

## Execução orçamentária PBH - 2º quadrimestre 2018 - Mobilidade Urbana

Belo Horizonte  
Outubro/2018

## 1. Introdução

Neste relatório, o Movimento Nossa BH (MNBH) segue com sua proposta de sistematização e análise do orçamento público municipal, no caso, com o acompanhamento da prestação de contas da Prefeitura de Belo Horizonte na Área de Resultado Mobilidade Urbana. Essa análise faz parte das ações do Movimento Nossa BH nos seus 10 anos de atividade e foi facilitada com a realização do projeto MobCidades: Mobilidade, Orçamento e Direitos<sup>1</sup>. A cada quatro meses, o Executivo Municipal realiza uma prestação de contas em audiência pública na Câmara Municipal de Belo Horizonte, a fim de demonstrar os valores aplicados nos diversos programas, ações e subações estabelecidas pela legislação orçamentária daquela gestão. Neste documento, analisam-se as contas do 2º quadrimestre de 2018 (janeiro a agosto de 2018).

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

O ano de 2018 é o primeiro de vigência do Plano Plurianual de Ação Governamental elaborado na atual gestão da prefeitura de Belo Horizonte (Lei nº 11.098 de 29 de dezembro de 2017 - PPAG - 2018-2021<sup>2</sup>). No caso em tela, utilizam-se as informações contidas no planejamento plurianual, como forma de abordar os objetivos e recursos previstos para o quadriênio. Para se verificar a execução de curto prazo das metas traçadas pela administração pública, utilizam-se as informações divulgadas na prestação de contas da Prefeitura de Belo Horizonte, em seu Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Analítico - 2º quadrimestre 2018<sup>3</sup>.

---

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

<sup>2</sup> O PPAG 2018-2021 está disponível em: <https://bit.ly/2MAAFKs>

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

## 2. Quadro Geral

O ano de 2018 é o primeiro ano do Plano Plurianual de Ação Governamental de 2018-2021 (Lei nº 10.690/2013), elaborado na gestão do prefeito Alexandre Kalil (PHS). Então, este é o primeiro ano de execução orçamentária com o planejamento de médio prazo elaborado pela gestão atual, de forma que nele ficam evidenciadas as prioridades políticas do atual mandato. Ao longo de 2017, ocorreu o processo de elaboração do PPAG 2018-2021 pela nova gestão, de forma que foi possível a incidência do projeto MobCidades nas instâncias de participação popular no sentido de buscar uma mobilidade urbana mais inclusiva, acessível, coletiva e ativa<sup>4</sup>.

Para o ano de 2018, foram **orçados R\$12.289.209.264,00** (doze bilhões, duzentos e oitenta e nove milhões, duzentos e nove mil e duzentos e sessenta e quatro reais). Destes, no segundo quadrimestre, foram **empenhados R\$7.315.477.968,06** (sete bilhões, trezentos e quinze milhões, quatrocentos e setenta e sete mil, novecentos e sessenta e oito reais e seis centavos) e **pagos um total de R\$5.564.794.992,40** (cinco bilhões, cento e seis milhões, trezentos e sessenta mil, oitocentos e treze reais e vinte e cinco centavos). Assim, o **valor empenhado até agosto de 2018 equivale a 58,36%** e o valor **pago equivale a 44,39%**. Se comparados com o primeiro quadrimestre do mesmo ano (até abril) houve um aumento no ritmo de pagamentos, uma vez que naquela data o pagamento equivalia a 17,14% do total orçado. No caso do valor empenhado, o ritmo não aumentou, já que em abril o percentual empenhado era de 33,23% sobre o orçado. É possível interpretar, então, que houve o cumprimento do empenhado e não executado no primeiro quadrimestre e um avanço geral nos gastos. Mesmo assim, se o ritmo de pagamentos se manter, o orçamento não será executado em sua totalidade até o final de 2018, uma vez que já se passaram dois terços do ano nessa prestação de contas e menos da metade do orçamento foi pago.

Na tabela abaixo estão sistematizados os valores orçados, empenhados e pagos para cada Área de Resultado no segundo quadrimestre de 2018:

---

<sup>4</sup> Para saber mais sobre o processo de incidência no PPAG 2018-2021 e as avaliações feitas pelo Nossa BH, acesse: <https://bit.ly/2yliTYN>

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

Valores Orçados, Empenhados e Pagos por Área de Resultado - 2º quadrimestre de 2018					
Área de Resultado	Orçado	Empenhado	Pago	Empenhado/Orçado	Pago/Orçado
Saúde	4.023.477.873,00	2.717.686.432,48	1.944.089.815,17	67,55%	48,32%
Educação	1.825.287.503,00	1.186.272.470,92	1.017.101.185,87	64,99%	55,72%
Proteção Social, Segurança Alimentar e Esportes	405.836.349,00	223.724.427,78	176.858.840,32	55,13%	43,58%
Segurança	170.209.636,00	109.383.519,48	94.867.256,20	64,26%	55,74%
Cultura	85.211.466,00	38.708.681,95	32.144.392,36	45,43%	37,72%
Desenvolvimento Econômico e Turismo	66.508.448,00	25.493.431,37	21.787.145,19	38,33%	32,76%
Mobilidade Urbana	914.838.905,00	346.774.282,47	202.205.817,95	37,91%	22,10%
Sustentabilidade Ambiental	1.296.787.017,00	431.224.864,04	301.371.522,90	33,25%	23,24%
Habitação, Urbanização, Regulação e Ambiente Urbano	699.342.360,00	312.735.909,52	225.099.274,73	44,72%	32,19%
Atendimento ao Cidadão e Melhoria da Gestão Pública	871.340.506,00	574.025.224,84	443.156.180,62	65,88%	50,86%
Eixo Administração Geral	2.176.876.596,00	1.349.448.723,21	1.106.113.561,09	61,99%	50,81%
<b>TOTAL</b>	<b>12.535.716.659,00</b>	<b>7.315.477.968,06</b>	<b>5.564.794.992,40</b>	<b>58,36%</b>	<b>44,39%</b>

Fonte: Elaboração do NBH com base no "Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Analítico - 2º quadrimestre 2018"

Assim como no PPAG anterior (2014-2017), a Área de Resultado relativa à mobilidade urbana conta com o **5º maior orçamento previsto**. Contudo, quando se analisa a porcentagem de valor pago sobre orçado, a Área de Resultado Mobilidade Urbana figura em **último lugar, com 22,10%** de seu valor orçado tendo sido pago (R\$ 202.205.817,95). Essa posição foi um piora relativa ao ano anterior, no qual a área de resultado também sofreu uma queda significativa de posição quando observada sua posição (de 5º lugar caía para 10º), mas ainda não figurava como a pior porcentagem paga. No primeiro quadrimestre, quando observado o valor empenhado, a área de resultado de Mobilidade Urbana encontrava-se em 7º lugar. Agora, no segundo quadrimestre, ela vai para o penúltimo lugar de percentual empenhado, no caso, 10º lugar. Houve, então, uma perda de posição da mobilidade urbana no ritmo de gastos do orçamento.

No que diz respeito aos valores orçados para o ano de 2018, é possível visualizar comparativamente, no gráfico a seguir, os valores destinados para cada Área de Resultado. **A Mobilidade Urbana diz respeito a 7,44% do total do orçamento municipal**, esse valor corresponde a um ligeiro aumento em relação ao ano de 2017, cuja AR Cidade com Mobilidade correspondia a 6,22% do total do orçamento.

**Gráfico 01:** Valor orçado por Área de Resultado (ano 2018 - R\$)



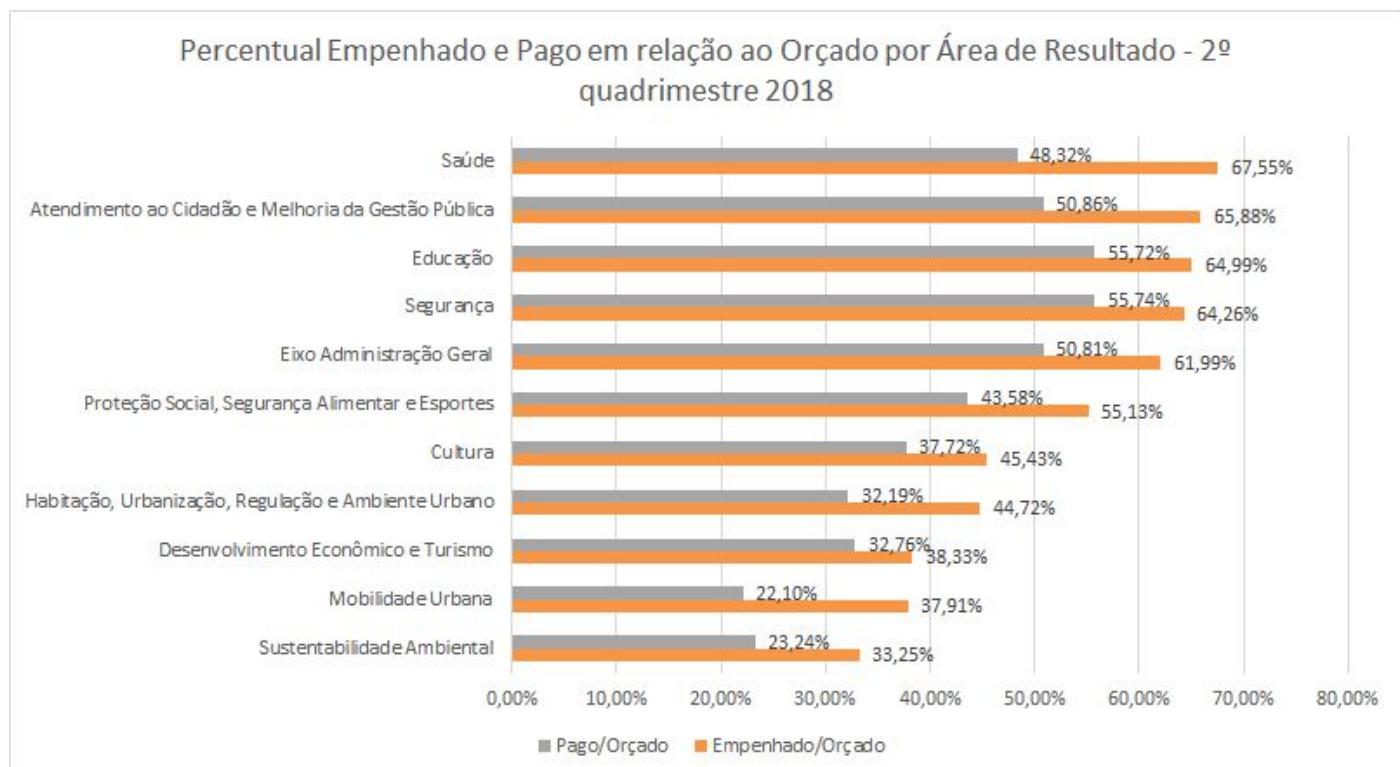
Fonte: Elaboração do NBH com base no “Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Analítico - 1º quadrimestre 2018”

No que diz respeito às médias dos valores empenhados e pagos por Área de Resultado, tem-se que a média empenhada é de 52,68% e a média paga é de 41,19%. Assim, a **Mobilidade Urbana figura abaixo da média** em ambos aspectos, com valores, respectivamente, de 37,91% e 22,10%. A execução abaixo da média no âmbito da mobilidade urbana também se deu nos três quadrimestres do ano anterior e no 1º quadrimestre de 2018.

Nos relatórios anteriores, foi pontuada a necessidade de maior eficiência na realização do planejamento municipal em mobilidade urbana. Tal diagnóstico continua pertinente para o 2º quadrimestre de 2018, uma vez que a mobilidade urbana teve execução muito inferior a um ritmo que levaria ao pagamento completo de suas ações previstas até o final do ano.

No gráfico abaixo é possível comparar os percentuais empenhados e pagos de cada Área de Resultado, verificando-se que os maiores percentuais pagos correspondem a: Educação; Segurança; Eixo Administração; Geral Atendimento ao Cidadão e Melhoria da Gestão Pública Saúde.

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



Fonte: Elaboração do NBH com base no “Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Analítico - 2º quadrimestre 2018”

Assim, coloca-se, de forma sumária, as seguintes características para o 1º quadrimestre de 2018: a Mobilidade Urbana teve execução inferior à média; apesar de figurar em 5º lugar na ordem de destinação orçamentária, sua execução em termos de valores efetivamente pagos é a 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 calma<sup>5</sup>.

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

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

Para o ano de 2018, a Área de Resultado Mobilidade Urbana tem cinco Programas, quais sejam:

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

Comparado com o PPAG 2014-2017, foram mantidos os programas de gestão - da Mobilidade Urbana e do Sistema Viário Municipal, sendo que a expansão do metrô, que antes era um programa em separado, agora está incluída no segundo. Também estão inseridos nesse programa as obras que antes estavam no programa Implantação do Corta Caminho. Por fim, três temas relativos à mobilidade urbana permaneceram no planejamento de médio prazo, mas com nomes diferentes: o

---

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

transporte coletivo, a modernização da gestão da mobilidade e a segurança, inclusão e sustentabilidade. Em linhas gerais, percebe-se uma aproximação entre o PPAG 2014-2017 e o PPAG 2018-2021, sem mudanças profundas.

Segue a tabela com informações a respeito dos valores orçados, empenhados e pagos até o 2º quadrimestre de 2018, de cada Programa da Área de Resultado Mobilidade Urbana:

**Tabela 02:** Valores orçados, empenhados e pagos por Programa da Área de Resultado Mobilidade Urbana (R\$) - jan/ago 2018

Área de Resultado: Mobilidade Urbana - 2º quadrimestre 2018					
Programa	Orçado	Empenhado	Pago	Empenhad o/Orçado	Pago/ Orçado
BH Inclusiva, Segura e Cidadã	12.518.919,00	1.391.994,16	-	11,12%	0,00%
Gestão da Mobilidade Urbana	251.302.802,00	178.674.821,24	134.851.610,03	71,10%	53,66%
Gestão do Sistema Viário Municipal	617.526.985,00	153.932.987,07	59.991.598,04	24,93%	9,71%
Mobilidade: Atendimento, Operação, Fiscalização e Modernização Tecnológica	31.836.199,00	12.774.480,00	7.362.609,88	40,13%	23,13%
Qualidade no Transporte Coletivo: um direito de todos	1.654.000,00	-	-	0,00%	0,00%
Total	914.838.905,00	346.774.282,47	202.205.817,95	37,91%	22,10%

Fonte: Elaboração do NBH com base no "Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Analítico - 2º quadrimestre 2018"

O Programa com **maior valor orçado** foi o Gestão do Sistema Viário Municipal, seguido da Gestão da Mobilidade Urbana, Mobilidade: Atendimento, Operação, Fiscalização e Modernização Tecnológica, BH Inclusiva, Segura e Cidadã e, finalmente, da Qualidade no Transporte Coletivo: um direito de todos.

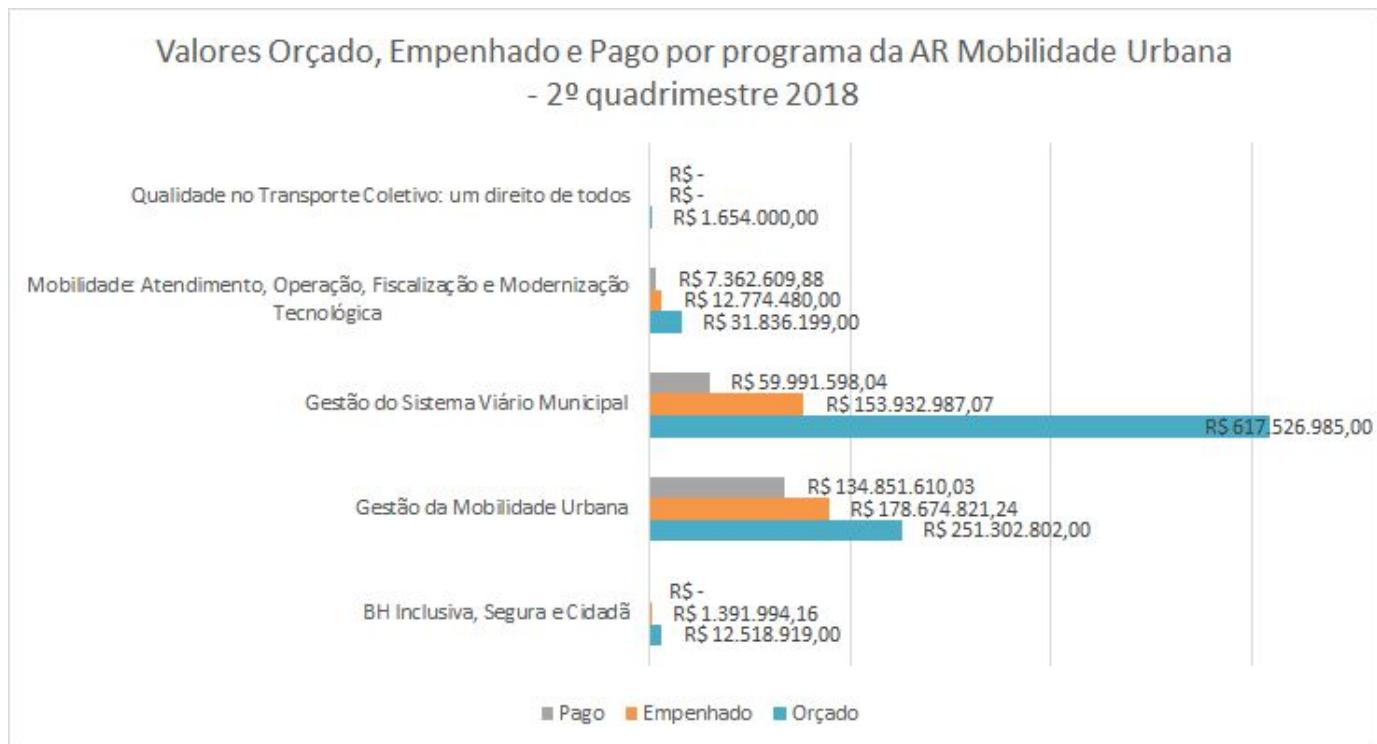
A partir da tabela acima e dos gráficos abaixo, situa-se com **maior valor pago** o programa Gestão da Mobilidade Urbana, com 53,66% (R\$134.851.610,03). Em termos tanto nominais quanto percentuais, este programa teve uma execução muito superior aos demais. O programa que figura em **segundo lugar em termos nominais**, a Gestão do Sistema Viário Municipal, teve R\$ 59.991.598,04 pagos. E o

**segundo mais executado percentualmente**, Mobilidade: Atendimento, Operação, Fiscalização e Modernização Tecnológica, obteve 23,13% de seu valor pago. Os programas BH Inclusiva, Segura e Cidadã e Qualidade no Transporte Coletivo: um direito de todos **não tiveram qualquer execução**.

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

A seguir, estão sistematizados gráficos de valores nominais e percentuais da execução neste 2º quadrimestre de 2018.

**Gráfico 03:** Valores orçados, empenhados e pagos por Programa da Área de Resultado Mobilidade Urbana (R\$) - jan/ago 2018

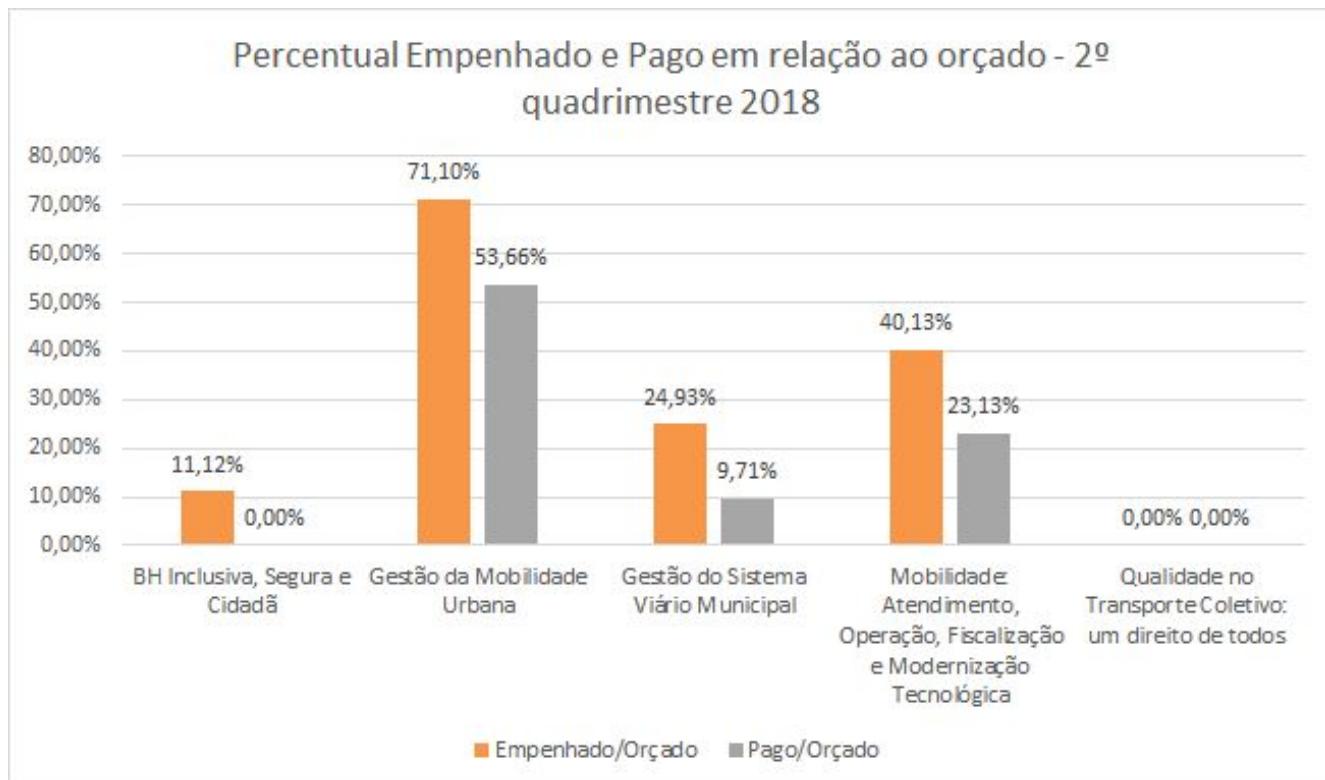


Fonte: Elaboração do NBH com base no “Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Analítico - 2º quadrimestre 2018”

A partir dos dados sistematizados é possível perceber que o programa com maior peso nos valores pagos foi a Gestão da Mobilidade Urbana, uma vez que seu valor corresponde a **66,69% do total pago** na Área de Resultado. O programa Gestão do Sistema Viário Municipal corresponde a **29,66% do total pago** e o programa Mobilidade: Atendimento, Operação, Fiscalização e Modernização Tecnológica corresponde a **3,64%**. Houve um aumento proporcional maior no peso do

programa Gestão do Sistema Viário Municipal na passagem do 1º para o 2º quadrimestre, uma vez que até abril este programa correspondia a 16,10%. Houve, também, um ligeiro aumento do programa Mobilidade: Atendimento, Operação, Fiscalização e Modernização Tecnológica, que no 1º quadrimestre, correspondia a apenas 2,61%. Houve uma diminuição no peso proporcional do programa Gestão da Mobilidade Urbana sobre o total pago na AR, em abril ela correspondia a 81,28% do total.

**Gráfico 04:** Percentual de valores pagos e empenhados em relação aos orçados por Programa da Área de Resultado Cidade com Mobilidade - jan/ago 2018



Fonte: Elaboração do NBH com base no “Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Analítico - 2º quadrimestre 2018”

Observando-se os valores empenhados, é importante salientar que houve o **empenho de 11,12% (R\$ 1.391.994,16)** do valor orçado no programa **BH Inclusiva Segura e Cidadã**, o que pode vir a romper com a inércia de não execução deste programa. A destinação do empenho será analisada em seção posterior, mas chama a atenção para que, no último quadrimestre do ano, se veja alguma execução neste importante programa.

A partir dos dados sistematizados, os programas de gestão têm maior peso na execução deste 2º quadrimestre, em especial o programa de titularidade da BHTrans, Gestão da Mobilidade Urbana. Mesmo que neste programa existam

alguns itens e subitens elaborados pelo Nossa BH e integrantes do projeto MobCidades, já é possível adiantar aqui que não são eles os executados no programa, como será melhor destrinchado a seguir. Até aqui, é importante chamar a atenção para a ausência de execução dos programas especializados nos temas do transporte ativo (a pé e por bicicletas) e do transporte coletivo, quais sejam o BH Inclusiva, Segura e Cidadã e o Qualidade no Transporte Coletivo: um direito de todos.

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

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

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

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

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

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

**Unidade Gestora:** BHTrans

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

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

Como mencionado anteriormente, este programa teve a maior execução orçamentária, tendo 53,66% do seu valor orçado sido pago, o que equivale a R\$

134.851.610,03. Na tabela abaixo, estão distribuídos os valores empenhados e pagos conforme os itens e subitens<sup>6</sup> do programa em análise.

---

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

**Tabela 03:** Execução orçamentária por item e subitem do Programa Gestão da Mobilidade Urbana - jan/ago 2018

Programa: Gestão da Mobilidade Urbana - Execução orçamentária 2º quadrimestre 2018						
Projeto/atividade	Subitem projeto/atividade	Orçado	Empenhado	Pago	Empenha do/Orçado	Pago/Orçado
Gerenciamento da Mobilidade Urbana Municipal	Auxílio para deslocamento das pessoas com deficiência visual ou mobilidade reduzida nas estações de integração MOVE	R\$ 576.000,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%
	Gerenciamento do Trânsito Municipal e Transporte Urbano	R\$ 48.605.720,00	R\$ 36.142.008,66	R\$ 25.565.619,75	74,36%	70,74%
	Implantação de sinais de pedestre com sonorização, para garantia da acessibilidade às pessoas com deficiência visual e mobilidade reduzida	R\$ 500.000,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%
	Manutenção das Estações do BRT/Move	R\$ 18.348.257,00	R\$ 12.694.189,29	R\$ 9.571.497,97	69,18%	75,40%
Gestão da Política de Transporte Urbano e Trânsito	Gestão da Política de Transporte Urbano e Trânsito	R\$ 42.537.366,00	R\$ 24.945.165,04	R\$ 18.016.907,85	58,64%	72,23%
	Operação, Manutenção e Administração	R\$ 140.735.459,00	R\$ 104.893.458,25	R\$ 81.697.584,46	74,53%	77,89%
Total Programa		251.302.802,00	178.674.821,24	134.851.610,03	71,10%	75,47%

Fonte: Elaboração do NBH com base no "Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Analítico - 2º quadrimestre 2018"

Como se vê, o subitem de maior execução foi *Operação, Manutenção e Administração*, referente à ação Gestão da Política de Transporte Urbano e Trânsito (R\$ 81.697.584,46 ou 77,89% do seu valor orçado). Esse subitem também foi o mais executado no ano de 2017 e no 1º quadrimestre de 2018 dentro deste programa. Em termos absolutos, o subitem *Gerenciamento do Trânsito Municipal e Transporte Urbano* teve o segundo valor mais alto de pagamento, R\$ 25.565.619,75, o que corresponde a 70,74% do seu valor orçado. Em termos relativos, o *Manutenção das Estações do BRT/Move* foi o segundo percentual mais elevado de pagamento (75,40%), mas em termos absolutos os R\$ 9.571.497,97 pagos ficam em quarto lugar de execução. Alternando posições com este, está o subitem *Gestão da Política de Transporte Urbano e Trânsito*, com R\$ 18.016.907,85, o que equivale a 72,23% do seu valor orçado.

Por mais que o subitem *Operação, Manutenção e Administração* tenha o peso mais significativo no Programa, percebe-se que os demais subitens executados dizem respeito a formas de gerenciamento e gestão e a própria manutenção do sistema já existente. Mesmo com as variações pontuadas, a execução desses itens e subitens têm uma margem percentual de pagamento próxima, todas girando entre 70-78% do orçado. Porém, os dois subitens que buscam trazer novidades e avanços para a política de mobilidade urbana na cidade, quais sejam o *Auxílio para deslocamento das pessoas com deficiência visual ou mobilidade reduzida nas estações de integração MOVE* e o *Implantação de sinais de pedestre com sonorização, para garantia da acessibilidade às pessoas com deficiência visual e mobilidade reduzida* são os únicos no programa que não obtiveram qualquer valor empenhado ou pago.

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

---

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

[https://prefeitura.pbh.gov.br/index.php/noticias/bhtrans-implanta-tecnologia-de-avisos-sonoros-em-semaforos](https://prefeitura.pbh.gov.br/index.php/noticias/bhtrans-implanta-tecnologia-de-avisos-sonoros-em-semáforos)

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

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

No PPAG anterior, este programa não continha indicadores, o que era um dificultador para a apreensão de seus resultados. Agora, no PPAG vigente (2018-2021), o indicador definido pela unidade gestora parece pouco adequado ao caráter e objetivo do programa em análise: este é um programa abrangente e trata de diversos modos de transporte e o Índice de Desempenho Operacional (IDO) diz respeito ao transporte coletivo apenas. Segundo o Observatório da Mobilidade de Belo Horizonte (ObsMob), o IDO agrupa outros indicadores do transporte coletivo, dentre eles: Índice de Cumprimento da Programação das Viagens; Índice de Conforto de Viagens; Índice de Pontualidade de Viagens. De todo modo, pontua-se que o IDO passou por uma queda entre os anos de 2012 e 2015, saindo de 76,8 para 65,5 e, apenas em 2016, subiu para 72,63.

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

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

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

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

**Indicadores:** Não há.

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

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

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

Este é o programa com maior previsão orçamentária na Área de Resultado Mobilidade Urbana. Sua execução, contudo, é baixa, chegando apenas a 1,69% do seu valor orçado tendo sido pago. Veja os valores executados na tabela abaixo.

**Tabela 04:** Execução orçamentária por item e subitem do Programa Gestão do Sistema Viário Municipal (R\$)

Programa: Gestão do Sistema Viário Municipal - Execução orçamentária 2º quadrimestre 2018						
Projeto/atividade	Subitem projeto/atividade	Orçado	Empenhado	Pago	Empenhado/Orçado	Pago/Orçado
Expansão do Metrô	Expansão do Metrô - Obra	R\$ 200.200.000,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%
Implantação e Reconstrução de Vias Públicas	Elaboração de Projetos	R\$ 16.785.187,00	R\$ 3.654.683,14	R\$ 1.919.705,41	21,77%	11,44 %
	Serviço de Implantação, Pavimentação, Requalificação e Manutenção de Vias Públicas	R\$ 76.739.543,00	R\$ 93.509.344,94	R\$ 41.383.022,82	121,85%	53,93 %
Melhorias Urbanas em Assentamentos de Interesse Social	Outras Intervenções em Assentamentos Precários	R\$ 64.471,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%
Obras Estruturantes do Sistema Viário	Construção de Unidades Habitacionais - Anel Rodoviário	R\$ 4.423.970,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%
	Ações Sociais	R\$ 2.010.076,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%
	Boulevard III	R\$ 122.704,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%

	Construção de Unidades Habitacionais - Anel Rodoviário	R\$ 4.546.830,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%
	Obras Diversas do Sistema Viário	R\$ 162.590.107,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%
	Obras do Complexo da Lagoinha	R\$ 79.578.166,00	R\$ 16.039.974,13	R\$ 3.214.472,74	20,16%	4,04%
	Revitalização do Anel Rodoviário - Intervenções em Assentamentos Precários	R\$ 4.897.737,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%
	Via 710	R\$ 64.669.620,00	R\$ 38.750.147,23	R\$ 12.651.763,44	59,92%	19,56 %
	Via 710 - Reassentamento /Indenizações	R\$ 898.574,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%
Total Programa		R\$ 617.526.985,00	R\$ 151.954.149,44	R\$ 59.168.964,41	24,61%	9,58%

Fonte: Elaboração do NBH com base no "Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Analítico - 2º quadrimestre 2018"

O projeto/atividade *Implantação e Reconstrução de Vias Públicas* é dividido em dois subitens e é o que tem maior execução orçamentária. É o *Serviço de Implantação, Pavimentação, Requalificação e Manutenção de Vias Públicas* que dá maior peso a esse projeto/atividade, com R\$41.383.022,82 pagos, equivalente a 53,93% do seu valor orçado. Chama a atenção o valor que já está **empenhado** neste subitem, chegando, já no 2º quadrimestre de 2018, a **121,85%**. A *Elaboração de Projetos* tem um peso nominal menor no valor orçado e teve R\$1.919.705,41 pagos (11,44% do seu orçamento) - um aumento significativo ao visto no 1º quadrimestre, quando o percentual pago equivalia a 1,47% do total orçado. O grande peso das obras em vias públicas no orçamento leva à necessidade de maior discriminação dos seus componentes, uma vez que devem trazer uma gama diversa de intervenções na cidade, que não são apreendidas nos objetivos do programa.

Algumas obras do Programa Corta Caminho, do PPAG 2014-2017, foram inseridas neste Programa, quais sejam a construção da Via 710 e do Boulevard III. Por sua vez, as obras de ampliação do Complexo Lagoinha foram inseridas no Plano de Metas do Governo Kalil, sendo, então, uma das prioridades do governo municipal.

Esses subitens, que vêm desde o governo anterior, são dotados de uma característica rodoviarista, que tem como visão de solução do transporte na cidade a maior fluidez para carros, levando à ampliação de avenidas e construção de viadutos. A execução dessas obras está em ritmo lento, mas sempre são levantadas pelos gestores como ações em andamento e priorizadas na prefeitura.

O subitem *Obras do Complexo da Lagoinha* teve R\$ 3.214.472,74 pagos, o que equivale a 4,04% do seu orçamento (era 0,29% no 1º quadrimestre). O valor empenhado é significativamente maior, 20,16%, mas este é o mesmo valor que estava empenhado no 1º quadrimestre. O empenho indica que atividades estão em andamento, mas ainda em ritmo lento de efetivação.

Algo semelhante ocorre com a *Via 710*, agora com montantes um pouco mais expressivos: R\$ 12.651.763,44 (19,56%) foram pagos e 59,92% do seu valor foi empenhado - no 1º quadrimestre, 4,55% do valor foi pago e 58,96% foi empenhado. Os reassentamentos e indenizações dessa obra não trazem movimentação orçamentária, o que leva ao questionamento da situação em que se encontram esses procedimentos que dizem respeito ao direito à moradia e vida digna das pessoas impactadas por essas obras. Por sua vez, o *Boulevard III* aparece sem execução orçamentária.

O projeto/atividade *Expansão do Metrô*, antes titular de um programa próprio, é uma situação crítica para o município. Atualmente, o metrô possui uma única linha com 28,2km de extensão (CBTU, p.83) e tem tido um aumento na sua demanda (p.69), com o número de 221,5 mil passageiros transportados por dia (p.74). A demanda pelo aumento de sua extensão é antiga e esteve presente no PPAG 2014-2017 com a extensão da linha existente em 2km até o Novo Eldorado, a criação da Linha 2 (Barreiro - Nova Suíça) e a criação da Linha 3 (Savassi - Lagoinha). Contudo, tais propostas nunca foram viabilizadas financeiramente e, segundo fala pública do atual Secretário de Obras e Infraestruturas Josué Valadão, ele quer “viver para ver” o metrô ser ampliado em Belo Horizonte. Tal situação é alarmante, uma vez que o metrô é um modo de transporte de alta eficácia no transporte coletivo e poderia significar uma migração de pessoas do transporte individual para o coletivo. Pontua-se, também, a irresponsabilidade de se prever uma ação no orçamento público que não se espera cumprir e a necessidade de um valor maior para a viabilização da ampliação das linhas, sendo necessárias, também, a participação dos governos estadual e federal.

Os subitens que envolvem reassentamentos e indenizações mostra que as obras previstas no Programa em análise tem impactos sociais fortes, por exemplo com a retirada de moradias das pessoas. Alguns podem ter como proposta a necessidade de adequação de assentamentos precários e outras a remoção de pessoas para a

expansão rodoviária. São subitens, então, com forte risco, que coloca em questão o balanceamento entre desenvolvimento e sustentabilidade e a própria adequabilidade das propostas de ações sociais

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

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

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

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

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

**Indicadores:** Não há.

**Unidade Gestora:** BHTrans

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

Neste programa, busca-se a implantação de melhorias no que diz respeito à operação de serviços e de tecnologias da informação. É um programa de baixo valor orçamentário, correspondendo a 4,05% do total orçado na AR Mobilidade Urbana. Segue a planilha com a execução dos itens e subitens do programa.

**Tabela 05:** Execução orçamentária por item e subitem do Programa Mobilidade: Atendimento, Operação, Fiscalização e Modernização Tecnológica (R\$)

Programa: Mobilidade: Atendimento, Operação, Fiscalização e Modernização Tecnológica - Execução orçamentária 2º quadriestre 2018						
Projeto/atividade	Subitem projeto/atividade	Orçado	Empenhado	Pago	Empenhado/Orçado	Pago/Orçado
Melhoria da Mobilidade	Ampliação do Plano Anual de Operação de Trânsito para o Projeto "Domingo a Rua é Nossa"	R\$ 303.210,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%
	Disponibilização dos Resultados da Auditoria Fiscal e Contábil do Transporte Público para a Sociedade	R\$ 3.000.000,00	R\$ 632.480,00	R\$ -	21,08%	0,00%
	Implantação de Plano de Operação de Trânsito nos Grandes Eventos	R\$ 1.000,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%
	Implantação do Plano de Fiscalização da Mobilidade	R\$ 23.731.049,00	R\$ 12.142.000,00	R\$ 7.362.609,88	51,17%	31,03%
	Modernização do Estacionamento Rotativo - Sistema Eletrônico	R\$ 4.800.940,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%
Total Programa		R\$ 31.836.199,00	R\$ 12.774.480,00	R\$ 7.362.609,88	40,13%	23,13%

Fonte: Elaboração do NBH com base no "Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Analítico - 2º quadriestre 2018"

Percebe-se que o único subitem que teve execução orçamentária foi a *Implantação do Plano de Fiscalização da Mobilidade*, tendo sido pagos R\$ 7.362.609,88. Esse valor equivale a 31,03% do orçado no subitem e a 23,13% do orçado em todo o programa. Esse subitem, então, é o principal do programa em termos numéricos e traz uma lógica de investimento na ampliação da fiscalização, que promove uma ampliação na arrecadação da BHTrans. Pensando a médio prazo, o aumento da fiscalização pode significar a melhoria de índices de acidentes no trânsito e a maior arrecadação pode significar maior viabilidade de implantação de projetos. Resta

saber se os novos valores arrecadados serão usados para políticas de mobilidade ativa, coletiva, inclusiva e sustentável.

Outro subitem que é relevante neste programa é a *Disponibilização dos Resultados da Auditoria fiscal e Contábil do Transporte Público para a Sociedade* com previsão de R\$ 3.000.000,00 e que já tem R\$ 632.480,00 (ou 21,08% do total) empenhados. A Prefeitura de Belo Horizonte, desde 2017, começou um processo de licitação para a contratação de empresa para a realização de uma “auditoria” do sistema de transporte coletivo da cidade. Esse processo tem gerado controvérsias<sup>8</sup> e, mesmo que tenha começado o procedimento licitatório, com apenas uma empresa interessada, têm alguns meses que a auditoria não é pautada na mídia ou traz debates públicos.

A partir das controvérsias geradas, o MNBH, em conjunto com o Tarifa Zero BH, fez uma proposta de emenda ao orçamento para buscar maior transparência e participação popular do processo de “auditoria”, uma vez que o subitem aqui analisado apenas diz da disponibilização dos resultados e não de envolvimento social no processo. A emenda proposta foi aprovada para o programa Gestão da Mobilidade Urbana e se chama: *Implantação de Ferramentas de Transparência e Participação Popular da Mobilidade Urbana com Foco na Auditoria do Sistema de Transporte Público*. Contudo, ela só tem valores disponíveis a partir de 2019, o que pode ser tarde demais.

O subitem *Modernização do Estacionamento Rotativo - Sistema Eletrônico* não tem recursos empenhados ou pagos, mas a BHTrans tem falado publicamente e em espaços da mídia sobre um novo sistema de rotativo, que será baseado em um aplicativo de celular e em créditos eletrônicos<sup>9</sup>. A busca é a diminuição de fraudes e evasão do sistema, mas até a sua implementação, a cidade fica sem o sistema rotativo anterior. Ainda é difícil saber as consequências de um novo sistema de estacionamento rotativo na cidade, se aumentará o número de carros ou se funcionará como um método mais restritivo dele. De todo modo, pode ser que haja uma maior arrecadação da BHTrans com esse novo sistema.

Outros dois subitens também não têm qualquer execução orçamentária neste início de 2018: *Ampliação do Plano Anual de Operação de Trânsito para o Projeto "Domingo a Rua é Nossa"* e *Implantação de Plano de Operação de Trânsito nos Grandes Eventos*. O primeiro é interessante pelo incentivo ao uso de ruas e o andar a pé, apesar de ser restrito aos domingos. Como seu valor é baixo, questiona-se sobre as razões para não ter começado a ser implementado. O segundo, também

---

<sup>8</sup> Para saber mais sobre as controvérsias, inclusive sobre o caráter e denominação de “auditoria” , ver: <https://www.tarifometrobh.com.br/>

<sup>9</sup> Ver, por exemplo: <https://bit.ly/2yvH7zt>

relacionado ao lazer, traz a dúvida se virá com o maior incentivo ao uso de modos ativos e coletivos ou se será restrito à facilitação do uso de carros para grandes eventos.

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

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

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

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

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

**Indicadores:**

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

**Unidade Gestora:** BHTrans

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

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

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

Assim, haveria também uma maior compatibilização entre o disposto na Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2018, como na “garantia da mobilidade e da acessibilidade no espaço urbano” e do “incentivo à mobilidade ativa, por meio do uso de transportes coletivos e ativos, também conhecidos como não motorizados, em detrimento do transporte individual motorizado; garantia da mobilidade urbana sustentável e de baixas emissões, além da acessibilidade física e econômica no espaço urbano”.

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

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

**Tabela 06:** Execução orçamentária por item e subitem do Programa BH Inclusiva, Segura e Cidadã (R\$)

Programa: BH Inclusiva, Segura e Cidadã - Execução orçamentária 2º quadrimestre 2018						
Projeto/ atividade	Subitem projeto/atividade	Orçado	Empenhado	Pago	Empenhado /Orçado	Pago/ Orçado
Transporte Seguro e Sustentável	Projeto BH a pé - Melhorias das condições físicas e tempos semafóricos de travessias	R\$ 230.000,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%
	Projeto BH a Pé - Projetar e implantar Zonas 30	R\$ 1.000,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%
	Projeto Mobicentro - Implantação de Novas Intervenções	R\$ 8.832.419,00	1391994,16	R\$ -	15,76%	0,00%
	Projeto Pedala BH - Correção de Interseções inseguras das ciclovias/ciclorrotas	R\$ 1.000,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%
	Projeto Pedala BH - Implantação de Bicicleários/Paraciclos	R\$ 1.000,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%
	Projeto Pedala BH - Implantação de Estrutura Cicloviária	R\$ 1.031.000,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%
	Projeto Pedala BH- Implantação de Paraciclos	R\$ 5.000,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%
	Projeto Vida no Trânsito - Implantação de Tratamento de Segurança no Entorno de Escolas	R\$ 416.500,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%
	Projeto Vida no Trânsito - Implantação do Plano de Educação para a Mobilidade	R\$ 2.001.000,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%
	Total Programa	R\$ 12.518.919,00	R\$ 1391994,16	R\$ -	11,12%	0,00%

Fonte: Elaboração do NBH com base no “Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Analítico - 2º quadrimestre 2018”

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

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

O Programa BH Inclusiva, Segura e Cidadã tem importância, então, para a realização de investimentos que permitam a conformação de uma cidade que incentive o uso de modos ativos, restrinja os individuais motorizados e dê segurança para a realização de deslocamentos a pé, de bicicleta, skate, patinete e outros modos ativos. Contudo, tal **programa segue sem priorizações** pela administração pública, o que pode ser visto pela ausência de valores pagos até agosto de 2018 e apenas o 11,12% do valor total do programa tendo sido empenhado.

O *Projeto Pedala BH* manteve o mesmo nome do PPAG 2014-2017, mas, agora, deve dialogar com o Plano de Mobilidade Urbana por Bicicleta (PlanBici)<sup>10</sup>, elaborado em parceria da sociedade civil (incluindo a BH em Ciclo) com o poder público. Tendo como referência a estruturação da política de mobilidade por bicicleta na cidade, o plano traz melhorias em vários aspectos, desde a estrutura da rede ciclovíária, até educação e mobilização das pessoas sobre a bicicleta e o seu uso na cidade. Seu objetivo geral é alcançar 2% de viagens por bicicleta em 2020, indicador que não está presente no PPG 2018-2021, mas que é parte das metas do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (PlanMob).

O prefeito da cidade, Alexandre Kalil, se comprometeu a executar o plano elaborado para a melhoria da mobilidade por bicicleta na cidade, contudo os valores previstos no PPAG 2018-2021 são inferiores ao estabelecido no PlanBici, tanto no que diz respeito às metas quanto aos valores das subações. Dessa forma, a não execução das ações voltadas para a bicicleta, tendo em vista os processos de ampla participação popular que envolveram a construção do PlanBici é de altamente comprometedora para a prefeitura, que tem adiado o começo dessa implantação.

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

Outro elemento importante a ser analisado com a execução das subações do projeto BH a Pé é sua distribuição regional, tendo em vista a necessidade de implantação de melhorias para os pedestres em diversas regiões de alto fluxo na

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

cidade, inclusive fora do centro (foco do projeto *MobiCentro*, a ser continuado nesta gestão).

Apesar de ser válido mencionar esses pontos críticos a respeito dos subitens voltados para a mobilidade a pé, entende-se que não executá-los é o pior cenário neste âmbito. Espera-se, ao menos, que o subitem *Projeto Mobicentro - Implantação de Novas Intervenções* tenha valores executados no próximo quadrimestre, o último do ano. Apesar de ser restrito, pelo seu foco no centro da cidade, melhorias na circulação a pé na região impacta os deslocamentos de centenas de milhares de pessoas.

Quanto aos indicadores, apesar de estarem discriminados, falta a atualização na base de dados da BHTrans. Eles estão sistematizados na seguinte tabela, com base nos dados de acompanhamento do Plano de Mobilidade de BH, elaborados pelo Observatório da Mobilidade:

**Tabela 07: Acompanhamento dos indicadores do Programa BH Inclusiva, Segura e Cidadã**

Indicador	Valor de Referência / Ano	Valor mais atualizado / Ano	Meta para 2018
Taxa de mortalidade por acidentes de trânsito por 100 mil habitantes (óbitos/100 mil habitantes)	5,99% / 2015	5,99% / 2015	5,69%
Percentual da extensão da rede cicloviária implantada em relação à rede viária total	1,6% / 2014	1,93% / 2016	3,4%
Percentual de alunos participantes do programa de educação para a mobilidade da BHTRANS	61,8% / ano não disponível	indicador não disponível	65,90%
Extensão de vias que tiveram redução de limite de velocidade para 30 km/h com foco no projeto Zona 30	0,00km / ano não disponível	indicador não disponível	12,5km
Percentual de interseções semaforizadas com travessia total para pedestres (em relação ao total de interseções semaforizadas)	13,60% / 2014	11,4% / 2016	17,40%

Fonte: Elaboração NBH com base em Indicadores PlanMob-BH 2017<sup>11</sup>

A indisponibilidade e não atualização de dados dificulta a análise dos indicadores. Contudo, deve-se chamar a atenção para a piora no indicador das interseções

<sup>11</sup> Os indicadores estão disponíveis em: <https://bit.ly/2bqPX2G>

semaforizadas com travessia total para pedestres. A falta de investimentos neste Programa aumenta o desafio para a prefeitura conseguir atingir seus objetivos neste ano.

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

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

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

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

**Indicadores:**

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

**Unidade Gestora:** BHTrans

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

O Programa Qualidade no Transporte Coletivo: um direito do todos busca a melhoria no sistema de ônibus da cidade, voltando-se especialmente para elementos de conforto, velocidade e confiabilidade no sistema. A questão da melhoria do transporte público é urgente na cidade, que tem perdido usuários de ônibus (de 44,6% das viagens em 2002 para 28,1% em 2012<sup>12</sup>) e sofrido com redução em quadros de horários e linhas<sup>13</sup>, além do aumento sistemático e acima da inflação dos valores das passagens (exceto no ano de 2017, que não teve aumento tarifário devido à necessidade de auditoria no sistema de transporte público).

Assim, o incentivo para que o número de usuários do transporte coletivo aumente, em especial, em detrimento ao uso do automóvel individual é necessário e deveria ser adotado como prioridade pela gestão pública. Contudo, o que se percebe são

<sup>12</sup> Conforme pesquisa Origem e Destino (2002 e 2012), disponível em: <http://bit.ly/2dFTQSF>

<sup>13</sup> Por exemplo: <http://bit.ly/1WIOZsA>

medidas ainda muito tímidas para o aumento do uso do transporte coletivo, o que se evidencia, inclusive, pelo baixo valor orçado para o ano de 2018: R\$ 1.654.000,00.

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

**Tabela 08:** Execução orçamentária por item e subitem do Qualidade no Transporte Coletivo: um direito de todos (R\$)

Programa: Qualidade no Transporte Coletivo: um direito de todos - Execução orçamentária 2º quadrimestre 2018						
Projeto/ atividade	Subitem projeto/atividade	Orçado	Empenhado	Pago	Empenhado /Orçado	Pago/ Orçado
Implantação de Intervenções para Priorização do Transporte Coletivo	Elaboração de Projeto do Expresso Amazonas	R\$ 1.000.000,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%
	Implantação da Estação São José	R\$ 1.000,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%
	Implantar 54 Km de Faixas Exclusivas/Preferenciais	R\$ 1.000,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%
	Projetar 54 Km de Faixas Exclusivas/Preferenciais	R\$ 1.000,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%
	Projeto e Implantação de Adequação das Calçadas na Proximidade das Estações nos Corredores de BRTs e do Metrô	R\$ 501.000,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%
Qualidade no Transporte Coletivo	Disponibilização de Serviço/Aplicativo de Substituição Emergencial para os Permissionários do Transporte Escolar	R\$ 150.000,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%
Total Programa		R\$ 1.654.000,00	R\$ -	R\$ -	0,00%	0,00%

Fonte: Elaboração do NBH com base no "Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Analítico - 1º quadrimestre 2018"

O Programa em análise, assim como o anterior, é crucial para a mobilidade da cidade e, também, não obteve qualquer gasto neste quadrimestre. **O investimento no transporte coletivo é urgente e segue não priorizado pela gestão municipal**, como vem ocorrendo nos últimos anos. Na comparação entre o 1º e o 2º quadrimestre deste ano, o programa voltado para o transporte coletivo foi o único que não obteve nenhum avanço nos gastos, seja em valor pago, seja em valor empenhado.

Deve-se chamar a atenção para a ausência de orçamento para os subitens voltados para os 54km de faixas exclusivas/preferenciais. De fato, esses subitens estão

presentes como uma intencionalidade de implantação pela BHTrans, mas não existem recursos de fato para elas. As faixas exclusivas são medidas baratas e significativas para a melhoria do transporte de passageiros por ônibus e deveriam ser priorizadas e não constarem de forma quase-fictícia no orçamento.

Pela inexistência de execução orçamentária, deve-se frisar que a prefeitura de Belo Horizonte, no primeiro ano de execução do planejamento orçamentário próprio de sua gestão, segue com as mesmas prioridades dos anos anteriores: a manutenção daquilo que já existe, os gastos com a própria gestão pública e os investimentos em obras viárias voltadas para o transporte individual motorizado - a novidade está, em alguma medida, nos investimentos em fiscalização. Continuam deixadas de lado a mobilidade ativa e coletiva, a acessibilidade e a participação popular.

Quanto aos indicadores, eles estão assim sistematizados:

**Tabela 09:** Acompanhamento dos indicadores do Programa Qualidade no Transporte Coletivo: um direito de todos

Indicador	Valor de Referência / Ano	Valor mais atualizado / Ano	Meta para 2018
Velocidade operacional média do transporte coletivo - pico tarde	15km/h / 2013	16,1km/h / 2015	15,5
Percentual de pontos de parada dotados de painéis com informação em tempo real (em relação ao planejado)	68% / ano não disponível	66,4% / 2016	74,0%

Fonte: Elaboração NBH com base em Indicadores PlanMob-BH 2017<sup>14</sup>

Há um evidente descompasso entre o valor de referência do indicador de velocidade operacional média do transporte coletivo e o valor mais atualizado, seguindo os dados disponibilizados pelo Observatório da Mobilidade de BH. Considerando o valor mais atualizado, a meta para 2018 é inferior à velocidade média já praticada. Se for para considerar como corretas essas informações, elas estariam indicando a necessidade de diminuir a velocidade operacional média, algo completamente descabível.

O outro indicador, da implementação dos painéis com informações sobre as viagens, apesar de ser uma medida que aumenta a confiabilidade e a transparência do serviço de transporte público, é uma ainda muito pontual. Também, a medição percentual sobre o planejado não possibilita conhecer o impacto sobre o total de pontos de embarque e desembarque da cidade. De todo modo, chama-se a atenção

---

<sup>14</sup> Os indicadores estão disponíveis em: <https://bit.ly/2bqPX2G>

para a inexistência de subitens no Programa, no ano de 2018, voltados especificamente para os pontos eletrônicos.

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

A partir de oficinas com o Poder Executivo municipal e de oficinas próprias do projeto, as organizações integrantes do projeto MobCidades desenvolveram 21 propostas de emendas populares ao Plano Plurianual de Ação Governamental de 2018 a 2021. Essas propostas buscaram incidir no planejamento orçamentário do município a partir das avaliações críticas realizadas pelas organizações participantes do projeto, em especial entendendo as falhas na priorização da acessibilidade universal e dos transportes coletivos e ativos, além da ampliação dos instrumentos de participação popular.

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

**Tabela 10:** Acompanhamento da execução das emendas populares aprovadas

Emenda Aprovada	Valor previsto para 2018	Valor pago - 1º quadrimestre 2018
Auxílio no Deslocamento das Pessoas com Mobilidade Reduzida nas Estações de Integração do Move	R\$ 576.000,00	R\$ 0,00
Divulgação dos Dados de Qualidade dos Ônibus	R\$ 0,00*	Não se aplica
Subação - Projeto Pedala BH - Implantação de paraciclos	R\$ 5.000,00	R\$ 0,00
Projeto Vida no Trânsito - Implantação de Tratamento de Segurança no Entorno de Escolas	R\$ 119.000,00	R\$ 0,00
Elaboração e Execução do Plano de Comunicação sobre Mobilidade por Bicicleta através de Campanhas Educativas Focadas na Bicicleta	R\$ 0,00*	Não se aplica
Implantação de Ferramentas de Transparência e Participação Popular da Mobilidade Urbana com Foco na Auditoria do Sistema de Transporte Público	R\$ 0,00*	Não se aplica
Gestão Democrática da Mobilidade Comurb e CRTT	R\$ 0,00*	Não se aplica

Fonte: Elaboração do NBH com base no “Relatório Comparativo do Orçamento com Execução Analítico - 2º quadrimestre 2018”. \* Os subitens sem orçamento previsto para 2018 têm orçamento previsto para os demais anos do PPAG 2018-2021, por isso, não se aplica a análise da execução no ano corrente.

No que diz respeito aos subitens com previsão orçamentária para o ano de 2018, eles são voltados para a acessibilidade visual e de pessoas com locomoção reduzida nas estações do Move e para medidas voltadas para a mobilidade por bicicleta e segurança no entorno de escolas. Abrangem-se com elas as noções de inclusão, segurança e mobilidade ativa - a pé e por bicicletas. **Contudo, nenhuma delas foi executada até o 2º quadrimestre de 2018.**

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

## 6. Conclusão

O segundo quadrimestre de 2018 traz uma baixa execução orçamentária da Área de Resultado Mobilidade Urbana, tendo pagado apenas 22,10% de seu valor orçado. Os principais gastos se deram nos programas Gestão da Mobilidade Urbana, Gestão do Sistema Viário Municipal e Mobilidade: Atendimento, Operação, Fiscalização e Modernização Tecnológica. Apesar deste ser o primeiro ano de execução do PPAG 2018-2021, as prioridades na área da mobilidade urbana seguem semelhantes aos padrões dos anos anteriores: a mobilidade ativa, coletiva e acessível são deixadas de lado, dando lugar às medidas voltadas para o transporte individual motorizado. Os subitens voltados para a manutenção de vias, estações de Move e intervenções no sistema viário, são mais relevantes, assim como as medidas de gestão. Os aprimoramentos em fiscalização tiveram relevo neste quadrimestre.

O Movimento Nossa BH segue na busca de avanços na mobilidade ativa, inclusiva e coletiva e buscando a concretização da participação cidadã nas políticas públicas. Por isso, reafirma a necessidade de execução orçamentária não só nos programas voltados para esses tópicos, mas, também, chama atenção para a necessidade de execução das emendas populares ao orçamento. Essas são as partes mais frágeis do orçamento de mobilidade e não obtiveram qualquer valor pago (nem empenhado) no primeiro quadrimestre de 2018.