

**INFORMAÇÃO TÉCNICA CONJUNTA BHTRANS DPI/DTP/DSV/ACM N.º 001/ 2021,  
DE 15 DE FEVEREIRO DE 2021**

**Referência:** Ofício do Ministério Público Federal /Procuradoria Regional dos Direitos do Cidadão PRMG/PRDC/HMS n.º 329/2021

**Assunto:** Inquérito Civil n.º 1.22.000.000723/2014-08: Apura a acessibilidade a pessoas com deficiência nos terminais do MOVE BRT em Belo Horizonte/MG

### **Histórico**

- Em 3 de setembro de 2018, a Procuradoria Regional dos Direitos do Cidadão, do Ministério Público Federal, encaminhou à BHTRANS, o Ofício PRMG/PRDC/HMS n.º 7458/2018, referente ao Inquérito Civil n.º 1.22.000.000723/2014-08, tramitando a partir de representação formulada pelo Conselho Estadual de Defesa dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência – CONPED, noticiando “a falta de acessibilidade aos deficientes, nos terminais do MOVE/BRT – Bus Rapid Transit, em Belo Horizonte/MG”.
- Em 16 de novembro de 2018, a BHTRANS encaminhou, à Procuradoria Regional dos Direitos do Cidadão/MPF, o Ofício BHTRANS-DPR/PRMG n.º 922/2018, informando sobre plano de ações definido pela BHTRANS, para superar os desafios identificados, com encaminhamentos e metas de curto e médio prazo.
- Em 6 de fevereiro de 2020, a Procuradoria Regional dos Direitos do Cidadão/MPF encaminhou, à BHTRANS, o Ofício PRM/PRDC/HMS n.º 733/2020, requisitando informações acerca do cumprimento das metas para curto prazo apresentadas, bem como esclarecendo sobre eventuais alterações ou previsões quanto às metas de médio prazo ali indicadas.
- Em 4 de março de 2020, a BHTRANS encaminhou, à Procuradoria Regional dos Direitos do Cidadão/MPF, o Ofício BHTRANS-DPR/PRMG n.º 123/2020, com a Informação Técnica DPI N.º 02/2020, anexada ao ofício, contendo as informações requisitadas acerca do cumprimento para as metas de curto prazo apresentadas, bem como sobre os esclarecimentos sobre eventuais alterações ou previsões sobre as metas de médio prazo ali indicadas.
- Em 25 de janeiro de 2021, a Procuradoria Regional dos Direitos do Cidadão, do Ministério Público Federal, encaminhou, à BHTRANS, o Ofício PRMG/PRDC/HMS n.º 329/2021, referente ao inquérito em referência, requisitando que a BHTRANS apresente informações atualizadas sobre a implementação das metas previstas para médio prazo (2020), bem como sobre eventuais alterações para as metas de longo prazo ou outras modificações no cumprimento das ações de mobilidade e acessibilidade para pessoas com deficiência, incluindo eventuais mudanças na execução que possam decorrer da pandemia de Covid-19.

### **Descrição e andamento das ações**

As ações planejadas para a melhoria da mobilidade urbana no município de Belo Horizonte estão contidas no Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – PlanMob-BH 2030.

Estas medidas, na sua maioria, foram incorporadas ao Plano Diretor do Município de Belo Horizonte, Lei n.º 11.181, de 8 de agosto de 2019.

Conforme mencionado no Ofício PRMG/PRDC/HMS n.º 733/2020, para superar os problemas de acessibilidade identificados no BRT MOVE, a BHTRANS definiu um plano de ações agrupadas em oito desafios, quais sejam: calçadas, rebaixos de calçada, tempos de travessia, acessos às estações, catracas, sinalização, venda de passagens, vão entre ônibus e plataforma.

Estas ações foram incorporadas a um projeto mais abrangente e integrado, que levou em conta todos os aspectos mais críticos do sistema de transporte coletivo e que demandavam medidas mais imediatas e mutuamente potencializadoras, priorizadas dentro dos recursos disponíveis.

Esta atividade, denominada “Projeto Melhoria do Transporte Coletivo”, se desenvolveu ao longo de 2019, com prosseguimento em 2020, sendo executadas de acordo com os recursos humanos e materiais disponíveis na BHTRANS.

Na BHTRANS e na sociedade em geral, o ano de 2020 foi diretamente impactado pela pandemia de Covid-19, com reflexos relevantes, tanto na disponibilidade da força de trabalho das equipes envolvidas, ao se obedecerem às normas sanitárias de isolamento social, como na disponibilidade de recursos de investimento, decorrentes da significativa redução da atividade econômica e da arrecadação tributária, e da priorização orçamentária para a saúde pública.

As perspectivas para o ano de 2021 ainda são pouco otimistas, conforme as previsões para a velocidade das vacinações, de desaceleração da pandemia e de recuperação da atividade econômica.

Considerando a nova realidade, houve uma redefinição dos prazos estabelecidos para as metas, reformulando-se o curto prazo para 2022, o médio prazo para 2024 e mantendo meta de longo prazo para 2030.

No quadro a seguir, são apresentados os encaminhamentos e metas de curto e médio prazos planejados, os respectivos cumprimentos das metas de curto prazo (2022) e as previsões e alterações para as metas de médio prazo (2024), definidas pelas respectivas diretorias responsáveis pelas ações.

As providências para se alcançar a plenitude da acessibilidade no BRT MOVE de Belo Horizonte continuam em curso na BHTRANS. Para o longo prazo, que é 2030, a meta é alcançar 100% no indicador BRT IC.

Desafio	Diretoria Responsável	Indicador com resultado (situação em 2016)	Metas para curto prazo (2022)	Situação em 2020	Metas para médio prazo (2020)	Metas para médio prazo ajustadas (2024)
1) Calçadas	DSV	BRT IC (calçadas) 56%	Instituir novo processo de projeto/implantação/manutenção, redefinindo responsabilidades, com cronograma e apoio de auditoria externa para acompanhamento dos projetos e das implantações.	O processo está aprovado e em execução.	Elaborar 30% dos projetos das calçadas dos corredores do BRT, incluindo adequações das existentes e projetos de trechos inexistentes. Implantar 1.000 m <sup>2</sup> de calçadas nos corredores do BRT.	Elaborar projetos das calçadas inexistente e projeto de adequação das calçadas em desconformidade com a acessibilidade universal.  Implantar 1.000 m <sup>2</sup> /ano de calçadas nos corredores do BRT.

2) Rebaixos de calçada	DSV	BRT IC (rebaixos) 64%	Elaborar diagnóstico detalhado de todas as travessias para acesso a todas as estações, com apresentação de alternativas para garantia da acessibilidade, com projeto e cronograma, além de apoio de auditoria externa para acompanhamento dos projetos e das implantações.	Diagnósticos e projetos concluídos para sete estações, e três projetos de estações implantados no Corredor Antônio Carlos.	BRT IC (rebaixos) 70% Concluir e implantar os projetos de oito estações do Corredor Antônio Carlos em compasso com as ações de "calçadas" e "acesso às estações"	BRT IC (rebaixos) 70% Concluir e implantar os projetos de oito estações do Corredor Antônio Carlos em compasso com as ações de "calçadas" e "acesso às estações"
3) Tempos de travessia	DSV	BRT IC (travessias) 60%	Rever os tempos semafóricos destinados para travessia de pedestres em todas as travessias de acesso às estações nos três corredores.	Tempos de travessia ajustados e em monitoramento, utilizando a velocidade de 0,9 m/s, aguardando a implantação dos projetos de calçadas, rebaixos e acessos às estações, para ajuste às novas condições de travessias.	BRT IC (travessias) 70% Velocidades de caminamento de pedestres ajustadas nas travessias do Corredor Antônio Carlos, utilizando a velocidade de 0,9 m/s.	BRT IC (travessias) 70% Velocidades de caminamento de pedestres ajustadas nas travessias do Corredor Antônio Carlos. Início dos ajustes para os demais corredores.
4) Acessos às estações	DSV	Projetos elaborados	Elaborar projetos de garantia das condições de acessibilidade para 50% das estações com maior nível de insegurança.	Diagnósticos e projetos concluídos para sete estações do Corredor Antônio Carlos	Implantar todos os projetos elaborados e elaborar projetos para o restante das estações.	Implantar os projetos de oito estações do Corredor Antônio Carlos em compasso com as ações de "calçadas" e "acesso às estações".
		Projetos implantados	Implantar projeto-piloto em uma estação de cada um dos três corredores.	Estação IAPI do Corredor Antônio Carlos implantado		
5) Catracas	Ações conjuntas	BRT IC (catracas) 95%	Adotar procedimentos operacionais para garantir 100% de acessibilidade em todas as linhas de bloqueio das estações de transferência; benchmarking internacional para definição de novo padrão de linha de bloqueio.	Em apreciação os resultados de testes de catraca de porta de acessibilidade em estação de transferência do Corredor Antônio Carlos.	Benchmarking com boas práticas para definição de novo padrão para as linhas de bloqueio, garantindo acessibilidade e controle operacional. Solução em andamento.	Benchmarking com boas práticas para definição de novo padrão para as linhas de bloqueio, garantindo acessibilidade e controle operacional.
6) Sinalização	ACM	BRT IC (sinalização) 51% BRT IC (mapas) 0%	Adequar o projeto de sinalização das estações de transferência de acordo com a LBI e de acordo com os novos projetos de acesso às estações, catracas e bilheterias com acesso universal. A ação também está condicionada à viabilização de recursos.	Aguardando projetos de novas catracas e bilheterias. Aguardando a viabilização de recursos para contratação de projeto de adequação da sinalização.	A definir	Implantar projeto-piloto da sinalização em uma estação de transferência, de acordo com a LBI e de acordo com os novos projetos de acesso às estações, catracas e bilheterias com acesso universal. A ação também está condicionada à viabilização de recursos.
7) Venda de passagens	DTP	BRT IC (máquinas) 25%	Benchmarking internacional para definição de novo padrão de máquinas de autoatendimento com desenho universal. Já foram feitas consultas e é WRI, SIMUS e não este tipo de solução. A solução é adotar o próprio smartphone.	Estudos técnicos e tratativas com fornecedores e operadores em andamento	A definir	Definição de novo padrão de máquinas de autoatendimento com desenho universal.
		BRT IC (bilheterias) 40%	Elaborar projeto-padrão de adaptação das bilheterias para alcance do acesso universal.		A definir	Definição de projeto-padrão de adaptação das bilheterias para alcance do acesso universal.

			Adaptar uma bilheteria de uma estação.	Aguardando a conclusão de estudos técnicos e definição de projeto		Adaptar uma bilheteria de uma estação.
8) Vão entre ônibus e plataforma	DTP	Vão = 13 cm	Adotar procedimentos operacionais de condução dos passageiros com mobilidade reduzida para garantia da segurança no embarque/desembarque em todas as estações.	Em realização de levantamentos e avaliação de dispositivos existentes, envolvendo fornecedores e operadores.	Adaptar veículos e/ou estações para garantia de embarque/desembarque acessível (autonomia e segurança) para todos os usuários em todas as estações para garantia do vão mínimo definido em normas da ABNT. Problemas estruturais das estações. Foram instalados verdugos (elastômeros de borracha) que diminuem o espaço.	Adaptar veículos e/ou estações para garantia de embarque/desembarque acessível (autonomia e segurança) para todos os usuários em todas as estações para garantia do vão mínimo definido em normas da ABNT.

Estas informações foram levantadas até a presente data.

**Tomás Alexandre Ahouagi - BT 000050**  
Redator - Analista de Transporte e Trânsito  
Assessoria da Diretoria de Planejamento e Informação

**P/ Elizabeth Gomes de Moura - BT000122**  
Diretora de Planejamento e Informação

**Daniel Marx Couto - BT000849**  
Diretor de Transporte Público

**José Carlos Mendanha Ladeira - BT000048**  
Diretor de Sistema viário

**Túlio Marques Coelho Ottoni – BT002126**  
Chefe da Assessoria de Comunicação e Marketing