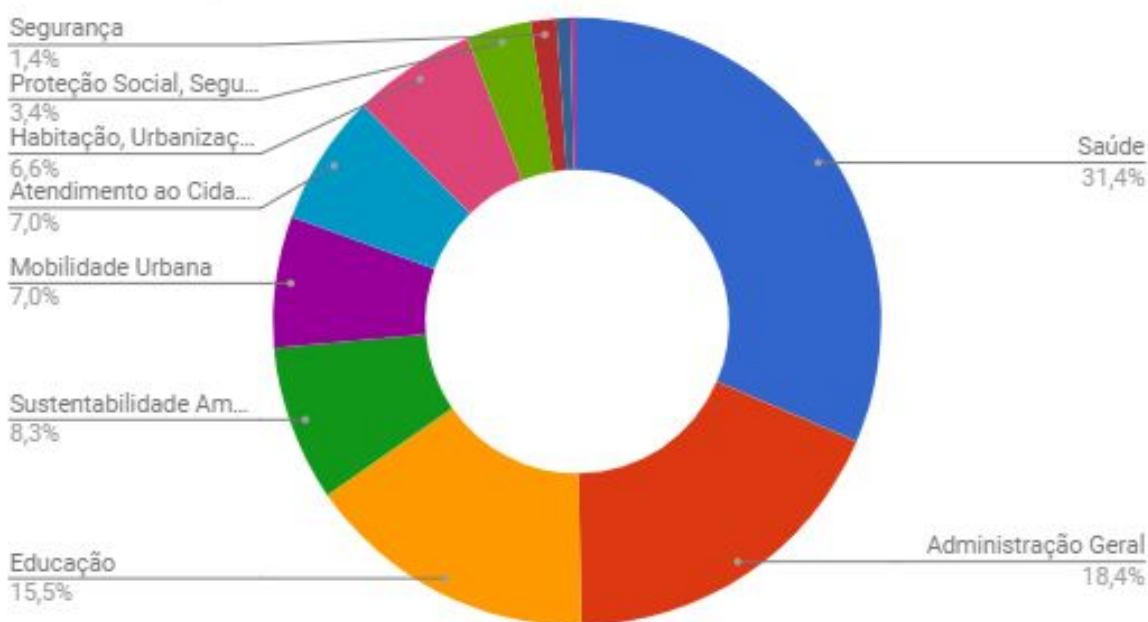
TOTAL POR ANO	12.535.716.659	13.091.991.966	13.579.180.744	14.007.467.13
---------------	----------------	----------------	----------------	---------------

Fonte: Elaborado por Nossa BH com base em "Demonstrativo físico e financeiro de Programa por Área de Resultado e Eixo" - anexo ao PPAG 2018-2021

Estão planejados pequenos aumentos na previsão anual do orçamento como um todo. Contudo, esse aumento não ocorre na AR Mobilidade Urbana, estando prevista uma restrição orçamentária: de R\$975.747.441,00 em 2019 para R\$961.499.856,00 em 2020 e para R\$858.277.021,00 em 2021. De fato, os gastos estimados para 2021 chegam a ser inferiores à previsão do início do PPAG, em 2018 para a mobilidade urbana.

Gráfico 01: Percentual orçado por Área de Resultado em relação ao total previsto no PPAG 2018-2021

Percentual por Área de Resultado PPAG 2018-2021



Fonte: Elaborado por Nossa BH com base em "Demonstrativo físico e financeiro de Programa por Área de Resultado e Eixo" - anexo ao PPAG 2018-2021

Para fins de comparação, o PPAG 2014-2017 teve como previsões em todas suas áreas de resultado e para a Área de Resultado Cidade com Mobilidade especificamente:

Tabela 02: PPAG 2014-2017 - AR Cidade com Mobilidade e todas áreas de resultado

Previsão orçamentária PPAG 2014-2017 (R\$)		
Ano	AR Cidade com Mobilidade	Todas Áreas de Resultado
2014	1.207.178.892,00	11.468.686.229,00
2015	921.792.814,00	11.751.994.238,00
2016	869.644.699,00	12.277.090.424,00
2017	719.901.711,00	11.580.356.244,00

Fonte: Elaboração MNBH com base em PPAG 2014-2017

Apesar dos valores nominais de previsão orçamentária para o PPAG como um todo e para a AR Cidade com Mobilidade sugerirem um aumento no planejamento para o novo quadriênio, temos de fato, uma restrição orçamentária. Considerando, a título de ilustração, que o INPC acumulado de janeiro de 2014 a dezembro de 2017 foi de 28,59%, o valor corrigido para a previsão de 2014 seria de R\$1.552.295.885,33 para a Cidade com Mobilidade e de R\$ 14.747.436.822,69. Se compararmos apenas com o ano de 2017, contudo, pode-se concluir que houve um aumento nas previsões orçamentárias para a mobilidade urbana.

Dessa forma, o orçamento municipal sofreu restrições, se comparado com o quadriênio anterior como um todo, tanto na política de mobilidade urbana, quanto em seu total. Com isso, a análise voltada para compreender as políticas prioritárias em cenário de orçamento limitado torna-se mais importante. O foco em políticas baratas e eficazes para a mobilidade é central nesse ponto.

2. Panorama da AR Mobilidade Urbana

Passando para a análise focada na Área de Resultado Mobilidade Urbana, foram definidos seis programas divididos entre a BHTRANS e a Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura. São eles: (060) Gestão da Mobilidade Urbana; (062) Gestão do Sistema Viário Municipal; (303) Mobilidade: Atendimento, Operação,

Fiscalização e Modernização Tecnológica; (304) BH Inclusiva, Segura e Cidadã; (305) Qualidade no Transporte Coletivo: um direito de todos.

Comparado com o PPAG 2014-2017, foram mantidos os programas de gestão (060 e 062), sendo que a expansão do metrô, que antes era um programa em separado, agora está incluída no programa Gestão do Sistema Viário Municipal. Também estão inseridos nesse programa, como ficará mais claro adiante, as obras da Implantação do Corta Caminho, que também era um programa específico na gestão anterior. O programa Conclusão da Duplicação da Avenida Pedro I foi concluído ao longo da execução do PPAG 2014-2017 e não mais figura na peça orçamentária vigente. 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.

Tabela 03: Previsão Orçamentária - Área de Resultado Mobilidade Urbana no PPAG 2018-2021 (em R\$)

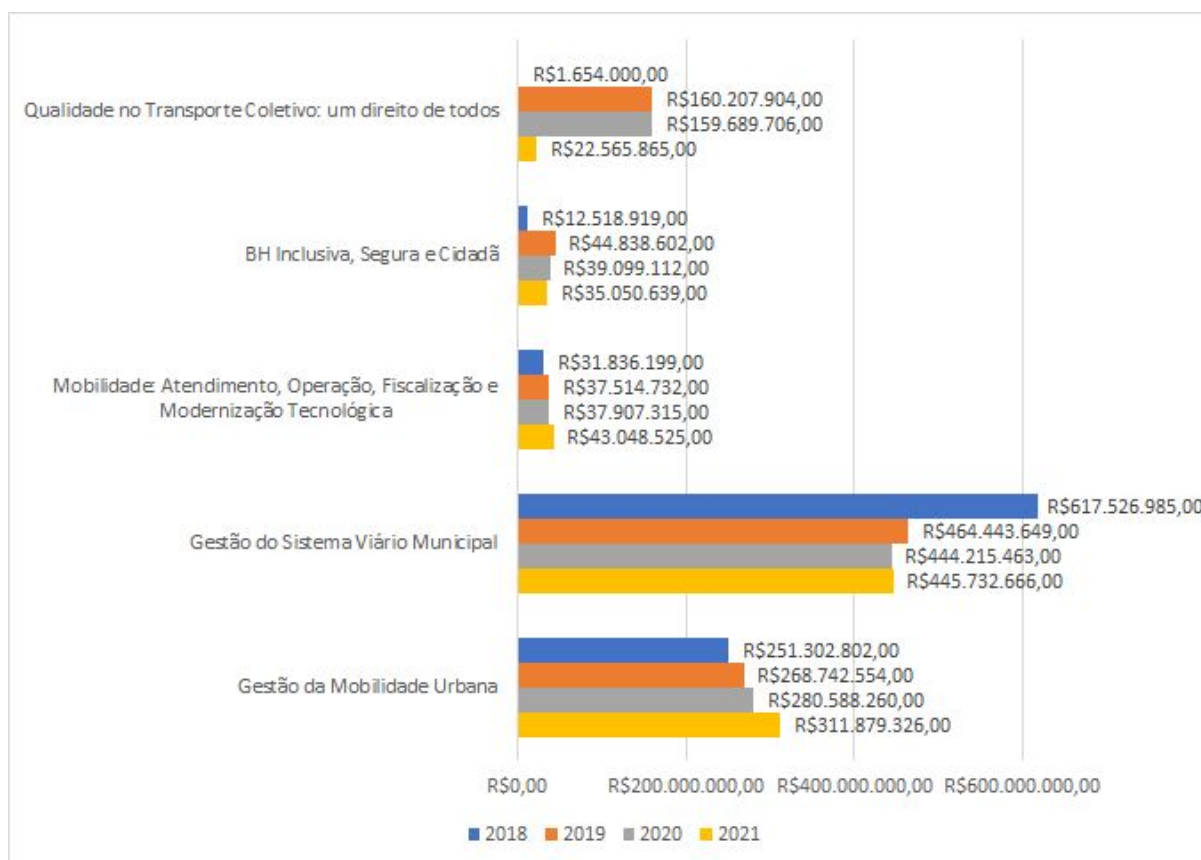
Área de Resultado: 007 Mobilidade Urbana					
Programa	Ação	2018	2019	2020	2021
060 - Gestão da Mobilidade Urbana	Gestão da Política de Transporte Urbano e Trânsito	183.272.825,00	191.143.469,00	200.458.770,00	213.977.337,00
	Gerenciamento da Mobilidade Urbana Municipal	68.029.977,00	77.599.085,00	80.129.490,00	97.901.989,00
TOTAL PROGRAMA		251.302.802,00	268.742.554,00	280.588.260,00	311.879.326,00
062 - Gestão do Sistema Viário Municipal	Implantação e Reconstrução de Vias Públicas	93.524.730,00	71.094.409,00	60.287.955,00	113.830.537,00
	Melhorias Urbanas em Assentamentos de Interesse Social	64.471,00	0	0	2.029.996,00
	Expansão do Metrô	200.200.000,00	219.793.974,00	236.557.636,00	244.703.297,00
	Obras Estruturantes do Sistema Viário	323.737.784,00	173.555.266,00	147.369.872,00	85.168.836,00
TOTAL PROGRAMA		617.526.985,00	464.443.649,00	444.215.463,00	445.732.666,00

303 - Mobilidade: Atendimento, Operação, Fiscalização e Modernização Tecnológica	Melhoria da Mobilidade	31.836.199,00	37.514.732,00	37.907.315,00	43.048.525,00
TOTAL PROGRAMA		31.836.199,00	37.514.732,00	37.907.315,00	43.048.525,00
304 - BH Inclusiva, Segura e Cidadã	Transporte Seguro e Sustentável	12.518.919,00	44.838.602,00	39.099.112,00	35.050.639,00
TOTAL PROGRAMA		12.518.919,00	44.838.602,00	39.099.112,00	35.050.639,00
305 - Qualidade no Transporte Coletivo: um direito de todos	Implantação de Novos Terminais Rodoviários	0	0	0	0
	Implantação de Intervenções para Priorização do Transporte Coletivo	1.504.000,00	160.207.904,00	159.689.706,00	22.565.865,00
	Qualidade no Transporte Coletivo	150.000,00	0	0	0
TOTAL PROGRAMA		1.654.000,00	160.207.904,00	159.689.706,00	22.565.865,00
TOTAL ÁREA DE RESULTADO		914.838.905,00	975.747.441,00	961.499.856,00	858.277.021,00

Fonte: Elaborado por Nossa BH com base em "Demonstrativo físico e financeiro de Programa por Área de Resultado e Eixo" - anexo ao PPAG 2018-2021

Comparando-se as destinações orçamentárias em cada programa, percebe-se que a maior parte do orçamento para a mobilidade urbana está concentrada nos programas Gestão da Mobilidade Urbana e Gestão do Sistema Viário Municipal. Apenas esses dois programas correspondem a 83,13% dos valores destinados à Área de Resultado. O terceiro maior programa, Qualidade no Transporte Coletivo: um direito de todos, corresponde a 9,27%; seguido por Mobilidade: Atendimento, Operação, Fiscalização e Modernização Tecnológica, com 4,05%; e BH Inclusiva, Segura e Cidadã, com 3,54%. Essa distribuição pouco equilibrada dos valores tem sido criticada nos espaços de participação dos integrantes do MobCidades, chamando a atenção para necessidade de priorização política e orçamentária das ações voltadas para uma cidade mais inclusiva e sustentável, com medidas de acessibilidade universal e de transporte ativo e coletivo.

Gráfico 02: Total orçado por Programa da Área de Resultado Mobilidade Urbana - PPAG 2018-2021



Fonte: Elaborado por Nossa BH com base em "Demonstrativo físico e financeiro de Programa por Área de Resultado e Eixo" - anexo ao PPAG 2018-2021

Um ponto importante para a compreensão da planejamento público é a relação entre as diversas leis orçamentárias, que devem estar integradas entre si. São três as leis orçamentárias: o Plano Plurianual de Ação Governamental, com o planejamento de médio prazo; a Lei Orçamentária Anual, voltada para a especificação anual do planejado no PPAG; e a Lei Diretrizes Orçamentárias, também anual, que fixa as prioridades para o orçamento do ano⁴. No caso do ano de 2017, quando ocorreu a elaboração das leis para o ano de 2018 e do PPAG para 2018-2021, a tramitação da LDO antecedeu a do PPAG. Assim, se anualmente a LDO deve ser compatível ao PPAG, nesse caso, de início do ciclo orçamentário, ela fixa diretrizes que o PPAG deverá ter como prioridades.

Assim, a LDO vigente (Lei nº 11097/2017) estabeleceu como prioridades para a Área de Resultado Mobilidade Urbana:

⁴ Para saber mais: <https://www.cmbh.mg.gov.br/atividade-legislativa/orcamento>

Art.2º [...] IV - Área de Resultado Mobilidade Urbana: garantia da mobilidade e da acessibilidade no espaço urbano; integração do sistema de transportes não motorizados aos sistemas convencionais municipal e metropolitano; priorização e melhoria da qualidade e do conforto do transporte público coletivo; incentivo à mobilidade ativa, por meio do uso de transportes coletivos e ativos, também conhecidos como não motorizados, em detrimento do transporte individual motorizado; garantia da mobilidade urbana sustentável e de baixas emissões, além da acessibilidade física e econômica no espaço urbano; garantia da modicidade tarifária e da prioridade do transporte público em relação aos demais modos de transporte do município; melhoria da circulação e da segurança do transporte público coletivo; pacificação da circulação, com o objetivo de erradicar as mortes e acidentes no trânsito; ampliação do sistema de linhas de transporte público em vilas, favelas e ocupações do Município; melhoria do sistema de trânsito, com intervenções em vias urbanas qualificadas; garantia de circulação segura e confortável a pedestres e ciclistas, com redefinição do projeto cicloviário de Belo Horizonte; incentivo à pesquisa e a estudos para melhoria da mobilidade urbana; aprimoramento da política de logística urbana de Belo Horizonte, incentivando o uso de tecnologias menos poluentes e de modos de transporte de baixas emissões; realização de campanhas educativas para a mobilidade urbana ativa;

Aqui, é importante frisar que o estabelecido como diretriz para o orçamento da mobilidade urbana passou por um frutífero processo de participação popular⁵. Com isso, a proposta do governo que era conservadora quanto às prioridades na área teve avanços para a previsão de priorização dos modos ativos e coletivos, acessibilidade universal, pacificação da circulação e a visão social do transporte público como forma de inclusão das vilas e favelas nos deslocamentos na cidade. Contudo, como ficará mais claro no detalhamento de cada programa da AR Mobilidade Urbana, o planejado para os anos de 2018-2021 ainda é tímido para o cumprimento do estabelecido pelo instrumento legal de diretrizes orçamentárias.

3. Análise específica por Programa

Neste tópico serão apresentadas as ações e subações, objetivos, indicadores e destinação orçamentária de cada programa da Área de Resultado Mobilidade Urbana.

⁵ Para uma análise da LDO 2018 e do processo de participação popular em torno dela, ver: <http://bit.ly/2nQrkDx>

3.1. Programa: Gestão da Mobilidade Urbana

Tabela 04: Objetivos e indicadores do Programa Gestão da Mobilidade Urbana PPAG 2018-2021

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 2018-2021

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.

O indicador definido pela unidade gestora parece pouco adequado ao caráter e objetivo do programa em análise, uma vez que 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 Viagens⁶. De todo modo, pontua-se 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 72,63⁷.

⁶ Disponível em: <http://bit.ly/2C8tbYZ>

⁷ Segundo indicadores disponibilizados pelo ObsMob em dezembro de 2017: <http://bit.ly/2bqPX2G>

Tabela 05: Ações e subações, valores e metas do Programa Gestão da Mobilidade Urbana PPAG 2018-2021

Programa: Gestão da Mobilidade Urbana					
Ação/ Subação	Nome	Valor (ação) / Meta (subação)			
		2018	2019	2020	2021
Ação	Gestão da Política de Transporte Urbano e Trânsito	183.272.825,00	191.143.469,00	200.458.770,00	213.977.337,00
Subação	Gestão da Política de Transporte Urbano e Trânsito	Metas administrativas*	Metas administrativas	Metas administrativas	Metas administrativas
	Operação, Manutenção e Administração	Metas administrativas	Metas administrativas	Metas administrativas	Metas administrativas
Ação	Gerenciamento da Mobilidade Urbana Municipal	68.029.977,00	77.599.085,00	80.129.490,00	97.901.989,00
Subação	Gerenciamento do Trânsito Municipal e Transporte Urbano	2.500.000 pessoas atendidas	2.500.000 pessoas atendidas	2.500.000 pessoas atendidas	2.500.000 pessoas atendidas
	Manutenção das Estações do BRT/Move	Metas administrativas	Metas administrativas	Metas administrativas	Metas administrativas
	Implantação de sinais de pedestre com sonorização, para garantia da acessibilidade às pessoas com deficiência visual e mobilidade reduzida	25 sinais implantados	26 sinais implantados	27 sinais implantados	28 sinais implantados
	Auxílio para deslocamento das pessoas com deficiência visual ou mobilidade reduzida nas estações de integração MOVE	Metas administrativas	Metas administrativas	Metas administrativas	Metas administrativas
	Implantação de ferramentas de transparência e participação popular da mobilidade urbana com foco na auditoria do sistema de transporte público	Metas administrativas	Metas administrativas	Metas administrativas	Metas administrativas
	Gestão democrática da mobilidade COMURB e CRTT	0 reuniões realizadas	84 reuniões realizadas	84 reuniões realizadas	84 reuniões realizadas
VALOR TOTAL PROGRAMA:		251.302.802,00	268.742.554,00	280.588.260,00	311.879.326,00

Fonte: Elaborado por Nossa BH com base em "Demonstrativo Físico e Financeiro de Programa por Área de Resultado e Eixo" - anexo ao PPAG 2018-2021; *Os campos preenchidos com "Metas administrativas" não tiveram tais metas especificadas no PPAG 2018-2021

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. Apenas essa ação concentra um total de R\$788.852.401,00 nos quatro anos planejados, correspondentes a 70,91% do programa e nenhuma meta

especificada. O caráter genérico do disposto neste programa foi criticado por integrantes do MobCidades e do Movimento Nossa BH em espaços de participação popular.

Como se tratará no tópico “Incidência no processo de elaboração do PPAG 2018-2021”, as três últimas subações da ação Gerenciamento da Mobilidade Urbana Municipal foram propostas por integrantes do MobCidades. Em sentido de nota, ao longo das oficinas preparatórias para a incidência no orçamento de mobilidade urbana, alguns participantes questionaram a existência da subação Manutenção das Estações do BRT/Move, tendo em vista o caráter privado da prestação do serviço de transporte público municipal. Foi-se pensado que investimentos públicos no sistema de transporte coletivo deveriam ser interpretados como um tipo de subsídio ao sistema, uma vez que esse valor não é repassado aos usuários do sistema de transporte.

3.2. Programa: Gestão do Sistema Viário Municipal

Tabela 06: Objetivos e indicadores do Programa Gestão do Sistema Viário Municipal PPAG 2018-2021

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 munícipes 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 2018-2021

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 grandes obras. Também foi o único programa que o MobCidades não obteve acesso antes

do início da tramitação do Projeto de Lei do PPAG, uma vez que não era da competência da BHTRANS, que disponibilizou seu planejamento interno para debate popular. A estruturação da malha viária é o foco principal do programa, que, por consequência, trata também de reassentamentos e indenizações decorrentes das obras.

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.

Tabela 07: Ações e subações, valores e metas do Programa Gestão do Sistema Viário Municipal PPAG 2018-2021

Programa: Gestão do Sistema Viário Municipal					
Ação/ Subação	Nome	Valor (ação) / Meta (subação)			
		2018	2019	2020	2021
Ação	Implantação e Reconstrução de Vias Públicas	93.524.730,00	71.094.409,00	60.287.955,00	113.830.537,00
Subação	Serviço de Implantação, Pavimentação, Requalificação e Manutenção de Vias Públicas	19 obras executadas	4 obras executadas	1 obra executada	42 obras executadas
	Elaboração de Projetos	Metas administrativas*	Metas administrativas	Metas administrativas	Metas administrativas
Ação	Melhorias Urbanas em Assentamentos de Interesse Social	64.471,00	0	0	2.029.996,00
Subação	Outras Intervenções em Assentamentos Precários	Metas administrativas	Metas administrativas	Metas administrativas	Metas administrativas
	Reassentamento/Indenizações	0 atendimentos realizados	0 atendimentos realizados	0 atendimentos realizados	0 atendimentos realizados
Ação	Expansão do Metrô	200.200.000,00	219.793.974,00	236.557.636,00	244.703.297,00
Subação	Expansão do Metrô - Obra	25% de execução	25% de execução	25% de execução	25% de execução
Ação	Obras Estruturantes do Sistema Viário	323.737.784,00	173.555.266,00	147.369.872,00	85.168.836,00
Subação	Ações Sociais	200 pessoas	200 pessoas	200 pessoas	200 pessoas
	Construção de Unidades Habitacionais - Anel Rodoviário	30% do empreendimento	28% do empreendimento	28% do empreendimento	14% do empreendimento
	Via 710 - Reassentamento/Indenizações	18 atendimentos	0	0	0
	Revitalização do Anel Rodoviário - Reassentamentos	110 atendimentos	305 atendimentos	230 atendimentos	55 atendimentos

Revitalização do Anel Rodoviário - Intervenções em Assentamentos Precários	10% do empreendimento	40% do empreendimento	40% do empreendimento	10% do empreendimento
Obras do Complexo da Lagoinha	50% da obra	6% da obra	0	0
Via 710	61% da obra	0	0	0
Boulevard III	8% da obra	48% da obra	44% da obra	0
Construção de Unidades Habitacionais - Anel Rodoviário	1% do empreendimento	1% do empreendimento	0	0
Obras Diversas do Sistema Viário	7% da obra	1% da obra	1% da obra	1% da obra
VALOR TOTAL PROGRAMA:	617.526.985,00	464.443.649,00	444.215.463,00	445.732.666,00

Fonte: Elaborado por Nossa BH com base em "Demonstrativo Físico e Financeiro de Programa por Área de Resultado e Eixo" - anexo ao PPAG 2018-2021; *Os campos preenchidos com "Metas administrativas" não tiveram tais metas especificadas no PPAG 2018-2021

Como afirmado anteriormente, 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 Kalil⁸, sendo, então, uma das prioridades do governo municipal.

A ação 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.83⁹) e tem tido um aumento na sua demanda (p.69), com o número de 221,5 mil passageiros transportados por dia (p.74). 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 Valadão¹⁰, 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

⁸ Disponível em: <http://bit.ly/2Es5TCx>

⁹ Disponível em: <http://bit.ly/2BiGGrY>

¹⁰ Durante a reunião do Conselho Municipal de Política Urbana de Belo Horizonte de 25 de janeiro de 2018.

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.

Excetuando a improvável ampliação do metrô e a manutenção das vias existentes, o Programa Gestão do Sistema Viário Municipal tem como sentido principal a ampliação e construção de novas vias de trânsito. O efeito principal desse tipo de proposta é o incentivo ao uso do transporte individual motorizado, induzido pela “facilitação da circulação” promovida por obras viárias desse gênero. Contudo, Belo Horizonte tem sofrido nos últimos anos com a ampliação do número de carros e motos e a redução dos usuários do transporte coletivo¹¹. Assim, a prioridade atual da gestão da mobilidade urbana deveria ser desincentivar o uso do automóvel individual e priorizar o transporte coletivo e ativo - conforme disposto na própria LDO de 2018.

Critica-se, então, o teor deste programa, com a maior previsão orçamentária, que poderia ter sido destinada para intervenções voltadas para o uso de bicicletas, melhorias de calçadas, acessibilidade, democratização da gestão da mobilidade urbana e melhoria e barateamento do transporte coletivo. Foi com esse sentido que as propostas do MobCidades ao orçamento foram pensadas, sendo que a fonte do financiamento de várias delas veio deste programa.

3.3. Programa: Mobilidade: Atendimento, Operação, Fiscalização e Modernização Tecnológica

Tabela 08: Objetivos e indicadores do Programa Mobilidade: Atendimento, Operação, Fiscalização e Modernização Tecnológica PPAG 2018-2021

<p>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.</p>

¹¹ Para a descrição deste cenário, ver o Levantamento Situacional realizado pelo Movimento Nossa BH: <http://bit.ly/2CaV1YJ>

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 2018-2021

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 4,05% do total orçado na AR Mobilidade Urbana. Questiona-se, especialmente, 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.

Tabela 09: Ações e subações, valores e metas do Programa: Mobilidade: Atendimento, Operação, Fiscalização e Modernização Tecnológica PPAG 2018-2021

Programa: Mobilidade: Atendimento, Operação, Fiscalização e Modernização Tecnológica					
Ação/ Subação	Nome	Valor (ação) / Meta (subação)			
		2018	2019	2020	2021
Ação	Melhoria da Mobilidade	31.836.199,00	37.514.732,00	37.907.315,00	43.048.525,00
Subação	Implantação de Plano de Operação de Trânsito nos Grandes Eventos	7 planos implantados	7 planos implantados	7 planos implantados	7 planos implantados
	Ampliação do Plano Anual de Operação de Trânsito para o Projeto "Domingo a rua é nossa"	10 locais atendidos	15 locais atendidos	20 locais atendidos	20 locais atendidos
	Implantação do Plano de Fiscalização da Mobilidade	26 equipamentos de fiscalização eletrônica	26 equipamentos de fiscalização eletrônica	15 equipamentos de fiscalização eletrônica	8 equipamentos de fiscalização eletrônica
	Ampliação da Logística Urbana - Pinturas Horizontais nas Áreas de Carga e Descarga	100 pinturas horizontais realizadas	100 pinturas horizontais realizadas	100 pinturas horizontais realizadas	100 pinturas horizontais realizadas
	Disponibilização dos Resultados da Auditoria fiscal e Contábil do Transporte Público para a Sociedade	1 resultado divulgado	0	0	0
	Implantação do Plano de Melhoria do Atendimento aos Operadores	50% da implantação	50% da implantação	0	0

	do Transporte Público				
	Modernização do Estacionamento Rotativo - Sistema Eletrônico	100% do sistema implantado			
	Implantação do Novo Portal da BHTrans, integrado ao Portal da PBH - Migração de Serviço	30% do serviço migrado	60% do serviço migrado	10% do serviço migrado	0
	Divulgação dos Dados de Qualidade dos ônibus	0	34.188 cartazes	34.188 cartazes	34.188 cartazes
VALOR TOTAL PROGRAMA:		31.836.199,00	37.514.732,00	37.907.315,00	43.048.525,00

Fonte: Elaborado por Nossa BH com base em "Demonstrativo Físico e Financeiro de Programa por Área de Resultado e Eixo" - anexo ao PPAG 2018-2021

Das subações, percebe-se que existem previsões de planos voltados para a logística urbana, estacionamento, fiscalização e lazer. Duas subações chamaram a atenção ao longo das oficinas com os integrantes do MobCidades. A primeira diz respeito aos equipamentos de fiscalização eletrônica: se forem implantados no sentido de aprimorar a fiscalização de faixas exclusivas para ônibus e para a diminuição das velocidades de circulação, podem trazer bons resultados para a mobilidade ativa e coletiva, além de reduzir índices de acidentes e mortes no trânsito. A segunda, da modernização do estacionamento rotativo, trouxe dúvidas a respeito de seu efeito: a melhoria no sistema de rotatividade dos carros levaria a um aumento ou a uma redução da circulação dos veículos na cidade? Além disso, o sistema eletrônico será implantado por meio de concessão pública, devendo ser acompanhada a licitação para conhecimento mais profundo dos ganhos públicos da subação.

Por sua vez, a subação Divulgação dos Dados de Qualidade dos ônibus foi proposta pelos coletivos do MobCidades e acatada ao longo da tramitação do projeto de lei do PPAG.

3.4. Programa: BH Segura, Inclusiva e Cidadã

Tabela 10: Objetivos e indicadores do Programa BH Segura, Inclusiva e Cidadã PPAG 2018-2021

<p>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</p>

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 menor orçamento da AR Mobilidade Urbana e ainda traz perspectivas tímidas para a inclusividade da mobilidade, voltada mais para os modos ativos do que para perspectivas também de acessibilidade universal e de viabilidade econômica da população.

Se comparado com o Programa Gestão do Sistema Viário Municipal, o orçamento aqui destinado é muito pequeno. Além disso, suas ações podem ter caracteres incompatíveis, uma vez que o programa aqui analisado busca a redução de velocidades, enquanto o teor das obras do primeiro 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 2018, como na “garantia da mobilidade e da acessibilidade no espaço urbano” e do “incentivo à mobilidade ativa, por meio do uso de transportes coletivos e ativos, também conhecidos como não motorizados, em detrimento do transporte individual motorizado; 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 4 zonas 30 e uma ampliação considerável do Projeto BH Pedala, conforme observa-se a seguir:

Tabela 11: Ações e subações, valores e metas do Programa: BH Segura, Inclusiva e Cidadã PPAG 2018-2021

Programa: BH Inclusiva, Segura e Cidadã					
Ação/ Subação	Nome	Valor (ação) / Meta (subação)			
		2018	2019	2020	2021
Ação	Transporte Seguro e Sustentável	12.518.919,00	44.838.602,00	39.099.112,00	35.050.639,00
Subação	Projeto Pedala BH - Correção de Interseções inseguras das ciclovias/ciclorrotas	20 interseções corrigidas	8 interseções corrigidas	0	0
	Projeto Pedala BH - Implantação de Estrutura Ciclovária	100km de ciclovia implantados	159km de ciclovia implantados	159km de ciclovia implantados	115km de ciclovia implantados
	Projeto Pedala BH - Implantação de Bicicletários/Paraciclos	632 bicicletários/para ciclos	632 bicicletários/para ciclos	632 bicicletários/par aciclos	632 bicicletários/par aciclos
	Projeto BH a Pé - Projetar e implantar Zonas 30	2 zonas 30 implantadas	1 zona 30 implantada	1 zona 30 implantada	0
	Projeto BH a pé - Melhorias das condições físicas e tempos semaforicos de travessias	25 interseções	15 interseções	15 interseções	15 interseções

	Projeto Mobicentro - Implantação de Novas Intervenções	25% de intervenção implantada	25% de intervenção implantada	25% de intervenção implantada	25% de intervenção implantada
	Projeto Vida no Trânsito - Implantação do Plano de Educação para a Mobilidade	18 campanhas realizadas	18 campanhas realizadas	18 campanhas realizadas	18 campanhas realizadas
	Projeto Vida no Trânsito - Implantação de Tratamento de Segurança no Entorno de Escolas	35 entornos de escola tratados	35 entornos de escola tratados	40 entornos de escola tratados	40 entornos de escola tratados
	Projeto Pedala BH- Implantação de Paraciclos	8 paraciclos	4 paraciclos	4 paraciclos	0
	Elaboração e execução do plano de comunicação sobre mobilidade por bicicleta através de campanhas educativas focadas na bicicleta		0 5 campanhas	5 campanhas	5 campanhas
	VALOR TOTAL PROGRAMA:	12.518.919,00	44.838.602,00	39.099.112,00	35.050.639,00

Fonte: Elaborado por Nossa BH com base em "Demonstrativo Físico e Financeiro de Programa por Área de Resultado e Eixo" - anexo ao PPAG 2018-2021

O Projeto Pedala BH manteve o mesmo nome do PPAG 2014-2017, mas, agora, deve dialogar com o Plano de Mobilidade por Bicicleta (PlanBici)¹², 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 2018-2021, 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 2018-2021 são inferiores ao estabelecido no PlanBici, tanto no que diz respeito às metas quanto aos valores das subações. Por exemplo, o valor total para o PlanBici é de R\$ 132,2 milhões, mas o Programa BH Inclusiva, Segura e Cidadã apresenta o total de R\$ 131.507.272,00 orçados - valor insuficiente para a implantação total do PlanBici e

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

das demais subações previstas. Ressalta-se, também, que, apesar do compromisso do prefeito, a implantação do plano ainda não começou.

Quanto ao projeto BH a Pé, que também traz avanços, deve-se pontuar que falta conexão entre a subação Melhorias das condições físicas e tempos semafóricos de travessias e a subação 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. Ambas subações são voltadas para as travessias de pedestre e deviam estar interligadas 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 das subações 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 (foco do projeto MobiCentro, a ser continuado nesta gestão).

3.5. Programa: Qualidade no Transporte Coletivo: um direito de todos

Tabela 12: Objetivos e indicadores do Programa PPAG 2018-2021

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 2018-2021

O Programa Qualidade no Transporte Coletivo: um direito de 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 2012¹³) e sofrido com redução em quadros de horários e linhas¹⁴, 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, evidenciadas pelos próprios indicadores do programa. O aumento da velocidade operacional no pico da tarde em 1,08km/h em quatro anos não parece ser uma medida sensível à população usuária de ônibus, que necessita de incentivos mais profundos para o aumento real da qualidade do sistema. 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 medida ainda muito pontual. Também, a medição percentual sobre o planejado não possibilita conhecer o impacto sobre o total de pontos de embarque e desembarque da cidade.

A seguir, estão sistematizadas as ações e subações do Programa em análise:

Tabela 13: Ações e subações, valores e metas do Programa: Qualidade no transporte coletivo: um direito de todos PPAG 2018-2021

Programa: Qualidade no Transporte Coletivo: um direito de todos					
Ação/ Subação	Nome	Valor (ação) / Meta (subação)			
		2018	2019	2020	2021
Ação	Implantação de Novos Terminais Rodoviários	0	0	0	0
Subação	Implantação do Novo Terminal Rodoviário	0	1	0	0

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

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

Ação	Implantação de Intervenções para Priorização do Transporte Coletivo	1.504.000,00	160.207.904,00	159.689.706,00	22.565.865,00
Subação	Projetar 54 Km de Faixas Exclusivas/Preferenciais	30km projetados	40km projetados	0	0
	Implantar 54 Km de Faixas Exclusivas/Preferenciais	10km implantados	20 km implantados	20 km implantados	20 km implantados
	Projeto e Implantação de Adequação das Calçadas na Proximidade das Estações nos Corredores de BRTs e do Metrô	25% de adequação das calçadas	25% de adequação das calçadas	25% de adequação das calçadas	25% de adequação das calçadas
	Implantação da Estação São José	10% de implantação	40% de implantação	50% de implantação	0
	Elaboração de Projeto do Expresso Amazonas	20 km projetados	24 km projetados	0	0
	Implantação do Expresso Amazonas	0	20 km implantados	24 km implantados	0
Ação	Qualidade no Transporte Coletivo	150.000,00	0	0	0
Subação	Disponibilização de Serviço/Aplicativo de Substituição Emergencial para os Permissionários do Transporte Escolar	100% do serviço implantado	0	0	0
	Implantação do Plano de Melhoria do Transporte Coletivo	40% do plano implantado	30% do plano implantado	30% do plano implantado	0
	Aumento do Uso do Cartão BHBUS	1 campanha realizada	1 campanha realizada	1 campanha realizada	0
	Substituição de 60% da Frota Municipal por Novos Ônibus com Suspensão a Ar e Sistema de Ar Condicionado	500 ônibus substituídos	500 ônibus substituídos	500 ônibus substituídos	0
	Ampliação da Frota do Sistema de Transporte Suplementar	3 linhas criadas	0	0	0
	Implantação de Abrigos em Pontos de Ônibus	312 abrigos	208 abrigos	280 abrigos	0
	Implantação e Manutenção dos Painéis Eletrônicos Informativos nos Abrigos de Ônibus	226 painéis eletrônicos	226 painéis eletrônicos	225 painéis eletrônicos	0
	Melhorias no Serviço de Transporte por Táxi - Identificação Biométrica	100% implantado	0	0	0
VALOR TOTAL PROGRAMA:		1.654.000,00	160.207.904,00	159.689.706,00	22.565.865,00

Fonte: Elaborado por Nossa BH com base em "Demonstrativo Físico e Financeiro de Programa por Área de Resultado e Eixo" - anexo ao PPAG 2018-2021

Apesar da importância das medidas que incentivem o uso do transporte coletivo, o Programa aqui em análise possui um orçamento pequeno, representando 9,27% da AR Mobilidade Urbana. Observa-se que a ação Implantação de Novos Terminais Rodoviários não tem orçamento nem metas previstos; e a ação Qualidade no Transporte Coletivo tem apenas R\$150.000,00 orçados, somente para o ano de 2018. Sobre a última, a BHTrans foi questionada em audiência pública a respeito do baixo valor orçado, ao que respondeu que as ações serão executadas por meio de contratos que não oneram o poder público.

A ação Implantação de Intervenções para Priorização do Transporte Coletivo é, então, a principal ação em termos orçamentários neste programa. Essa ação é voltada especialmente para faixas exclusivas e para o Expresso Amazonas, projeto ainda não divulgado de forma ampla para a população. Percebe-se que as metas relativas às faixas exclusivas prevêem a implantação de 70km de faixas, sendo que o nome da subação diz que seriam 54km. Durante o processo de emendas populares, integrantes do MobCidades indicaram tal inconsistência, que não foi corrigida. Isso dificulta o planejamento e acompanhamento da execução das ações pela BHTrans.

No que diz respeito à compatibilidade deste programa com a LDO 2018, aponta-se que ficaram ausentes medidas para: “garantia da mobilidade e da acessibilidade no espaço urbano” e “garantia da modicidade tarifária”. A acessibilidade no transporte público é um fator essencial de inclusão e aqui deve ser frisado que a troca da frota planejada não traz mudanças que melhorem o acesso de pessoas com deficiência nos ônibus, apenas para indicar uma das medidas possíveis neste programa. Quanto à garantia da modicidade tarifária, pontua-se que o barateamento das tarifas seria um grande incentivo para o aumento dos usuários do transporte público na cidade.

4. Incidência no processo de elaboração do PPAG 2018-2021

4.1. Oficinas com Poder Executivo

O Movimento Nossa BH organizou junto com a BHTRANS e a Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Informação duas oficinas¹⁵ voltadas para o debate a respeito da elaboração do PPAG 2018-2021 na prefeitura sobre a Área de Resultado Mobilidade Urbana.

A primeira oficina ocorreu no dia 31 de maio de 2017, quando a BHTrans apresentou seu planejamento e, em seguida, a população participante fez sugestões sobre seu conteúdo. Nesse primeiro momento, as propostas diziam respeito, também, à elaboração do Plano de Metas da prefeitura. A segunda oficina ocorreu no dia 15 de setembro, quando a BHTRANS apresentou de forma mais detalhada uma versão intermediária de sua proposta orçamentária para o PPAG. Nesta oficina, objetivou-se elencar prioridades da sociedade civil quanto ao tema da mobilidade urbana.

É importante frisar que a realização de oficinas junto com o poder público antes do início da tramitação do projeto de lei do PPAG é inovadora e mostra-se como uma possibilidade de incidência mais aberta e menos tecnicista do que o tradicional envio de emendas orçamentárias. Nesta ocasião, foi possível ter conhecimento detalhado das propostas da BHTrans, dialogar ao longo das oficinas, obter algumas modificações e chegar na fase do debate parlamentar com conhecimento mais aprofundado sobre o planejamento municipal¹⁶. Contudo, ainda falta uma efetividade maior entre o debatido nas oficinas e o conteúdo final. Também faltou a participação da Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura, responsável pelo Programa de maior previsão orçamentária na AR Mobilidade Urbana, qual seja Gestão do Sistema Viário Municipal.

¹⁵ Foi realizada, também, uma oficina voltada para o tema de sustentabilidade.

¹⁶ O conteúdo debatido nessas oficinas também foi usado durante o lançamento do projeto MobCidades em Belo Horizonte no dia 20 de setembro de 2017.

4.2. Emendas do MobCidades

A partir das oficinas com o Poder Executivo municipal e de oficinas próprias do projeto, o MobCidades desenvolveu 21 propostas de emendas populares ao Plano Plurianual de Ação Governamental de 2018 a 2021. 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 resumidas estão listadas abaixo:

Tabela 14: Sistematização de Propostas ao PPAG 2018-2021 pelo MobCidades

Nº das propostas	Sobre o quê	Status na Câmara Municipal	Sanção/veto do Prefeito
120	Alterar nome de subações: Paraciclos	EMENDA	SANÇÃO
150	Alterar nome de subações: de "implantação de ciclovias" para "implantação de estrutura cicloviária"	EMENDA	SANÇÃO
158	Alterar nome de subações; Acréscimo de bicicletários	EMENDA	SANÇÃO
9	Auxílio para deslocamento das pessoas com mob. red. nas estações do MOVE	EMENDA	SANÇÃO
126	Criação de plano de comunicação para mobilidade por bicicleta	EMENDA	SANÇÃO
106	Divulgação dos dados de qualidade nos ônibus	EMENDA	SANÇÃO
148	Criação de subações para criar ferramentas de transparência com foco na auditoria	EMENDA	SANÇÃO
149	Criação de subações para gestão democrática da mobilidade: COMURB e CRTT	EMENDA	SANÇÃO
121	Segurança no entorno das escolas	EMENDA	SANÇÃO
117	Alterar nome de subação: de "projetar faixas exclusivas/preferenciais" para "projetar faixas exclusivas"	INDICAÇÃO	Não se aplica
119	Alterar nome de subação: "Implantar faixas exclusivas/preferenciais" para "Implantar faixas exclusivas"	INDICAÇÃO	Não se aplica
123	Aumento do número de bicicletários	NÃO ACOLHIDA	Não se aplica
125	Aumento do número de bicicletários	NÃO ACOLHIDA	Não se aplica
160	Aumento do número de paraciclos	NÃO ACOLHIDA	Não se aplica
8	Aumento no número de sinais de pedestre sonoros implantados	NÃO ACOLHIDA	Não se aplica
134	Melhoria no APP SIU Mobilidade	NÃO ACOLHIDA	Não se aplica

122	Aumento no número de Interseções de ciclovias corrigidas	NÃO ACOLHIDA	Não se aplica
116	100 km de faixa exclusiva	NÃO ACOLHIDA	Não se aplica
115	Mais kms de ciclovias	NÃO ACOLHIDA (incorporada em outra emenda popular)	Não se aplica
124	Aumento da extensão de manutenção das ciclovias	NÃO ACOLHIDA	Não se aplica
104	Criação de Fundo Municipal de Subsídio às Linhas Suplementares Comunitárias	NÃO ACOLHIDA	Não se aplica

Fonte: Elaborado por Nossa BH

Muitas das ações enviadas dizem respeito à adequação do PPAG a políticas que estão em processo de implantação ou que foram prometidas pelo prefeito Alexandre Kalil, como o PlanBici, ou mesmo que já estão previstas em outros documentos do município, como a Lei de Diretrizes Orçamentárias e o PlanMob.

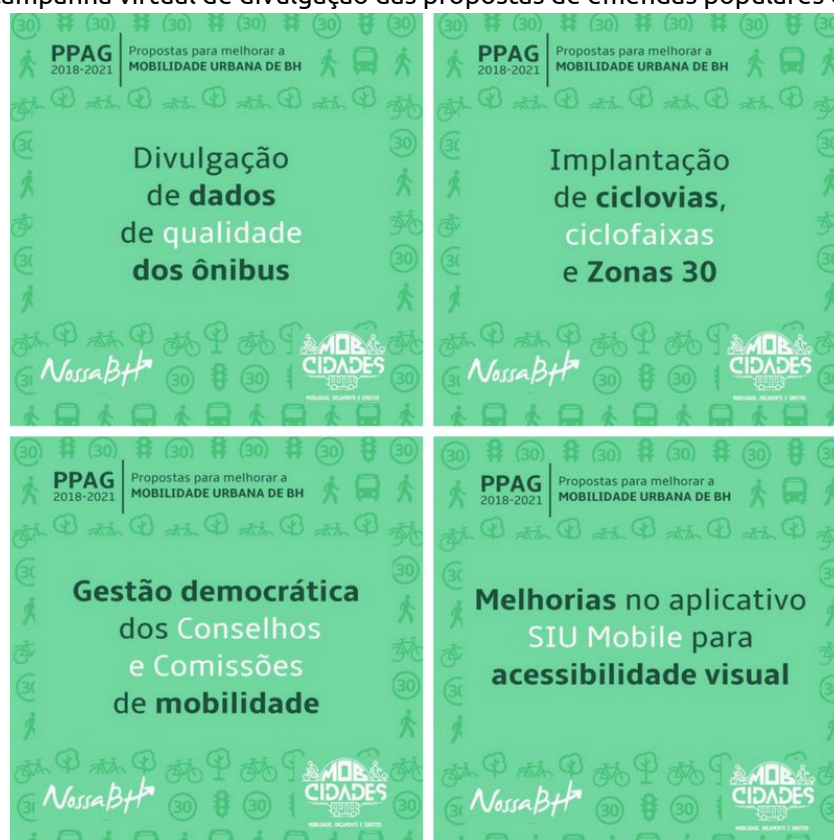
Foram feitas propostas de acréscimo de valores a ações que já estavam previstas no PPAG, como é o caso da implantação de sinais sonoros; de bicicletários; de faixas exclusivas para ônibus; de ciclovias; e de entornos de escolas tratados. Outras propostas são relativas à criação de subações próprias, como no caso das melhorias do aplicativo SIU Mobile para acessibilidade visual; o apoio para deslocamento de pessoas com mobilidade reduzida nas estações do MOVE; a divulgação dos dados de qualidade nos ônibus; a criação de subações para criar ferramentas de transparência com foco na auditoria; o apoio ao COMURB e à CRTT; a criação de plano de comunicação para mobilidade por bicicleta; e a criação de Fundo Municipal de Subsídio às Linhas Suplementares Comunitárias. O terceiro tipo de emendas propostas buscou uma maior adequação do nome de subações sem a alteração de seu valor, que foi o caso de: adequar as diferenças entre paraciclos e bicicletários; alterar o nome de “implantação de ciclovias” para “implantação de estrutura cicloviária”; e a adequação do nome “ faixas exclusivas/preferenciais” para “Implantar faixas exclusivas”.

4.3. Mobilização e resultados

No dia 18 de outubro de 2017 foi realizada a audiência pública na Câmara Municipal para a apresentação do PPAG 2018-2021 na Área de Resultado Mobilidade Urbana. Integrantes do MobCidades participaram de tal audiência pública para apresentar algumas de suas propostas e apontar algumas das críticas ao planejamento municipal, aqui também esboçadas. Os participantes levaram faixas com os dizeres: “#NãoSomosPlateia”, “Faixas Exclusivas Já” e “#euqueroPlanBici”.

Após o envio das propostas de emendas populares, no dia 20 de outubro de 2017, foi iniciado um processo de divulgação das propostas e de mobilização da sociedade civil e pressão dos vereadores a fim de se obter sua aprovação. Nesse sentido, foi realizada uma sequência de postagens divulgando o conteúdo das emendas propostas e foi iniciada uma campanha de envio de e-mails para os vereadores da Câmara Municipal para que tivessem conhecimento das propostas¹⁷.

Imagem 01: Campanha virtual de divulgação das propostas de emendas populares do MobCidades



¹⁷ Sobre a campanha de e-mails ver: <http://bit.ly/2C4PhQx>

Fonte: Montagem Nossa BH¹⁸

O processo de participação popular, contudo, não foi simples. Além das dificuldades típicas da atuação sobre o orçamento público, por exemplo devido às especificidades técnicas das possibilidades de emendas ao orçamento, ocorreram empecilhos no próprio decorrer das etapas de participação e abertura do poder público à sociedade civil. Elencam-se algumas críticas a esse processo¹⁹.

Em primeiro lugar, o relatório sobre as propostas populares não foi publicado a tempo: a primeira etapa do PPAG é o envio de propostas populares, que são apreciadas por uma comissão de vereadores, e a segunda etapa é o envio de propostas parlamentares. Esse ano, porém, o relatório sobre as propostas populares saiu junto com o envio das propostas parlamentares. Sem saber quais propostas tinham sido aceitas e quais tinham sido rejeitadas, os integrantes do MobCidades e outros interessados da sociedade civil não puderam acessar os vereadores, que são outra forma de abertura para a incidência no orçamento público.

Em segundo lugar, a Comissão de Orçamento e Finanças Públicas se fechou para a população: em reunião não divulgada, a comissão votou o parecer sobre as propostas populares um dia depois de sua publicação. Não foi possível a participação das pessoas que elaboraram as propostas nessa reunião, já que só se soube dela depois que já tinha acontecido.

Em terceiro lugar, a apreciação das propostas não teve divulgação: nenhum jornal, nenhum panfleto, nenhum email. O relatório sobre as propostas ao PPAG não foi divulgado. Assim, para se saber da existência dele foi necessário entrar no site da Câmara Municipal todos os dias desde o envio das propostas.

De fato, depois do envio das propostas populares, houve um fechamento da Câmara Municipal à população interessada e mesmo o presidente da Comissão de Orçamento e Finanças Públicas, o vereador Léo Burguês, não se dispôs ao diálogo quando procurado pelo MobCidades. Assim, o processo de apreciação, modificação

¹⁸ Imagens disponíveis em: <http://bit.ly/2ESjYt6>

¹⁹ Essas críticas foram divulgadas em: <http://bit.ly/2oc8SFB>

e aprovação de emendas ao PPAG 2018-2021 deu-se sem a necessária participação popular.

Ao fim, foram aprovadas oito propostas elaboradas pelo MobCidades, que tiveram algumas modificações, em especial quanto ao início de sua implementação, previsto para 2019 e não 2018. Elas estão sistematizadas a seguir:

Tabela 15: Emendas do MobCidades acolhidas no PPAG 2018-2021

Nº no PL PPAG	Proposta	Acréscimo		Meta	Dedução	
		Ano	Valor		Ano	Valor
66	AR 7- Mobilidade Urbana	2018	576.000,00	0	AR 7- Mobilidade Urbana	576.000,00
	Prog. 60 Gestão da Mobilidade Urbana	2019	576.000,00	0	Prog. 62 Gestão do Sistema Viário Municipal	576.000,00
	Ação - 2837 Gerenciamento da Mobilidade Urbana Municipal	2020	576.000,00	0	Ação 1230 - Implantação e Reconstrução de Vias Públicas	576.000,00
	Subação: Auxílio no Deslocamento das Pessoas com Mobilidade Reduzida nas Estações de Integração do Move	2021	576.000,00	0		576.000,00
82	AR 7- Mobilidade Urbana	2018	0	0	AR 10 - Atendimento ao Cidadão e Melhoria da Gestão Pública	0
	Prog. 303 obilidade: Atendimento, Operação, Fiscalização e Modernização Tecnológica	2019	15.000,00	34.188 cartazes	Prog. 15 Divulgação Institucional do Município	15.000,00
	Ação - 2909 Melhoria da Mobilidade	2020	15.000,00	34.188 cartazes	Ação - 2007 Serviços de Divulgação Institucional do Município	15.000,00
	Subação: Divulgação dos Dados de Qualidade dos Ônibus	2021	15.000,00	34.188 cartazes		15.000,00
85	AR 7- Mobilidade Urbana	2018	5.000,00	8 paraciclos	AR 7- Mobilidade Urbana	5.000,00
	Prog. 304 BH Inclusiva, Segura e Cidadã	2019	5.000,00	4 paraciclos	Prog. 62 Gestão do Sistema Viário Municipal	5.000,00
	Ação - 1393 Transporte Seguro e Sustentável	2020	5.000,00	4 paraciclos	Ação 1230 - Implantação e Reconstrução de Vias Públicas	5.000,00
	Subação - Projeto Pedala BH - Implantação de paraciclos	2021	0	0		0
86	AR 7- Mobilidade Urbana	2018	119.000,00	10	AR 7- Mobilidade Urbana	119.000,00

				entornos		
	Prog. 304 BH Inclusiva, Segura e Cidadã	2019	119.000,00	10 entornos	Prog. 62 Gestão do Sistema Viário Municipal	119.000,00
	Ação - 1393 Transporte Seguro e Sustentável	2020	178.500,00	15 entornos	Ação 1230 - Implantação e Reconstrução de Vias Públicas	178.500,00
	Subação: 8 - Projeto Vida no Trânsito - Implantação de Tratamento de Segurança no Entorno de Escolas	2021	178.500,00	15 entornos		178.500,00
87	AR 7- Mobilidade Urbana	2018	0	0	AR 10 - Atendimento ao Cidadão e Melhoria da Gestão Pública	0
	Prog. 304 BH Inclusiva, Segura e Cidadã	2019	250.000,00	5 campanhas	Prog. 15 Divulgação Institucional do Município	250.000,00
	Ação - 1393 Transporte Seguro e Sustentável	2020	250.000,00	5 campanhas	Ação - 2007 Serviços de Divulgação Institucional do Município	250.000,00
	Subação: Elaboração e Execução do Plano de Comunicação sobre Mobilidade por Bicicleta através de Campanhas Educativas Focadas na Bicicleta	2021	250.000,00	5 campanhas		250.000,00
92	AR 7- Mobilidade Urbana	2018	0	0	AR 10 - Atendimento ao Cidadão e Melhoria da Gestão Pública	0
	Prog. 60 Gestão da Mobilidade Urbana	2019	30.000,00	0	Prog. 15 Divulgação Institucional do Município	30.000,00
	Ação - 2837 Gerenciamento da Mobilidade Urbana Municipal	2020	30.000,00	0	Ação - 2007 Serviços de Divulgação Institucional do Município	30.000,00
	Subação: Implantação de Ferramentas de Transparência e Participação Popular da Mobilidade Urbana com Foco na Auditoria do Sistema de Transporte Público	2021	30.000,00	0		30.000,00
93	AR 7- Mobilidade Urbana	2018	0	0	AR 7- Mobilidade Urbana	0
	Prog. 60 Gestão da Mobilidade Urbana	2019	40.000,00	84 reuniões	Prog. 62 Gestão do Sistema Viário Municipal	40.000,00
	Ação - 2837 Gerenciamento da Mobilidade Urbana Municipal	2020	40.000,00	84 reuniões	Ação - 1330 Obras Estruturantes do Sistema Viário	40.000,00
	Subação: Gestão Democrática da Mobilidade Comurb e CRTT	2021	40.000,00	84 reuniões		40.000,00

Art. 6º, II	II - alteração do nome do "Projeto Pedala BH - Implantação de Ciclovias" para Projeto Pedala BH - Implantação de Estrutura Cicloviária.					
----------------	---	--	--	--	--	--

Fonte: Elaborado por Nossa BH com base em "PL 427-17 Razões de Veto"

Apesar das dificuldades no processo de participação popular no planejamento orçamentário, avalia-se que o MobCidades obteve resultados significativos para a cidade e para o fortalecimento das organizações participantes do projeto. É a primeira vez que as organizações atuam em conjunto para a incidência no PPAG da mobilidade urbana, obtendo-se uma visão mais ampla das necessidades para tal política pública. Com isso, foi possível elaborar um grande número de propostas e obter a aprovação, também, de uma quantidade elevada delas. A real implantação dessas propostas, que buscam a democratização, inclusão e sustentabilidade da mobilidade urbana municipal, é o passo a ser seguido.

5. Conclusão

O PPAG 2018-2021, aprovado no dia 29 de dezembro de 2017, ainda prioriza, em termos financeiros, os modos de transporte individuais e motorizados, trazendo poucas inovações no que diz respeito à priorização do transporte ativo e coletivo sobre o individual. Contudo, existem margens relevantes de atuação para tal priorização, evidenciadas pela aprovação das emendas populares elaboradas pelo MobCidades e a existência de ações e subações voltadas para a mobilidade por bicicleta, para os ônibus e para a acessibilidade de pessoas com deficiência visual. A destinação efetiva do orçamento realizado para essas ações e subações deve ser prioridade do governo municipal para a realização de uma política de mobilidade urbana mais adequada às necessidades da cidade.