



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

DIRETORIA DO PROCESSO LEGISLATIVO

DIVISÃO DE CONSULTORIA LEGISLATIVA

NOTA TÉCNICA SOBRE “MOBILIDADE BH” em referência à audiência pública a ser realizada na reunião ordinária da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Transporte e Sistema Viário do dia 23/09/2021 - nos termos do Requerimento nº 919/2021 - para debater Mobilidade em Belo Horizonte.

CONSIDERAÇÕES TÉCNICAS:

Esta Nota Técnica tem caráter introdutório com relação ao tema proposto.

A política de mobilidade urbana no Município deve seguir as diretrizes gerais da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Segundo art. 1º da Lei Federal nº 12.587/2012 que institui as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana - a política de mobilidade é o instrumento da política de desenvolvimento urbano, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte, a melhoria da acessibilidade, a mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios (art.5º):

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

E seguintes objetivos (art. 7º):

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Quanto a política de Mobilidade, cabe aos municípios as seguintes atribuições (art.18) :

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município;

(...) entre outras.

O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política de Mobilidade Urbana. Belo Horizonte é obrigada a elaborar e aprovar seu plano por ser uma cidade parte integrante de região metropolitana com mais de um milhão de habitantes (art. 24, § 1º, II). O Plano de Mobilidade Urbana deve ser integrado e compatível com o plano diretor (§ 1º-A) e suas ações de curto, médio e longo prazo devem estar contempladas nas leis orçamentárias municipais. No caso de BH, as diretrizes gerais e demais exigências para o detalhamento do Plano de Mobilidade (PLANMOB) estão, atualmente, dispostas na Lei do Plano Diretor do Município - Lei nº11.181/2019 – no Capítulo I, Título XI. Segundo este, o PLANMOB deve integrar-se às políticas de uso e ocupação do solo, às políticas de proteção e preservação do meio ambiente e às políticas sociais. Desde então, o planejamento urbano do município tem o sistema viário/mobilidade como um dos seus eixos estruturadores, definindo localização de atividades e densidade construtiva.



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

A Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A - BHTRANS é a empresa constituída pela Administração Pública com personalidade jurídica de direito privado responsável por planejar, organizar, dirigir, coordenar, executar, delegar e controlar a prestação de serviços públicos relativos a transporte coletivo e individual de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário, respeitadas a legislação federal e a estadual pertinentes, bem como o planejamento urbano do Município (Art. 2º da Lei nº 5953/1991). Atualmente o Projeto de Lei 160/2021 de autoria do Executivo, discute a sua extinção sendo suas atribuições redirecionadas à SUMOB – Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte vinculada à Secretaria Municipal de Políticas Urbanas, podendo significar uma nova abordagem de planejamento e gestão da mobilidade urbana ainda mais alinhadas ao Planejamento Urbano. Segundo este projeto a gestão do PLANMOB executada pela SUMOB pretende-se participativa através das Comissões Regionais de Transporte e Trânsito - CRTT, Conselho Municipal de Mobilidade Urbana – COMURB e Observatório da Mobilidade Urbana Belo Horizonte – ObsMOB-BH.

Quanto à situação fática de Belo Horizonte, segundo *5º Levantamento Situacional na Mobilidade Urbana de BH – de 2019*¹, elaborado pelo Movimento Nossa BH com o objetivo de subsidiar debates e atuação da sociedade civil no tema da mobilidade urbana, a situação há época era que a política de mobilidade urbana seguia falhando na priorização dos modos ativos e coletivos sobre os individuais motorizados, mesmo Belo Horizonte ter alcançado a maior taxa de motorização das capitais brasileiras em 2018.

O orçamento público em mobilidade urbana, segundo o mesmo levantamento, em 2017 e 2018, a execução era de 39,56% e 37,91% dos valores orçados, respectivamente, mesmo assim, representando um aumento em relação ao praticado em 2015 e 2016 (29,70% e 30,56% dos valores orçados foram pagos, respectivamente). Segundo o movimento, ainda era uma execução muito baixa em relação ao planejado e ainda: “Desses valores, ao se observar as prioridades de gastos dentro dos programas, ações e subações da Área de Resultado Mobilidade Urbana, percebeu-se que nos últimos anos a prioridade principal da administração municipal foi para obras de teor rodoviarista. Os

¹ Essa versão tem como referência o ano de 2019, com dados atualizados até o mês de novembro de 2019. <https://nossabh.org.br/2019/12/lancamos-5o-levantamento-situacional-na-mobilidade-urbana-do-municipio-de-belo-horizonte/>



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

investimentos em mobilidade ativa (a pé e bicicleta) foram baixos ou nulos e no transporte público esteve resumido nos gastos referentes ao sistema de BRT na cidade.”²
(Movimento Nossa BH)

Em *Mapa das Desigualdades de BH/RMBH 2021*, estudo apresentado em 2021 pelo mesmo movimento, investigou-se a possível relação mobilidade x desigualdades espaciais, considerando a análise de vários indicadores como: calçadas, números de paradas de ônibus por 1.000 habitantes por bairro, frequência de parada de ônibus por dia útil, localização de acidentes de trânsito, tempo médio mínimo por transporte público até o estabelecimento de saúde de alta complexidade mais próximo entre outros. “Os resultados observados confirmam a hipótese de que a mobilidade parece contribuir para a desigualdade espacial, com bairro mais periféricos e de menor renda, com menos infraestrutura (calçadas e paradas de ônibus), menor acesso a transporte público com serviço frequente e maior tempo de deslocamento à equipamentos de saúde de alta complexidade” (p.41). “Aos domingos e feriados, o pouco acesso a serviços frequentes se mostra ainda mais perverso”. (p.41)

Quanto ao orçamento municipal atual, o PPAG 2018-2021 apresenta os seguintes programas para a área de resultado Mobilidade Urbana: 060- gestão da mobilidade urbana, 062 – gestão do sistema viário municipal, 0303 – Mobilidade: atendimento, operação, fiscalização e modernização tecnológica, 0304 – BH Inclusiva, Segura e cidadã e 0305 – qualidade no transporte coletivo: um direito de todos.

Segundo o Relatório comparativo Orçamento com Execução - exercício 2020 (sintético) do PPAG 2018-2021, uma das maiores previsões orçamentárias iniciais para a área de Mobilidade Urbana foi para a (ação 1230) implantação e reconstrução de vias públicas (programa 062 de Gestão do Sistema Viário Municipal) em contrapartida a pouca previsão e investimento, por exemplo, em (ação 1393) transporte seguro e sustentável (do programa 304 - BH inclusiva, segura e cidadã) com subações como o Pedala BH, Projeto BH a pé e manutenção da estrutura cicloviária sem nenhum pagamento efetuado.

² Movimento Nossa BH “Lançamos! 5º Levantamento Situacional na Mobilidade Urbana do Município de Belo Horizonte”

18 DE DEZEMBRO DE 2019 em <https://nossabh.org.br/2019/12/lancamos-5o-levantamento-situacional-na-mobilidade-urbana-do-municipio-de-belo-horizonte/>



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

Inicialmente havia previsão de recursos para a expansão do metrô e para o Anel rodoviário, apesar de fugir da esfera municipal. O metrô não recebeu recursos, mas no Anel Rodoviário recursos foram pagos em intervenções em assentamentos precários (ação 1330 - obras estruturantes do sistema viário). Na (ação 2567) gestão da política de transporte e trânsito que inclui a gestão democrática da mobilidade com o COMURB e CRTT, havia previsão orçamentária, que não foi realizada. Para o Programa 0303 – Mobilidade: atendimento, operação, fiscalização e modernização tecnológica, só houve pagamentos para modernização do sistema eletrônico de rotativo e para a migração dos serviços da página da BHTRANS para a página da PBH, ficando de fora as ações de implantação do plano de melhoria de atendimentos aos operadores do transporte público e a implantação de funcionalidade de denúncia de assédio em aplicativos de mobilidade. Em gestão da mobilidade urbana os investimentos foram em gerenciamento do trânsito e do transporte e a manutenção das estações de MOVE/BRT.

Assim sendo, nota-se a prevalência de investimentos voltados ao gerenciamento e manutenção do sistema de mobilidade já existente, pouquíssimos investimentos em mobilidade mais sustentável ou inclusiva (a pé ou bicicleta). Concordamos que 2020 foi um ano bastante atípico, de pandemia, que acabou por impactar as execuções orçamentária como um todo e a realidade da mobilidade urbana, considerando o isolamento forçado ou auto imposto de muitos e as novas formas de trabalho remoto.

Pensar uma nova mobilidade urbana requer o desafio de planejar integrando inovação, boas práticas, sustentabilidade social e ambiental, transparência, recursos técnicos, investimentos financeiros, prioridades, vontade política e participação popular.

REFERÊNCIAS

Nossa BH. V levantamento situacional na mobilidade urbana do município de Belo Horizonte em: <https://nossabh.org.br/2019/12/lancamos-5o-levantamento-situacional-na-mobilidade-urbana-do-municipio-de-belo-horizonte/> acesso em 19/09/2021.



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

Nossa BH. Mapa da Desigualdade de Belo Horizonte 2021 em: <https://nossabh.org.br/2021/06/mapa-da-desigualdade-de-belo-horizonte-rmbh/> acesso em 19/09/2021.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. Plano Plurianual (PPAG) Revisão 2021. Sistema Orçamentário Financeiro – Relatório Comparativo Orçamento com Execução. Exercício 2020. PRODABEL, PBH. 2021.

LEGISLAÇÃO CORRELATA:

Legislação Federal:

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997, Institui o Código de Trânsito Brasileiro: art. 7º, inc. III; e art. 24.

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012, Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências: art. 1º até o art. 3º; art. 11 e art. 12; art. 18.

Legislação Estadual:

LEI Nº 16.939, DE 16 DE AGOSTO DE 2007, Institui a política de incentivo ao uso da bicicleta no Estado de Minas Gerais: art. 1º até o art. 4º.

Legislação Municipal:

LOMBH – art. 193 e parágrafos; art. 194 até o art. 198; art. 200 até o art. 203.

LEI Nº 5.953, DE 31 DE JULHO DE 1991, Autoriza o Executivo a constituir e organizar uma sociedade de economia mista sob a denominação de Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A - BHTRANS - e dá outras providências: art. 1º e art. 2º.



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

LEI Nº 9.540, DE 28 DE MARÇO DE 2008, Dispõe sobre a Política Municipal de Incentivo ao Uso de Bicycletas e Motocicletas e dá outras providências: art. 1º até o art. 3º.

LEI Nº 10.134, DE 18 DE MARÇO DE 2011, Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana: art.1º até o art. 4º.

LEI Nº 10.161, DE 12 DE ABRIL DE 2011, Dispõe sobre a criação do sistema cicloviário do Município e dá outras providências: art. 1º até o art. 3º.

LEI Nº 10.900, DE 8 DE JANEIRO DE 2016, Dispõe sobre o credenciamento de pessoas jurídicas que operam e/ou administram aplicativos destinados à captação, disponibilização e intermediação de serviços de transporte individual remunerado de passageiros no Município de Belo Horizonte; sobre dispositivos de segurança e controle da atividade; sobre penalidades e dá outras providências: art. 1º e art. 2º.

LEI Nº 11.181, DE 8 DE AGOSTO DE 2019, Aprova o Plano Diretor do Município de Belo Horizonte e dá outras providências: art. 291 até 301; art. 320; art. 324 e art. 325.

LEI Nº 11.185, DE 13 DE AGOSTO DE 2019, Dispõe sobre o uso do sistema viário urbano do Município para a prestação de serviços de transporte individual privado remunerado de passageiros, e dá outras providências: art. 2º e art. 3º.

DECRETO Nº 10.145, DE 27 DE JANEIRO DE 2000, Regulamenta os serviços públicos de transporte remunerado de passageiros e dá outras providências: art. 1º até o art. 3º.

DECRETO Nº 10.941, DE 17 DE JANEIRO DE 2002, Consolida o Estatuto Social da BHTRANS: art. 1º até art. 3º do Anexo Único.

DECRETO Nº 13.384, DE 12 DE NOVEMBRO DE 2008, que Regulamenta os serviços de transporte público coletivo e convencional de passageiros por ônibus do Município de Belo Horizonte: art. 1º; art. 3º; art. 5º; art. 8º.

DECRETO Nº 15.317, DE 2 DE SETEMBRO DE 2013, Institui o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH - e estabelece as diretrizes para o



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica: art. 1º; art. 5º até o art. 7º; e art. 13.

DECRETO Nº 16.832, DE 23 DE JANEIRO DE 2018, Dispõe sobre o uso do sistema viário urbano do Município para a prestação de serviços de transporte individual privado remunerado de passageiros: art. 1º até o art. 8º.

Belo Horizonte, 21 de setembro de 2021.

Leilane de Moura Paegle

Consultora Legislativa em Política Urbana
Diretoria do Processo Legislativo – DIRLEG
Câmara Municipal de Belo Horizonte.