

Contribuição	Canal	Tipo	Autor	Organização	Resposta
<p>"Além dos municípios que integram a RMBH, há também aqueles integrantes do Colar Metropolitano, formado por municípios do entorno que são atingidos pelo processo de metropolização, mas que não participam formalmente da RMBH, embora possam ser convidados a integrar o processo decisório metropolitano".</p> <p>Pág. 28. Compreendo a análise, mas devido as dificuldades na construção da Governança Metropolitana da Mobilidade da RMBH, vejo como inviável a inclusão neste momento dos municípios que integram o Colar Metropolitano, o que não impede a médio/longo prazo de serem incluído, após a formação e principalmente da consolidação da Governança Metropolitana da Mobilidade da RMBH.</p>	Email	Diagnóstico	Junior Silva		Para o diagnostico o Escritório resolveu manter a questão do Colar Metropolitano. Para as proposta, a sugestão foi aceita, não será, em um primeiro momento incluídos os municípios do Colar Metropolitano
<p>"Segundo estudo da SEINFRA datado de 2020, doze dos municípios da RMBH não dispõem de um sistema próprio de transporte coletivo". Pág. 35. Ou seja, existem 22 municípios que possuem sistema próprio de transporte coletivo, e que devem fazer parte da Governança Metropolitana da Mobilidade Urbana, somados a SEINFRA - gestora do transporte público metropolitano, a Superintendência da CBTU/BH - gestora do Metrô, e a BHTRANS - gestora do transporte público da Capital.Os 12 municípios de certa forma estariam representados na estrutura da Governança, pois todos possuem o transporte público metropolitano, que é gerenciado pela SEINFRA.</p>	Email	Diagnóstico	Junior Silva		Concordamos com a explanação. Sera considerado no planejamento
<p>"Além disso, vale dizer que há, pelo anteprojeto de lei, a possibilidade de os municípios delegarem à ARTEMIG a regulação e fiscalização dos serviços de transportes e mobilidade municipais, desde que haja autorização expressa e celebração de instrumento de delegação. Assim, esse instrumento pode, eventualmente, ser empregado como um facilitador da relação entre o Estado de Minas Gerais e os municípios integrantes da região metropolitana de BH, desde que não se desconsidere que as municipalidades gozam de liberdade decisória – discricionariedade administrativa – para optarem pela delegação ou não". Pág. 37. Vale uma observação importante: a idéia a principio parece interessante, mas devemos incluir a necessidade do aumento do número de Servidores Técnicos para a Subsecretaria de Transporte Metropolitano, que cuida da Gestão e Planejamento do transporte público, e da necessidade do aumento do número de Fiscais de Transporte do DER-MG para atuar exclusivamente na RMBH, com investimento em tecnologia, pois ainda hoje os Fiscais de Transporte trabalham com folhas de multas, que burocratiza e atrasa a realização do trabalho no dia-dia. É preciso desenvolver um aplicativo prático e objetivo por onde os Fiscais de Transporte poderão lançar os dados de forma rápida e prática. Aplicativo este que poderá ser acessado pelos Fiscais de Transporte através de aparelhos como Tablets e Smartphone. Sendo necessário pelo menos (200) novos Fiscais de Transporte. A ideia do programa RMBH Fiscaliza é interessante, mas a realidade mostra que não solucionou os problemas relacionado ao baixo número de Fiscais de Transporte na RMBH.</p>	Email	Diagnóstico	Junior Silva		Concordamos com a explanação. Será direcionada na época de criação da ARTEMIG.

<p>"Terminal Alvorada: O terminal Alvorada está localizado no município de Sabará. O terreno para a implantação do projeto chegou a ser decretado, porém a pedido da Prefeitura de Sabará foi estudado outro local e foi desenvolvido um projeto funcional. Os estudos, contudo, não avançaram e atualmente seria necessário encontrar um novo local para a implantação do terminal e de corredor de transporte. O mapa da Figura 30 indica uma localização aproximada, entretanto fazem-se necessários estudos e discussões com o Poder Público para definição do local a ser implantado o terminal metropolitano". Pág. 70. Vejo uma grande oportunidade de voltar com os estudos técnicos, e as tratativas deste tema entre: SEINFRA, CBTU, Prefeitura de Sabará, BHTRANS e Operadores, pois desde 2017 foi desativado o anexo da rodoviária de Belo Horizonte, localizado na Estação de ônibus José Cândido da Silveira, sendo que atualmente só opera uma única linha do transporte público de Belo Horizonte. A Estação de ônibus José Cândido da Silveira é composta por (03) plataformas de acesso, e está com praticamente toda a estrutura pronta, necessitando de alguns pequenos investimentos para transformá-la no Terminal Metropolitano de Sabará, recebendo parte das linhas metropolitanas de Sabará, e integrando fisicamente e tarifariamente com o Metro, sem aumento de tarifa. Destaco que a construção da via 710 trouxe a infraestrutura necessária para o acesso as linhas metropolitana de Sabará que trafegam pela Av. José Cândido da Silveira ao Terminal José Cândido, e no caso das linhas metropolitanas de Sabará que trafegam pela Av. Andradas será necessário a conclusão da obra para a interligação da Via 710 com a Av. Andradas, algo já previsto segundo a BHTRANS.</p>	Email	Diagnóstico	Junior Silva	<p>No diagnóstico foi feito um levantamento dos principais projetos que deveriam compor a nova Rede de Transporte Coletivo Metropolitano. Para Sabara foi levantado o Terminal General Carneiro. Para a próxima fase, a Rede será estruturada e alinhada com os municípios envolvidos. Também faz parte do plano uma proposta de integração para esta nova Rede.</p>
<p>"operação das linhas da BHTRANS no rotor central do BRT, para o qual está prevista a eliminação das linhas do sistema de transporte metropolitano que operam nas estações de BRT da Avenida Paraná e da Avenida Santos Dumont, localizadas na área central de Belo Horizonte". Pág. 87. Quais os motivos desta proposta? As linhas troncais do Move Metropolitano que operam hoje nas estações de BRT da Av. Paraná e da Av Santos Dumont, passariam a operar em quais estações de BRT?</p>	Email	Diagnóstico	Junior Silva	<p>O diagnóstico somente levantou os projetos dos principais planos existentes. Para a fase de propostas, estes projetos serão alinhados e refinados. O projeto do corredor Amazonas, já sofreu mudanças por parte da BHTRANS, que agora está propondo um BRT. A SEINFRA está em discussão com a BHTRANS para alinhar a melhor proposta. A ideia é que haja uma troncalização da linhas metropolitanas para diminuir a quantidade de ônibus no corredor.</p>
<p>"Os municípios em vermelho configuram o perfil mais crítico, em que o sistema metropolitano atende os bairros e concorre também com o sistema municipal, ou seja, há a sobreposição dos itinerários metropolitanos e municipais. Nesse sentido, será necessária a reconfiguração da rede, visando racionalizar o sistema". Pág. 147. É o caso do município de Sabará.</p>	Email	Diagnóstico	Junior Silva	Ok
<p>"Na RMBH, a rede de serviços tem muito boa cobertura espacial. No entanto, a baixa integração entre serviços de sistemas de gestores diferentes gera custos adicionais, com ineficiências decorrentes da sobreposição de serviços, principalmente entre o sistema de ônibus metropolitano e os municipais. Nesse contexto, a dificuldade em manter receitas tarifárias capazes de cobrir os custos operacionais leva a pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro, por parte de operadores, ao poder público". Pág. 149. A elaboração de uma proposta entre: SEINFRA, CBTU e BHTRANS, de governança metropolitana da mobilidade urbana, reorganização dos sistemas de transporte público, subsídio público, bilhete único com integrações tarifárias é essencial. E gradativamente os demais municípios que possuem sistemas municipais de transporte público, vão sendo incluídos neste processo. E porque iniciar pelos sistemas gerenciados pela SEINFRA, CBTU e BHTRANS? Porque trata-se dos três principais sistemas de transporte público da RMBH.</p>	Email	Diagnóstico	Junior Silva	<p>Estamos ainda na fase de estudar a governança, integração, subsídio e etc. Como e em quais sistemas serão implementados primeiro, isto fará parte do plano de implementação do Plano de Mobilidade.</p>

<p>"Foi constatado que o usuário de curta distância paga, atualmente, 69% a mais do valor por quilômetro para financiar 31% da tarifa do usuário de longa distância. Trata-se de um valor considerável, diante da situação de crise econômica e concorrência com outras modalidades de serviço". Pág. 154. É necessário que a SEINFRA faça uma reestruturação completa do transporte público metropolitano, analisando linha por linha, com o objetivo de tornar o sistema de transporte mais eficiente e com menor custo operacional. Esse trabalho será essencial para a elaboração de proposta de subsídio público dentro de uma estrutura de governança metropolitana citada na análise anterior.</p>	Email	Diagnóstico	Junior Silva		Concordamos com a explanação. A ideia é alinhar com cada um dos municípios a reorganização dos sistemas municipais e metropolitano, para a integração.
<p>"A quem compete financiar a tarifa dos usuários mais pobres que fazem deslocamentos de longa distância? O subsídio cruzado entre usuários do transporte coletivo é uma medida justa?" Pág. 154. Perguntas fundamentais na análise dos desafios dos sistemas de transporte público. Não faz sentido os Usuários de curta distância contribuir no financiamento das linhas de longas distâncias. Esse modelo prejudica enormemente os Usuários de curta distância, no acesso ao transporte público, e no acesso as oportunidades de trabalho e estudo por exemplo. Por outro lado, não sou favorável ao aumento do custo das tarifas para os Usuários de longa distância. É preciso a realização de duas medidas de fundamental importância: 01. a reestruturação do transporte público metropolitano, analisando a possibilidade de se criar novas integrações tarifárias (entre as linhas metropolitanas), sem aumento de tarifa, com redução da quilometragem das linhas, algo que vai impactar na redução de custo dos sistema. 02. aprovação do subsídio público dentro de uma proposta de Governança Metropolitana da mobilidade urbana, como foi realizado recentemente na Região Metropolitana de Goiânia, onde foi criado uma Companhia Metropolitana de Mobilidade Urbana, juntamente do Bilhete Único com integrações tarifárias. Para financiar essa estrutura foi aprovado o subsídio público, onde o Governo do Estado de Goiás e a Prefeitura de Goiânia entraram com 42% dos custos, que totalizam senão me engano 110 milhões de reais/ano, e dois municípios da RM entraram com 9% e 8% dos custos respectivamente.</p>	Email	Diagnóstico	Junior Silva		01 - Esta sendo feito no âmbito do Plano de Mobilidade. 02- Faz parte do estudo de revisão dos contratos de transporte metropolitanos que está em andamento.
<p>"Com a racionalização de linhas, o usuário terá que realizar viagens com mais transferências entre sistemas, o que deve ocorrer de modo integrado, sem maiores prejuízos ao usuário". Pág. 159. Trata-se de um processo natural, da reestruturação dos sistemas de transporte público. O Usuário de longa distância, pode ser impactado por um lado com o aumento no tempo de viagem com as mudanças no sistema, no sentido de realizar transferências entre sistemas, mas por outro lado será beneficiado com o Bilhete Único, com integrações tarifárias.</p>	Email	Diagnóstico	Junior Silva		Ok
<p>Focar no grande crescimento da utilização de motocicleta no diagnóstico, principalmente no impacto das motos na queda da demanda do transporte coletivo</p>	Reunião	Diagnóstico	Luciano Medrado		A questão da motocicleta será tratada no Plano Individual Motorizado
<p>Nova diretriz: Efetivar o direito à acessibilidade com desenho universal em todo o sistema de mobilidade urbana da RMBH, dando atendimento integral ao que dispõe a legislação vigente.</p>	Reunião	Diretrizes	Marcos Fontour	BhTrans	Incluído
<p>Nova diretriz: (9+1): Buscar fontes de financiamento e formas de remuneração do transporte coletivo que garantam a sua oferta como direito social, em especial nas áreas e horários de maior vulnerabilidade.</p>	Reunião	Diretrizes	André Veloso	Nossa BH	Incluído
<p>Nova diretriz (9+2): Garantir a acessibilidade social ao transporte, com modicidade tarifária e participação gradativamente menor da tarifa na composição da remuneração da prestação do serviço.</p>	Reunião	Diretrizes	André Veloso	Nossa BH	Consideramos que que a diretriz 9 ja comtempla o solicitado
<p>Sentiu falta de uma posição mais clara em relação aos aglomerados informais da RMBH que precisam de alguma solução de mobilidade no diagnóstico e sugere que exista uma diretriz específica para integração desses aglomerados no sistema de transporte coletivo metropolitano.</p>	Reunião	Diagnóstico e c	Iracema Genero	IAB-MG	Os aglomerados informais da RMBH foram tratados no Diagnostico Urbanístico, mais especificamente no item 2.1.2.6 Mercado Informal.

Sugere uma diretriz específica para integração tarifária e operacional do transporte entre os municípios e de governança metropolitana	Reunião	Diretrizes	Marco Antônio	Transcon	A diretriz 6 - `Desenvolver, mediante instrumentos jurídicos robustos, regras para a integração física, operacional e tarifária entre os diversos modos de transporte e prestadores de serviços de transporte público na RMBH` estabelece que a integração se dará por instrumentos robustos, que são convenio ou consórcio. Entende-se que esta diretriz esta especifica o suficiente ao determinar o uso destes instrumentos. Quando estes instrumentos forem elaborados, eles trarão regras específicas.
Pergunta se no plano haverá uma previsão de integração com municípios que possuem tarifa zero	Reunião	Diretrizes	-	Ibiritrans	Sim. Todos os municípios que tiverem interesse em integrar serão contemplados nos estudos
Necessário focar que o modelo de negócios atual não funciona mais, de modo que o plano tenha um momento de transição e um planejamento para um novo modelo.	Reunião	Diagnóstico	Dimas Gazolla	UFMG	Esta em andamento na SEINFRA, um estudo para revisão dos contratos de transporte coletivo. Esta revisão, que faz parte do plano de mobilidade.
Empresa não pode basear sua lucratividade na demanda, planejamento deve ser diferente do modelo de oferta e demanda	Reunião	Diagnóstico	Dimas Gazolla	UFMG	O plano vai propor uma troncalizacao que esta baseada no uso do solo, nao somente na demanda, como por exemplo a proposta dos polos de mobilidade
Diretriz 3: incluir “dar um suporte à inovação e melhoria do serviço e à nova estruturação do modelo de demanda e negócio”	Reunião	Diretrizes	Dimas Gazolla	UFMG	Incluído
Diretriz 5: precisa contemplar a transição para um novo modelo de negócio	Reunião	Diretrizes	Dimas Gazolla	UFMG	Incluido na diretriz 3
Diretriz 6: integração eficiente: física, institucional e tarifária	Reunião	Diretrizes	Dimas Gazolla	UFMG	Entende-se que a inclusão da palavra eficiência não muda o sentido. Não incluído.
É urgente fazer gestão de demanda. Porém também é necessário um projeto emergencial de ação para o transporte que altere o quadro atual da mobilidade no estado, visando resolver o problema atual dos usuários.	Reunião	Diretrizes	André Veloso	Nossa BH	O plano de implementação vai trazer uma priorização das ações que são necessárias, em um primeiro momento, e mais urgentes para melhorar a mobilidade
Fazer a gestão de demanda e propor um projeto emergencial de longo prazo não são excludentes. O serviço atual é precário e está em colapso e possui uma série de questões que não podem esperar o médio e o longo prazo. Essas ações de curto prazo devem convergir com as propostas de médio e longo prazo.	Reunião	Diretrizes	Dimas Gazolla	UFMG	Concordamos com a explanação
1. Mudar a palavra suporte, já que os projetos são necessários para atingir a rede futura.	Reunião	Diretrizes	Dimas Gazolla	UFMG	Entende-se que a mudança da palavra suporte não muda o sentido. Não incluído.
5, 6 e 7: Precisam contemplar a reestruturação da transição para uma nova rede.	Reunião	Diretrizes	Dimas Gazolla	UFMG	Incluido na diretriz 5
15: Promover gestões para estudos, elaboração e aprovação de projeto de lei para implantação do escalonamento de atividades	Reunião	Diretrizes	Dimas Gazolla	UFMG	Criada a diretriz 15
16: Garantir direitos iguais para o uso das vias públicas para usuários das áreas urbanas	Reunião	Diretrizes	Dimas Gazolla	UFMG	Vai ser tratada no plano viario
Falou sobre a catraca dupla, a retomada do quadro de horários pré-pandemia, frota no limite da idade, entre outras questões. População perdeu a confiança no transporte público. Estamos diante de um problema estrutural que é conformato pelo contrato de concessão que só será solucionado se o poder público assumir uma atitude de enfrentamento.	Reunião	Contribuições	André Veloso	Nossa BH	Esta em andamento na SEINFRA, um estudo para revisão dos contratos de transporte coletivo

<p>Sentiu falta de tocar no assunto da gestão metropolitana do transporte. Disse que o transporte sob demanda pode auxiliar. Também mencionou que sentiu falta do assunto relativo à modernização das formas de pagamento do transporte. Disse que o sistema de BRT é caro para implementação e que investimentos desse porte são mais complicados. Disse que a BHtrans está pensando em uma nova maneira para a prestação do serviço, com gestão metropolitana e inovação de tecnologias, para isso os operadores devem estar abertos a esses novos modelos.</p>	Reunião	Contribuições	Gustavo Kummer	BhTrans	A gestão metropolitana compartilhada (integração institucional) foi tratada no diagnóstico e fará parte das propostas. Também o serviço sob demanda e a modernização da forma de pagamento (MaaS) estarão nas propostas.
<p>A discussão da governança metropolitana deve ser pensada a longo e médio prazo, uma vez que os grandes investimentos para promover a integração trarão problemas futuros para otimizar o serviço para o usuário. O caminho para não prejudicar os custos e receitas dos operadores não é aumentar a integração, mas sim baratear a tarifa. Soluções de integração devem ser de curto prazo. Num primeiro momento parece que a gestão metropolitana é mais eficiente que a municipal, mas na Europa houve experiências que não deram certo. Quando há desequilíbrio de sistemas, talvez os sistemas independentes sejam prejudicados. Um meio termo seria manter a gestão municipal e elencar serviços e atividades que serão específicas para a região metropolitana.</p>	Reunião	Contribuições	Dimas Gazolla	UFMG	Ok. Vai ser considerado no planejamento
<p>É importante que o SINTRAM participe do Comitê. Necessário pensar a longo prazo um novo sistema pra RMBH. A curto prazo é necessário fazer algo para resolver a questão do transporte pós-pandemia. Comenta sobre o estado da frota que está ruim e que os operadores deveriam pactuar uma melhora urgente, além de otimizar o sistema existente.</p>	Reunião	Contribuições	Geraldo Antônio	Transcon	O SINTRAM sempre é convidado para as reuniões do Comitê, tendo participada de várias delas.
<p>Minha contribuição é destacar que, na minha avaliação, a acessibilidade com desenho universal não está devidamente contemplada. Como sabemos, a "acessibilidade com direito universal" (designada no documento como "acessibilidade universal") é um direito garantido na Lei n.º 13,146/2015 (LBI). Fiz uma busca e sequer encontrei referência a essa lei no documento. Destaco, apenas como exemplificação, o seguinte trecho (p.87): No que se refere às melhorias e investimentos no trecho já existente, estão previstos: complementação das coberturas das plataformas para atender composições com até oito carros; ampliação do pátio de estacionamento para os trens da Vilarinho; construção de um novo túnel de ligação entre a Estação Central e a Rua Sapucaí, além de melhorias na acessibilidade para portadores de necessidades especiais; adequação das estações Cidade Industrial, Vila Oeste, Gameleira, Calafate e Lagoinha adaptação às normas de acessibilidade (ABNT NBR 9050/2015 e ABNT NBR 16537); implantação de serviço necessário para otimização de custos relacionados a troca de rodas e para a possibilidade de inversão no sentido da marcha das composições; construção de cômodos para alojamento dos condutores nas Estações Vilarinho e Eldorado; implantação do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos para regularização e licenciamento ambiental das instalações da STU/BH; adequações nas edificações da STU/BH para atendimento à NR 35. Os problemas nesse trecho (apenas para exemplificar que o diagnóstico é insuficiente) são: 1) A "acessibilidade com desenho universal" não tem como beneficiários os "portadores de necessidades especiais" e, sim, "todas as pessoas" (expressão contida na definição de "desenho universal" usada no inciso II do art. 2º da LBI); 2) As estações de integração (e todas as demais edificações do sistema de transporte) não se submetem apenas às normas NBR 9050 e 16537 da ABNT. Destaque-se também que a NBR 9050/2015 não está mais em vigor, já tendo sido substituída integralmente pela 9050/2020. 3) Todas as estações de transporte da RMBH precisam se adequar aos imperativos da LBI e não apenas as poucas estações listadas. Exemplo de inconformidade é a Estação Oiapoque, que foi inaugurada pela antiga Setop-MG com uma linha de bloqueio que descumpra a legislação vigente. Outro exemplo é a Estação São Francisco (BRT) que teve o mesmo modelo de linha de bloqueio da Oiapoque implantada em plena vigência da LBI. Destaque-se que o MPMG já abriu procedimento administrativo e está investigando essa ilegalidade.</p>	Email	Diagnóstico	Marcos Fontoura	BhTrans	Concordamos com a explanação. Foi incluído no diagnóstico uma seção sobre acessibilidade, seção 2.6.

<p>Slide 3: A PNMU/12 apesar da sua importância, não saiu do papel. É urgente que a Mobilidade Urbana se materialize como política pública nacional. Neste sentido vejo como necessário o aprofundamento das discussões com relação ao SUM - Sistema Único de Mobilidade Urbana, com adesão dos entes da federação. Repasses obrigatórios nos orçamentos públicos da União, Estados e Municípios, e coordenação federal, inclusive na elaboração de portarias de operação. Um sistema com estrutura e organização semelhante ao SUS e SUAS.</p>	Email	Contribuições	Junior Silva	Sugestão registrada. Será tratada no documento específico de governança.
<p>A formação da Governança Metropolitana da Mobilidade Urbana da RMBH é urgente!!! Nossa RMBH é imensa do ponto de vista territorial e populacional: (a 3º RMBH do país), e com um grande número de municípios (34). Mas quando se analisa os dados do PlanMobRMBH, quanto a conurbação entre municípios e das cidades que possuem sistemas de transporte público, esse quantitativo inicial de municípios (34), é reduzido para algo como (18) municípios, somados a SEINFRA e CBTU, chegamos a (20) órgãos públicos para formação da Governança Metropolitana da Mobilidade Urbana. Vale uma citação neste ponto. A mais ou menos de 4 meses atrás, foi designada a criação da Companhia Metropolitana de Transportes Coletivo da RM de Goiânia, com adesão de 19 municípios + Governo do Estado. Juntamente a Companhia Metropolitana foi implantado o Bilhete Único que permite até 4 integrações tarifárias em até 2h30. O financiamento público foi estruturado para viabilização do Bilhete Único e da Companhia Metropolitana, através do rateio de custos, onde a Prefeitura de Goiânia e o Governo do Estado entraram com 41,2%, totalizando aproximadamente 110 milhões/ano, e dois municípios entraram com 9% e 8,6%. O exemplo da RM de Goiânia mostra que é plenamente possível a criação da nossa Governança Metropolitana de Mobilidade Urbana da RMBH.</p>	Email	Contribuições	Junior Silva	Concordamos que a questão da governança é muito importante. Devido a sua importância o tema será tratado em documentos e reuniões próprias.
<p>A questão do escalonamento das atividades econômicas é fundamental, porém sem Governança Metropolitana da Mobilidade Urbana não vejo essa proposta se tornando realidade. Pois não temos um espaço metropolitano adequado, para essa importante e necessária discussão</p>	Email	Contribuições	Junior Silva	Concordamos que a questão da governança é muito importante. Devido a sua importância o tema será tratado em documentos e reuniões próprias.
<p>Investimentos em infraestrutura. Manutenção periódica, e novos investimentos. Algo essencial!!! O investimento em infraestrutura deve ser priorizado pelos entes da federação em vias municipais, estaduais e federais por onde circulam o transporte público, incluindo ainda os investimentos na mobilidade a pé (calçadas, passeios, PEDs). Temos um gargalo enorme com relação a estes investimentos na RMBH. E nas rodovias federais nos trechos que cortam a RMBH, a situação dos PEDs por exemplo é caótica. Apesar das concessões da BR 381 Fernão Dias, BR 040 Rio, BR 040 Brasília e parte do Anel Rodoviário, a modelagem do Governo Federal desconsiderou os PEDs como de responsabilidade das Concessionárias. Um grande erro do Governo Federal. Nas discussões da BR 381 norte. Estamos atentos para que estes mesmos erros não voltem a acontecer nessa rodovia federal, que também tem vários problemas com a falta de infraestrutura mínima dos PEDs.</p>	Email	Contribuições	Junior Silva	Concordamos com a explanação

<p>Quanto à informação e comunicação ainda vejo falhas, que podem ser resolvidas. Pois nem tudo é complexo e/ou caro para ser feito. Dois exemplos de coisas simples, mas que a não observação causam prejuízos ao Transporte Público e principalmente aos Usuários. A continuidade da utilização do termo (HORÁRIO ATÍPICO) para feriados estaduais e municipais, que ao meu ver mais atrapalha do que ajuda, pois confunde demais os Usuários, sendo bem mais fácil utilizar a data ao invés deste termo. Exemplo: No último feriado de Nossa Senhora da Assunção em agosto: Atenção Usuários, no dia 25 de agosto a linha X vai operar com este QH. Simples, objetivo e funcional. O outro exemplo é da falta de afixação dos cartazes no interior dos ônibus dos QH em dias que as linhas operam com o (QH atípico). É necessário disponibilizar essa informação correta e rigorosamente atualizada no Ótimo App, e nos monitores das linhas alimentadoras que necessitam disponibilizar ainda as informações da previsibilidade das linhas. Principalmente as linhas alimentadoras que são impactadas pelos constantes congestionamentos. Quanto à questão da transparência vejo uma evolução importante de 2013 para cá, principalmente após a promulgação da LAI, mas é necessário continuar avançando.</p>	Email	Contribuições	Junior Silva		Por ser uma questão muito operacional, ela será encaminhada para a Diretoria de Transporte Metropolitano
<p>A capacitação da gestão pública e operadores é sempre necessária, com o objetivo de promover um melhor diálogo, comunicação, e principalmente de construir soluções.</p>	Email	Contribuições	Junior Silva		Ok
<p>O financiamento deve ser discutido sob viés da sustentabilidade financeira. Por isso é necessário que o Governo Federal seja o principal ator financiador e coordenador público, como já ocorre com as políticas públicas de saúde, assistência social e educação. O grande desafio será materializar a PNMU, através da estruturação do financiamento da Mobilidade Urbana e do Transporte Público, e das normas de operação dos serviços de transporte público em todo o país. Fala-se no SUM - Sistema Único de Mobilidade Urbana e em um novo marco regulatório. É preciso alinhar as ideias e construir consensos, pois a falta de entendimentos pode atrapalhar e inviabilizar a materialização da PNMU. Eu particularmente defendo o SUM, como um sistema único, que tem todo potencial para materializar a PNMU, e atender aos anseios da População Usuária do Transporte Público.</p>	Email	Contribuições	Junior Silva		Na proposta terá uma seção de Estratégias de Financiamento.
<p>Antes de falarmos no financiamento, é preciso falar de uma grande e detalhada reestruturação e integração do transporte público metropolitano, com os demais sistemas de transporte público na RMBH. E para falar desta grande reestruturação e integração, é preciso discutir a atual estrutura da SEINFRA e DER/MG. A Subsecretaria de Transporte Público Metropolitano possui um número insuficiente de Servidores para gerir e preparar os novos projetos de Transporte Público na RMBH. A Gerência de Fiscalização de Transporte e Trânsito possui senão me engano 6 Fiscais + 15 Servidores cedidos pela MGS para realizar a fiscalização das mais de (600) linhas do transporte público metropolitano, para fiscalizar ainda o transporte público intermunicipal, o transporte clandestino, o táxi metropolitano, os pontos de apoio na Rodoviária de BH e no Aeroporto de Confins, as rodovias estaduais nos trechos da RMBH. É humanamente impossível ter uma fiscalização adequada, com um número tão baixo de Fiscais de Transporte. A falta de uma fiscalização estruturada, tecnológica, e com um número adequado de Servidores, de (200) no mínimo. Prejudica enormemente a todos: órgãos Gestores, Operadores e Usuários. A criação da Agência Reguladora pode representar um passo importante na regulação dos contratos, mas como descrito, essa estruturação de Servidores na Seinfra e principalmente no DER-MG é essencial, necessária e urgente. E nesta revisão com inovação dos contratos entra o Bilhete Único com integrações tarifária, que pode perfeitamente ser iniciado entre SEINFRA/BHTRANS/CBTU, com investimento público em subsídio. Observação: Sou totalmente favorável ao financiamento do transporte público, mas é preciso discutir estes outros temas mencionados, para que o financiamento seja o mais eficiente possível para o sistema, e principalmente para os Usuários.</p>	Email	Contribuições	Junior Silva		O Programa RMBH fiscaliza é uma iniciativa do governo para melhorar a fiscalização do transporte coletivo.

<p>Não foi abordado, mas entendo que possa ser incluído na apresentação: a maximização dos pontos de recarga em toda a RMBH, algo fundamental e essencial, para avanços operacionais e agilidade do transporte público metropolitano, nas operadoras de embarque, e redução das ineficiências operacionais. E por que não, projetarmos um transporte público metropolitano que a partir do ano XXXX, possa aceitar somente cartão de transporte e/ou smartphone como forma de pagamento. Eliminando o dinheiro. Entendo as questões culturais dos Usuários da RMBH, mas com um bom planejamento, maximização dos pontos de recarga na RMBH, e uma boa comunicação, é possível alcançarmos essa evolução. Quanto a qualidade de serviços e melhor imagem do setor. Deixo uma pergunta: Como o setor, especialmente as Garagens (que estão próximo da ponta), podem dialogar construtivamente com os Usuários, na busca por soluções, às demandas encaminhadas pelos Usuários?</p>	Email	Contribuições	Junior Silva	Por ser uma questão muito operacional, solicitação de aumento dos pontos de recarga, ela será encaminhada para a Diretoria de Transporte Metropolitano
<p>São propostas importantes, que devem tramitar no Governo Federal e Congresso. E que podem fazer parte das propostas que envolvam um Sistema Único de Mobilidade Urbana. É preciso alinhar as propostas e fortalecer essa discussão a nível nacional, da Mobilidade Urbana enquanto política pública, e do financiamento dos sistemas de transporte público.</p>	Email	Contribuições	Junior Silva	Neste sentido, a SEINFRA esta aderindo ao Plano de Mobilidade Nacional, que tem como um dos objetivos financiamento de transporte de grande porte para regiões metropolitanas.
<p>A priorização do transporte público no uso da via, é essencial!!! A RMBH possui um número muito baixo de pistas que priorizam o transporte público, o que traz inúmeros prejuízos operacionais e principalmente para os Usuários. A BHTRANS lançou nos últimos meses alguns projetos de priorização do transporte público até interessante, porém ainda vejo como insuficientes. É preciso fortalecer cada vez mais essa pauta, para que haja mais projetos que priorizem o transporte público, principalmente em BH, Contagem, Betim e Santa Luzia.</p>	Email	Contribuições	Junior Silva	A Nova Rede de Mobilidade, que será apresentada nas propostas, propõe corredores exclusivos para o transporte coletivo.
<p>A implantação de estações e terminais urbana de BRT é necessária, mas sem esquecer que a mais de 300 linhas metropolitanas que podem ter integração tarifária com o Metrô. É preciso potencializar essa integração e aumentar o número de linhas, que atualmente é muito baixo. E detalhe, a última aprovação de integração tarifária do Metrô com linhas metropolitanas, foi em 2010, ou seja, a 12 anos atrás. É urgente que a SEINFRA e a CBTU aprovem novas integrações tarifárias das linhas metropolitanas com o metrô. Essa questão da infraestrutura dos PEDs é fundamental, que haja investimentos na viabilização da infraestrutura mínima, assim como das manutenções periódicas: (baia, abrigo, assento, placa de identificação do ponto, iluminação pública). Nas rodovias federais, conforme citei anteriormente, temos um enorme problema metropolitano a ser solucionado, com relação aos PEDs sem infraestrutura mínima.</p>	Email	Contribuições	Junior Silva	A Nova Rede de Mobilidade, que será apresentada nas propostas, propõe vários terminais metropolitanos para RMBH. Também são propostos 16 polos de transferência modal para melhorar os locais de embarque e desembarque dos usuários.
<p>Investimentos na pavimentação e recapeamento das vias é essencial. Com prioridade para as vias por onde circulam o transporte público. Acrescentaria neste ponto da apresentação, a limpeza periódica das vias que circulam o transporte público. Uma via com muita terra por exemplo: Faz com que a mesma entre para o interior dos ônibus. Prejudicando a qualidade do transporte público.</p>	Email	Contribuições	Junior Silva	A questão pavimentação e recapeamento das vias de interesse metropolitano serão tratados no Plano Viário.
<p>Com relação a instalação de novas estações do Hipercentro, eu vejo como uma segunda opção de solução. Pois ao meu ver, a principal solução para o Hipercentro, é da construção da nova rodoviária no Bairro São Gabriel, e da transformação da atual rodoviária como um Terminal Central do Move não apenas Metropolitano, mas também Municipal de BH, inclusive com a transferência do CCO do Sintram, da Fiscalização do DER-MG, de parte da Subsecretaria de Transporte Metropolitano, de parte da BHTRANS e /ou SUMOB. A proximidade diária entre os órgãos gestores e operadores, é um enorme ganho para todos, principalmente para os Usuários.</p>	Email	Contribuições	Junior Silva	Entemos que a integração institucional é muito importante, por isso ela esta contida na diretriz 6. A questão da operação do transporte no centro de Belo Horizonte faz parte desta integração institucional e esta sendo alinhada com a BHTRANS em reuniões que ja estão acontecendo.

A discussão do financiamento é fundamental e necessária, e está inserida no interior de uma discussão maior, da materialização da PNMU/12. Um outro ponto que merece destaque, é falar em financiamento e construção de uma nova política pública de mobilidade urbana, está atrelada a retomada do crescimento econômico do país e da geração de empregos com carteira assinada. A manutenção desta retração econômica pode dificultar a materialização da PNMU e do financiamento.	Email	Contribuições	Junior Silva		Na proposta terá uma seção de Estratégias de Financiamento.
Fiz uma rápida leitura do documento e percebi que as informações sobre o planejamento do Corredor Amazonas estão defasadas: faixa exclusiva à direita, ao invés de BRT. Avalie se é o caso de atualizá-las.	Email	Diagnóstico	Luciano Chagas	BhTrans	Entendemos que para o Diagnóstico não tem prejuízo o projeto estar como BRS, já que ele deixa claro que foi retirado do PlanMob BH que tinha esta previsão. Para a proposta de Nova Rede de Transporte Metropolitano, todos os projetos passarão por uma atualização. Para isto estamos fazendo reuniões com os municípios.
1. Promover projetos alinhados às diretrizes do PDDI de forma a dar suporte à rede de centralidades identificadas e o planejamento das demandas futuras;	Email	Diretrizes	Luciano Medrado		Sugestão aceita
2. Fortalecer os mecanismos de planejamento e gestão metropolitana buscando o estabelecimento de uma política de mobilidade integrada em nível de gestão, operação e regulação, bem como a participação da sociedade civil neste processo;	Email	Diretrizes	Luciano Medrado		A questão da operação esta tratada na diretriz 7
3. Promover a modernização do marco jurídico e regulatório visando dar suporte à tecnologia, inovação e melhoria da qualidade e produtividade dos serviços de transporte coletivo, assegurando o atendimento dos interesses públicos, garantindo a segurança jurídica às partes e a sustentabilidade econômico financeira do sistema;	Email	Diretrizes	Luciano Medrado		Sugestão aceita
4. Integrar e harmonizar os serviços de transporte público coletivo em relação transporte de cargas e ao transporte individual motorizado;	Email	Diretrizes	Luciano Medrado		Sugestão parcialmente aceita
5. Ampliar os sistemas de transporte estruturantes, de forma a otimizar os serviços, garantir a manutenção da qualidade operacional e sua sustentabilidade econômico-financeira;	Email	Diretrizes	Luciano Medrado		Sugestão aceita
7. Promover a acessibilidade aos serviços de transporte público através de investimentos em infraestrutura dos modos ativos e promoção de serviços complementares integrados	Email	Diretrizes	Luciano Medrado		Sugestão parcialmente aceita
8. Priorizar políticas Públicas de investimentos para a segurança e equidade no acesso aos serviços de transporte, com especial atenção para pessoas em situação de vulnerabilidade;	Email	Diretrizes	Luciano Medrado		Sugestão parcialmente aceita
9. Desenvolver e definir novas formas e estratégias de financiamento do transporte coletivo com vistas à diversificação e à sustentabilidade das fontes de recursos tanto públicos quanto privados;	Email	Diretrizes	Luciano Medrado		Entende-se que já está contemplado
11. Promover a eficiência energética no sistema de transporte coletivo por meio da adoção de tecnologias limpas, potencializando o uso de energias renováveis e menos poluentes;- Definir metas na linha do tempo para substituição dos combustíveis fósseis – carbono zero;	Email	Diretrizes	Luciano Medrado		Sugestão aceita
12. Promover tecnologias de monitoramento contínuo do serviço de transporte público e seus operadores, de forma a ampliar o acesso à informação, transparência e controle sobre a qualidade dos serviços prestados;	Email	Diretrizes	Luciano Medrado		Sugestão aceita
14. Promover a ampla participação (social) da sociedade civil nos modelos de governança.	Email	Diretrizes	Luciano Medrado		Sugestão aceita
TRATAMENTO TRIBUTÁRIO DIFERENCIADO: atualmente a carga tributária total incidente sobre o transporte público coletivo por ônibus, impostos diretos e indiretos, é superior a 30% do custo total.	Email		Sintram		O transporte metropolitano ja é isento de ICMS, em relação a tributação federais e municipais o estado não tem gerencia sobre elas
LINHA DE CRÉDITO PARA FINANCIAMENTO DE VEÍCULOS: com veículos mais novos em operação aumenta a atratividade, segurança e conforto.	Email		Sintram		Na parte das propostas sera incluído um estudo de financiamento do transporte 'Estratégias de Funding'

SUBVENÇÃO PÚBLICA: considerando ser um direito social dos brasileiros (Artigo 62 da CF) e um serviço essencial para a vida nas cidades (Artigo 30 da CF).	Email		Sintram	Esta em andamento na SEINFRA, um estudo para revisão dos contratos de transporte coletivo, onde o tema será tratado por meio da diferenciação da tarifa técnica e público.
IMPLANTAÇÃO DE FAIXAS E CORREDORES EXCLUSIVOS *, que possuem baixo custo de implantação e inúmeros benefícios para toda a população, possibilitam viagens mais rápidas e seguras para os passageiros que por sua vez ficarão menos tempo dentro dos ônibus e em congestionamentos;	Email		Sintram	A Nova Rede de Mobilidade, que será apresentada nas propostas, propõe corredores exclusivos para o transporte coletivo.
IMPLANTAÇÃO DE ESTAÇÕES E TERMINAIS DE ÔNIBUS URBANOS * e MELHORIA NA INFRAESTRUTURA DOS PONTOS DE ÔNIBUS, visando maior conforto aos usuários, além de integração e aumento na oferta;	Email		Sintram	A Nova Rede de Mobilidade, que será apresentada nas propostas, propõe vários terminais metropolitanos para RMBH. Também são propostos 16 polos de transferência modal para melhorar os locais de embarque e desembarque dos usuários.
PAVIMENTAÇÃO E RECAPEAMENTO DAS VIAS * visando reduzir os custos operacionais com aumento na necessidade de reposição e desgaste prematuro das peças e acessórios;	Email		Sintram	A questão pavimentação e recapeamento das vias de interesse metropolitano serão tratados no Plano Viário.
ESCALONAMENTO DAS ATIVIDADES URBANAS possibilitando a diluição do horário de pico do transporte público e um melhor aproveitamento da frota.	Email		Sintram	O tema fará parte das propostas, que trará diretrizes para o incentivo do teletrabalho, horários de entrada e saída de grandes polos geradores de viagem.
MUDANÇA DA ESTRUTURA DE FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO, não é possível financiar somente com a receita tarifária, é preciso ter FONTES DE CUSTEIO extra tarifárias como por exemplo: a) TARIFA SOBRE EXPLORAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE REMUNERADO POR APLICATIV b) EXPLORAÇÃO DE ESTACIONAMENTOS ROTATIVOS OU DE ESTACIONAMENTOS DE LONGA DURAÇÃO 'RUA LONGA DAS VIAS PÚBLICAS c) CUSTEIO DOS BENEFÍCIOS TARIFÁRIOS POR MEIO DOS ORÇAMENTOS DA UNIÃO, DOS ESTADOS E DOS MUNICÍPIOS d) MULTAS DE TRÂNSITO e) MULTAS PELO TRANSPORTE IRREGULAR DE PASSAGEIRO f) TAXA SOBRE A EXPLORAÇÃO DE ESTACIONAMENTOS PRIVADOS DE AUTOMÓVEIS E OUTROS POLOS GERADORES DE TRAFEGO E ATIVIDADES COM EXTERNALIDADES NEGATIVAS g)TARIFA DE CONGESTIONAMENTO OU PEDÁGIO URBANO EM VIAS MUNICIPAIS h) CONTRIBUIÇÃO DO TPU SEMELHANTE À CONTRIBUIÇÃO DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA	Email		Sintram	Na proposta terá uma seção de Estratégias de Financiamento, que trata de todos os temas citados
A região do Jardim Canadá não deve sobre nenhuma política de adensamento devido a sua sensibilidade ambiental			Julio Grilo	Na região do Jardim Canadá já existe um certo adensamento e por este motivo as pessoas precisam ser atendidas por um transporte público de qualidade e por outras soluções de mobilidade urbana. De qualquer forma estamos atentos a questão da fragilidade ambiental local. Constando através de estudos técnicos a fragilidade, as soluções de mobilidade propostas para o local poderão ser alteradas. Ressalta-se que não foi proposta nenhum terminal de transporte ou grande infraestrutura que promova o adensamento para a região.