



## GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

### ATA DE REUNIÃO DO COMITÊ TÉCNICO DE MOBILIDADE DA REGIÃO METROPOLITANA BELO HORIZONTE – 19/10/2021

Aos dezanove de outubro de 2021, os convidados para Reunião ordinária do Comitê Técnico de Mobilidade da RMBH se reuniram às 14:00 horas, em sala virtual da plataforma “teams.microsoft” para tratar da seguinte pauta:

- **PlaMob RMBH**
- **Outras iniciativas em curso na RMBH**
- **Estudos do transporte coletivo**
- **Convênio dos Gestores**
- **Grupo de trabalho de matriz de telefonia**

#### 1. ABERTURA

A Sra. Mila Basta, Diretora-Geral da Agência RMBH dá boas-vindas mais uma vez ao Comitê, ressalta que é sempre um prazer e um privilégio participar desta reunião, considerando a qualidade e o gabarito de todas as entidades que estão presentes, agradece a participação da Secretaria de Infraestrutura que tem sido uma parceira constante em todos os nossos trabalhos na RMBH.

Em seguida o Sr. Gabriel Farjado, Superintendente de Infraestrutura da SEINFRA, também agradece pela parceria e acrescenta que o escritório de mobilidade é o que nos permite avançar nas pautas da mobilidade da RMBH e em seguida lê a pauta que será tratada nesta oportunidade.

#### 2. PLAMOB RMBH

Charlison Moreira explica que como já é de conhecimento, o escritório de mobilidade é uma cooperação entre a Agência RMBH e a SEINFRA, e possui quatro linhas de atuação sendo o transporte ativo, transporte público coletivo, logística urbana e transporte individual motorizado. Sobre o transporte ativo, informa que está sendo contratada uma



## GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

consultoria realizar o plano de transporte ativo. Em relação a logística urbana tem-se um grupo de trabalho que conta com a participação de todos os atores do setor econômico do estado que discutem a questão da logística de cargas no estado e RMBH, inclusive possui participação de universidades. Também será realizada uma contratação para tratar do transporte individual motorizado. Hoje o foco da reunião será o transporte coletivo para informar sobre os avanços desta linha de atuação.

Em relação ao cronograma, Charlston Moreira conta que a expectativa é de terminar todo trabalho até agosto de 2022. Sendo:



### 3. OUTRAS INICIATIVAS EM CURSO NA RMBH

Gabriel Farjado informa que a secretaria de infraestrutura tem focado na regulação dos contratos, gestão e fiscalização do transporte coletivo. Conta que foi colocado no final de setembro em consulta pública um Projeto de Lei para criação de uma Agência Reguladora de Transportes de Minas Gerais (ARTEMIG) que não irá regular apenas contratos de transporte público, mas o transporte em Minas Gerais incluindo rodovias, ferrovias, aeroportos, mas que será um braço técnico muito importante e independente para a estrutura institucional do Estado para regular os contratos de concessão saindo de uma ordem política da gestão para uma ordem técnica.

Foi publicada uma resolução sobre revisões do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão e PPPs do transporte coletivo para poder tratar com as concessionárias as intercorrências da pandemia e a queda de receita decorrente da redução de demanda.



## GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Também estão em consulta pública com os terminais metropolitanos e estações de transferência. Pretende-se publicar a licitação em dezembro e licitar em fevereiro essa nova gestão dos terminais metropolitanos e estações de transferência, com previsão de investimento nos 6 primeiros meses de requalificação dos terminais de disponibilização de wi-fi gratuito, pintura já para o ano que vem. Esse projeto também está em consulta pública.

O Banco Mundial está desenvolvendo um estudo independente, mas acompanhado pela secretaria de infraestrutura sobre política tarifária dos sistemas de transporte público coletivo da RMBH pensando em integrações operacionais e tarifárias.

Informa ainda que o Plano Estratégico Ferroviário de Minas – PEF Minas, prevê a priorização de projetos de transporte de passageiros inclusive o trem metropolitano de passageiros, cujos estudos serão intensificados para desdobramento do PEF.

Conta que nesta data foi publicada uma nova consulta pública sobre a regulação tarifária do transporte coletivo metropolitano, acrescenta que a secretaria pretende revisar os contratos do transporte coletivo dos ônibus metropolitanos pensando em dissociar os custos da operação que hoje são 100% repassados para a tarifa, inclusive a redução de demanda também impacta na tarifa que hoje é estabelecida como a tarifa do transporte coletivo e hoje foi publicado um modelo de reformulação desse modelo econômico de composição da tarifa para um modelo de *pricekep*, que é um modelo que já vem sendo adotado em outro setores com a necessidade desse parceiro privado, desta concessionária apresentar fator de eficiência e conseguir otimizar custos e possibilitar que o usuário seja também beneficiário desta redução de custo. Esse modelo que foi colocado em consulta pública hoje para reformulação destes contratos, possui maior transparência de custos, com indicadores de desempenho mais rígidos.

Todos esses projetos que estão em consulta pública estão disponíveis no site: [infraestrutura.mg.gov.br](http://infraestrutura.mg.gov.br).

Gabriel Farjado esclarece ainda que o Governo do Estado no âmbito do Plano de Mobilidade capitaneado pela SEINFRA com o apoio da Agência RMBH vem dialogando com os



## GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

municípios e pensando em uma estratégia de alinhamento da gestão e da operação conjunta metropolitana e municipal e consequentemente da integração tarifária.

Complementa que estes já são temas que estão em tratativas, que os alinhamentos estão sendo realizados entre o Estado e as prefeituras, inclusive com isso em curso, e, portanto, optou-se em continuar esses alinhamentos na via prática e deixar, sobretudo pelo momento que estamos vivendo, aquele convênio que tinha sido celebrado para uma discussão posterior, principalmente para poder equalizar antes a evolução destes estudos. Ressalta que nunca foi necessário a celebração de convenio ou outro instrumento para poder tratar destes temas entre os partícipes, pelo contrário, já estamos tratando destes temas e mostrando os resultados e isso que vem sendo demonstrado a todo tempo para a sociedade inclusive com todos esses projetos colocados em consulta pública para contribuição da sociedade civil.

As iniciativas que estão sendo desenvolvidas no governo de Estado pelo transporte coletivo abrangem os temas de planejamento, operação e regulação e fiscalização. Cita também o RMBH Fiscaliza que é um apoio aos municípios que já realizou mais de 30 operações conjuntas que o DER deve divulgar o levantamento em breve.

São pontos importantes para trazer para este Comitê e deixar claro que as portas estão abertas para receber as contribuições do grupo que é formado por técnicos tão renomados que entendem tanto do assunto e que possuem muitas proposições para realizar. Convida a todos para usarem os canais disponibilizados para consultas públicas para agregarem nesta retomada do que está sendo feito para o transporte coletivo metropolitano. Na sequência serão apresentados os estudos que foram realizados até o momento.

#### 4. ESTUDOS DO TRANSPORTE COLETIVO

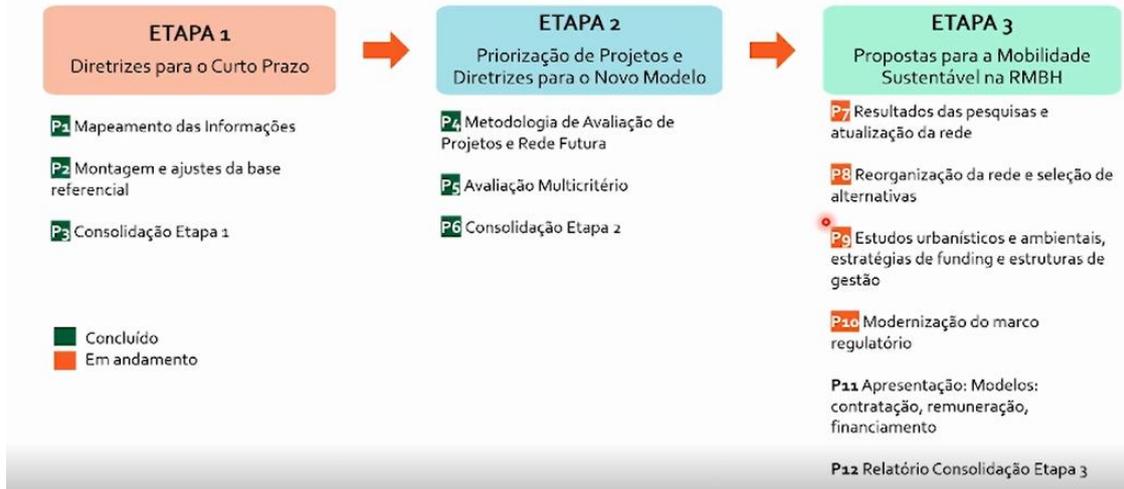


## GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Partindo para a Etapa 3 – Propostas para a Mobilidade Sustentável na RMBH: Subsídios para o Plano Setorial de Transporte Coletivo, Philippe inicia sua apresentação e informa que o Plano Setorial de Transporte Coletivo possui o objetivo de definir diretrizes e propostas para a reestruturação do sistema de transporte público da RMBH com foco na integração institucional, operacional e tarifária. Ressalta também que o objetivo dos estudos em desenvolvimento no âmbito do comitê técnico é gerar subsídios ao escritório de mobilidade do sistema de transporte público coletivo de passageiros.

Conta que o estudo foi iniciado em janeiro de 2021 com um previsão de término para dezembro de 2021, possui 3 etapas, sendo a primeira relacionada ao levantamento de dados e diagnóstico da rede de transporte metropolitano e também das redes municipais, a segunda etapa é de priorização de projetos, onde se levantou todos os projetos e planos já pensados para a RMBH e consolidou toda esta informação e o objetivo é avaliar quais projetos articulam melhor com a rede atual existente, são 52 projetos. Na etapa 2 também foi realizado um benchmarking de modelos de contratação e também em relação ao ambiente regulatório. Estas duas etapas já foram concluídas e agora já estão na terceira etapa que consiste em avaliar todos os projetos ao longo de 20 anos, detalhar a rede de transporte para evoluir no plano de mobilidade. Dentro da terceira fase há uma etapa de atualização dos dados com novas pesquisas que inclui a pesquisa OD de telefonia celular, tem a parte de detalhar a rede prioritária e em paralelos estão desenvolvendo estudos urbanísticos ambientais e uma parte legal de avaliar a estrutura de gestão, propor melhorias para melhorar o ambiente regulatório e detalhar todos estes modelos.

Explica que neste estudo específico que está sendo coordenado pela SYSTRA, que também é responsável pela parte de modelagem das redes de transportes coletivos e estão desenvolvendo em conjunto com a PRAXIS em relação ao tema de estudos urbanísticos e ambientais, com a GALÍPOLO em relação aos estudos econômicos-financeiros e com AZEVEDO SETTE Advogados Associados em relação aos estudos jurídico-regulatório.



A apresentação possui 52 slides que detalha todo o trabalho realizado em relação aos estudos do transporte coletivo e pode ser acessada no site da Agência RMBH no seguinte link: <http://www.agenciarmbh.mg.gov.br/plano-de-mobilidade/>

#### 4.1 Debate

Após a apresentação, foi aberto espaço para debate. Junior Silva informa que no ano que vem a taxa de desemprego deve subir entre 12 e 12,5%, o que é muito preocupante em relação ao transporte público e gostaria de saber como está a questão do subsídio para o transporte público mais social e referente a apresentação perguntou se na questão tarifária foi incluída a situação de haver diversos cartões de bilhetagem que não se integram. Philippe da Systra responde que para fazer as projeções futuras são utilizados dados sócio econômicos, previsão de PIB, crescimento da população, tudo é levado em consideração em relação as projeções futuras para avaliar o crescimento da demanda ou não, o estudo vai sim levar em consideração isso para o que está sendo esperado no horizonte 2027, 2032 e 2042. Charliston Moreira informa que o estudo inclui Belo Horizonte, Contagem, Betim, Santa Luzia e Ibirité e inicialmente, só considerando estes municípios, a proposta é integrada e isso terá reflexo nos cartões que os



## GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

usuários precisarão utilizar. Ressalta que o objetivo do plano é a integração institucional, operacional e tarifária.

André Veloso informa que é muito difícil reagir a uma apresentação de duas horas. Não pode pegar só uma análise multicritérios e fazer uma matriz dos projetos que estão colocados e acreditar que esta análise multicritério é a única que pode balizar a priorização destes projetos. Parabeniza a Agência e a SEINFRA por conseguir chegar nesse lugar da elaboração, mas deste passo para o passo do enfrentamento político e execução política, é um passo muito grande e vê poucos sinais de que isso vai avançar enquanto ainda temos um sistema de transporte coletivo por ônibus metropolitano que tem cortes de horários, que está precarizado, que tem catraca dupla, com ausência total de cobradores, onde regiões da zona rural atendidas com apenas dois horários, que tem casos de lesão corporal grave e homicídio por parte de fiscais privados do SETRA que ficam nessas estações que são questões da ordem do dia que a SEINFRA tem total condições de abordar.

André veloso diz que a matriz está muito mais elaborada, mas que já viu muitas matrizes, considera que este arranjo de uma reunião a cada 3 meses com apresentação de duas horas e espaço mínimo de debate não é um arranjo de participação popular, e os pontos políticos, as mudanças operacionais que poderiam ser enfrentadas pelo governo de estado, não estão sendo. Tem a impressão de que é mais uma carta de boas intenções cita exemplos como o fato de estarem discutindo o metro há 20 anos, a apresentação do transporte ferroviário em 2012 e nenhuma ação política consistente enquanto se continua nas mãos dos empresários em contratos que possuem mais de 16 anos de duração. Pergunta se existe alguma proposta para problemas que podem ser debatidos como a catraca dupla, a violência policial, a ausência de horários, como o controle dos recursos tarifários, como a multa, como a cassação de empresas

Charlston Moreira informa que realizou a última reunião do Comitê há mesmos de dois meses, o tema de hoje é complexo e precisava de muito tempo para apresentar, e as reuniões do Comitê tem sempre chegado até as 17 horas com mais de 50 participantes. Esclarece que o fato de ter sido feita a apresentação, não quer dizer que foi colocado um ponto final, informa que o que foi apresentado servirá de subsidio para o escritório de mobilidade para elaboração do PlanMob. O que foi pontuado pelo André Veloso também poderá ser discutido, mas sempre procura fazer esta parte quantitativa para subsidiar as discussões que envolvem as questões que não são



## GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

quantitativas. A apresentação será disponibilizada, bem como os relatórios elaborados e podemos agendar a próxima reunião do Comitê que pode continuar com a pauta do transporte público inclusive com essas questões que foram trazidas.

André Veloso pontua que existe uma disparidade da possibilidade que se tem de atuar sobre o que está sendo elaborado e estudado e da distância entre estas elaborações e a realidade concreta do transporte coletivo metropolitano. O grau de emergência da situação atual é maior do que está sendo enfrentado pelo comitê.

Charlston Moreira pede encaminhe um e-mail com os tópicos para serem discutidos na próxima reunião. Acrescenta que a expectativa é que sejam realizadas audiências públicas para discutir isso com a sociedade de forma mais ampla, sendo necessário elaborar mais produtos para serem apresentados. Lembra que o Comitê é uma instancia de subsidio técnico para o conselho metropolitano que é quem aprova os planos metropolitanos.

André Veloso não acha que a sugestão atendo ao que foi posto, mas que acredita que talvez este não seja o espaço para discussão desses temas, não acha que uma reunião de 3 horas com tantas pessoas, mas o ponto é que a análise multicritério que foi apresentada não leva em consideração a sociedade civil, não existe sensibilidade social na análise, no estudo que foi contratado, falta elementos, um arcabouço maior de participação popular, mas não acha que isso será resolvido facilmente, talvez nas próximas reuniões.

Charlston Moreira pede que as pessoas consultem os relatórios que serão disponibilizados e que façam as críticas para que sejam colocadas em discussão. Explica que é muito claro que a grande maioria não tem tempo para ajudar na produção, então o material é produzido e esse material subsidia as discussões do comitê e a tomada de decisão.

Joana Brasil cita que no início do plano a sociedade foi ouvida, por meio dos 5 vetores, no site do plano tem um relatório grande de participação popular, mas que é importante voltar com isso nesse momento, mas o que passou pela sociedade está sendo utilizado. Também estão sendo ouvidos outros atores, foram várias reuniões com municípios, prefeitos e técnicos dos municípios o que contribuiu muito para a elaboração da matriz multicritério.

Vereador Gabriel pergunta se há algum tipo de pesquisa embasando o uso do carro por parte da população, entende que há uma pesquisa de origem e destino, que existe uma série de dados



## GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

com o intuito de entender o transporte coletivo, mas em um critério mais subjetivo, ou seja, porque que as pessoas usam o carro, porque optam por estar no veículo e não no transporte coletivo, pergunta se existe algum dado neste sentido. Conta que nem sempre é só uma questão da qualidade do transporte coletivo.

Charlston Moreira informa que por enquanto temos duas matrizes, a de telefonia celular e a de bilhetagem, de fato nenhuma das duas fornecem esse tipo de informação. Estamos desenvolvendo uma metodologia que ainda não é consolidada no Brasil de juntar a estas matrizes e dados de radares para conseguir fazer uma inferência da divisão modal. Philippe informa que está tentando é fazer uma comparação dessas matrizes de origem e destino que tem todos os modos com a que está sendo elaborado de transporte coletivo para entender se há diferença na dinâmica de quem está usando carro, moto, mas não tem dado suficiente. É sabido que o transporte por aplicativo impacta no transporte coletivo, e pensando nisso está sendo levantado um dado de pesquisa sobre orçamento familiar que é realizada a cada 7 anos para entender como estava planejado o orçamento familiar, como estava sendo previsto o gasto com carro/combustível ou com vale transporte.

Vereador Gabriel, irá verificar a possibilidade de agendar uma reunião para discutir o assunto, e acredita que há muito para se conversar no sentido de integrar a RMBH para avançar e se coloca à disposição para juntar esforços neste sentido.

Luciano Medrado parabeniza pela apresentação, sua leitura é de que o processo de construção do plano de mobilidade acelerou e a apresentação mostra isso. Acredita que as questões trazidas pelo André Veloso poderão ser melhor respondidas depois da conclusão da etapa 3 e com as propostas poderá avaliar se estas questões estão sendo enfrentadas ou não. Quanto a preocupação do Vereador Gabriel informa que há vários estudos sobre o porquê da preferência pelo transporte individual, o primeiro é que a gestão do transporte no Brasil é feita pela gestão da demanda e não pela gestão da oferta, o que gera uma incompatibilidade entre oferta e demanda porque a oferta não atende à demanda obrigando a buscar outras opções. No caso específico de Belo Horizonte há alguns agravantes, é um sistema praticamente unimodal, tem a opção incipiente do metrô que é pouco significativo em relação a massa de usuários, tem ainda a incompatibilidade entre a renda da população e o valor da tarifa, o usuário banca sozinho 100% da tarifa, os tributos, as gratuidades, a ineficiência e a improdutividade do sistema.



## GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Pergunta se vale a pena subsidiar um sistema ineficiente e improdutivo? A rede que existe atende, onde passa a linha do metrô, ao lado passa linha de ônibus, isso é produtivo? Ressalta que custa caro devido ao reflexo da ineficiência do sistema de rede, do sistema unimodal e da produtividade deste sistema que resulta da alta tarifa incompatível com o nível de renda da população e por outro lado é injusto, por que a massa de usuários do sistema é basicamente até média renda e banca sozinho o sistema ineficiente. Não concorda com o subsidio por que estará premiando a ineficiência de rede e locomoção. O sistema tarifário está falido, deve-se buscar outras alternativas de financiamento da tarifa, pois o usuário pagar sozinho é um sistema falido e aceita o subsidio até o limite da gratuidade. Propõe também estudar porque o uso de motos cresceu, ressalta que a demanda pelo transporte coletivo por ônibus vem caindo há 10 anos e não se consegue reverter pela ineficiência.

Marcelo Amaral cita que o poder público pode aprender com a sociedade civil sobre outros formatos de debate, o primeiro ponto que ele gostaria de trazer é que não consegue discutir transporte sem observar a RMBH, do ponto de vista do desenvolvimento urbano. Diz que é necessário ir acumulando algumas premissas e diretrizes que são coletivas e se forem usados os dados das audiências e das discussões setoriais anteriores que isso esteja consolidado e aos poucos ir compartilhando, internalizando e concordando sempre que RMBH a gente quer, aonde estão as centralidades, como o transporte coletivo irá favorecer as centralidades, como o transporte coletivo dialoga com todo esforço do macrozoneamento de compatibilizar o uso do solo da RMBH, como o transporte coletivo dialoga com as tendências e evolução histórica da cidade, são muitos temas e sabe que é difícil. Não vai sair de uma priorização de projetos, é preciso lembrar do PDDI, do uso do solo, tem que pensar para onde estamos levando a RMBH e junto com isso fazer uma análise histórica. Cita que vai haver muita dificuldade por conta da incompatibilidade da OD elaborada, mas carregamento de transporte e outras variáveis de análise qualitativa de uso do solo, as cidades cresceram, os municípios estão ganhando importância, a transição metropolitana, pois tem muito mais pessoas morando na RMBH do que em BH, isso tudo precisa alimentar a discussão e não o projeto.

O segundo ponto trazido por Marcelo Amaral, tem a ver com a questão citada pelo Vereador Gabriel, é que estamos com um grande abacaxi na mão, não dá para discutir transporte público sem discutir os outros módulos juntos, é um plano de mobilidade que está sendo feito e não um plano setorial de transporte, não pode deixar voltar para o século passado, entende que é difícil



## GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

por que são 4 produtos em fases diferentes de elaboração, o desafio dessa etapa é dialogar mais entre os diversos produtos e temas, mesmo que não estejam prontos já tem o diagnóstico. A rede futura vai ter uma capilaridade com o uso da mobilidade ativa e tem a função não apenas de trazer pessoas para BH e estamos em plena transformação de fazer o contrário, a tendência da RMBH é um equilíbrio maior, uma pulverização, uma multicentralidade e o transporte deve ser pensado em cada detalhe, projeto e variável. O grande desafio é articular os 4 planos e não só trazer o que está em paralelo, é trazer como a carga disputa espaço viário com o transporte coletivo, se tem disputa, onde há conflito entre caminhão e ônibus, pensar o uso de automóveis, ainda estamos em um momento de ampliação de automóveis na RMBH, aumento de uso de automóvel durante a pandemia, aumento do uso de aplicativo, redução da demanda de transporte coletivo, não dá para falar de transporte coletivo sem falar de modos de transportes individuais motorizados, não está pronto ainda, mas precisa estar na cabeça da gente ao pensar o transporte, ou seja, é atrair passageiros, pensar uma mobilidade que é diferente, que não é a de 10 anos atrás.

O terceiro ponto levantado pelo Marcelo Amaral é relacionado com a metodologia, é importante tomar cuidado para não cair no fetiche da metodologia que a gente usou, a tendência é de utilizar a metodologia que se domina, e é preciso ser criativo nas metodologias e proposições, não dá para ficar usar a mesma metodologia que gerou o problema, o plano de mobilidade tem que ser ousado, tem que trabalhar o imaginário, a cultura, o uso do automóvel na RMBH, precisa estar associado a trama verde-azul da RMBH, tem que ter outros elementos que alavanquem a mobilidade, que ajudem a diminuir a perda de usuários do transporte coletivo e o aumento do uso de automóvel.

Charlston Moreira informa que tinha certeza que o material do transporte coletivo iria estimular a querer uma discussão mais intensa, em sua opinião é o momento certo, pois estamos com subsídios de dados para fazer estas discussões. Pergunta ao Philippe sobre a relação do uso do solo no trabalho estudo de transporte. Philippe responde que hoje foi apresentada o trabalho de forma macro que é uma parte do estudo de mobilidade que está bem voltada para uma rede estruturante. Conta que a Praxis realizou uma análise muito profunda do macrozoneamento, foram feitas reuniões específicas para entender o que foi desenvolvido do PDDI para cá e o que foi alterado. Marcelo Amaral complementa que isso deve aparecer em toda reunião pública e em toda apresentação. Philippe informa que fez um resumo e ainda ficou extenso e que vai



## GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

tentar trazer nas próximas etapas, acrescenta que a mobilidade ativa é uma premissa do plano de mobilidade e toda essa rede estruturante deve estar preparada para articular com a mobilidade ativa, a caminhada a pé e outros modos também. A parte dos estudos de uso do solo fazem parte do diagnóstico da etapa 1 e isso irá avançar no produto 9.

Simone Duarte (Praxis) diz que compartilha das preocupações levantadas pelo Marcelo Amaral, informa que o PDDI, todo o macrozoneamento e a trama verde-azul foram base desse estudo de integração com a parte do transporte, sente falta também de comunicação entre vários módulos de transporte, o transporte individual, ativo, mas toda essa parte territorial está sendo estudada conjuntamente, acredita que é necessário discutir mais sobre isso. De alguma forma, as centralidades propostas não são novidades e elas estão sendo reforçadas, são a base do estudo, exemplifica que tem um vetor de ocupação que o PDDI propõe que é de ligação da região de Ibirité até Ribeirão das Neves, e um dos projetos que foram muito bem elencados foi este, pois é uma “perna” que liga até a estação de metrô e uma outra que liga de Ibirité até a estação do metrô, na linha 2 no Barreiro com toda estrutura metropolitana e tem uma “perna” no outro sentido ligando Ribeirão das Neves a Justinópolis.

Marcelo Amaral informa que ajudaria muito, até para incluir outras pessoas a falarem, se esta linguagem de eixos de evolução, de enxergar a evolução da RMBH aparecesse nas apresentações. Charliston Moreira complementa que além do PDDI, foram coletados os planos diretores municipais. Simone Duarte conta que quando se trabalhou com potencialidades do território foram sobrepostos os coeficientes previstos no macrozoneamento aos coeficientes previstos pelos municípios, quando o macrozoneamento propunha um coeficiente maior adotou-se o do macrozoneamento por que havia uma intenção clara do macrozoneamento em dirigir o desenvolvimento daquela região.

Dimas Gazolla (UFMG) reforça um dos pontos levantados pelo Marcelo Amaral e pede que seja compartilhado em tela o slide 12 da apresentação. O sistema de transporte se exauriu e chegou em um estado de decadência, tanto do ponto de vista da oferta, dos modelos de governança e das técnicas de planejamento de tentativas de buscar soluções, então é preciso repensar do ponto de vista técnico tudo que foi usado até hoje para elaborar projeto de transporte. Precisamos ter um cuidado muito grande quando se propõe as mesmas metodologias que foram usadas no passado e que levaram ao estado que estamos do sistema de transporte. Pergunta ao



## GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Philippe se os planos de transportes dos anos de 50, 60, 70, 80, 90 usaram metodologias semelhantes a estas que foram colocadas. O slide 12 vai mostrar que a fase metodológica de diagnóstico é idêntica a todos os tipos de diagnósticos de planos anteriores e que levaram aos resultados drásticos nas cidades. Produzir dados, é uma coisa que técnicos sabem fazer, mas para analisar dados deve-se tomar cuidado muito grande. A montagem da base de análise, a análise de desempenho da rede que compõe a fase de diagnóstico é idêntica, não traz novidade, não acrescenta uma série de outras leituras que são fundamentais para corrigir os erros que foram cometidos no passado, reforça a proposta do Charliston de tentar realizar reuniões que permita maior participação para trocar estas informações antes do resultado final. Diz que não se discute mais a necessidade de que a qualidade do sistema de transporte tem que estar diretamente vinculada a qualidade de vida de transporte das pessoas da cidade e esta qualidade possui indicadores para ser medida e nos indicadores usados na metodologia que foi proposta eles não aparecem. São questões cruciais que precisam ser trabalhadas a tempo, sem desmerecer o trabalho e sem deixar de aproveitar o que foi feito, mas precisa gerar um produto diferente do que foi feito no passado e criativo.

Charliston Moreira informa que o que se procura é quebrar justamente essas barreiras, houve coragem em mudar algumas tendências com o uso dessas matrizes de celular e bilhetagem e tem buscado manter essa tendência de fazer diferente do que foi feito no passado. Neste sentido, cita que como a próxima reunião haverá mais discussão do que apresentação, informa que é possível, que o Sr. Dimas Gazola faça uma apresentação que possa contribuir em termos de metodologia para agregar informações diferente do que estamos levantando.

Dimas Gazola lembra que em reunião anterior iria ser formado um grupo para discutir com mais detalhamento como foi a metodologia OD de telefonia. Charliston Moreira sugere a data de 16 de novembro as 14 horas e caso a matriz de bilhetagem esteja disponível também será discutida.

Dayane Machado (BHTrans) pergunta se a matriz de aplicativo, se é um aplicativo que foi desenvolvido para o projeto ou se é um que já existe, e sobre a simulação, se estão sendo usados apenas os dados de bilhetagem.

Philippe informa que para fazer a calibração do modelo está sendo utilizado os dados do transporte público. A matriz OD com dados de telefonia e de aplicativo será usado em etapa posterior para auxiliar com a divisão modal, quando se leva melhoria para a rede de transporte,



## GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

isso tem um potencial de atrair demanda e é isso que vai ser utilizado. A OD de aplicativo não é um aplicativo específico, são vários aplicativos que compartilham de forma anônima as informações, é um parceiro que possui esse banco de dados muito grande e não há um aplicativo específico. Sobre a Rede de Simulação irá simular os cenários futuros, então após a rede calibrada com os dados de hoje que é a base, será inserido a cesta de projetos que foi apresentada, fazer os ajustes de redes que são necessários para otimizar a rede de transporte utilizando os projetos para avaliar os resultados de simulação e verificar quais são os impactos que esses projetos estão trazendo para a qualidade do transporte público voltado ao tempo de viagem, a qualidade do deslocamento, integração.

Junior Silva faz alguns agradecimentos para o Sra. Anderson Tavares do DER, Cristiano Francisco da Gerência de Tráfego, ao Edilson Salastiel da Gerência de Fiscalização que atenderam a uma solicitação de reunião para tratar de pontos de ônibus da BR 381 referente ao processo de concessão, conta que foram iniciadas algumas tratativas extremamente importantes, sendo um diálogo muito construtivo e é esperado que haja uma solução feliz com essa concessão em relação aos pontos de ônibus. Apesar da rodovia ser federal o transporte metropolitano e intermunicipal que trafegam por esta rodovia é de responsabilidade do estado.

Junior Silva destaca que foi dito no início da reunião que a Seinfra se posicionou que desistiu deste convênio, mas que não explicou o motivo da desistência e pergunta o que a SEINFRA propõe conjuntamente com a BHTrans e CBTU para gestão integrada dos sistemas de transporte público na RMBH e como estão estas conversas e ainda pergunta se SEINFRA, BHTrans e CBTU são favoráveis a gestão integrada do sistema de transporte público na RMBH com a participação desses 3 atores e as demais prefeituras da RMBH. Alerta também que a integração é um tema que não pode cair no esquecimento, é necessário estar sempre discutindo, CBTU, BHTrans e SEINFRA são os 3 sistema principais e devem atuar em conjunto.

Gabriel Farjado assinala que não há nenhum óbice a integração, e acredita que nunca se avançou tanto nesse tema como agora, há um diálogo muito positivo com as prefeituras neste sentido, objetiva avançar ainda mais com a BHTrans, com a CBTU já existe uma integração, porém não acredita que seja necessário um convênio ou um termo que formalize algo que já está acontecendo, óbvio que demanda um alinhamento institucional para além de qualquer convênio. O foco é fazer as medidas e as interlocuções necessárias para chegar na integração



## GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

operacional e tarifária. Foram agendadas reuniões com alguns municípios, Santa Luzia e Ribeirão das Neves para avançar nessa temática, não é algo fácil de se fazer por que demanda de fato um alinhamento institucional e com os operadores, uma interlocução em relação a qual vai ser a consequência disso economicamente para o sistema, mas houve avanço.

Gabriel Farjado conta que foi recebido um estudo do Banco Mundial relacionado a integração tarifária com BH e Contagem que será apresentado pelo Banco aos municípios, mas a SEINFRA não tem qualquer óbice em relação a isso. Entende-se ainda que o Plano de Mobilidade também vai ser um instrumento dessa forma, primeiro que o Plano de Mobilidade propõe uma racionalização de vias tanta a nível metropolitano como indica qual é a reorganização deste sistema e também propõe medidas de financiamento, não é algo fácil, também não é rápido, mas estamos avançando e por isso que se quer apresentar ao comitê, vamos chegar ainda ao ponto de fazer as audiências públicas, de debates, de trazer as inovações citadas aqui, proposições pensadas, mas ainda estamos em um nível um pouco mais analítico de trazer quais são as premissas, para, com base nesses dados, poder gerar as proposições que são realizadas. É importante dizer que o PDDI é uma orientação que tem sido considerado. O intuito do governo é fazer mais diálogo, tudo que tem sido colocado para o Comitê passou por audiência pública e esse é o nosso modo de atuar da forma mais transparente possível e vamos caminhar para isso junto com os municípios também.

Charlston Moreira ressalta que a próxima reunião do Comitê de forma geral, que não é esta do dia 16/11 que será com foco no grupo de estudo das matrizes, será uma reunião mais participativa e pede ajuda para sugerir para os temas. Agradece a participação de todos e encerra a reunião.

#### 4. LISTA DE PRESENÇA

- **Título:** REUNIÃO CTMOB 19/10/2021
- **Número Total de Participantes:** 73 (lista de presença retirada do aplicativo de reunião podendo apresentar duplicações)
- **Data:** 19/10/2021
- **Hora de início da reunião:** 14:00
- **Hora de Término da Reunião:** 17:00
- **ID de Depuração:** d672f10e-e7cc-4f7b-8b6b-1db9c7bb69ab



## GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

➤ Link da Reunião: [https://teams.microsoft.com/l/meetup-join/19:meeting\\_NjBhMDI5ZmEtMjMwZi00ODg3LWJlOTAtODBkMTUxZGU0OWJi@t.thead.v2/0?context=%7B%22Tid%22:%221077d100-a8a5-497f-9022-4b9b75d3ebd8%22,%22Oid%22:%2224d9ffde7-95bd-49a0-b066-1cb112d58006%22%7D](https://teams.microsoft.com/l/meetup-join/19:meeting_NjBhMDI5ZmEtMjMwZi00ODg3LWJlOTAtODBkMTUxZGU0OWJi@t.thead.v2/0?context=%7B%22Tid%22:%221077d100-a8a5-497f-9022-4b9b75d3ebd8%22,%22Oid%22:%2224d9ffde7-95bd-49a0-b066-1cb112d58006%22%7D)

### Nome Completo

### ID do participante (UPN)

*Alex Damasceno* /// IGARAPÉ  
(Convidado)

*Alex Damasceno* /// IGARAPÉ  
(Convidado)

*André Baptista* andre@betabh.onmicrosoft.com

*André Veloso - Nossa BH*  
(Convidado)

*Anna Isabel Leal Correa* anna.correa@grupoccr.com.br

*Ariele Nascimento* ariele@ufmg.br

*Bianca Gonçalves Lara* bianncaglara\_gmail.com#EXT#@cefetmgbr.onmicrosoft.com

*Bianca Rocha Barbosa (ASABH)* brbarbosa@azevedosette.com.br

*Bianca Rocha Barbosa (ASABH)* brbarbosa\_azevedosette.com.br#EXT#@grupoccr.onmicrosoft.com

*Carlos Eduardo R. Leite*

*Charlston Moreira - Agência RMBH* admin@charlstonmoreiragmailcom.onmicrosoft.com

*Daniel Costa Fernandes*  
(Convidado)

*Dayane Machado - BHTrans*  
(Convidado)

*Diego Pessoa - Agência RMBH*  
(Guest)

*DIMAS ALBERTO GAZOLLA* dagap07@ufmg.br

*DIMAS ALBERTO GAZOLLA* dagap07@ufmg.br

*DIMAS ALBERTO GAZOLLA* dagap07@ufmg.br

*Edilaine Aparecida De Almeida* 1300491@sga.pucminas.br

*Edilaine Aparecida De Almeida* 1300491@sga.pucminas.br

*Eriênio BHTRANS (Convidado)*

*Ewerton de Souza Henriques* ehenriques@fator.com.br



## GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

**Ewerton de Souza Henriques** ehenriques@fator.com.br

**Fabio Silveira Ribeiro** fabio.ribeiro@grupoccr.com.br

**Fabio Silveira Ribeiro** fabio.ribeiro@grupoccr.com.br

**Francielle ARMBH (Convidado)**

**Gabriel Azevedo**

**Gabriel Fajardo ( Guest)  
(Convidado)**

**Gabriel Fajardo ( Guest)  
(Convidado)**

**Gabriela / GCETT - BHTRANS  
(Convidado)**

**Glaucus CREA/MG**

**"Representante Presidente "  
(Convidado)**

**Guilherme Botelho (Convidado)**

**Gustavo Duarte**

**Gustavo Jose Prezoto** gustavo.prezoto@telefonica.com

**Gustavo Oliveira BHTRANS**

**Hedvand Oliveira da Silva  
(Convidado)**

**Hedvand Oliveira da Silva  
(Convidado)**

**Hedvand Oliveira da Silva  
(Convidado)**

**Jéssica Bastos (Convidado)**

**Jéssica Bastos (Convidado)**

**Joana Brasil**

**Joana Brasil**

**Juliane Damasceno (Convidado)**

**Julio Grillo (Convidado)**

**Júnior Silva - MDT (Convidado)**

**Júnior Silva - MDT (Convidado)**

**KAUARK Sabina Augusta** skauark@systra.info

**Luciano Medrado (Convidado)**

**Luis Otavio Rocha Castilho** luis.castilho@contagem.mg.gov.br

**Luis Otavio Rocha Castilho** luis.castilho@contagem.mg.gov.br

**Luiza MACIEL** lsilva6@systra.info

**Marcela (Convidado)**

**Marcela (Convidado)**

**Marcela (Convidado)**

**Marcela da Silva Costa** marcela.costa@grupoccr.com.br



## GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

**Marcelo Amaral - Nossa BH**  
(Convidado)

**Marcelo Peixoto Vieira** ra00316199@pucsp.edu.br

**Maria Cristina Castelloes E Castro Rincon** maria.crincon@telefonica.com

**Mila Costa - Agência**

**Mila Costa - Agência RMBH**

**NELSON MELLO DANTAS FILHO**

**Newton ARMBH (Convidado)**

**newton.carvalho** newton.carvalho\_agenciarmbh.mg.gov.br#EXT#@charlistonmoreiragmailcom.onmicrosoft.com

**Prefeitura de Itaguara**  
(Convidado)

**Prefeitura de Itaguara**  
(Convidado)

**Rachid (Guest)**

**Rafael Caldeira - Betinho Pinto Coelho (Convidado)**

**Rodrigo - Fratar Engenharia**  
(Convidado)

**Rodrigo - IBIRITRANS**  
(Convidado)

**rodrigo.franca** rodrigo.franca\_hotmail.com.br#EXT#@cefetmgbr.onmicrosoft.com

**Rubia Cecilia Augusta Francisco** rubia.francisco@meioambiente.mg.gov.br

**SA BAVAY Philippe** pbavay@systra.info

**Samuel Fernandes**

**samuel.silva** samuel.silva\_infraestrutura.mg.gov.br#EXT#@grupoccr.onmicrosoft.com

**Simone Duarte | Práxis** simone\_praxisconsultoria.onmicrosoft.com#EXT#@grupoccr.onmicrosoft.com

**Tiago Esteves - SMPU - BH**

**Tomás Ahouagi (Convidado)**

**Victor Augusto - Prefeitura de Sabará (Convidado)**

**Victor Augusto - Prefeitura de Sabará (Convidado)**

**Victor Augusto (Convidado)**

**Vitor**