

<b>Política Municipal de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte</b>			
<b>ACESSIBILIDADE PARA TODOS</b>	<i>Série Notas técnicas de acessibilidade</i>	SISMOB-BH	<b>nota n.º 5</b> <b>versão D</b>
<b>Proposta de Plano BHTrans de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - ano 2018 (Plamu-BHTrans 2018)</b>			<b>data</b> 10/10/2018

## **Apresentação**

O presente documento integra a série *Notas técnicas de acessibilidade*, que é um produto do projeto *Política Municipal de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (Pamu-BH)*.<sup>1</sup> A logomarca desse projeto é a emblemática meta *Acessibilidade para Todos*.<sup>2</sup>

O *Acessibilidade para Todos* foi publicamente anunciado pela Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S.A. (BHTrans) em 14 de agosto de 2015 quando da realização do *1º Seminário Internacional de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte*.<sup>3</sup> Naquele momento foi especialmente criada uma página na *home page* da BHTrans para dar publicidade às ações do projeto, incluindo o compromisso de elaborar e publicar notas técnicas capazes de apoiar a proposição e o monitoramento da Pamu-BH. Uma vez cumprido esse compromisso, a série de notas elaboradas e publicadas se constituirá no diagnóstico da acessibilidade na mobilidade urbana de Belo Horizonte que, destaque-se, até este momento nunca existiu.<sup>4</sup>

Como metodologia da pesquisa para elaboração das notas técnicas, adotou-se o *Sistema de Informações de Acessibilidade e Sustentabilidade de Belo Horizonte (SisMob-*

<sup>1</sup> “...a Política Municipal de Acessibilidade na Mobilidade Urbana (Pamu-BH) é um projeto com a logomarca *Acessibilidade para Todos* que, com a denominação política de acessibilidade, é uma das cinco políticas (juntamente com a política de estacionamento, a política de logística urbana, a política de segurança no trânsito e a política tarifária) que subsidiam as propostas do PlanMob-BH 2030” conforme verbete “política [de] acessibilidade” do SisMob-BH em BHTRANS (2018c5/ aba Q100a-geral).

<sup>2</sup> Os verbetes “acessibilidade para todos”, “acessibilidade para todos no metrô” e “acessibilidade e mobilidade para todos” do SisMob-BH em BHTRANS (2018c5/aba Q100a-geral) atestam que essa marca vem sendo utilizada, há tempos, por diversos órgãos e entidades.

<sup>3</sup> Conforme BHTRANS (2015x).

<sup>4</sup> Esta é uma das conclusões da pesquisa “Ausências, avanços e contradições da atual política de mobilidade urbana de Belo Horizonte: uma pesquisa sobre o direito de acesso amplo e democrático ao espaço urbano.” de OLIVEIRA, M.F. (2014a).

BH) como um repositório digital do assunto.<sup>5</sup> O sistema foi criado em 2010 e vem sendo aprimorado, continuamente, desde então.

Com o lançamento do *Acessibilidade para Todos* em agosto de 2015, o tema da acessibilidade, sempre tratado de forma transversal no SisMob-BH, passou a ser o foco da ampliação do sistema. Passou-se a buscar enquadrar a sustentabilidade, a acessibilidade e o desenho universal na maior quantidade possível de assuntos e subassuntos existentes.

Esta versão D da *Nota Técnica de acessibilidade n.º 5*, como expresso em seu nome, além de atualizar a versão C, apresenta o que intitulamos *Proposta de Plano BHTrans de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - ano 2018* (Plamu-BHTrans 2018). Vale destacar: as versões anteriores desta nota chamavam-se *Bases para elaboração do Plano Municipal de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (Plamu-BH)*. Desde 3 de agosto de 2017, quando foi emitida a primeira versão, novas informações foram sendo coletadas e estudadas. Além disto, diversas discussões foram sendo realizadas, envolvendo profissionais da BHTrans, da Diretoria de Políticas para as Pessoas com Deficiência (DPPD-BH), da Diretoria de Políticas para a Pessoa Idosa (DPEI-BH), do Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência de Belo Horizonte (CMDPD-BH) e do Conselho Municipal do Idoso de Belo Horizonte (CMI-BH) até se chegar à presente proposta.<sup>6</sup> Em 10/10/2018 ela foi submetida à Diretoria de Planejamento da BHTrans para os encaminhamentos devidos.

Antes de prosseguir, convém destacar que o SisMob-BH chega a outubro de 2018 com 5.805 registros (indicadores, metas, requisitos, referências de *benchmarking*, verbetes, fotografias e siglas) que ajudam a melhor conhecer a mobilidade urbana em geral e a

---

<sup>5</sup> A concepção do SisMob-BH, intitulada “A construção de um sistema de informações da mobilidade urbana como condição para sustentar a revisão permanente do Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (PlanMob-BH)”, venceu o Prêmio Inovar 2014. Ela está descrita em OLIVEIRA, M.F. (2014b). O sistema surgiu como “de indicadores da mobilidade urbana”, que evoluiu para “de informações da mobilidade urbana” e depois para “de informações de acessibilidade e sustentabilidade” conforme verbete “SisMob-BH” em BHTRANS (2018b5/aba Q100a-geral). Esta última é a fonte que, doravante nesta nota técnica, deve ser considerada para todos os verbetes SisMob-BH.

<sup>6</sup> Recomenda-se a leitura das versões anteriores a quem se interessar em melhor conhecer como as bases estabelecidas foram se transformando em uma proposta: versão A em OLIVEIRA, M.F. (2017a2) de circulação restrita na BHTrans e na CDPD (atual DPPD); versão B em OLIVEIRA, M.F. (2017a4) elaborada para envio à Secretaria Municipal de Governo da PBH; versão C elaborada como atualização da versão B e publicada na *home page* da BHTrans.

mobilidade urbana de Belo Horizonte em particular. Destes, 1.472 são indicadores, aí incluindo 206 específicos de acessibilidade.<sup>7</sup>

Esta versão D da *Nota técnica de acessibilidade n.º 5*, assim como na versão C, permanece dividida em seis partes, além da apresentação, das referências e das assinaturas, quais sejam: objetivos; panorama de documentos encontrados para *benchmarking*; a acessibilidade como eixo do PlanMob-BH 2030; marco legal de acessibilidade na mobilidade urbana; o Plamu-BHTrans, considerações finais.<sup>8</sup> Destaque-se que, como em toda a série *Notas técnicas de acessibilidade*, o presente documento reflete o pensamento do autor. Não deve, assim, ser lido como uma posição oficial da BHTrans (ou de qualquer de suas áreas) e nem do CMDPD-BH.<sup>9</sup>

## 1 Objetivos

Esta *Nota técnica de acessibilidade n.º 5 - versão D* tem o objetivo principal de apresentar a *Proposta de Plano BHTrans de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - ano 2018* (Plamu-BHTrans 2018). Para tanto, ela também contém uma proposta de instrumento que institui a *Política Municipal de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte* (Pamu-BH), com o Plamu-BHTrans podendo já ser considerado como uma antecipação de seus efeitos. Vale aqui destacar que os documentos já produzidos em toda a série *Notas técnicas de acessibilidade* têm, como um de seus objetivos secundários, o de contribuir na elaboração do Plamu-BHTrans. Convém lembrar:

Pode-se afirmar que construir uma cidade acessível para todos é condição para o êxito de qualquer política de mobilidade urbana em qualquer cidade. Assim sendo, em todas as revisões do PlanMob-BH o assunto acessibilidade precisa ser mantido na agenda política de forma consistente e permanente. Assim fazendo, a BHTrans será capaz de elaborar e revisar, em um processo contínuo, o Plano de Acessibilidade

---

<sup>7</sup>Quantidades de indicadores apuradas em 02/10/2018 no SisMob-BH em BHTRANS (2018c5/aba Q100b-totais).

<sup>8</sup> Cada versão de cada nota da série *Notas técnicas de acessibilidade* conta com revisores especialmente convidados para avaliar e, se for o caso, sugerir mudanças tanto de forma quanto de conteúdo. Para alguns assuntos também se promove a circulação de uma minuta/versão antes da emissão da versão que é publicada na *home page* da BHTrans: página “Acessibilidade para Todos” - link “Notas técnicas de acessibilidade”.

<sup>9</sup> O autor desta versão D da nota n.º 5 atualmente ocupa os cargos de assessor da presidência da BHTrans e de presidente do CMDPD-BH.

em consonância com o Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob-BH) que, por sua vez, é parte integrante do Plano Diretor de Belo Horizonte.<sup>10</sup>

Os objetivos secundários desta nota técnica são dois. O primeiro é ajudar na organização, permitindo a consulta de qualquer interessado diretamente no SisMob-BH, de toda a informação encontrada sobre políticas e planos de políticas públicas que interessam ao estudo da acessibilidade e da sustentabilidade na mobilidade urbana.<sup>11</sup> Esses assuntos estão conectados com indicadores que buscam medir a efetivação do direito de acesso amplo, democrático e sustentável ao espaço urbano.<sup>12</sup>

O segundo objetivo secundário, como já antecipado, é dar clareza do que é um plano de acessibilidade, no contexto geral da elaboração de outros planos de políticas públicas, contribuindo para a elaboração do Plamu-BHTrans. O plano aqui proposto, uma vez assumido como sendo o plano da BHTrans, deverá entrar em fase de aprimoramento permanente com prestação de contas anual ao CMDPD-BH.

## **2 Panorama de documentos encontrados para *benchmarking***

Na pesquisa para elaboração das bases da Pamu-BH e do Plamu-BH encontramos uma profusão de políticas públicas e planos que tratam da questão urbana, alguns mais gerais e outros mais específicos. Foram encontradas referências a políticas de acessibilidade, de carga, de desenvolvimento urbano, de estacionamento, de logística urbana, de mitigação dos efeitos da mudança climática, de integração da pessoa com deficiência, de integração da pessoa idosa, de mobilidade urbana, de participação social, de segurança no trânsito, de redução de morbimortalidade por acidentes e violências, de atendimento à população em situação de rua, de política tarifária e política de visão zero.

---

<sup>10</sup> OLIVEIRA, M.F. (2015d, p.7), documento que é uma minuta de diagnóstico do projeto “Acessibilidade para Todos” antecipada para a revisão do PlanMob-BH 2030 anunciada pela BHTrans em novembro de 2015 (BHTRANS, 2015z).

<sup>11</sup> Trata-se de uma atividade permanente do SisMob-BH, que passa a ser incorporada ao “Acessibilidade para Todos” como uma estratégia metodológica da série “Notas técnicas de acessibilidade”. Essa atividade tem como premissa a chamada Lei de acesso à informação: “Art.8º - É dever dos órgãos e entidades públicas promover, independentemente de requerimentos, a divulgação em local de fácil acesso, no âmbito de suas competências, de informações de interesse coletivo ou geral por eles produzidas ou custodiadas.” (BRASIL, 2011b).

<sup>12</sup> Essa conexão de planos e indicadores guarda relação com o objetivo principal da tese de doutorado de OLIVEIRA, M.F. (2014a, p.47): “elaborar uma reflexão sobre a atual política de mobilidade urbana de Belo Horizonte que seja capaz de contribuir na busca do direito de acesso amplo e democrático ao espaço urbano”.

Encontramos, também, referências a planos de ação climática, de ação sobre envelhecimento, de ação governamental, de ação de marketing, de ação de políticas para pessoa idosa, de ações integradas para pessoas com deficiência, de acessibilidade, de acessibilidade na mobilidade urbana, de arborização, de adaptação às mudanças climáticas, de adaptação e resiliência, de carga, de desenvolvimento urbano integrado, de direitos da pessoa com deficiência, de eliminação de barreiras, de gestão da demanda, de governo, de implantação/gestão/monitoramento, de inclusão da pessoa com deficiência, de metas, de mobilidade urbana, de mobilidade e acessibilidade, de mobilidade por bicicleta, de mobilidade urbana de carga, de projeção exterior, de promoção da acessibilidade, redução de acidentes, de redução de emissão de gases de efeito estufa, de relações internacionais, de rotas acessíveis, de trânsito, de transporte, de transporte urbano integrado, além de planos estratégicos, planos cicloviários, planos peatonais, planos diretores e planos do verde.<sup>13</sup>

De todos esses planos e políticas, merece inicialmente ser destacado aquele que pode ser considerado o mais abrangente plano de inclusão da pessoa com deficiência no Brasil, encontrado em nossa pesquisa. Trata-se do “Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência - Viver sem Limite”. Ele foi lançado no dia 17 de novembro de 2011 por meio de decreto federal “com a finalidade de promover, por meio da integração e articulação de políticas, programas e ações, o exercício pleno e equitativo dos direitos das pessoas com deficiência”.<sup>14</sup> O decreto fundamenta-se nos compromissos assumidos pelos países signatários da Convenção da Organização das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência.<sup>15</sup>

Nossa pesquisa, no entanto, localizou pouca informação sobre políticas e planos que tratem especificamente da acessibilidade na mobilidade urbana, que é o assunto desta nota técnica. No Brasil, encontramos referências a poucos planos municipais e a um plano estadual.

---

<sup>13</sup> Cada política e cada plano encontrados em nossa pesquisa são objeto de um ou mais verbetes específicos no SisMob-BH, totalizando mais de uma centena de registros em 19/07/2018 conforme BHTRANS (2018c5/aba Q100a-geral).

<sup>14</sup> Conforme BRASIL (2011c, art.1º), citado no verbete “Viver sem Limite” do SisMob-BH.

<sup>15</sup> “a Convenção [da ONU] sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência é instrumento que faz parte do marco legal de acessibilidade, sendo recebido o nome Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad em língua espanhola (castelhano) / [UN] Convention on the Rights of Persons with Disabilities em língua inglesa - no Brasil esta convenção tem protocolo facultativo assinado em 2007, tendo sido recepcionada por decreto legislativo em 2008 e por decreto presidencial em 2009” conforme verbete “convenção PcD” do SisMob-BH.

Em Belo Horizonte, a existência de um plano de acessibilidade é citada já no ano 2000, quando da publicação de um diagnóstico elaborado no ano 2000 sobre a atuação do Ministério dos Transportes no Plano Nacional de Ações Integradas na Área das Deficiências. Segundo consta, a Prefeitura de Belo Horizonte teria criado em 1988 “um Grupo de Coordenação com a incumbência de desenvolver, supervisionar e avaliar o Plano de Acessibilidade Física de Belo Horizonte, cujo objetivo será o de garantir a acessibilidade às pessoas com mobilidade reduzida”.<sup>16</sup> Esse plano não foi encontrado em nossa pesquisa, mas o relato federal apresenta as ações da política de acessibilidade que estava sendo realizada em Belo Horizonte no ano 2000. As ações relatadas pela BHTrans, à época, tratam de: acessibilidade nas estações do metrô e nas estações do BHBUS, sinalizador de parada do transporte coletivo para pessoas com deficiência visual, gratuidade no transporte coletivo, reserva de assentos no transporte coletivo, abrigos em pontos de parada do transporte coletivo, atendimento escolar a escola de ensino especial, acessibilidade em táxi, implantação de estacionamento reservado na via pública, credenciamento de pessoas com deficiência para utilização de estacionamento reservado, incorporação de piso tátil nas travessias de pedestres.

Passados vinte anos, as elaborações de uma política e de um plano de acessibilidade na mobilidade urbana em Belo Horizonte são formalmente retomadas em 2015. Se no ano 2000 a Prefeitura de Belo Horizonte, por meio da BHTrans, buscava atender aos ditames da Lei de promoção da acessibilidade e da Lei da prioridade de atendimento, o imperativo legal em 2018 é sensivelmente mais robusto.<sup>17</sup> A Lei Brasileira de Inclusão (LBI), de 2015, tornou-se o novo marco legal de inclusão da pessoa com deficiência.<sup>18</sup>

Vale antecipar alguns pontos que serão, mais adiante, detalhados: a LBI não posterga os prazos para promoção da acessibilidade na mobilidade urbana vencidos em 2014, amplia a definição de “vias terrestres” do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e estabelece o desenho universal como regra de caráter geral para garantia do direito à cidade para todos. E mais: a LBI altera a legislação que trata de sanções aplicáveis aos agentes públicos tipificando o “deixar de cumprir a exigência de requisitos de acessibilidade

---

<sup>16</sup> BRASIL (2000c, p.21).

<sup>17</sup> BRASIL (2000a; 2000b) citados nos verbetes “lei [da] prioridade de atendimento” e “lei [da] promoção da acessibilidade” do SisMob-BH.

<sup>18</sup> BRASIL (2015a) citado no verbete “lei [de] inclusão da PcD” do SisMob-BH.

previstos na legislação” como um “ato improbidade administrativa que atenta contra os princípios da administração pública”.<sup>19</sup>

Outros planos municipais de acessibilidade citados nos documentos pesquisados para elaboração da presente nota técnica são um “a ser elaborado” em Curitiba, um instituído por lei em Porto Alegre e um discutido em audiência pública em Parnaíba. Concluindo o panorama de documentos brasileiros, convém aqui citar um programa de calçadas no Paraná divulgado por seus elaboradores como sendo “um dos maiores programas de acessibilidade do Brasil”, um plano emergencial de recuperação de calçadas instituído por lei no município de São Paulo e um plano de ações, também da capital paulista, com ações articuladas para as pessoas com deficiência.<sup>20</sup>

Em nossa busca de planos de acessibilidade fora do Brasil encontramos referência a planos nacionais da Argentina, de Portugal e do Reino Unido, além de planos municipais de acessibilidade de Lisboa (Portugal), Rosário (Argentina), Santiago (Chile), Toulouse (França) e Skellefteå (Suécia).<sup>21</sup> Encontramos também informações sobre diretrizes de acessibilidade traçadas em Rotterdam (Holanda), mas sequer o nome de um provável plano foi detectado. A despeito de nossa pesquisa ter detectado essas informações, poucas foram as referências que ajudaram na formulação da Pamu-BH e do Plamu-BH. Desses locais, até o momento, apenas de Lisboa, Santiago do Chile e do Reino Unido foram encontrados documentos, a serem cuidadosamente estudados, que podem servir de apoio ao Plamu-BHTrans.

O plano de Lisboa recebeu o nome de “Plano de Acessibilidade Pedonal” e usa a logomarca “Anda Lisboa”. Ele é composto por diversos documentos. O primeiro conjunto de documentos é o plano propriamente dito, formado por cinco volumes, quais sejam: objetivos e enquadramento; via pública; equipamentos municipais; transporte público;

---

<sup>19</sup> BRASIL (2015a, art.103) citado no verbete “improbidade administrativa” do SisMob-BH.

<sup>20</sup> “Plano de “Acessibilidade” de Curitiba, “Plano Diretor de Acessibilidade” de Porto Alegre, “Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbana” de Parnaíba e “programa Calçadas Paraná”. Do município de São Paulo temos: “Plano Emergencial de Recuperação de Passeios Públicos e/ou calçadas” e “Plano Municipal de Ações Articuladas para Pessoas com Deficiência – São Paulo mais inclusiva”. Acesse os verbetes “plano de acessibilidade” do SisMob-BH para informações sobre esses planos.

<sup>21</sup> “Plan Nacional de Accesibilidad” da Argentina; “Plano Nacional de Acessibilidade” de Portugal; “Plan Municipal de Accesibilidad Urbana” de Rosário; “Plano de Acessibilidade” de Toulouse; “Plano de Acessibilidade Pedonal” de Lisboa; “Plan de Accesibilidad” de Santiago do Chile; “Inclusive Transport Strategy” do Reino Unido, “Estratégia de Participação de Acessibilidade” de Skellefteå. Acesse os verbetes “plano de acessibilidade” desses países/cidades/regiões no SisMob-BH para informações detalhadas.

fiscalização de particulares & desafios transversais. Há, ainda, um relatório de ponderação que contém a descrição de discussões públicas e propostas anuais de execução.<sup>22</sup>

A fortaleza do plano lisboeta é, certamente, ser bastante detalhado, ter passado por processo de consulta pública e estar disponível para fácil consulta, *pela internet*, por qualquer interessado. Ressalvadas as diferenças entre as legislações portuguesa e brasileira, trata-se de um importante material de consulta. Não por outro motivo, o coordenador do plano foi especialmente convidado pela BHTrans a participar do 1º Seminário Internacional de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte, realizado em 2015.<sup>23</sup>

Consulta à página da Câmara Municipal de Lisboa na *internet* informa que o plano de acessibilidade lisboeta está em execução. Ele foi proposto em 2009 e elaborado em 2013.<sup>24</sup> A legislação municipal e federal que o sustenta é dos anos 2004 e 2006.<sup>25</sup> Vale destacar a justificativa para a elaboração de um plano como esse:

Porquê um Plano?

Para tornar uma cidade acessível, é preciso intervir em vários tempos, em vários domínios, e de várias formas.

É preciso eliminar as barreiras existentes, mas é igualmente importante prevenir o aparecimento de novas barreiras.

É preciso agir, mas é igualmente indispensável conhecer as necessidades e definir uma estratégia eficaz.

É preciso mobilizar os serviços e empresas municipais, mas é igualmente importante fomentar a participação da sociedade civil, porque a Acessibilidade é um desafio coletivo. Para conseguir tudo isto, é preciso um Plano.<sup>26</sup>

O plano de acessibilidade da capital chilena é um capítulo do denominado *Plan Integral de Movilidad* (PIM) elaborado pela *Ilustre Municipalidad de Santiago*.<sup>27</sup> Trata-se de um texto enxuto, composto de contexto; definições e compromisso com a adoção de padrões para rotas; cruzamentos; pavimentos táteis; calçadas; pavimentos; pontos de parada de ônibus; mobiliário e equipamentos urbanos; sinalização e iluminação. Esse plano

---

<sup>22</sup> LISBOA (2013f; 2014a; 2014b).

<sup>23</sup> LISBOA (2015c).

<sup>24</sup> LISBOA (2009a; 2013a; 2013b; 2013c; 2013d; 2013e)

<sup>25</sup> LISBOA (2004a); PORTUGAL (2006a; 2006b).

<sup>26</sup> LISBOA (2017a).

<sup>27</sup> SANTIAGO (2015).



santiaguino, por nós encontrado, foi elaborado em 2015 e está ancorado na legislação federal chilena de 2010.

Destaque-se que os princípios norteadores da legislação chilena, em busca de uma cidade para todos, são bem similares aos da legislação brasileira. A citação que abre o *Plan de Accesibilidad* de Santiago do Chile encerra um importante conceito: “La accesibilidad es Universal; de toda la población - para un 10% es urgente, para un 60% es necesaria, y para el 100% es comfortable”.<sup>28</sup>

A *Inclusive Transport Strategy: Achieving Equal Access for Disabled People* do Reino Unido, por sua vez, possui elementos que podem ser úteis aos que, como a BHTrans, pretendem formular um plano de acessibilidade na mobilidade urbana. Uma de suas peculiaridades é não ter sido denominado como um “plano”, mas como uma “estratégia”.<sup>29</sup> O nome da estratégia britânica lançada em 25 de julho de 2018 indica a intenção governamental de se encontrar um “acesso igual” nos transportes para as pessoas com deficiência. Isto coaduna com o imperativo legal brasileiro de se tomar o desenho universal como regra de caráter geral também nos meios de transporte.

A estratégia britânica de transporte inclusivo foi comunicada às autoridades locais do Reino Unido por meio de uma carta do Ministério dos Transportes. Essa carta também informa a publicação de um sumário das respostas recebidas pelo órgão à consulta feita, de agosto a novembro de 2017, ao denominado *Accessibility Action Plan*. Quem assina essa *letter* é Nusrat Ghani, que diz: “É minha ambição que as pessoas com deficiência tenham o mesmo acesso ao transporte e oportunidades de viajar como todos os outros, independentemente de sua deficiência ser visível ou menos visível”.<sup>30</sup>

A presente nota técnica propõe, em outubro de 2018, o que poderá ser o primeiro plano municipal de acessibilidade na mobilidade urbana de Belo Horizonte elaborado pela instituição pública responsável pela gestão dos transportes e do trânsito municipais. Para tanto, ele precisa ser assumido como tal pela BHTrans. Esse plano está ancorado em uma legislação que, como se verá mais adiante, vem sendo aprimorada desde 1998 sem nunca ter sido integralmente cumprida. Vale aqui antecipar que a elaboração de um plano

---

<sup>28</sup> SANTIAGO (2015, p.39)

<sup>29</sup> Conforme se viu, o nome “estratégia também foi utilizado para designar o plano de acessibilidade de Skellefteå (Suécia).

<sup>30</sup> GHANI MP, Nusrat. In: UK (2018d - tradução livre minha).

específico de acessibilidade nas cidades brasileiras pode ser entendida como um imperativo legal desde o ano 2015.

A quase ausência de informações sobre políticas e planos de acessibilidade, que é das conclusões da pesquisa realizada para elaboração desta nota técnica, apenas confirma nossa hipótese inicial de que a cidade de Belo Horizonte pode assumir um pioneirismo no assunto.<sup>31</sup> A depender de nossos resultados podemos, também, assumir algum protagonismo.

A intenção de Belo Horizonte construir sua política de acessibilidade na mobilidade urbana, como se viu na apresentação desta nota técnica, foi anunciada em 2015. Em 2016 foi a vez do Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência de Belo Horizonte (CMDPD-BH) aprovar as diretrizes para o “Plano Municipal de Promoção e Inclusão da Pessoa com Deficiência”, aí incluindo a de “garantir a acessibilidade, na perspectiva do desenho Universal”.<sup>32</sup>

Os compromissos mais recentes de se construir um plano de acessibilidade na mobilidade urbana em Belo Horizonte foram assumidos publicamente pela BHTrans em dois momentos: 12 de abril de 2017 (audiência pública na Câmara Municipal de Belo Horizonte) e 12 de julho de 2017 (8ª reunião do ObsMob-BH).<sup>33</sup> Vale destacar que a elaboração do plano de acessibilidade foi incluída no “Contrato de metas e desempenho 2017” firmado entre a BHTrans e a Prefeitura de Belo Horizonte (PBH).<sup>34</sup> Para tanto, o plano foi tipificado como um dos seis subprojetos do projeto “BH inclusiva, segura e cidadã” que, por sua vez, é dos três projetos do plano estratégico 2020 da BHTrans.<sup>35</sup>

---

<sup>31</sup> Vale destacar: o diagnóstico da acessibilidade no BRT Move de Belo Horizonte, analisado nas notas técnicas de acessibilidade n.º 3 em OLIVEIRA, M.F. (2017a1) e n.º 4 em OLIVEIRA et al (2017a2), foi o único encontrado, no mundo, com o grau de detalhamento necessário para elaboração de um plano de acessibilidade específico para um sistema de BRT.

<sup>32</sup> BH (2016m4).

<sup>33</sup> “12 jul. 2017: o presidente da BHTrans ratifica o compromisso de elaborar este plano na 8ª reunião do ObsMob-BH em resposta a uma pessoa com deficiência física cadeirante presente no evento (auditório do Ibmecc) / 12 abr.2017: o presidente da BHTrans assume o compromisso de ‘apresentar um plano de trabalho sobre acessibilidade para 2017-2020’ na Audiência Pública realizada pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, Transporte e Sistema Viário, em conjunto com a Comissão de Direitos Humanos e Defesa do Consumidor, com a finalidade de ‘discutir a acessibilidade do transporte público do Município Belo Horizonte’ na CMBH conforme OLIVEIRA, M.F. (2017b), em resposta a um membro voluntário do CMDPD-BH presente no evento”. Acesse: verbete “plano de acessibilidade” do SisMob-BH relativo a Belo Horizonte.

<sup>34</sup> BH (2017c4). Trata-se de produto do subprojeto “BH Acessível”, parte integrante do projeto “BH inclusiva, segura e cidadã”.

<sup>35</sup> BHTRANS (2018c1, p46-47). Acesse os verbetes “plano de acessibilidade” e “BH inclusiva, segura e cidadã” do SisMob-BH.

O compromisso da Prefeitura de Belo Horizonte com a garantia dos direitos à cidade para todos foi ratificado durante a posse da nova gestão do CMDPD-BH no final de 2017. Naquele momento, a Secretaria Municipal de Assistência Social, Segurança Alimentar e Cidadania de Belo Horizonte (Smasac-BH) assumiu o compromisso de lançar, em 2018, o “Plano Municipal de Políticas para as Pessoas com Deficiência”. Vale destacar as palavras da titular da secretaria: “Com o Plano Municipal, teremos ferramentas para planejar e executar essas políticas [de inclusão da pessoa com deficiência], primando não só pela garantia do acesso, mas também pela qualidade da oferta”.<sup>36</sup>

Tal como vem sendo feito em cada nota da série *Notas técnicas de acessibilidade*, aqui ratificamos o compromisso de que todos os documentos produzidos no âmbito do projeto “Acessibilidade para Todos” serem publicados na *home page* da BHTrans para consulta de quem se interessar pelo tema. Assim fazendo, estimularemos uma salutar troca de experiências e informações sobre o direito à cidade.<sup>37</sup>

### **3 A acessibilidade como eixo do PlanMob-BH 2030**

Relatamos, a seguir, como o assunto já foi tratado em Belo Horizonte tomando como referência o conjunto de documentos mais recentes produzidos pela BHTrans no âmbito da revisão do Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte para 2030 (PlanMob-BH 2030).<sup>38</sup> Estamos aqui falando dos que foram formalmente apresentados em reuniões do Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (ObsMob-BH): na 8ª reunião realizada em 12 de julho de 2017 e na 10ª realizada em reunião do ObsMob-BH.

A “política de acessibilidade” é tratada como uma das cinco que subsidiam as propostas de revisão do PlanMob-BH 2030 com o objetivo de “detalhar aspectos específicos e de fundamental importância para a mobilidade urbana”.<sup>39</sup>

A acessibilidade é tema de um dos oito eixos da revisão do PlanMob-BH 2030, denominado “eixo acessibilidade universal”.<sup>40</sup> Esse eixo:

---

<sup>36</sup> Pronunciamento de Maíra Colares conforme BH (2017g7).

<sup>37</sup> A versão A da nota n.º 5 e minutas da versão B circularam na BHTrans e na (então) Coordenadoria de Direitos das Pessoas com Deficiência de Belo Horizonte (CAPD-BH), atual Diretoria de Políticas para as Pessoas com Deficiência (DPPD-BH). A partir da versão C pode-se acessar a nota diretamente na *home page* da BHTrans.

<sup>38</sup> São eles: BHTRANS (2017n2/n3a/ n3b/n4/n5/n6/n7/n8/n10/n11/n12) e BHTRANS (2018g3/g4).

<sup>39</sup> Essas cinco políticas são assim denominadas: “Política de Acessibilidade / Política de Estacionamento / Política de Logística Urbana / Política de Segurança no Trânsito / Política Tarifária” conforme BHTRANS (2017n12, p.7). Acesse também o verbete “política [de] acessibilidade” do SisMob-BH.

Promove o acesso amplo, irrestrito e democrático ao espaço urbano, por meio de um sistema de transporte coletivo acessível a todas as pessoas, na perspectiva do desenho universal, independentemente da mobilidade, diversidade física, sensorial, idade e renda, contribuindo para a inclusão social, a redução das desigualdades e a participação na vida da cidade.<sup>41</sup>

O eixo acessibilidade universal do PlanMob-BH 2030 é constituído por dois programas.<sup>42</sup> Esses programas, por sua vez, são detalhados em doze medidas.

A acessibilidade é citada em outras seis medidas de outros três eixos do PlanMob-BH 2030.<sup>43</sup> Ela compõe o objetivo do “eixo mobilidade coletiva”<sup>44</sup> e é citada nos resultados esperados do PlanMob-BH 2030.<sup>45</sup>

#### **4 Marco legal de acessibilidade na mobilidade urbana**

O marco legal brasileiro é amplo e capaz de sustentar a Pamu-BH. Aqui o formulamos a partir da Constituição Federal promulgada em 1988, conhecida como a constituição-cidadã.<sup>46</sup> Naquele momento, depois de longo período de ditadura militar, estabeleceu-se que no Brasil "Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade".<sup>47</sup> Passo a passo, por meio de emendas constitucionais e de leis nacionais, estaduais e municipais, o direito à acessibilidade na mobilidade urbana, como parte do direito à cidade

---

<sup>40</sup> Esses oito eixos são assim denominados: “Mobilidade Ativa / Mobilidade Coletiva / Circulação Calma / Mobilidade Individual Motorizada / Logística Urbana / Cidade Sustentável / Acessibilidade Universal / Gestão, Operação e Fiscalização” conforme BHTRANS (2017n12, p.26). Acesse também o verbete “acessibilidade universal” do SisMob-BH.

<sup>41</sup> BHTRANS (2017n12, p.35).

<sup>42</sup> Esses dois programas são: “Acessibilidade no Transporte Público Coletivo” com nove medidas e “Acessibilidade em Calçadas e Travessias” com três medidas conforme BHTRANS (2017n12, p.58-59).

<sup>43</sup> São duas medidas em cada um dos três eixos “mobilidade coletiva”, “circulação calma” e “gestão, fiscalização e operação”.

<sup>44</sup> O eixo mobilidade coletiva tem por objetivo “ofertar à cidade um serviço de transporte coletivo de qualidade, acessível a todos os usuários com conforto e segurança, eficiente e confiável, que promova a inclusão social e a acessibilidade espacial com integração física e tarifária.” conforme BHTRANS (2017n12, p.30).

<sup>45</sup> O resultado esperado é o “Aumento do número de viagens no transporte coletivo através da ampliação da capacidade, integrações físicas e tarifárias, redução dos tempos de viagem e promoção da acessibilidade universal e inclusão social.” conforme BHTRANS (2017n12, p.44).

<sup>46</sup> Nome dado pelo deputado Ulisses Guimarães conforme OAB-MS (2017) citado no verbete “constituição-cidadã” do SisMob-BH. A legislação de acessibilidade antes da constituição-cidadã está compilada em BRASIL (2008c2) citado no verbete “marco legal de acessibilidade” do SisMob-BH.

<sup>47</sup> BRASIL (1988a, caput do art.5º).

para todos, foi sendo ampliado e consolidado no Brasil. Vale destacar que as normas editadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) desde 1994 também foram fundamentais para a garantia do direito à cidade para as pessoas com mobilidade reduzida.<sup>48</sup>

Podemos afirmar que, hoje, está legalmente garantido o direito de acesso amplo e democrático ao espaço urbano para todas as pessoas em todas as cidades brasileiras. Por essa razão, parece-nos conveniente e necessário que seja instituída, com a clareza que o tema requer, como um compromisso municipal da Prefeitura de Belo Horizonte, a *Política Municipal de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte* (Pamu-BH).

Para que a Pamu-BH não seja apenas uma peça retórica, parece-nos necessário estabelecer a obrigatoriedade de todo órgão, autarquia, empresa e fundação municipal que, de alguma forma, planeja ou executa ações que impactam a acessibilidade na mobilidade urbana, edite o seu plano setorial. Esses planos devem conter indicadores de acompanhamento e metas anuais até o ano de 2030 para alcance da acessibilidade para todos com base no desenho universal. Dentre esses planos, estará o Plano BHTrans de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (Plamu-BHTrans).

No Apêndice desta nota técnica é apresentada uma proposta, na forma de minuta, de decreto municipal que institui a *Política Municipal de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte* (Pamu-BH). Essa política sustenta-se no direito ao transporte como direito social<sup>49</sup>; na lei de inclusão da pessoa com deficiência<sup>50</sup>; na política nacional de mobilidade urbana<sup>51</sup>; na lei de acesso à informação<sup>52</sup>, na política municipal de mobilidade urbana de Belo Horizonte<sup>53</sup>, na Convenção da Organização das Nações Unidas sobre os direitos da pessoa com deficiência<sup>54</sup>, na regulamentação do direito à

---

<sup>48</sup> Em 1994 foi publicada a primeira edição da *NBR 14022: Transporte - Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência em ônibus e trólebus, para atendimento urbano e intermunicipal* conforme AME (2017a).

<sup>49</sup> O direito ao transporte como novo direito social foi instituído pela Emenda Constitucional n.º 90, de 15 de setembro de 2015. Acesse o verbete “direito ao transporte” no SisMob-BH.

<sup>50</sup> A Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência) é a Lei n.º 13.146, de 6 de julho de 2015. Acesse o verbete “lei [de] inclusão da PcD” no SisMob-BH.

<sup>51</sup> As diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana foram instituídas pela Lei n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Acesse o verbete “política [de] mobilidade urbana” do SisMob-BH.

<sup>52</sup> A regulamentação nacional de acesso a informações foi instituída pela Lei 12.527, de 18 de novembro de 2011. Acesse o verbete “lei [de] acesso à informação” do SisMob-BH.

<sup>53</sup> A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte foi instituída pela Lei n.º 10.134, de 18 de março de 2011. Acesse o verbete “política [de] mobilidade urbana” do SisMob-BH.

<sup>54</sup> A Convenção da Organização das Nações Unidas (ONU) sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência foi promulgada pelo Decreto Presidencial n.º 6.949, de 25 de agosto de 2009, com base no Decreto

acessibilidade<sup>55</sup>, no estatuto do idoso<sup>56</sup>, no estatuto da cidade<sup>57</sup>, na lei da promoção da acessibilidade<sup>58</sup>, na lei da prioridade de atendimento<sup>59</sup>, na política nacional para a integração da pessoa com deficiência<sup>60</sup>, na lei de normas gerais de direitos da pessoa com deficiência<sup>61</sup>, e, naturalmente, na constituição-cidadã<sup>62</sup> e nas normas da ABNT<sup>63</sup>. Essa proposta de decreto apresenta, também as bases para a elaboração do *Plano Municipal de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte* (Plamu-BH).

Antes de prosseguir, convém destacar:

Em 2 de dezembro de 2004 foi assinado o decreto federal n.º 5.296, que regulamenta as leis n.º 10.048 e 10.098, ambas do ano 2000. Conhecido como “decreto da acessibilidade”, ele estabeleceu um prazo de dez anos para garantia da acessibilidade nos sistemas de transporte brasileiros.<sup>64</sup> Em 2010 o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) emitiu um alerta:

[...] os municípios brasileiros têm prazo até o final do ano de 2014 para tornar todos os elementos dos sistemas de transporte públicos acessíveis. Não basta apenas tornar o veículo acessível, é preciso que isso se estenda a toda a infraestrutura urbana, pois, em muitos casos, ela não está adequada para circulação das pessoas com mobilidade reduzida. A

---

Legislativo n.º 186, de 9 de julho de 2008 e na assinatura do protocolo facultativo à convenção em 30 de março de 2007. Acesse o verbete “convenção PcD” do SisMob-BH.

<sup>55</sup> A regulamentação do direito à acessibilidade foi objeto do Decreto n.º 5.296 de 2 de dezembro de 2004. Acesse o verbete “decreto [da] acessibilidade” do SisMob-BH.

<sup>56</sup> O Estatuto do Idoso foi instituído pela Lei n.º 10.741/2003, de 1º de outubro de 2003. Acesse o verbete “estatuto [do] idoso” do SisMob-BH.

<sup>57</sup> O Estatuto da Cidade foi instituído pela Lei n.º 10.257, de 10 de julho de 2001. Acesse o verbete “estatuto [da] cidade” do SisMob-BH.

<sup>58</sup> As normas gerais de direitos das pessoas com deficiência foram estabelecidas pela Lei n.º 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Acesse o verbete “lei [da] promoção da acessibilidade” do SisMob-BH.

<sup>59</sup> A prioridade de atendimento a pessoas com deficiência, idosos, gestantes, lactantes, pessoas com crianças de colo e obesos é instituída pela Lei n.º 10.048, de 8 de dezembro de 2000. Acesse o verbete “lei [da] prioridade de atendimento” do SisMob-BH.

<sup>60</sup> A Política Nacional para a Integração da Pessoa com Deficiência, como regulamentação da lei de normas gerais de direitos das pessoas com deficiência, foi instituída Decreto n.º 3.298, 20 de dezembro de 1999. Acesse o verbete “política [de] integração da PcD” do SisMob-BH.

<sup>61</sup> O apoio às pessoas com deficiência e sua integração social, além da criação da Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência - Corde, são instituídos pela Lei n.º 7.853, de 24 de outubro de 1989. Acesse o verbete “lei [de] normas gerais de direitos das PcD” do SisMob-BH.

<sup>62</sup> A primeira Constituição (democrática) da República Federativa do Brasil após o golpe militar de 1964 foi promulgada em 5 de outubro de 1988. Acesse o verbete “constituição-cidadã” do SisMob-BH.

<sup>63</sup> As normas técnicas de acessibilidade publicadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) são, em especial, as NBR 9050, NBR 13994, NBR 14021, NBR 14022, NBR 15320, NBR 15570, NBR 16537. Acesse os verbetes “NBR” do SisMob-BH.

<sup>64</sup> “Art. 38 - No prazo [...] § 3º - A frota de veículos de transporte coletivo rodoviário e a infraestrutura dos serviços deste transporte deverão estar totalmente acessíveis no prazo máximo de cento e vinte meses [dez anos] a contar da data de publicação deste Decreto.” conforme BRASIL (2004a) citado no verbete “decreto da acessibilidade” do SisMob-BH.

legislação cercou bem esse problema atribuindo ao poder público a necessidade de adaptar o sistema viário urbano: passeios, paradas, estações e terminais de embarque e desembarque.<sup>65</sup>

Em dezembro de 2014 venceu prazo, estabelecido dez anos antes, sem que o sistema de transporte coletivo de Belo Horizonte tivesse se tornado acessível.

Em 6 de julho de 2015 foi promulgada a lei federal n.º 13.146, instituindo-se a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência) ou, simplesmente, LBI. Destinada a assegurar e a promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania, a lei foi clara ao não dilatar o prazo vencido em 2014 para promoção da acessibilidade nos sistemas de transportes. Essa lei entrou em vigor<sup>66</sup> em janeiro de 2016.

A LBI estabeleceu o prazo de um ano, aos “órgãos competentes”, para elaboração e envio ao Ministério Público de “relatórios circunstanciados” sobre o cumprimento dos prazos para promoção da acessibilidade.<sup>67</sup> Esse prazo está vencido desde 7 de janeiro de 2016 sem que tenha sido elaborado o relatório circunstanciado de acessibilidade na mobilidade urbana de Belo Horizonte. Podemos, então, aqui cunhar uma recomendação: que esse relatório seja produzido, com a celeridade possível, tomando a presente nota técnica como seu embrião.

Por fim, é importante aqui destacar a preocupação da PBH em que sejam cumpridos os imperativos impostos pela LBI. O Gabinete do Prefeito, em janeiro de 2018, encaminhou a todo o primeiro escalão municipal o ofício-circular recebido em dezembro/2017 da Secretaria Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência (SNDPD) do Ministério dos Direitos Humanos (MDH). O comunicado federal alerta cada um dos

---

<sup>65</sup> IPEA (2010, p.422), citado no verbete “sistema de transporte público acessível” do SisMob-BH.

<sup>66</sup> “Art. 127. Esta Lei entra em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação oficial.” conforme BRASIL (2015a). Essa data é 6 de janeiro de 2016 segundo CNMP (2016a, p.19).

<sup>67</sup> “Art. 120 - Cabe aos órgãos competentes, em cada esfera de governo, a elaboração de relatórios circunstanciados sobre o cumprimento dos prazos estabelecidos por força das Leis no 10.048, de 8 de novembro de 2000, e no 10.098, de 19 de dezembro de 2000, bem como o seu encaminhamento ao Ministério Público e aos órgãos de regulação para adoção das providências cabíveis. Parágrafo único - Os relatórios a que se refere o caput deste artigo deverão ser apresentados no prazo de 1 (um) ano a contar da entrada em vigor desta Lei.” conforme BRASIL (2015a), citado nos verbetes “relatório circunstanciado de acessibilidade” e “lei de inclusão da PcD” do SisMob-BH.

prefeitos brasileiros “com o objetivo de evitar qualquer ação que possa ser movida contra a sua Gestão”.<sup>68</sup>

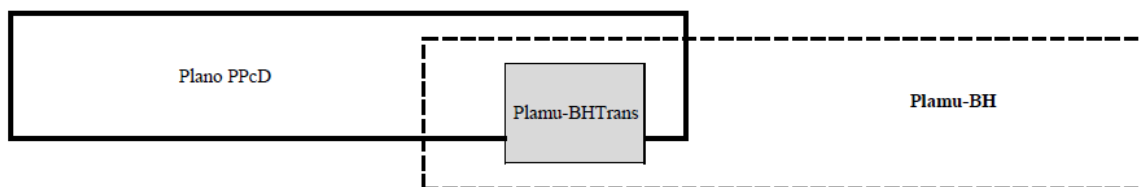
## 5 O Plamu-BHTrans

Com base nos ditames legais, um plano de acessibilidade tem a função de estabelecer como e em que prazos a acessibilidade, tomando o desenho universal como regra de caráter geral, será garantida. Assim fazendo, o município que elabora o seu plano estabelece um compromisso público de garantia do direito à cidade.

### 5.1 Interfaces

Como já foi dito nesta nota técnica, o Plano Municipal de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte é identificado como Plamu-BH. Para situar a inter-relação do Plamu-BH com outros planos municipais que estão sendo elaborados em paralelo, na busca de evitar mal entendidos, omissões e superposições, foram elaboradas as Figuras 1 a 4, que seguem.

**Figura 1 – Interface do Plamu-BHTrans com o Plano PPcD**



Fonte: elaboração própria

A Figura 1 mostra que o Plamu-BH tem uma interface com o Plano Municipal de Políticas para Pessoas com Deficiência, nesta nota técnica identificado como Plano PPcD. Esse plano de política social tem elaboração a cargo da Diretoria de Políticas para as Pessoas com Deficiência (DPPD-BH), órgão da Subsecretaria de Direito e Cidadania que, por sua vez, faz parte da Secretaria Municipal de Assistência Social, Segurança Alimentar e Cidadania de Belo Horizonte (Smasac-BH).

<sup>68</sup> BRASIL (2017n); BH (2018c2).



Os dois planos (Plamu-BH e Plano PPcD) costumam ser, indevidamente, confundidos e é importante deixar claro o alcance e o limite de cada um. O Plamu-BH não é um plano apenas para pessoas com deficiência. Ele é um plano de política urbana que impactará todas as pessoas, inclusive as pessoas com deficiência. Por esse motivo, a política Plamu-BH, que tem o Plamu-BHTrans como instrumento, tem a logomarca Acessibilidade para Todos.

A interface do Plamu-BHTrans com o Plano PPcD, ilustrada na Figura 1, é o que afeta, tão somente, as pessoas com deficiência. Um exemplo claro de interface entre o Plamu-BHTrans e o Plano PPcD é a concessão de gratuidade no transporte coletivo para pessoas com deficiência física, visual, intelectual e auditiva. O Plamu-BHTrans, no entanto, vai bem além. Um exemplo claro de interface entre o Plamu-BHTrans e outros planos (que não o Plano PPcD) é a prioridade para pessoas idosas nas filas das estações de integração do transporte coletivo. Vale destacar a complexidade desse assunto que interessa especialmente à pessoa idosa: os maiores de 80 anos têm prioridade sobre os maiores de 65 anos.<sup>69</sup>

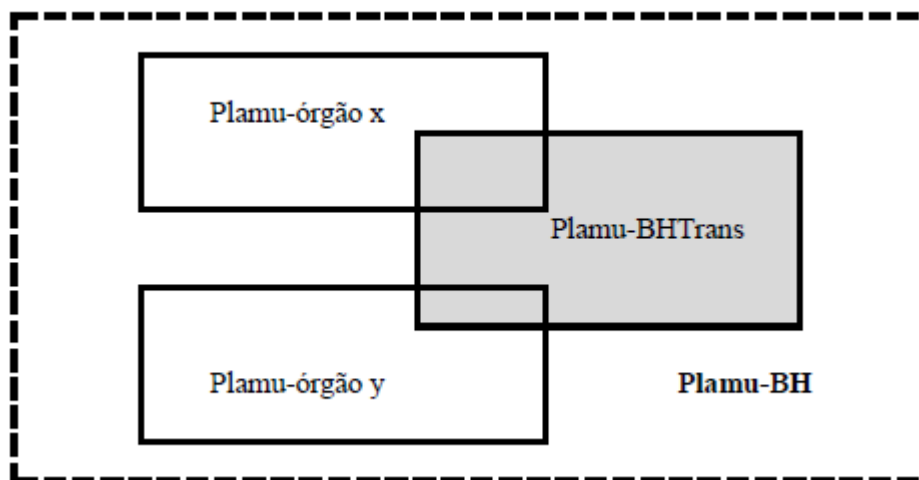
O conceito de desenho universal é o princípio que deve nortear o Plamu-BH e seus componentes. Os planos setoriais, ilustrados pela Figura 2, são o Plamu-BHTrans, o Plamu-FMC, o Plamu-Smed etc. O conjunto desses planos setoriais forma o Plamu-BH.<sup>70</sup>

---

<sup>69</sup> "Art. 2º - O art. 3º da Lei n.º 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º: Art. 3º - [...] § 2º Dentre os idosos, é assegurada prioridade especial aos maiores de oitenta anos, atendendo-se suas necessidades sempre preferencialmente em relação aos demais idosos." conforme BRASIL (2017q).

<sup>70</sup> FMC é a sigla da Fundação Municipal de Cultura da PBH; Smed é a sigla da Secretaria Municipal de Educação da PBH.

**Figura 2 – Interfaces do Plamu-BHTrans com outros planos Plamu**



Fonte: elaboração própria

No Plamu-BHTrans, uma das métricas utilizadas no cálculo do tempo de verde de um semáforo de pedestres é a velocidade de caminamento das pessoas com deficiência para atravessar uma rua. Essa métrica do Plamu-BH, no entanto, não é a única, pois é necessário levar em conta, também, as velocidades de todas as outras pessoas que também têm direito à cidade. Nesse caso, no entanto, se forem cumpridos os requisitos de acessibilidade que garantirão uma travessia com autonomia e segurança (acessível, portanto) para cegos, cadeirantes, muletantes e surdocegos, a possibilidade de atendermos a todas as pessoas, mesmo que fora do universo das pessoas com deficiência (como pessoas idosas e adultos acompanhados de crianças) aumenta consideravelmente. Como se vê, nesse caso, a adoção de métricas que atendem às pessoas com deficiência no Plamu-BHTrans podem atender a toda a sociedade.

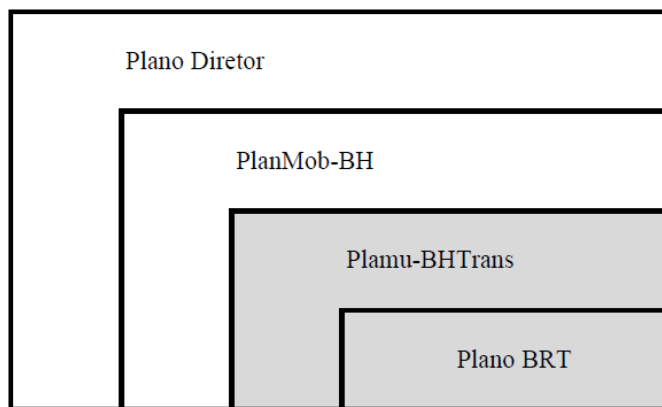
Por outro lado, a métrica a ser utilizada para definição de como as pessoas viajarão sentadas nos ônibus do transporte coletivo não pode ser apenas a que atenda às pessoas com deficiência. Se assim fizermos, as pessoas obesas, por exemplo, serão desconsideradas em suas especificidades. Como se vê, há interfaces e sobreposições de política públicas planejadas, implantadas e gerenciadas por órgãos diversos que precisam estar em harmonia. Afinal, a acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida não será alcançada se a BHTrans garantir ônibus acessíveis em toda a cidade, mas as calçadas que levam os passageiros até os pontos de conexão não se tornarem acessíveis por imposição de outros órgãos. Da mesma forma, Belo Horizonte não poderá ser considerada uma cidade acessível se garantir, por ações de sua Secretaria Municipal de Educação, a inclusão

das crianças com deficiência nas escolas de ensino regular, mas o transporte público não for capaz de atender às necessidades dos alunos com mobilidade reduzida.

Como se vê, muitas são as interfaces e só um esforço coordenado será capaz de superar as muitas dificuldades. Vale aqui destacar uma importante ação conjunta de conselhos de políticas públicas e gestores da mobilidade da Região Metropolitana de Belo Horizonte que está em curso e envolvem duas grandes categorias de pessoas.<sup>71</sup> Essa ação faz parte do Plamu-BHTrans e do Plano PPcD, mas vai para além de ambos os planos. Trata-se da implantação do cartão eletrônico metropolitano de gratuidade (CMG). O CMG da Pessoa Idosa foi idealizado, de comum acordo, como o primeiro passo para se chegar ao CMG da Pessoa com Deficiência. Uma vez consolidado, ele poderá ser, no futuro, considerado o primeiro passo para o alcance de uma integração tarifária plena entre todos os modos de transporte da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Como ilustrado na Figura 3, o Plamu-BHTrans engloba o plano aqui denominado Plano BRT.

**Figura 3 – Interfaces do Plamu-BHTrans com outros planos além dos Plamu**



Fonte: elaboração própria

<sup>71</sup> Trata-se de reunião ocorrida na sede do CMDPD-BH em 28/03/2018. Os conselhos e órgãos presentes foram: Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência de Belo Horizonte (CMDPD-BH), Conselho Estadual de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência de Minas Gerais (Conped-MG), Conselho Municipal do Idoso de Belo Horizonte (CMI-BH), Conselho Estadual da Pessoa Idosa de Minas Gerais (CEI-MG), Coordenadoria Especial de Apoio e Assistência à Pessoa com Deficiência de Minas Gerais (Caade-MG), Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte (Agência RMBH), Subsecretaria de Regulação de Transportes da Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas de Minas Gerais (Setop-MG), Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S.A. (BHTrans). A reunião contou, ainda, com a presença de professoras do Centro de Estudos Urbanos (Ceurb) da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas (Fafich) da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Relato conforme BH (2018d1).

O Plano BRT é o conjunto de ações, sob a responsabilidade da BHTrans, que pretende transformar o BRT em um sistema de transporte que atenda, plenamente, aos requisitos legais de acessibilidade. Ele toma como ponto de partida o diagnóstico elaborado pelo WRI em 2016 e as notas técnicas de acessibilidade n.º 3 e n.º 4, que dele derivam. Nessas notas os problemas de acessibilidade foram tratados na forma de oito desafios a serem superados.<sup>72</sup> Significa dizer que já estão reconhecidas e quantificadas as imperfeições de acessibilidade do sistema BRT, que já podem compor o Plamu-BHTrans na forma de um Plano BRT. Esse plano deverá ser capaz de corrigir as imperfeições diagnosticadas não apenas nos sistema gerenciado pela BHTrans, mas também no BRT metropolitano gerenciado pela Setop-MG.

Convém aqui destacar, para não pairarem dúvidas. O Plano BRT contempla, tão somente, os atuais corredores de BRT e suas estações de transferência.<sup>73</sup> O restante do Plamu-BHTrans deverá se ocupar do restante do sistema BRT, do restante de todo o serviço de transporte coletivo convencional, além da integralidade dos sistemas de transporte coletivo suplementar, de táxi, de transporte escolar. Não poderão ficar de fora do Plamu-BHTrans os pontos de conexão desses sistemas, como pontos de parada (com ou sem abrigos) e as estações de integração fora do BRT. No que se refere ao trânsito, o Plamu-BHTrans deverá tratar de circulação e parada, de estacionamentos e de travessias (semaforizadas ou não). Como na mobilidade urbana de Belo Horizonte há um grande passivo a ser transformado em acessível, uma das metas do plano deverá ser a de não mais aumentar esse passivo. Doravante, toda nova inauguração de serviço ou reforma de serviço existente precisa atender integralmente aos requisitos legais de acessibilidade tomando o desenho universal como regra de caráter geral.

O Plamu-BHTrans, como ilustrado na Figura 4, é parte integrante do PlanMob-BH que, por sua vez, faz parte do Plano Diretor de Belo Horizonte. Se espelharmos essa figura para o transporte metropolitano atualmente gerenciado pela Setop-MG, teremos um plano BRT metropolitano dentro do Plamu-RMBH, que está contido no PlanMob-RMBH, que será parte do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) da Região

---

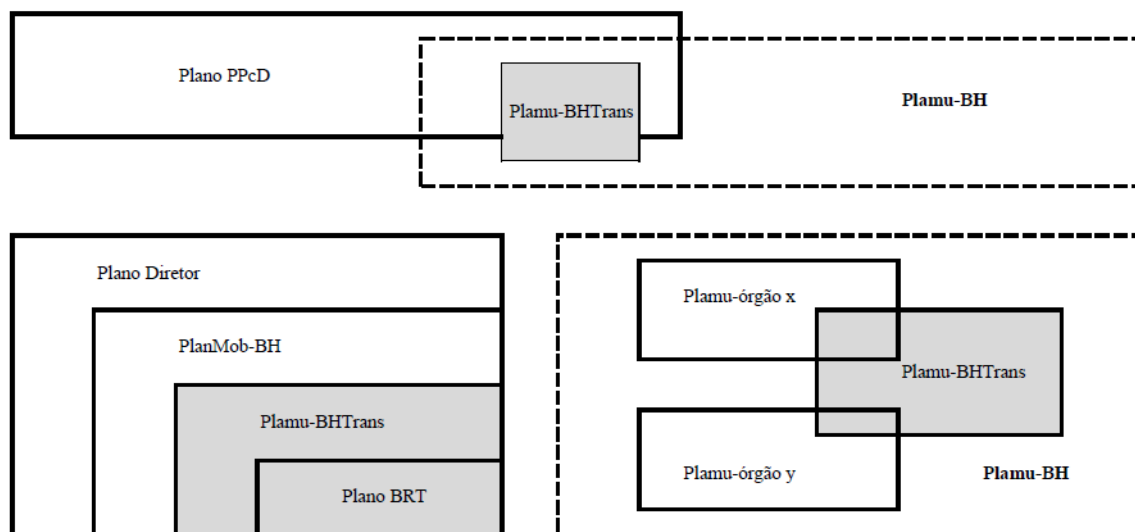
<sup>72</sup> O diagnóstico, de inegável qualidade, permitiu a consolidação de um indicador único do sistema, resultado da medição de 92 diretrizes de acessibilidade, que por sua vez permite a elaboração de um plano de superação (o plano BRT).

<sup>73</sup> Destaque-se: o diagnóstico e os resultados do BRT IC não se limitam ao sistema gerenciado pela BHTrans, aplicando-se também ao sistema gerenciado pela Setop-MG dentro do limite geográfico de Belo Horizonte. No entanto, o sistema BRT que opera fora de Belo Horizonte, bem como todas as suas estações de integração, sequer foram objeto de diagnóstico.

Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH).<sup>74</sup> Se a BHTrans e a Setop-MG, em parceria com a Agência RMBH e o DEER-MG passarem a planejar, operar e gerenciar a mobilidade urbana da forma como pactuaram em julho de 2018, certamente aumentam consideravelmente as chances de conseguirmos viver em uma cidade acessível para todos.<sup>75</sup> E não nos esqueçamos: a governança metropolitana da mobilidade urbana também dependerá da adesão da CBTU, que opera o trem metropolitano, e dos demais municípios da RMBH, em especial os há muito conurbados com Belo Horizonte, como Contagem.<sup>76</sup>

Há evidências concretas de que é possível prosperar na construção de planos de políticas públicas em sintonia, uns com os outros, capazes de promover uma cidade para todas e todos. A Figura 4, que segue, agrupa as figuras anteriormente aqui apresentadas para dar uma visão de conjunto das interfaces entre os planos, que são muitas e complexas, o que indica a necessidade de um acompanhamento inovador.

**Figura 4 – Interfaces dos planos municipais que contemplam a acessibilidade**



Fonte: elaboração própria

<sup>74</sup> As interfaces de PlanMob-BH e PlanMob-RMBH foram apresentadas pela BHTrans na 10ª reunião do ObsMob-BH realizada junho/2018. Aqui destacamos as medidas de interface do eixo acessibilidade universal: “Promover a renovação da frota do transporte público com veículos com acessibilidade universal”, “Desenvolver tecnologias de informação e comunicação que atendam às necessidades de todos os usuários do sistema de transporte coletivo, incluindo os idosos e as pessoas com deficiência” e “Adequar a acessibilidade interna e externa das estações de integração aos critérios de Desenho Universal” conforme BHTRANS (2018g3, slide 9),

<sup>75</sup> Esse pacto está formalizado no “Convênio de cooperação técnico-operacional” assinado em 5 de julho de 2018 conforme BHTRANS-et-all (2018c).

<sup>76</sup> CBTU é a sigla da Companhia Brasileira de Trens Urbanos, “empresa responsável pela implantação, gestão e operação do Metrô de Belo Horizonte” conforme homônimo do SisMob-BH.

O “Contrato de metas e desempenho” assinado entre a BHTrans e a PBH também contém subprojetos e produtos que contribuem com a promoção da acessibilidade.<sup>77</sup> Dois produtos merecem ser aqui destacados: a elaboração do Plamu-BHTrans incluída em 2017 e a implantação do Cartão Metropolitano de Gratuidade da Pessoa Idosa (primeiro passo para a criação de cartão similar para a pessoa com deficiência) incluída em 2018.<sup>78</sup>

A acessibilidade é amplamente tratada no PlanMob-BH 2030. Ela configura nos objetivos de dois dos seus seis eixos e em 47 das 175 medidas nele propostas. Os indicadores selecionados para acompanhar o PlanMob-BH 2030 relativas às atividades do Plamu-BHTrans 2018, no entanto, são ainda insatisfatórios. É o que se verá no item seguinte.

## 5.2 Indicadores

A construção de um plano municipal de acessibilidade na mobilidade urbana, como plano de política pública que é, deveria tomar como ponto de partida o diagnóstico da situação atual. No entanto, como já antecipado na apresentação desta nota técnica, o diagnóstico da acessibilidade na mobilidade urbana de Belo Horizonte está ainda bem incompleto. Isto, a despeito de vir sendo construído, passo a passo, desde 2015. Apesar de sua incompletude, convém aqui lembrar o que – todos – sabemos:

a mobilidade urbana não vem sendo um fator de inclusão social nas cidades brasileiras em geral aí incluindo a nossa Belo Horizonte. Basta entrar em um ônibus do transporte coletivo e, praticamente, não se ver pessoas com deficiência lá dentro. Basta andar pelas ruas e ver como são precárias as condições das calçadas, por vezes repletas de automóveis estacionados. Basta ir a um *Shopping Center* e ver como as vagas de estacionamento reservadas para idosos não são respeitadas. Basta observar como as roletas dos ônibus constroem grávidas e obesos. Basta descer a Avenida Afonso Pena numa tarde de final de mês e ver as multidões de pessoas descendo a pé para economizar. Basta querer e não

---

<sup>77</sup> Contrato de 2017-2018 conforme BH (2017c4) e contrato de 2018-2020 conforme BH (2018e4). Nesse instrumento nunca houve “indicadores finalísticos e de qualidade do serviço” que tratem especificamente da acessibilidade, o que é uma ausência que pode ser superada com a elaboração do Plamu-BHTrans.

<sup>78</sup> O contrato de 2017-2018 estabeleceu o compromisso, por parte da BHTrans, de “Elaboração de Plano de Acessibilidade de Belo Horizonte” como produto do subprojeto BH Acessível. A presente nota técnica propõe que a BHTrans tenha a atribuição de elaborar, tão somente, o Plamu-BHTrans, ficando a cargo da Secretaria Municipal de Governo da PBH a responsabilidade pela elaboração do Plamu-BH. O contrato 2018-2010 estabeleceu o compromisso com a implantação do “Cartão Único do Idoso”.

conseguir usar o cartão de bilhetagem no táxi lotação ou querer usufruir da tarifa integrada no transporte suplementar.<sup>79</sup>

Informações detalhadas sobre indicadores e metas de acessibilidade dos planos estudados (em especial o PlanMob-BH 2030) e do plano proposto (o Plamu-BHTrans) estiveram contidas nas versões A, B e C da presente versão D *Nota técnica de acessibilidade n.º 5*. Aqui, para focarmos no objetivo principal de propor as bases do Plamu-BH, optamos por tratar genericamente do assunto e transferir o restante das informações para novo documento, qual seja, a *Nota técnica de acessibilidade n.º 6*.<sup>80</sup>

Entretanto, registramos a constatação de que já existem dois indicadores do SisMob-BH, com métrica consistente e resultados apurados, que são robustos o suficiente para sustentar o primeiro diagnóstico da acessibilidade na mobilidade urbana de Belo Horizonte. Para ambos há, inclusive, propostas de metas a serem alcançadas, ano a ano, até 2030. São eles:

a) IAED tc - índice de acessibilidade do embarque/desembarque da frota de transporte coletivo (convencional e suplementar) de Belo Horizonte,<sup>81</sup> cuja construção está amplamente apresentada na *Nota técnica de acessibilidade n.º 2 - Índice-chave de acessibilidade em ônibus urbano do transporte público coletivo*.<sup>82</sup>

b) BRT IC - índice de conformidade com a acessibilidade do sistema BRT de Belo Horizonte,<sup>83</sup> cuja construção está amplamente apresentada na *Nota técnica de acessibilidade n.º 3 - Desafios para promoção da acessibilidade nos corredores de BRT de*

---

<sup>79</sup> OLIVEIRA, M.F. (2015c). Essa afirmativa foi expressa em *paper* autoral de “contribuições para elaboração do texto de análise do objetivo 6” do ObsMob-BH tomando como base o *Balanço anual da mobilidade urbana de Belo Horizonte 2014*. Ela foi incorporada pela BHTrans, na íntegra, ao *Balanço anual da mobilidade urbana de Belo Horizonte 2015* em BHTRANS (2016zf1).

<sup>80</sup> Essa nota será elaborada em breve.

<sup>81</sup> Conforme verbete homônimo do SisMob-BH. O indicador utiliza a escala de 1 a 10 (onde 1 é a pior situação, 6 é a situação de acessibilidade sem desenho universal e 10 é a melhor situação, ou seja, acessibilidade com desenho universal); o nível 6 equivale a um “RPI de acessibilidade sem desenho universal” e o nível 10 equivale a um “RPI de desenho universal”. “RPI” significa “requisito de parte interessada” conforme verbete homônimo do SisMob-BH.

<sup>82</sup> Nota n.º 2: OLIVEIRA, M.F. (2016k) emitida em novembro/2016 (versão A) e OLIVEIRA, M.F. (2018e) emitida em junho/2018 (versão B).

<sup>83</sup> Conforme verbete homônimo do SisMob-BH.

Belo Horizonte<sup>84</sup> e na Nota técnica de acessibilidade n.º 4 - Diagnóstico da acessibilidade nos corredores de BRT de Belo Horizonte implantados em 2014.<sup>85</sup>

## 6 Considerações finais

Conforme se viu, muitas são as ações positivas para a promoção da acessibilidade na mobilidade urbana acontecendo, de forma paralela, tanto na BHTrans, quanto no restante da PBH e também em órgãos do Governo do Estado de Minas Gerais. Vejamos:

- a DPPD-BH está em fase final de elaboração do Plano PPcD (tendo a BHTrans como um de seus parceiros) tomando a necessidade de garantia da “acessibilidade, na perspectiva do desenho universal” como uma de suas diretrizes;<sup>86</sup>

- o acompanhamento permanente do PlanMob-BH 2030 contém um eixo denominado “acessibilidade universal” e a “acessibilidade” é um dos temas norteadores do PlanMob-RMBH;<sup>87</sup>

- a gestão 2017-2019 do CMDPD-BH estabeleceu para o ano 2018 cinco prioridades, todas tendo como base a adoção do desenho universal como regra de caráter geral;<sup>88</sup>

- a necessidade de se elaborar o Plamu-BHTrans foi prevista no “Contrato de metas e desempenho 2017” assinado entre PBH e BHTrans e muitas são as ações promotoras da acessibilidade já contidas no Planejamento Estratégico da BHTrans e no planejamento de diversas áreas da empresa;<sup>89</sup>

---

<sup>84</sup> Nota n.º 3: OLIVEIRA, M.F. (2016m) emitida em dezembro/2016 (versão A) e atualizada em janeiro/2017 (versão B).

<sup>85</sup> Nota n.º 4: OLIVEIRA et al (2017a2) emitida em janeiro/2017 (versão A).

<sup>86</sup> O “Contrato de metas e desempenho 2018” assinado entre PBH e BHTrans contém a ação intersetorial de “Elaborar o Plano Municipal para Pessoa com Deficiência e pactuar as ações a serem implementadas por cada órgão” conforme BH (2018e4). As diretrizes, aprovadas por resolução do CMDPD-BH, estão em BH (2016m4). Em 26/07/2018 aconteceu a primeira reunião da DPPD-BH com representantes da presidência e de todas as diretorias da BHTrans.

<sup>87</sup> O termo de referência para contratação do PlanMob-RMBH destaca a “acessibilidade universal” como um dos princípios da Lei 12.587/2012 e a “acessibilidade” como um dos “temas norteadores” do plano conforme Termo de Referência de Concorrência Pública em MG (2016c, p.4).

<sup>88</sup> As prioridades referem-se à obra no Plenário Amyntas de Barros da CMBH, ao Cartão Metropolitano de Gratuidade (CMG), ao Plano Municipal de Políticas para as Pessoas com Deficiência, ao portal da PBH e aos banheiros da Smasac-BH, conforme BH (2018d2, p.1). Além disto, muitas são as atividades com o mesmo embasamento na comissões de Atos Normativos, Políticas Sociais e Políticas Urbanas conforme BH (2018d2, p.2-4).

<sup>89</sup> O Escritório de Projetos (Cesp/BHTrans) e o Gabinete da Presidência (GAB-BHTrans) estão consolidando todas as atividades (de todas as áreas da BHTrans) que promovem a acessibilidade. Esse resultado será



- atendendo a despacho do Gabinete do Prefeito sobre a LBI, feito em janeiro/2018, o presidente da BHTrans determinou que suas diretorias preparassem suas estratégias de atuação para garantia dos requisitos de acessibilidade, o que exigirá a elaboração de um programa permanente de comunicação com os empregados;<sup>90</sup>

- desde 2017 o presidente da BHTrans reúne-se periodicamente com representantes de pessoas com deficiência visual, em um processo de busca permanente de soluções para problemas que afetam, especificamente, a mobilidade dessa categoria de pessoas com mobilidade reduzida.<sup>91</sup>

Os outros planos Plamu setoriais de Belo Horizonte, que (se elaborados) se alinharão ao Plamu-BHTrans, precisam conter atividades capazes de impactar positivamente a acessibilidade na mobilidade urbana de Belo Horizonte. Para tanto, precisarão estar integrados uns com os outros. É com a intenção de forçar sua integração, alinhando-os, que propomos a edição de um instrumento que institua a Pamu-BH. Nesta nota técnica, nossa sugestão toma a forma de um decreto do prefeito. Ela pode, também, ser formatada como uma portaria intersecretarial.<sup>92</sup>

A construção de um plano de acessibilidade, por si só, nunca será capaz de fazer com que uma cidade seja acessível para todos. No entanto, sem um plano as chances de sucesso reduzem consideravelmente. Ter um plano elaborado significa forçar a máquina burocrática a ser mais eficaz, eficiente e efetiva. Da mesma forma, se ficarmos elaborando e reelaborando um plano, em busca de construir algo completo, sem apresentá-lo à cidade,

---

analisado em nota técnica específica ou em nova versão desta nota técnica. Desde já, fica registrada a sugestão de lançar esse produto no chamado Portal da Gestão (“portal informatizado de acesso restrito a empregados credenciados da PBH para acesso a sistema que controla indicadores e resultados da gestão municipal, no qual estão lançados os indicadores estratégicos da unidade BHTrans” conforme descrito em verbete do SisMob-BH).

<sup>90</sup> Em abril/2018 a Diretoria de Ação Regional e Operação (DRO) elaborou a primeira versão de ampla proposta de curto/médio e longo prazos conforme BHTRANS (2018h2) e a Diretoria de Planejamento e Informação (DPI) apresentou à Diretoria Executiva da BHTrans a primeira versão, consolidada, das ações de curto/médio prazos relativas ao BRT Move em operação, consolidando atividades propostas pelas demais diretorias e pela Assessoria de Comunicação e Marketing (ACM/BHTrans) conforme BHTrans (2018c6). Destaque-se aqui o alerta de que é “vital tomarmos algumas medidas para que a BHTrans e seus empregados possam cumprir, com efetividade, a obrigação de promover o direito à cidade para todos. Proponho elaborarmos um amplo programa, coordenado pela ACM, de disseminação de informações sobre acessibilidade e desenho universal, tendo como público inicial os empregados da BHTrans. Para tanto, precisaremos definir escopos, metas e métodos.” conforme OLIVEIRA, M.F.(2018f). Para atender a essa necessidade, a ACM/BHTrans está elaborando um “Plano de Comunicação”.

<sup>91</sup> O Escritório de Projetos (Cesp/BHTrans) está incumbido do acompanhamento das atividades pactuadas nas reuniões e, ainda, das reuniões de trabalho que tratam, pontualmente, de assuntos relativos a travessias em interseções semaforizadas (em especial: avisos sonoros) e embarque/desembarque no transporte coletivo (em especial: abrigos, aplicativo Siu Mobile e apoio nas estações de integração).

<sup>92</sup> O Apêndice 1 desta nota técnica contém uma minuta de decreto.

corremos o risco de nunca terminá-lo. É o que nos ensina Ítalo Calvino ao descrever a cidade de Fedora:

No centro de Fedora, metrópole de pedra cinzenta, há um palácio de metal com uma esfera de vidro em cada cômodo. Dentro de cada esfera, vê-se uma cidade azul que é o modelo para uma outra Fedora. São as formas que a cidade teria podido tomar se, por uma razão ou outra, não tivesse se tornado o que é atualmente. Em todas as épocas, alguém, vendo Fedora tal como era, havia imaginado um modo de transformá-la na cidade ideal, mas, enquanto construía o seu modelo em miniatura, Fedora já não era mais a mesma cidade de antes e o que até ontem havia sido um possível futuro hoje não passava de um brinquedo numa esfera de vidro. [...] No atlas do seu império, Ó Grande Khan, devem constar tanto a grande Fedora de pedra quanto as pequenas Fedoras das esferas de vidro. Não porque sejam igualmente reais, mas porque são todas supostas. Uma reúne o que é considerado necessário, mas ainda não o é; as outras, o que se imagina possível e um minuto mais tarde deixa de sê-lo.<sup>93</sup>

Por tudo que foi até aqui analisado, em busca de celeridade o se propõe é que o Plamu-BHTrans 2018 seja o conjunto de medidas relativas à acessibilidade que já compõem o PlanMob-BH 2030 e foram divulgadas em reunião do ObsMob-BH. Assim fazendo, entrega-se um produto concreto à cidade e pode-se partir, imediatamente, para a elaboração dos planos de ações que lhe darão concretude. Essas medidas estão, todas, organizadas e apresentadas no Apêndice 2 desta nota técnica, inclusive com o status de cada uma.<sup>94</sup> Vale destacar que as medidas que compõem o Plamu-BHtrans 2018 atendem não somente às pessoas com deficiência, mas as pessoas com mobilidade reduzida em geral.

Em breve serão realizadas importantes conferências em Belo Horizonte. Em 2018 haverá a Conferência Municipal de Política Urbana. Em 2019 haverá as Conferências Nacional/Estadual/Municipais dos Direitos da Pessoa Idosa e dos Direitos da Pessoa com Deficiência. Precisamos, assim, estar preparados para aproveitar as janelas de oportunidades que, certamente, se abrirão durante a preparação e realização dessas

---

<sup>93</sup> CALVINO (2009, p.32-33).

<sup>94</sup> Os status são majoritariamente os contidos em maio/2018 com algumas poucas atualizações em outubro/2018 conforme BHTRANS ( 2018d8; 2018d9; 2018g4).

conferências, instrumentos legítimos, que são, de gestão democrática e de participação popular.<sup>95</sup>

Ter um plano pronto, como o que aqui se propõe, com o compromisso de atualizá-lo periodicamente nos processos, já instituídos, de prestação de contas, significa dar à sociedade civil instrumentos para cobrar aquilo que os governos têm a obrigação legal de fazer, anunciam que querem fazer e que farão, mas muitas vezes não fazem.

Finalmente, cumpre-nos ratificar que o assunto aqui tratado está inserido em um processo permanente de produção de conhecimento. Cada nova atualização desta nota técnica deve ser lida como uma contribuição ao alcance da meta de *Acessibilidade para Todos*.

## REFERÊNCIAS<sup>96</sup>

**AME (2017a):** AMIGOS METROVIÁRIOS DOS EXCEPCIONAIS- AME. Home page. *Norma NBR 9050 é revisada pela ABNT e disponibilizada na internet*. 23 jul. 2017.

**BH (2016m4):** BELO HORIZONTE. Prefeitura. Secretaria Municipal Adjunta de Direitos de Cidadania. Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência - CMDPD/BH. Resolução CMDPD-BH n.º 01/2016, de 1º de novembro de 2016 [Aprovar as Diretrizes para o Plano Municipal de Promoção e Inclusão da Pessoa com Deficiência]. *Diário Oficial do Município - DOM*, Belo Horizonte, ano XXII, edição n.º 5186, 11 de novembro de 2016. Poder Executivo. Secretaria Municipal de Políticas Sociais - Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência. 1p.

**BH (2017c2):** BELO HORIZONTE. Prefeitura. Home page. *Apresentação do programa de metas do município 2017-2020*. Belo Horizonte, 27 abr. 2017 (atualizado 3 maio 2017).

**BH (2018c2):** BELO HORIZONTE. Prefeitura. Gabinete do Prefeito. Assessoria de Apoio e Protocolo. *e-mail para secretários municipais [encaminha, anexo, ofício do MDH]*. Belo Horizonte, 4 de janeiro de 2018.

**BH (2017c4):** BELO HORIZONTE. Prefeitura. *Contrato de metas e desempenho 2017 - Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S.A.* Vigência: 01/08/2017 a 31/01/2018. Belo Horizonte, s.d. 3p.

**BH (2018d1):** BELO HORIZONTE. Secretaria Municipal de Assistência Social, Segurança Alimentar e Cidadania (Smasac-BH). Subsecretaria de Direitos de Cidadania.

---

<sup>95</sup> Essas conferências estão a cargo do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana (Comurb), do Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência de Belo Horizonte (CMDPD-BH) e do Conselho Municipal do Idoso de Belo Horizonte (CMI-BH).

<sup>96</sup> Todas as referências aos documentos citados na série *Notas técnicas de acessibilidade* fazem parte dos dados abertos do SisMob-BH. Em sua grande maioria, são documentos com endereço eletrônico informado para acesso e/ou em arquivo que podem ser remetidos, a pedido, a qualquer interessado. Aqui, por uma escolha estética, omitimos os seus endereços eletrônicos, que permanecem apresentados na aba “Q100c-fontes” em BHTRANS (2018c5).

Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência - CMDPD/BH. CMDPD-BH. *Relato de reunião conjunta de conselhos de políticas públicas e órgãos públicos sobre a instituição do CMG*. Belo Horizonte, 28 de março de 2018.

**BH (2018d2):** BELO HORIZONTE. Secretaria Municipal de Assistência Social, Segurança Alimentar e Cidadania (Smasac-BH). Subsecretaria de Direitos de Cidadania. Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência (CMDPD-BH). *Prioridades e acompanhamento das ações do CMDPD-BH - ano 2018 da gestão 2017-2019*. Belo Horizonte, 2 de julho de 2018. 4p.

**BH (2018e4):** BELO HORIZONTE. Prefeitura. *Contrato de metas e desempenho 2018 - Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S.A.* Metas: 04/04/18 a 31/01/19 – vigência: 01/04/18 a 31/12/20. Belo Horizonte, s.d. 7p.

**BHTRANS (2015x):** EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. *Acessibilidade Para Todos - Seminário Internacional em BH discute uma cidade acessível para todos*. Belo Horizonte: BHTrans, 14 ago. 2015.

**BHTRANS (2015z):** EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. *4ª Reunião do Observatório da Mobilidade Urbana de BH*. Belo Horizonte: BHTrans, novembro 2015 (convite e programação).

**BHTRANS (2016zf1):** EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. *Balanço anual da mobilidade urbana de Belo Horizonte 2016 (ano-base 2015)*. Belo Horizonte: BHTrans, 2016. 106p.

**BH (2017g7):** BELO HORIZONTE. Prefeitura. Home page. Notícias. *Conselho da Pessoa com Deficiência toma posse em BH*. Belo Horizonte, 5 dez. 2017.

**BHTRANS (2017n2):** EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. Diretoria de Planejamento - DPL. Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - ObsMob-BH. *Apresentação sobre o histórico do PlanMob-BH*. Belo Horizonte, 12 jul. 2017. 27slides.

**BHTRANS (2017n3a):** EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. Diretoria de Planejamento - DPL. Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - ObsMob-BH. *Apresentação sobre o Plano de Implantação, Gestão e Monitoramento*. Belo Horizonte, 12 jul. 2017. 30slides.

**BHTRANS (2017n3b):** EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH. *Revisão 2015 - Relatório Plano de Implantação, gestão e monitoramento*. Belo Horizonte, abril 2017. 174p.

**BHTRANS (2017n4):** EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. Diretoria de Planejamento - DPL. Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - ObsMob-BH. *Apresentação da PBH sobre o PPAG*. Belo Horizonte, 12 jul. 2017. 9slides.

**BHTRANS (2017n5):** EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. Diretoria de Planejamento - DPL. Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - ObsMob-BH. *5- Apresentação do ITDP*. Belo Horizonte, 12 jul. 2017. 11slides.

**BHTRANS (2017n6):** EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. Diretoria de Planejamento - DPL. Observatório da

Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - ObsMob-BH. *Apresentação do Nossa BH sobre o Plano de Trabalho do ObsMob*. Belo Horizonte, 12 jul. 2017. 11slides.

**BHTRANS (2017n7):** EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. Diretoria de Planejamento - DPL. Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - ObsMob-BH. *Planilha com os indicadores que foram selecionados pelos grupos no trabalho em grupo [filtro aplicado: todos em "escolhido" para alcançar 91 indicadores]*. Belo Horizonte, 12 jul. 2017. 27slides.

**BHTRANS (2017n8):** EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. Diretoria de Planejamento - DPL. Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - ObsMob-BH. *Planilha com os indicadores que foram selecionados pelos grupos no trabalho em grupo [filtro aplicado em "eixo": acessibilidade universal+cidade sustentável para alcançar 14 indicadores]*. Belo Horizonte, 12 jul. 2017. 27slides.

**BHTRANS (2017n10):** EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. *Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH. Revisão 2015 - Relatório Diagnóstico*. Belo Horizonte, abril 2017. 278p.

**BHTRANS (2017n11):** EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. *Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH. Revisão 2015 - Relatório Plano de Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta*. Belo Horizonte, maio 2017. 212p.

**BHTRANS (2017n12):** EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. *Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH 2030. Relatório Síntese*. Belo Horizonte, maio 2017. 80p.

**BHTRANS (2018c1):** EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S/A - BHTRANS. *Projetos PBH*. Belo Horizonte, 15 de fevereiro de 2018. 69p.

**BHTRANS (2018c5):** EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. Sistema de Informações de Acessibilidade e Sustentabilidade de Belo Horizonte (SisMob-BH). *Dados abertos do SisMob-BH / aba Q100a-geral; aba Q100b-totais; aba Q100c-fontes; Q100d-ODS11; aba Q100e-FrotaOnibus; abas 1.1 a 9.6*. Belo Horizonte: BHTrans, 19 jul. 2018 e 2 out. 2018.

**BHTRANS (2018c6):** EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. *Ata da 343ª reunião extraordinária Diretoria Executiva*. Belo Horizonte, 17 de abril de 2018.

**BHTRANS (2018g3):** EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. Home page. 10ª Reunião do Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte. *Apresentação sobre Interfaces PlanMob-BH e o Plano de Mobilidade Metropolitano*. Belo Horizonte, 18 de junho de 2018. 11slides.

**BHTRANS (2018g4):** EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. Home page. 10ª Reunião do Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte. *Apresentação sobre o PlanMob-BH 2030 - Status Maio/18*. Belo Horizonte, 18 de junho de 2018. 45slides.

**BHTRANS (2018h2):** EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. Diretoria de Ação Regional e Operação - DRO. *Proposta*

*de promoção da acessibilidade nas competências da BHTrans.* Belo Horizonte: BHTrans, 16 de abril de 2018.

**BHTRANS-et-all (2018c):** EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A (BHTRANS); SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES E OBRAS PÚBLICAS (SETOP-MG); DEPARTAMENTO DE EDIFICAÇÕES E ESTRADAS DE RODAGEM DE MINAS GERAIS (DEER-MG); AGÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE (AGÊNCIA RMBH). *Convênio de cooperação técnico-operacional que entre si celebram a Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A - BHTrans, o Estado de Minas Gerais, por meio da Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas de Minas Gerais - Setop/MG, o Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais - DEER/MG e a Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte - Agência RMBH.* Belo Horizonte, 5 de julho de 2018. 4p.

**BRASIL (1988a):** BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.* Brasília, 5 de outubro de 1988.

**BRASIL (2000a):** BRASIL. *Lei n.º 10.098/2000, de 19 de dezembro de 2000.* Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

**BRASIL (2000b):** BRASIL. *Lei n.º 10.048/2000, de 8 de dezembro de 2000.* Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências.

**BRASIL (2000c):** BRASIL. Ministério dos Transportes - MT. Secretaria de Desenvolvimento - Sedes. Departamento de Desenvolvimento Institucional e Tecnológico - DDIT. *A atuação do Ministério dos Transportes na mobilidade da pessoa portadora de deficiência.* Brasília, janeiro 2000. 31p.

**BRASIL (2004a):** BRASIL. *Decreto n.º 5.296, de 2 de dezembro de 2004.* Regulamenta as Leis nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

**BRASIL (2008c2):** BRASIL. Presidência da República. Secretaria Especial dos Direitos Humanos. Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência - CORDE. Sistema Nacional de Informações sobre Deficiência - Sicorde. *Acessibilidade - Legislação Federal.* Compilado e organizado por: Niusarete Margarida de Lima. Brasília: Secretaria Especial dos Direitos Humanos, 2008. 264p.

**BRASIL (2011b):** BRASIL. *Lei n.º 12.527, de 18 de novembro de 2011.* Regula o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal; altera a Lei no 8.112, de 11 de dezembro de 1990; revoga a Lei no 11.111, de 5 de maio de 2005, e dispositivos da Lei no 8.159, de 8 de janeiro de 1991; e dá outras providências.

**BRASIL (2011c):** BRASIL. *Decreto n.º 7.612, de 17 de novembro de 2011.* Institui o Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência - Plano Viver sem Limite.

**BRASIL (2015a):** BRASIL. *Lei n.º 13.146, de 6 de julho de 2015.* Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

**BRASIL (2017n):** BRASIL. Ministério dos Direitos Humanos (MDH). Secretaria Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência (SNDPD). *Ofício-Circular n.º 1/2017/SEI/SNDPD/MDH*. Brasília, 18 de dezembro de 2017. 3p.

**BRASIL (2017q):** BRASIL. *Lei n.º 13.466 de 12 de julho de 2017*. Altera os arts. 3º, 15 e 71 da Lei n.º 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências.

**CALVINO (2009):** CALVINO, Italo. As cidades e o desejo 4. In: \_\_\_\_\_. *As cidades invisíveis*. 2.ed. Tradução de Diogo Mainardi. São Paulo: Companhia das Letras, 2009. p.32-33.

**CNMP (2016a):** CONSELHO NACIONAL DO MINISTÉRIO PÚBLICO - CNMP. *Guia de atuação do Ministério Público - pessoa com deficiência: direito à acessibilidade, ao atendimento prioritário, ao concurso público, à educação inclusiva, à saúde, à tomada de decisão apoiada e à curatela*. Brasília: CNMP, 2016. 73p.

**IPEA (2010):** INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA - IPEA. *Brasil em desenvolvimento 2010: Estado, planejamento e políticas públicas*. Brasília: Ipea, 2010. v.2, cap.15-Acessibilidade no transporte urbano de passageiros: um panorama da política pública federal, p.407-428.

**LISBOA (2004a):** LISBOA. Câmara Municipal. Edital n.º 29/2004 - Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal. Lisboa, 28 de abril de 2004. [23p.].

**LISBOA (2009a):** LISBOA. Câmara Municipal. *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa - proposta de metodologia*. Lisboa, junho de 2009. 18p.

**LISBOA (2013a):** LISBOA. Câmara Municipal de Lisboa. *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa*. Lisboa, julho de 2013. 151p. v.1, Objetivos e enquadramento.

**LISBOA (2013b):** LISBOA. Câmara Municipal de Lisboa. *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa*. Lisboa, julho de 2013. v.2, Via pública, 315p.

**LISBOA (2013c):** LISBOA. Câmara Municipal de Lisboa. *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa*. Lisboa, julho de 2013. v.3, Equipamentos municipais, 169p.

**LISBOA (2013d):** LISBOA. Câmara Municipal de Lisboa. *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa*. Lisboa, julho de 2013. v.4, Articulação com a rede de transporte público, 101p.

**LISBOA (2013e):** LISBOA. Câmara Municipal de Lisboa. *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa*. Lisboa, julho de 2013. v.5, Fiscalização de particulares & desafios transversais, 74p.

**LISBOA (2013f):** LISBOA. Câmara Municipal de Lisboa. *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa - Discussão pública - relatório de ponderação*. Coordenação: Pedro Homem de Gouveia. Lisboa, dez. 2013. 219p.

**LISBOA (2014a):** LISBOA. Câmara Municipal de Lisboa. *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa - Proposta anual execução 2014*. Lisboa, jun. 2014. [14p.]

**LISBOA (2014b):** LISBOA. Câmara Municipal de Lisboa. *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa - Proposta anual execução 2015*. Lisboa, [2014]. 94p.

**LISBOA (2015c):** LISBOA. *Plano de Acessibilidade Pedonal - apresentação de Pedro Homem de Gouveia no Seminário Internacional de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte*. Belo Horizonte, 15 ago. 2015. 123 slides.

**MG (2016c):** MINAS GERAIS. Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas - Setop/MG. *Concorrência Pública nº 003/2016 - Plano de Mobilidade da Região Metropolitana [sic] de Belo Horizonte - Termo de referência*. Belo Horizonte, 2016. 36p.

**LISBOA (2017a):** LISBOA. Câmara Municipal. Home page. *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa*. Lisboa, [2017].

**MNBH (2017a):** MOVIMENTO NOSSA BH - MNBH. *Plano de Metas conversa pouco com o Programa de Governo*. Belo Horizonte, 25 de maio de 2017.

**OLIVEIRA, M.F. (2014a):** OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *Ausências, avanços e contradições da atual política de mobilidade urbana de Belo Horizonte: uma pesquisa sobre o direito de acesso amplo e democrático ao espaço urbano*. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) - Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas), Belo Horizonte, 2014. 428p.

**OLIVEIRA, M.F. (2014b):** OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *A construção de um sistema de informações da mobilidade urbana como condição para sustentar a revisão permanente do Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (PlanMob-BH)*. Belo Horizonte, ago. 2014. 15p.

**OLIVEIRA, M.F. (2015c):** OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *Contribuições para elaboração do texto de análise do objetivo 6 - Balanço da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte 2015 (ano base 2014)*. Belo Horizonte, [2015]. 2p.

**OLIVEIRA, M.F. (2015d):** OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *2.5 Acessibilidade na mobilidade urbana de Belo Horizonte - versão 8 set. 2015*. Belo Horizonte, 8 set. 2015. 19p.

**OLIVEIRA, M.F. (2016h2):** OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *Nota técnica de acessibilidade n.º 1 - Acessibilidade em ônibus urbano do transporte público coletivo - versão A corrigida*. Belo Horizonte, 25 ago.2016. 38p. + apêndice + anexo.

**OLIVEIRA, M.F. (2016j):** OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *Nota técnica de acessibilidade n.º 1 - Conceituação e análise sobre acessibilidade em ônibus urbano do transporte público coletivo - versão B*. Belo Horizonte, 4 nov. 2016. 33p.

**OLIVEIRA, M.F. (2016k):** OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *Nota técnica de acessibilidade n.º 2 - Proposição de um índice-chave de acessibilidade em ônibus urbano do transporte público coletivo - versão A*. Belo Horizonte, 4 nov. 2016. 27p. + apêndice + anexo.

**OLIVEIRA, M.F. (2016m):** OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *Nota técnica de acessibilidade n.º 3 - Desafios para promoção da acessibilidade nos corredores de BRT de Belo Horizonte- versão A*. Belo Horizonte, 20 dez. 2016. 6p.

**OLIVEIRA, M.F. (2017a1):** OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *Nota técnica de acessibilidade n.º 3 - Desafios para promoção da acessibilidade nos corredores de BRT de Belo Horizonte- versão B*. Belo Horizonte, 23 jan. 2017. 9p.

**OLIVEIRA, M.F. (2017a2):** OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *Nota técnica de acessibilidade n.º 5 - Bases para elaboração do Plano Municipal de Acessibilidade na Mobilidade Urbana (Plamu-BH) - versão A*. Belo Horizonte, 3 ago. 2017. 23p. [inclui apêndices]

**OLIVEIRA, M.F. (2017a4):** OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *Nota técnica de acessibilidade n.º 5 - Bases para elaboração do Plano Municipal de Acessibilidade na*



*Mobilidade Urbana (Plamu-BH) - versão B*. Belo Horizonte, 9 out. 2017. 24p. [inclui apêndices].

**OLIVEIRA, M.F. (2017b):** OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *Informe sobre a audiência pública de 12/04/2017 na Câmara Municipal de Belo Horizonte*. Belo Horizonte, 13 abr. 2017. 1p.

**OLIVEIRA, M.F. (2018f):** OLIVEIRA, Marcos Fontoura de Oliveira. *A LBI e seu impacto no dia-a-dia da BHTrans*. Belo Horizonte, 11 de julho de 2018. 1p.

**OLIVEIRA, M.F. (2018e):** OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *Nota técnica de acessibilidade n.º 2 - Índice-chave de acessibilidade em ônibus urbano do transporte público coletivo - versão B*. Belo Horizonte, 1º jun. 2018. 33p.+apêndice+anexo.

**OLIVEIRA et al (2017a2):** OLIVEIRA, Marcos Fontoura de; TREVISAN, Eveline Prado; LIMA, Isabel Cristina Cardoso; HERMONT, Liliana Delgado; MATOS, Maria Odila de. *Nota técnica de acessibilidade n.º 4 - Diagnóstico da acessibilidade nos corredores de BRT de Belo Horizonte implantados em 2014 - versão A*. Belo Horizonte, 23 jan. 2017. 31p.

**PORTUGAL (2006a):** PORTUGAL. MINISTÉRIO DO TRABALHO E DA SOLIDARIEDADE SOCIAL. Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto de 2006. *Diário da República*, Lisboa, 1ª série - n.º 152, 8 ago. 2006.

**PORTUGAL (2006b):** PORTUGAL. ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA. Lei n.º 46/2006, de 28 de agosto de 2006. Proíbe e pune a discriminação em razão da deficiência e da existência de risco agravado de saúde. *Diário da República*, 1ª série - n.º 165, 28 ago. 2006.

**SANTIAGO (2015):** ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE SANTIAGO. *Plan Integral de Movilidad (PIM)*. Santiago, 2015. 98p.

**UK (2018d):** UNITED KINGDON - UK. Department for Transport. *The Inclusive Transport Strategy: Letter [from Nusrat Ghani - Secretary of State] to the Local Authorities*. London, July 2018.

## **ASSINATURAS**

### **Nota técnica elaborada por**

Marcos Fontoura de Oliveira - Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S.A. (BHTrans) e Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência de Belo Horizonte (CMDPD-BH)

### **Revisoras**

Maria do Socorro Pirâmides - Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S.A. (BHTrans)

Patrícia Maria Silva Moreira - Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S.A. (BHTrans)

**Agradecimentos aos que contribuíram para aprimoramento desta nota técnica, ao longo de suas versões**

Ana Marcela Ardila Pinto - Centro de Estudos Urbanos (Ceurb) da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas (Fafich) da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG)

Irlene Peixoto M. de Azevedo - Assessoria Jurídica da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S.A. - BHTrans

Geraldo Luis Spagno Guimarães - Assessoria Jurídica da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S.A. - BHTrans

Rosângela de Souza Vilaça - Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência de Belo Horizonte (CMDPD-BH)

## **Apêndice 1 da Nota técnica de acessibilidade n.º 5 (versão D – 10/10/2018)<sup>1</sup>**

### **Minuta de decreto municipal**

#### **Decreto n.º \_\_\_, de \_\_\_ de \_\_\_ de 2018 Institui a Política Municipal de Acessibilidade na Mobilidade Urbana**

O Prefeito de Belo Horizonte, no exercício de suas atribuições legais, considerando a instituição do transporte como direito social pela Emenda Constitucional n.º 90 de 15 de setembro de 2015, a instituição da Lei Nacional de Inclusão da Pessoa com Deficiência pela Lei n.º 13.146 de 6 de julho de 2015, as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana instituídas pela Lei n.º 12.587 de 3 de janeiro de 2012, a regulamentação nacional de acesso a informações instituída pela Lei 12.527 de 18 de novembro de 2011, a instituição da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte pela Lei n.º 10.134 de 18 de março de 2011, a promulgação da Convenção da Organização das Nações Unidas sobre os direitos das pessoas com deficiência pelo Decreto Presidencial n.º 6.949 de 25 de agosto de 2009, a regulamentação de acessibilidade definida no Decreto n.º 5.296 de 2 de dezembro de 2004, o Estatuto do Idoso instituído pela Lei n.º 10.741/2003 de 1º de outubro de 2003, o Estatuto da Cidade instituído pela Lei n.º 10.257 de 10 de julho de 2001, o apoio e integração social das pessoas com deficiência instituídos pela Lei n.º 7.853 de 24 de outubro de 1989 e sua regulamentação pelo Decreto n.º 3.298 20 de dezembro de 1999, as normas gerais de direitos das pessoas com deficiência estabelecidas pela Lei n.º 10.098 de 19 de dezembro de 2000, a prioridade de atendimento ditada pela Lei n.º 10.048 de 8 de dezembro de 2000, os direitos assegurados pela Constituição da República Federativa do Brasil promulgada em 5 de outubro de 1988 e, ainda, o conjunto de normas técnicas de acessibilidade publicadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), em especial as NBR 9050, NBR 13994, NBR 14021, NBR 14022, NBR 15320, NBR 15570, NBR 16537, decreta:

Art. 1º - Fica instituída a Política Municipal de Acessibilidade na Mobilidade Urbana (Pamu-BH).

Parágrafo único - Para fins de aplicação deste decreto consideram-se:

I - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, ainda que apenas de passagem por ele, aí incluindo a diversidade de imperativos que constroem ou estimulam esses deslocamentos;

II - acessibilidade: possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida;

III - desenho universal: concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou de projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistiva.

---

<sup>1</sup> Este apêndice está citado no item “4 Marco legal de acessibilidade na mobilidade urbana” e no item “6 Considerações finais”. Ratificando: “nossa sugestão toma a forma de um decreto do prefeito, mas ela pode igualmente ser formatada como uma portaria intersecretarial”. As definições contidas no art.1º da presente proposta de decreto são originárias de: “mobilidade urbana” em OLIVEIRA, M.F. (2014, p.64); “acessibilidade” em BRASIL (2015a, art.3º/inciso I); “desenho universal” em: BRASIL (2015a, art.3º-inciso II).

Art. 2º - O objetivo da Política Municipal de Acessibilidade na Mobilidade Urbana (Pamu-BH) é proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano para todas as pessoas, em especial para as pessoas com mobilidade reduzida, de forma inclusiva e sustentável.

Art. 3º - A Política Municipal de Acessibilidade na Mobilidade Urbana (Pamu-BH) atenderá ao princípio da universalidade, com segurança e autonomia, do direito de deslocamento para usufruir a cidade.

Art. 4º - A Política Municipal de Acessibilidade na Mobilidade Urbana (Pamu-BH) observará a diretriz de que a concepção e a implantação de projetos que tratem do meio físico, de transporte, de informação e comunicação, inclusive de sistemas e tecnologias da informação e comunicação, e de outros serviços, equipamentos e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, devem atender aos princípios do desenho universal, que será sempre tomado como regra de caráter geral, tendo como referência as normas técnicas de acessibilidade.

§1º - Nenhum novo serviço, equipamento ou edificação de mobilidade urbana será inaugurado em Belo Horizonte sem atendimento pleno aos princípios do desenho universal, respeitados os prazos resultantes da condição prevista no parágrafo seguinte.

§2º - A adaptação de todos os atuais serviços, equipamentos e edificações de mobilidade urbana será executada, paulatinamente, até o ano 2030, não sendo permitida a realização de reformas que diminuam os níveis de acessibilidade oferecidos.

§3º - Desde a etapa de concepção, as políticas públicas deverão considerar a adoção do desenho universal.

§4º - Nas hipóteses em que comprovadamente o desenho universal não possa ser empreendido, deve ser adotada adaptação razoável que contenha a devida Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) e/ou de Registro de Responsabilidade Técnica (RRT).

Art. 5º - Para o alcance do objetivo estabelecido no art. 2º desta Lei, fica determinado à Secretaria Municipal de Assistência Social, Segurança Alimentar e Cidadania (SMASAC), por meio da Subsecretaria de Direito e Cidadania – SUDICI, ouvidos o Conselho Municipal de Direitos da Pessoa com Deficiência de Belo Horizonte (CMDPD-BH) e o Conselho Municipal do Idoso de Belo Horizonte (CMI-BH), que proponham ao prefeito a recriação da Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA) prevista no Decreto n.º 16.363, de 4 de julho de 2016.

Art. 6º - Para o alcance do princípio estabelecido no art. 3º desta Lei, será elaborado o Plano Municipal de Acessibilidade na Mobilidade Urbana (Plamu-BH).

§1º - Todo órgão, autarquia, empresa e fundação municipal que, de alguma forma, planeja ou executa ações que impactam a acessibilidade na mobilidade urbana editará o seu Plano Setorial de Acessibilidade na Mobilidade Urbana (Plamu) com metas anuais até o ano de 2030 e indicadores de acompanhamento para alcance da acessibilidade para todos tomando o desenho universal como regra de caráter geral.

§2º - A Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Gestão (SMPL) compilará os planos setoriais de que trata o caput deste artigo em um Plano Municipal de Acessibilidade na Mobilidade Urbana (Plamu-BH) com metas anuais até o ano de 2030 e indicadores de acompanhamento para alcance da acessibilidade para todos tomando o desenho universal como regra de caráter geral.

§3º - O Plano Municipal de Acessibilidade na Mobilidade Urbana (Plamu-BH) estará em consonância com Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (PlanMob-BH), que é parte integrante do Plano Diretor do Município de Belo Horizonte.

Art. 7º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Belo Horizonte, \_\_de \_\_\_\_ de 2018

Alexandre Kalil - Prefeito de Belo Horizonte

**Apêndice 2 da Nota técnica de acessibilidade n.º 5 (versão D - 10/10/2018)**

#) medida	resp.(prazo)	status em setembro/2018
<b>1) Eixo "Acessibilidade Universal" / 1.1) Programa "Acessibilidade no transporte público coletivo"</b>		
1) Promover a renovação da frota do transporte público com veículos com acessibilidade universal (medida transversal geral)	DTP (permanente)	Teste de veículo de piso baixo a partir de ago/18 (veículo elétrico piso baixo fabricado pela BYD)
2) Estimular o serviço de vans acessíveis para o transporte escolar da pessoa com deficiência	DTP (permanente)	O sistema de transporte escolar municipal possui 42 veículos com plataforma elevatória que atendem aos alunos da rede municipal através da SMED. Serão realizados estudos para incentivar os operadores de escolas particulares a utilizarem veículos adaptados
3) Capacitar equipes técnicas para desenvolver projetos que contemplem o conceito de acessibilidade universal, em atendimento à legislação vigente e às melhores práticas (medida transversal geral)	DSV (curto prazo)	Realizar workshop em jun/18: apresentação das Normas de Acessibilidade a serem adotadas na elaboração dos projetos, para toda a equipe da GECIP e demais
4) Capacitar equipes de fiscalização e obras para cobrar o cumprimento da aplicação de requisitos legais vigentes aos projetos públicos (medida transversal geral)	DRO (curto prazo)	Realizar workshop em jun/18: apresentação das Normas de Acessibilidade a serem adotadas na execução das obras civis viárias, para toda a equipe da GESIN e contratados
5) Capacitar equipe para auditoria de acessibilidade universal em projetos e obras de transporte urbano.	DSV (curto prazo)	Realizar workshop em jun/18: apresentação das Normas de Acessibilidade a serem adotadas nos projetos e obras de transporte urbano
6) Adequar a acessibilidade interna e externa das estações de integração aos critérios de Desenho Universal (medida transversal geral)	DAF (curto prazo)	Elaborar e executar o projeto de acessibilidade externa de 12 estações de transferência do Corredor da Av. Antônio Carlos, em 2018
7) Implantar projetos com desenho universal para o sistema de transporte e trânsito urbanos (medida transversal geral)	DSV (médio prazo)	Elaborar o Plano Municipal para Pessoa com Deficiência e pactuar ações a serem implementadas por cada órgão
8) Desenvolver tecnologias de informação e comunicação que atendam às necessidades de todos os usuários do sistema de transporte coletivo, incluindo os idosos e as pessoas com deficiência (medida transversal geral)	DPI (médio)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implantados 757 PMV nos Ped's, nas Estações de Transferência e nas Estações de Integração. Meta 2020: 1.500 PMV.</li> <li>• Implantado aplicativo através do SIU Mobili para os deficientes visuais (sic) em 2015.</li> <li>• Em desenvolvimento de projeto de sinalização das estações que atenda os usuários de uma maneira geral, idosos e pessoas com deficiência</li> </ul>
9) Estimular a criação de uma comissão intersetorial permanente de acessibilidade na mobilidade	DPR (médio)	Elaborar o Plano Municipal para Pessoa com Deficiência e pactuar ações a serem implementadas por cada órgão

continua...

...continuação

#) medida	resp.(prazo)	status em maio/2018
<b>1) Eixo "Acessibilidade Universal" / 1.2) Programa "Acessibilidade em calçadas e</b>		
10) Implantar tratamento especial para deficientes visuais (sic) em travessias semaforizadas (medida transversal)	DSV (curto prazo)	Implantado semáforo sonoro em 68 travessias até dez/17. Em abril/18 totalizam 94 travessias. Acordado com o MUDEVI: implantação de 24 interseções semaforizadas por ano
11) Implantar projetos com desenho universal nas calçadas, passeios, travessias, acessos às estações de metrô, equipamentos e espaços públicos	DSV (médio prazo)	Todas as intervenções estão sendo contempladas com os dispositivos de acessibilidade previstos na nova legislação
12) Implantar projetos com desenho universal nas calçadas, passeios, travessias, acessos de estações de metrô, equipamentos e espaços públicos	DSV (longo prazo)	sem informação (ações de longo prazo não foram planejadas ainda)
<b>3) Eixo "Circulação Calma" / 3.3) Programa "Segurança"</b>		
23) Implantar auditoria de segurança viária nos projetos de médio e grande porte a serem implantados pela BHTRANS e inspeção posterior à implantação para verificar o atendimento aos itens de segurança (medida transversal geral)	indefinido (permanente)	sem informação (deverá ser definida pela DSV)
24) Implantar as correções indicadas na Inspeção de Segurança e na Inspeção de Acessibilidade elaboradas pela WRI nas avenidas Cristiano Machado e Antônio Carlos/Pedro I	DSV (curto prazo)	Em andamento formulação e implantação de Plano de Ações de Acessibilidade com metas para 2018 e 2020.
25) Efetivar o Comitê Intersetorial para o acompanhamento da Política de Segurança no Trânsito e o Projeto Vida no Trânsito (medida transversal geral)	DPI (curto prazo)	O Comitê teve sua primeira reunião no dia 16/05/18. Foram aprovadas ações que dependem de recursos e de pedido de complementação orçamentária
<b>3) Eixo "Circulação Calma" / 3.4) Programa "Humanização do Trânsito e Promoção do Convívio no Espaço Público"</b>		
26) Implantar Zonas 30 em bolsões ambientais, hipercentro e centralidades regionais, especialmente onde haja concentração de atropelamentos (medida principal/partida).	DSV (permanente)	Projeto piloto de duas zonas 30: Hospitais (Intervenção definitiva. Conclusão do projeto da Rua dos Otoni em jun/18 e execução até dez/18) e Savassi (Intervenção com urbanismo tático. Conclusão do projeto da Rua Gonçalves Dias até set/18 e execução até mar/19)
28) Implantar o Projeto Velocidade Segura, reduzindo a velocidade nas vias arteriais, coletoras e aproximações das estações do BRT/MOVE (medida principal/partida)	DPI (curto prazo)	A redução da velocidade nas vias arteriais e coletoras não evoluiu, pois há resistência na própria BHTRANS. A redução da velocidade junto às estações do MOVE foi concluída

continua...

...continuação

#) medida	resp.(prazo)	status em maio/2018
29) Investir no tratamento de rotas de caminhada de pedestres nas centralidades definidas no Plano Diretor (medida principal)	indefinido (curto prazo)	sem informação (deverá ser definida pela DSV)
<b>3) Eixo "Circulação Calma" / 3.5) Programa "Educação para a Mobilidade"</b>		
31) Promover treinamento contínuo dos operadores do transporte público e escolar, abordando os conteúdos de segurança de trânsito, acessibilidade, atendimento ao usuário, procedimentos operacionais e condução inadequada (medida transversal geral)	DTP (permanente)	Elaborada Norma Complementar que relaciona todos os treinamentos no momento de ingresso dos operadores no sistema e a periodicidade para reciclagem.
35) Realizar campanhas de respeito ao pedestre e ao ciclista e de comportamento seguro de pedestres e ciclistas (medida transversal geral)	DPI (permanente)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Campanhas Permanentes: Pedestre eu Respeito; Volta às Aulas e Motociclistas.</li> <li>• Campanhas especiais: Maio Amarelo; Semana da Mobilidade e Ciclistas.</li> <li>• Ampliação: campanhas direcionadas ao pedestre idoso. A SMSA iniciou ação junto com o Programa Saúde da Família.</li> </ul>
40) Promover campanhas e ações de divulgação, no intuito de mostrar à população que ela também pode e deve colaborar para a melhoria da mobilidade urbana em nossa cidade	DSV (curto prazo)	Aguardando a licitação da contratação da prestação de serviços de produção para aumentar o número de campanhas.
46) Apoiar a realização de ações educativas para grupos de idosos	DSV (curto prazo)	Ainda não realizamos nenhum em 2018.
<b>4) Eixo Gestão, Fiscalização e Operação / 4.2) Programa "Fiscalização da Mobilidade"</b>		
50) Fiscalizar o transporte coletivo que integra a rede estruturante, a rede convencional e a rede complementar	DTP e DSV (permanente)	O monitoramento e fiscalização do transporte coletivo que integra a rede estruturante, a rede convencional e a rede complementar continuam sendo executados conforme o planejamento aprovado em junho/2017
56) Fazer gestão junto à PMMG e GMBH para que seja priorizada a fiscalização de condutores que desrespeitam a preferência dos pedestres nas faixas de travessia ou param/estacionam sobre as mesmas (medida transversal)	DRO (curto prazo)	Essa é uma ação permanente realizada durante as fiscalizações de área e as rotas; não há uma operação específica para essa questão
57) Fazer gestão junto à PBH/SMSU e à PMMG para fiscalizar o uso das calçadas e passeios, tanto quanto aos aspectos de posturas quanto de trânsito (medida transversal)	DRO (curto prazo)	Essas operações não estão ocorrendo no momento e será realizada uma reunião com a SMSU para verificar a viabilidade de retomada dessas operações

continua...



...continuação

#) medida	resp.(prazo)	status em maio/2018
61) Capacitar o quadro de Agentes para atuar também na fiscalização e operação do espaço viário destinado à circulação de bicicletas ("Agente Pedala BH") e a questões ligadas à acessibilidade (medida transversal)	DRO (curto prazo)	Elaborado plano de fiscalização e operação de trânsito. Os agentes foram treinados e realizaram exames de aptidão física
65) Promover o efetivo envolvimento dos órgãos competentes para a fiscalização e exigência de tratamento/adequação das calçadas quando de sua danificação pelas concessionárias de serviços públicos e por particulares, visando garantir melhores condições de conforto e segurança nos caminhamentos dos pedestres (medida transversal)	indefinido (longo prazo)	sem informação (ações de longo prazo não foram planejadas ainda)
66) Criar medidas de incentivo para que os cidadãos mantenham as calçadas em frente aos seus imóveis bem cuidadas e em efetivas condições de uso para todos os pedestres, inclusive para as pessoas com dificuldade de locomoção (medida transversal)	indefinido (longo prazo)	sem informação (ações de longo prazo não foram planejadas ainda)
<b>4) Eixo Gestão, Fiscalização e Operação / 4.3) Programa "Gestão do PlanMob-BH"</b>		
71) Promover a melhoria contínua das ações de gerenciamento e/ou operação e fiscalização do sistema de transporte e trânsito da cidade, através da introdução de novas tecnologias e/ou aprimoramento das que estão sendo atualmente utilizadas	DRO (permanente)	Uma ação em processo de negociação é a de fornecimento de dados gerados pelos radares (placas de veículos) à PMMG para a gestão de veículos irregulares, que em contrapartida cederá ao COP as imagens geradas pelo Sistema de câmeras Olho Vivo, que será utilizado também para a gestão do transporte e trânsito
72) Pesquisar, propor e, se possível, adotar exemplos de boas práticas na introdução e/ou otimização dos mecanismos de participação, das soluções tecnológicas de gerenciamento, e/ou operação e fiscalização do sistema de transporte e trânsito da cidade	DRO (permanente)	A BHTRANS está permanentemente buscando aprimorar as soluções tecnológicas de gerenciamento, tomando como exemplo as boas práticas no País e no mundo
73) Fazer gestão junto aos órgãos responsáveis pela manutenção das vias, vegetação dos canteiros, poços de visita para que estes não sejam elementos causadores de acidentes (esta medida está vinculada ao Eixo Circulação Calma – Programa Segurança)	indefinido (curto prazo)	sem informação (consta do plano de trabalho da Ampliação do Projeto Vida no Trânsito até 2020 com participação da DSV)

continua...

...continuação

#) medida	resp.(prazo)	status em maio/2018
74) Fazer gestão para viabilizar aplicação de subsídios e desonerações tributárias para formulação de Política Tarifária que promova o desenvolvimento social e a inclusão (esta medida está vinculada ao Eixo Acessibilidade Universal - Programa Inclusão Social) (medida transversal)	DPR (curto prazo)	Minuta do Projeto de Lei elaborada. Aguardando avaliação.
<b>4) Eixo Gestão, Fiscalização e Operação / 4.4) Programa "Informação da Mobilidade"</b>		
77) Tornar obrigatório que em todos os pontos de ônibus haja painéis informativos e acessíveis (sonoro e em libras) sobre o sistema de transporte público coletivo (medida complementar)	indefinido (permanente)	sem informação (Tratado parcialmente com a implantação de painéis informativos no programa Qualidade no Transporte Coletivo: um direito de todos)
78) Disponibilizar todos os dados do sistema de transporte coletivo para que terceiros (públicos e privados) possam desenvolver aplicativos (incluindo as pessoas com alguma deficiência física, como por exemplo os cegos) (medida transversal geral)	DPI (permanente)	1)Arquivos em planilha ou formato GTFS sobre itinerários de ônibus do sistema convencional e suplementar, localização dos pontos de embarque e desembarque, frequência das linhas, quadro de horários - dados atualizados a cada decêndio / 2)Disponibilização dos dados dinâmicos (posicionamento dos ônibus em tempo real) do sistema de transporte coletivo convencional em formato GTFS Real Time em fase de testes - previsão segundo semestre de 2018 / 3)Dados de acidentes de trânsito com vítima ocorridos nas vias municipais ou vias de Belo Horizonte (2011 a 2015) / 4)Dados de acidentes de trânsito com vítima ocorridos nas vias municipais ou vias de Belo Horizonte em 2016 - previsão segundo semestre de 2018
83) Divulgar para a população a importância do conceito da Política Pública de Mobilidade Urbana Acessível, baseada no conceito de desenho universal, e contribuir no aumento da diversidade de pessoas utilizando o transporte coletivo	DPR (permanente)	sem informação
<b>6) Eixo Mobilidade Ativa / 6.1) Programa "BH a pé"</b>		
98) Melhorar a infraestrutura para caminhar em calçadas e travessias (medida transversal)	DSP (permanente)	17 travessias já foram tratadas nas portas das escolas. Meta para 2018: tratar mais 63 travessias com acesso a escolas.

continua...

...continuação

#) medida	resp.(prazo)	status em maio/2018
99) Melhorar as condições físicas e tempos semafóricos de travessias (medida principal/ partida)	DSP (permanente)	•Implantação de alterações na programação semafórica (tempo de ciclo de 90') em 46 interseções. Meta: 120 interseções alteradas até 2018. / •Projeto de foco para pedestre concluído para 10 travessias. Meta: 25 travessias com foco para pedestres implantada até 2018
100) Fazer a manutenção das calçadas da Rede de caminamento a pé prevista no Projeto de Lei do Plano Diretor (medida transversal)	indefinido (permanente)	sem informação
103) Dar tratamento para pedestres aos corredores de transporte coletivo já implantados (medida principal)	indefinido (curto prazo)	sem informação (deverá ser definida pela DSV)
104) Padronizar o tratamento para pedestres (medida transversal geral).	DSV (curto prazo)	Utilização das normas de velocidade e acessibilidade de pedestres em 0,9 m/s
105) Estudar a viabilidade de manutenção das calçadas com recursos do poder público	indefinido (curto prazo)	sem informação
<b>7) Eixo Mobilidade Coletiva / 4.5) Programa "Rede Convencional"</b>		
140) Criar novas linhas, interligando as centralidades entre si e ao seu entorno (esta medida está vinculada ao Eixo Acessibilidade Universal – Programa Inclusão Social) (medida complementar)	DTP (médio prazo)	•Implantação da linha 208 - Betânia/Barreiro Via Industria Novo: tarifa R\$2,85 - interligando parte do Barreiro ao comércio do Betânia / •Implantação da linha S19 - Hospital Evangélico/Estação Santa Tereza: tarifa R\$1,50 interligando o Hospital Evangélico e parte do Aglomerado da Serra ao comércio local e ao Metrô
<b>7) Eixo Mobilidade Coletiva / 4.5) Programa "Rede Complementar"</b>		
149) Melhorar o atendimento e a operação dos serviços de vilas e favelas (esta medida está vinculada ao Eixo Acessibilidade Universal - Programa Inclusão Social) (medida complementar)	DTP (permanente)	•Implantação da linha 740 - Tupi/Mirante; / •Implantação da linha 826 - Montes / Claros/São Rômulo / • Implantação da linha 902- Taquaril/Castanheiras. A SMPU solicitou recursos para a ONU-Habitat (Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos) para o projeto "Implantação de Micro Ônibus Elétrico no Serviço de Favelas e outros assentamentos de interesse social na cidade de Belo Horizonte"
<b>7) Eixo Mobilidade Coletiva / 4.5) Programa "Tarifário"</b>		
148) Implantar integração tarifária entre os sistemas municipal, metropolitano e dos municípios conurbados, com tarifação por zonas ou por trechos (medida principal)	DPR (médio)	Em implantação o cartão único para o idoso

continua...

...continuação

#) medida	resp.(prazo)	status em maio/2018
<b>8) Eixo Mobilidade Individual Motorizada / 8.2) Programa "Transporte Público</b>		
157) Manter programas permanentes de melhoria e qualificação dos serviços de táxi	DTP (permanente)	Será elaborado cronograma para reavaliação do Regulamento do Serviço de Transporte por Táxi à partir de 09/2018
158) Promover treinamento para qualificação e melhoria dos serviços de táxi.	DTP (curto prazo)	Iniciaremos conversas com o sindicato da categoria - SINCAVIR para avaliarmos a possibilidade de parcerias com entidades, como por exemplo, Sest/Senat e Senac para ministrar cursos sem custo e voltados para atendimento ao público e gestão de negócio
167) Estudar a criação de novos serviços de táxi lotação, com a implantação de carros acessíveis, de novos pontos ou aproveitando as estações de integração existentes. As rotas do táxi lotação serão predefinidas e poderão ser pagas através do cartão de transporte coletivo.	indefinido (curto prazo)	sem informação (deverá ser definida pela GEMOB)

**Fonte:** BHTRANS (2017n12; 2018d8; 2018d9; 2018g4)  
Este apêndice está citado no "item 6 - Considerações finais".