

Governo do Estado de Minas Gerais
Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade
Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem



Relatório de Demandas Prioritárias de Minas Gerais

Novembro
2022



SUMÁRIO

SUMÁRIO EXECUTIVO	04
INTRODUÇÃO	06
INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA	08
OBRAS EM RODOVIAS SOB JURISDIÇÃO FEDERAL NO ESTADO DE MINAS GERAIS	08
INICIATIVAS PRIORITÁRIAS PARA MINAS GERAIS	10
MANUTENÇÃO DO PROJETO DO METRÔ DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE	10
MANUTENÇÃO DO PROJETO DA CEASAMINAS	11
DESTINAÇÃO DA OUTORGA DA RENOVAÇÃO ANTECIPADA DA FCA PARA CONSTRUÇÃO DO RAMAL UNAÍ-PIRAPORA E PROJETOS NO ESTADO DE MINAS GERAIS	12
DELEGAÇÃO DA BR 365 NO TRECHO PATROCÍNIO A PATOS DE MINAS	13
PROJETOS DE CONCESSÕES FEDERAIS IMPORTANTES PARA MINAS GERAIS	16
CONCESSÃO DA BR 251 E DA BR 116	16
GARANTIR A LICITAÇÃO DA BR 381	16
CONCESSÕES DA BR 262	17
NOVA CONCESSÃO DA BR 040	18
MARCOS LEGAIS IMPORTANTES PARA O DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA MINEIRA	19
MANUTENÇÃO DO NOVO MARCO LEGAL DO SANEAMENTO (LEI Nº 14.026/2020)	19
MANUTENÇÃO DO MARCO LEGAL DAS FERROVIAS E DAS SHORTLINES	20
REGULAMENTAÇÃO DAS VERBAS DE DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO E INOVAÇÃO PELA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES	21
APOIO AO PROJETO DOS AEROPORTOS REGIONAIS MINEIROS	22
CONTRATOS VIGENTES COM O GOVERNO FEDERAL	24
STATUS DOS CONTRATOS	24
PENDÊNCIAS JUNTO À CAIXA E MINISTÉRIOS	26
LIÇÕES APRENDIDAS E SUGESTÕES DE MELHORIA	27

Projetos Prioritários para Minas Gerais

Metrô da Região Metropolitana de Belo Horizonte: projeto que vem sendo estruturado há dois anos, com grande interface entre o Governo Federal e o Governo Estadual. O projeto prevê a concessão dos serviços metroferroviários pelo Estado de Minas Gerais, envolvendo, ainda, R\$ 440 milhões decorrentes do acordo firmado com a Vale. É fundamental a manutenção do projeto que prevê a licitação da construção e operação das Linha 2 do Metrô, com a revitalização da Linha 1.

CeasaMinas: projeto importante para assegurar a realização dos investimentos necessários à recuperação dos entrepostos da Ceasaminas e das áreas dos Mercados Livres do Produtor-MLP, gerando benefícios diretos aos produtores rurais mineiros e ao abastecimento alimentar no Estado, com a garantia da segurança operacional e sanitária das atividades de comercialização agrícola.

Concessão da BR 381: projeto é de fundamental importância para Minas Gerais, foi bem estruturado, tem interessados e já está em estágio avançado para realização da licitação.

Concessão da BR 262: realização do projeto com aporte de recursos para garantir os investimentos necessários.

Concessão da BR 040: repactuação do cronograma do contrato e troca de controle da concessionária (possível step in) para garantir que todos os investimentos sejam realizados e que os recursos do Governo do Estado de Minas sejam pagos.

Concessão da BR 251 com a BR 116: realização do projeto pelo Governo Federal ou delegação para o Estado de Minas Gerais, tendo em vista a importância para o norte de Minas Gerais, região fundamental para o desenvolvimento do estado.

Aeroportos Regionais de Minas Gerais: apoio do Governo Federal no financiamento do projeto que envolve aeroportos mineiros, que está sendo estruturado pelo Governo do Estado. Solicita-se que seja utilizado o Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) para destinação dos valores que serão apontados nos estudos realizados pelo Estado.

Delegação da BR 365, trecho Patrocínio-Patos de Minas e autorização para estruturação do projeto Patos de Minas a Montes Claros: o trecho da BR 365 de Patrocínio-Patos de Minas está como investimento pré-autorizado no Contrato de Concessão do Lote do Triângulo Mineiro, assinado entre o Estado de Minas Gerais e o consórcio Equipav-Perfin. Solicita-se a delegação do trecho para que este possa ser incluído no contrato existente, possibilitando investimentos imediatos na rodovia.

Manutenção do Marco Legal das Ferrovias: fundamental para que o Estado possa fortalecer os projetos desenvolvidos no âmbito do Plano Estratégico Ferroviário (PEF Minas), bem como a segurança jurídica e governança dos mesmos.

Renovação do projeto da FCA: com destinação das outorgas para construção do ramal Unaí-Pirapora e para projetos e construção/concessão de outros ramais ferroviários identificados pelo Plano Estratégico Ferroviário de Minas Gerais (PEF Minas).

Manutenção do Marco Legal do Saneamento: com a premissa da universalização de serviços básicos a toda a sociedade, a manutenção do marco legal do saneamento é importante para que o estado promover eficiência nas empresas públicas, que queiram seguir operando o serviço, além de fomentar a participação do mercado como operadores, unindo-os em prol de suprir o atual hiato de infraestrutura do setor.

Retomada do Programa de Contratação, Restauração e Manutenção (CREMA) nas rodovias federais em Minas Gerais e priorização da conclusão dos investimentos: com especial atenção à consolidação do corredor norte da BR 135, interligação da região sudoeste de MG com a região do Triângulo Mineiro na BR 146, redução de extensão da rota inerente ao escoamento de produção entre as regiões do Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba e Noroeste de Minas Gerais na BR 352 e consolidação do corredor de transporte entre a região Nordeste de Minas Gerais com o Estado da Bahia na BR 367.

Anel Rodoviário de Belo Horizonte (BR262/BR381): realização de adequações nas interseções Av. Amazonas, Entr^o BR040 (Av. Delta, Bairro Califórnia), Av. Ivaí, Av. Pedro II, Av. Catalão, Av. Antônio Carlos, Avenida Cristiano Machado, com custo estimado de R\$ 350.000.000,00.

Regulamentação das verbas de desenvolvimento tecnológico e inovação pela Agência Nacional de Transportes Terrestres: regulamentação dos institutos relativos ao Recurso para o Desenvolvimento Tecnológico e ao Recurso para a Preservação da Memória Ferroviária, a fim de permitir o financiamento de projetos voltados à implementação de Trens Turísticos, já mapeados no Plano Estratégico Ferroviário (PEF Minas).

Contratos vigentes com o Governo Federal: apresentação do status dos contratos vigentes com o Governo Federal, pendências junto à Caixa e Ministérios, assim como a exposição das lições aprendidas e de sugestões de melhoria.

INTRODUÇÃO

O Governo do Estado de Minas Gerais, por meio da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade – Seinfra, apresenta um conjunto de demandas e propostas prioritárias relativas ao setor de infraestrutura no Estado de Minas Gerais, que têm conexão ou são de competência do Governo Federal. O objetivo deste documento é colaborar com o Governo de transição e auxiliar na priorização de ações no âmbito do Estado. Além disso, pretende-se indicar projetos e ações em andamento que, na visão do Governo do Estado, devem ter continuidade.

A Seinfra tem como competência planejar, dirigir, executar, controlar, regular e avaliar as ações estaduais relativas à infraestrutura de transportes (rodoviário, ferroviário, aeroviário e hidroviário), às concessões e outras parcerias público-privadas, à execução das obras públicas estaduais, de forma articulada com o Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER-MG), bem como ao apoio e ao fomento ao desenvolvimento da infraestrutura municipal.

Nos últimos quatro anos, Minas Gerais ampliou seu portfólio de concessões e PPPs e se tornou o Estado brasileiro com o maior número de projetos dessa natureza desenvolvidos em uma única gestão. Desde 2019, quinze projetos foram estruturados, somando mais de R\$ 20 bilhões em investimentos, destacando-se a concessão do Aeroporto da Pampulha, do Terminal Rodoviário de Belo Horizonte (Tergip), do Mineirinho e dos Parques Estaduais da Rota Lund.

Tendo em vista os benefícios que podem ser trazidos pelo desenvolvimento da infraestrutura rodoviária, destacam-se a concessão dos lotes do Triângulo Mineiro e do Sul de Minas, do Rodoanel Metropolitano e o destravamento do processo da MG-424. Em relação às obras realizadas pelo Estado, está em andamento o Provias- maior programa de manutenção e pavimentação de estradas mineiras da última década sob responsabilidade do DER-MG.

Já no âmbito ferroviário, foi elaborado o Plano Estratégico Ferroviário de Minas Gerais – PEF Minas, com o objetivo de avaliar o modal ferroviário existente, identificando a viabilidade, necessidade e o potencial de projetos ferroviários de transporte de cargas e de passageiros, que gerem benefícios à sociedade e à economia. Este é um planejamento que contempla o curto, médio e longo prazo e é reconhecido pela Lei Estadual nº 23.748/2020, como o planejamento oficial do Estado para o modal ferroviário.

O presente relatório apresenta as demandas prioritárias da Seinfra e de sua autarquia vinculada, o DER-MG, que envolvem o Governo Federal.

Inicialmente, cuidou-se de identificar no âmbito da infraestrutura rodoviária, as obras de pavimentação, recuperação e duplicação da pista e as adequações em Obras de Arte Especiais (OAEs), alças e marginais nas rodovias sob jurisdição federal no Estado de Minas Gerais.

Em seguida, são detalhadas as iniciativas prioritárias para a mobilidade e a infraestrutura, perpassando pela manutenção dos projetos metrô da Região Metropolitana de Belo Horizonte, da CeasaMinas e a destinação da outorga da renovação antecipada da Ferrovia Centro-Atlântica S/A - FCA para a construção do ramal Unaí-Pirapora e projetos no Estado de Minas Gerais. Além disso, são destacados os projetos de concessões federais importantes para Minas Gerais e os marcos legais decisivos para o desenvolvimento da infraestrutura mineira.

E, por fim, são elencados os contratos vigentes de obras e pavimentação firmados entre a Secretaria e os órgãos e entidades da União, sendo elencadas as pendências que foram identificadas para prosseguir com outras contratações, as lições aprendidas e sugestões de melhoria.

OBRAS EM RODOVIAS SOB JURISDIÇÃO FEDERAL NO ESTADO DE MINAS GERAIS

Obras de pavimentação

Obras que impactam diretamente no custo de transporte, segurança viária, conforto ao tráfego e tempo de deslocamento:

- **BR 135:** Consolidação do corredor norte da BR 135, fundamental para a logística de transportes de região interligando diretamente com a região nordeste do Brasil. Pavimentação com extensão de 55,8 km e custo estimado de R\$ 150.000.000,00.
- **BR 146:** Interligação da região sudoeste de MG com a região do Triângulo Mineiro, auxiliando no escoamento de produção de ambas as regiões, reduzindo a extensão desta rota. Pavimentação com extensão de 107,1 km e custo estimado de R\$ 357.000.000,00.
- **BR 352:** Redução de extensão da rota inerente ao escoamento de produção entre as regiões do Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba e Noroeste de Minas Gerais. Pavimentação com extensão de 98,7 km e custo estimado de R\$ 330.000.000,00.
- **BR 367:** Consolidação do corredor de transporte entre a região Nordeste de Minas Gerais com o Estado da Bahia, visando garantir que toda a rota de transportes que segue da região central do Estado até a divisa com o Estado da Bahia esteja totalmente pavimentada. Pavimentação com extensão de 133,3 km e custo estimado de R\$ 446.000.000,00.

Obras de duplicação da pista

Obras de adequação de capacidade da via, reduzindo o tempo de deslocamento do tráfego neste segmento da rodovia, impactando também quanto à segurança viária dos usuários:

- **BR 251:** Extensão da obra de 51 km e custo estimado de R\$ 210.000.000,00.
- **BR 381:** Extensão da obra de 28,5 km e custo estimado de R\$ 200.000.000,00.

Obras de recuperação da pista

Melhoria do pavimento nos segmentos, melhorando questões como conforto ao tráfego e segurança viária dos usuários da via, ocasionando redução no custo de transporte do usuário que ali trafega:

- **BR 262:** Extensão da obra de 196,8 km e custo estimado de R\$ 250.000.000,00.

Adequações Obras de Arte Especiais (OAEs), alças e marginais

Melhoria do tráfego nos pontos elencados, reduzindo congestionamentos, número de acidentes e tempo de deslocamento:

- **Anel Rodoviário de Belo Horizonte (BR262/BR381):** Adequação das interseções Av. Amazonas, Entrº BR040 (Av. Delta, Bairro Califórnia), Av. Ivaí, Av. Pedro II, Av. Catalão, Av. Antônio Carlos, Avenida Cristiano Machado, com custo estimado de R\$ 350.000.000,00.

O detalhamento de todas as obras informadas neste item está no Anexo I deste relatório.

MANUTENÇÃO DO PROJETO DO METRÔ DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE

O projeto de desestatização e concessão do Metrô da RMBH, além de ser um projeto emblemático, por todo seu histórico no estado, atualmente significa uma possibilidade concreta, nunca antes vislumbrada nessa magnitude, de modernização e expansão da rede metroferroviária existente na região metropolitana de Belo Horizonte.

Em franco processo de sucateamento, o Metrô da RMBH se encontra em uma situação crítica de conservação em face de uma frota muito antiga, a maioria no final de sua vida útil, e com os sistemas de sinalização e controle, essenciais à segurança do serviço, obsoletos, baseados em uma tecnologia dependente de dispositivos que não são mais fabricados.

A última expansão do Metrô da RMBH foi concluída há 20 anos, quando completou seus atuais 28,1 km de extensão e as 19 estações em funcionamento. Desde então, os poucos investimentos foram destinados à rede metroferroviária mineira, dos quais destacamos o início das obras da Linha 2, paralisadas em 2004, e a aquisição de 10 trens de 4 carros, para substituição de parte da frota, realizada em 2015. Nessa toada, se nenhum investimento robusto for realizado no curto prazo, o modal metroferroviário na RMBH corre grande risco de ser desativado.

Com recursos assegurados no orçamento do governo federal, no importe de R\$ 2,8 bilhões, parte oriunda da indenização devida pela Ferrovia Centro-Atlântica S/A - FCA, em face da devolução de 770 km de ferrovias; e no orçamento do governo do estado, no importe de R\$ 428 milhões, oriundos do acordo com a Vale S.A., pelos danos causados pela tragédia de Brumadinho; o projeto nunca chegou tão próximo de ser concretizado, com a garantia da aplicação de investimentos robustos que propiciarão a desestagnação do nosso metrô.

O projeto já passou pelo crivo do Tribunal de Contas da União e teve seu edital publicado e leilão marcado para o dia 22 de dezembro de 2022, gerando grande expectativa em todo o mercado e usuários do serviço.

Ao final das obras, previstas no projeto de concessão, serão 27 estações distribuídas em aproximadamente 39 km de extensão, ampliando o alcance da rede metroferroviária da RMBH, além de renovar as perspectivas de expansão do projeto com a participação da iniciativa privada, motivo pelo qual o projeto deve ser mantido na pauta de concessões para 2022.

MANUTENÇÃO DO PROJETO DA CEASAMINAS

O projeto de desestatização das Centrais de Abastecimento de Minas Gerais - Ceasaminas associado à concessão dos Mercados Livres do Produtor-MLP, cuja estruturação foi realizada pelo BNDES, é resultante da parceria entre o Governo Federal e o Governo de Minas Gerais.

A Ceasaminas tem como finalidade a administração de entrepostos de abastecimento alimentar, se consolidando como um hub de comercialização de produtos alimentícios, principalmente hortifrutigranjeiros. Possui sede no município de Contagem, onde se localiza o seu maior entreposto, tendo ainda unidades nas cidades de Barbacena, Caratinga, Governador Valadares, Juiz de Fora e Uberlândia, totalizando seis entrepostos operacionais.

Os MLPs, por sua vez, são áreas de propriedade do Estado de Minas Gerais localizadas dentro do perímetro dos entrepostos da Ceasaminas, cujas atividades se caracterizam pela locação de espaços (módulos) exclusivamente para produtores ou associações de produtores rurais que têm explorações agrícolas no Estado de Minas Gerais, viabilizando a comercialização diária de sua produção.

A Ceasaminas e os MLPs são interdependentes, sendo essenciais para o abastecimento alimentar nas regiões acobertadas pelos entrepostos. Dessa forma, o projeto de desestatização da empresa prevê a concessão de uso das áreas do Estado de Minas Gerais ao futuro acionista, que será responsável pela realização de intervenções no valor mínimo de R\$29.716.000,00, além de operação e manutenção dos MLPs existentes nos seis municípios.

As áreas dos MLPs há muitos anos não recebem as intervenções necessárias para a garantia da segurança operacional e sanitária das atividades de comercialização agrícola, resultando em sucateamento e depreciação da infraestrutura, além de comprometer a qualidade de sua operação.

Assim, a continuidade do projeto é imprescindível para assegurar a realização dos investimentos necessários à recuperação dos entrepostos da Ceasaminas e das áreas dos MLPs, gerando benefícios diretos aos produtores rurais mineiros e ao abastecimento alimentar no Estado.

DESTINAÇÃO DA OUTORGA DA RENOVAÇÃO ANTECIPADA DA FCA PARA CONSTRUÇÃO DO RAMAL UNAÍ-PIRAPORA E PROJETOS NO ESTADO DE MINAS GERAIS

A Ferrovia Centro-Atlântica S/A- FCA é a concessionária que detém a maior malha ferroviária do país sob sua concessão, conectando sete estados além do Distrito Federal, sendo que a maior parte dessa ferrovia se encontra concentrada em solo mineiro, aproximadamente 3.400 km de extensão, presentes em cerca de 100 municípios.

Diante de uma malha tão extensa, o estado convive com vários trechos subutilizados e/ou totalmente abandonados/sucateados. A referida concessionária já anunciou a devolução de 340 km de ferrovias no processo de renovação da concessão, entretanto, esse número pode ultrapassar os 2.000 km, somente em solo mineiro.

Diante desse cenário, foi desenvolvido, de forma pioneira, pelo governo do estado, o Plano Estratégico Ferroviário, visando a otimização do uso das ferrovias que perpassam Minas Gerais e o aproveitamento dos trechos subutilizados e/ou abandonados, privilegiando as autorizações ferroviárias, prevista no marco ferroviário mineiro e federal e as shortlines, visando a atração de investimentos junto à iniciativa privada.

Os estudos do PEF Minas evidenciaram projetos prioritários para o estado, por seu potencial de atração de investimentos, geração de emprego e renda, em razão da oferta de uma nova infraestrutura logística. Dentre eles, destacamos a construção do ramal Pirapora - Unaí, que em razão do projeto de remineralização de solo que vem sendo desenvolvido na região, tem grande potencial de transformar o noroeste mineiro em uma nova fronteira agrícola do país, que tem na ferrovia um de seus maiores aliados, uma vez que sem a oferta de uma infraestrutura capaz de realizar o escoamento de grãos na região e viabilizar a entrega do pó de basalto (existente em abundância no Triângulo Mineiro), dificilmente esse projeto de tamanha magnitude e importância para o estado mineiro e todo o país, atingirá seu potencial.

Nosso estado assistiu a destinação dos recursos da outorga da renovação da concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas - EFVM, sob concessão da Vale, fixada na casa dos R\$ 3 bilhões, ser destinada à construção da Ferrovia de

Integração Centro-Oeste - FICO, que ligará o estado do Mato Grosso ao estado de Goiás, além da aquisição de trilhos e dormentes para a Ferrovia de Integração Oeste-Leste- FIOI, localizada no estado da Bahia, Estado este que concentra cerca de 70% dos 905 km de extensão e de onde é extraído todo o minério de ferro transportado por aquela ferrovia.

Nesse cenário, assegurar a construção do ramal Pirapora- Unaí, projeto prioritário para o governo de Minas Gerais, é medida necessária à garantia da destinação dos recursos da outorga da renovação da concessão da FCA, não somente como medida reparadora aos danos causados pela exploração do minério de ferro em nossos municípios e a destinação da outorga da EFVM a outros estados, mas como forma de reconhecimento a todo esforço que o Estado tem empreendido em prol do modal, e a importância e potencial do projeto em questão evidenciado em estudos realizados no PEF Minas.

Além disso, requer que a outorga da renovação seja reinvestida em investimentos no Estado de Minas Gerais, com a requalificação ou subsídio para requalificação de trechos ferroviários identificados no PEF.

DELEGAÇÃO DA BR 365 NO TRECHO PATROCÍNIO A PATOS DE MINAS

O Lote Triângulo Mineiro do Programa de Concessões Rodoviárias de Minas Gerais foi concedido pela Seinfra à iniciativa privada em 2022, prevendo investimentos de mais de R\$ 3 bilhões na malha rodoviária da região.

O projeto contempla 130,10 km da BR-365, importante rodovia da região, no trecho compreendido entre o km 485,70, no entroncamento com a CMG-462, no município de Patrocínio (MG), e o km 615,80, no entroncamento com o Anel Viário de Uberlândia (MG), no município de mesmo. Referido trecho foi delegado ao Estado de Minas Gerais, por meio do Convênio de Delegação nº 10/2022.

Inicialmente, não foi previsto no projeto o segmento da BR-365 que sai do entroncamento com a CMG-462 em Patrocínio até o entroncamento com a BR-354, saída para Presidente Olegário, em Patos de Minas, entretanto, devido às diversas manifestações da sociedade e das lideranças locais para inclusão do trecho na concessão, a Secretaria incluiu o referido segmento como investimento pré-autorizado no contrato, já prevendo a possibilidade de atendimento dessas demandas.

O objetivo de prever investimentos pré autorizados no contrato de concessão é, de um lado, reconhecer a importância de tais investimentos, já prevendo-os, como o próprio nome elucida, “pré-autorizados”, mas deixando sua inclusão e oportuna precificação quando da efetiva determinação de inclusão do investimento pelo Poder Concedente, além de sinalizar aos licitantes que tais obras guardam sinergia com a malha concedida e já passaram pela análise preliminar de discricionariedade do Poder Concedente

Tendo em vista que não há previsão de investimentos no referido trecho por parte do DNIT, que, inclusive, se manifestou por meio da Nota Informativa nº 5/2021/CGCR/DTROD/SNTT, registrando o cenário de restrição fiscal vivenciado pela União e deixando evidente que a alienação de trechos federais configura a melhor alternativa dentre as disponíveis no momento para a realização de investimentos necessários em algumas rodovias federais, garantindo a execução de investimentos de melhorias e ampliação de capacidade com maior brevidade¹.

Nos termos da mesma Nota Informativa², o Ministério da Infraestrutura informou que:

“No caso dos recursos orçamentários advindos do OGU, verifica-se que o montante destinado à infraestrutura de transportes vem sendo reduzido ao longo dos últimos anos (figura 1). Destaca-se que, em 2020, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT tinha uma previsão, para uma malha rodoviária pavimentada de 55.000 km (considerada como sendo de Pista Simples para o exercício) o valor de R\$ 6,8 bilhões distribuídos em 124 ações orçamentárias ...”

Assim, tendo em vista o cenário fiscal da União e que o referido trecho da BR-365 não consta da carteira de empreendimentos rodoviários no âmbito do Ministério da Infraestrutura para fins de estruturação de projetos de concessões, o Minfra conclui³:

¹ Parágrafo 35 da Nota Informativa nº 5/2021/CGCR/DTROD/SNTT

² Parágrafo 25 da Nota Informativa nº 5/2021/CGCR/DTROD/SNTT

³ Parágrafo 28 da Nota Informativa nº 5/2021/CGCR/DTROD/SNTT

“(...) em função do atual cenário de escassez de recursos públicos para investimentos em infraestrutura, que torna muito pouco provável que as obras que a BR-365/MG e a BR-452 necessitam possam ser executadas com recursos do Orçamento Geral da União, com risco inclusive de serem descontinuadas após um seu eventual início, com impactos indesejáveis à operação e à segurança do tráfego.”

Adicionalmente, deve-se considerar que a inserção do trecho em comento no Lote 1 (Triângulo Mineiro) promove sinergia com a rede rodoviária estadual adjacente, implicando em benefício para a malha que serve a sociedade local em grande escala.

Nesta esteira, conclui-se que a proposta de delegação da BR 365 no trecho Patrocínio a Patos de Minas e sua posterior inclusão no contrato de concessão do Lote Triângulo Mineiro se configura como a melhor alternativa para a realização de investimentos consistentes e de forma contínua, para assegurar boas condições de segurança e operação das rodovias para os usuários que ali trafegam.

PROJETOS DE CONCESSÕES FEDERAIS IMPORTANTES PARA MINAS GERAIS

CONCESSÃO DA BR 251 E DA BR 116

O projeto de concessão encontra-se na fase de estudos da BR-251, entre Montes Claros/MG e o entroncamento com a BR-116/MG e BR-116, entre Governador Valadares/MG e a divisa MG/BA, além do trecho da BR-116 entre Feira de Santana/BA e Salgueiro/PE, que se integram a outros projetos em estruturação - BR-381/262/MG/ES e BR-116/RJ/MG (Rio-Valadares).

O trecho da BR-251 encontra-se em condições de trafegabilidade regular (segundo a pesquisa CNT, considerando todo o trecho que passa por Minas Gerais) e é também conhecida por quem trafega na região como “rodovia da morte”. A BR-116, por sua vez, encontra-se na mesma condição, sendo a concessão do trecho especificado importante para continuidade das ações de melhoria da via, considerando que já foi realizada a concessão do trecho entre o Rio de Janeiro e Governador Valadares.

GARANTIR A LICITAÇÃO DA BR 381

O projeto consiste na proposta de Concessão para a exploração da infraestrutura e da prestação de serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias e manutenção do nível de serviço da Rodovia BR-381/MG, no trecho entre Belo Horizonte/MG e Governador Valadares/MG. A rodovia encontra-se em condições de trafegabilidade regular e também é palco de muitos acidentes. O projeto de concessão encontra-se em análise pelo TCU e tem previsão de lançamento do edital até o final de 2022.

O trecho em questão, com extensão de 304 km, atravessa o Vale do Aço, que é um importante pólo siderúrgico de Minas Gerais, sendo uma via importante para escoamento de produtos acabados, em especial dos setores siderúrgico e automobilístico. De acordo com o Programa de Exploração da Rodovia (PER) disponibilizado pela ANTT, são previstos 132 km de duplicação, 100 km de faixas adicionais, 94 km de travessias urbanas, 11 km de vias marginais, 198 melhorias de acessos, 171 correções de traçado, além da implantação de intersecções, passarelas e paradas de ônibus. O CAPEX previsto para o projeto é 5,5 bilhões.

CONCESSÕES DA BR 262

A BR-262 é uma rodovia de relevância ímpar no estado de Minas Gerais, sendo um dos principais canais de escoamento de produção e de mobilidade. Atualmente a rodovia está inclusa em dois blocos de concessões, um ligando o estado ao Espírito Santo e outro ligando o estado a Goiás e São Paulo.

O primeiro bloco, BR-060/153/262/DF/GO/MG, no trecho entre Brasília/DF, Fronteira/MG e Betim/MG, foi concedida à CONCEBRA em leilão ocorrido em dezembro/2013. Atualmente, está em relicitação, após pedido da concessionária, e qualificada no PPI por meio da Resolução nº 191, de 25 de agosto de 2021, do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, convertida no Decreto nº 10.864, de 19 de novembro de 2021. Este trecho é de suma importância por ligar a região do Triângulo Mineiro, uma das regiões mais ricas do estado, a outros importantes polos produtivos e trechos de escoamento produtivo.

O projeto de concessão da BR-381/262/MG/ES, com extensão de 304 km, atravessa o Vale do Aço, importante polo siderúrgico de Minas Gerais, sendo uma via importante para escoamento de produtos acabados, em especial dos setores siderúrgico e automobilístico. O projeto esteve em audiência pública entre de 18/07/2022 a 08/08/2022 e a publicação do seu edital de licitação está prevista para os próximos meses.

NOVA CONCESSÃO DA BR 040

O projeto de concessão da BR-040/DF/GO/MG foi qualificado na 12ª Reunião do Conselho do PPI por meio da Resolução nº 105, de 10/01/2020, convertida no Decreto nº 10.248, de 18/02/2020. Posteriormente, durante a realização dos estudos de viabilidade da rodovia, foi tomada a decisão de subdividir o projeto em 2 trechos a serem concedidos separadamente:

- BR-040 de Belo Horizonte/MG a Cristalina/GO, com extensão de 594 km, denominado Rota dos Cristais;
- BR-040 de Cristalina/GO até o Distrito Federal, a ser concedido juntamente com o trecho da BR-153/060 entre Goiânia/GO e o Distrito Federal, denominado Rota Pequi.

A concessão do trecho da rodovia BR-040 entre Belo Horizonte e Juiz de Fora, que atualmente também é administrado pela Via 040, está contemplado no projeto de concessão da rodovia BR 040/495/MG/RJ, em conjunto com o trecho de interligação de Juiz de Fora ao Rio de Janeiro (atualmente operado pela Concer). A concessionária Via 040 protocolou junto à ANTT pedido de rescisão amigável do contrato de concessão e consequente adesão ao processo de relicitação, nos termos da Lei 13.448, de 2017. Os estudos de viabilidade para a relicitação estão sendo conduzidos pela EPL e o lançamento do Edital de concessão está previsto para o segundo trimestre de 2023.

Alternativamente garantir a troca de controle da atual concessionária e repactuação das metas como apoio do TCU. Isso, porque, o Banco de desenvolvimento de Minas Gerais é credor em R\$ 250 mm junto à atual concessionária. Uma solução negociada de repactuação, poderia ajudar a equacionar esse problema.

MARCOS LEGAIS IMPORTANTES PARA O DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA MINEIRA

MANUTENÇÃO DO NOVO MARCO LEGAL DO SANEAMENTO (LEI Nº 14.026/2020)

Segundo os dados mais recentes do Sistema Nacional de Informação sobre Saneamento (SNIS), o índice de abastecimento total de água do país é de 84,1% e o de esgoto é de 55,0%. No caso de Minas Gerais, esses índices são de 87,7% e 73,9%, respectivamente. Especificamente para o atendimento de esgoto, é preciso ressaltar as grandes melhorias que precisam ser realizadas tanto na coleta, quanto no tratamento. Dados do SNIS de 2020 mostram que dos 54,29% coletados, apenas 41,64% são tratados nos municípios de Minas Gerais.

Como consequência do hiato de infraestrutura observado no setor, têm-se quase 35 milhões de brasileiros sem acesso à água tratada em casa e 100 milhões não possuem coleta de esgoto (INSTITUTO TRATA BRASIL, 2022).

O novo marco legal do saneamento, em especial, a Lei Federal 14.026/2020, objetivou o estabelecimento de metas para a universalização, bem como de prazo para seu atendimento.

Ocorre que o volume de investimentos necessários para tanto é de quase 1 trilhão de reais, valor calculado pelo Instituto Trata Brasil no final de 2020, que corrigido pelo IPCA para outubro de 2022, ultrapassa 1,15 trilhão de reais.

A monta de recursos representa mais de 13,2% do PIB do brasileiro de 2021 e, certamente, demandará parcerias com a iniciativa privada para ser viabilizado.

É por essa razão que um dos pilares do novo marco é não permitir a renovação de contratos de programas pré-existentes junto às companhias estaduais, sem licitação. A regra tem o objetivo de promover eficiência nas empresas públicas, que queiram seguir operando o serviço, além de fomentar a participação do mercado como operadores, unindo-os em prol do alcance à universalização das metas.

A participação do mercado privado tem o condão de alavancar investimentos a fim de, efetivamente, fazer cumprir as metas do novo marco. Segundo estudos da ABCON, a representatividade de empresas privadas no setor é de 7%. Contudo, a participação nos investimentos é de mais de um terço do total de recursos destinados à infraestrutura desse serviço.

Da mesma forma, o estabelecimento de metas universais requererá um esforço regulatório muito grande. E é exatamente nesse contexto que se insere as competências da ANA, em especial, a de criação de normas de referência que, por serem emanadas por agências reguladoras, parte da premissa de amplo diálogo com a sociedade e de transparência em sua atuação.

Nesse sentido, entendemos fundamental a manutenção do marco do saneamento básico, tendo como premissa a universalização de serviços básicos a toda a sociedade, bem como a importância de processos participativos e democráticos, que ofereçam previsibilidade e segurança jurídica no setor.

MANUTENÇÃO DO MARCO LEGAL DAS FERROVIAS E DAS SHORTLINES

Minas Gerais foi pioneiro ao desenvolver um Plano Estratégico Ferroviário e um dos primeiros estados da federação a criar seu marco legal ferroviário, e para tanto, o alinhamento entre os poderes executivo e legislativo mineiro foram imprescindíveis, uma vez que até a Constituição do Estado precisou ser alterada.

Em razão dos estudos desenvolvidos no PEF Minas foi possível conhecer gargalos da malha ferroviária existente no Estado, bem como enxergar soluções para a otimização de seu uso e o aproveitamento de trechos subutilizados e/ou desativados, revelando, ainda, projetos estratégicos para o desenvolvimento da infraestrutura logística e retomada do transporte ferroviário de passageiros, além da necessidade de investimentos para a ampliação e fortalecimento dos projetos de trens turísticos.

Nesse contexto, o fortalecimento do marco legal estadual, faz-se necessário, visando o fortalecimento dos projetos desenvolvidos pelo governo do estado, bem como a segurança jurídica e governança dos mesmos.

REGULAMENTAÇÃO DAS VERBAS DE DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO E INOVAÇÃO PELA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Visando reduzir as distâncias entre as academias e a ferrovia, no ano de 2021 foi celebrado um Convênio do Governo do Estado, por meio da Secretaria de Estado e Infraestrutura e Mobilidade (SEINFRA) e a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais- FAPEMIG, junto à Universidade Federal de Viçosa- UFV, Universidade Federal de São João del Rei- UFSJ e Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais - IF Sudeste Campus Santos Dumont, criando o NÚCLEO DE DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO FERROVIÁRIO DE MINAS GERAIS- NDF/MG, que nasce com a missão de tornar o estado referência nacional no segmento de desenvolvimento de tecnologia para o setor.

Além das 3 instituições de ensino mencionadas, outras 10 instituições já manifestaram interesse em compor o NDF/MG, fator este que permitirá a consolidação e estruturação do NDF/MG, para que o mesmo siga rumo aos objetivos para os quais foi concebido.

Até o presente, os recursos previstos para investimentos em desenvolvimento de tecnologia e preservação da memória ferroviária já ultrapassam os R\$ 52 milhões anuais, dos quais, R\$ 35 milhões deverão ser destinados somente ao desenvolvimento de tecnologia ferroviária.

Minas Gerais tem se organizado, cada dia mais, para se tornar apto à atração dos mencionados recursos, seja para aplicação nos projetos voltados ao desenvolvimento de tecnologia, por meio do NDF/MG, seja, visando o resgate da memória ferroviária, por meio do projetos voltados à implementação de Trens Turísticos, já mapeados no PEF Minas.

Por esses motivos e sob esse contexto, a regulamentação dos institutos relativos ao Recurso para o Desenvolvimento Tecnológico e ao Recurso para a Preservação da Memória Ferroviária se fazem urgentes, uma vez que esses recursos carregam grande potencial para o financiamento de projetos prioritários que podem revolucionar o setor, recursos estes que estão deixando de ser investidos desde 2020.

APOIO AO PROJETO DOS AEROPORTOS REGIONAIS MINEIROS

Trata-se da concessão em bloco os aeroportos de Governador Valadares, Patos de Minas, Passos, Diamantina, Paracatu, Araxá, Santana do Paraíso, Varginha, São Francisco, Janaúba e Teófilo Otoni, cuja pré-qualificação se deu por meio dos seguintes fatores: existência de infraestrutura instalada, capacidade de proporcionar à localidade integração com as demais regiões do Estado pelo modal aéreo, potencial econômico, ter apresentado potencial para demanda por transporte aéreo regular, fluxo turístico, além de ter sido classificado como regional ou complementar no Plano Aeroviário de Minas Gerais (PAEMG/1999).

Depois de quase todos os aeroportos de grande porte de Minas Gerais terem passado por processo de concessão, a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade (SEINFRA) tem a intenção agora de avançar com um plano de Parcerias Público-Privadas (PPPs) para terminais de médio e pequeno porte. É um projeto estratégico para o setor, e os estudos que irão vão apontar os blocos e quais farão parte de cada um, dependerão dos estudos de viabilidade, que estão sendo contratados pela Companhia de Desenvolvimento de Minas Gerais (CODEMGE). A iniciativa, que acompanha a tendência das bem-sucedidas concessões de aeroportos, é também é uma resposta do setor para o contexto de crescimento da busca pela aviação regional desde o início da pandemia de Covid-19. Nesse contexto, os investimentos se justificam porque os aeroportos regionais – que conectam as cidades ou regiões do interior com as capitais – têm potencial de capilarização do transporte de cargas e passageiros, além de maior capacidade para conectar o território nacional.

Os aeroportos regionais são pequenos e deficitários por natureza. Com a possibilidade da gestão privada, busca-se trazer eficiência. Adiciona-se ainda a esse contexto, a dificuldade dos estados e municípios em acessar recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil- FNAC para a adequação e expansão das infraestruturas aeroportuárias regionais.

Uma vez que boa parte dos aeroportos regionais são deficitários, o modelo será o de concessão patrocinada (PPP), com a concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária à gestão privada, com vistas a sanar deficiências de infraestrutura e de gestão, que prejudicam a prestação adequada dos serviços aeroportuários. Como se trata de PPP em que o patrocínio público representa mais de 70% da remuneração do

parceiro privado, torna-se necessária autorização legislativa específica, conforme determinado pela Lei nº 11.079 (Lei das PPPs).

Neste sentido, busca reduzir os empecilhos às políticas de desenvolvimento da aviação regional, com a estruturação de um modelo de gestão e operação destes aeroportos por meio de Parceria Pública-Privada (PPP), em parceria com a Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) do Ministério da Infraestrutura (MInfra), com acesso aos recursos do FNAC para financiamento desses aeroportos.

STATUS DOS CONTRATOS

Contratos em andamento normal:

Contratos em andamento normal:

- **Pavimentação estrada vicinal em Limeira do Oeste I - 894703/2019 (MAPA);**
- **Pavimentação estrada vicinal em Limeira do Oeste II - 908278/2020 (MAPA);**
- **APAC em Viçosa - 906604/2020 (MJ)** - Em instrução do processo licitatório; Obras de Contenção de Encostas em Ouro Preto - 0.398.484-59/2012 (PAC-OGU)- Aguardando análise da Caixa referente a 4 setores e desenvolvimento do projeto dos demais setores;
- **Requalificação Urbana e Ambiental e do Controle de Cheias dos Córregos Riacho das Pedras - 397.772-23/2013 (PAC-FINANCIAMENTO)** - Obra em ritmo normal;
- **Requalificação Urbana e Ambiental e de Controle de Cheias de Córrego Ferrugem**
- **0.292.891-31/2009 (PAC-OGU)** - Previsão de entrega de 80 unidades habitacionais em maio de 2023 e de 64 no primeiro semestre de 2024;
- **Pavimentação estrada vicinal em Limeira do Oeste III- 921056/2021 (MAPA)** - Retirada da cláusula suspensiva em novembro/2022. Previsão de processo licitatório ainda em 2022.

Contratos em processo de retirada da cláusula suspensiva junto à Caixa e MDR:

- **Pavimentação estrada LMG 680 em Paracatu - 931359/2022 (MAPA)**
- **Pavimentação estrada vicinal em Jaboticatuba/ Lagoa Santa 905215/2020 (MDR)**
- **Pavimentação estrada vicinal em Canápolis -921058/2021 (MAPA)** - Previsão do processo licitatório ainda em 2022
- **Pavimentação no município de Cambuí-Consolação - 918565/2021 (MDR)**
- **Pavimentação no município de Iturama - 907668/2020 (MDR)**

Contratos paralisados aguardando emissão de SPA pelo MDR:

- **Obras de Contenção de Encostas em Sabará -0.398.493-60/2012 (PAC-OGU);**
- **Obras de Contenção de Encostas em Muriaé - 0.398.487-82/2012 (PAC-OGU);**
- **Obras de Contenção de Encostas em Manhumirim, Lajinha, Ervália, Sabinópolis e Diogo de Vasconcelos - 0398482-30/2012 (PAC-OGU);**

- **Obras de Contenção de Encostas em Ibitaré - 0.398.485-64/2012 (PAC-OGU);**
- **Obras de Contenção de Encostas em Nova Lima - 0.398.489-9/2012 (PAC-OGU);**
- **Obras de Contenção de Encostas em Além Paraíba -0.398.490-37/2012 (PAC-OGU);**

Contratos paralisados – outros status:

- **Requalificação Urbana e Ambiental do Ribeirão Arrudas - 0.223.542-53/2007 (PAC-OGU)** - Obras concluídas aguardando a tramitação dos processos de regularização fundiária para encerramento do contrato. Foi solicitado ao MDR a transferência do saldo do contrato relativo à regularização para o contrato FNHIS - Complemento a Requalificação Urbana e Ambiental do Ribeirão Arrudas 0.301.526-16/2009 (PAC-OGU), pois será necessária a contratação do mesmo objeto;
- **FNHIS - Complemento a Requalificação Urbana e Ambiental do Ribeirão Arrudas - 0.301.526-16/2009 (PAC-OGU)** - Projeto em adequação para atendimento de requisitos solicitados pela Prefeitura de Contagem;
- **Complemento - 2ª Etapa da Requalificação Urbana e Ambiental do Ribeirão Arrudas - 397.767-50/2013 (PAC-OGU)** - Adequação da planilha em função da redução de meta solicitada pela prefeitura municipal;
- **Obras de Contenção de Encostas em Ewbank da Câmara, Matias Barbosa Visconde do Rio Branco - 0.398.483-44/2012 (PAC-OGU)** - Aguardando análise da Caixa;
- **Obras de Contenção de Encostas em Timóteo - 0.398.488-96/2012 (PAC-OGU)** - Aguardando enquadramento dos setores pelo MDR;
- **Obras de Contenção de Encostas em João Monlevade - 0.398.491-41/2012 (PAC-OGU)** - Aguardando ajustes na planilha para condução do processo. Houve pedido de reenquadramento dos setores ao MDR em 2020, no entanto, sem retorno até a presente data;
- **Obras de Contenção de Encostas em Cataguases - 0.398.486-78/2012** - Será solicitada reprogramação do contrato em função das novas adequações no local das obras;
- **Obras de Contenção de Encostas em Santa Luzia -0.398.492-56/2012 (PAC-OGU)** - Aguardando republicação do processo licitatório, pois a primeira licitação foi deserta;
- **Construção da cadeia pública masculina de Úba - 793897/2013 (DEPEN/MJ)** - Aguardando Ministério da Justiça se manifestar sobre a prorrogação do contrato. Nova licitação em organização para posterior reprogramação do contrato;
- **Pavimentação estrada vicinal em Três Pontas / Varginha -907668/2020 (MDR)** - A empresa atual não dará continuidade ao contrato. Será solicitada a reprogramação do contrato.

PENDÊNCIAS JUNTO À CAIXA E MINISTÉRIOS

- Reprogramação do contrato “Complemento- 2ª Etapa da Requalificação Urbana e Ambiental do Ribeirão Arrudas” – **AGUARDANDO ANÁLISE PELA CAIXA;**
- Enquadramento do contrato “Obras de Contenção de Encostas em Timóteo” - 0.398.488-96/2012 (PAC-OGU) – **AGUARDANDO RETORNO DO MDR;**

AGUARDANDO EMISSÃO DE SPA PELO MDR DOS CONTRATOS:

- Obras de Contenção de Encostas em Sabará -0.398.493-60/2012 (PAC-OGU);
- Obras de Contenção de Encostas em Muriaé - 0.398.487-82/2012 (PAC-OGU);
- Obras de Contenção de Encostas em Manhumirim, Lajinha, Ervália, Sabinópolis e Diogo de Vasconcelos- 0398482-30/2012 (PAC-OGU);
- Obras de Contenção de Encostas em Ibirité - 0.398.485-64/2012 (PAC-OGU);
- Obras de Contenção de Encostas em Nova Lima - 0.398.489-9/2012 (PAC-OGU);
- Obras de Contenção de Encostas em Além Paraíba -0.398.490-37/2012 (PAC-OGU).
- Migração do saldo do Termo de Compromisso Requalificação Urbana e Ambiental do Ribeirão Arrudas 0.223.542-53/2007 (PAC-OGU) para o Termo de Compromisso FNHIS- Complemento a Requalificação Urbana e Ambiental do Ribeirão Arrudas 0.301.526-16/2009 (PAC-OGU).

LIÇÕES APRENDIDAS E SUGESTÕES DE MELHORIA

- Necessidade de definição do saldo remanescente dos contratos do PAC ainda em andamento: muitos contratos ainda vigentes não têm saldo financeiro suficiente para acobertar as ações, o que atrasa as aprovações, autorizações de licitação e de ordem de início
- Maior agilidade na emissão da SPA (Síntese de Projeto Aprovado) dos contratos: a delonga na emissão de SPA pelos Ministérios faz com que os orçamentos apresentados fiquem defasados, ensejando em licitações desertas e necessidade de novas aprovações.
- Maior abertura e facilidade para redução de metas para aqueles contratos que não possuem saldo financeiro.
- Possibilidade de atualização da data-base das planilhas orçamentárias referentes aos PACs sem necessidade de reprogramação prévia (nos casos que não há alteração da estrutura da planilha).
- Cumprimento do prazo de análise de projetos e documentos pelo agente financeiro (Caixa) e aumento das equipes responsáveis pelas referidas análises em Minas Gerais.

ANEXO I

OBRAS EM RODOVIAS SOB JURISDIÇÃO FEDERAL NO ESTADO DE MINAS GERAIS

BR	SNV	Início	Fim	km_l	km_f	Extensão	Superfície	Custo Estimado	Obra	Ordem de Prioridade
135	135BMG0665	MANGA	SÃO JOÃO DAS MISSÕES	82	106,4	24,4	IMP	150.000.000,00	Pavimentação	1
	135BMG0670	SÃO JOÃO DAS MISSÕES	INÍCIO DO TRECHO PAVIMENTADO	106,4	125,4	19	IMP			
	135BMG0675	INÍCIO DO TRECHO PAVIMENTADO	FIM DO TRECHO PAVIMENTADO	125,4	135,4	10	IMP			
	135BMG0680	FIM DO TRECHO PAVIMENTADO	ITACARAMBI	135,4	137,8	2,4	IMP			
146	146BMG0140	TAPIRA	ENTR R JOÃO DOMINGOS DE FARIA (SÃO ROQUE DE MINAS)	182,6	234,2	51,6	LEN	357.000.000,00	Pavimentação	2
	146BMG0150	ENTR R JOÃO DOMINGOS DE FARIA (SÃO ROQUE DE MINAS)	ENTR LMG-832	234,2	245,4	11,2	LEN			
	146BMG0160	FIM DA PONTE S/ RIO SÃO FRANCISCO (VARGEM BONITA)	ENTR BR-464(A)	247,7	281,4	33,7	LEN			
	146BMG0165	ENTR BR-464(A)	ENTR BR-464(B) (SÃO JOÃO BATISTA DO GLÓRIA)	281,4	292	10,6	LEN			
251	251BMG0280	ENTR AV J. K. FRANCISCO SÁ	ENTR BR-127(A) (P/CANACI)	478,2	501,1	22,9	PAV	210.000.000,00	Duplicação	1
	251BMG0290	ENTR BR-122(A) (P/CANACI)	ENTR BR-122(B) (INÍCIO DO PERÍMETRO URBANO MONTES CLAROS)	501,1	520,1	19	PAV			
	251BMG0300	ENTR BR-122(B) (INÍCIO DO PERÍMETRO URBANO MONTES CLAROS)	FIM DO TRECHO SOB ATUAÇÃO DO DNIT	520,1	523	2,9	PAV			
	251BMG0305	FIM DO TRECHO SOB ATUAÇÃO DO DNIT	ENTR BR-135 (MONTES CLAROS)	523	529,2	6,2	PAV			
352	352BMG0176	FIM DO TRECHO PAVIMENTADO	ACESSO LAGAMAR (PILAR)	66,9	107,7	40,8	IMP	330.000.000,00	Pavimentação	2
	352BMG0180	ACESSO LAGAMAR (PILAR)	ENTR BR-365(A)	107,7	165,6	57,9	IMP			
367	367BMG0070	DIV BA/MG (SALTO DA DIVISA)	ENTR MG-405 (UACINTO)	0	51,6	51,6	IMP	216.000.000,00	Pavimentação	1
	367BMG0080	ENTR MG-405 (UACINTO)	INÍCIO DA PAVIMENTAÇÃO	51,6	64,3	12,7	IMP			
	367BMG0183	ENTR MG-114(A) (VIRGEM DA LAPA)	FIM PONTE S/ RIO ARAÇUAÍ (BERILO)	336,7	362,7	26	IMP	230.000.000,00	Pavimentação	2
	367BMG0190	FIM PONTE S/ RIO ARAÇUAÍ (BERILO)	CHAPADA DO NORTE	362,7	384,4	21,7	IMP			
367BMG0196	CHAPADA DO NORTE	FIM PONTE S/ RIO FANADO (MINAS NOVAS)	384,4	405,7	21,3	IMP				
381	381BMG0350	ENTR MG-435 (P/CAETÉ)	ACESSO DISTR. ALTO DOS PINTOS/RAVENA (SABARÁ)	423,5	432,5	9	PAV	200.000.000,00	Duplicação	1
	381BMG0360	ACESSO DISTR. ALTO DOS PINTOS/RAVENA (SABARÁ)	ENTR BR-262(C)	432,5	452	19,5	PAV			
262	262BMG0230	DIV ES/MG	ENTR MG-108(A) (P/MUTUM)	0	10,2	10,2	PAV	250.000.000,00	Recuperação da Pista	2
262	262BMG0240	ENTR MG-108(A) (P/MUTUM)	ENTR MG-108(B) (MARTIM SOARES)	10,2	15,3	5,1	PAV			
262	262BMG0250	ENTR MG-108(B) (MARTIM SOARES)	ENTR MG-111(A) (REDUTO)	15,3	29	13,7	PAV			
262	262BMG0270	ENTR MG-111(A) (REDUTO)	ENTR MG-111(B) (MANHUAÇU)	29	34,1	5,1	PAV			
262	262BMG0290	ENTR MG-111(B) (MANHUAÇU)	ENTR BR-116 (REALEZA)	34,1	50,8	16,7	PAV			
262	262BMG0295	ENTR BR-116 (MANHUAÇU)	ENTR BR-116 (P/MANHUAÇU)	50,8	52,2	1,4	PAV			
262	262BMG0297	ENTR BR-116 (MANHUAÇU)	ACESSO SANTA MARGARIDA	52,2	67,8	15,6	PAV			
262	262BMG0300	ACESSO SANTA MARGARIDA	ACESSO MATIPÓ	67,8	72,2	4,4	PAV			
262	262BMG0310	ACESSO MATIPÓ	TREVO P/ ABRE CAMPO *TRECHO URBANO*	72,2	96	23,8	PAV			
262	262BMG0320	TREVO P/ ABRE CAMPO	ENTR MG-329(A) (P/ SÃO PEDRO DOS FERROS)	96	116,4	20,4	PAV			
262	262BMG0330	ENTR MG-329(A) (P/ SÃO PEDRO DOS FERROS)	ENTR MG-329(B) (P/ PONTE NOVA)	116,4	121,2	4,8	PAV			
262	262BMG0350	ENTR MG-329(B) (P/ PONTE NOVA)	ENTR MG-320 (P/ SÃO JOSÉ DO GOIABAL)	121,2	147,7	26,5	PAV			
262	262BMG0370	ENTR MG-320 (P/ SÃO JOSÉ DO GOIABAL)	ENTR BR-120 (VARGEM LINDA)	147,7	172	24,3	PAV			
262	262BMG0390	ENTR BR-120 (VARGEM LINDA)	ACESSO SÃO DOMINGOS DO PRATA	172	185,1	13,1	PAV			
262	262BMG0393	ACESSO SÃO DOMINGOS DO PRATA	ENTR BR-381(A)	185,1	196,2	11,1	PAV			
262	262BMG0405	ENTR BR-381(A)	ENTR BR-381(B) (P/ JOÃO MONLEVADE)	196,2	196,8	0,6	PAV			
Anel Rodoviário BH (BR262/BR381)	Adequação Interseções Av Amazonas, Entrº BR040 (Av Delta, Bairro Califórnia), Av Ivaí, Av Pedro II, Av Catalão, Av Antônio Carlos, Avenida Cristiano Machado									1
									Total	2.293.000.000,00

INFRAESTRUTURA
E MOBILIDADE



**MINAS
GERAIS**

GOVERNO
DIFERENTE.
ESTADO
EFICIENTE.