



**3º LEVANTAMENTO SITUACIONAL DA  
MOBILIDADE URBANA NO MUNICÍPIO DE BELO  
HORIZONTE**

**AUTORIA: MOVIMENTO NOSSA BH**

**PROJETO DE INCIDÊNCIA DA SOCIEDADE CIVIL NA  
SUSTENTABILIDADE URBANA - PISCSU**

## **1. INTRODUÇÃO**

Abaixo segue o 3º Levantamento Situacional para a política de mobilidade urbana de Belo Horizonte. Os instrumentos utilizados, atores identificados e diagnóstico feito foram condensados e analisados pelo Movimento Nossa BH.

Todas as informações utilizadas para construção deste levantamento, que têm por base indicadores e metas, são de órgãos oficiais e terão as fontes citadas tão logo forem mencionadas. Outra fonte utilizada para subsidiar este documento foram as análises feitas outrora pelo Movimento Nossa BH sobre dados, indicadores, orçamento público e documentos oficiais.

### **1.1. Para que fazer um diagnóstico destas políticas no município?**

Além de facilitar o processo de execução, monitoramento e revisão do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, este diagnóstico pode levar à construção de novos indicadores e metas para a política pública nessa área tão importante para as cidades, no contexto do século XXI, bem como o desenvolvimento de novas medidas para tornar a mobilidade urbana de Belo Horizonte mais sustentável do ponto de vista social, econômico e ambiental.

Esses dois instrumentos de gestão (metas e indicadores) que foram apresentados pela Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte - BHTrans - em seu Plano de Mobilidade (PlanMob) e em sítio eletrônico, respectivamente, apesar de valiosos, devem ser complementados com outros advindos de atores diversos da sociedade (academia, movimentos sociais, empresas, fundações e outros).

Outro ponto que merece destaque neste levantamento e também nas pautas da sociedade civil da cidade é o montante de recursos aplicados pelo poder público na gestão da Mobilidade Urbana, bem como as implicações ambientais correlatas das medidas utilizadas na atual política de mobilidade da capital mineira.

O uso de indicadores para monitorar a execução desta política poderá aumentar a transparência do gasto público, detectar irregularidades, ajudar na formulação de programas, projetos e medidas específicos e na compreensão do empenho de recursos humanos, materiais e financeiros públicos, além de possibilitar o monitoramento de progressos ou estagnação por parte do município na área em questão.

# DIAGNÓSTICO DA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA DE BELO HORIZONTE<sup>1</sup>

## 2. DADOS GERAIS DO MUNICÍPIO

**População em 2014:** 2.375.151<sup>2</sup>.

**Natureza jurídica do órgão municipal que faz a gestão do trânsito e transporte<sup>3</sup>:**  
Empresa mista<sup>4</sup>.

**Concessão de serviços:** Sim.

**Plano Municipal de Mobilidade Urbana:** Foi elaborado pela BHTran, antes mesmo da exigência legal, prevista na Lei Nacional 12587/2012, e instituído pelo Decreto 15.317/2013. Atualmente o Plano passa por dois processos paralelos de revisão:

- 1) dentro do PL que institui o novo Plano Diretor de Belo Horizonte, em tramitação na Câmara, que nasceu da sistematização das propostas da IV Conferência de Política Urbana, que se realizou entre fevereiro e agosto de 2014.
- 2) de revisão Técnica, que será adequando o conteúdo do Plano instituído pelo Decreto 15.317 e com as propostas que surgiram na IV Conferência de Política Urbana de Belo Horizonte.

## 3. CONTEXTUALIZAÇÃO

Antes mesmo da consolidação da Política Nacional de Mobilidade Urbana em legislação vigente (Lei nº 12.587/2012) e, conseqüentemente, da exigência legal da existência de um Plano de Mobilidade Urbana para municípios com mais de 20.000 habitantes<sup>5</sup>, o [Estatuto da Cidade](#) obrigava municípios com mais de 500.000 habitantes a terem um Plano de transporte urbano integrado, compatível com o Plano Diretor ou nele inserido<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> Aqui não se tem a pretensão de fazer 'O' diagnóstico da política de mobilidade urbana de Belo Horizonte, mas, tão somente, contribuir, através de uma perspectiva, sobre como está e como pode ficar a nossa cidade no que tange à mobilidade. Esta narrativa é institucional, mas conta com o olhar de cada uma das pessoas que colaboraram em sua construção.

<sup>2</sup> IBGE 2014. Disponível em: <http://cod.ibge.gov.br/23275>.

<sup>3</sup> O conceito mobilidade urbana vai além de trânsito e transporte e ainda está em processo de compreensão e internalização pelos órgãos públicos em Belo Horizonte.

<sup>4</sup> Segundo Marcos Fontoura de Oliveira, "a BHTran é uma sociedade de economia mista municipal dependente de capital fechado, composta pelo Município de Belo Horizonte, que detém 98% (noventa e oito por cento) do capital. Tem ainda como acionistas, com 1% (um por cento) do capital cada, a Superintendência de Desenvolvimento da Capital - Sudecap (uma autarquia municipal) e a Empresa de Informática e Informação do Município de Belo Horizonte S/A - Prodabel". OLIVEIRA, p. 73.

<sup>5</sup> Para além do pré-requisito populacional, a PNMU requer de alguns municípios com características específicas a existência do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

<sup>6</sup> Artigo 41, § 2º, do Estatuto da Cidade.



Em outubro de 2012, a prefeitura de Belo Horizonte, através da BHTrans, publicizou o Relatório Final do PlanMob-BH, o qual continha o Diagnóstico e Prognóstico do Sistema de Mobilidade Urbana da cidade, as Diretrizes do Plano, as Propostas, os processos de Implementação e, por fim, algumas Recomendações. O PlanMob-BH foi desenvolvido entre março de 2008 e agosto de 2010<sup>7</sup> e é constituído dos seguintes componentes: Plano de Comunicação, Diagnóstico e Prognóstico; Plano de Gestão da Demanda; Plano de Melhoria da Oferta; Plano de Implantação e Gestão e Monitoramento.

O PlanMob-BH, por meio de elementos sólidos (base de dados oficiais, pesquisas de satisfação, previsão orçamentária e outros) e da utilização de metas e indicadores, traçou alguns cenários para a mobilidade urbana de Belo Horizonte para o horizonte de 2014 e 2020.

O primeiro ano base foi adotado por conta da realização da Copa do Mundo 2014. Com a realização deste grande evento, a BHTrans entendeu que a cidade poderia receber investimentos em infraestrutura para além dos já previstos anualmente em seu orçamento.

O segundo ano base, 2020, é o horizonte final do atual Plano de Mobilidade de Belo Horizonte e foi dividido em dois cenários de oferta: um mais otimista e um menos otimista, no que tange aos investimentos. O primeiro, otimista, é o que a Prefeitura de Belo Horizonte entende como norteador. De acordo com a Revisão Técnica do PlanMob-BH, considerar-se-á o ano de 2020 como médio prazo e o de 2030 como longo prazo.

Em 2013, por meio do Decreto nº 15.317, a Prefeitura “Institui o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH - e estabelece[u] as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica”, tendo como base os documentos contidos no PlanMob-BH (supracitados).

No mesmo dia da instituição do decreto nº 15.317, a Prefeitura de Belo Horizonte, através do decreto nº15.318, criou o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte, considerando que:

- que a participação popular possui papel estrutural na política de desenvolvimento urbano;
- a necessidade de criação de um espaço de interlocução permanente entre o Poder Público e os diversos setores da sociedade para a promoção de debates relacionados à mobilidade urbana;

---

<sup>7</sup> OLIVEIRA 2014, nas páginas 106 e 107, afirma que “O Plano deve ser considerado como composto por oito documentos produzidos sequencialmente, ao longo de cinco anos, de abril de 2007 a outubro de 2012”. Com os documentos disponíveis no site da BHTrans, a interpretação do Movimento Nossa BH é que o PlanMob-BH foi elaborado nas datas apresentadas acima (entre março de 2008 e agosto de 2010).



- a importância do fortalecimento de mecanismos de gestão democrática da cidade, que permitam a atuação - semintermediação - da sociedade civil na avaliação e fiscalização de decisões referentes aos investimentos públicos e privados em mobilidade urbana. (BHTRANS 2013a).

O PlanMob-BH foi desenvolvido internamente à BHTrans, por meio de uma licitação que contratou a consultoria LOGIT para apoiar no seu desenvolvimento<sup>8</sup>. Durante seu desenvolvimento, não houve participação social, fosse através de consultas, audiências ou outras formas de se permitir à sociedade incidir sobre a construção deste instrumento de política pública.

No Relatório Final, só há um elemento acerca da participação popular:

Resguardar o papel indutor, normatizador e de gestor do setor público e estimular ao máximo a participação ativa da sociedade nas ações de concepção e implementação de programas, controle e avaliação das ações. (BHTRANS 2012).

Até a entrega deste Levantamento, setembro de 2016 o Plano de Mobilidade Urbana em vigor em Belo Horizonte é o que fora instituído pelo Decreto nº15.317, a despeito da cidade tê-lo revisto durante a IV Conferência de Política Urbana e estar acontecendo a Revisão Técnica, estes dois processos não foram instituídos de nenhuma forma.

#### **4. DADOS ORÇAMENTÁRIOS DA MOBILIDADE URBANA NO ANO DE 2015 (último ano com execução nos três quadrimestres)**

Ao longo dos últimos seis anos, o Movimento Nossa BH vem fazendo a análise da execução orçamentária dos programas ligados à mobilidade urbana, bem como a comparação do PPAG inicial com a revisão apresentada para a prefeitura. Além, o Movimento tem se preparado para propor emendas à LOA, buscando incidir diretamente no orçamento municipal dos anos subsequentes ao da discussão nas áreas de mobilidade urbana e resíduos sólidos, compreendo que ambas (energia para transporte e tratamento de resíduos sólidos), no contexto de Belo Horizonte, são as grandes responsáveis pelos gases causadores do efeito estufa<sup>9</sup>. O Movimento Nossa BH está se preparando para contribuir na construção do PPAG em 2017.

---

<sup>8</sup> Para entender o processo de elaboração e desenvolvimento do PlanMob-BH, veja:

<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/Observatorio/PLANMOB-2013>.

<sup>9</sup> “As emissões do escopo setorial Energia revelaram-se predominantes, respondendo por 82% do total verificado em 2007. As emissões do escopo setorial de resíduos contribuíram com 18%...”. Prefeitura de Belo Horizonte. Relatório Final. Inventário Municipal de Emissões de Gases de Efeito Estufa. Dezembro de 2009. Página 7.



Para se orientar no que tange às questões relativas à mobilidade urbana, a administração pública de Belo Horizonte, dentro do orçamento municipal, propõe a execução de seis projetos sustentadores<sup>10</sup> e dois de apoio administrativo, dentro da Área de Resultado (AR) Cidade com Mobilidade. De maneira geral, estão voltados para o aprimoramento do transporte público coletivo, para melhoria do sistema de trânsito, da construção de novas avenidas, ruas e viadutos e para a gestão da mobilidade. Ressalta-se que a maioria dos programas não apresentaram indicadores e esse fato dificulta o monitoramento das ações ao longo dos anos em que eles forem executados.

Por ser o último ano com ciclo orçamentário fechado, como referência para esta análise, utilizou-se o ano de 2015, ao contrário do segundo Levantamento Situacional feito, que usou o ano de 2014 como base para a análise abaixo.

Para o ano de 2015, a Prefeitura de Belo Horizonte estimou o seu orçamento em R\$ 11.751.994.238,00. Deste montante, R\$ R\$ 921.792.814,00, ou 7,84%% do orçamento geral, foram previstos para a área Cidade com Mobilidade. Em 2014, o valor para a Área Cidade com Mobilidade correspondia a mais de 10% do orçamento público.

**A título de comparação:** para o ano de 2016, a Prefeitura estimou o seu orçamento geral em R\$ 12.277.090.424,00. Do montante total do orçamento para 2016, R\$ 869.644.699,00, ou 7,08% do orçamento geral, foram previstos para a Área de Resultado (AR) Cidade com Mobilidade, alvo desta análise.

Orçamento consolidado da área Cidade com Mobilidade ao final do ano de 2015<sup>11</sup>:  
**Orçado:** R\$ 921.792.814,00 | **Executado:** R\$ 381.944.397,73 (41,43%) | **Pago:** R\$ 273.781.738,08 (29,07%).

Dentre as 12 Áreas de Resultado, Cidade com Mobilidade foi a que teve a execução orçamentária mais baixa ao final do ano: 29.7%. Após ela, a Área Cidade com Todas as Vilas Vivas foi a segunda pior: 34%. A AR Modernidade teve 85% de execução no ano de 2015. A AR “Integração metropolitana” não teve execução.

---

<sup>10</sup> “Nas 12 Áreas de Resultados, a Prefeitura elegeu 40 Projetos Sustentadores, que são empreendimentos que mobilizam recursos, tanto financeiros quanto humanos, capazes de tornar possíveis as transformações e o desenvolvimento da nossa capital. Cada Projeto Sustentador tem objetivos específicos, população a ser beneficiada, resultados (indicadores) esperados, prazo definido para sua total implantação, metas físicas, órgãos e equipes envolvidas na sua execução e um gerente responsável pela sua condução.” Disponível em: <https://bhmetaseresultados.pbh.gov.br/content/bh-metas-e-resultados> . Durante o período eleitoral, essa página está fora do ar. Acesso em 29/09/2016.

<sup>11</sup> Fonte: Planilha de dados orçamentários da Prefeitura de Belo Horizonte. Disponível em: [http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pldPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=contaspublicas&tax=12362&lang=pt\\_BR&pg=6420&taxp=0&](http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pldPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=contaspublicas&tax=12362&lang=pt_BR&pg=6420&taxp=0&). Acesso em 29/09/2016.



Em 2012, o Programa Prioridade ao Transporte Coletivo foi o Programa com maior valor orçado, com mais de R\$ 287 milhões. Em 2013, foi o segundo maior Programa, com R\$ 238 milhões. Em 2014, o Programa passou, em termos de recursos orçados, para 5º lugar, com R\$ 152 milhões. Em 2015, o Programa teve seu orçamento baixado em quase sete vezes (ou 14% do valor de 2014). Nesse contexto, no terceiro quadrimestre de 2015, chama atenção a grande suplementação orçamentária para a subação “Elaboração dos Estudos Técnicos” (8386,55%), mesmo o recurso inicialmente orçado não sendo tão expressivo (R\$ 20.000,00).

No ano de 2013, o Movimento Nossa BH fez uma análise do PPAG 2014-2017 (Plano Plurianual de Ação Governamental) à luz da compatibilização deste instrumento de planejamento de médio prazo com os indicadores Nossa BH, o plano de metas de longo prazo (2030), a Política Nacional de Mobilidade Urbana, o Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (Planmob) e o Balanço da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (2010 e 2011). Ela pode ser encontrada [na biblioteca virtual do Movimento](#)<sup>12</sup>

## 5. ALGUNS INDICADORES SOBRE A MOBILIDADE URBANA DE BELO HORIZONTE

A prefeitura de Belo Horizonte, por meio do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (SisMob-BH) mantém uma série de indicadores em seu site<sup>13</sup> e que estão divididos em nove áreas:

- I. Aspecto Social e Relação com a Sociedade
- II. Belo Horizonte e RMBH
- III. BHTrans
- IV. Fiscalização e Operação do Sistema de Mobilidade
- V. Meio Ambiente
- VI. Sistema de Transporte Não Motorizado
- VII. Sistema de Transporte de Carga
- VIII. Sistema de Transporte Motorizado Público
- IX. Trânsito

Segundo a página do SisMob-BH, caso o cidadão necessite ou queira outras informações que não tenha encontrado no site, é possível pedi-las através do Fale Conosco da BHTrans<sup>14</sup>. O link do Fale Conosco indicado pelo SisMob-BH leva a um formulário de contato que será encaminhado ao Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (ObsMob-BH), também controlado pela prefeitura.

---

<sup>12</sup> <https://drive.google.com/folderview?id=0B1LzhkQWFaicQUpyTzBoSmJwRU0&usp=sharing>.

<sup>13</sup> <http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublicodl/Temas/Observatorio/SISMOBBH-2013/>. Acesso em 29/09/2016.

<sup>14</sup> <http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublicodl/funcionalidade/faleconosco/observatoriomobidade1>. Acesso em 29/09/2016.



No portal do ObsMob-BH<sup>15</sup>, é possível encontrar indicadores comuns aos do SisMob-BH e outros, dentro de seis áreas:

- I. Divisão Modal e Frota
- II. Pedestres
- III. Bicycletas
- IV. Transporte Coletivo
- V. Trânsito e Segurança
- VI. Urbano e Ambiental

Ao contrário dos anos anteriores, agora é possível acessar os indicadores do SisMob no formato .xml, ou seja, em planilhas de Excel<sup>16</sup>.

Abaixo, o Movimento Nossa BH lista alguns dos indicadores presentes em ambos os portais para demonstrar como esse instrumento de gestão pública pode gerar análises sobre a mobilidade urbana na cidade.

Nos últimos anos, Belo Horizonte sofreu com o aumento expressivo na frota de veículos automotores individuais (motos e carros), conforme pode ser visto na tabela 1.0 (abaixo) e também na página do Denatran.

Tabela 1.0

<b>Tipo de veículo</b>	<b>2005</b>	<b>2015</b>
Moto	81.353	209.963
Caminhonete	33.990	134.596
Automóvel	626.577	1.173.626
Camioneta	51.947	80.963
Caminhão	24.009	35.689
Ônibus	6.272	8.769
Total	857.926 <sup>17</sup>	1.714.233 <sup>18</sup>

Fonte: Denatran<sup>19</sup>

<sup>15</sup> Durante o período eleitoral, a página inicial do site do ObsMob-BH está fora do ar. Todavia, as páginas relativas aos indicadores, análises, etc continuam disponíveis.

<sup>16</sup> [http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublicodi/Temas/Observatorio/SISMOBBH-2013/SisMobBH\\_DadosAbertos\\_2016\\_08\\_25.xlsx](http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublicodi/Temas/Observatorio/SISMOBBH-2013/SisMobBH_DadosAbertos_2016_08_25.xlsx) . Acesso em 29/09/2016.

<sup>17</sup> O total não é a soma dos demais veículos contidos na tabela, mas, sim, o total de veículos contidos na planilha do Denatran relativa à frota de dezembro/2005.

<http://www.denatran.gov.br/index.php/estatistica/237-frota-veiculos>. Acesso em 29/09/2016.

<sup>18</sup> O total não é a soma dos demais veículos contidos na tabela, mas, sim, o total de veículos contidos na planilha do Denatran relativa à frota de dezembro/2015.

<http://www.denatran.gov.br/index.php/estatistica/237-frota-veiculos>. Acesso em 29/09/2016.

<sup>19</sup> Dados disponíveis em: <http://www.denatran.gov.br/index.php/estatistica/237-frota-veiculos>. Acesso em 29/09/2016.



Segundo dados do Denatran de dezembro de 2015, mês e ano de referência do 3º Levantamento Situacional, Belo Horizonte possui 1.714.233 veículos automotores, sendo 1.173.626 automóveis e 209.963 motos. Além, soma-se a estes valores a quantidade de caminhonetes e camionetas, conforme demonstrado na tabela 1.0.

Esse aumento constante da frota, desde o início dos anos 2000, resultou numa transformação drástica na divisão modal das viagens feitas na cidade. A capital mineira teve um crescimento populacional de 4,4%, entre 2000 e 2010, enquanto o número de viagens, considerando-se todos os modos, apresentou entre 2002 e 2012, um crescimento de 67%<sup>20</sup>. As viagens feitas de automóvel particular passaram de 25,8% em 2002 para 36,5% em 2012<sup>21</sup>, enquanto as viagens de transporte coletivo caíram de 43,7% para 23,6%<sup>22</sup>.

Figura 1



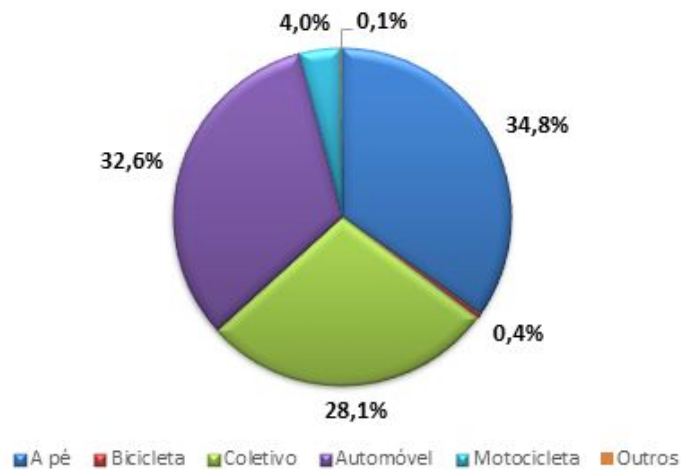
Retirado do site do ObsMob-BH

<sup>20</sup> Informação coletada no site do Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte. Disponível em: <http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/ObservatorioMobilidade/Indicadores/Divis%C3%A3o%20Modal%20e%20Frota/Divis%C3%A3o%20Modal>. Acesso em 29/09/2016.

<sup>21</sup> Ambos os gráficos foram retirados do site do ObsMob-BH. Acesso em 29/09/2016.

<sup>22</sup> Atualmente, as viagens de transporte coletivo são majoritariamente feitas por veículos sobre rodas. O metrô de Belo Horizonte é responsável pelo transporte de 221.488 por dia. Disponível em <http://www.cbtu.gov.br/images/relatorios/gestao2013.pdf>. Segundo dados da pesquisa de satisfação da BHTrans, o metrô em 2013 foi responsável por carregar 2,67% das pessoas que se deslocaram em Belo Horizonte. Disponível em [http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/Observatorio/SISMOBBH-2013/Assunto%20%20Belo%20Horizonte%20e%20RMBH%20\\_1%20Distribuicao%20Modal%20141114.pdf](http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/Observatorio/SISMOBBH-2013/Assunto%20%20Belo%20Horizonte%20e%20RMBH%20_1%20Distribuicao%20Modal%20141114.pdf). Acesso em 29/09/2016.

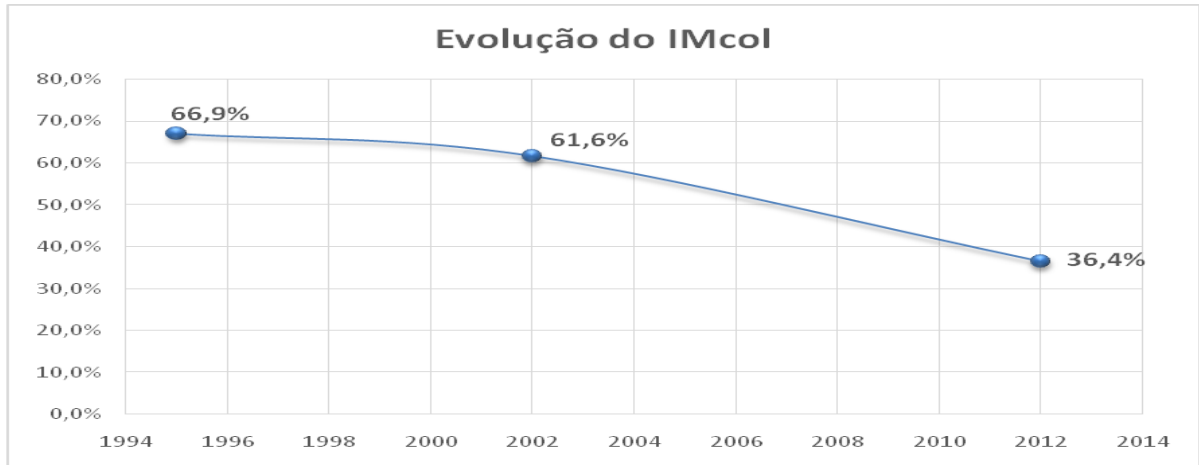
Figura 2  
2012



Retirado do site do ObsMob-BH

Outro indicador que demonstra que em Belo Horizonte o cenário para a mobilidade é desafiador é o fato da participação do transporte coletivo em relação ao total de viagens motorizadas ter caído quase 50% nos últimos dez anos. Em 2002, as viagens por transportes coletivos representavam 61,6%. Em 2012, esse valor ficou em 36,4%<sup>23</sup>.

Figura 3



Retirado do site do ObsMob-BH

Como consequência direta deste aumento expressivo da frota de veículos e da não priorização do transporte coletivo e dos ativos (conhecidos também como “não motorizados”), temos a piora na qualidade do ar dos belo-horizontinos. Segundo Dutra

<sup>23</sup> Indicador disponível no site do Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte. Disponível em: <http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/ObservatorioMobilidade/Indicadores/Divis%C3%A3o%20Modal%20e%20Frota/%C3%8Dndice%20de%20participa%C3%A7%C3%A3o%20dos%20modos%20coletivos%20em%20rela%C3%A7%C3%A3o%20a>. Acesso em 29/09/2016..

(2011 apud OLIVEIRA, 2014, p. 281) “99% da poluição do ar na região central de Belo Horizonte é devida à frota veicular”. De toda a emissão de CO, por exemplo, o transporte coletivo convencional responde por apenas 0,16% e o transporte coletivo suplementar por apenas por 0,05%, conforme pode ser visto na Figura 4<sup>24</sup>.

Figura 4

**Tabela 17 - Massas de poluentes produzidas pelas frotas de veículos automotores em Belo Horizonte (2008)**

Poluente	Frota total (t/dia)	Transporte convencional (t/dia)	Transporte suplementar (t/dia)	Restante da frota (t/dia)
	14.693	22,92	7,68	14.662
CO	100%	0,16%	0,05%	99,79%
	1.629	5,76	0,20	1.623
HC	100%	0,35%	0,01%	99,64%
	1.871	39,52	1,35	1.830
NOx	100%	2,11%	0,07%	97,82%
material particulado	46,8	1,02	0,28	45,5
	100%	2,18%	0,60%	97,22%

Fonte: Elaborado pelo autor com dados extraídos de LOGIT ENGENHARIA CONSULTIVA LTDA, 2008a, p.275-285.

Fonte: OLIVEIRA, P. 281.

Conforme pode ser visto no Relatório Final do 3º INVENTÁRIO DE EMISSÃO DE GASES DE EFEITO ESTUFA, período de Referência 2000 a 2013, com relação à evolução das emissões de GEE em Belo Horizonte, tivemos um aumento de 71% entre 2000 e 2013, ao passar de 2,59 milhões de toneladas de CO<sub>2</sub> e emitidas em 2000 para 4,40 milhões de toneladas de CO<sub>2</sub> e em 2013, segundo dados do III Inventário de Emissões de Gases de Efeito Estufa de Belo Horizonte, datado de novembro de 2015.

No que tange aos precursores de GEE na cidade, que representam quase três quartos do total emitido em 2013, temos a Gasolina Automotiva, o Óleo Diesel e o Querosene de Aviação, conforme o Inventário (p. 19).

<sup>24</sup> OLIVEIRA, Marcos Fontoura de, 2014.

Figura 5

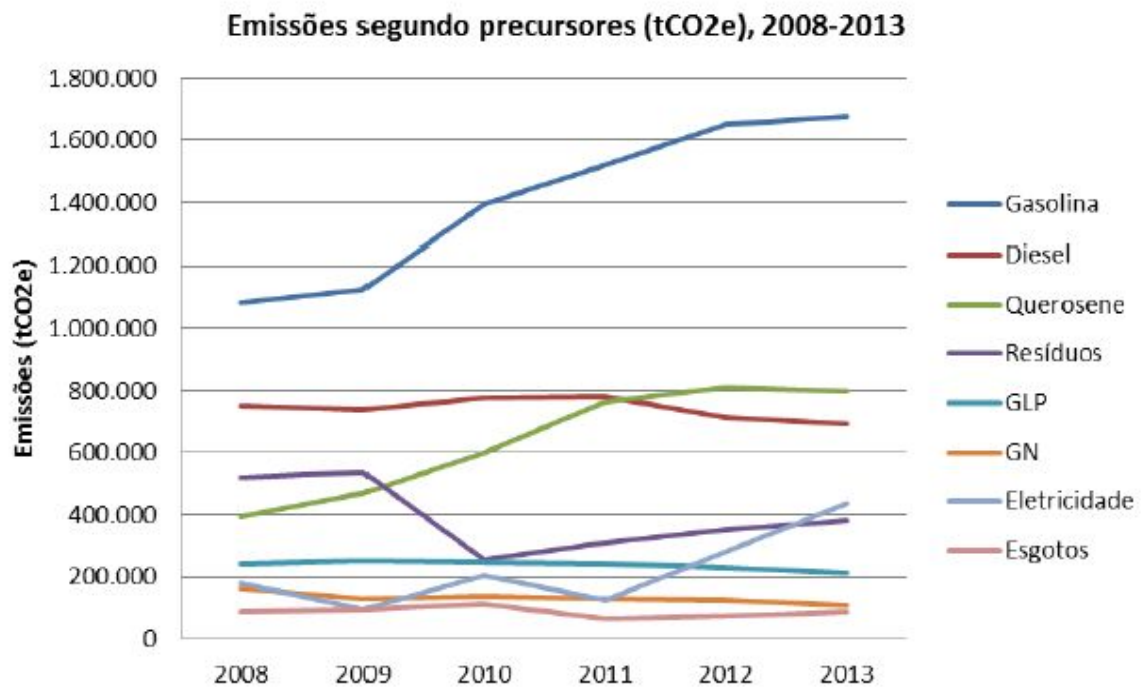


Figura 2: Principais precursores de GEE em Belo Horizonte; 2008 a 2013

De acordo com os dados da distribuição percentual das classes de qualidade do ar, em 2009 e 2011, a Estação de Monitoramento da Qualidade do Ar da Praça Rui Barbosa (única a medir as concentrações de todos os poluentes no município de Belo Horizonte), teve as seguintes medições:

Tabela 2.0

Ano/Condição	Boa	Regular	Inadequada	Omissa
2009	50,7%	8,5%	0%	40,8%
2011	64,9%	32,3%	0,3%	2,5%

Diante destes números, é possível notar que o percentual de dias em que houve omissão da medição foi alto em 2009 e correspondeu a mais de 40% do total de dias. Em 2011, esse número foi de apenas 2,5%. Observa-se que a condição ‘Regular’ teve um aumento expressivo de 2009 para 2011.

Um estudo de maio de 2014 da [Organização Mundial da Saúde](#)<sup>[7]</sup> (OMS) apontou que o ar de Belo Horizonte possuía 52 microgramas/m<sup>3</sup> (mmc) de partículas inaláveis (PM10) no ano de 2011<sup>[8]</sup>. A Organização afirma que o limite da presença dessas partículas não

pode ser superior a 50 mmc em um dia de medição e a 20 mmc num ano inteiro de medição<sup>[9]</sup>.

Os indicadores de divisão modal, participação no total das viagens e qualidade do ar dizem respeito a dados quantitativos. No entanto, é também importante utilizar indicadores que têm por base dados de pesquisas qualitativas e a percepção do cidadão sobre algo. Nesse sentido, a BHTrans disponibiliza um indicador sobre a avaliação geral sobre o trânsito em Belo Horizonte.

Figura 6



Retirado do site do ObsMob-BH

Apenas 6% das pessoas entrevistadas pela BHTrans consideram o trânsito bom ou ótimo. É preciso avaliar outros<sup>25</sup> indicadores concomitantemente a esse para compreender como os cidadãos estão percebendo o trânsito na cidade. A análise desse dado, por si só, pode significar que as ações adotadas pelo poder público para a mobilidade urbana não têm agradado os cidadãos belo-horizontinos.

<sup>25</sup> No site do ObsMob-BH não há mais detalhes sobre os dados que completam esse indicador (quais os demais níveis de avaliação, por exemplo). Buscando no SisMob-BH, é possível encontrar outros dados que colaboram na compreensão da análise deste indicador. Disponível em: [http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublicodl/Temas/Observatorio/SISMOBBH-2013/Tabela%20321%20-%20Avalia%C3%A7%C3%B5es%20da%20BHTrans%20e%20dos%20sistemas%20de%20tr%C3%A2nsito%20e%20de%20transporte%20coletivo%20de%20BH%20\(1995%20a%202013\).pdf](http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublicodl/Temas/Observatorio/SISMOBBH-2013/Tabela%20321%20-%20Avalia%C3%A7%C3%B5es%20da%20BHTrans%20e%20dos%20sistemas%20de%20tr%C3%A2nsito%20e%20de%20transporte%20coletivo%20de%20BH%20(1995%20a%202013).pdf). Acesso em 29/09/2016.



Complementando a busca para melhoria da análise destes indicadores sobre a avaliação do trânsito, transporte, etc, o SisMob-BH-BH apresenta outros dados que colaboram para a compreensão sobre essa avaliação feita pelos cidadãos (sobre a qualidade do trânsito).

A Tabela 321 - *Avaliações da BHTrans e dos sistemas de trânsito e de transporte coletivo de BH (1995 a 2013)*, apresenta os resultados das pesquisas feitas pela BHTrans no que tange à: a) avaliação do trânsito; b) do transporte coletivo; c) da administração do trânsito pela BHTrans; d) da administração do transporte coletivo pela BHTrans; e) da atuação geral da empresa. Os cinco indicadores tiveram quedas na avaliação nos últimos anos e culminaram na pior avaliação no ano de 2013. Neste ano, nenhum dos indicadores superou a nota 2 (onde 1 é pior e 5 melhor).

A Tabela 324 - *Avaliações "ruim/péssimo" da BHTrans e dos sistemas de trânsito e de transporte coletivo de Belo Horizonte em percentual de respostas (1995 a 2013)* apresenta o outro dado desse indicador sobre a avaliação da BHTrans. No ano de 2013, 74% das pessoas avaliaram o trânsito como sendo ruim/péssimo. Esse foi o mesmo ano, conforme demonstrado na Figura 5, o qual apenas 6% das pessoas afirmaram que o trânsito de Belo Horizonte era bom/ótimo,

Outros indicadores sobre a mobilidade urbana de Belo Horizonte podem ser vistos no site do [ObsMob-BH](#) e no [SisMob-BH](#).

## **7. INSTRUMENTOS DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA (PNMU) NO CONTEXTO DE BELO HORIZONTE E OS ATORES PRESENTES NAS DISCUSSÕES**

A PNMU prevê em seu artigo 15º alguns instrumentos para o planejamento, fiscalização e avaliação da sua execução nos municípios. A saber:

- I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;
- II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;
- III - audiências e consultas públicas; e
- IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.



Em Belo Horizonte, a BHTrans é a responsável pela gestão do trânsito e transporte. Nela, segundo dados do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (SisMob-BH), se tem 1118 empregados diretos<sup>26</sup>.

Para administrar a mobilidade urbana na capital mineira, a Prefeitura de Belo Horizonte criou alguns instrumentos de gestão interna e/ou colaborativa<sup>27</sup>. Entre estes está o Observatório da Mobilidade Urbana Sustentável de Belo Horizonte que, desde 2011, produz alguns conteúdos. O mais expressivo deles é o Balanço de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte, que tem por intuito quantificar, através de indicadores, como está a mobilidade urbana da cidade e a execução do PlanMob-BH.

Em 2013, através de ofício encaminhado ao Presidente da BHTrans, o Movimento Nossa BH apresentou algumas críticas ao Balanço. Em seguida, o Movimento se reuniu com a Diretoria de Planejamento para apresentar propostas de encaminhamento para melhoria do material produzido pelo Observatório e, sobretudo, sobre a estrutura e forma deste.

A principal crítica se deu pelo fato do ObsMob-BH ser um órgão interno da BHTrans e não, no mínimo, um colegiado de instituições e pessoas, do poder público e da sociedade civil, que estariam reunidas para discutir a mobilidade urbana em Belo Horizonte através de indicadores, metas e outros instrumentos de monitoramento da execução do Plano de Mobilidade da cidade.

Atualmente, o Observatório conta com mais de 60 instituições (entre públicas e privadas), que indicaram mais de 120 observadores (dois por instituição). A distribuição delas se dá da seguinte forma: Sociedade Civil com 44%, Prefeitura de Belo Horizonte com cerca de 35%, Governo de Estado (MG) representando aproximadamente 9% e Universidades com os 12% restante%. Dentre elas está o Movimento Nossa BH, que vem colaborando com a organização e a mobilização das atividades e atores do Observatório.

Depois de um ano sem lançar o Balanço (2013, ano base 2012), o ObsMob-BH está na fase final da publicação da edição de 2014, ano base 2013. Nesse processo, o Nossa BH, seja através de seus voluntários ou de seus consultores, contribuiu para na definição dos indicadores e na elaboração do documento final do Balanço, bem como de sua revisão.

---

<sup>26</sup> Esses dados podem ser encontrados no SisMob-BH. Disponível em:

[http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublicodl/Temas/Observatorio/SISMOBBH-2013/SisMobBH\\_DadosAbertos\\_2016\\_08\\_25\\_aba\\_3\\_5.pdf](http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublicodl/Temas/Observatorio/SISMOBBH-2013/SisMobBH_DadosAbertos_2016_08_25_aba_3_5.pdf). Acesso em 29/09/2016.

<sup>27</sup> Dentre os diversos atores que discutem a mobilidade urbana da cidade em esferas institucional ou para além, não há entendimento sobre se, de fato, os órgãos criados pela Prefeitura de Belo Horizonte ou os quais ela participa são capazes de dar espaço ao cidadão para fazer a gestão compartilhada da política pública de mobilidade urbana no município (Conselho de Mobilidade, Observatório da Mobilidades, outros conselhos, Conferências temáticas e outros).



Atualmente, o Nossa BH faz parte do Grupo Executivo do Observatório e, além das reuniões deste grupo, tem participado dos encontros semestrais do ObsMob-BH das quais participam as instituições aderentes e outros interessados da sociedade civil e de outras administrações municipais.

Recentemente, o ITDP Brasil, em parceria com o Nossa BH e a BHTrans, lançou o documento técnico Revisão dos indicadores do Balanço Anual de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte 2016 (ano-base 2015)<sup>28</sup>. O documento, que tem em seu conteúdo um passo-a-passo metodológico, vem servindo de base para outras cidades do Brasil desenvolverem também suas análises sobre o Plano de Mobilidade.

Além do Observatório Municipal, o Movimento Nossa BH integra o grupo que vem acompanhando o processo de desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana da Região Metropolitana de Belo Horizonte que tem como atores diversos e a presença de órgãos do Governo do Estado de Minas Gerais. Este Comitê tem se reunido regularmente há alguns meses.

Para além destes dois órgãos de debate e construção coletiva, a IV Conferência de Política Urbana, instrumento do Estatuto das Cidades, que aconteceu entre fevereiro e agosto de 2014, foi uma esfera que teve como produto mais de 600 propostas<sup>29</sup>, votadas durante as plenárias finais<sup>30</sup>, em seis eixos: Ambiental, Cultural, Habitação, Mobilidade, Desenvolvimento e Estruturação Urbana. Boa parte delas foram feitas por delegados (do setor empresarial, popular e técnico) e o restante pela prefeitura.

Um dos voluntários do Movimento Nossa BH foi eleito representando outro coletivo (BH em Ciclo) da cidade. Alguns dos outros delegados que foram eleitos compartilhavam a agenda do Movimento e contribuíram para que fossem aprovadas propostas que tinham por objetivo fazer possível se planejar a política urbana com prazos estabelecidos, metas e recursos, universalizar o direito à cidade e torná-la mais sustentável e inclusiva.

Como produto final da Conferência, teve-se a aprovação de propostas que nortearão o planejamento urbano através da democratização e humanização de ruas e calçadas, preservação dos patrimônios urbanísticos e naturais e garantia de uma vida melhor para os belo-horizontinos. Destarte, a Conferência cumpriu boa parte do seu objetivo de compartilhar a gestão pública no município.

---

<sup>28</sup> Disponível em <http://itdpbrasil.org.br/revisao-dos-indicadores-bh/>. Acesso em 29/09/2016.

<sup>29</sup> A PBH apresentou suas propostas como ponto de partida para as discussões e os três setores fizeram as suas durante a conferência, com a PBH proibida de fazer novas propostas depois de iniciado o processo.

<sup>30</sup> O Movimento Nossa BH e outros coletivos da cidade emitiram uma nota aos vereadores da capital mineira para criticar a ausência deles nas etapas da Conferência.





Além disso, a Conferência teve o fundamental papel de discutir o Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte com a população da cidade pela primeira vez. Antes desse processo, o Plano não havia sido aberto à participação da população para construção compartilhada de seu conteúdo, conforme fora dito.

Para alguns atores, o PlanMob-BH não era entendido como um Plano de Mobilidade Urbana à luz da PNMU, mas, sim, um Plano de Transporte e Trânsito. Oliveira (2014, p.380) afirma que antes da IV Conferência de Política Urbana “o PlanMob-BH está mais próximo de um plano de transporte e trânsito que de um plano de mobilidade urbana propriamente dito.”

Atualmente, as propostas aprovadas pelos delegados estão em, em forma de Projeto de Lei, tramitação na Câmara Municipal para votação dos vereadores. Dois delegados que compartilham a agenda do Movimento acompanharam de perto esse processo interno de redação das propostas para garantir que elas sigam o que foi aprovado outrora. Infelizmente, algumas propostas aprovadas pela sociedade belo-horizontina na Conferência foram suprimidas da redação final do Projeto de Lei.

Todavia, o Nossa BH considera fundamental que o Plano Diretor seja aprovado ainda em 2016, uma vez que tem princípios, diretrizes e medidas que colocam o desenvolvimento da cidade rumo a um caminho mais sustentável, justo e democrático.

Desde 2013, Belo Horizonte conta com um Conselho de Mobilidade Urbana composto por 47 membros. Dentre eles, está um integrantes do Movimento Nossa BH. Quase dois anos após sua criação, o Conselho ainda não colaborou com a construção de uma política de mobilidade urbana compartilhada em Belo Horizonte. Durante esse período, ele se ateve, majoritariamente, à discussão do seu Regimento Interno, que foi aprovado no mês de outubro de 2014. Uma crítica que vem sendo feito pelos movimentos sociais da cidade se dá por conta do caráter consultivo do conselho e pelo fato dele ter sido instituído por um Decreto e não por lei. Atualmente, as reuniões do conselho estão sendo realizadas em conjunto com as do ObsMob-BH, para dar força a ambos.

Como produto da votação dos delegados na IV Conferência de Política Urbana, foi aprovada proposta de reestruturação do Conselho de Mobilidade Urbana, tornando-o um órgão deliberativo e com uma composição mais igualitária entre os setores sociais. Entre outras propostas, também foi aprovada a de tornar o Plano de Mobilidade parte do Plano Diretor de Belo Horizonte, conforme prevê a PNMU.

Dentro desses 47 membros do Conselho estão nove representantes das CRTT - Comissões Regionais de Transportes e Trânsito (um para cada regional da cidade). Conforme o artigo 2º do Decreto nº 13.920 DE 16 de abril de 2010, as CRTTs têm por finalidade:



I - assegurar à comunidade local o acesso à informação e a participação no processo de elaboração, debate, sugestão, implantação, desenvolvimento e manutenção das políticas públicas de transportes e trânsito relacionadas à sua regional;

II - auxiliar a Comissão Municipal de Transporte e Trânsito na consecução de suas finalidades;

III - contribuir com o Município de Belo Horizonte no desenvolvimento de uma mobilidade urbana sustentável.

Nos Conselhos da Pessoa com Deficiência municipal (Belo Horizonte)<sup>31</sup> e estadual (Minas Gerais)<sup>32</sup>, há discussões que interessam e impactam diretamente na política de mobilidade urbana em sua forma plena, ao tratarem o desenho universal como um instrumento capaz de colaborar com a acessibilidade. Recentemente, algumas matérias<sup>33</sup> foram feitas tendo como pauta a acessibilidade no *Bus Rapid Transit* (BRT) de Belo Horizonte.

Em uma delas, a ex-presidente do Conped e voluntária do Movimento Nossa BH, Kátia Ferraz Ferreira, afirmou sobre o BRT de Belo Horizonte: “Nós do conselho estadual acionamos o Ministério Público Estadual e Federal para que eles ajudassem a exigir o cumprimento das normas de acessibilidade, para que o cidadão tenha acesso ao serviço e que tenha menos desgaste possível”<sup>34</sup>.

A ausência de indicadores ligados à acessibilidade e as dificuldades enfrentadas pelas pessoas com deficiência são uma clara prova do quanto Belo Horizonte ainda precisa desenvolver uma cidade que seja, de fato, para todos que nela transitam.

As mudanças climáticas e as respectivas políticas de mitigação e adaptação têm sido pauta de discussões dentro da prefeitura de Belo Horizonte. Com a preocupação de estabelecer metas, indicadores, prazos e ações para essa área, a Prefeitura de Belo Horizonte instituiu o Comitê Municipal sobre Mudanças Climáticas e Ecoeficiência-CMMCE, através do Decreto Municipal nº 12.362 de 03/05/2006, com caráter colegiado e consultivo.

O objetivo do órgão é apoiar a implementação da política municipal da Cidade de Belo Horizonte para as mudanças climáticas, atuando na articulação das políticas públicas e da iniciativa privada que visem à redução das emissões de gases de efeito estufa e de poluentes atmosféricos, à redução na produção de resíduos sólidos e maior eficiência nos processos de reutilização e reciclagem de resíduos; ao incentivo a utilização de

---

<sup>31</sup> Nome correto Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência de BH – CMDPD/BH.

<sup>32</sup> Nome correto Conselho Estadual de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência (Conped).

<sup>33</sup>

[http://www.alterosa.com.br/app/belo-horizonte/noticia/jornalismo/ja---1ed/2014/03/11/noticia-ja-1edicao\\_108991/falhas-na-acessibilidade-no-brt-comprometem-atendimento-a-cadeirantes.shtml](http://www.alterosa.com.br/app/belo-horizonte/noticia/jornalismo/ja---1ed/2014/03/11/noticia-ja-1edicao_108991/falhas-na-acessibilidade-no-brt-comprometem-atendimento-a-cadeirantes.shtml).

<sup>34</sup>

<http://g1.globo.com/minas-gerais/noticia/2014/03/presidente-de-conselho-aponta-falhas-de-acessibilidade-no-brt-de-bh.html>.



fontes de energia renováveis, melhoria da eficiência energética e uso racional de energia e ao aumento da consciência ambiental dos cidadãos.

Em 2013, o Movimento Nossa BH, através da Portaria 6001/2013<sup>35</sup>, passou a compor o CMMCE com representante da sociedade civil<sup>36</sup>. De lá para cá, o Movimento vem participando das discussões sobre políticas municipais que impactam na adaptação e mitigação das mudanças climáticas, especialmente nas áreas de mobilidade urbana, transporte e trânsito. Ademais, o Movimento vem colaborando para que o município otimize os processos de conscientização e mobilização da sociedade para o debate e tomada de decisão sobre os problemas advindos das mudanças climáticas.

Segundo o site da prefeitura, as ações do Comitê contemplam:

- I - uso de fontes renováveis de energia;
  - II - aproveitamento do biogás emitido pelos aterros sanitários;
  - III - melhoria da eficiência energética e uso racional de energia;
  - IV - promoção da redução, reutilização e reciclagem de resíduos;
  - V - ampliação e adequada manutenção das áreas verdes e arborização de vias públicas;
  - VI - estímulo às iniciativas que visem multiplicar as informações atinentes às mudanças climáticas, tais como publicações, páginas na internet, cursos, seminários, peças publicitárias e outras formas de divulgação do assunto;
  - VII - estímulo e participação em estudos e pesquisas, em parceria com instituições de ensino, organizações não-governamentais e associações de municípios, visando a redução de emissão de gases causadores do efeito estufa;
  - VIII - demais ações pertinentes.
- Quanto ao tema "Ecoeficiência", compete ao Comitê:
- I - realizar estudos para implantação de qualidade ambiental no Município, e estimular o Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade do Habitat do Ministério das Cidades;
  - II - estabelecer os objetivos e/ou procedimentos do Comitê Municipal de Mudanças Climáticas quanto ao tema "Ecoeficiência", a partir de debates, seminários e conferências.<sup>37</sup>

Para além do Executivo, o Legislativo tem suas funções na discussão sobre a política de mobilidade urbana na cidade. Nos anos de 2013 e 2014, a Câmara Municipal recebeu, até abril de 2014, 18 requerimentos de audiências públicas com tema mobilidade urbana. Destes, oito foram aprovados e tiveram as audiências realizadas. Após esse período, outras aconteceram, mas no entendimento do Movimento Nossa BH, elas não

---

<sup>35</sup> Ver demais membros em: [http://colegiados.pbh.gov.br/sgc/iFramePortalPbh.php?int\\_codigoColegiado=79&tc=sustentavel#](http://colegiados.pbh.gov.br/sgc/iFramePortalPbh.php?int_codigoColegiado=79&tc=sustentavel#).

<sup>36</sup> O Movimento Nossa BH compreende a limitação deste órgão no que tange à participação social e não corrobora com o pressuposto de que é o representante da sociedade civil, mas, tão somente, um coletivo desta que está ocupando uma vaga em uma burocracia pública.

<sup>37</sup> Conteúdo retirado do site:

[http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=colegiados&lang=pt\\_BR&pg=8041&tax=42849](http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=colegiados&lang=pt_BR&pg=8041&tax=42849)

tiveram resultados práticos no que tange à melhoria da qualidade de vida dos cidadãos belo-horizontinos. Embora de algumas tenham saído bons encaminhamentos, via de regra, o assunto se esgota dentro do órgão Legislativo e as ações não reverberam no Executivo. Além disso, a Câmara não instaurou nenhuma Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar problemas apontados por movimentos sociais e pela mídia no transporte coletivo da cidade<sup>38</sup>.

Nas audiências de prestação de contas ou para debater as leis orçamentárias, a ausência de um contingente minimamente aceitável de vereadores tem sido constantemente criticada pelo Movimento Nossa BH<sup>39</sup>.

Compreendendo as limitações políticas e sociais das esferas institucionais e oficiais de tomada de decisão, o Movimento Nossa BH busca estar presente na construção da democracia em qualquer esfera de discussão, planejamento e/ou tomada de decisão onde hajam atores interessados em tornar a cidade mais justa, democrática e sustentável.

Também com intuito de dar visibilidade às causas que interessam ao Movimento e à sua agenda, o Nossa BH, semanalmente, realiza o programa Cidades Sustentáveis na rádio CBN-BH. Há mais de três anos, o programa vem abordando temas diversos e um dos mais recorrentes, em todo seu escopo, tem sido a mobilidade urbana<sup>40</sup>.

## 7.1 OUTROS ATORES E PROCESSOS QUE TÊM MOVIDO O CICLO

Belo Horizonte é uma cidade que contou com a participação popular, em níveis distintos, ao longo de sua história. Como dois exemplos, pode-se citar as ações e o envolvimento de dois coletivos da capital mineira na construção de uma política de Mobilidade Urbana mais sustentável, justa e democrática: Movimento Tarifa Zero BH e BH em Ciclo - Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte.

O primeiro surgiu com as manifestações de junho de 2013 e, desde então, vem pautando a melhoria do transporte coletivo na cidade, a transparência nos gastos do trânsito e do transporte coletivo, a qualidade na melhoria da gestão da mobilidade urbana na cidade e assuntos correlatos aos impactos políticos, sociais e econômicos do preço da tarifa do ônibus<sup>41</sup>.

---

<sup>38</sup> Vide a matéria do jornal Estado de Minas [http://www.em.com.br/app/noticia/politica/2014/05/15/interna\\_politica,529185/vereadores-da-camara-de-bh-estudam-instalar-cpi-dos-onibus.shtml](http://www.em.com.br/app/noticia/politica/2014/05/15/interna_politica,529185/vereadores-da-camara-de-bh-estudam-instalar-cpi-dos-onibus.shtml) e do próprio site da Câmara Municipal: <http://www.cmbh.mg.gov.br/noticias/2014-08/insatisfacao-com-brt-e-cpi-do-viaduto-entraram-no-debate>.

<sup>39</sup> <http://www.cmbh.mg.gov.br/chapeu/ppag-2014-2017>.

<sup>40</sup> Os programas podem ser escutados pelo link da CBN-BH: <http://cbn.globoradio.globo.com/boletins/cidades-sustentaveis-bh/CIDADES-SUSTENTAVEIS-BH.htm>.

<sup>41</sup> Em Belo Horizonte, os diversos tipos de ônibus e o BRT são administrados pela BHTrans. O metrô é administrado pela CBTU.



O segundo, desde seu surgimento, vem promovendo o uso da bicicleta como modo de transporte em Belo Horizonte, através da articulação intersetorial e do diálogo constante com os diversos atores sociais que discutem, em algum grau, a ciclomobilidade. Com diversos projetos e ações, inserções na grande imprensa e participação nas esferas públicas, a BH em Ciclo construiu, junto à BHTrans, um espaço que poucos grupos de interesse têm na cidade: o GT Pedala BH.

Desde janeiro de 2013, ciclistas e BHTrans se reúnem ordinariamente todos os meses para planejar e executar ações e projetos ligados ao uso da bicicleta como modo de transporte e, assim, elaborar coletivamente a política pública de mobilidade urbana por bicicletas de Belo Horizonte. Entre erros e acertos, ciclistas e BHTrans já conquistaram, juntos, espaços que antes inexistiam em Belo Horizonte quando o assunto era bicicleta no trânsito.

Recentemente, a BH em Ciclo, contando com a capacitação e apoio do Movimento Nossa BH, obteve um feito inédito para o ciclismo mineiro: inclusão de dotação orçamentária de R\$ 800.000,00 para quatro campanhas educativas para mobilidade urbana por bicicletas nos anos de 2015, 2016 e 2017 no PPAG 2014-2017<sup>42</sup>. Para dar prosseguimento a esta conquista, a Associação, durante a discussão da lei de diretrizes orçamentárias, fez uma campanha massiva de mobilização pela internet<sup>43</sup> e conseguiu incluir o orçamento de R\$ 400.000 para a realização de duas campanhas no ano de 2015.

Em recente postagem feita por um integrante do Movimento Nossa BH em seu site<sup>44</sup>, foi mostrada a ausência de recursos para serem realizadas tais campanhas educativas: “a BH em Ciclo e o Nossa BH conseguiram aprovar, com muita pressão social, R\$ 400.000,00 para campanhas educativas para mobilidade urbana por bicicletas. **[Todavia] R\$ 0,00 foi previsto para ser gasto nesse projeto.**”.

Outro aspecto importante sobre Belo Horizonte se dá pelo fato da cidade estar se tornando uma referência na busca por bases sólidas, seja por construção de indicadores e diagnósticos, sobre a acessibilidade no transporte coletivo e na mobilidade urbana de forma geral. Recentemente, a cidade recebeu o Seminário

---

<sup>42</sup> Ver

[http://espn.uol.com.br/noticia/388920\\_belo-horizonte-aprova-orcamento-para-campanhas-educativas-focadas-em-bicicletas-bike-e-legal](http://espn.uol.com.br/noticia/388920_belo-horizonte-aprova-orcamento-para-campanhas-educativas-focadas-em-bicicletas-bike-e-legal), <http://www.cmbh.mg.gov.br/chapeu/emendas-ao-orcamento>.

<sup>43</sup> Entenda um pouco sobre a campanha:

<http://www.mobilize.org.br/noticias/6809/prefeito-eu-quero-campanhas-educativas-para-mobilidade-por-bicicletas.html>.

<sup>44</sup>

<http://cidadesincomum.com/2015/05/27/analise-da-execucao-orcamentaria-de-belo-horizonte-1o-quadrimestre-de-2015-cidade-com-mobilidade/>.

Internacional de Acessibilidade na Mobilidade Urbana<sup>45</sup>. Paralelamente, foi realizado o concurso Acessibilidade para Todos, que premiou as melhores ideias de requalificação de espaços, equipamentos e sistemas de mobilidade urbana de Belo Horizonte. O desafio foi promover o transporte ativo, superando ou minimizando os problemas de acessibilidade existentes em três perfis de locais da cidade: trechos com alta declividade, com calçadas estreitas ou em estação de integração de transporte coletivo<sup>46</sup>.

## 8. LEGISLAÇÃO REFERENTE

### 8.1. Legislação sobre o tema “Mobilidade Urbana”

Belo Horizonte possui diversas normativas, entre leis e decretos, que norteiam a parte jurídica da política municipal de mobilidade urbana. Abaixo, o Movimento Nossa BH lista a legislação concernente ao tema. Os Projetos de Lei que dizem respeito à mobilidade urbana não serão citados aqui, mas estão anexo ao final deste documento.

1. [Decreto - 15411 / 2013](#)  
Altera o Decreto nº 15.318/2013.
2. [Decreto - 15366 / 2013](#)  
Altera o Decreto nº 13.920/2010.
3. [Decreto - 15317 / 2013](#)  
Institui o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH - e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica.
4. [Decreto - 15318 / 2013](#)  
Cria o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana - Comurb.
5. [Decreto - 14794 / 2012](#)  
Promove a Política Municipal de Mitigação dos Efeitos da Mudança Climática por meio do Plano Municipal de Redução das Emissões de Gases de Efeito Estufa.
6. [Lei - 10134 / 2011](#)  
Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana.
7. [Decreto - 12763 / 2007](#)  
Abre ao Orçamento Fiscal da Prefeitura, em favor de Diversos Órgãos, Crédito Especial no valor de R\$9.311.338,00.
8. [Lei - 9323 / 2007](#)

---

<sup>45</sup> Disponível em <http://wricidades.org/noticia/belo-horizonte-caminho-do-plano-de-acessibilidade>. Acesso em 29/09/2016.

<sup>46</sup> Disponível em <http://wricidades.org/noticia/concurso-acessibilidade-para-todos-divulga-vencedores-em-belo-horizonte>. Acesso em 29/09/2016.



Autoriza o Poder Executivo a contratar financiamento com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES ou com um dos agentes financeiros por ele credenciados e a oferecer garantias, e dá outras providências.

Entre todas essas normativas, pode-se destacar a criação do Conselho de Mobilidade Urbana (4º item), a instituição do Plano Diretor de Mobilidade (3º item), a instituição da Política Municipal de Mobilidade Urbana (6º item) e a promoção da Política Municipal de Mitigação dos Efeitos da Mudança Climática por meio do Plano Municipal de Redução das Emissões de Gases de Efeito Estufa (5º item). O 3º e 4º item poderão ser alterados, caso a redação das propostas votadas pelos delegados da IV Conferência de Política Urbana não seja mudada durante o processo de tramitação do Projeto de Lei do Plano Diretor de Belo Horizonte na Câmara Municipal, conforme já dito neste documento.

## **8.2. Legislação sobre o tema “Mudança Climática”:**

1. [Decreto - 15415 / 2013](#)  
Regulamenta a Lei nº 10.108/2011, que dispõe sobre a revisão periódica de sistema de climatização – ar condicionado – em edifícios públicos e locais de grande movimento, e dá outras providências.
2. [Decreto - 14794 / 2012](#)  
Promove a Política Municipal de Mitigação dos Efeitos da Mudança Climática por meio do Plano Municipal de Redução das Emissões de Gases de Efeito Estufa.
3. [Decreto - 14775 / 2011](#)  
Altera o Decreto nº 12.362/06, que “Cria o Comitê Municipal sobre Mudanças Climáticas e Ecoeficiência”.
4. [Decreto - 14474 / 2011](#)  
Altera o Decreto no 12.362/06, que “Cria o Comitê Municipal sobre Mudanças Climáticas e Ecoeficiência”.
5. [Lei - 10206 / 2011](#)  
Dispõe sobre a obrigatoriedade de realização de processo de sanitização nos locais que especifica e dá outras providências.
6. [Lei - 10175 / 2011](#)  
Institui a Política Municipal de Mitigação dos Efeitos da Mudança Climática.
7. [Lei - 10108 / 2011](#)  
Dispõe sobre a revisão periódica de sistema de climatização – ar-condicionado – em edifícios públicos e locais de grande movimento, e dá outras providências.
8. [Decreto - 14066 / 2010](#)  
Regulamenta a Lei nº 9.952/10, que “institui a Operação Urbana de Estímulo ao Desenvolvimento da Infraestrutura de Saúde, Turismo e de Negócios, visando atender às demandas da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014, no Município de Belo Horizonte”.

9. [Lei - 9725 / 2009](#)  
Institui o Código de Edificações do Município de Belo Horizonte e dá outras providências.
10. [Decreto - 13540 / 2009](#)  
Altera o Decreto nº 12.362, de 03 de maio de 2006, que “Cria o Comitê Municipal sobre Mudanças Climáticas e Ecoeficiência”.
11. [Decreto - 13016 / 2007](#)  
Regulamenta o art. 2º da Lei nº 9.415, de 25 de julho de 2007.
12. [Decreto - 12362 / 2006](#)  
Cria o Comitê Municipal sobre Mudanças Climáticas e Ecoeficiência.
13. [Lei - 7977 / 2000](#)  
Dispõe sobre procedimentos de verificação e manutenção de sistemas de aparelho de climatização.
15. [Decreto - 5616 / 1987](#)  
Aprova o Regulamento a que se refere o artigo 24 da Lei nº 4.323, de 13 de janeiro de 1986, que dispõe sobre Inspeção e Fiscalização Sanitária Municipal.
16. [Lei - 1210 / 1965](#)  
Modifica as leis nº 721/58 e 802/59 e contém outras providências.

Na legislação sobre mudanças climáticas, pode-se destacar a lei 10.175/2011, que Institui a Política Municipal de Mitigação dos Efeitos da Mudança Climática. A legislação, além de conter estratégias de adaptação e mitigação, tem por objetivo “assegurar a contribuição do Município no cumprimento dos propósitos da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima, de alcançar a estabilização das concentrações de gases de efeito estufa na atmosfera em um nível que impeça uma interferência antrópica perigosa no sistema climático, em prazo suficiente para permitir aos ecossistemas uma adaptação natural à mudança do clima e assegurar que a produção de alimentos não seja ameaçada, bem como permitir que o desenvolvimento econômico prossiga de maneira sustentável.” Além disso, num prazo de quatro anos, que vence em 2015, ela possui “uma meta de redução de 30% (trinta por cento) das emissões antrópicas agregadas oriundas do Município, expressas em dióxido de carbono equivalente, dos gases de efeito estufa listados no Protocolo de Quioto em relação a patamar expresso em estudo a ser realizado pela Prefeitura de Belo Horizonte.”

## 9. AS MUDANÇAS CLIMÁTICAS E A MOBILIDADE URBANA

Em Belo Horizonte, o Relatório Final do Plano de Mobilidade Urbana não faz nenhuma menção à expressão “mudança climática”. Quando cita os veículos a gás natural e a





‘diesel limpo’, a prefeitura, neste relatório, faz uma menção aos gases de efeito estufa e à capacidade desses veículos os emitirem. Em outros momentos, ela cita a palavra “poluição”. O ponto alto destas menções é quando a prefeitura reconhece que o aumento da frota e a falta de racionalização do sistema de transporte coletivo, caracterizado pela elevada sobre oferta e utilização de veículos com tecnologia ultrapassada<sup>47</sup>. Além, o Relatório tem uma seção exclusiva para tratar da poluição atmosférica advinda do transporte na cidade, mas sem metas específicas de redução ou outros instrumentos de comando e controle.

No âmbito do Comitê Municipal sobre Mudanças Climáticas e Ecoeficiência-CMMCE, o Movimento Nossa BH, que é o atual representante da sociedade civil, fez contribuições para o tema Mobilidade no cruzamento dos documentos PREGEE, PPAG e Planejamento Estratégico da BHTrans (e conseqüentemente com o Plano de Metas da gestão) e propostas da IV Conferência de Políticas Urbanas (no referente ao Plano de Mobilidade). O trabalho foi desenvolvido com o objetivo de alinhar as propostas resultantes da IV Conferência de Políticas Urbanas e PREGEE - Plano de Redução de Emissões de Gases de Efeito Estufa - ao planejamento municipal já estabelecido, dando mais chances para que o executivo adotasse o documento construído coletivamente (propostas aprovados pelos delegados na Conferência) como a plano municipal oficial para mudanças climáticas.

Atualmente, o Nossa BH tem contribuído para o desenvolvimento dos planos de trabalho para todos os eixos citados no PREGEE-BH [Plano de Redução de Gases de Efeito Estufa]: Saneamento, Mobilidade Urbana, Energia, Adaptação e Construção Sustentável. De 42 ações planejadas para acompanhamento no eixo mobilidade do plano com 26 indicadores já selecionados, o Movimento Nossa BH é responsável direto pela avaliação de 13 ações e participa na discussão das demais 29, além de coordenar o GT Adaptação e Construção Sustentável e incidir no planejamento da área GT Mobilidade.

Nesse contexto, como meta final para o PREGEE, a proposta defendida pelo Movimento Nossa BH, que compõe o eixo mobilidade urbana do CMMCE, esfera onde o PREGEE vem sendo discutido, é a de “reduzir em 20% as emissões de gases de efeito estufa do setor rodoviário per capita em relação à linha de tendência de emissões, até 2030, tomando como base o ano 2007, definindo/divulgando/analizando metas e resultados ano a ano e buscando estabelecer conexões com as ações do eixo mobilidade urbana do PREGEE”. Atualmente, o setor de transportes é responsável,

---

<sup>47</sup> Prefeitura de Belo Horizonte. Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte. Relatório Final. Outubro de 2012.

segundos dados da WayCarbon, por 71% das emissões em Belo Horizonte<sup>48</sup>, sendo o rodoviário responsável por 55%.

Além, o Movimento colaborou com a escolha de 40 indicadores de monitoramento, no universo de 52 ações para melhoria da mobilidade urbana de Belo Horizonte. Cita-se alguns:

n.º	ação	indicadores selecionados
2	tornar o transporte coletivo mais atrativo frente ao transporte individual	distribuição modal do transporte coletivo medido em pesquisas de opinião
3	tornar o transporte coletivo mais atrativo frente ao transporte individual por meio da implantação de BRT	Índice de utilização do sistema BRT
4	tornar o transporte coletivo mais atrativo frente ao transporte individual por meio da Implantação das linhas 1,2 e 3 do metrô	Índice de utilização do sistema metrô

## 10. CONCLUSÃO

Belo Horizonte é uma cidade que tem dado importantes sinais, embora pequenos passos, de que está em busca do caminho que levará a cidade ao desenvolvimento e à mobilidade urbana sustentável. No entanto, a prefeitura tem tido dificuldades de transformar esses símbolos em ações tangíveis e, sobretudo, em resultados práticos para a melhoria da qualidade de vida na cidade.

A despeito dos inúmeros prêmios recebidos pela capital mineira por seus projetos, nos últimos anos, os indicadores que se tem à disposição da sociedade belo-horizontina para medir a qualidade de vida na cidade têm demonstrado que os processos escolhidos pela gestão e pela população estão contrários ao contido na legislação municipal e federal e nas diversas cartilhas existentes sobre desenvolvimento sustentável.

Os indicadores de qualidade do ar, por exemplo, têm tido índices alarmantes e não condizem com as metas da cidade de redução da emissão de gases de efeito estufa por ações antrópicas.

De abril a agosto de 2014, segundo dados do Denatram<sup>49</sup>, as ruas de Belo Horizonte receberam mais de 40 novos carros por dia. Esse aumento da quantidade de veículos

<sup>48</sup> Disponível em: [http://www.ghgprotocol.org/files/ghgp/JMendes\\_BH\\_Painel2\\_23mai2013.pdf](http://www.ghgprotocol.org/files/ghgp/JMendes_BH_Painel2_23mai2013.pdf).

<sup>49</sup> <http://www.denatran.gov.br/frota2014.htm>.



particulares na cidade e a diminuição percentual do uso do transporte coletivo e da bicicleta também são provas de que as prioridades na cidade estão equivocadas. Os investimentos em transporte coletivo, conforme demonstram as análises orçamentárias do Movimento Nossa BH, diminuíram nos últimos dois anos. No entanto, os recursos para construção de novas ruas, avenidas e viadutos, subsídios ao uso do transporte individual motorizado, aumentaram.

A priorização do pedestre e do ciclista, conforme prevê a Política Nacional de Mobilidade Urbana, não tem sido implementada por parte da Prefeitura. No ano de 2014, por exemplo, a execução orçamentária dos programas ligados a esses dois importantes atores foi baixa ou não aconteceu. Em 2013, idem. No 1º quadrimestre de 2015, ações importantes que tinham por objetivo estimularem o uso da bicicleta e do caminhar na cidade não tiveram recursos previstos para serem executados.

Outro aspecto que vale ressaltar é o fato da Prefeitura, em seus programas, projetos e políticas que tratam da mobilidade urbana, não estabelecer conexões claras entre suas ações e o projeto de desenvolvimento proposto no que se refere ao impacto das intervenções urbanísticas. Ou seja, não está claro como a prefeitura fará a conexão entre a política de mobilidade e as demais (moradia, saneamento, educação e outras). Todavia, após muita mobilização social, a Operação Urbana Consorciada que Belo Horizonte quer implementar foi paralisada e um novo processo, agora com participação popular e espaço para tomada de decisão coletiva, foi iniciado.

Recentemente, a atuação do Movimento Nossa BH nos processos relativos aos ciclos orçamentários foi citado na tese de Marcos Fontoura de Oliveira, cujo título é *“Ausências, avanços e contradições da atual política pública de mobilidade urbana de Belo Horizonte: uma pesquisa sobre o direito de acesso amplo e democrático ao espaço urbano”*. Nela, o autor faz oito constatações que aqui serão reproduzidas, pelo fato do Movimento Nossa BH entender que são acertadas e conectadas com o contexto da mobilidade urbana na cidade. São elas:

**1ª constatação:** em relatórios oficiais da BHTrans há falta de rigor científico e a descontinuidade em suas edições é uma marca;

**2ª constatação:** Belo Horizonte é uma cidade que há tempos vem elaborando a sua política de mobilidade urbana, aí incluindo o seu plano de mobilidade, e o faz disponibilizando uma quantidade expressiva de informações, mas o faz de forma que nem sempre facilita a sua compreensão, além de manter apenas em arquivos internos – de acesso restrito – uma quantidade ainda mais expressiva de informações;

**3ª constatação:** as metas, os indicadores e as estratégias contidos nos planos e programas da PBH, da forma como são formuladas e disponibilizadas, não estão sendo tratados como compromissos para os quais se devam prestar contas criteriosas à sociedade e não representam o que precisa ser apurado para acompanhar a qualidade da mobilidade urbana de Belo Horizonte na busca permanente de uma cidade sustentável;



**4ª constatação:** a população de Belo Horizonte terá dificuldades para contar com a Câmara de Vereadores no processo de aprimoramento da política de mobilidade urbana via discussão, tramitação e aprovação do PPAG;

**5ª constatação:** o principal gestor da mobilidade urbana de Belo Horizonte atualmente disponibiliza os resultados de indicadores da mobilidade urbana relacionados a menos assuntos que no passado, mas o faz com uma qualidade e uma quantidade de indicadores que hoje permitem análises mais consistentes;

**6ª constatação:** a evolução do índice de qualidade da informação publicada na intranet da BHTrans, relativa à mobilidade urbana, indica uma resistência que, se persistir, dificultará Belo Horizonte a ter um sistema de informações qualitativamente confiável, robusto e publicado na internet para acesso amplo e democrático

**7ª constatação:** em Belo Horizonte, apesar da longa história de participação popular, e a despeito do discurso, o que a burocracia estatal produziu no chamado “planejamento participativo” relativo à política pública de mobilidade urbana não coaduna com os princípios de governança pública;

**8ª constatação:** Belo Horizonte encontra-se em uma situação peculiar diante da legislação nacional que vigora a partir de 2012: o município possui um Plano de Mobilidade urbana (o PlanMob-BH), em fase de implementação, que não atende às diretrizes da PNMU e possui um sistema de indicadores da mobilidade urbana (parte integrante do SisMob-BH) que ainda está em fase incipiente e não atende às diretrizes da lei de acesso à informação<sup>50</sup>. (OLIVEIRA, 2014, p. 171-172).

Para além destas oito constatações, o Movimento Nossa BH salienta a crescente, fundamental e qualificada participação de novos coletivos nas discussões institucionais e públicas na construção da política municipal de mobilidade urbana (e outras). Exemplo claro dessa afirmação foi a grande presença de participantes de movimentos sociais que discutem mobilidade na audiência para revisão das políticas urbanas contidas no PPAG. O número de pessoas envolvidas de foi, visivelmente, superior a qualquer outro momento da história desse processo na Câmara Municipal.<sup>51</sup>

Por fim, o Nossa BH ressalta sua vontade e meta de colaborar para que a sociedade civil em Belo Horizonte e no Brasil, com sua atuação no PISCSU e na Rede Social Brasileira por Cidades Justas e Sustentáveis, construa o cenário Ciranda<sup>52</sup>. Nele:

“as organizações da sociedade civil, as empresas, os governos e os cidadãos atuam em rede, em um relacionamento de conexão, interdependência e cooperação. A sociedade participa da definição, monitoramento e avaliação de políticas públicas e as OSCs investem muito para criar canais de comunicação

---

<sup>50</sup> O Plano foi revisto na Conferência de Política Urbana e, como resultado dela, conforme já dito, a partir da aprovação do novo Plano Diretor, ele atenderá as diretrizes da PNMU.

<sup>51</sup>

<http://www.cmbh.mg.gov.br/noticias/2014-11/diretrizes-de-politica-urbana-e-mobilidade-sao-tema-de-debate-na-casa>.

<sup>52</sup> Em 2013, a Rede Social Brasileira por Cidades Justas e Sustentáveis participou do processo de construção de Cenários para a sociedade civil com base no ano de 2023. Um deles foi o Cenário Ciranda. Disponível em:

[http://sociedadecivil2023.org.br/wp-content/uploads/sites/3/2013/11/sociedade2023\\_apresentacao\\_310114.pdf](http://sociedadecivil2023.org.br/wp-content/uploads/sites/3/2013/11/sociedade2023_apresentacao_310114.pdf).



efetivos e diretos com a população. A presença da nova geração possibilita uma sinergia interessante com membros da “velha-guarda”, unindo inovação e comunicação horizontal e instantânea ao embasamento histórico e posicionamento político.” (Sociedade Civil 2023, 2013).

O cenário Ciranda, dentro dos quatro desenhados, era o mais positivo para a atuação da sociedade civil em termos de sustentação política, social, econômica, tecnológica e ambiental. É acreditando na capacidade de resiliência e construção coletiva e colaborativa da sociedade civil que o Nossa BH desenvolve suas ações cotidianas.

## 11. BIBLIOGRAFIA



OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. Ausências, avanços e contradições da atual política pública de mobilidade urbana de Belo Horizonte: uma pesquisa sobre o direito de acesso amplo e democrático ao espaço urbano / Marcos Fontoura de Oliveira. Belo Horizonte, 2014.

BELO HORIZONTE. Decreto nº. 13.920, 16 de abril de 2010. Cria o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana - Comurb. Consolida e estabelece normas de funcionamento das Comissões Regionais de Transportes e Trânsito - CRTT do Município de Belo Horizonte e dá outras providências.

BELO HORIZONTE. Decreto nº. 15317, 2 de setembro de 2013. Institui o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - Planmob-Bh - Estabelece As Diretrizes Para O Acompanhamento e o Monitoramento de sua Implementação, Avaliação e Revisão Periódica.

BELO HORIZONTE. Decreto nº. 15.318, 2 de setembro de 2013. Cria o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana - Comurb.

Prefeitura Municipal de Belo Horizonte. Inventário Municipal de Emissões de Gases de Efeito Estufa. Relatório Final. Dezembro de 2009. Disponível em: [http://www.pbh.gov.br/smpl/PUB\\_P015/Relat%C3%B3rio+Final+Gases+Estufa.pdf](http://www.pbh.gov.br/smpl/PUB_P015/Relat%C3%B3rio+Final+Gases+Estufa.pdf).

Prefeitura Municipal de Belo Horizonte. Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte. Relatório Final. Outubro de 2012. Disponível em: [http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/pls/portal!/PORTAL.wwpob\\_page.show?\\_docname=9604263.PDF](http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/pls/portal!/PORTAL.wwpob_page.show?_docname=9604263.PDF).

Sociedade Civil 2023. Cenários da sociedade Civil Organizada no Brasil em 2023. Disponível em: <http://sociedadecivil2023.org.br/o-projeto/>.

## 12. ANEXO I - PROJETOS DE LEI MOBILIDADE URBANA

Identificador da proposição	Autoria da proposição	Situação	Estado da proposição	Ementa
Projeto de Lei 3/2013	Ver.(a) Adriano Ventura	Rejeitada	ARQUIVADA	Autoriza o Poder Executivo criar o Programa BH Educação e Cidadania para Trânsito.
Projeto de Lei 24/2013	Ver.(a) Léo Burguês de Castro	Primeiro turno	SUSPENSA	Dispõe sobre a criação de pontos exclusivos de parada para embarque e desembarque de usuários com mobilidade reduzida, nos termos em que especifica, no serviço de transporte público coletivo e convencional de passageiros por ônibus do Município de Belo Horizonte.
Projeto de Lei 81/2013	Ver.(a) Leonardo Mattos	Rejeitada	ARQUIVADA	Obriga as empresas locadoras de veículo a adaptarem 2% (dois pontos percentuais) de sua frota para atender as pessoas com deficiência.
Projeto de Lei 117/2013	Ver.(a) Leonardo Mattos	Primeiro turno	TRAMITANDO	Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de bebedouros adaptados para o fornecimento gratuito de água potável às pessoas com deficiência nos espaços de uso público no município de Belo Horizonte.
Projeto de Lei 118/2013	Ver.(a) Leonardo Mattos	Retirada	ARQUIVADA	Dispõe sobre a obrigatoriedade de adequação de guichês a fim de viabilizar o atendimento de pessoas portadoras de necessidades especiais que dependam de cadeira de rodas para sua locomoção, no município de Belo Horizonte.
Projeto de Lei 174/2013	Ver.(a) Léo Burguês de Castro	Primeiro turno	TRAMITANDO	Dispõe sobre a acessibilidade aos portadores de deficiência no sistema de transporte ferroviário urbano de passageiros no município de Belo Horizonte.
Projeto de Lei 192/2013	Ver.(a) Pablo César-Pablito	Retirada	ARQUIVADA	Institui o Fundo Municipal da Mobilidade Urbana e dá outras providências.
Projeto de Lei 258/2013	Ver.(a) Leonardo Mattos	Retirada	ARQUIVADA	Consolida as normas municipais relativas a pessoas com deficiência e dá outras providências.

Projeto de Lei 430/2013	Ver.(a) Leonardo Mattos	Primeiro turno	TRAMITANDO	Institui no Município de Belo Horizonte, o Programa Cuidador Cidadão, destinado a promover a figura do Cuidador voluntário de pessoas com deficiência, idosos ou mobilidade reduzida, estimular essa atividade e fornecer o respectivo treinamento, e dá outras providências.
Projeto de Lei 431/2013	Ver.(a) Leonardo Mattos	Primeiro turno	TRAMITANDO	Obriga a instalação de banheiros químicos adaptados às necessidades de pessoas com deficiência nos eventos realizados no Município.
Projeto de Lei 452/2013	Ver.(a) Leonardo Mattos	Rejeitada	ARQUIVADA	Dispõe sobre a garantia de acessibilidade nos cemitérios públicos municipais, e dá outras providências.
Projeto de Lei 510/2013	Ver.(a) Elaine Matozinhos	Primeiro turno	TRAMITANDO	Proíbe o atendimento aos idosos, gestantes e portadores de necessidades especiais no segundo piso das agências bancárias no Município de Belo Horizonte.
Projeto de Lei 518/2013	Ver.(a) Elaine Matozinhos	Segundo turno	TRAMITANDO	Dá nova redação ao Art. 155-A da Lei 8616/03, que contém o Código de Posturas do Município.
Projeto de Lei 667/2013	Ver.(a) Pablo César-Pablito	Primeiro turno	TRAMITANDO	Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de placas de informativas em Braille nos pontos de ônibus, contendo o número dos mesmos.
Projeto de Lei 677/2013	Ver.(a) Elaine Matozinhos	Primeiro turno	TRAMITANDO	Isenta de pagamento do estacionamento regulamentado de zona sul (faixa azul) as pessoas com idade igual ou superior a sessenta (60) anos e deficientes físicos e dá outras providências.
Projeto de Lei 718/2013	Ver.(a) Delegado Edson Moreira	Primeiro turno	TRAMITANDO	Dispõe sobre a instalação e conservação de banheiros públicos no Município e dá outras providências.
Projeto de Lei 852/2013	Ver.(a) Leonardo Mattos	Primeiro turno	TRAMITANDO	Regulamenta valores das entradas de pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida nos locais que menciona e dá outras providências.
Projeto de Lei 878/2013	Ver.(a) Vilmo Gomes	Lei	ARQUIVADA	Altera a Lei nº 7.099 de 27 de maio de 1996 e dá outras providências.
Projeto de Lei 940/2013	Ver.(a) Marcelo Aro	Primeiro turno	TRAMITANDO	Dispõe sobre a prestação de serviço de transporte público gratuito ao cidadão carente com mobilidade reduzida residente no Município e dá outras providências.



Projeto de Lei 955/2014	Ver.(a) Joel Moreira Filho	Primeiro turno	TRAMITANDO	Dispõe sobre a instalação de sanitários públicos nas principais estações do BRT.
Projeto de Lei 992/2014	Ver.(a) Leonardo Mattos	Primeiro turno	TRAMITANDO	Regulamenta a utilização e fiscalização de vagas de estacionamento destinadas às pessoas com deficiência e/ou com dificuldade de locomoção.
Projeto de Lei 997/2014	Ver.(a) Joel Moreira Filho	Primeiro turno	TRAMITANDO	Dispõe sobre a instalação de sanitários públicos nos estacionamentos subterrâneos do Município.
Projeto de Lei 1018/2014	Ver.(a) Elvis Côrtes	Primeiro turno	TRAMITANDO	Disciplina a disponibilização de cadeiras de rodas para deslocamento de pessoas portadoras de necessidades especiais e idosos nas suas instalações, pelos estabelecimentos que especifica e dá outras providências.
Projeto de Lei 1040/2014	Ver.(a) Coronel Piccinini	Primeiro turno	TRAMITANDO	Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de dispositivo que interrompa o processo de sucção de piscina de uso coletivo e dá outras providências.
Projeto de Lei 1047/2014	Ver.(a) Léo Burguês de Castro	Retirada	ARQUIVADA	Institui o serviço de transporte coletivo acessível Disque-Atendimento Porta a Porta no Município de Belo Horizonte.
Projeto de Lei 1050/2014	Ver.(a) Juninho Los Hermanos	Primeiro turno	TRAMITANDO	Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de dispositivos para interromper o processo de sucção em piscinas de uso coletivo e dá outras providências.
Projeto de Lei 1063/2014	Ver.(a) Leonardo Mattos	Primeiro turno	TRAMITANDO	Garante a boa acessibilidade de idosos e pessoas com dificuldade de locomoção nos ônibus e dá outras providências

13. ANEXO II - PROJETOS DE LEI MUDANÇAS CLIMÁTICAS

Identificador da proposição	Autoria da proposição	Situação	Estado da proposição	Ementa
Projeto de Lei 36/2013	Ver.(a) Léo Burguês de Castro	Primeiro turno	TRAMITANDO	Acrescenta inciso IV e Parágrafos ao art. 85 da Lei nº 8.616/03.
Projeto de Lei 963/2014	Ver.(a) Léo Burguês de Castro	Primeiro turno	TRAMITANDO	Dispõe sobre a obrigatoriedade da instalação do "Telhado Verde" nos locais que especifica, e dá outras providências.