

Governo de Minas lança edital de licitação do Rodoanel Metropolitano

Sex 21 janeiro

O [Governo de Minas](#), por meio da [Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade \(Seinfra\)](#), lançou, nesta sexta-feira (21/1), o [edital de licitação](#) do Rodoanel Metropolitano. A sessão pública de concorrência está prevista para 28/4, às 14h, na sede da Bolsa de Valores (B3), em São Paulo. O projeto tem potencial para reduzir cerca de 1.000 acidentes por ano no Anel Rodoviário de Belo Horizonte.

Poderão participar do certame sociedades empresariais, fundos de investimentos, instituições financeiras e entidades de previdência complementar, brasileiras ou estrangeiras, isoladamente ou reunidas em consórcio, desde que satisfaçam plenamente os termos e condições do edital.

Em coletiva à imprensa nesta sexta-feira, o secretário de Estado de Infraestrutura e Mobilidade, Fernando Marcato, apresentou detalhes do projeto.

“Esse é o principal projeto de infraestrutura do Estado e foi desenvolvido por todas as secretarias do Estado. Quando o Rodoanel estiver completo, é possível inclusive proibir a circulação de caminhões no anel viário de Belo Horizonte, onde temos 4 mil acidentes/ano com mortes quase diárias. Por isso, o Rodoanel não é só um projeto logístico, é um projeto que vai salvar vidas. Esse é o nosso objetivo principal”, afirmou.

A expectativa é a de que as obras tenham início em 2023. O projeto envolve a construção de quatro alças (Norte, Oeste, Sudoeste e Sul), sendo que as três primeiras devem ser finalizadas em 2026 e a Sul em 2027/2028. Vale ressaltar que as alças Oeste e Norte concentram 70% do tráfego, com capacidade para retirar cerca de mil veículos/dia do Anel Rodoviário de BH.

Classe 0

O Rodoanel será uma rodovia classe 0, isto é, com os mais elevados padrões técnicos, controle total de acessos e prestação de serviços de alta qualidade aos usuários, como atendimento médico,

Cristiano Machado / Imprensa MG

guincho e suporte 24 horas.

O modelo da contratação será via parceria público-privada (PPP). A empresa vencedora da licitação será responsável pela elaboração de projetos, construção da rodovia, além da sua operação e manutenção pelo prazo de 30 anos. Ao Estado caberá a fiscalização do contrato para que todas as exigências sejam cumpridas pela concessionária e o nível de serviços oferecido aos usuários da via seja satisfatório.

Para viabilizar a construção do Rodoanel Metropolitano, o Estado irá investir cerca de R\$ 3 bilhões, oriundos do Termo de Reparação assinado com a Vale em decorrência da tragédia de Brumadinho. A empresa vencedora, por sua vez, investirá aproximadamente R\$ 2 bilhões.

O critério de escolha da licitação será o menor valor da contraprestação a ser paga pela administração pública. Isto é, vencerá a disputa a empresa que oferecer o maior desconto sobre o valor a ser aportado pelo Estado no projeto.

Benefícios

O Rodoanel ligará alguns dos principais polos econômicos de Minas Gerais, ampliando a malha viária do estado com melhoria na qualidade de vida da população e garantindo melhores vias de acesso. A região do Anel Rodoviário ficará, portanto, mais livre para a circulação de veículos coletivos e individuais, sendo possível a significativa redução no número de acidentes e maior agilidade no tráfego.

Dentre os diversos reflexos positivos esperados estão o aumento do PIB da RMBH entre 7% e 13% em 10 anos e a diminuição das emissões de CO₂ em quase 10% devido à existência de uma nova via que diminui os tempos de deslocamento e a quantidade de congestionamentos, permitindo maior eficiência e redução das cargas poluidoras dos veículos.

“Estamos falando ainda em mais de R\$ 500 milhões em ISS para as prefeituras beneficiadas”, disse Marcato.

Conforme explicou o secretário, o Rodoanel Metropolitano terá um novo modelo de cobrança de pedágio. As cobranças serão feitas no chamado 'free flow', sistema de livre passagem, sem praças de cobrança, e o valor cobrado vai variar conforme a quantidade de quilômetros rodados.

A secretária de Estado de [Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável](#), Marília Melo, que também participou da coletiva, destacou o processo de licenciamento ambiental pelo qual passará o projeto.

“É importante reforçar que o projeto foi debatido com nossas equipes técnicas desde o início. Passará pelo projeto de licenciamento convencional, como qualquer outro projeto de infraestrutura, seguindo todo trâmite legal e administrativo dentro da Secretaria. Há preocupação do governo do Estado de que o empreendimento seja sustentável econômica, social e ambientalmente”, disse.

Participação

Desde o início da estruturação do projeto para construção do Rodoanel Metropolitano, a Seinfra promoveu duas consultas públicas que, juntas, ficaram no ar por 115 dias e receberam mais de 750 contribuições formais.

Nesse período, a Seinfra realizou oito audiências públicas, que contaram com centenas de

participações de membros da sociedade civil, gestores municipais, representantes de associações de moradores e entidades ambientais. Todos os encontros foram transmitidos pelo YouTube e continuam disponíveis para consultas.

Em paralelo às audiências, foram realizadas pelo menos 75 reuniões que discutiram de forma pormenorizada os aspectos técnicos do projeto com todos os grupos interessados.

“Tivemos mais de 70 mil visitas e consultas aos estudos para que as pessoas pudessem propor, sugerir alterações. Recebemos mais de 750 contribuições e todas foram respondidas”, lembrou a secretária.

Além disso, para aprofundar a discussão do ponto de vista ambiental, um seminário virtual de dois dias foi realizado com especialistas no tema e transmitido pela internet.

Diálogo

O secretário explicou que foram realizadas visitas a todos os municípios que serão beneficiados pelo Rodoanel com o objetivo de escutar as demandas e sugestões. Segundo Marcato, a participação das prefeituras foi efetiva.

“A Seinfra recebeu duas sugestões importantes de modificações de traçado. Uma das sugestões foi da prefeitura de Betim. Estivemos na prefeitura e solicitamos que a administração municipal nos enviasse o traçado que ela achava ideal. Por orientação do governador Romeu Zema, o mesmo nível de estudo que fizemos no traçado original colocado em consulta pública foi realizado para o traçado proposto pela Prefeitura de Betim”, explicou.

De acordo com Marcato, os engenheiros do governo foram a campo, fizeram sondagens, mediram novamente o traçado e fizeram o levantamento de engenharia. No entanto, a Secretaria não conseguiu atender à solicitação por dois motivos: um custo adicional de R\$ 1,2 bilhão e a identificação de uma queda de demanda de quase 10%.

“O projeto deixaria de beneficiar 10% dos automóveis e caminhões que usariam o Rodoanel. A proposta era afastar o Rodoanel totalmente da mancha urbana de Betim e Contagem. Com isso, você não incentiva que os caminhões trafeguem no traçado proposto. Eles continuariam transitando no Anel Rodoviário de Belo Horizonte e circulando nas ruas de Betim e Contagem. Além disso, a sugestão do município passava muito próximo da represa Vargem das Flores. E por questões ambientais não foi possível acatar”, explicou.

A outra sugestão relevante partiu de ambientalistas, que pediram para deixar o traçado mais próximo da mancha urbana e o afastasse da Serra da Calçada. Neste caso, a solicitação foi acatada e a Alça Sul foi modificada no projeto.

Termo de reparação

O acordo judicial assinado entre o Governo de Minas, o Ministério Público de Minas Gerais (MPMG), o Ministério Público Federal (MPF) e a Defensoria Pública de Minas Gerais (DPMG) visa reparar os danos decorrentes do rompimento da barragem da Vale S.A. em Brumadinho, que tirou a vida de 272 pessoas e gerou uma série de impactos sociais, ambientais e econômicos na bacia do Rio Paraopeba e em todo o Estado de Minas Gerais.

