

Versão do Documento 20/07/2022	ATA DA 16ª REUNIÃO DO GRUPO AMPLIADO DO OBSMOB-BH	 	PREFEITURA BELO HORIZONTE
IDENTIFICAÇÃO			
Data	30/06/2022	Revisão	01

1. INFORMAÇÕES

1.1. Local: Virtual

1.2. Horário: 19:00h-21:30h

2. PARTICIPANTES

A reunião contou com a representação de 23 entidades/órgãos: Associação Mineira de Amigos de Pessoas com Epilepsia, Associação dos Usuários de Transporte Coletivo da Grande BH, BETA Engenharia e Arquitetura, BH em Ciclo, BHTRANS, Confederação Brasileira de Surdos, Conselho Comunitário de Segurança Pública, Consórcio Transuple, Federal University of Minas Gerais, Fundação João Pinheiro, Guia LS Logística Sustentável, Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público, Movimento Nossa BH, Patri Políticas Públicas, Coordenadoria de Atendimento Regional Centro-Sul/PBH, PDT, Subsecretaria de Assistência Social/PBH, SUDC/DPEI, SUMOB, SUPLAN/SMPU/PBH, TRANSFACIL, UFMG, URBEL. Participaram da reunião 61 pessoas.

3. PAUTA

Assunto	Responsável
Metas de curto prazo do PlanMob-BH: como estamos e o que está sendo feito para alcançar as metas.	Gustavo – DPI / BHTRANS
Reestruturação da gestão da mobilidade: o que mudou e o que está sendo feito para adaptação à nova Lei.	André – SUMOB
Reestruturação do transporte coletivo: avanços e perspectivas.	André – SUMOB
Comentários Observador do ObsMobBH	Ana Marcela – FAFICH

4. RELATÓRIO

O Gustavo Diretor de Planejamento e Informação da BHTRANS iniciou a 16ª reunião do Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte e deu boas vindas a todos. Em seguida deu alguns informes e orientações para a participação na reunião. Explicou que a pauta foi definida pelo Grupo Executivo do ObsMobBH, contendo 3 assuntos: 1 - Metas de curto prazo do PlanMobBH: como estamos e o que está sendo feito para alcançar as metas; 2 - Reestruturação da gestão da mobilidade: o que mudou e o que está sendo feito para adaptação a nova lei; 3 - Reestruturação do transporte coletivo: avanços e perspectivas. Após as apresentações será dada a fala para a observadora Ana Marcela, convidada para apresentar questionamentos, críticas e sugestões. Após a fala da Ana, será dado início ao debate. Gustavo iniciou a apresentação do primeiro tema dizendo qual é a finalidade do Plano Diretor de Mobilidade Urbana, do Balanço Anual da Mobilidade Urbana e dos indicadores. Citou o link de acesso à publicação do Balanço de 2020 no portal da prefeitura. Informou que o Balanço de 2021 está sendo

produzido. Fez considerações sobre o forte impacto da pandemia na mobilidade e nos resultados dos indicadores. Informou que não foi realizada pesquisa de opinião em 2020 e 2021, mas que foi realizada uma agora em 2022 e que em breve os resultados serão publicados. Para manter a série histórica e impossibilitar o cálculo do ICM - Índice de Cumprimento de Metas do PlanMobBH, repetiu-se os dados de 2019 em 2020. A meta prevista para este indicador em 2020 era 85% e cumprimos 67%. Reconheceu que estamos bem aquém do que foi planejado. Este indicador indica a necessidade de traçar planos de ação para correção desses rumos e focar no atingimento das metas. Lembrou que para 2025, a meta é 90% e que é muito desafiador, muito difícil. Em seguida citou as ações previstas para melhorar os resultados do indicador: priorização do transporte coletivo que está relacionado com o tempo de viagem, custo operacional, tarifa; priorização de pedestres e ciclistas relativo a ações voltadas para ciclovias, infraestruturas de apoio, bicicletas compartilhadas, calçadas, zonas 30, travessia e tempos semaforicos. Em seguida descreveu o detalhamento das ações: revisão dos contratos de concessão do transporte coletivo; regulamentação do Fundo de Mobilidade previsto no PlanMobBH e incorporado ao novo Plano Diretor de Belo Horizonte; implantação de 60 km de tratamento preferencial para o transporte coletivo, (faixas exclusivas e preferenciais) até 2024; elaboração dos estudos e projetos para a implantação de BRT na Av. Amazonas até 2024; elaboração de estudos para implantação de revisão da rede de transporte coletivo que envolve aspectos técnicos, operacionais, integração física e tarifária, melhoria do atendimento noturno e finais de semana até 2024; ampliação da política de integração do sistema de transporte, implantando o cartão do idoso no sistemas municipal e metropolitano, e integração interna no sistema suplementar; implantação da funcionalidade de denúncia de importunação sexual em aplicativo acessível ao usuário do transporte coletivo, com possibilidade de denúncia anônima até 2023; implantação de projeto piloto do transporte sob demanda até 2023; aprimoramento do atendimento às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida nas estações do move em 2022; implantação de 18 km de ciclovias em 2022, 2023 e 2024 e 19 km em 2025; implantação de bicicletários nas estações de integração até 2023; elaboração de programa de estímulo ao uso de bicicletas e veículos de menor emissão de gases de efeito estufa para a realização de entregas, submetendo uma consulta pública em 2022; sistema de bicicletas compartilhadas com expansão para a Área Central com novas estações e aumento da quantidade de bicicletas em 2022; implantação de 16 zonas 30 até 2024; implantação do plano de educação para a mobilidade, incluindo campanhas educativas e de conscientização no trânsito; implantação de sinais de pedestre com sonorização em 150 travessias para garantir acessibilidade às pessoas com deficiência visual, sendo 50 travessias em 2022 e 100 em 2023; melhoria das condições físicas e tempos semaforicos nas travessias, implantando foco e tempo de pedestre em todas as travessias, sendo 15 por ano de 2022 a 2025; implantação de tratamento na porta de 80 escolas, sendo 20 escolas por ano até 2024; obras de ligação entre a Avenida José Cândido e a Avenida dos Andradas - Segunda etapa da Via 710, início previsto para 2024; obras viárias na Avenida Cristiano Machado nas interseções com as Avenidas e previsão de conclusão: Waldomiro Lobo (2024), Sebastião de Brito (2025) e Vilarinho (2025); modernização do estacionamento rotativo, através da fiscalização eletrônica; ampliação da fiscalização eletrônica em corredores e áreas com restrição de circulação de caminhões; redução de faixas para a circulação do tráfego geral e vagas regulamentadas para o estacionamento, nas vias que receberão tratamento para a priorização do transporte coletivo; transformação de vagas com estacionamento livre em vagas de estacionamento rotativo; novo plano diretor não exige mais número mínimo de vagas nos empreendimentos, o que é um desincentivo ao uso do automóvel. Em seguida passou a palavra para o André superintendente da Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte - SUMOB apresentar o segundo tema. André agradeceu a oportunidade de falar e que a sessão será bastante produtiva. Iniciou dizendo que a maioria das pessoas já tem o conhecimento do que está acontecendo em termos de

transformação, da governança da mobilidade na cidade. Temos uma lei que define a transferência das atividades e das prerrogativas que anteriormente estavam associadas à BHTRANS, para a SUMOB. O processo de transferência das atividades está em andamento e pode levar até 15 anos, mas estamos trabalhando de uma forma gradual para que seja mais rápido, com muito respeito às pessoas que têm a competência e capacidade na BHTRANS. Entender aquilo que a BHTRANS faz e conhecer as pessoas, os processos e aos poucos estabelecer uma equipe dentro da SUMOB. Já tem uma equipe com 5 pessoas, envolvidas em muitas tarefas, sendo a mais visível e impactante é a questão do subsídio ao transporte coletivo por ônibus. Será iniciado a partir de amanhã um contrato com empresa especializada para a concepção de um modelo de atuação da superintendência de mobilidade, num contrato de 15 meses. Gradualmente será dado acesso aos resultados, conquistas e os grandes desafios encontrados. Espera estabelecer um contato próximo com todos os atores da mobilidade e que o papel do superintendente de mobilidade compreende interagir com todos os atores, ouvir, entender e buscar ações imediatas, para que sejam alcançados os objetivos do Plano Diretor e todo o arcabouço jurídico que estamos sujeitos. Em seguida iniciou o terceiro tema relativo a reestruturação do transporte coletivo. Disse ter uma perspectiva de que o subsídio aprovado pela Câmara seja sancionado nos próximos dias pelo prefeito Fuad. E que tem várias iniciativas importantes e uma delas é a realização de uma auditoria/perícia que revisará o período contratual do transporte coletivo convencional desde 2014, considerando os fatos contratuais, a perspectiva daquilo que foi cumprido no contrato e a relação com as concessionárias. Está em discussão com grandes consultorias internacionais a questão do processo de modernização do contrato. Grupo de vereadores representantes da Câmara Municipal e a equipe da prefeitura está examinando modelos de governança, financiamento, contrato, tecnológico e operação. Pretendemos extrair lições para que se produza uma nova estrutura de contrato modernizada. Outra ação muito importante refere-se ao transporte suplementar, que tem característica muito particular que é a relação contratual com permissionários pessoas físicas, embora atuem em um regime de consórcio. Em função da regulamentação da lei do subsídio, será iniciado a partir da próxima semana um processo de revisão de toda a relação contratual, incluindo o regulamento, política tarifária e aspectos tecnológicos. Esse trabalho deve durar cerca de 6 meses. Gradualmente vamos ter avanços para a melhoria do sistema de transporte. Ressaltou a preocupação muito grande em relação ao modelo de financiamento. Como vamos conseguir recursos para investir em transporte público, uma vez que os recursos orçamentários são limitados. Concluiu dizendo ter abordado todos os pontos importantes em relação à estruturação do transporte coletivo. Em seguida foi dada a palavra para a Ana Marcela da FAFICH – UFMG que é uma das observadoras do ObsMobBH. Ana Marcela iniciou dizendo que iria apresentar alguns comentários sobre o relatório do Balanço da Mobilidade, baseados mais em perguntas na perspectiva da universidade, mas também de outros observadores. A apresentação será dividida em 2 partes, uma crítica interna ao relatório, da sua estrutura em termos de elementos, tanto dos indicadores como dos projetos e o problema da participação e controle social. E uma crítica em relação ao conceito de acessibilidade urbana. Em relação aos indicadores de monitoramento, observou que a maior parte são de 2020. Não são apresentados os avanços dos indicadores para 2021. Há um problema sério em relação a pandemia, particularmente para o caso da pesquisa de opinião. No entanto, no relatório Balanço da Mobilidade coloca que a previsão dessa pesquisa será em 2021. Hoje estamos em 2022 e ainda não temos uma previsão de como e quando será realizada. Há indicadores que não necessariamente dependem da pesquisa e que depende mais de fontes de operação. Queremos saber, quando, como e porquê estes indicadores ainda não foram atualizados. E outro elemento é quais estratégias em termos de método. Avançar na medição e avaliação da demanda do transporte público e da bicicleta. Estamos ainda com os dados de 2012 e como podemos avançar nesse caminho de entender. Foi elaborado um censo de ciclistas por parte de organizações

sociais e não conseguimos avançar na identificação do uso da bicicleta. A mesma coisa é o sistema de avaliação de calçadas. Não temos clareza de como avaliar e quais serão os elementos. As calçadas são grande parte do problema de acessibilidade, particularmente para as pessoas com deficiência, idosos, crianças. Também queremos saber sobre o avanço dos contratos de concessão. Quais aspectos serão objeto de regulação e qual o impacto que se espera na ampliação desse serviço. Belo Horizonte é a uma das cidades brasileiras com maior índice de motorização privada. Como vai ser resolvido o problema? Como pretende reduzir essas tendências? E o avanço em relação ao fundo de mobilidade e ao fundo de subsídio. Estão implementando as faixas preferenciais. Gostaríamos de entender a distribuição espacial e como isso vai contribuir com a melhoria da velocidade do transporte público. E como vai ser implementado em relação a outras medidas de ciclovias e calçadas, para permitir acesso às pessoas ao transporte público. Também queremos saber como as obras que estão planejando podem contribuir em aumento da qualidade. Entender a articulação entre eixos viários e os projetos de mobilidade ativa, de ciclovias e também de calçadas, em uma visão de ruas completas, de maneira contemporânea e não repetir os erros de construir corredores, como foi feito na Cristiano Machado e Antônio Carlos. Acessibilidade e a integração com outros modos, incluindo o sistema metropolitano. Quais são os locais que serão objeto da intervenção, para os diferentes elementos, físico, fiscalização eletrônica, estacionamento. Como vai ser a integração tarifária, particularmente com o sistema metropolitano e o bilhete para os idosos? Como está sendo negociado com a agência metropolitana e com os outros municípios? Quais são as ações que estão sendo feitas para resolver o problema com o sistema metropolitano e com o sistema de trilhos. Aparece como uma ação relevante os programas de educação e participação, mas não se fala que tipo de estratégias, aonde que é preciso intervir para melhorar a mobilidade e como o comportamento das pessoas através da cultura cidadã pode contribuir para melhorar a circulação, diminuir a acidentalidade e melhorar a qualidade de vida das pessoas, desde a ideia de pacificar o trânsito com este tipo de projeto. Quais serão as etapas e veículos de comunicação serão implementados? Como os indicadores podem ser afetados por essas campanhas de educação. A transversalidade das ações, para poderem melhorar a mobilidade inteira. Em relação a participação do cidadão, observamos que não há uma clara estratégia da participação do grupo executivo do Observatório. A participação e articulação com os conselhos de política da cidade, particularmente com o conselho de idosos, de mulheres, das pessoas com deficiência. Como será feita essa integração, para garantir que haja participação cidadã na estruturação dos projetos? Consideramos relevante que no relatório haja uma estrutura mais matricial, uma estrutura que permita entender os objetivos, metas e ações. E como isso está atrelado aos indicadores de avaliação. Esta é maneira de planejamento conhecido como no planejamento orientado. O resultado com caráter estratégico nos permitiria entender o quadro lógico de formulação dessas ações. O PlanMobBH foi apresentado por uma lista de atividades. Queremos saber como cada um desses elementos contribuem com a melhoria dos indicadores. Queremos saber como se cria um sistema de alerta desse planejamento, que elementos se constituem gatilhos que permitem alertar pelo não cumprimento de uma meta. Quais metas são impossíveis de não cumprir? Que elementos são muito mais de planejamento estratégico? O Plano Diretor da cidade, particularmente no que tange ao problema da acessibilidade, entende a acessibilidade aos bens urbanos. Como as pessoas conseguem acessar hospitais, escolas e diferentes equipamentos, mas também como acessar o transporte público. Temos várias escalas de acessibilidade que devem ser compreendidas. Obras de mobilidade para aumentar a velocidade. Mas obras que permitam ações para aumentar a acessibilidade das pessoas a oportunidade de melhores condições de emprego, saúde e educação. Queremos entender como articular o plano de mobilidade com o plano diretor. E como os impactos da reestruturação administrativa da BHTRANS atuarão no desenvolvimento do plano, nos possíveis impactos na gestão da política de mobilidade da cidade. Queremos entender de maneira

muito mais clara o plano de mobilidade no marco de desenvolvimento orientado ao transporte, como foi pensado no plano diretor e entender esse problema do planejamento urbano. Estes 2 instrumentos não podem continuar sendo vistos de maneira separada. Porque a mobilidade tem um papel estratégico na gestão da cidade, na contenção do crescimento, no ordenamento da ocupação do solo. Outro elemento é compreender o problema da integração, da mobilidade ativa, desde a perspectiva da acessibilidade urbana e da equidade territorial. Entender como diferentes setores da cidade se articulam e como fazer para que a mobilidade contribua com a superação da pobreza e da vulnerabilidade de diferentes bairros da cidade. Não é particularmente das áreas de origem informal. Outro elemento é como podemos melhorar a produção dos indicadores. Certamente há indicadores que foram aprovados pelo Observatório. Mas há uma grande quantidade de estudos que são desenvolvidos pela academia e outras organizações que podem contribuir para o avanço da cidade. Como articular a BHTRANS com a academia para produzir informação e garantir um segmento mais adequado? O outro elemento que consideramos importante é como se prioriza os projetos de transporte público e como encontramos mecanismos de hierarquização desses projetos. Quais projetos são estruturantes, quais são os projetos de gestão, quais são projetos que se adequam a diferentes objetivos. Solicitamos que seja reorganizada essa apresentação, tanto do Balanço como das ações, de uma maneira que nos permita realmente entender esse caráter estratégico da mobilidade. Gostaria que essas perguntas permitissem orientar o debate e ajudassem a organizar melhor as ideias para construir um debate mais democrático sobre a mobilidade. Gustavo agradeceu a Ana Marcela pelas contribuições, críticas, sugestões, e que sem dúvida contribuem para o debate não só aqui agora, mas daqui para frente. E que a transição administrativa da BHTRANS para a SUMOB é uma grande oportunidade para mudarmos a forma como nós tratamos as questões da mobilidade urbana em termos de planejamento e transparência de informação. A contratação de consultoria de primeira linha, visa estruturar uma nova organização com uma gestão mais moderna, eficiente, conectada com o mundo atual que considere a transformação digital. Em seguida foi iniciado o debate. Francisco representante do PDT disse que foi contemplado pela Ana Marcela em relação aos indicadores, a acessibilidade e as soluções para o transporte na região metropolitana. Fez perguntas para o André Dantas sobre a SUMOB, que foi criada sem muita consulta, satisfazendo manobra política, com muito interesse eleitoral e financeiro. Disse que o André fez uma fala muito genérica e que passou parte da vida profissional em entidade de classe dos empresários de ônibus. Perguntou sobre o que vai acontecer com os funcionários da BHTRANS e o seu patrimônio. Que existe interesse e disputa política pelo imóvel. Disse que vivemos uma roda viva na questão de mobilidade urbana de Belo Horizonte, sobretudo com o transporte coletivo. Toda vez que começa a dar prejuízo à administração pública vai salvar os concessionários. Estamos fazendo isso de novo. Você falou em um financiamento e que não tem dinheiro, mas esse subsídio de 240 milhões está saindo do bolso de todo cidadão da cidade para salvar esses empresários. Você está estudando continuar com esse subsídio? Como é que seria isso? O que seria a modernização desses contratos? E quando a prefeitura vai reativar o COMURB que é o Conselho de Mobilidade Urbana Municipal? André disse que faria algumas correções para entendimento dos fatos e depois repassar as perguntas. Esclareceu que não disse em momento algum que a criação da SUMOB foi resultado de um processo gradual. Que não iria entrar na discussão política. Que ele é um técnico e assim se manterá. Que teve atuação representando as empresas de transporte num cargo técnico como diretor técnico por 9 anos e meio, que atuou como professor em universidade na Nova Zelândia, foi funcionário concursado da Prefeitura de Contagem em 1995, assim como foi consultor em vários países e projetos. Deixou claro que qualquer insinuação em relação à sua relação com as concessionárias é desnecessária e incorreta, porque tem um histórico profissional e que se orgulha muito dele. E a origem iniciou 1992 na BHTRANS. Em relação ao subsídio disse ter um caráter emergencial, resultado de um acordo com o legislativo. E que se vai ser necessário

daqui para frente não compete a ele definir. Que o seu papel é acatar aquilo que for decidido pela comunidade, pela sociedade organizada e desenvolver aquilo que é possível. Especificamente em relação ao modelo de financiamento e modernização do contrato, vamos estabelecer elementos de controle no contrato mais rigorosos. Vamos evoluir nas técnicas de pagamento para nós termos algo que seja mais transparente. Quais funções vamos absorver? Quais as especificações que nós ajustaremos no contrato que tem uma emergência prevista até 2028? Temos uma discussão muito difícil no momento que é estabelecer o nível de qualidade, o nível de relação. E tudo isso se baseia numa definição de um modelo de financiamento. Esta semana foi feita apresentação para os vereadores em que discutimos as opções que existem em termos de modelo de financiamento. Estamos iniciando um processo que não acontece há muito tempo e que espera que gere resultados com a participação de todos. Francisco voltou à questão da BHTRANS, como ficam os funcionários e o patrimônio imóvel da BHTRANS e sobre o COMURB. André explicou que foi emitido um decreto que transfere para a SUMOB a competência de gerir o conselho. A iniciativa imediata é convocar a primeira reunião em julho. Que recebeu 2 representantes eleitos do COMURB para fazer essa qualificação, da conduta que vamos ter de ouvir e fazer com que o conselho funcione. Citou que o André Veloso conversou com ele. Sobre a BHTRANS informou que muitos funcionários são de altíssima competência e serão aproveitadas caso elas queiram ir para a SUMOB. Ninguém vai ser despejado da vida que construiu sem qualquer é tipo de respeito. Sobre o patrimônio da BHTRANS disse não entender dessa matéria e não ser o gestor da extinção da BHTRANS e sim da transição para a SUMOB. Convidou o Francisco e todos os estudiosos da mobilidade a visitá-lo. Sobre o contrato disse não termos um modelo específico, que ainda está sendo olhado e que irá trazer a público. Júnior Silva representante do MDT fez pergunta sobre a ampliação da política de integração do sistema de transporte, implantando o cartão do idoso dos sistemas municipal e metropolitano, integrando internamente com o sistema suplementar. Terá algum convênio, como vai funcionar na prática, quando vai sair do papel? Porque deve ser o embrião para o nascimento do bilhete único metropolitano. A segunda questão foi o aprimoramento do atendimento às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida nas estações do MOVE. Solicitou a inclusão dos terminais, que também precisa desse aprimoramento. Outra questão é a implantação de funcionalidade de denúncia de importunação sexual no aplicativo do usuário do transporte público. Que é extremamente necessário e que foi adotado um modelo onde o motorista tem mais uma função e responsabilidade. Solicitou a possibilidade de incluir o transporte metropolitano juntamente com a SEINFRA, operadores, Guarda Municipal e Polícia Militar. Em relação aos 60 km de prioridade ao transporte com implantação até 2024, entende que é muito pouco e sugeriu que fosse revisto essa meta para aumentar a eficiência operacional que é extremamente importante. André respondeu que tomou conhecimento desse assunto muito recentemente e que será discutido. Ressaltou que a integração metropolitana depende de uma integração do modelo de governança e do modelo de financiamento. É um assunto muito difícil e citou Recife, Goiânia e Curitiba tem uma abordagem metropolitana. André representante do Nossa BH falou sobre o acompanhamento do trabalho da BHTRANS do ponto de vista da sociedade civil. Citou que a apresentação da Ana Marcela foi muito pertinente. Ele e o Roberto Andrés são conselheiros do setor técnico do COMURB e estiveram na reunião com o André. Sobre a BHTRANS entende que existe uma vontade técnica na elaboração de diretrizes, mas que não se traduz em ações reais e concretas. Por exemplo, a questão de um plano de combate ao assédio que está previsto para 2023 ou 2024. Infelizmente o Nossa BH conseguiu uma emenda parlamentar de 200 mil reais para trazer o Nina, aplicativo elaborado e auditado por mulheres. Traz a possibilidade de denúncia anônima, de não ter que parar o ônibus para a polícia entrar e pegar o assediador. Isso não foi para frente por questões políticas e por falta de vontade. Existe uma dinâmica dentro da BHTRANS que emperra as coisas, como por exemplo, as faixas exclusivas. Esse tipo de mudança, dentro da lógica de uma cidade que tem a maior taxa de motorização do país, tem que ser feita de uma vez. Se

ela for feita, pingada com faixa exclusiva com horário delimitado não vai funcionar do ponto de vista, inclusive da cultura do uso do automóvel e do respeito à faixa exclusiva. Discorda do André Dantas, e acha muito perigosa essa fala de que existe uma abordagem técnica que não é política. Qualquer decisão técnica, baseada em evidências para se transformar em política pública, vai contrariar interesses estabelecidos. Quando se fala de reformulação do contrato e da integração metropolitana, lembro que eles estão mais integrados é na sede dos sindicatos na Rua Aquiles lobo. Condições técnicas e materiais de integração existem há muito tempo. O que falta é uma prefeitura e uma gestão que se disponha a fazer esse enfrentamento. Citou o prefeito do Rio de Janeiro que já foi alinhado à federação de transporte e viu a necessidade de enfrentar essa mesma federação. Abriu licitação para encampar o BRT e outros sistemas e fazer uma coisa crucial, que é o controle público do sistema de bilhetagem eletrônica. Informou que o Nossa BH e o Tarifa Zero, em parceria com a Escola de Arquitetura, com a fundação Raul de Luxemburgo e outros estão promovendo um seminário internacional de debates sobre o transporte, como direito e caminhos para a tarifa zero, que vai acontecer de 20 a 23 de julho. Francisco da Associação dos Usuários de Transporte Coletivo da Grande BH perguntou sobre a metodologia que será adotada para fiscalizar o pleno cumprimento das condicionantes para a concessão do subsídio de 237 milhões de reais. Citou o golpe que foi acabar com a BHTRANS sem a mínima participação popular. Que foi um tratamento desumano, cruel e degradante ocorrido na CPI da Câmara. André agradeceu o Francisco e explicou sobre o controle da realização das condicionantes estabelecidas na lei que será sancionada. O controle vai ser realizado em tempo real, com toda a competência da base que nós temos de pessoas e tecnologia, em tempo real no COP e com toda a força de trabalho nas ruas, nos terminais e nas estações. Os veículos transmitem em tempo real a realização das viagens que serão acompanhadas e conferidas ao longo do dia com registros no banco de dados e faremos a análise para verificar se a nossa constatação em campo e no COP confere com os registros. Se as empresas concessionárias realizarem o quantitativo ao longo de todo o mês, elas então receberam. Caso elas não cumpram durante todo o mês, não receberão o repasse. Eu atuarei dentro da lei, sem qualquer viés, sem qualquer favorecimento. Todos os dados estarão disponíveis no Portal da PBH para a conferência. Marcelo representante do Nossa BH informou que queria retomar a pauta da reunião e fazer 3 sugestões de encaminhamentos: primeiro que a reunião do Observatório tem que ser um espaço de debate. Que ficou incomodado com essa história de cada pessoa só ter uma fala. E que isso é contra o previsto no próprio regimento que está sendo debatido no grupo executivo. A gente precisa se desarmar para debater, conversar, participar, ouvir, entender e ver como que a sociedade civil pode contribuir com a política de mobilidade e não o contrário. Política de mobilidade não vai ser executada sem apoio, sem debate com a sociedade. A segunda questão é que a gente acaba ocupando a reunião do Observatório com pautas que são do COMURB. Sugiro que na pauta da primeira reunião do COMURB ocorra discussão de modernização do contrato, como vai ser feita a reestruturação da empresa e da superintendência. Entrou nos 3 temas da reunião de hoje. Que não podia chegar numa reunião no meio do ano para discutir o Balanço de 2021 com dados de 2020. Tem que estar com o Balanço de 2022, com dados de 2021. Não tem problema se não tem algumas informações atualizadas, mas tem várias informações que podem ser atualizadas e que não foram. Por exemplo, a pesquisa origem e destino da região metropolitana. É um grande desafio usar a nova metodologia da pesquisa, mas já tem uma quantidade de informações que dá para criar algum indicador. Propôs uma reunião do grupo executivo do Observatório para discutir o andamento das metas de curto prazo no final de julho ou início de agosto. Citou que o Nossa BH conseguiu uma emenda popular para infraestrutura de ciclovias que já tem meio ano e não foi gasto nenhum recurso. Em relação à fala da Ana Marcela, acho que tocou em muitos pontos interessantes que talvez comece a rever o próprio regimento ou o Observatório. Repensar se o instrumento do Balanço e se o conjunto de indicadores está adequado,

para ter uma dimensão estratégica e transversal da gestão da mobilidade. Para a discussão da estratégia, sugeriu visitar o relatório da implantação e monitoramento do PlanMobBH. Tem a previsão de gatilhos, gestão de acompanhamento a cada ano, a cada 2 anos e dos indicadores com gatilho, com propostas de articular outras políticas. A discussão da estrutura da SUMOB que está na estrutura da política urbana. Foi um avanço aproximar a política de mobilidade da política urbana. E esse ano vai ter a 6ª Conferência Municipal de Política Urbana e segundo informações da Secretaria do COMPUR, não vai estar em debate o plano diretor. Os instrumentos de uso e ocupação do solo não estarão em debate. Sugeriu que a BHTRANS que tem representantes no COMPUR levem o tema das ações de curto prazo do plano de mobilidade para a conferência municipal de política urbana. A gente tem que discutir isso num ambiente o mais participativo possível. E nada mais interessante do que uma conferência municipal de política urbana, onde a mobilidade é chave, meio para acesso e direito à cidade. Aprofundar a discussão no grupo executivo do Observatório para chegar na conferência com acúmulo e com uma visão do que se pode fazer. Solicitou ao Gustavo que a lista de ações apresentada tenha um relatório mais detalhado, quanto e quando. Para a sociedade civil é muito importante que haja um compromisso ou que haja uma intenção da prefeitura para a gente ter como cobrar e ajudar, ir lá e propor emenda no orçamento. Gustavo fez comentário em relação aos indicadores, da dificuldade de compilar os dados e transformar em informação para dar transparência. E que está propondo ter uma pessoa na diretoria de planejamento para ficar exclusivamente dedicado a essa gestão de dados dos indicadores e outros dados, relativos à mobilidade urbana. E que seriam publicados no portal e alimentados à medida que vai se implantando. E no final do ano estará pronto para o relatório. Marcelo questionou ao André Dantas ter uma consultoria de 15 meses para estruturar a SUMOB. Tem que ouvir a própria BHTRANS e ter um processo participativo. André concordou com Marcelo e disse que não pode transformar a reunião do Observatório em audiência pública. Já ocorreram várias conversas com os representantes de sindicatos, com a diretoria executiva da BHTRANS, com os gerentes. Garantiu que fará essa transição com toda a transparência, incorporando sugestões. Gustavo agradeceu a participação de todos e encerrou a reunião.