



4º LEVANTAMENTO SITUACIONAL DA MOBILIDADE URBANA NO MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE

AUTORIA: MOVIMENTO NOSSA BH

**Projeto U.E. - Orçamento e Direito à Cidade:
fortalecimento de organizações da sociedade civil para
monitoramento e incidência na política de mobilidade
urbana - MOBCIDADES**

janeiro de 2018

SUMÁRIO

Introdução	3
Para que fazer um diagnóstico destas políticas no município?	4
Contextualização do município	5
3.1. Histórico e aspectos gerais	5
3.2. Observações sobre a mobilidade urbana	7
3.3. Organizações e movimentos sociais que atuam com o tema mobilidade urbana	16
Diagnóstico da política de mobilidade urbana	20
Dados orçamentários da mobilidade urbana no PPAG 2014-2017	23
PPAG 2018-2021, LDO e PLOA 2018: processo de incidência do MobCidades	31
Indicadores de Governo Aberto	38
As mudanças climáticas e a mobilidade urbana	41
Conclusão	44
Bibliografia	45



1. Introdução

O Levantamento Situacional é um relatório produzido para a avaliação e monitoramento da (política de) mobilidade urbana e transparência de um município, buscando realizar uma espécie de fotografia de sua situação, em um determinado momento e, assim, permitir comparações e análises ao longo do tempo. No caso da cidade de Belo Horizonte, esta é a quarta versão do Levantamento Situacional¹, tendo como ano de referência 2017.

O 4º Levantamento Situacional de Belo Horizonte insere-se nas atividades do projeto MobCidades - Orçamento e Direito à Cidade, de forma que busca subsidiar o conhecimento, a execução e o monitoramento das políticas públicas municipais voltadas para a mobilidade urbana e transparência. Este relatório, portanto, é um marco do início do projeto e será realizado outro ao final, para que possamos avaliar possíveis impactos da nossa atuação na mudança de indicadores relevantes à política de mobilidade e transparência.

Os dados aqui trabalhados foram coletados em dezembro de 2017 a partir de consultas diretas nos sites da Prefeitura de Belo Horizonte; da BHTRANS; do Observatório de Mobilidade Urbana; da Câmara Municipal de Belo Horizonte; do IBGE, DENATRAN e, eventualmente, outras fontes. Foram, também, realizados pedidos de acesso à informação para a BHTRANS, a Secretaria Municipal de Meio Ambiente e para a Câmara Municipal de Belo Horizonte.

A base de dados consolidada está disponível [neste link](#), no qual é possível visualizar as informações coletadas nas 10 cidades participantes do projeto MobCidades, quais sejam: Belo Horizonte, Brasília, Ilhabela, Ilhéus, João Pessoa, Piracicaba, Recife, Rio de Janeiro, São Luís, São Paulo.

¹ As versões anteriores estão disponíveis em: <http://nossabh.org.br/project/levantamento-situacional/>

2. Para que fazer um diagnóstico destas políticas no município?

Parte importante do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (PlanMob-BH), instituído pelo Decreto nº15.317/2013, é o acompanhamento de sua implementação, que deve se dar de forma integrada com a sociedade. O Levantamento Situacional, portanto, contribui nesse processo, ao sistematizar informações a respeito da mobilidade urbana e transparência na cidade, podendo servir de subsídio para os processos de planejamento, fiscalização e avaliação do PlanMob-BH. Ressalta-se que 2018 é um ano de revisão do Plano, de forma que as análises dos dados consolidados de 2017 poderá colaborar nesse processo.

Ainda, este diagnóstico pode levar à construção embasada 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. Especialmente, a construção de um relatório vindo da sociedade civil organizada propicia o debate a respeito da construção contemporânea das políticas públicas urbanas e suas prioridades, buscando um diálogo aberto e fundamentado com diversos atores sociais, em total consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana².

Parte importante do Projeto MobCidades é o monitoramento e incidência no orçamento público da mobilidade urbana, assim aborda-se, neste levantamento, a política orçamentária da área nos últimos quatro anos. O conhecimento do montante de recursos destinados pelo poder público à mobilidade urbana, bem como o teor das prioridades políticas nessa área - que pode ser avaliado analisando o quanto do orçamento previsto foi executado -, contribui para um envolvimento mais sustentado na política orçamentária pelas organizações participantes do projeto e outros interessados.

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 específicas 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.

² Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm.

3. Contextualização do município

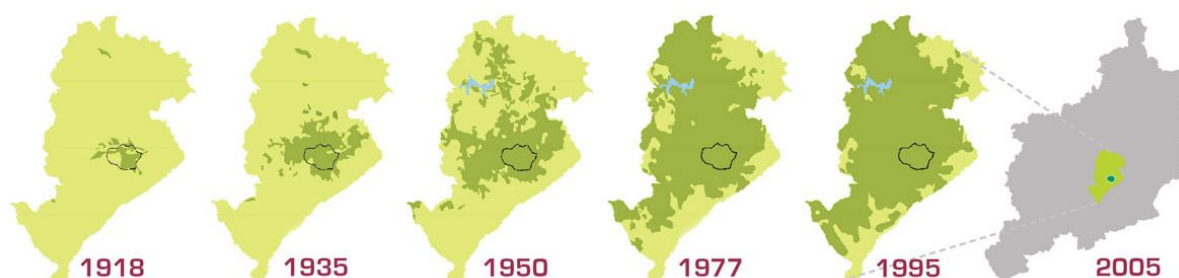
3.1. Histórico e aspectos gerais

Belo Horizonte é a capital do Estado de Minas Gerais e é uma cidade relativamente nova, se comparada com outras cidades grandes brasileiras, tendo sido inaugurada em 1897³. Foi uma cidade planejada para cumprir a função de nova e moderna capital do Estado, transferindo tal função de Ouro Preto. Inicialmente, foi pensada para ocupar uma região delimitada pela Avenida do Contorno (em preto na Figura 01), contudo, o limite planejado foi logo ultrapassado - inclusive, antes da total ocupação do território dentro da Av. do Contorno, pois alguns bairros foram criados para a instalação de operários que construíram a cidade (ex: Lagoinha, Floresta e Santa Tereza).

Os investimentos públicos na década de 1930 e a industrialização a partir dos anos 1950 levaram a um grande aumento da população, ocorrendo também um aumento de loteamentos clandestinos e especulativos. O eixo de crescimento principal, neste momento, é o Oeste, após breve período em direção ao Norte (algumas avenidas nessas direções fazem parte de tal expansão, como a Antônio Carlos, Pedro II e Amazonas). Percebe-se que o mapa de 1977 demonstra um grande aumento da mancha urbana, com pouco incremento no mapa de 1995, uma vez que entre um e outro, o aumento expressivo da população se deu pelo adensamento do território, com a verticalização. É no fim dos anos 1970 que a migração para a Região Metropolitana ganha expressividade e, hoje, é parte essencial da constituição da cidade.

³ As informações sobre o histórico de Belo Horizonte são baseadas em:
http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortaI&app=estatisticaseindicadores&lang=pt_BR&pg=7742&tax=20462

Figura 01: Expansão da Mancha Urbana de Belo Horizonte* (1918-1995**)



Fonte: CAMPOS, 2016, p.64; * A mancha em azul corresponde à Lagoa da Pampulha; a verde escura à ocupação urbana; a linha preta à Av. do Contorno ** O ano de 2005 representa a localização da cidade de Belo Horizonte no mapa da Região Metropolitana de Belo Horizonte

O transporte coletivo na cidade foi modificado ao longo do tempo⁴ em relação dinâmica com as mudanças da ocupação do solo. Se em 1902 o bonde foi inaugurado com festa, em 1963 suas últimas linhas são desativadas, devido à pressão por uma rápida expansão do transporte coletivo rodoviário na cidade, muitas vezes não alcançada pela infraestrutura do bonde - de implantação lenta e rígida. O trólebus (ônibus elétrico) começou a ser adotado em 1953, com uma perspectiva de complementação à oferta do bonde, mas foi o ônibus que, junto com pressão da indústria automobilística, se consolidou como principal oferta do transporte coletivo em Belo Horizonte na década de 1960 até o presente. Em 1986 o metrô de Belo Horizonte é construído e tem tido problemas em sua expansão, contando hoje com apenas uma linha (Vilarinho-Eldorado), apesar de existir demanda e projetos para sua ampliação.

No que diz respeito aos aspectos gerais da cidade, hoje, observam-se os dados da tabela a seguir:

Tabela 01: Dados gerais do município de Belo Horizonte

População no último censo ([IBGE, 2010](#)): 2.375.151 (6ª maior população do Brasil; maior população de Minas Gerais)

Densidade Demográfica ([IBGE, 2010](#)): 7.167,00 hab/km² (11ª maior do Brasil)

Área da cidade ([IBGE, 2016](#)): 331,401 km²

⁴ Informações disponíveis em:

https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2013/11/09/interna_gerais,468883/evolucao-do-transporte-coletivo-em-bh-mostra-uma-sucessao-de-gargalos.shtml

PIB per capita ([IBGE, 2015](#)): 34.910,13 - 52º lugar em Minas (de 853); 636 no Brasil (de 5570)

IDH ([IBGE, 2010](#)): 0,810 (1º lugar em Minas e 20º no Brasil)

Receitas Orçamentárias Realizadas ([IBGE, 2014](#)): R\$9.316.224.000 (4º lugar no Brasil: São Paulo - Rio de Janeiro - Brasília - Belo Horizonte - Curitiba)

Fonte: Sistematização Nossa BH com base nas pesquisas mais recentes do IBGE

Percebe-se que Belo Horizonte tem população e densidade demográficas expressivas em relação às demais cidades do Brasil, ocupando posições elevadas no ranking nacional. Chama atenção o alto valor das receitas orçamentárias realizadas, ou seja, o valor orçamentário efetivamente arrecadado pela cidade. Neste parâmetro, BH se encontrou em 4º lugar nacional em 2014, sendo que nos anos anteriores ocupou posições semelhantes. Apesar da expressividade orçamentária e de um bom IDH, o PIB per capita não é tão elevado.

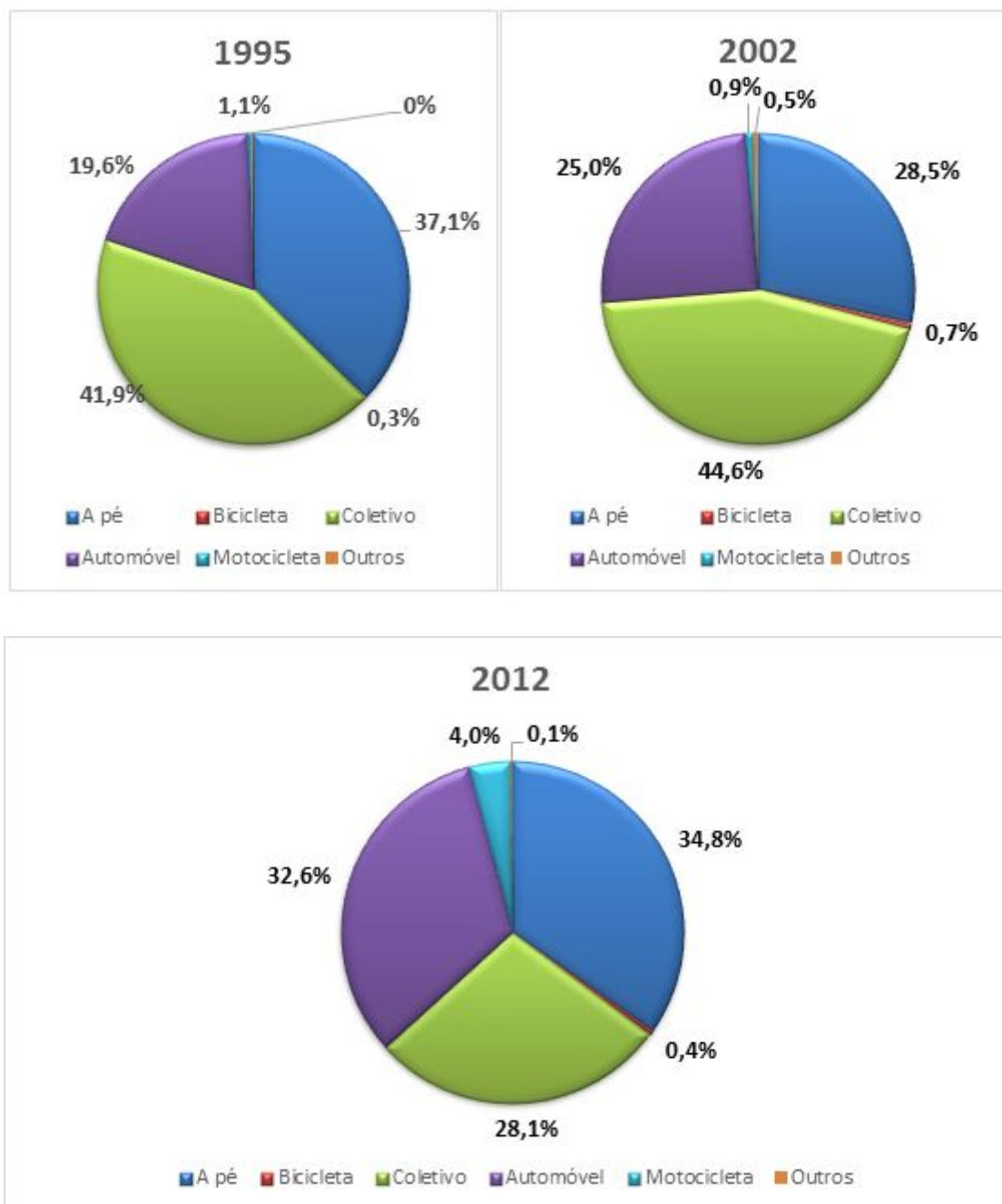
Belo Horizonte, então, deve ser pensada como uma capital expressiva no Brasil e, como tal, possuidora de desigualdades sociais, problemas urbanos e manifestações destes dentro da formação de seu espaço e de sua mobilidade.

3.2. Observações sobre a mobilidade urbana⁵

Belo Horizonte tem sofrido, nos últimos anos, com um cenário da mobilidade urbana que prioriza os veículos individuais motorizados, que fica evidenciado em três informações cruciais: as modificações nas pesquisas Origem e Destino, e a evolução da frota e da taxa de motorização na cidade.

⁵ Os dados desta seção dizem respeito, especialmente, ao tópico “Dados de Mobilidade” da Planilha do Levantamento Situacional. Outras informações também serão tratadas.

Gráfico 01: Pesquisas Origem e Destino (1995, 2002 e 2012)



Fonte: Observatório da Mobilidade de Belo Horizonte⁶.

De 1995 para 2002, percebe-se uma redução das viagens a pé, paralela a um aumento das viagens de carro e coletivo. De 2002 para 2012, o que chama a atenção é a diminuição de viagens de transporte coletivo e o aumento de

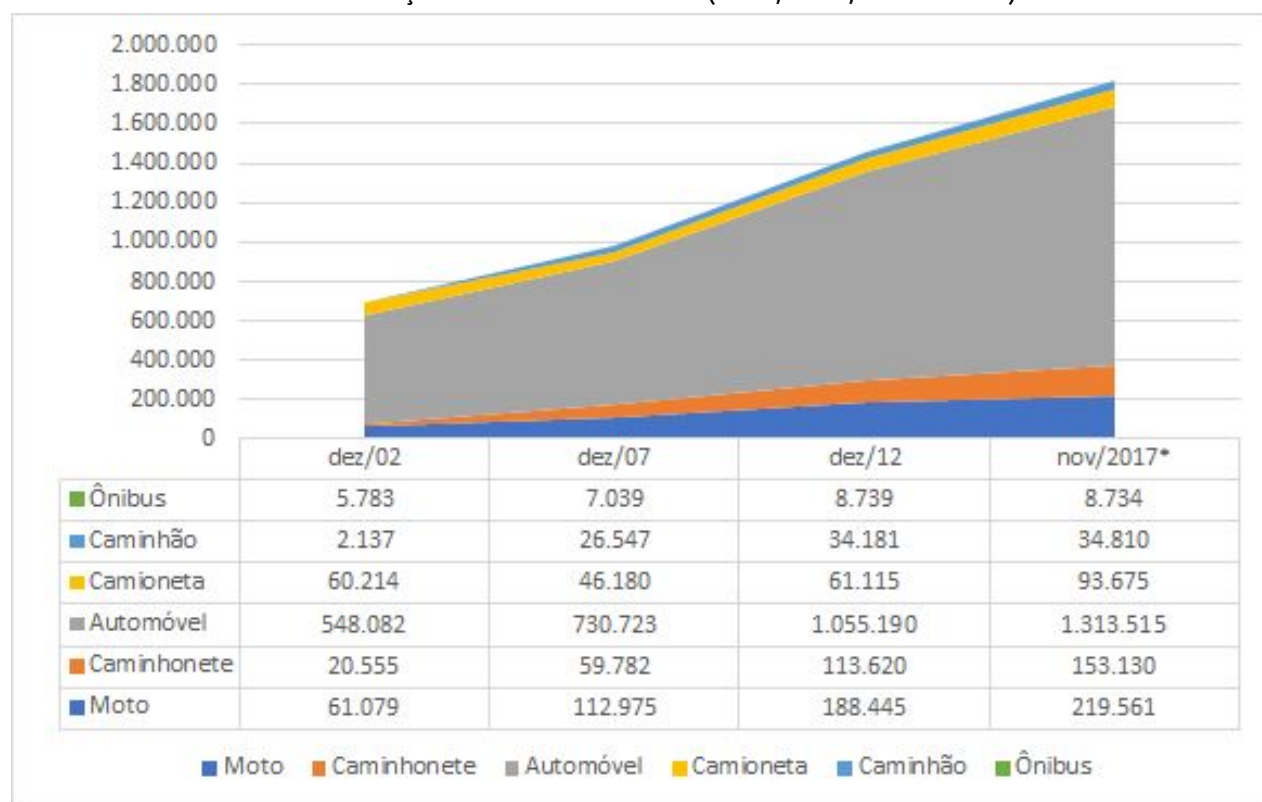
⁶ Disponível em:

<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/ObservatorioMobilidade/Indicadores/Divis%C3%A3o%20Modal%20e%20Frota/Divis%C3%A3o%20Modal>

automóveis. De forma mais detalhada, o percentual de viagens de transporte coletivo passa de 41,9% em 1995 para 44,6% em 2002 e cai para 28,1% em 2012. As de automóvel aumentam a cada pesquisa: de 19,6% em 1995 para 25% em 2002 chegando a 32,6% em 2012. Enquanto isso, as viagens a pé em 1995 representavam 37,1% do total, passam para 28,5% em 2002 e para 34,8% em 2012. As motos passam de 1,1% em 1995, para 0,9% em 2002 e chamam a atenção para seu aumento para 4,0% em 2012. Por fim, as bicicletas eram usadas em 0,3% das viagens em 1995, passam para 0,7% em 2002 e diminuem para 0,4% em 2012.

A diminuição no número de viagens de bicicleta também chama a atenção e é, entre outros fatores, resultante do aumento muito expressivo da frota de carros e motos, conforme se percebe nos gráficos a seguir, e também da ausência de políticas efetivas para a mobilidade por bicicleta na cidade.

Gráfico 02: Evolução frota Belo Horizonte (2002, 2007, 2012 e 2017)

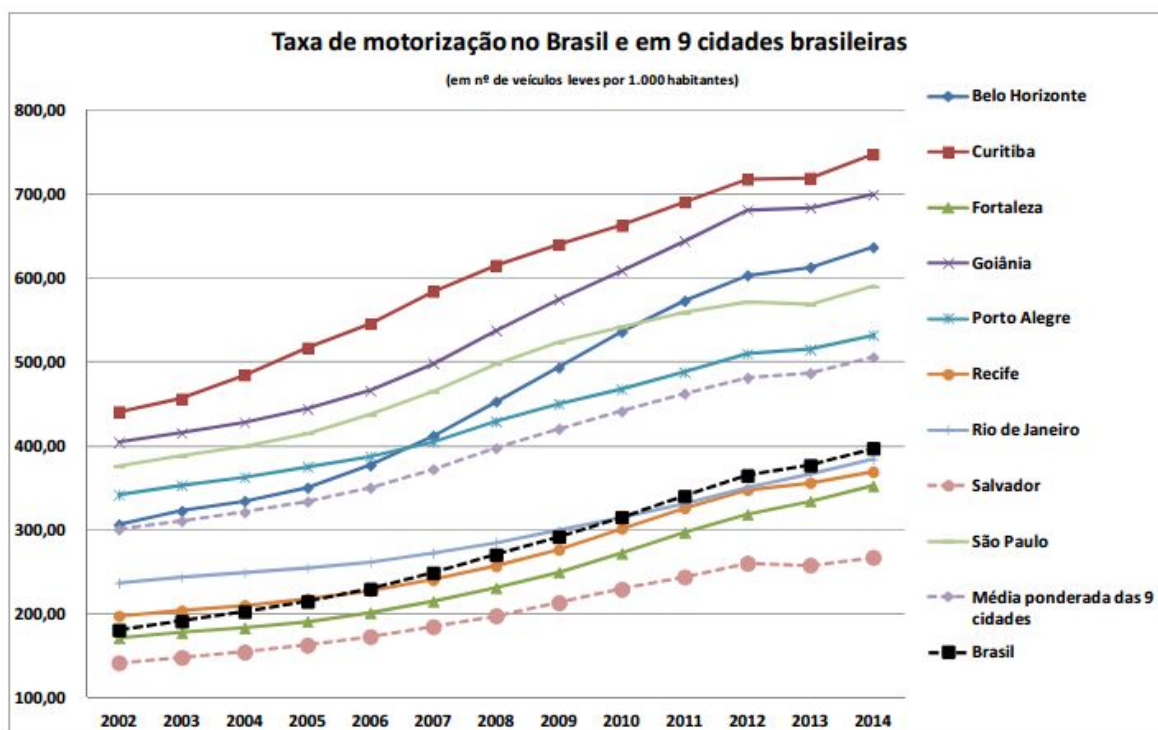


Fonte: Elaborado por Nossa BH com base em Denatram⁷* Novembro de 2017 é o último dado disponível para o ano de 2017

⁷ Dados disponíveis em: <http://www.denatran.gov.br/index.php/estatistica/237-frota-veiculos>. Acesso em 08/01/2018.

De dezembro de 2002 a novembro de 2017, a frota de automóveis aumentou em 2,4 vezes, enquanto a frota de motos chegou a aumentar em 3,59 vezes. Percebe-se, também, que todos os veículos listados tiveram um aumento expressivo nos últimos 15 anos, com um ritmo mais acelerado entre 2007 e 2012, mas ainda em ascensão entre 2012 e 2017. Apenas a frota de ônibus manteve-se praticamente equivalente entre 2012 e 2017. Em comparação com as cidades brasileiras, observa-se o gráfico de taxa de motorização a seguir.

Gráfico 03: Taxa de Motorização no Brasil e em 9 cidades brasileiras (2002-2014)



Fonte: VELOSO, 2015, p.161

A curva relativa à taxa de motorização de Belo Horizonte tem a maior inclinação, se comparada às demais cidades, entre 2005 e 2011, ultrapassando, neste período, a motorização de Porto Alegre e de São Paulo e passando a ocupar o 3º lugar nacional. O crescimento de Belo Horizonte também foi mais acelerado do que a média ponderada das nove cidades em análise e do que do Brasil como um todo.

O aumento da taxa de motorização e redução das viagens de transporte coletivo e por bicicleta se colocam para a cidade de Belo Horizonte com um desafio urgente, tendo em vista a rápida velocidade como essas mudanças ocorreram e os impactos diretos e indiretos desse processo: degradação da qualidade do ar, aumento das emissões de gases de efeito estufa no setor de transportes, perda de espaços

públicos para construção de novas vias, aumento da quantidade de colisões de trânsito, com mortos e feridos, congestionamentos cada vez maiores, entre outros.

A mobilidade urbana, por ser sistêmica, afeta todas as pessoas que se locomovem pela cidade, contudo, deve-se ressaltar que os prejuízos maiores são das populações periféricas e pobres. É essa população que mais sofre com o preço das tarifas de transporte público, hoje em R\$4,05, e com a ausência de políticas de subsídio tarifário pelo poder público.

Assim, o sistema de ônibus de Vilas e Favelas, foi criado nos anos 1990 para melhorar a acessibilidade nas vilas e favelas de Belo Horizonte, com valores tarifários reduzidos. Contudo o sistema não teve ampliação desde 2010 e, até hoje, transporta apenas 1,50% dos passageiros do transporte público⁸, apesar de existir demanda por sua ampliação⁹.

O preço da tarifa principal de ônibus Belo Horizonte, a R\$4,05, foi o segundo maior do Brasil durante o ano de 2017¹⁰, passado apenas por Curitiba, quando os valores foram aumentados de R\$3,70 para R\$4,25 em fevereiro de 2017¹¹. Os aumentos tarifários, desde o início do contrato de concessão do transporte público coletivo da cidade, em 2008, têm sido superiores à inflação. Ao mesmo tempo, tem sido vista uma redução sistemática dos horários de ônibus e da oferta de linhas¹², justificadas pela redução da demanda do sistema.

Nesse cenário de aumento de tarifas e redução da oferta, a satisfação dos usuários do transporte público tem sido baixa, sendo que, em 2013, 11% o considerava ótimo/bom; 28% regular; e 60% ruim/péssimo¹³. A descrição atual do sistema do

⁸ Disponível em:

<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/ObservatorioMobilidade/Indicadores/Transporte%20Coletivo/Percentual%20de%20passageiros%20em%20transporte%20executivo%20coletivo%20e> Acesso em 08/01/2018

⁹ Exemplo disso é a demanda dos moradores do Aglomerado da Serra por uma linha que integrasse a comunidade à regional Leste. Essa reivindicação foi fortalecida pelo movimento Tarifa Zero BH entre 2016 e 2017 e conseguiu que fosse atendida por meio de uma linha Suplementar (um sistema diferente das linhas de Vilas e Favelas). Para conhecer mais sobre o Busão da Comunidade: <https://www.facebook.com/busaodacomunidade/videos/1622851394442150/>

¹⁰ Disponível em:

<https://exame.abril.com.br/brasil/as-capitais-onde-a-tarifa-do-onibus-ficou-mais-cara-em-2017/>

¹¹ Disponível em:

<https://www.brasildefato.com.br/2017/02/03/com-tarifa-de-rdollar425-curitiba-sera-capital-com-passagem-de-onibus-mais-cara-do-pais/>

¹² Como um exemplo:

<http://www.otempo.com.br/cidades/bh-ter%C3%A1-redu%C3%A7%C3%A3o-de-viagens-em-68-linhas-de-%C3%B4nibus-em-novembro-1.1154828>

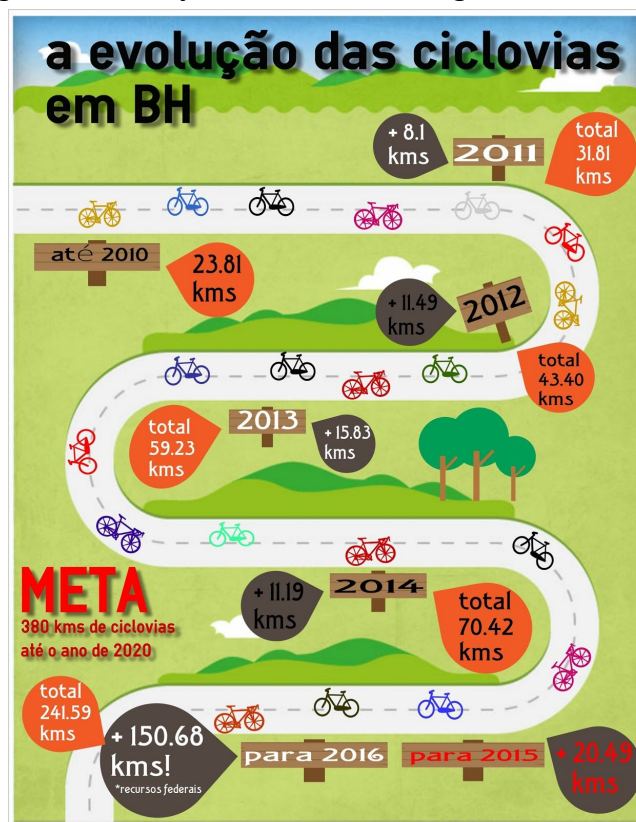
¹³ Pesquisa de satisfação dos usuários de transporte público:

<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/Observatorio/SISMOBH-2013/Tabela%20321%20-%20Avalia%C3%A7%C3%B5es%20da%20BHTrans%20e%20dos%20sis>

transporte público na cidade demanda uma inversão na sua lógica, para garantir uma priorização efetiva dos investimentos para torná-lo mais atrativo e buscar o aumento de seus usuários e de sua qualidade.

A redução do número de viagens por bicicleta entre 2002 e 2012 pode ser avaliada, entre outros fatores, pela ausência de políticas efetivas que incentivem o uso da bicicleta na capital mineira. Entre 2011 e 2015, houve um aumento de 19,6% nas vagas de paraciclos em áreas públicas e um aumento, entre 2009 e 2016, nos quilômetros de ciclovias: de 23,81km para 87,4km. Contudo, a execução da rede cicloviária em relação ao planejado tem sido lenta, alcançando apenas 23% no ano de 2016, sendo que a partir de 2017 a meta para a extensão cicloviária foi ampliada de 380km para 411km até 2020 e 1000km até 2030¹⁴. Conforme ilustra-se:

Figura 02 - Evolução das ciclovias ao longo dos anos em BH



Fonte: Guilherme Tampieri cedia à Nossa BH

[temas%20de%20tr%C3%A2nsito%20e%20de%20transporte%20coletivo%20de%20BH%20%281995%20a%202013%29.pdf](http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/ObservatorioMobilidade/Indicadores)

¹⁴ Conforme planilha do ObsMob de 2017, disponível em:

<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/ObservatorioMobilidade/Indicadores> Acesso em 09/01/2017

A BHTrans, dentro do grupo de e-mail do GT Pedala BH, disponibilizou o cronograma para a criação das novas rotas cicloviárias de Belo Horizonte para o biênio 2015 e 2016 (mais recente) e o mapeamento dos quilômetros construídos desde o ano de 2011 até 2014, somados ao que a cidade já possuía até 2010. Para o ano de 2015, a prefeitura havia prometido a implementação de 20,49 quilômetros, com recursos de um fundo internacional. Se tivessem sido efetuados, a cidade terminará o atual ano com cerca de 90 km de ciclovias. No entanto, o dado mais recente disponibilizado nos meios públicos da BHTRANS¹⁵ demonstra que, em dezembro de 2015, a cidade possuía 83,28 km de ciclovias.

Outra meta que vale destacar, ainda mais importante que a construção de estrutura cicloviária, e também presente no Plano de Mobilidade Urbana da cidade, é a de, até 2020, a capital mineira ter 2% de deslocamentos feitos por bicicleta (em 2012, último dado, esse valor era de 0,4%), 4% até 2025 e 6% até 2030.

Para tornar materializável essa meta, durante o ano de 2017, a BH em Ciclo - Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte - em conjunto com a BHTrans, Sudecap, Secretaria de Planejamento Urbano, Secretaria de Meio Ambiente, Serttel, representantes da Câmara Municipal e diversas pessoas interessadas elaboraram o PlanBici¹⁶, cuja a meta principal é a mesma do PlanMob-BH para os viagens de bicicleta na cidade: que elas equivalham a 2% do total de viagens até 2020. O prefeito da cidade, Kalil, se comprometeu a executar o plano elaborado para a melhoria da mobilidade por bicicleta na cidade, mas sua implantação ainda não teve início efetivo.

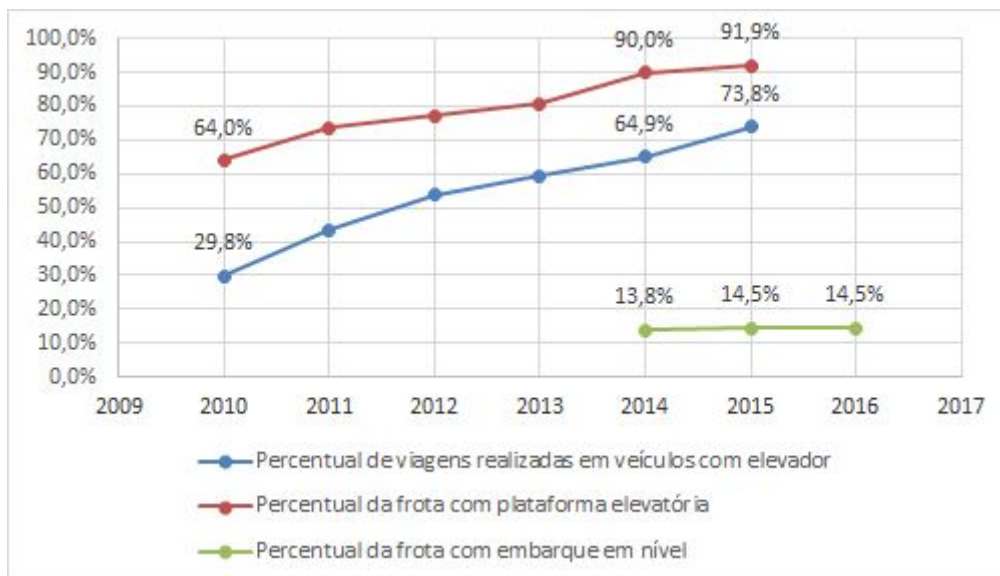
No que diz respeito à acessibilidade na mobilidade urbana, ainda há muito o que avançar, inclusive na produção de dados para o monitoramento da política pública. Atualmente, o ObsMob-BH tem acompanhado as viagens com acessibilidade, compreendida ainda de forma muito abrangente, sendo considerados acessíveis os ônibus de piso alto com uso de elevadores - algo que não corresponde aos desenhos de acessibilidade universal.

15

http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublicodl/Temas/Observatorio/SISMOBBH-2013/item6_2_SisMobBH_DadosAbertos_2017_01_23.pdf. Acesso em 19/01/2017.

¹⁶ <https://bhemiciclo.org/apresentado-planbici-2020/>

Gráfico 04: Percentual de viagens acessíveis*



Fonte: ObsMob-BH, 2017¹⁷. *O termo “acessível” diz respeito à existência de instrumentos que auxiliam a acessibilidade, mas não à acessibilidade universal.

Pelo gráfico, percebe-se que o uso de elevadores e plataformas elevatórias nos ônibus foi ampliado significativamente, apesar de não ser a melhor solução. O embarque em nível, que é mais acessível, é praticamente exclusivo do sistema de BRT (ou Move), mas ainda é bastante falho no que diz respeito a sua integração com as estações. Acrescenta-se que não existem ônibus de piso baixo em Belo Horizonte.

No que diz respeito às pessoas com deficiência visual, pontua-se a dificuldade de locomoção nas estações de integração de ônibus¹⁸. Algumas medidas têm sido adotadas para a melhoria da locomoção a pé, chamando atenção para a implantação, ainda em fase de teste e em poucos locais da cidade, de sinais sonoros para a travessia de pessoas cegas¹⁹.

Finalmente, a circulação calma é mais um tema que demanda cuidado para a construção de uma mobilidade urbana sustentável. Alguns dados sobre a

¹⁷ Disponível em:

<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/ObservatorioMobilidade/Indicadores>

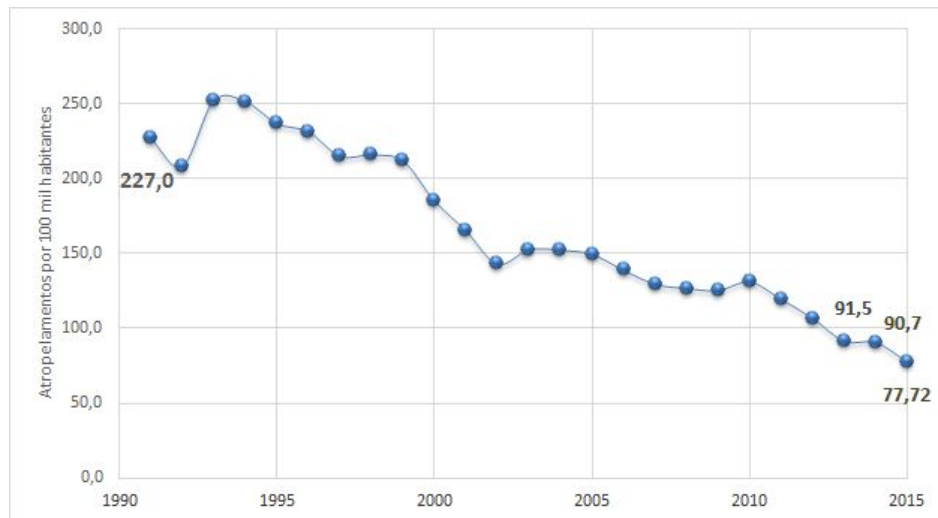
¹⁸ Para conhecer mais das demandas nas estações de ônibus, conferir o vídeo produzido pelo MobCidades: <https://www.youtube.com/watch?v=nAU4nnHogQY>

¹⁹ Conferir:

<https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/bhtrans-implanta-tecnologia-de-avisos-sonoros-em-semaforos>
Acesso em 09/01/2018

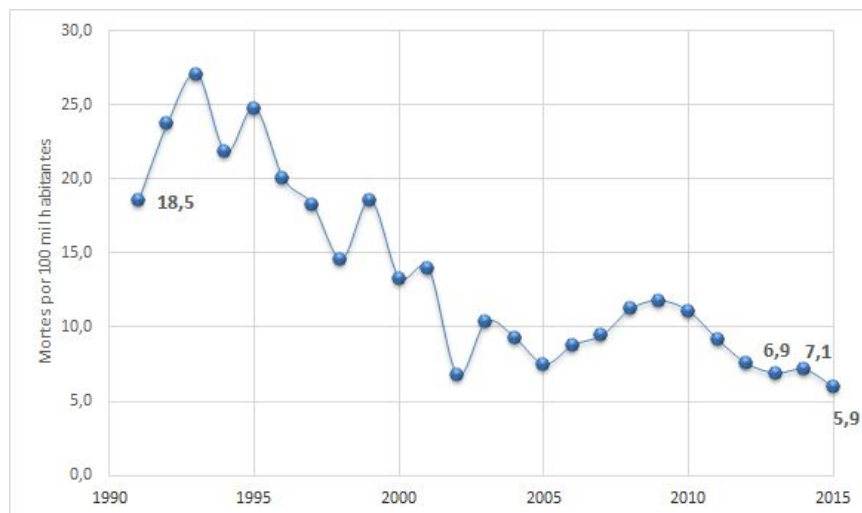
segurança no trânsito têm mostrado a redução de colisões, como a redução nas taxas de atropelamento e de mortes em acidentes de trânsito:

Gráfico 05: Taxa de atropelamento por 100 mil habitantes



Fonte: ObsMob-BH, 2017²⁰

Gráfico 06: Taxa de mortalidade em acidentes de trânsito por 100 mil habitantes



Fonte: ObsMob-BH, 2017²¹.

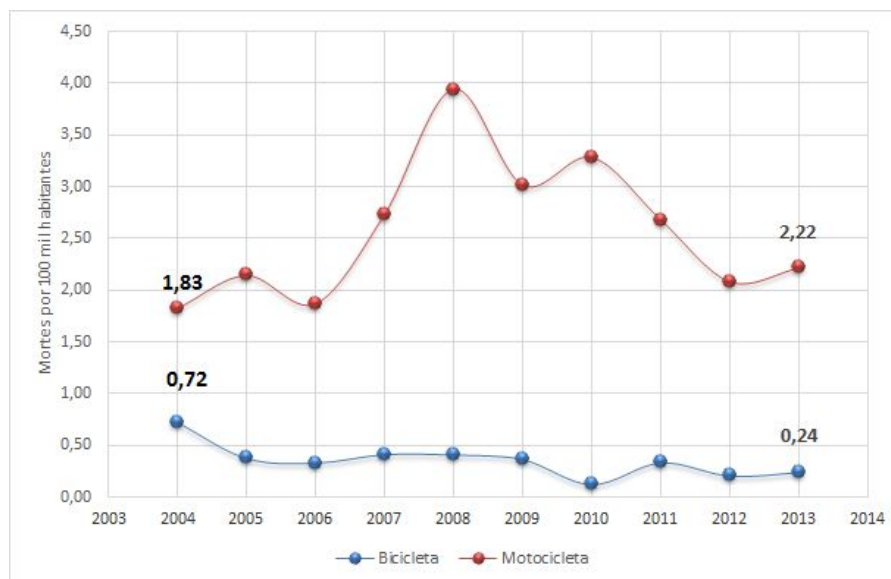
²⁰ Disponível em:

<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/ObservatorioMobilidade/indicadores>

²¹ Disponível em:

<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/ObservatorioMobilidade/indicadores>

Gráfico 07: Taxa de mortalidade em motocicleta e bicicleta



Fonte: ObsMob-BH, 2017²².

Apesar da diminuição dos acidentes e mortes, reafirma-se a necessidade do compromisso com a “Visão Zero”, na qual se busca a erradicação de mortes no trânsito, possível a partir de medidas como a diminuição de velocidades nas vias. Deve ser ressaltada, também, a expressividade do número de mortes em motocicleta, o que evidencia a necessidade de políticas de mobilidade voltadas, também, para a sua segurança.

3.3. Organizações e movimentos sociais que atuam com o tema mobilidade urbana

Ao longo do projeto MobCidades, em Belo Horizonte, trabalharemos com quatro organizações da sociedade civil (OSCs) que têm como pauta central ou tangencial a mobilidade urbana. A partir dos seus conhecimentos específicos sobre a causa e experiências de atuação sobre o orçamento público municipal, espera-se o aprofundamento no aprendizado da mobilidade urbana e orçamento público e a mobilização e incidência nessa política pública.

Apresentam-se, aqui, primeiro as 4 OSCs envolvidas no projeto MobCidades e, em seguida, algumas outras organizações locais que têm atuado no tema da mobilidade urbana.

²² Disponível em:

<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/ObservatorioMobilidade/Indicadores>

a) As organizações do MobCidades

A Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte - BH em Ciclo²³ foi criada em 2012 para promover a articulação e a comunicação entre ciclistas e o poder público, assim como incentivar o promover o uso da bicicleta e a busca por uma Belo Horizonte mais segura para os ciclistas. É uma associação da sociedade civil e é composta por cidadãos que pedalam e compreendem a bicicleta como meio de transporte, atuando para uma locomoção mais sustentável na cidade.

A BH em Ciclo tem sido parceira do Nossa BH há já alguns anos e, no que diz respeito ao orçamento público, essas organizações atuaram em conjunto para a aprovação de uma emenda ao orçamento municipal em 2014. Foram alocados recursos para realização de quatro campanhas educativas para mobilidade urbana por bicicletas de 2015 a 2017, cada uma das quatro com R\$ 200.000,00 de recursos, totalizando R\$ 800.000,00 em três anos. Contudo, o valor aprovado não foi gasto durante a vigência do PPAG, apesar da realização de campanhas de envio de e-mail para o prefeito de BH em busca de uma maior pressão para a efetivação do orçamento previsto²⁴.

Atualmente, a BH em Ciclo tem trabalhado com a formulação e efetivação do Plano de Mobilidade por Bicicleta (PlanBici)²⁵. 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, alinhado com a revisão do PlanMob, frente aos 0,4% de hoje. O valor total para o PlanBici é de R\$ 132,2 milhões. A efetivação do PlanBici está relacionada com o orçamento público e foi foco da ação de incidência do MobCidades no PPAG 2018-2021, tendo sido elaboradas emendas para a adequação do projeto de lei orçamentário ao PlanBici.

O Movimento Unificado de Deficientes Visuais (MUDEVI) atua em conjunto com representantes do governo e da sociedade organizada para conseguir melhorias na dinâmica de locomoção das pessoas com deficiência visual (PCDV) na cidade. Desde 2015 o MUDEVI participa mensalmente de uma comissão formada com representantes da BHTRANS para solucionar ou minimizar problemas que atingem a segurança, o bem-estar e a autonomia das pessoas com deficiência visual na

²³ Para saber mais sobre a BH em Ciclo: <http://bhemciclo.org/>

²⁴ Sobre os recursos para campanhas educativas e a mobilização para sua efetivação: <http://bhemciclo.org/prefeito-eu-quero-campanhas-educativas-para-mobilidade-por-bicicletas/>

²⁵ O PlanBici está disponível em: <http://bhemciclo.org/wp-content/uploads/2017/10/PlanBici-1.pdf>

locomoção pela cidade²⁶. Como foi pontuado anteriormente, o MUDEVI tem demandado uma melhoria no apoio nas estações alimentadoras do Move (BRT) e implementação ampliada de sinais sonoros nas travessias da cidade, demandas que também se transformaram em propostas de emendas populares ao orçamento. Pontua-se que o início da política de testes dos sinais sonoros foi resultado de uma emenda orçamentária que previa a adoção desse instrumento para auxiliar nas travessias das pessoas com deficiência visual. Outra demanda do movimento tem sido os problemas nos novos pontos de ônibus implantados em alguns pontos na cidade, que têm causado acidentes durante os percursos a pé das PCDV.

O Observatório Social de Belo Horizonte (OSBH)²⁷ tem como foco a gestão democrática do orçamento público e foi criado em 2015. Desde então, tem atuado em busca de uma maior transparência do poder público em busca de um aprimoramento da gestão pública por meio do controle das políticas públicas de forma transversal e intersetorial e formar cidadãos para a construção de uma sociedade justa e sustentável²⁸. Um de seus focos de atuação é a política de infância e juventude e, a partir do MobCidades, tem buscado a atuação na área de mobilidade urbana.

O movimento Tarifa Zero BH (TZ-BH)²⁹ surgiu a partir da Assembleia Popular Horizontal de BH durante as manifestações de Junho de 2013, defendendo o transporte público como direito social e a gratuidade universal do transporte público no momento de seu uso (a proposta de tarifa zero). Desde então, tem atuado na cidade a partir de demandas propositivas, como suas inserções no orçamento público, participação na IV Conferência Municipal de Política Urbana, a implantação do Busão da Comunidade no aglomerado da Serra (mencionada anteriormente), entre outras ações. Também tem respondido a ilegalidade e abusos vindos do poder público, sendo mais relevantes as ações de rua e, por vezes, judiciais contra os aumentos nas passagens de ônibus da cidade.

O TZ-BH também atuou em parceria com o Nossa BH em outras ocasiões, como na Campanha #D1Passo³⁰ (da qual a BH em Ciclo também fez parte), quando se

²⁶ Sobre a atuação do MUDEVI em conjunto com a BHTRANS e outras ações voltadas para a mobilidade urbana: <https://www.facebook.com/mudevimg/posts/2045473199031165>

²⁷ Página do OSBH:

https://www.facebook.com/pg/OSBH-Observatorio-social-de-Belo-Horizonte-1440228432899564/about/?ref=page_internal

²⁸

<https://infanciaejuventudeemdebate.wordpress.com/2015/05/13/observatorio-social-de-belo-horizonte/>

²⁹ Conferir o site: <http://tarifazerozh.org/wordpress/> e a página:

<https://www.facebook.com/tarifazerozh/>

³⁰ Site da #D1Passo: <http://d1passo.org/>

buscou a inserção de demandas pela mobilidade nos programas de governo dos candidatos à prefeitura de Belo Horizonte. No que diz respeito ao orçamento público, o movimento participou dos processos de participação popular para emendas ao orçamento em 2013 e 2014, quando, apesar da mobilização popular, encontrou pouca abertura na Câmara para suas propostas de subsídio tarifário e transparência nos indicadores de qualidade do transporte público. A demanda por uma auditoria completa do sistema de transporte público de BH³¹ também está relacionada com a política orçamentária do município, uma vez que poderia levar a uma alteração na forma de financiamento do transporte, hoje sem subsídios.

b) Outras organizações envolvidas com a mobilidade urbana

O Bike Anjo BH³² insere-se na rede de Bike Anjos do Brasil e desenvolve atividades voluntárias voltadas para o incentivo ao uso da bicicleta na cidade. Busca a construção de uma cidade com maior qualidade de vida, menos poluição e barulho e uma convivência pacífica no trânsito. O grupo realiza diversas ações para ensinar pessoas de todas as idades a andar de bicicleta, planejar percursos e pedalar com segurança.

A Associação dos Usuários de Transporte Coletivo de Belo Horizonte e Região Metropolitana (AUTC)³³ foi fundada em maio de 1984 e vem atuando pela defesa da acessibilidade universal, do transporte como direito, da segurança e do conforto dos usuários de transporte coletivo em Belo Horizonte.

O Movimento Passe Livre BH (MPL-BH)³⁴ surgiu na cidade em 2015 e se insere na luta pelo direito social à mobilidade urbana e pela implementação da tarifa zero no transporte público. A organização é federada ao MPL nacional e tem atuado contra os aumentos tarifários na cidade.

O Desvelocidades³⁵ é uma organização que busca o resgate das cidades para as pessoas a partir da noção da redução das velocidades das vias de transporte. Ao baixar as velocidades das ruas para 30km/h e ter as altas velocidades como exceção, seria possível a construção de cidades mais democráticas e justas.

³¹ Sobre a auditoria no sistema de transporte público: <https://tarifometrobh.com.br/>

³² Site do Bike Anjo BH: <https://bikeanjobh.wordpress.com/>

³³ Página da AUTC:

<https://www.facebook.com/Autc-Associa%C3%A7%C3%A3o-dos-Usu%C3%A1rios-de-Transporte-Coletivo-da-Grande-BH-369662623142162/>

³⁴ Página do MPL-BH: <https://www.facebook.com/movimentopasselivrebh/>

³⁵ Site do Desvelocidades: <http://desvelocidades.red>

4.

5.

6. Diagnóstico da política de mobilidade urbana

Apresentam-se, neste tópico, elementos sobre a organização institucional da mobilidade urbana.

Tabela 02: Organização institucional da política de mobilidade urbana

Plano de Diretor: vigente - Lei nº 7.165/96; está em debate no poder Executivo municipal o projeto de lei que institui o novo Plano Diretor da cidade, fruto de participação popular na IV Conferência Municipal de Política Urbana

Plano de Mobilidade: Decreto nº 15.317/2013 de 02 de setembro de 2013
Nov/2017

Gestão da Mobilidade: Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura > Superintendência de Desenvolvimento da Capital (Sudecap) e Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte (BHTRANS)

Órgãos de participação popular:

- Conselho Municipal de Mobilidade Urbana (COMURB) [consultivo]
- Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (ObsMob-BH) [consultivo]
- 9 Conselhos Regionais de Transporte e Trânsito (CRTT) [consultivos]
- Fóruns temáticos de mobilidade urbana [consultivos]
- Grupo de Trabalho BH Pedala [consultivo]

Pesquisas de Origem e Destino: realizadas em 1995, 2002 e 2012 (próxima prevista para 2022)

A partir da tabela acima, é importante mencionar que a gestão da mobilidade urbana encontra-se, basicamente, dentro da Secretaria de Obras e Infraestrutura e, dentro dela, dividida em dois órgãos: a SUDECAP e a BHTRANS. Tipicamente, a SUDECAP, que é uma autarquia, tem atuado na execução de obras viárias, enquanto a BHTRANS, empresa pública de economia mista, atua na gestão da mobilidade de forma mais sistêmica.

Os principais instrumentos legais do planejamento da mobilidade urbana são dois: o Plano Diretor e o Plano de Mobilidade. Ambos encontram-se na situação de



possível modificação pelo projeto de lei do novo plano diretor de Belo Horizonte resultante da IV Conferência Municipal de Política Urbana (IV CMPU).

A conferência é um instrumento do Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001) e aconteceu entre fevereiro e agosto de 2014. Ela teve como produto mais de 600 propostas, votadas durante as plenárias finais, 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. Essas propostas foram transformadas em um projeto de lei, que tem encontrado barreiras políticas para seu encaminhamento dentro da Prefeitura e da Câmara Municipal e ainda não foi votado. Se for aprovado, implicará em modificações relevantes para a política municipal e em avanços no plano de mobilidade - que passaria a estar contido no Plano Diretor - inclusive, porque, o PlanMob atual é um decreto que não contou com participação popular em sua elaboração. No ano de 2018 irá ocorrer a V CMPU, uma vez que a previsão é quadrienal, e os setores da sociedade civil - incluído o Nossa BH - e setores técnicos defendem que o PL do Novo Plano Diretor seja aprovado antes do começo da V CMPU.

No que diz respeito à participação popular na gestão da mobilidade urbana, deve-se frisar que a ausência de espaços deliberativos sobre o tema é um empecilho para a gestão democrática da cidade. Muitas vezes há um descompasso entre os temas debatidos nesses espaços e as políticas adotadas. Isso se torna ainda mais grave com a falta de periodicidade das reuniões dos conselhos, em especial do COMURB, que deveriam ser bimestrais, mas não seguiram essa frequência durante a gestão municipal anterior. Na gestão atual, iniciada em 2017, não houve convocação do Conselho, apesar de terem sido eleitos novos conselheiros em agosto.

O Movimento Nossa BH, em conjunto com outras organizações da sociedade civil, como o Tarifa Zero BH, a BH em Ciclo e a Associação dos Usuários do Transporte Coletivo (AUTC), participou do processo de renovação das Comissões Regionais de Transporte e Trânsito (CRTTs). Nesse processo de articulação, foram eleitos três integrantes do MNBH para as CRTTs (dois titulares e um suplente), além de outras pessoas das demais organizações. A partir dos conselheiros eleitos para as CRTTs, ocorre uma nova fase de eleição para o COMURB, de forma que o MNBH tem, hoje, uma integrante eleita como titular da Regional Centro-Sul e um como suplente da Regional Leste no Conselho Municipal de Mobilidade Urbana. A proposta é articular as CRTTs e o COMURB para a implantação de políticas de mobilidade urbana mais coerentes com as demandas da mobilidade ativa, coletiva e inclusiva, além do aprofundamento das instâncias democráticas de participação popular. As



reuniões das CRTTs começaram em setembro de 2017, significando a perda de oito meses de encontros, e o COMURB ainda não se reuniu. As organizações têm pressionado pelo começo das reuniões do COMURB.

Outro espaço participativo que se relaciona com a política de mobilidade urbana é o Conselho Municipal de Política Urbana (COMPUR). Diferente dos espaços específicos da mobilidade urbana, esse conselho é deliberativo, e tem como atribuições a análise de empreendimentos de impacto na cidade e a realização das Conferências de Política Urbana (artigo 80 da Lei nº 7.165 de 1996 - Plano Diretor). O MNBH foi eleito em conjunto com a Escola de Arquitetura da UFMG para o mandato de 2017-2019 e tem buscado uma atuação aberta e colaborativa sobre as demandas apresentadas.

Experiência distintiva frente às demais, o GT Pedala BH mostra-se como um exemplo de possibilidade de articulação entre sociedade civil e poder público para conseguir avanços na política urbana, no caso, voltada para o uso da bicicleta como modo de transporte. Colocado à frente pela BH em Ciclo, desde janeiro de 2013 ocorrem reuniões mensais do GT Pedala BH, entre ciclistas, BHTrans e outros interessados para planejar e executar coletivamente elementos da política pública de mobilidade urbana por bicicleta em BH. O já mencionado PlanBici é resultado, também, dessa experiência.

Por sua vez, o Observatório da Mobilidade de Belo Horizonte (ObsMob) foi criado, pelo decreto de instituição do PlanMob, como instância participativa de acompanhamento de sua execução. 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% restante³⁶.

O Movimento Nossa BH faz parte do Grupo Executivo do ObsMob e tem desenvolvido uma crítica sobre sua dependência da BHTrans, por ser um órgão interno da empresa e não, no mínimo, um colegiado de instituições e pessoas, do poder público e da sociedade civil. Nesse sentido, o MNBH começou em março de 2017 o projeto Observamos BH, com o objetivo de qualificar e ampliar a incidência da sociedade civil no ObsMob e no acompanhamento do PlanMob.

³⁶ Dados da composição do ObsMob:

<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/ObservatorioMobilidade/Composi%C3%A7%C3%A3o%20do%20Observat%C3%B3rio>

NossaBH

5. Dados orçamentários da mobilidade urbana no PPAG 2014-2017

O Plano Plurianual de Ação Governamental (PPAG) de 2014 a 2017 sistematizou as ações voltadas para a mobilidade urbana na cidade de Belo Horizonte neste período dentro da Área de Resultado Cidade com Mobilidade. Nela estavam previstos 8 programas, cada qual com suas ações e subações, destinação orçamentária e metas por meio de indicadores.

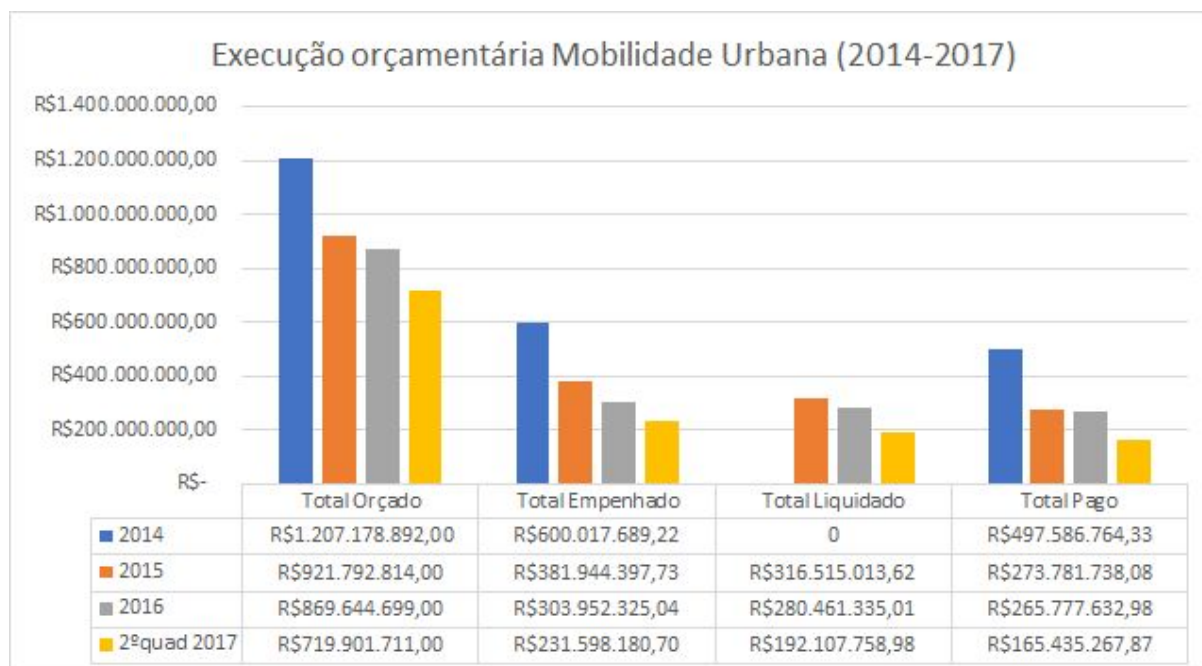
O Movimento Nossa BH tem realizado, a partir das prestações de contas quadrienais do Executivo Municipal, a análise dos gastos na área de mobilidade urbana. A partir desses relatórios³⁷ e outras informações, apresentam-se as análises relativas ao período de 2014 a 2017, sendo que, para o ano de 2017, estão disponíveis apenas as informações de execução orçamentária até o segundo quadrimestre (janeiro a agosto de 2017).

Como pode-se ver abaixo, o valor total orçado na Área de Resultado Cidade com Mobilidade foi sofrendo uma diminuição significativa ao longo dos quatro anos de planejamento orçamentário. O valor orçado em 2017 chega a representar apenas 59,64% do valor orçado em 2014 e quando passa-se a visualizar os valores efetivamente pagos (passando pelas fases intermediárias de empenho e liquidação do dinheiro) conclui-se que a execução é muito menor do que a planejada (o que será melhor demonstrado a seguir).

Por ora, é importante frisar que o orçamento alto para o ano de 2014 se traduziu especialmente na construção das vias de BRT (ou Move) e na realização de obras viárias voltadas para carros. Passado o ano de realização da Copa do Mundo, da qual Belo Horizonte foi cidade sede, as destinações orçamentárias diminuíram, bem como sua execução: o total pago em 2016 é 53,41% do total pago em 2014.

³⁷ O relatório relativo ao segundo quadrimestre de 2017 está disponível em: <http://nossabh.org.br/2017/10/falta-coerencia-entre-promessas-do-governo-e-obras-executadas/>

Gráfico 08: Total orçado, empenhado, liquidado e pago da Área de Resultado Cidade com Mobilidade (PPAG 2014-2017)



Fonte: Elaboração Nossa BH com base nos demonstrativos de execução da PBH; * O valor "total liquidado" de 2014 não está disponível na prestação de contas do Executivo municipal

Para refinar a análise da execução orçamentária para mobilidade urbana, utilizam-se três indicadores construídos pelo Movimento Nossa BH em parceria com o ObsMob³⁸, os quais deverão passar a ser apurados nos balanços anuais de acompanhamento de PlanMob. Com eles é possível sistematizar no tempo o percentual efetivamente pago em relação ao orçado para a mobilidade urbana; o percentual efetivamente pago para a mobilidade urbana em relação ao total pago no orçamento como um todo; e a quantidade de dinheiro gasto em mobilidade urbana para cada pessoa da cidade.

³⁸ Trata-se de um dos resultados do projeto MobCidades e Observamos BH em 2017.

Tabela 03: Indicadores de acompanhamento do orçamento de mobilidade urbana

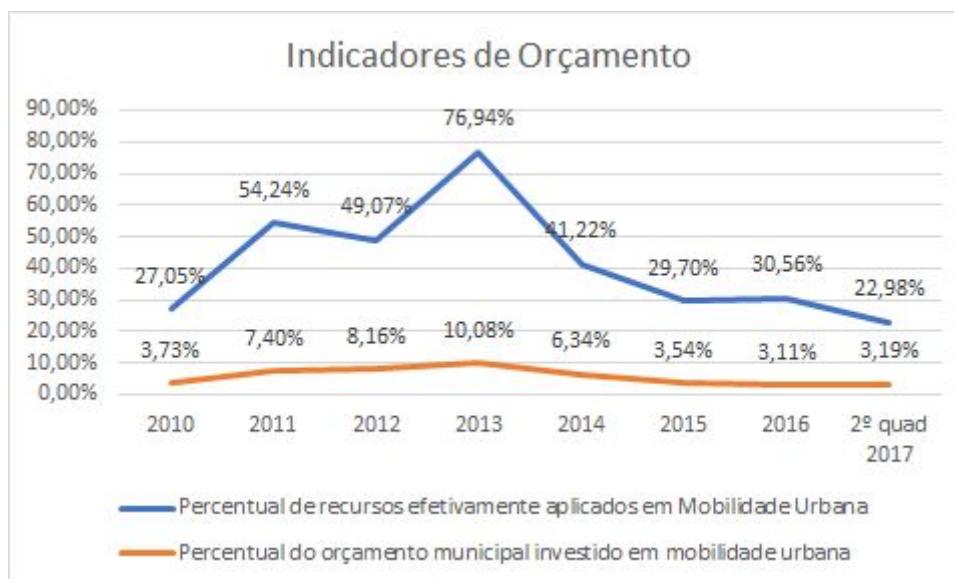
INDICADOR	DESCRIÇÃO	2014	2015	2016	2ºquad/ 2017
1- Percentual de recursos efetivamente aplicados em Mobilidade Urbana	Recursos pagos (efetivamente gastos) em todas as rubricas da Área de Resultado Cidade com Mobilidade / Recursos previstos para essas rubricas	41,22%	29,70%	30,56%	22,98%
2- Percentual do orçamento municipal investido em mobilidade urbana	Recursos pagos (efetivamente gastos) em todas as rubricas da Área de Resultado Cidade com Mobilidade / Recursos pagos em todo o orçamento municipal	6,34%	3,54%	3,11%	3,19%
3- Total de Recursos (R\$) investidos em Mobilidade Urbana por Habitante por Ano	Recursos pagos (efetivamente gastos) em todas as rubricas da Área de Resultado Cidade com Mobilidade/População estimada de BH	R\$ 199,75	R\$ 109,40	R\$ 105,74	R\$65,55

Fonte: Nossa BH com base nas prestações de contas municipais; indicadores serão utilizados pelo ObsMob-BH

Assim, de forma mais minuciosa, mas em sintonia com o demonstrado no gráfico 08, percebe-se que o percentual efetivamente gasto em mobilidade urbana teve como limite superior 41,22% do orçado na mesma área de resultado e sofreu queda significativa nos anos de 2015 e 2016. Os valores são baixos, em especial se pensado em conjunto com o segundo indicador: o total gasto em mobilidade urbana não passou de 6,34% do total gasto em todo o orçamento público de Belo Horizonte nos anos analisados, uma fatia pequena de todos os investimentos feitos pela prefeitura.

Quando comparado com os indicadores para o PPAG anterior, de 2010 a 2013, percebe-se que o ano de 2014, por mais que tenha tido o maior percentual pago no novo quadriênio, de fato representa um início de um declínio na execução na mobilidade urbana. 2013, ano anterior à Copa do Mundo e ano de realização da Copa das Confederações na cidade de Belo Horizonte, teve um pico na execução e representou uma fatia de 10,08% de toda a execução orçamentária do município.

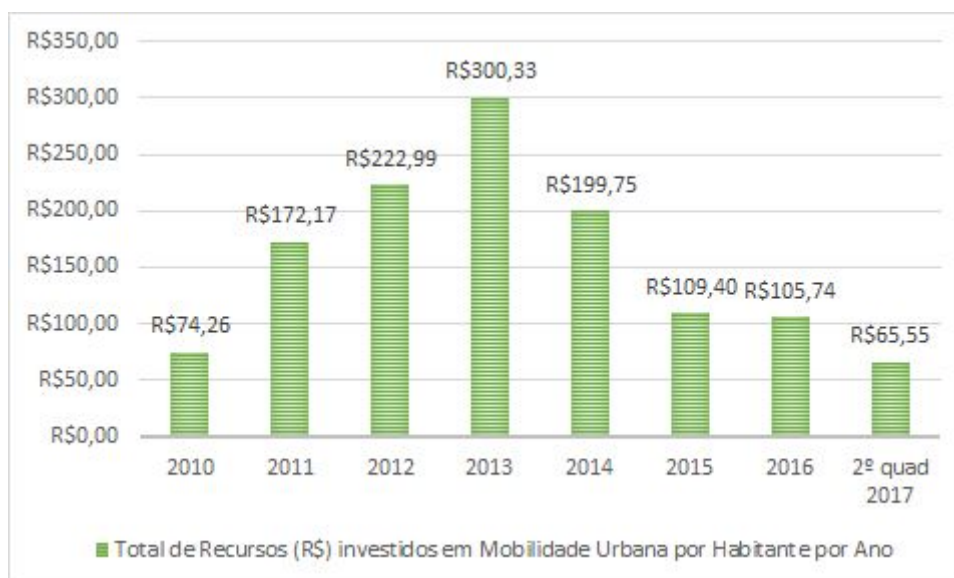
Gráfico 09: Indicadores de acompanhamento do orçamento de mobilidade urbana 1 e 2 (2010-2017)



Fonte: Nossa BH com base nas prestações de contas municipais

A tendência do terceiro indicador é similar aos anteriores, tendo sido vista uma diminuição, a partir de 2013, no valor gasto em mobilidade por pessoa na cidade.

Gráfico 10: Indicador de acompanhamento do orçamento de mobilidade urbana 3 (2010-2017)

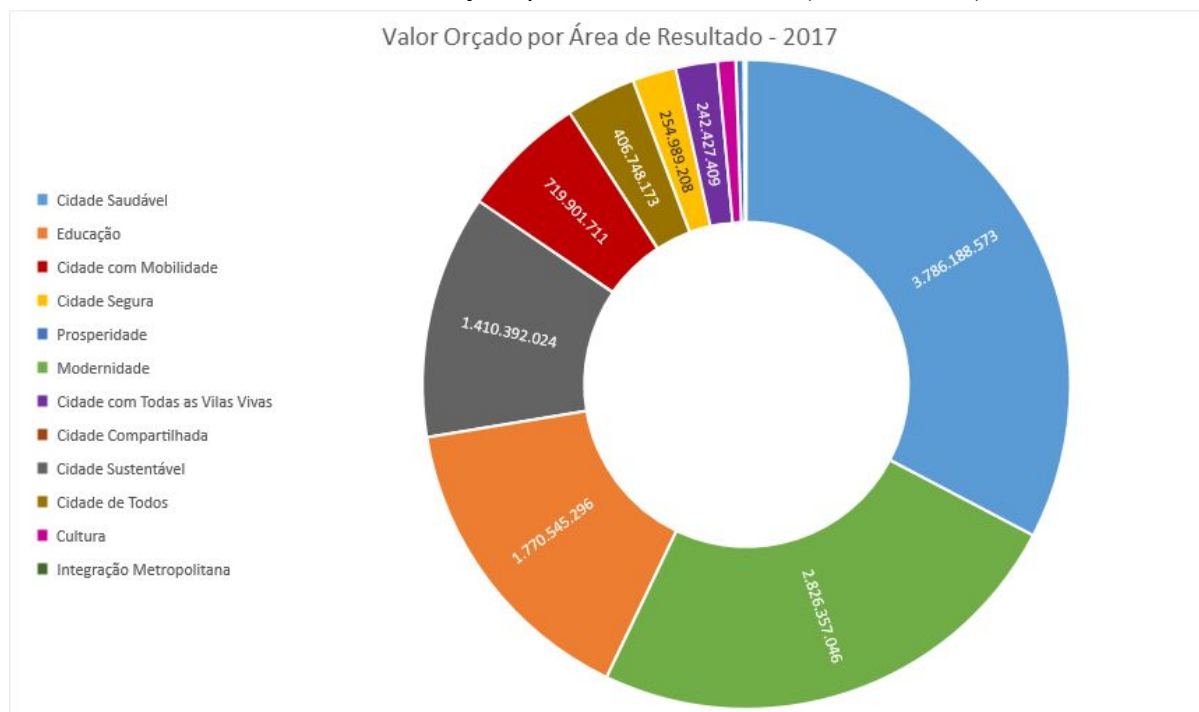


Fonte: Nossa BH com base nas prestações de contas municipais

No que diz respeito ao orçamento de 2017, último ano de execução do PPAG 2014-2017 e primeiro ano de troca de mandato do prefeito Alexandre Kalil, percebe-se que a Área de Resultado Cidade com Mobilidade é a quinta área com

maior valor orçado, após (em ordem de maior para menor) a Cidade Saudável, Modernidade, Educação e Cidade Sustentável.

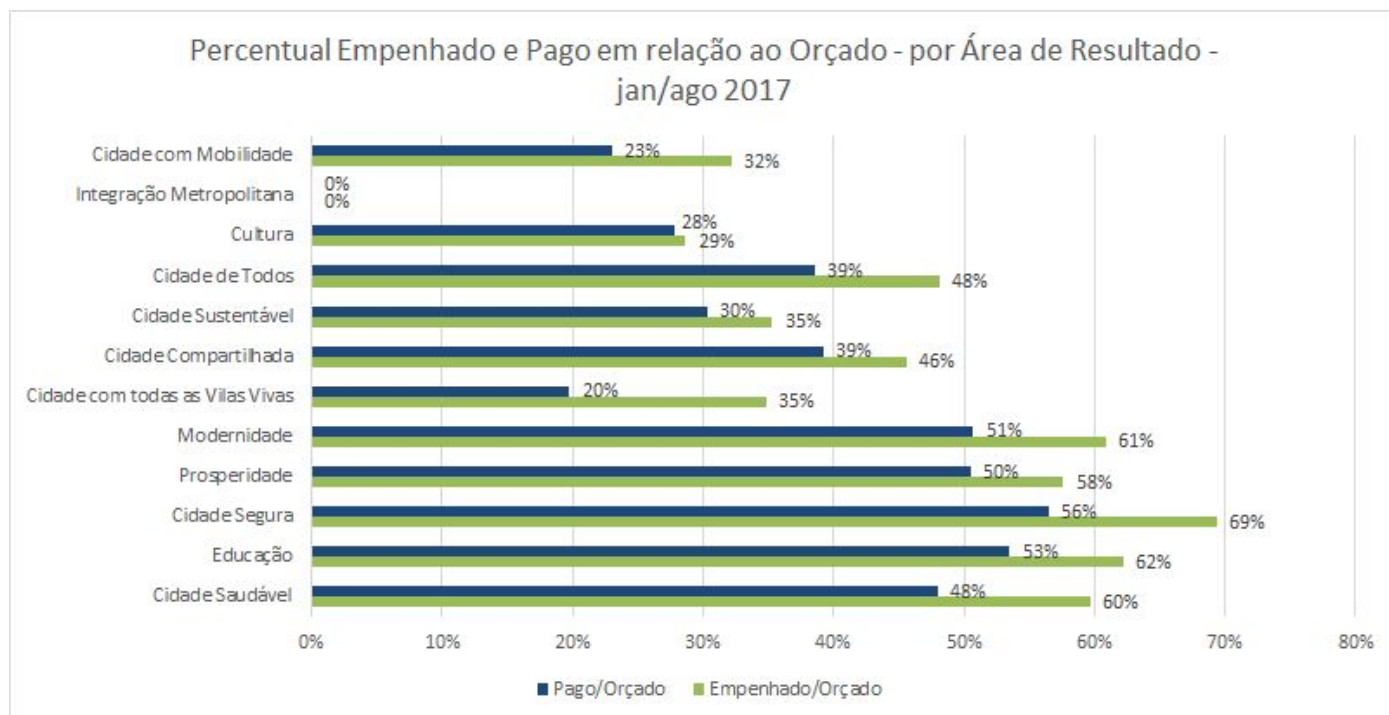
Gráfico 11: Valor orçado por Área de Resultado (ano 2017 - R\$)



Fonte: Elaboração do MNBH com base no "Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Sintético".

Apesar da estimativa relevante de R\$720 milhões para o desenvolvimento de suas ações, quanto à porcentagem de valor pago sobre orçado, a Área de Resultado Cidade com Mobilidade figura em 10º lugar, demonstrando uma baixa execução com apenas 23% de seu valor pago (R\$ 5.192.675.170,86). Atrás desta estão apenas as Áreas de Resultado Cidade com Todas as Vilas Vivas (20%) e Integração Metropolitana, que não teve execução (0,00%).

Gráfico 12: Percentual de valor empenhado e pago sobre orçado por Área de Resultado



Fonte: Elaboração do MNBH com base no "Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Sintético - 2º quadrimestre"

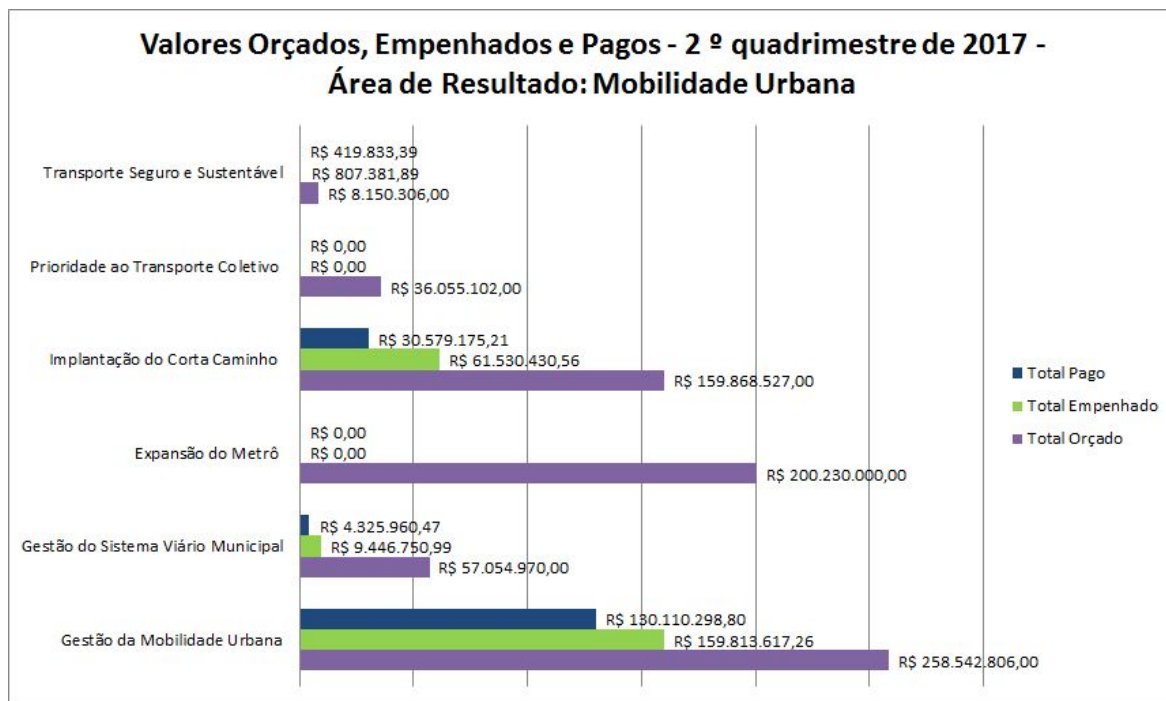
Assim, a partir da visão geral da execução orçamentária municipal no segundo quadrimestre de 2017 e de suas Áreas de Resultado, percebe-se que a Cidade com Mobilidade teve execução inferior à média. Apesar de figurar em 5º lugar na ordem de destinação orçamentária, sua execução é a terceira pior. Há um descompasso entre previsão orçamentária e execução, demonstrando, também, uma desconformidade com demandas urgentes de avanços relativos à mobilidade urbana sustentável.

Quanto à execução dos Programas da Área de Resultado Cidade com Mobilidade em 2017, utilizando-se as informações disponíveis até o segundo quadrimestre do ano base deste Levantamento, verifica-se uma prioridade para os programas de gestão, manutenção viária e realização de obras rodoviaristas. Tendências essas já percebidas no Levantamento Situacional anterior, relativo a 2015.

O programa com maior valor executado foi a Gestão da Mobilidade Urbana, com 50% de seu valor pago (R\$130.110.298,80). Em seguida, está a Implantação do Corta Caminho, que, apesar de figurar em segundo lugar em execução, já tem um percentual baixo, de apenas 19% pago (R\$30.579.175,21). A baixa execução se agrava com apenas 8% pago (R\$4.325.960,47) no Programa Gestão do Sistema Viário Municipal e chega a uma execução quase inexistente para o Programa Transporte Seguro e Sustentável, no qual os 5% pagos equivalem a R\$419.833,39.

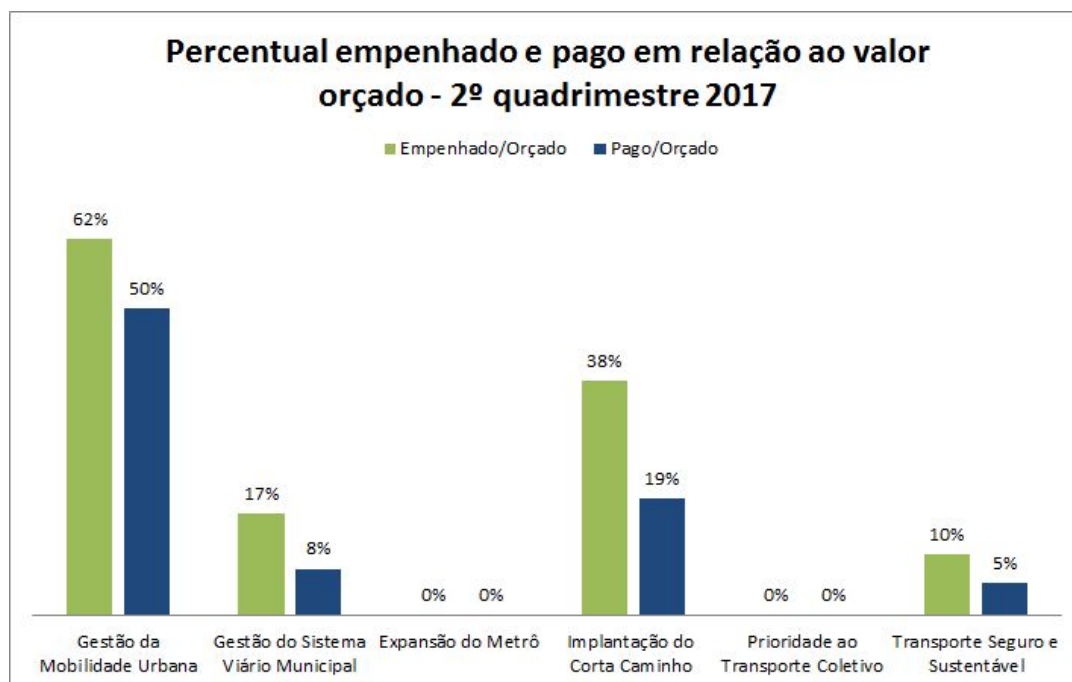
Os programas voltados para o transporte coletivo, quais sejam a Expansão do Metrô e a Prioridade ao Transporte Coletivo, não tiveram nenhum valor empenhado nem pago em 2017.

Gráfico 13: Valores orçados, empenhados e pagos por Programa da Área de Resultado Cidade com Mobilidade (R\$) - jan/ago 2017



Fonte: Elaboração do MNBH com base no "Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Sintético - 2º quadrimestre"

Gráfico 14: Percentual de valores pagos e empenhados em relação aos orçados por Programa da Área de Resultado Cidade com Mobilidade



Fonte: Elaboração do MNBH com base no "Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Sintético - 2º quadrimestre"

Quanto aos investimentos em mobilidade, conclui-se que o percentual executado tem diminuído a partir de 2014, mas pode ter tido um aumento em 2017, pois os dados aqui trabalhados são apenas até o segundo quadrimestre. A prioridade, a partir dos valores efetivamente gastos, tem sido a realização de obras voltadas para os automóveis individuais - expressa no programa Implantação do Corta Caminho - e a manutenção dos instrumentos da administração pública - presente no programa Gestão da Mobilidade Urbana. A execução baixa ou mesmo inexistente dos programas Transporte Seguro e Sustentável (5% no 2º quadrimestre de 2017) Prioridade ao Transporte Coletivo (0,00% no 2º quadrimestre de 2017) é alarmante, considerando o cenário urbano que exige uma mudança de prioridade na lógica da mobilidade para mais modos ativos, coletivos e sustentáveis.

6. PPAG 2018-2021, LDO e PLOA 2018: processo de incidência do MobCidades

O projeto MobCidades tem como um de seus objetivos a incidência no processo de elaboração das leis orçamentárias para a construção de uma política de mobilidade urbana mais democrática, inclusiva e voltada para uma mobilidade ativa, coletiva e sustentável. Ao longo do ano de 2017 as organizações participantes do projeto se envolveram nesse processo de incidência, sobre o qual apresentam-se os resultados e algumas análises.

Primeiramente, sobre a Lei de Diretrizes Orçamentárias³⁹. O Projeto de Lei da LDO 2018⁴⁰ foi enviado à Câmara Municipal no dia 15 de maio. Apesar de trazer algumas novidades no campo da mobilidade urbana em relação à LDO do antigo prefeito, Márcio Lacerda, o projeto do prefeito Alexandre Kalil ainda era bastante conservador e não contemplava uma série de propostas necessárias para a promoção de uma mobilidade urbana realmente inclusiva, democrática e sustentável – com baixas emissões de gases de efeito estufa e poluentes locais e participação popular.

Entre os dias 1º e 13 de junho o projeto se abriu para receber propostas populares. Na ocasião, foram enviadas 5 propostas sobre mobilidade urbana, mas nenhuma delas foi acolhida. Em seguida foi a vez de receber propostas de parlamentares. Na área da mobilidade urbana, os movimentos Nossa BH, Tarifa Zero BH e BH em Ciclo fizeram uma série de sugestões ao texto durante o Laboratório Popular, oficina promovida pelo mandato aberta das vereadoras Áurea Carolina e Cida Falabella (PSOL). O objetivo era incidir no conteúdo da Área de Resultado Mobilidade Urbana. Seis itens propostos pelos movimentos foram aprovados, incorporados e sancionados pelo prefeito, quais sejam:

- 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 e da acessibilidade física e econômica no espaço urbano;
- Garantia da modicidade tarifária e da prioridade do transporte público em comparação aos preços ao consumidor dos diversos modos de transporte do município;

³⁹ O relatório completo sobre a LDO de 2018, elaborado pelo Nossa BH, está disponível em: https://docs.google.com/document/d/16Ok4RyW6Dz0wH6v-8cDPxAEYSG5_mIDdXLquFXTcXcg/edit

⁴⁰ Texto do PLDO: <https://goo.gl/roZr7h>



- Melhoria da qualidade, circulação, segurança e conforto do transporte público coletivo;
- Pacificação da circulação, com objetivo de erradicar as mortes e acidentes no trânsito;
- Ampliação do sistema de linhas de transporte público em vilas, favelas e ocupações de BH.

Nesta ocasião, foi possível perceber que a abertura para uma participação direta no mandato legislativo (que foi o caso do mandato aberto do PSOL) pode trazer um ganho qualitativo enorme para as propostas legislativas, uma vez que se dão a partir da contribuição direta de sujeitos que lidam com os temas, no caso, a mobilidade urbana. A Lei de Diretrizes Orçamentárias, então, avançou a partir das propostas de organizações da sociedade civil, via parlamentares, e traz as diretrizes da sustentabilidade, pacificação na circulação, modos ativos, acessibilidade e incentivos ao transporte público, em especial, voltado para as populações mais vulneráveis.

Paralelamente à incidência sobre a LDO, o Movimento Nossa BH, em ações do MobCidades e do Observamos BH, realizou duas oficinas, nos dias 31/05 e 15/09, em parceria com a prefeitura de BH (Secretaria de Planejamento) e com a BHTrans com o objetivo de possibilitar a realização de um PPAG mais próximo aos interesses da população. Essas oficinas, por serem realizadas junto ao poder Executivo, incidiram nas previsões do PPAG no momento em que ele ainda estava sendo construído dentro da prefeitura (antes de se tornar projeto de lei).

Apesar dos avanços obtidos no texto da LDO e das oficinas realizadas anteriormente com a prefeitura, a previsão de ações e, ainda mais, de destinação de recursos no projeto de lei do novo PPAG (2018-2021), ficou muito aquém do necessário para o cumprimento das diretrizes orçamentárias.

Tabela 04: Programas e ações da Área de Resultado Mobilidade Urbana - PL PPAG 2018-2021

Área de Resultado: Mobilidade Urbana					
Programa	Ação	2018	2019	2020	2021
Gestão da Mobilidade Urbana	Gestão da Política de Transporte Urbano e Trânsito	186.457.825,00	191.643.469,00	200.958.770,00	214.477.337,00
	Gerenciamento da Mobilidade Urbana	67.453.977,00	76.953.085,00	79.483.490,00	97.255.989,00

	Municipal				
Total Programa:		253.911.802,00	268.596.554,00	280.442.260,00	311.733.326,00
Gestão do Sistema Viário Municipal	Implantação e Reconstrução de Vias Públicas	93.665.966,00	72.294.409,00	61.827.455,00	115.365.037,00
	Melhorias Urbanas em Assentamentos de Interesse Social	64.471,00	0	0	2.029.996,00
	Expansão do Metrô	200.230.000,00	219.793.974,00	236.557.636,00	244.703.297,00
	Obras Estruturantes do Sistema Viário	324.587.784,00	174.389.266,00	148.203.872,00	86.002.836,00
Total Programa:		618.548.221,00	466.477.649,00	446.588.963,00	448.101.166,00
Mobilidade: Atendimento, Operação, Fiscalização e Modernização Tecnológica	Melhoria da Mobilidade	31.836.199,00	37.499.732,00	37.892.315,00	43.033.525,00
Total Programa:		31.836.199,00	37.499.732,00	37.892.315,00	43.033.525,00
BH Inclusiva, Segura e Cidadã	Transporte Seguro e Sustentável	11.359.919,00	42.964.602,00	37.165.612,00	33.122.139,00
Total Programa:		11.359.919,00	42.964.602,00	37.165.612,00	33.122.139,00
Qualidade no Transporte Coletivo: um direito de todos	Implantação de Novos Terminais Rodoviários	0,00	0,00	0,00	0,00
	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	0,00	0,00	0,00
Total Programa:		1.654.000,00	160.207.904,00	159.689.706,00	22.565.865,00
TOTAL ÁREA DE RESULTADO:		917.310.141,00	975.746.441,00	961.778.856,00	858.556.021,00

Fonte: Elaborado por Nossa BH com base no Projeto de Lei do PPAG 2018-2021

Pelos valores inicialmente previstos no projeto de lei, as prioridades da política de mobilidade urbana está nos dois primeiros programas: Gestão da Mobilidade Urbana e Gestão do Sistema Viário Municipal, ambos também priorizados na gestão anterior. Esses programas, ao longo dos quatro anos, representam 83% do total a ser destinado para a Área de Resultado Mobilidade Urbana, enquanto os demais programas, que representam as iniciativas mais sustentáveis, coletivas, ativas e inclusivas, detêm apenas 17% do orçamento previsto. Ainda, as ações e subações previstas no PL para essas temáticas são muito tímidas em relação às necessidades e, no que diz respeito ao plano de mobilidade por bicicleta, não incorporam as previsões aprovadas pelo prefeito no PlanBici.

A partir dessas e outras análises e críticas, ocorridas em duas oficinas do MobCidades, foram elaboradas as propostas de emendas populares apresentadas pelas organizações integrantes do projeto.

Tabela 05: 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

Ao todo foram apresentadas 21 propostas, das quais 9 foram acolhidas em forma de emenda pela Comissão de Orçamento e Finanças Públicas, 2 foram acolhidas em forma de indicação para o Executivo e 10 foram rejeitadas. O ponto de entrave das propostas populares foi o primeiro parecer da Comissão de Orçamento e Finanças Públicas, quando as propostas foram acolhidas ou rejeitadas: a partir de então, as acolhidas não foram mais debatidas e passaram pelas outras fases de tramitação até a sanção do prefeito e sua incorporação final na Lei nº11.098/2017⁴¹. Dentre as justificativas para o não acolhimento de propostas estavam o descumprimento de alguns requisitos técnicos e a consideração de inviabilidade financeira de algumas propostas. Mesmo assim, a aprovação de 9 emendas ao PPAG é um sucesso no que diz respeito à incidência na mobilidade urbana, em especial por ser um grande número de emendas advindas da novidade da atuação conjunta das organizações envolvidas no tema.

O processo participativo, contudo, não foi tão positivo. Apontamos alguns problemas principais do decorrer do processo de proposição e aprovação das emendas populares. Em primeiro lugar, o relatório da Comissão de Orçamento e Finanças sobre as emendas populares foi divulgado no mesmo dia de encerramento do envio das propostas de emendas parlamentares. Sem saber a situação relativa ao acolhimento das demandas, não era possível o diálogo com vereadores e vereadoras a respeito das emendas, logo, o processo de participação

⁴¹ Disponível em:

http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pldPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=contaspublicas&tax=55582&lang=pt_BR&pg=6420&taxp=0&

ficou tolhido em uma etapa. Em segundo lugar, a Comissão de Orçamento e Finanças Públicas se fechou para a população: em reunião mal divulgada, a comissão votou o parecer (que também não foi publicado) 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, o presidente da Comissão de Orçamento e Finanças, o vereador Léo Burguês, não respondeu às tentativas de diálogo que os integrantes do MobCidades fizeram para apresentar as propostas e aumentar as aprovações. De fato, depois da audiência pública de apresentação do PPAG e envio das propostas de emendas populares, não houve mais qualquer possibilidade de participação no processo de aprovação do PPAG e da LOA.

No que diz respeito ao detalhamento dos programas, ações e subações da Área de Resultado Mobilidade Urbana, aponta-se que nos programas de maior montante (Gestão da Mobilidade Urbana e Gestão do Sistema Viário Municipal), o PPAG traz o detalhamento até o nível das subações em todos os programas. Em algumas ocasiões, os nomes das subações são muito genéricos, como “Gestão da Política de Transporte Urbano e Trânsito” ou “Elaboração de Projetos”. Contudo, a maioria tem nomes que permitem a compreensão do conteúdo da subação.

Os programas “062 - Gestão do Sistema Viário Municipal” e “303 - Mobilidade: Atendimento, Operação, Fiscalização e Modernização Tecnológica” não têm indicação de indicadores de acompanhamento. Quase todas as subações têm indicadas as metas físicas ou administrativas a serem cumpridas ao longo dos quatro anos de planejamento.

A LOA⁴², por sua vez, apresenta o detalhamento das despesas para o ano de 2018. Apesar de estar integrada ao PPAG, sua linguagem é de mais difícil apreensão, uma vez que trabalha com códigos orçamentários. A LOA, então, foi usada durante o processo de incidência para o auxílio do reconhecimento das fontes e valores que poderiam ser redirecionados para as propostas de emendas populares.

Após as alterações advindas das propostas populares do MobCidades, foram destinados mais R\$7.371.654,00 para ações de mobilidade urbana sustentável, acessível, coletiva e ativa nos próximos quatro anos. Por mais que seja um valor pequeno se comparado com o total previsto para a Área de Resultado, representa um avanço na perspectiva da mobilidade na cidade, uma vez que busca vai contra as prioridades existentes de realização de obras voltadas para o uso de automóvel

⁴²A LOA 2018 (Lei nº11,097/2017) está disponível em:
http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=contaspublicas&tax=11734&lang=pt_BR&pg=6420&taxp=0&



individual. Há uma abertura, a partir das incidências no PPAG 2018-2021 e na LDO 2018, para que a execução orçamentária possa mudar de prioridade.

7. Indicadores de Governo Aberto

As informações de transparência do município estão espalhadas em diversos sítios da Prefeitura e de seus órgãos de administração pública direta e indireta⁴³. Com isso, há uma grande dificuldade na busca de informações, não só relativas à mobilidade urbana. Apontam-se, aqui, alguns espaços nos quais é possível encontrar informações sobre a mobilidade urbana da cidade:

- Portal de Transparência da PBH:
<http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?app=acessoinformacao>
- SisMob-BH: Sistema de Informações de Acessibilidade e Sustentabilidade de Belo Horizonte:
<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublicodl/Temas/Observatorio/SISMOBBH-2013>
- Transparência - Gestão do Transporte Coletivo Convencional por Ônibus:
<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/Oonibus/gestao-transporte-onibus-2013>
- Observatório da Mobilidade de Belo Horizonte:
<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/observatorio>
- Dados Abertos > Mobilidade Urbana:
<http://dados.pbh.gov.br/group/mobilidade-urbana>
- Estatísticas e indicadores > Transporte e Trânsito:
http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=estatisticaseindicadores&tax=20058&lang=pt_BR&pg=7742&taxp=0&

Existe, então, um grande número de informações disponíveis para a população a respeito da mobilidade na cidade. Contudo, percebeu-se, ao longo da execução deste Levantamento Situacional uma defasagem na divulgação de dados em alguns temas, em especial: mobilidade e meio ambiente, modos ativos e uso de motocicletas.

No que diz respeito às informações relativas ao transporte público, a BHTrans tem uma página em seu portal específica para o tema. É importante ressaltar que as informações nela contidas são fruto de insistência e atuação de movimentos de mobilidade urbana, chamando atenção para o Tarifa Zero BH. Mesmo assim, faltam informações essenciais, como a disponibilização dos custos do sistema. Hoje,

⁴³ As informações tratadas neste tópico dizem respeito, especialmente, às seções de “Accountability” e “Transparência e Acesso à Informação” na planilha geral do Levantamento Situacional.

apenas estão disponíveis as informações sobre as receitas e os custos e lucros, bem como investimentos e outros aspectos financeiros das empresas concessionárias do serviço de ônibus não estão disponíveis.

Quanto à possibilidade de pedidos de informação à Prefeitura, utiliza-se a plataforma da Ouvidoria Municipal: <<https://ouvidoriageral.pbh.gov.br/>> ou o telefone 156 ou, presencialmente, na Central de Atendimento Presencial - BH Resolve, localizada no centro da cidade. A plataforma digital é precária, com pouca integração dos pedidos realizados: para cada pedido existe um número e senha gerados automaticamente. Após o envio, não é possível ter acesso ao conteúdo do pedido, mas é possível a sua complementação. Há um atraso de 1 ou 2 dias na manifestação de recebimento do pedido pela Ouvidoria após o envio pela plataforma digital e a contagem do prazo por ela tem sido feita a partir dessa manifestação.

Sobre os pedidos de informação realizados para este Levantamento Situacional, aponta-se que as respostas de solicitações feitas à Câmara Municipal tiveram retorno rápido, em apenas 1 dia, e de qualidade. Quanto aos pedidos realizados à Prefeitura e seus órgãos, as respostas vieram sempre no último dia do prazo (20 dias ou 30 dias), se for contado o prazo a partir da manifestação de ciência da PBH do pedido. Contado o prazo a partir do envio em si, houve atraso nas respostas em 1 ou 2 dias. A maior parte dos pedidos foi respondida conforme o solicitado, mas dois pedidos não foram respondidos da maneira adequada. O primeiro, feito à Secretaria Municipal de Meio Ambiente, sobre a emissão de poluentes conforme tipo de automóvel: a secretaria forneceu outras informações sobre emissão de poluentes e não justificou a ausência de resposta ao pedido específico. O segundo, feito à BHTrans, sobre os subsídios ao sistema de transporte coletivo da cidade: o órgão indicou o link genérico de transparência da gestão do sistema de transporte coletivo e não respondeu à informação.

Quanto às informações relativas ao orçamento público, há a prestação de contas quadrimestral da Prefeitura, com a disponibilização de dados abertos da execução orçamentária⁴⁴. Falta, para melhor transparência na prestação de contas, a indicação dos valores de “restos a pagar”, relativos à execução orçamentária do ano anterior, e o acompanhamento dos indicadores previstos no PPAG. Já, no portal de despesas diárias da Prefeitura⁴⁵, há inconstância no fornecimento de dados padronizados. Deve ser chamada a atenção para a ausência de informações

⁴⁴ A prestação de contas quadrimestral do PPAG 2014-2017 está disponível em: http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=contaspublicas&lang=pt_BR&pg=6420&tax=36659

⁴⁵ Disponível em: <http://transparenciadespesas.pbh.gov.br/>



de classificação orçamentária, especificando a unidade orçamentária, função, subfunção, natureza da despesa e a fonte dos recursos que financiaram o gasto, o que acaba por dificultar o cruzamento dessas informações com as peças orçamentárias e a prestação de contas quadrimestral.

8. As mudanças climáticas e a mobilidade urbana

A emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE) nas cidades está intimamente relacionada à mobilidade urbana, especialmente ao uso de automóveis individuais. No que tange à evolução das emissões de GEE em Belo Horizonte, ocorreu um aumento de 71% entre 2000 e 2013, ao passar de 2,59 milhões de toneladas de CO₂ e emitidas em 2000 para 4,40 milhões de toneladas de CO₂e em 2013 (segundo o Relatório Final do 3º Inventário de emissão de gases de efeito estufa, período de Referência 2000 a 2013). Os precursores que tiveram maior impacto na emissão de GEE nesses anos foram a Gasolina Automotiva, o Óleo Diesel e o Querosene de Aviação, conforme demonstrado no gráfico tabela:

Gráfico 15: Emissões segundo precursores (tCO₂e)

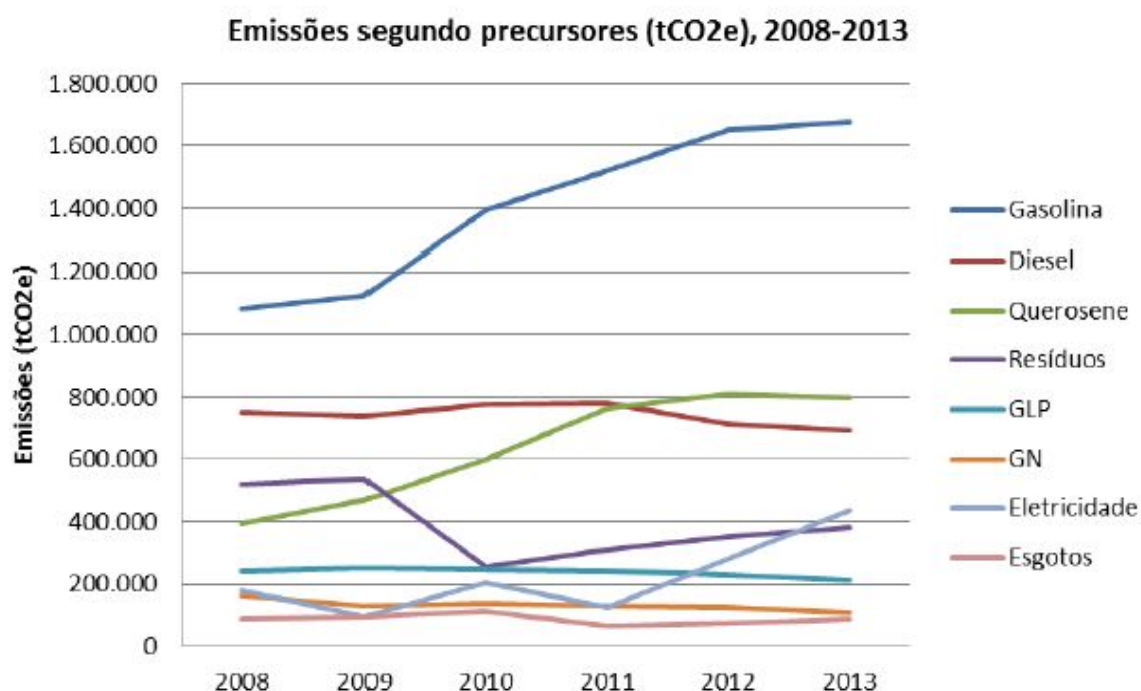


Figura 2: Principais precursores de GEE em Belo Horizonte; 2008 a 2013

Fonte: 3º Inventário de Emissões de Gases de Efeito Estufa de Belo Horizonte, 2015, p.19

Percebe-se, então, uma relação entre o aumento expressivo da frota de veículos, demonstrada anteriormente, e o aumento da emissão de GEE na cidade. A falta de priorização dos meios ativos e coletivos piora o cenário do meio ambiente urbano. Isso porque, deve-se frisar, que o transporte coletivo convencional responde por

apenas 0,16% de toda emissão de CO na cidade e o transporte coletivo suplementar por apenas por 0,05%, conforme pode ser visto na tabela a seguir:

Tabela 06: Relação da massa de poluentes produzida pelo transporte coletivo com frota total por dia

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%
	46,8	1,02	0,28	45,5
material particulado	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, 2014, p. 281

Segundo Dutra (2011 apud OLIVEIRA, 2014, p. 281) “99% da poluição do ar na região central de Belo Horizonte é devida à frota veicular”. Assim, a política de mobilidade urbana deve ser pensada em conjunto com a política de redução de emissão de GEE e de construção de uma cidade sustentável. Abaixo, estão listadas a legislação municipal voltada para a mudança climática:

Tabela 07: Legislação municipal com tema “Mudança Climática”

Lei 1210/1965	Modifica as leis nº 721/58 e 802/59 e contém outras providências
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.
Lei 7977/2000	Dispõe sobre procedimentos de verificação e manutenção de sistemas de

	aparelho de climatização
Decreto 12362/2006 Alterado por: Decreto 13540/2009 ; Decreto 14474/2011 ; Decreto 14775/2011	Cria o Comitê Municipal sobre Mudanças Climáticas e Ecoeficiência
Decreto 13016/2007	Regulamenta o art. 2º da Lei nº 9.415, de 25 de julho de 2007
Lei 9725/2009	Institui o Código de Edificações do Município de Belo Horizonte e dá outras providências
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”
Lei 10108/2011 ; Regulamentada por: Decreto 15415/2013	Dispõe sobre a revisão periódica de sistema de climatização – ar-condicionado – em edifícios públicos e locais de grande movimento, e dá outras providências
Lei 10175/2011	Institui a Política Municipal de Mitigação dos Efeitos da Mudança Climática
Lei 10206/2011	Dispõe sobre a obrigatoriedade de realização de processo de sanitização nos locais que especifica e dá outras providências
Decreto 14794/2012 ; Alterado por: Decreto 15690/2014	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
Lei 10958/2016	Dispõe sobre a instalação de sistema de energia solar para iluminação nos prédios públicos
Lei 10975/2016	Cria o programa de reúso de água em postos de serviços e abastecimento de veículos e lava-rápidos no município e dá outras providências
Decreto 16529/2016	Dispõe sobre a Política Municipal de Controle e Fiscalização das Fontes Poluidoras e dá outras providências referentes à Política Ambiental do Município

Fonte: Elaborado por Nossa BH

Além da legislação municipal, citam-se duas políticas que poderiam interligar as mudanças climáticas e mobilidade urbana: Relatório Final do Plano de Mobilidade Urbana⁴⁶ e Plano de Redução de Emissões de Gases de Efeito Estufa⁴⁷.

⁴⁶ Disponível em:

http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/pls/portal/!PORTAL.wwpob_page.show?_docname=9604263.PDF

9. Conclusão

Os desafios postos para a cidade de Belo Horizonte são grandes e passam pela necessidade de inversão de prioridades na política de mobilidade urbana. O cenário da emissão de GEE e do crescimento acelerado do uso de automóveis individuais indica urgência na busca de políticas que quebrem essa tendência e busquem o incentivo do uso de modos ativos e coletivos. Outra demanda evidenciada neste relatório é a acessibilidade universal, pensando, inclusive, que a política de mobilidade voltada para a inclusão efetiva das pessoas com deficiência significa melhorias generalizadas para a população. Essa construção seria beneficiada pelo aprofundamento democrático das instâncias de participação popular, hoje prejudicadas pela falta de frequência de suas reuniões e ausência de poderes deliberativos. Por esses caminhos, o MobCidades buscará sua atuação nos próximos dois anos.

⁴⁷ Disponível em:

https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjs_q_Zw-bYAhVJPJAKHbK8CLgQFggoMAA&url=http%3A%2F%2Fportalpbh.pbh.gov.br%2Fpbh%2Fecp%2Ffiles.do%3Fevento%3Ddownload%26urlArgPlc%3DPREGEE_Relatorio_Consolidado_Geral.pdf&usg=AOvVaw0MtPkEorTJrInT-nBVTTc8



10. Bibliografia

#D1PASSO. <http://d1passo.org/>

ASSOCIAÇÃO DOS USUÁRIOS DE TRANSPORTE COLETIVO DE BELO HORIZONTE E REGIÃO METROPOLITANA.
<https://www.facebook.com/Autc-Associa%C3%A7%C3%A3o-dos-Usu%C3%A1rios-de-Transporte-Coletivo-da-Grande-BH-369662623142162/>

BH EM CICLO - Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte.
<http://bhemciclo.org/>

BH EM CICLO. prefeito, eu quero campanhas educativas para mobilidade por bicicletas!
<http://bhemciclo.org/prefeito-eu-quero-campanhas-educativas-para-mobilidade-por-bicicletas/>

BHTRANS. Pesquisa de satisfação dos usuários de transporte público:
<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%20sis>

BHTRANS. Relatório Final do Plano de Mobilidade Urbana.
http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/pls/portal/!PORTAL.wwpob_page.show?_docname=9604263.PDF

BIKE ANJO BH. <https://bikeanjobh.wordpress.com/>

BRASIL DE FATO. Com tarifa de R\$4,25, Curitiba será capital com passagem de ônibus mais cara do país, 2017.
<https://www.brasildefato.com.br/2017/02/03/com-tarifa-de-rdollar425-curitiba-ser-a-capital-com-passagem-de-onibus-mais-cara-do-pais/>

BUSÃO DA COMUNIDADE.
<https://www.facebook.com/busaodacomunidade/videos/1622851394442150/>

CAMPOS, Priscilla Augusta Ferreira. As formas de uso e apropriação do Estádio Mineirão após a reforma. [Tese] Faculdade de Educação Física da Universidade Estadual de Campinas.
http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/304707/1/Campos_PriscilaAugustaFerreira_D.pdf



DENATRAN. Frota de Veículos em Belo Horizonte:
<http://www.denatran.gov.br/index.php/estatistica/237-frota-veiculos>

DESVELOCIDADES. <http://desvelocidades.red>

ESTADO DE MINAS. Evolução do transporte coletivo em BH mostra uma sucessão de gargalos, 2013.
https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2013/11/09/interna_gerais,468883/evolucao-do-transporte-coletivo-em-bh-mostra-uma-sucessao-de-gargalos.shtml

EXAME. As capitais em que a tarifa do ônibus ficou mais cara em 2017, 2017;
<https://exame.abril.com.br/brasil/as-capitais-onde-a-tarifa-do-onibus-ficou-mais-cara-em-2017/>

IBGE. Panorama de Belo Horizonte, 2010, 2014, 2015, 2016.
<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/belo-horizonte/panorama>

INFÂNCIA E JUVENTUDE EM DEBATE Observatório Social de Belo Horizonte, 2015.
<https://infanciaejuventudeemdebate.wordpress.com/2015/05/13/observatorio-social-de-belo-horizonte/>

LEI ORÇAMENTÁRIA ANUAL 2018 (Lei nº11,097/2017).
http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=contaspublicas&tax=11734&lang=pt_BR&pg=6420&taxp=0&

LEI PPAG (11.098/2017).
http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=contaspublicas&tax=55582&lang=pt_BR&pg=6420&taxp=0&

MOBCIDADES. Um outro olhar sobre a mobilidade.
<https://www.youtube.com/watch?v=nAU4nnHogQY>

MOVIMENTO UNIFICADO DE DEFICIENTES VISUAIS.
<https://www.facebook.com/mudevimg/posts/2045473199031165>

MPL-BH. <https://www.facebook.com/movimentopasselivrebh/>

NOSSA BH. Apontamentos sobre Mobilidade Urbana no Projeto de Lei da Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2018 de Belo Horizonte.
https://docs.google.com/document/d/16Ok4RyW6Dz0wH6v-8cDPxAEYSG5_mIDdXLquFXTcXcg/edit



NOSSA BH. Relatório Execução orçamentária PBH - 2º quadrimestre 2017 - Mobilidade Urbana

<http://nossabh.org.br/2017/10/falta-coerencia-entre-promessas-do-governo-e-obras-executadas/>

O TEMPO. BH terá redução de viagens em 68 linhas de ônibus em novembro, 2015. <http://www.otempo.com.br/cidades/bh-ter%C3%A1-redu%C3%A7%C3%A3o-de-viagens-em-68-linhas-de-%C3%B4nibus-em-novembro-1.1154828>

OBSERVATÓRIO SOCIAL DE BELO HORIZONTE. https://www.facebook.com/pg/OSBH-Observatorio-social-de-Belo-Horizonte-1440228432899564/about/?ref=page_internal

OBSMOB-BH, 2017. Extensão Cicloviária - Percentual de viagens acessíveis - Taxa de atropelamento - Taxa de mortalidade em acidentes de trânsito - Taxa de mortalidade em motocicleta e bicicleta <http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/ObservatorioMobilidade/Indicadores>

OBSMOB-BH. Composição do Observatório. <http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/ObservatorioMobilidade/Composi%C3%A7%C3%A3o%20do%20Observat%C3%B3rio>

OBSMOB-BH. Percentual de passageiros no transporte coletivo Suplementar e Executivo:

<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/ObservatorioMobilidade/Indicadores/Transporte%20Coletivo/Percentual%20de%20passageiros%20em%20transporte%20executivo%20coletivo%20e>

OBSMOB-BH. Pesquisa Origem e Destino BH (1995, 2002, 2012): <http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/ObservatorioMobilidade/Indicadores/Divis%C3%A3o%20Modal%20e%20Frota/Divis%C3%A3o%20Modal>

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, 2014.

PBH. 3º Inventário de Emissões de Gases de Efeito Estufa de Belo Horizonte, 2015.

PBH. A evolução das manchas de ocupação urbana de Belo Horizonte - 1918-1995. <http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPlc=ecp>



TaxonomiaMenuPortal&app=estatisticaseindicadores&lang=pt_BR&pg=7742&tax=20462

PBH. BHTrans implanta tecnologia de avisos sonoros em semáforos, 2017. <https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/bhtrans-implanta-tecnologia-de-avisos-sonoros-em-semaforos>

PBH. Portal de Despesas. <http://transparenciadespesas.pbh.gov.br/>

PBH. Prestação de contas quadrimestral do PPAG 2014-2017. http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=contaspublicas&lang=pt_BR&pg=6420&tax=36659

PLANBICI. <http://bhemciclo.org/wp-content/uploads/2017/10/PlanBici-1.pdf>

PLANO DE REDUÇÃO DE EMISSÕES DE GASES DE EFEITO ESTUFA. https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjs_q_Zw-bYAhVJPJAKHbK8CLgQFggoMAA&url=http%3A%2F%2Fportalpbh.pbh.gov.br%2Fpbh%2Fecp%2Ffiles.do%3Fevento%3Ddownload%26urlArqPlc%3DPREGEE_Relatorio_Consolidado_Geral.pdf&usg=AOvVaw0MtPkEorTJrInT-nBVTTc8

PROJETO DE LEI DE DIRETRIZES ORÇAMENTÁRIAS 2018. <https://goo.gl/roZr7h>

TARIFA ZERO BH. <http://tarifazerobh.org/wordpress/>

TARIFA ZERO BH. <https://www.facebook.com/tarifazerobh/>

TARIFÔMETRO. <https://tarifometrobh.com.br/>

VELOSO, André Henrique de Brito. O ônibus, a cidade e a luta [manuscrito]: a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares na produção do espaço. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2015