

Execução orçamentária PBH - 3º quadrimestre 2017 - Mobilidade Urbana

1. Introdução

O Movimento Nossa BH (MNBH) segue com sua proposta de sistematização e análise do orçamento público municipal, realizada também em anos anteriores, agora parte do projeto MobCidades: Mobilidade, Orçamento e Direitos¹. Este, então, é o terceiro Relatório de Execução Orçamentária do ano de 2017 relativo à prestação de contas da Prefeitura de Belo Horizonte na Área de Resultado Mobilidade Urbana no 3º quadrimestre do ano².

Esses relatórios são elaborados a partir da prestação de contas do Executivo Municipal, realizada a cada quatro meses, totalizando três prestações de contas públicas ao ano. A cada quadrimestre, é realizada uma audiência pública na Câmara Municipal, quando a prefeitura apresenta seu balanço e se abre para comentários a respeito das informações. No caso da análise presente, os dados foram apresentados no dia 28 de fevereiro de 2018.

Este relatório tem o caráter especial, em relação aos seus antecedentes do ano de 2017, por trazer a **execução completa do ano de 2017**. Como dito, analisam-se as contas do **3º quadrimestre de 2017**, ou seja, acumulam-se os valores do 1º quadrimestre (janeiro a abril) e do 2º quadrimestre (maio a agosto) com o 3º quadrimestre (setembro a dezembro). Torna-se, então o relatório acumulado dos anteriores e permite o conhecimento mais aprofundado das prioridades efetivas da política de mobilidade urbana da gestão atual, agora com um ano completo de execução orçamentária.

Essa análise se apoiará em outro importante elemento do ciclo orçamentário: o o PPAG (Plano Plurianual de Ação Governamental). O PPAG é revisado anualmente para melhor adequação à realidade orçamentária e às novas demandas da população. O PPAG em vigor, válido desde 2014, foi atualizado a cada ano pelas seguintes leis: Lei nº10.790/2014 (para exercícios de 2015 a 2017); Lei nº 10.896/2015 (para exercícios de 2016 e 2017) e Lei nº 11.105/2016 (para o exercício de 2017). No caso em tela, utilizam-se as informações contidas na última revisão do PPAG (Lei nº11.105/2016)³ para os valores atualizados dos orçamentos

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

² Os relatórios relativos ao 1º e 2º quadrimestre de 2017 estão disponíveis em: <http://nossabh.org.br/2017/10/falta-coerencia-entre-promessas-do-governo-e-obras-executadas/>

³ PPAG 2014-2017 original e suas revisões estão disponíveis em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/atividade-legislativa/pesquisar-legislacao/lei/10690/2013>

aprovados e a prestação de contas divulgada pela Prefeitura de Belo Horizonte em um Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Sintético⁴.

Por fim, antes de se passar para a análise da última prestação de contas do ano de 2017, pontua-se o objetivo do Nossa BH de realizar um controle social da gestão dos recursos públicos. Além, esse documento tem por objetivo divulgar às demais pessoas interessadas e coletivos da sociedade civil informações relevantes e sistematizadas para o conhecimento e incidência nas políticas públicas de mobilidade urbana. Compreende-se que no orçamento público estão evidenciadas ações governamentais, suas fontes de recursos e o andamento de sua execução. Dessa forma, a apropriação cidadã de tais dados e a análise crítica de seus significados é importante para a atuação nos processos de tomada de decisão em temas de interesse coletivo e para o controle difuso da administração pública.

2. Quadro Geral

O ano de 2017 é o último ano do Plano Plurianual de Ação Governamental de 2014-2017 (Lei nº 10.690/2013), elaborado ainda na gestão Marcio Lacerda (PSB). Então, neste primeiro ano da nova gestão municipal, do prefeito Alexandre Kalil (PHS), as ações em curso, em geral, estão guiadas pela legislação orçamentária do governo anterior. Ao longo de 2017 ocorreu, também, o processo de elaboração do PPAG 2018-2021 pela nova gestão, a qual foi aprovada no fim de dezembro daquele ano⁵.

Para o ano de 2017, foram **orçados R\$ 11.580.356.244,00** (onze bilhões, quinhentos e oitenta milhões, trezentos e cinquenta e seis mil, duzentos e quarenta e quatro reais). Destes, no **terceiro quadrimestre**, foram **empenhados R\$ 10.036.417.543,67** (dez bilhões, trinta e seis milhões, quatrocentos e dezessete mil, quinhentos e quarenta e três reais e sessenta e sete centavos) e **pagos um total de R\$ 8.547.552.738,44** (oito bilhões, quinhentos e quarenta e sete milhões, quinhentos e cinquenta e dois mil, setecentos e trinta e oito reais e quarenta e quatro centavos). O valor **empenhado equivale a 86,67%** e o valor **pago equivale a 73,81%** do total orçado - no primeiro quadrimestre os percentuais eram, respectivamente 30,06% e 17,88%; no segundo quadrimestre eram 55% e 45%. A proporção de aumento nos valores empenhados foi maior do 2º quadrimestre para o 3º (31 pontos percentuais) do que do 1º quadrimestre para o 2º (25 pontos

⁴ Os documentos de prestação de contas do 3º quadrimestre de 2017 estão disponíveis em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/transparencia/contas-publicas/execucao-orcamentaria-e-gestao-fiscal/relatorio-comparativo-do-orcamento-2017> (Acesso em 25 mar 2018)

⁵ O MNBH elaborou uma análise sobre o conteúdo do PPAG 2018-2021 para a mobilidade urbana, o relatório está disponível em: <http://nossabh.org.br/midias/Relato%CC%81rio-AR-Mobilidade-Urbana-PPAG2018-2021.pdf>

percentuais). O aumento dos valores pagos não teve uma diferença significativa a cada quadrimestre, tendo aumentado 29 pontos percentuais do 1º para o 2º quadrimestre e 27 pontos percentuais do 2º para o terceiro.

Na tabela abaixo estão sistematizados os valores orçados, empenhados e pagos para cada Área de Resultado no segundo quadrimestre de 2017:

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

Valores Orçados, Empenhados e Pagos por Área de Resultado - 3º quadrimestre de 2017					
Área de Resultado	Orçado	Empenhado	Pago	Empenhado /Orçado	Pago/ Orçado
Cidade Saudável	3.786.188.573,00	3.705.471.770,93	3.005.051.983,53	98%	79%
Educação	1.770.545.296,00	1.750.878.341,66	1.545.761.213,13	99%	87%
Cidade Segura	254.989.208,00	261.203.717,60	220.715.821,01	102%	87%
Prosperidade	42.829.731,00	34.359.952,30	30.274.356,61	80%	71%
Modernidade	2.826.357.046,00	2.559.669.829,99	2.374.785.120,29	91%	84%
Cidade com todas as Vilas Vivas	242.427.409,00	124.004.803,63	85.832.695,95	51%	35%
Cidade Compartilhada	14.805.420,00	10.344.612,37	9.322.400,61	70%	63%
Cidade Sustentável	1.410.392.024,00	859.287.792,36	691.603.480,82	61%	49%
Cidade de Todos	406.748.173,00	292.424.900,95	253.458.488,35	72%	62%
Cultura	103.322.443,00	53.828.796,19	45.928.301,41	52%	44%
Integração Metropolitana	1.849.210,00	0,00	0,00	0%	0%
Cidade com Mobilidade	719.901.711,00	384.943.025,69	284.818.876,73	53%	40%
TOTAL	11.580.356.244,00	10.036.417.543,67	8.547.552.738,44	87%	74%

Fonte: Elaboração do MNBH com base no "Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Sintético - 3º quadrimestre"

Como se vê, ainda como método de organização da gestão anterior, o orçamento está dividido em 12 Áreas de Resultado (AR), das quais a **Cidade com Mobilidade**

tem o 5º maior orçamento previsto, após (em ordem de maior para menor) a Cidade Saudável, Modernidade, Educação e Cidade Sustentável. Contudo, quando se analisa a porcentagem de valor pago sobre orçado, a Área de Resultado Cidade com Mobilidade figura em 10º lugar, com 40% de seu valor orçado tendo sido pago (R\$ 284.818.876,73). Essa posição foi a mesma nos quadrimestres anteriores, sendo que no 1º quadrimestre ela obteve a execução de 8,05% de seu valor e, no 2º quadrimestre, chegou a 23% do seu valor pago. Atrás desta AR estão apenas a Cidade com Todas as Vilas Vivas (35% do valor pago) e Integração Metropolitana (0% do valor pago).

No que diz respeito aos valores orçados para o ano de 2017, é possível visualizar comparativamente, no gráfico a seguir, os valores destinados para cada Área de Resultado. **A Cidade com Mobilidade diz respeito a 6,22% do total do orçamento municipal.**

Gráfico 01: Valor orçado por Área de Resultado (ano 2017 - R\$)



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

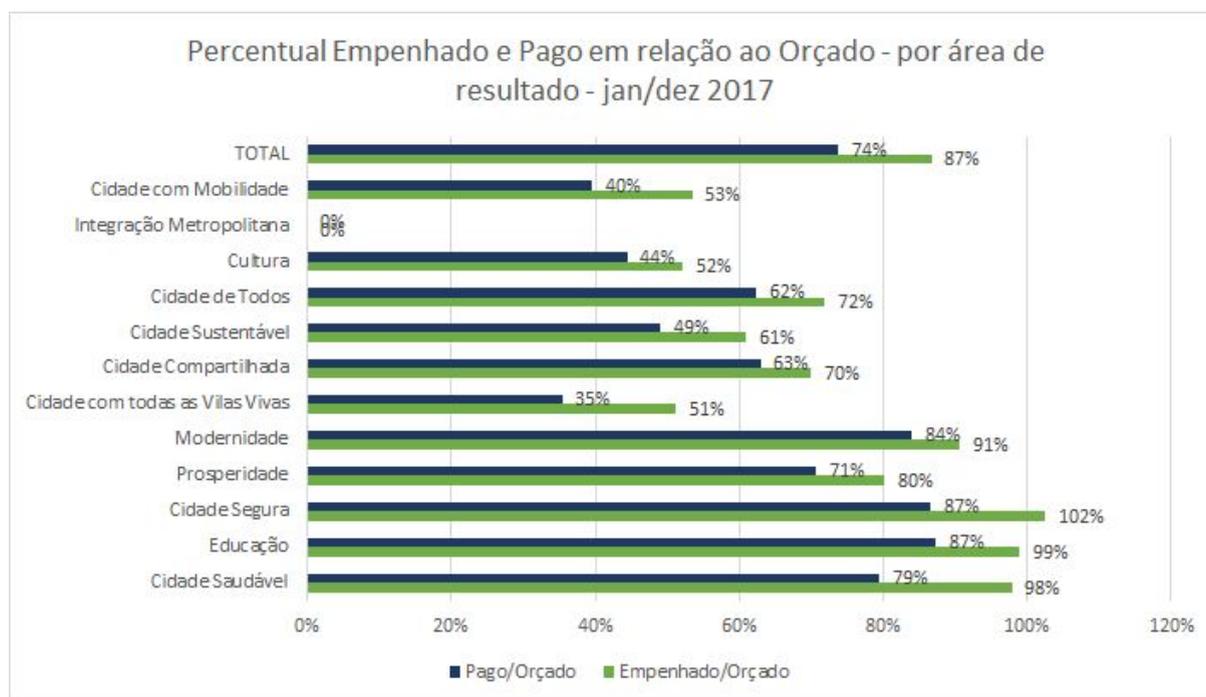
No que diz respeito aos valores empenhados e pagos por Área de Resultado, percebe-se que, além de ter a 3ª pior execução, a Cidade com Mobilidade figura **abaixo da média de execução** orçamentária neste 3º quadrimestre. No caso, a média do percentual empenhado em relação ao orçado é de 69% e do percentual pago sobre orçado é de 58%. Contudo, esses valores para a Cidade com Mobilidade são, respectivamente, 53% e 40% no fim do ano orçamentário. A execução desta

Área de Resultado abaixo da média ocorreu também nos 1º e 2º quadrimestres, sendo que até abril tinham sido pagos 8,05% do seu valor orçado (a média foi de 14,33%) e, até agosto tinham sido pagos 23% (a média foi de 36%).

Nos relatórios anteriores, foi pontuada a necessidade de maior eficiência na realização do planejamento municipal em mobilidade urbana. Isso não ocorreu ao longo do ano, ao se perceber uma tendência semelhante ao longo de cada quadrimestre de ritmo de execução na AR Cidade com Mobilidade e suas posições relativas às demais Áreas de Resultado.

No gráfico abaixo é possível comparar os percentuais empenhados e pagos de cada Área de Resultado, verificando-se que os maiores percentuais pagos correspondem a: Cidade Segura; Educação; Modernidade; Prosperidade e Cidade Saudável.

Gráfico 02: 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 - 3º quadrimestre”

Assim, a partir da mencionada proximidade entre as execuções orçamentárias em cada quadrimestre no que diz respeito à AR Cidade com Mobilidade, coloca-se, de forma sumária, as seguintes características para o ano de 2017: 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.

Deve-se pontuar, que as dificuldades na realização do planejamento da mobilidade urbana é prejudicial para a cidade de Belo Horizonte. Nos últimos quinze anos, a cidade vem sofrendo com o aumento do uso de automóveis individuais, perda de passageiros no transporte coletivo e sendo impactada por isso no que diz respeito à emissão de gases de efeito estufa, poluentes locais e circulação calma⁶.

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

3. Área de Resultado Cidade com Mobilidade: execução dos Programas

Para o ano de 2017, a Área de Resultado Cidade com Mobilidade tem seis Programas, quais sejam:

- Gestão da Mobilidade Urbana;
- Gestão do Sistema Viário Municipal;
- Expansão do Metrô;
- Implantação do Corta Caminho;
- Prioridade ao Transporte Coletivo;
- Transporte Seguro e Sustentável.

A partir das revisões anuais do PPAG, ocorreu a redução de dois programas, a Conclusão da Duplicação da Avenida Pedro I, que existiu até 2016, e a Gestão Inteligente da Mobilidade, que já não tinha valores orçados para 2016 e 2017.

Segue a tabela com informações a respeito dos valores orçados, empenhados e pagos, para todo o período de 2017, de cada Programa da Área de Resultado Cidade com Mobilidade:

⁶ Para saber mais sobre o quadro da mobilidade urbana em Belo Horizonte, acesse o Levantamento Situacional de 2017 elaborado pelo Movimento Nossa BH, disponível em: <https://bit.ly/2CaV1YJ>

Tabela 02: Valores orçados, empenhados e pagos por Programa da Cidade com Mobilidade (R\$) - 3º quadrimestre 2017

Área de Resultado: Cidade com Mobilidade - Execução 3º quadrimestre 2017 (jan/dez)					
Programa	Total Orçado	Total Empenhado	Total Pago	Empenhado/Orçado	Pago/Orçado
Gestão da Mobilidade Urbana	258.542.806,00	255.659.263,81	217.155.298,11	99%	84%
Gestão do Sistema Viário Municipal	57.054.970,00	32.021.448,72	14.762.439,33	56%	26%
Expansão do Metrô	200.230.000,00	0,00	0,00	0%	0%
Implantação do Corta Caminho	159.868.527,00	93.905.888,39	51.812.026,68	59%	32%
Prioridade ao Transporte Coletivo	36.055.102,00	1.017.297,08	667.394,00	3%	2%
Transporte Seguro e Sustentável	8.150.306,00	2.339.127,69	421.718,61	29%	5%
TOTAL	719.901.711,00	384.943.025,69	284.818.876,73	53%	40%

Fonte: Elaboração do MNBH com base no "Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Sintético - 3º quadrimestre"

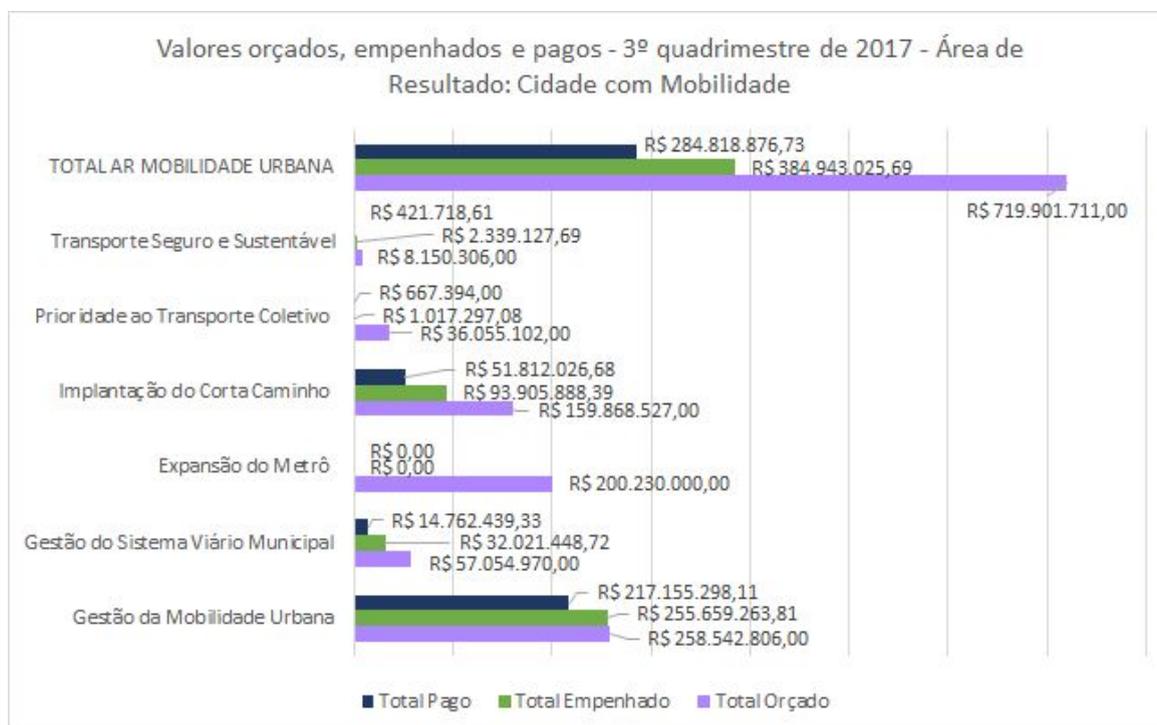
O Programa com maior valor orçado foi a Gestão da Mobilidade Urbana, seguido da Expansão do Metrô, da Implantação do Corta Caminho, da Gestão do Sistema Viário Municipal, da Prioridade ao Transporte Coletivo e do Transporte Seguro e Sustentável.

A partir da tabela acima e dos gráficos abaixo, situa-se com maior valor pago o programa Gestão da Mobilidade Urbana, com 84% do seu valor orçado tendo sido pago (R\$ 217.155.298,11). Este programa tem um percentual pago muito acima dos demais programas, inclusive do segundo mais executado, Implantação do Corta Caminho, que obteve apenas 32% de seu valor pago (R\$ 51.812.026,68). Em terceiro lugar, está o programa Gestão do Sistema Viário Municipal, com 26% pagos (R\$ 14.762.439,33) - valor que teve um aumento expressivo se comparado com os 8% pagos no segundo quadrimestre. Os percentuais executados tornam-se quase irrisórios quando voltados para o programa Transporte Seguro e Sustentável, com 5% do valor orçado sido pago e para o programa Prioridade para o Transporte Coletivo, que obteve apenas 2% de pagamento. O programa Expansão do Metrô seguiu, como nos anos anteriores, sem qualquer execução. Em

termos de gastos absolutos, os três programas com maior execução percentual também são os programas com maiores valores gastos, na mesma ordem inclusive.

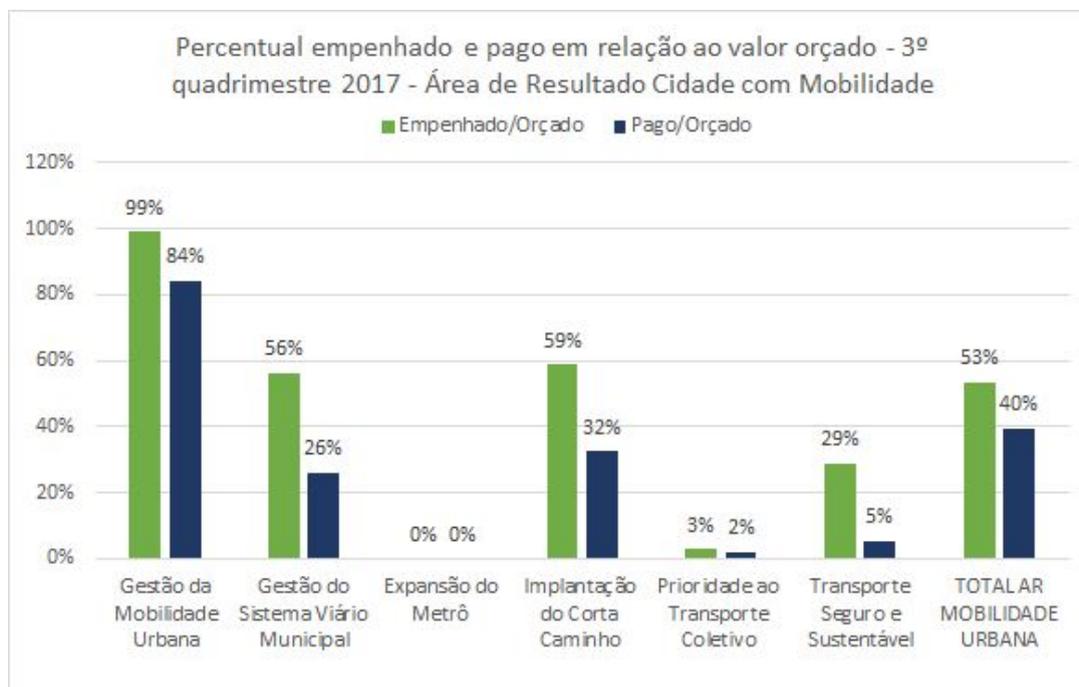
As mudanças mais significativas entre o segundo e o terceiro quadrimestres de 2017, no que diz respeito à visão geral da Área de Resultado Cidade com mobilidade, foram que o programa Prioridade ao Transporte Coletivo, que não tinha recebido qualquer gasto passou a figurar com 2% do valor pago. E que o programa Transporte Seguro e Sustentável não teve aumento significativo em seu valor pago, antes com o valor de R\$419.833,39 e agora com R\$421.718,61. A crítica quanto à falta de prioridade para ações específicas nas áreas coletivas, ativas e sustentáveis, então, permanece.

Gráfico 03: Valores orçados, empenhados e pagos por Programa da Área de Resultado Cidade com Mobilidade (R\$) - jan/dez 2017



Fonte: Elaboração do MNBH com base no "Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Sintético - 3º quadrimestre"

Gráfico 04: 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 - 3º quadrimestre”

Comparado com a execução do primeiro e segundo quadrimestres, as prioridades de gastos seguiram as mesmas. Os programas de gestão (da Mobilidade Urbana e do Sistema Viário Municipal) e voltados para a realização de obras viárias (Corta Caminho) tiveram maior relevância para a gestão municipal, correspondendo a 99,62% do total pago na Área de Resultado Cidade com Mobilidade - no segundo quadrimestre este valor era de 999,65%. Assim, os programas voltados para uma concepção de mobilidade urbana sustentável e coletiva não tiveram qualquer expressão dentro da Área de Resultado nesses doze meses de execução.

4. Execução conforme Programa, Ação e Subação

a. Programa: Gestão da Mobilidade Urbana

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

Objetivo: Racionalizar e organizar o uso dos diferentes modos de transporte infraestrutura (coletivo, individual, não-motorizado, calçadas, estacionamentos,

vias), garantindo e facilitando aos cidadãos, o acesso físico às oportunidades e às funções econômicas e sociais da cidade

Público Alvo: População de Belo Horizonte e motoristas que circulam na cidade

Indicadores: Não há indicadores

Unidade Gestora: BHTrans

Fonte: Elaborado por MNBH com base na Lei nº11.105/2016 (Revisão PPAG 2017)

Como mencionado anteriormente, o Programa Gestão da Mobilidade Urbana foi o que teve maior execução, conforme o balanço do terceiro quadrimestre de 2017, com 99% de seu valor empenhado e 84% de seu valor pago em relação ao orçado. Na tabela abaixo, estão distribuídos os valores empenhados e pagos conforme as ações e subações do programa em análise.

Tabela 03: Execução orçamentária por ação e subação do Programa Gestão da Mobilidade Urbana - 3º quadrimestre 2017 (R\$)

Programa: Gestão da Mobilidade Urbana - Execução Orçamentária 3º quadrimestre de 2017						
Ação	Subação	Orçado	Empenhado	Pago	Empenhado /Orçado	Pago/ Orçado
Gerenciamento do Centro de Operações do Município - COP	Gerenciamento do Centro de Operações do Município - COP	1.185.160,00	1.035.909,65	900.947,82	87%	76%
Gestão da Política de Transporte Urbano e Trânsito	Gestão da Política de Transporte Urbano e Trânsito	41.302.202,00	32.074.680,99	27.971.374,18	78%	68%
	Operação, Manutenção e Administração	128.873.189,00	118.979.083,83	125.292.048,07	92%	97%
Gerenciamento da Mobilidade Urbana Municipal	Gerenciamento do Trânsito Municipal e Transporte Urbano	63.166.260,00	38.942.069,55	47.603.953,91	62%	75%
	Manutenção das Estações do BRT/Move	17.767.655,00	19.287.923,49	15.386.974,13	109%	87%
	Implantação de sinais de pedestre, com sonorização, para garantia da acessibilidade às pessoas com deficiência visual e mobilidade reduzida	6.248.340,00	0,00	0,00	0%	0%
TOTAL GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA		258.542.806,00	210.319.667,51	217.155.298,11	81%	84%

Fonte: Elaboração do MNBH com base no "Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Sintético - 3º quadrimestre"

Neste programa encontram-se ações e subações de gestão e administração do sistema de mobilidade urbana do município, o que pode justificar sua maior execução, se comparada com os demais programas. Nele estão incluídos salários e

benefícios dos funcionários que lidam direta e indiretamente com a gestão da mobilidade na cidade.

Assim como no segundo quadrimestre, a subação com maior valor absoluto e relativo pago (R\$ 125.292.048,07 ou 99% do orçado) foi a *Operação, Manutenção e Administração*, referente à ação Gestão da Política de Transporte Urbano e Trânsito. Em termos absolutos, a subação *Gerenciamento do Trânsito Municipal e Transporte Urbano* teve o segundo valor mais alto de pagamento, correspondendo a 75% do seu valor orçado, o que é o percentual mais baixo de execução do Programa. Em termos relativos, a *Manutenção das Estações do BRT/Move* foi o segundo percentual mais elevado de pagamento (87%).

Quase todas as subações variam entre 75% e 97% dos valores orçados tendo sido pagos, o que são percentuais altos de execução. Contudo, há uma discrepância com a subação *Implantação de sinais de pedestre, com sonorização, para garantia da acessibilidade às pessoas com deficiência visual e mobilidade reduzida*, que não possui qualquer valor empenhado nem pago. Esta subação foi inserida no PPAG de 2017 devido à mobilização de pessoas com deficiência visual, do Movimento Unificado de Deficientes Visuais (Mudevi) e o Instituto São Rafael, para a melhor acessibilidade e locomoção autônoma e segura das pessoas com deficiência visual. Alguns semáforos sonoros foram instalados na região central da cidade no início deste ano em caráter de teste⁷. Porém a descontinuidade entre o teste e a efetivação da política pública é preocupante. A mesma subação também está prevista no PPAG 2018-2021 e espera-se que a mobilização do grupo encontre avanços na implementação da medida o quanto antes.

Pontua-se, como feito nos relatórios anteriores, que a ausência de indicadores neste programa é um dificultador para se ter uma melhor compreensão sobre a execução do programa e suas respectivas ações e subações.

b. Programa: Gestão do Sistema Viário Municipal

O Programa Gestão do Sistema Viário Municipal conta com as seguintes determinações pelo PPAG:

Objetivo: 1 - Melhorar a malha viária nas diversas áreas, suprimindo as carências apresentadas pelo sistema vigente; 2 - Criar ligações perimetrais e transversais; 3 - Melhorar a acessibilidade; 4 - Integrar o trem metropolitano à malha viária; 5 -

⁷ Sobre a implantação dos sinais sonoros:

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

Execução dos planos de integração da malha viária, especialmente o Plano Diretor

Público Alvo: Todos os municípios de Belo Horizonte

Indicadores: Não há indicadores

Unidade Gestora: Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura - Sudecap

Fonte: Elaborado por MNBH com base na Lei nº11.105/2016 (Revisão PPAG 2017)

O Programa Gestão do Sistema Viário Municipal sofreu uma grande diminuição do seu escopo do ano de 2016 para 2017, com a retirada de seis subações, quais sejam: Acessibilidade em vias públicas; Implantação e Reconstrução de Vias Públicas - custeios gerais; Obras do PAC II; Requalificação e Manutenção de Corredores Viários; Serviços de Consultoria; Transposições Viárias. No ano de 2016, o Programa teve orçado o valor de R\$107.658.885,00 e no de 2017 o valor diminuiu para aproximadamente sua metade: R\$57.054.970,00. Tal queda no valor previsto para o programa não é justificada pela saída da maior parte das ações existentes anteriormente, uma vez que, em 2016, havia a previsão dessas subações sem a destinação de recursos.

Dentro da AR Cidade com Mobilidade, apenas este programa e a Implantação do Corta Caminho têm como unidade gestora a Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura - Sudecap, o que ajuda a compreender sua lógica voltada para obras.

Veja os valores executados na tabela abaixo.

Tabela 04: Execução orçamentária por ação e subação do Programa Gestão do Sistema Viário Municipal (R\$)

Programa: Gestão do Sistema Viário Municipal - Execução Orçamentária 3º quadrimestre de 2017						
Ação	Subação	Orçado	Empenhado	Pago	Empenhado /Orçado	Pago/ Orçado
Implantação e Reconstrução de Vias Públicas	Serviço de Implantação, Pavimentação, Requalificação e Manutenção de Vias Públicas	55.858.169,00	29.687.360,72	13.881.725,60	53%	25%
	Elaboração de Projetos	1.196.801,00	2.334.088,00	880.713,73	195%	74%
TOTAL GESTÃO DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL		57.054.970,00	32.021.448,72	14.762.439,33	56%	26%

Fonte: Elaboração do MNBH com base no "Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Sintético - 3º quadrimestre"

Apesar do programa ser o terceiro mais executado em termos percentuais (26%), este valor ainda é baixo para um ano completo de realização orçamentária. Porém, o ritmo da execução aumentou entre o segundo e o terceiro quadrimestres, tendo passado de 8% para 26%.

Percebe-se, a partir da descrição de seus objetivos, que as subações deste programa são voltadas para obras de infraestrutura, tendo como metas a quantidade de obras executadas. Contudo, as subações não indicam as prioridades das obras a serem realizadas, em especial o atendimento a qual segmento da mobilidade (coletivo, motorizado individual, ativos ou para a acessibilidade universal, etc). Com isso, torna-se mais difícil compreender as prioridades da gestão e a eficácia das obras implementadas para a construção de uma mobilidade urbana sustentável, de baixas emissões, acessível e pública.

Assim, um dos objetivos importantes do Programa Gestão do Sistema Viário Municipal é “melhorar a acessibilidade”. Nesse sentido, o Plano de Governo⁸ do então candidato Kalil estabeleceu que o desenho universal seja “o padrão único da frota de transporte coletivo, como determinado na Lei Brasileira da Inclusão da Pessoa com Deficiência “ e “Tornar as calçadas acessíveis a toda e qualquer pessoa, tendo metas e prazos para implementação de melhorias”. A acessibilidade universal também é um dos objetivos previstos no Plano Estratégico BH 2030⁹, que tem por objetivo planejar a cidade no longo prazo, perpassando governos.

Contudo, a indiscriminação das subações relativas à *Implantação e Reconstrução de Vias Públicas* dificulta a análise da efetivação desses objetivos, tanto do próprio programa da lei orçamentária, quanto da execução da gestão municipal. Soma-se a isso o fato que as modificações realizadas na revisão do PPAG de 2016 para 2017, mencionadas anteriormente, levou à retirada da subação “Acessibilidade em vias públicas”. Mesmo que, em 2016, ela tivesse uma destinação orçamentária baixa (R\$310.891,00), se comparada com a sua importância, a sua exclusão da previsão orçamentária é problemática para a inclusão de pessoas com deficiência na cidade.

Deve-se reparar que a destinação para a subação *Serviço de Implantação, Pavimentação, Requalificação e Manutenção de Vias Públicas* equivale a 7,76% de todos os recursos da Área de Resultado Cidade com Mobilidade. Assim, a prioridade de destinação dos gastos nessa subação é relevante para se compreender as prioridades da política pública de mobilidade urbana na gestão. Seu total pago, então, em termos absolutos é significativo (R\$ 13.881.725,60) e

⁸ Plano de Governo - Trabalhar para BH Funcionar está disponível em:
<https://issuu.com/alexandrekalil/docs/propostas>

⁹ O Plano Estratégico BH 2030 está disponível em:
<http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?app=pbh&idConteudo=248233>

corresponde a 5% de todos os gastos efetivamente pagos na Área de Resultado em análise.

A ausência de indicadores, então, também é um problema para o controle público e para a própria gestão. O MNBH indica, como em relatórios anteriores, a existência de indicadores produzidos pela BHTRANS pelo SisMob (Sistema de Informações da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte) e pelo Observatório da Mobilidade Urbana, que poderiam ser adotados neste programa como forma de compreender o impacto de tais intervenções no tecido urbano da capital mineira.

c. Programa: Expansão do Metrô

O Programa Expansão do Metrô é um Projeto Sustentador e conta com as seguintes determinações pelo PPAG:

Objetivo: Ampliar a oferta de serviços de transporte público de maior capacidade e qualidade e ambientalmente sustentáveis, em corredores com alta densidade de demanda

Público Alvo: População da RMBH que demanda serviços de transporte público nos corredores oeste e norte para acesso aos principais polos da área central de Belo Horizonte.

Indicadores:

- Metrô expandido, com obras executadas por PPP e/ou diretamente pelo Governo de MG e Municípios, com apoio do Governo Federal (de 28km para 45km)
- Linha 1 (Eldorado - Vilarinho) modernizada e expandida até o Novo Eldorado (de 28km para 30km)
- Linha 2 (Barreiro - Nova Suíça) implantada (de 0km para 10,5km)
- Linha 3 (Savassi - Lagoinha) implantada (de 0km para 4,5km)

Unidade Gestora: BHTrans

Fonte: Elaborado por MNBH com base na Lei nº11.105/2016 (Revisão PPAG 2017)

O conteúdo do Programa Expansão do Metrô seguiu inalterado para a execução de 2017, tendo estado previsto no orçamento dos últimos anos sem ter tido qualquer

sucesso em sua expansão. Assim como em 2011, 2012, 2013, 2014, 2015 e 2016, este programa não teve execução orçamentária no em 2017.

Tabela 05: Execução orçamentária por ação e subação do Programa Expansão do Metrô (R\$)

Programa: Expansão do Metrô - Execução Orçamentária 3º quadrimestre de 2017						
Ação	Subação	Orçado	Empenhado	Pago	Empenhado/ Orçado	Pago/ Orçado
Expansão do Metrô	Expansão do Metrô - Obra	200.230.000,00	0,00	0,00	0%	0%
TOTAL EXPANSÃO DO METRÔ		200.230.000,00	0,00	0,00	0%	0%

Fonte: Elaboração do MNBH com base no "Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Sintético - 3º quadrimestre"

Com o risco de se repetir, uma vez que em outras análises o Movimento Nossa BH já realizou afirmações semelhantes, é importante frisar que a expansão do metrô é essencial para a melhoria do deslocamento das pessoas em larga escala e da integração do transporte metropolitano. Em apenas uma linha, hoje, 220 mil pessoas se locomovem por metrô diariamente¹⁰. Esta é uma demanda de grande monta e indica uma demanda represada pela própria ausência de oferta de outras linhas para outras regiões dentro da cidade de Belo Horizonte e em sua região metropolitana. A expansão do metrô, então, coloca-se como medida ao mesmo tempo urgente para a população e estagnada pelo poder público, que há anos não avança para solucionar a questão.

O estipulado pela revisão do PPAG de 2017 leva a um aumento de apenas 17km na malha do metrô, um valor ainda pequeno tendo em vista a demanda, mas que continua sem sair do papel nesta gestão. Frisa-se que o Plano Estratégico BH 2030, elaborado pela gestão anterior, também prevê a "modernização e expansão da linha 1 do metrô, com criação da estação Novo Eldorado, e implantação da linha 2 (Barreiro-Nova Suíça) e linha 3 (Savassi-Lagoinha)" e coloca como condicionantes o projeto realizado pelo Governo do Estado e a disponibilização de recursos federais.

Por sua vez, o cenário restrito, previsto para 2020, que fazem parte do atual Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (PlanMob BH)¹¹, estabelece como

¹⁰ <http://www.cbtu.gov.br/images/relatorios/gestao2013.pdf>

¹¹ O PlanMob BH foi instituído pelo Decreto nº15.317/2013 e está disponível em: <http://portal6.pbh.gov.br/dom/iniciaEdicao.do?method=DetalheArtigo&pk=1106431>

meta a expansão do metrô para 45km de linhas. O cenário pleno coloca como objetivo a expansão para 61km de malha ferroviária no metrô belo-horizontino.

Mesmo que a construção de 17km novos da malha ferroviária alcance os 45km previstos no PlanMob, chama atenção o baixo recurso alocado para esse programa. Diversos especialistas na área afirmam que o km do metrô na superfície custa, em média, U\$D 80 milhões. Com o dólar variando na casa dos R\$ 3,17, em 2017, cada quilômetro do metrô não custaria menos de R\$ 253,6 milhões. Dessa forma, para se construir os 17 km previstos, o programa em questão precisaria de um orçamento de aproximadamente R\$ 4,3 bilhões. Com o valor orçado, seria possível construir, se muito, 1km de linha de metrô. A situação, então, exigiria fontes extras de recursos.

Como os indicadores demonstram, a realização das obras dependerão de parcerias com o setor privado (PPP) e de ação conjunta com os governos municipais, estadual e federal, além de serem baixos os recursos previstos pelo município de Belo Horizonte para a execução da ampliação.

No Plano de Governo do Kalil¹², estão colocadas poucas propostas concretas para a execução da expansão do metrô, ficando mais restrito a ideias genéricas da necessidade da formação de um sistema interligado do metrô com o sistema de ônibus, atendendo às periferias. De forma mais clara, coloca apenas o objetivo de “elaborar um mapa claro que permita à população compreender quais os obstáculos e burocracias que impedem hoje o Governo Federal de aportar os recursos para ampliar a linha 1 do Metrô”. Isso está muito aquém das metas de médio e longo prazo do município e da própria previsão do PPAG para 2017. No Plano de Metas¹³ do novo governo municipal, não existem menções diretas a metas para o metrô. Por sua vez, no PPAG 2018-2021, a Ação Expansão do Metrô está inserida dentro do programa Gestão do Sistema Viário Municipal, com valores na ordem de 200 milhões por ano, que encontra os mesmos limites de viabilização das obras exposto anteriormente, devido ao preço do quilômetro.

No início de 2018, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) que gere o metrô de Belo Horizonte e outras capitais começou a ventilar a notícia de que não haveria orçamento para manter as atividades deste transporte público. Ocorreram pressões de fechamento de estações, diminuição de quadro de horários e dispensa de serviços terceirizados¹⁴. A situação parece ter sido controlada, mas chama a

¹² O Plano de Governo do Kalil está disponível em: <https://issuu.com/alexandrekalil/docs/propostas>

¹³ O Plano de Metas da gestão Kalil está disponível em:

<https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/apresentacao-do-programa-de-metas-do-municipio-2017-2020>

¹⁴ Conferir, por exemplo: <http://www.soubh.com.br/noticias/gerais/metro-bh-impacto-operacao/>

atenção pelo risco de piora neste meio de transporte, único que possui subsídios tarifários em Belo Horizonte e que, desde 2010 tem como preço de tarifa R\$1,80.

d. Programa: Implantação do Corta Caminho

O Programa Implantação do Corta Caminho é um Projeto Sustentador e conta com as seguintes determinações pelo PPAG:

Objetivo: Reduzir o fluxo de veículos em direção a área central, melhorar as ligações entre os bairros, principalmente os adjacentes ao Anel Rodoviário, e melhorar as condições de mobilidade nos corredores do transporte coletivo, através da implantação das intervenções previstas no Programa de Estruturação Viária (VIURBS/Corta Caminho).

Público Alvo: População usuária do sistema viário do município de Belo Horizonte.

Indicadores:

- Via 710 implantada
- Boulevard Arrudas III - Trecho entre Rua Rio de Janeiro e Rua Carijós - juntamente com obras de complementação do Viaduto Leste, implantados

Unidade Gestora: Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura - Sudicap

Fonte: Elaborado por MNBH com base na Lei nº11.105/2016 (Revisão PPAG 2017)

Para o ano de 2017 foram orçados R\$159.868.527,00 para o Programa Implantação do Corta Caminho. No primeiro quadrimestre, foram pagos R\$12.988.160,75 e, no segundo quadrimestre, o valor pago aumentou para R\$30.579.175,21, chegando a 19% do valor orçado no Programa. Ao final do ano, este valor alcançou R\$ 51.812.026,68 ou 32%. Como se viu anteriormente, o Programa Corta Caminho é o segundo com maior percentual de execução, a qual diz respeito, em sua quase totalidade, à subação *Obras diversas de implantação do Corta Caminho*, maior subação do programa.

Ocorreu uma redução no valor orçado para o ano de 2017, se comparado com o valor de R\$207.119.190,00. Na revisão para o PPAG de 2017, foram excluídas as subações: Av. Borba Gato (antiga MG 05) Alargamento e Revitalização; Boulevard Arrudas III - Trecho RJ - Carijós; Consultoria e Serviços Técnicos; Ponte São Judas Tadeu - Bairro Ribeiro de Abreu; Projeto das Interseções da Av. Cristiano Machado - Waldomiro Lobo, Sebastião de Brito e Vilarinho; Revitalização do Anel Rodoviário.

De fato, a maior parte dessas subações já não tinham orçamento previsto em 2015 e em 2016. Por sua vez, a subação de 2016 chamada de Implantação da Via 710 parece ter sido alterada pela Via 710 - Reassentamento/Indenizações.

Tabela 06: Execução orçamentária por ação e subação do Programa Implantação do Corta Caminho (R\$)

Programa: Implantação do Corta Caminho - Execução Orçamentária 3º quadrimestre de 2017						
Ação	Subação	Orçado	Empenhado	Pago	Empenhado /Orçado	Pago/ Orçado
Implantação do Corta Caminho	Construção de Unidades Habitacionais - Anel Rodoviário	4.602.000,00	0,00	0,00	0%	0%
	Obras diversas de implantação do Corta Caminho	148.151.290,00	93.891.268,76	51.797.407,05	63%	35%
	Ações Sociais	5.000,00	0,00	0,00	0%	0%
	Construção de Unidades Habitacionais - Anel Rodoviário	4.356.697,00	0,00	0,00	0%	0%
	Via 710 - Reassentamento/Indenizações	1.749.540,00	14.619,63	14.619,63	1%	1%
	Revitalização Anel Rodoviário - Recuperação Assentamentos Precários	1.004.000,00	0,00	0,00	0%	0%
TOTAL IMPLANTAÇÃO DO CORTA-CAMINHO		159.868.527,00	93.905.888,39	51.812.026,68	59%	32%

Fonte: Elaboração do MNBH com base no "Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Sintético - 3º quadrimestre"

Percebe-se que a maior parte dos recursos foi alocada na subação *Obras diversas de implantação do Corta Caminho*, que representa 92,67% dos valores orçados e 99,97% dos valores pagos. Tal agregação de valores segue o que ocorreu em 2016, quando diversas subações não tiveram previsões de valores e o orçamento se aglomerou quase que apenas nesta subação. Isso faz com que seja mais difícil o controle social das contas públicas, uma vez que ficam indefinidos o teor das obras, sua motivação, suas metas, seus indicadores e seus impactos na mobilidade urbana.

As subações que envolvem reassentamentos e indenizações mostra que as obras previstas no Programa em análise tem impactos sociais fortes, por exemplo com a retirada de moradias das pessoas. Algumas podem ter como proposta a necessidade de adequação de assentamentos precários e outras a remoção de pessoas para a expansão rodoviária. São subações, então, com forte risco, que coloca em questão o balanceamento entre desenvolvimento e sustentabilidade e a própria adequabilidade das propostas de ações sociais, que têm um valor orçado baixíssimo, de apenas R\$5.000,00. Ademais, a ausência de indicadores relativos às ações sociais mostra uma indefinição a respeito do teor previsto para elas.

Como se percebe pelos objetivos descritos, a proposta do Programa Corta Caminho é voltada para a redução do fluxo de veículo na região central da cidade. Apesar de ser um objetivo importante, a experiência quanto à gestão anterior é que tais medidas foram feitas dentro de uma lógica que facilita o uso do transporte individual motorizado. Ocorreu a ampliação de vias e a implementação de viadutos voltados para carros, o que é um problema tendo em vista o excesso do uso desse meio de transporte na cidade e a necessidade de priorizar os modos de transporte ativos e coletivos. Assim, o incentivo ao uso do transporte individual parece contradizer o objetivo do próprio programa de reduzir o fluxo de veículos.

Quanto aos indicadores propostos, eles parecem insuficientes para medir todas as subações do programa, pois se restringem a duas obras, Via 710 e Boulevard Arrudas III, sendo que a última não tem subação específica prevista. De fato, a nova gestão municipal tem assumido a realização dessas duas obras, que já estão em andamento, como pode ser visto pela maior execução do Programa Implementação do Corta Caminho em comparação com outros. Isso mostra uma abertura para a realização de obras rodoviárias que incentivam o uso do transporte individual motorizado.

e. Programa: Prioridade ao Transporte Coletivo

O Programa Prioridade ao Transporte Coletivo é um Projeto Sustentador e conta com as seguintes determinações pelo PPAG:

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

Público Alvo: População de Belo Horizonte usuária do transporte coletivo público

Indicadores:

- Frota de táxi de BH ampliada de 5.955 para 6.560 veículos - 605 novas permissões, sendo 60 acessíveis
- Corredor de Transporte da Av. Pedro II implantado até 2014
- 80 km de intervenções para priorização do transporte coletivo de BH projetados
- 3 novas linhas de ônibus executivos (2 turísticas) implantadas, totalizando 5 linhas
- Número de veículos de transporte suplementar ampliado de 283 para 309 até 2017
- 70% dos usuários de ônibus de BH embarcando em pontos dotados de abrigos até 2016
- Velocidade operacional média no Hipercentro do pico da tarde aumentada, passando de 6 km/h (Ref. 2012) para 15 Km/h até 2016
- 5 corredores de BRT implantados até 2016: Av. Antônio Carlos, Av. D. Pedro I/Vilarinho, Av. Cristiano Machado, área Central e Av. Amazonas
- Nova rodoviária em operação
- Terminal Rodoviário Governador Israel Pinheiro (TERGIP) adaptado para utilização como: (1) terminal central do BRT metropolitano, (2) terminal de ônibus turísticos, (3) terminal "Conexão aeroporto"
- Fiscalização eletrônica de cumprimento de horário em 100% das viagens do serviço suplementar implantada
- Percentual de viagens em modos coletivos em relação ao total de viagens em modos motorizados aumentado para 55% até 2015

Unidade Gestora: BHTrans

Fonte: Elaborado por MNBH com base na Lei nº11.105/2016 (Revisão PPAG 2017)

Para o ano de 2017, foram orçados R\$36.055.102,00 para o Programa Prioridade ao Transporte Coletivo, valor inferior ao orçado de 2016 (R\$55.123.116,00), o que já chama a atenção quanto ao nível de prioridade efetiva de tal programa. O Programa em análise ocupa o penúltimo lugar em orçamento previsto, à frente apenas do Programa Transporte Seguro e Sustentável (R\$8.150.306,00).

De 2013 até 2015 o Programa sofreu com diminuições orçamentárias passando de R\$287 milhões em 2012, programa de maior orçamento na área de resultado Cidade com Mobilidade, para R\$238 milhões em 2013, R\$ 152 milhões em 2014 e R\$22 milhões em 2015. Apenas para o orçamento de 2016 houve algum aumento na destinação prevista, para o valor de R\$55 milhões e, agora, outro decréscimo, prevendo o orçamento de R\$36 milhões em 2017.

Tabela 07: Execução orçamentária por ação e subação do Programa Prioridade ao Transporte Coletivo (R\$)

Programa: Prioridade ao Transporte Coletivo - Execução Orçamentária 3º quadrimestre de 2017						
Ação	Subação	Orçado	Empenhado	Pago	Empenhado /Orçado	Pago/ Orçado
Implantação de Corredores de Transporte Rápido por Ônibus	Implantação de Corredor Rápido de Ônibus Av. Amazonas	34.869.371,00	0,00	R\$ 0,00	0%	0%
	Implantação de Corredores de Transporte Rápido por Ônibus - Custeios Gerais	166.731,00	1.017.297,08	667.394,00	610%	400%
	Elaboração de Projetos de Transportes para Corredores - BRT`s	3.000,00	0,00	0,00	0%	0%
Implantação de Novos Terminais Rodoviários	Implantação do Novo Terminal Rodoviário	1.013.000,00	0,00	0,00	0%	0%
Implantação de Intervenções para Priorização do Transporte Coletivo	Projetar 80 Km de Intervenções Viárias para Priorização do Transporte Coletivo	3.000,00	0,00	0,00	0%	0%
TOTAL PRIORIDADE AO TRANSPORTE COLETIVO		36.055.102,00	1.017.297,08	667.394,00	3%	2%

Fonte: Elaboração do MNBH com base no "Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Sintético - 3º quadrimestre"

Foram excluídas, na revisão para 2017, as subações referentes à Ação Implantação de Corredores de Transporte Rápido por Ônibus: Estação de Integração Pampulha; Implantação de Corredor Rápido de ônibus Pedro II; Implantação do Corredor Rápido de Ônibus Antônio Carlos e Pedro I; Implantação do Corredor Rápido de Ônibus Área Central; Implantação do Corredor Rápido de Ônibus Cristiano Machado; Estação de Integração São Gabriel. E, referentes à Ação Implantação de Novos Terminais Rodoviários, não estão mais presentes: Ações Sociais; Elaboração dos Estudos Técnicos; Reassentamentos / Indenizações / Demolições. Apesar da exclusão, apenas a subação Estação de Integração São Gabriel tinha orçamento previsto em 2016.

Salta aos olhos o percentual empenhado (610%) e o percentual pago (400%) sobre o orçado da subação *Implantação de Corredores de Transporte Rápido por Ônibus -*

Custeios Gerais. Até o segundo quadrimestre de 2017, esta subação (e o programa como um todo), não tinham recebido qualquer execução orçamentária e, em apenas 4 meses, no último quadrimestre, o valor empenhado e pago ultrapassaram a própria previsão orçamentária para todo o ano. O MNBH não tem conhecimento do início de obras relacionadas ao BRT na cidade¹⁵, o que torna tais pagamentos obscuros nessa análise.

A priorização do transporte coletivo é uma medida urgente para a cidade de Belo Horizonte, que tem visto, nos últimos anos, uma diminuição no número de passageiros de ônibus e um aumento do uso do transporte individual motorizado. As viagens feitas de automóvel particular passaram de 25,8% em 2002 para 36,5% em 2012, enquanto as viagens de transporte coletivo caíram de 43,7% para 23,6%¹⁶. No mesmo período, a razão de tempo entre as viagens no transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado aumentou de 1,88 para 2,31 vezes mais¹⁷.

A implantação do sistema BRT, maior destinatário do orçamento neste programa nos últimos, parece ter trazido alguma melhoria na velocidade operacional média do transporte coletivo, que, saindo de um movimento de diminuição anterior, aumentou de 15,2 km/h em 2013 para 15,9 km/h em 2014. Esse valor ainda é inferior aos 16,5 km/h de 2007, quando as medições iniciaram¹⁸. Contudo, ressalta-se que resultados semelhantes poderiam ter sido alcançados por políticas de incentivo ao transporte público coletivo mais baratas, como a implementação de faixas exclusivas e integração tarifária. Tais medidas, inclusive, alcançariam maior fração do sistema de transporte público, por não dependerem de obras de infraestrutura.

Acrescenta-se que o BRT teve um efeito reverso no sistema de transporte coletivo ao ensejar aumentos tarifários extraordinários, como foi o caso do aumento de abril de 2014¹⁹ e de julho de 2015²⁰. Ambos os aumentos tarifários consideraram

¹⁵ O MNBH esteve presente na reunião do Conselho Municipal de Política Urbana no dia 25/01/2018, quando a SUDECAP apresentou as principais obras realizadas em 2017 e previstas para 2018 e não houve menção a respeito do BRT.

¹⁶ 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>

¹⁷ Disponível em:

<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/ObservatorioMobilidade/Indicadores/Transporte%20Coletivo/Tempo%20m%C3%A9dio%20de%20viagem%20do%20TC%20em%20rela%C3%A7%C3%A3o%20ao%20individual%20moto>

¹⁸ Disponível em:

<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/ObservatorioMobilidade/Indicadores/Transporte%20Coletivo/VOPTC>

¹⁹ <https://diariodotransporte.com.br/2014/04/03/tarifas-de-onibus-sobem-em-belo-horizonte/>

²⁰

<http://onibusbrasil.com/blog/2015/06/19/brt-trouxe-prejuizos-e-houve-queda-de-passageiros-dizem-empresas/>

que o BRT impactou negativamente o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de prestação de serviços do transporte público coletivo, tornando-se necessário, para as empresas do sistema o aumento do valor das tarifas. O aumento do custo de uso do sistema de transporte coletivo é um dos fatores que leva à diminuição da demanda pelo ônibus e a migração para o sistema de transporte coletivo. Também tem sido vista uma redução sistemática dos horários de ônibus e da oferta de linhas²¹, justificadas pela redução da demanda do sistema.

Logo, as políticas de priorização do transporte coletivo não podem se valer apenas da implementação do sistema BRT, mas, especialmente, de formas de incentivo do uso do sistema, como um fundo tarifário que garanta a modicidade dos preços do serviço. Isso permitiria que medidas de priorização, como aumento de linhas, melhoria de qualidade, implementação de faixas exclusivas, possam ocorrer sem o efeito do aumento do preço das passagens. A migração poderia ser inversa: dos modos individuais para os modos coletivos, se a política de priorização fosse sistêmica.

Alguns indicadores colocados não têm subações no programa, o que chama a atenção para a sua exequibilidade, como é o caso dos táxis, abrigos, fiscalização eletrônica do cumprimento de horários e ônibus suplementares. Esse é um problema para avanços no transporte coletivo e para a transparência da administração pública.

A ação de Implantação de Corredores de Transporte Rápido por Ônibus mantém um total de orçamento semelhante ao do ano anterior, R\$36.933.215,00 orçados em 2016 e R\$36.046.102,00 orçados em 2017, mas eles foram distribuídos de forma diferente. Na análise do 1º quadrimestre de 2016, o Movimento Nossa BH chamou a atenção para os valores destinados para a subação “Implantação de Corredor Rápido de Ônibus Av. Amazonas”, que tinha o orçamento de R\$5,3 milhões em 2015 e foi diminuído para R\$700.000,00 em 2016. Agora, em 2017, há a previsão de R\$34.869.371,00 para tal subação, valor bem mais significativo para a realização de tal obra.

A subação “Elaboração de Projetos de Transportes para Corredores - BRT`s” também tem um orçamento mais significativo para 2017, R\$1 milhão, mais de trezentas vezes maior do que os R\$3 mil previstos em 2016. Parece ser uma redistribuição orçamentária que busca viabilizar a implementação da linha de BRT na Av. Amazonas.

²¹ Como um exemplo:

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

Finalmente, a subação “Projetar 80 Km de Intervenções Viárias para Priorização do Transporte Coletivo” vem sofrendo com um decréscimo de seu valor desde 2015, passando de R\$10,6 milhões orçados para R\$104 mil em 2016, para R\$ 3 mil em 2017. Com este valor, também torna-se improvável a efetividade da subação.

Sobre a política de mobilidade urbana coletiva da nova gestão e que não se encontra explicitada no orçamento público, deve-se mencionar que não ocorreram aumentos nas tarifas de ônibus em dezembro de 2017, data usual do reajuste tarifário. Isso, porque o prefeito Kalil optou por aguardar o resultado de uma “auditoria” do sistema de transporte público antes de efetivar alterações nas tarifas²². O prefeito também alterou elementos da troca da frota de ônibus (agora com ar condicionado e suspensão a ar²³) prevista em contrato para buscar algum aumento no conforto dos motoristas e passageiros. Contudo, o prefeito também tomou a medida criticável de retirada de agentes de bordos de 36 linhas²⁴, o que aumenta a lucratividade dos empresários de ônibus, tem gerado demissões e diminui a acessibilidade e segurança das viagens.

f. Programa: Transporte Seguro e Sustentável

O Programa Transporte Seguro e Sustentável é um Projeto Sustentador e conta com as seguintes determinações pelo PPAG:

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

Público Alvo: População que reside e circula em Belo Horizonte

Indicadores:

- 2.280 vagas em estacionamentos subterrâneos implantados na área central, através de concessão à iniciativa privada, até 2017

²² Para uma análise crítica da proposta de auditoria do prefeito Kalil, ver: <https://www.tarifometrobh.com.br/>

²³ Ver, por exemplo:

<http://blogs.uai.com.br/faixaexclusiva/novos-onibus-de-bh-serao-entregues-nas-proximas-semanas/>

²⁴ Ver, por exemplo:

<http://www.otempo.com.br/cidades/belo-horizonte-terá-36-linhas-de-ônibus-sem-cobradores-1.15833>

- Intervenções nos eixos do Projeto Mobicentro na área central implantadas (Eixo Boulevard Arrudas; Eixo Afonso Pena; Eixo Amazonas; Eixo BRT Área Central; Eixo Hospitais)
- Número de mortes no trânsito reduzidas de 9,10 (em 2011) para menos de 7,61 mortes por 100.000 habitantes até 2016
- Ampliação das rotas cicloviárias, passando de 43,40 Km (Ref. 2012) para 200 Km até 2016

Unidade Gestora: BHTrans

Fonte: Elaborado por MNBH com base na Lei nº11.105/2016 (Revisão PPAG 2017)

O Programa Transporte Seguro e Sustentável, apesar de sua importância para a mobilidade urbana ativa e de baixas emissões, é o programa com menor destinação orçamentária: representa 1,13% do total orçado para a Área de Resultado Cidade com Mobilidade. Em 2017 tem orçado o valor de R\$8.150.306,00, apenas 45% do previsto em 2016 (R\$17.892.000).

O valor pago ao final do ano de 2017 é praticamente o mesmo do segundo quadrimestre, o que é quase insignificante: apenas 5% do orçado para o Programa em análise, o que equivale a R\$R\$ 421.718,61. Se comparado com o valor total orçado para a Área de Resultado Cidade com Mobilidade, a execução deste programa equivale a 0,059%. Se comparado com o total executado na Área de Resultado Cidade com Mobilidade, o valor continua irrisório: 0,148%.

Foram excluídas as subações: Implantação de bicicletários/paraciclos; Programa de Segurança para motociclistas; Implantação de Sistema de aluguel de bicicletas; Implantação de Estacionamentos Subterrâneos; Realização de Campanhas Educativas para Mobilidade Urbana por Bicicletas; Melhorias de Vias para a Circulação de Pedestres e Ciclistas.

Dentre as subações excluídas, apenas a “Realização de Campanhas Educativas para Mobilidade Urbana por Bicicletas” tinha valor orçado em 2016, R\$70.000,00 e sua exclusão é uma perda para a sociedade, em especial por ter sido uma demanda popular que ganhou espaço no orçamento público. O Movimento Nossa BH e a BH em Ciclo - Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte - conseguiram aprovar emendas para a realização de quatro campanhas educativas em 2015, 2016 e 2017 com foco na mobilidade por bicicletas²⁵. A exclusão dessa subação, então, quebra os procedimentos de participação popular, pelo qual a emenda popular foi aprovada e deveria ser executada.

²⁵ <http://bhemciclo.org/campanhas-educativas-envolvendo-a-bicicleta-ja-tem-recursos-previstos/>

Abaixo está a tabela de execução orçamentária para o Programa em análise.

Tabela 08: Execução orçamentária por ação e subação do Programa Transporte Seguro e Sustentável (R\$)

Programa: Transporte Seguro e Sustentável - Execução Orçamentária 3º quadrimestre de 2017						
Ação	Subação	Orçado	Empenhado	Pago	Empenhado /Orçado	Pago/Orçado
Transporte Seguro e Sustentável	Implantação do Projeto Pedala BH	3.000,00	0,00	0,00	0%	0%
	Implantação do Projeto Mobicentro	8.147.306,00	2.339.127,69	421.718,61	29%	5%
TOTAL TRANSPORTE SEGURO E SUSTENTÁVEL		8.150.306,00	2.339.127,69	421.718,61	29%	5%

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

A mobilidade urbana sustentável também é uma demanda urgente da cidade e, conforme a Política Nacional da Mobilidade Urbana, as cidades precisam de priorizar a mobilidade ativa (bicicleta, skate, patinete e o andar a pé) sobre os motorizados, inclusive sobre os coletivos. Os horizontes 2020 do PlanMob estabeleciam como objetivo, que até 2020, as bicicletas representariam 6% do total de viagens feitas na cidade. Após a revisão técnica do PlanMob-BH, essa meta foi prorrogada para 2030 e para 2020 ficou-se com a meta de 4% do total de viagens sendo feitas em bicicleta. Contudo, Belo Horizonte apenas conta com 0,4% das viagens por bicicleta, conforme a Pesquisa Origem/Destino de 2012.

O Programa Transporte Seguro e Sustentável tem importância, então, para a realização de investimentos que permitam a conformação de uma cidade que incentive o uso de modos ativos, restrinja os individuais motorizados e dê segurança para a realização de deslocamentos a pé, de bicicleta, skate, patinete e outros modos ativos.

O Plano de Metas do governo Kalil não faz menção a modos de transporte ativos e no seu Plano de Governo, ele propôs “integrar sistemas de transporte sustentáveis (não motorizados) aos sistemas convencionais, ampliar áreas destinadas à circulação de pedestres” e “criar um Fundo Municipal para Mobilidade Urbana Sustentável com fontes múltiplas (arrecadação com multas, outorga onerosa, ISS das Transportadoras) para melhorias no transporte coletivo e transportes ativos”. No que diz respeito à segurança, o Plano de Metas estabelece a redução da “taxa de mortalidade por acidente de trânsito de 5,99 por 100 mil habitantes (2015) para 4,97 (2020)”, embora no Programa de Governo Kalil tenha se comprometido a ir em

busca de zerar esse número. Essas propostas precisarão ganharem algum espaço e orçamento no PPAG 2018-2021, mas a execução, no que diz respeito às ações e subações já existentes, está muito aquém do necessário.

Das demais ações excluídas, aponta-se a necessidade da *Implantação de bicicletários/paraciclos* e da *Melhorias de Vias para a Circulação de Pedestres e Ciclistas*. A implantação de paraciclos na cidade de Belo Horizonte, em 2016, se deu por doação de iniciativa privada e não suprimiu a demanda por lugares seguros e adequados para estacionar as bicicletas, especialmente em terminais e estações de transporte coletivo, facilitando e promovendo a integração modal. Quanto à subação *Melhorias de Vias para a Circulação de Pedestres e Ciclistas* não houve execução de seus valores em 2014 (R\$ 2.504.000,00) e em 2015 e 2016 não houve valor orçado para a subação. A ausência de investimentos nessa área dificulta a segurança dos pedestres e ciclistas bem como a construção de uma cidade mais acessível para as pessoas.

O *Programa de Segurança para Motociclistas* não teve execução e em 2016 não teve previsão orçamentária. Se fosse implementado, poderia contribuir para a redução de mortes no trânsito com a visão de nenhuma morte no trânsito.

Por sua vez a subação *Implantação de Estacionamentos Subterrâneos* também não teve execução e em 2016 não teve previsão orçamentária. Sobre essa ação, é importante frisar que a realização de 2.280 vagas em estacionamentos subterrâneos na área central parece mais incentivar o transporte individual motorizado do que criar restrições para ele, indo contra a ideia de sustentabilidade na cidade.

Quanto à subação *Implantação do Projeto Pedala BH*, houve um movimento diferente: ela não tinha orçamento em 2016 e passa a ter R\$3.000,00 previstos em 2017. É um orçamento muito baixo para a necessidade do projeto, em especial tendo em vista o indicador de aumentar as rotas cicloviárias de 43,4 km para 200 km. Ainda, a meta do PlanMob, para 2020, é que o valor chegue a 380 km.

No que diz respeito à locomoção por bicicleta, durante o ano de 2017, a BH em Ciclo em conjunto com a BHTrans, Sudicap, Secretaria de Planejamento Urbano, Secretaria de Meio Ambiente, Serttel, representantes da Câmara Municipal e diversas pessoas interessadas elaboraram o PlanBici²⁶. O Plano foi estruturado em seis eixos: Infraestrutura e circulação; Integração modal e bicicletas compartilhadas; Comunicação, educação e mobilização; Governança, transparência e produção de dados; Legislação; e Financiamento. O prefeito da cidade, Kalil, se comprometeu a executar o plano elaborado para a melhoria da mobilidade por

²⁶ <https://bhemciclo.org/apresentado-planbici-2020/>

bicicleta na cidade. Espera-se, então, que ele seja devidamente inserido nas previsões do PPAG 2018-2021 e executado em sua integralidade ao longo da gestão.

Finalmente, o *Programa Mobicentro* teve uma redução orçamentária significativa, de R\$17 milhões em 2016 para R\$8 milhões em 2017. Mesmo com valor reduzido, sua execução foi pequena, tendo sido pagos 5% do valor orçado. É uma subação importante para incentivar e melhorar o andar a pé no centro da cidade e coloca em questão a necessidade de subações semelhantes em outras regionais da cidade.

A diminuição do Programa Transporte Seguro e Sustentável, tanto no número de ações e subações, quanto no seu valor orçado é preocupante para a necessidade de promoção de uma cidade menos poluída e em que os fluxos de pessoas possam se dar de forma tranquila e ativa. Esperaria-se, pelo baixo custo do Programa e de tanta necessidade, que ele tivesse prioridade na execução, mas não é o que se percebe pelas contas prestadas pela Prefeitura.

5. Conclusão

Ao longo dos quadrimestres de 2017, a execução orçamentária seguiu um mesmo padrão, deixando a desejar quanto a promessas de campanha do Kalil, conforme se mostrou em relação ao seu Plano de Governo, e de seu Plano de Metas. Apenas 40% do total orçado para a Área de Resultado Cidade com Mobilidade foram pagos, o que demonstra um ritmo lento de execução dos programas previstos, vários deles que já estavam em andamento na gestão anterior.

Assim como nos quadrimestres anteriores de 2017, a distribuição dos gastos se deu de forma bastante concentrada e conservadora, tendo maior força nas ações e subações de gerenciamento, manutenção e gestão, como no Programa Gestão da Mobilidade Urbana, com maior gasto proporcional (50%) e absoluto (R\$130.110.298,80). O Programa Corta Caminho, em segundo lugar de gastos, também, proporcional (32%) e absoluto (R\$51.812.026,68) indica uma adesão às obras rodoviaristas. Em terceiro lugar, está o programa Gestão do Sistema Viário Municipal, com 26% pagos (R\$ 14.762.439,33). Quando comparados com a execução quase inexistente dos programas Prioridade ao Transporte Coletivo, Expansão do Metrô e Transporte Seguro e Sustentável, demonstra-se uma falta de ação e priorização para a viabilização de uma cidade que incentiva a mobilidade ativa, a acessibilidade, a segurança e o transporte coletivo, abrindo espaços para a circulação de automóveis individuais.

É importante frisar que a priorização de programas voltados para a sustentabilidade, para a mobilidade ativa e coletiva, são essenciais para o alcance das metas propostas pelo PlanMob e pelo Plano Estratégico 2030. E, mais do que isso, são demandas urgentes da mobilidade na cidade de Belo Horizonte, que tem sofrido com o excesso de carros, aumento da poluição, precarização do transporte coletivo e falta de medidas de transformação profunda para a circulação segura e ativa.