

Publicado ontem pela ANTT, chamamento marca leilão para 24 de novembro, define obras a serem realizadas na rodovia entre BH e Governador Valadares e estabelece baliza tarifária

Edita! revê duplicação e portes de mais de R\$ 9 bi

BERNARDO ESTILAC

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) publicou, ontem, o edital de concessão da BR-381 entre Belo Horizonte e Governador Valadares. Em evento organizado pelo Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística de Minas Gerais (Setcemg) na Região Nordeste de BH, o diretor da ANTT, Guilherme Theo Sampaio, apresentou detalhes sobre o projeto e o investimento previsto nas obras da rodovia. A concessão do trecho valerá por 30 anos e a empresa responsável pela administração da via deverá investir mais de R\$ 9 bilhões em obras e na manutenção da estrada durante o período. A concessionária será definida em leilão marcado para 24 de novembro.

O investimento nos dois anos iniciais está previsto em cerca de R\$ 1,1 bilhão. De acordo com a ANTT, a finalização das intervenções na BR-381 entre BH e Governador Valadares deve ocorrer em 2032. A arrecadação final para a concessionária após os 30 anos de concessão é estimada em R\$ 25,73 bilhões. Nos termos do edital de Investimentos entre o segundo e o oitavo ano. A concessionária assume em 2024, o primeiro ano é aquela fase de trabalhos iniciais, de mapear a concessão, melhorar a segurança e a fluidez, sobretudo com sinalização vertical e horizontal. A partir do segundo ano, começam as grandes obras para finalizar o período inicial até o oitavo ano. Então, vamos dizer que até 2032 teremos as duplicações e as principais obras realizadas", explicou Guilherme Theo Sampaio.

A concessionária poderá operar cinco praças de pedágio no trecho em questão. As tarifas serão diferenciadas para pistas simples e as duplicadas. Os pontos ficarão em Caeté, João Monlevade, Itaguaraçu, Belo Oriente e Governador Valadares. O presidente honorário do Setcemg, Gladstone Lobato, celebrou o lançamento do edital e disse que espera uma economia na operação das transportadoras com a duplicação da rodovia. Ele afirmou que o sindicato agora trabalhará na fiscalização das contrapartidas exigidas da futura concessionária para obter os efeitos esperados com as intervenções.

"A BR-381 é um problema sério, porque você roda com um custo altíssimo. Eu posso te garantir que, nos transportes que eu faço, se eu tivesse uma estrada duplicada, faria um trabalho, no mínimo, 25% mais barato. A gente gasta muito mais, tem mais risco, gasta muito mais com pneu, se perde muito mais tempo. Sem falar que essa estrada ceifou vidas demais", disse.

Para André Viana, presidente do sindicato Meta-base de Itabira e

Região e membro do Conselho de Administração da Vale, o investimento na BR-381 significa tomar a economia da região mais complexa. Ele usou o exemplo da mineradora para falar sobre benefícios para as cidades pelas quais a rodovia passa.

"A Vale tem uma grande abrangência na região do Vale do Aço e também até Belo Horizonte e Sabará e uma gama muito forte de empregados terceirizados. Além disso, apesar de a produção da empresa ser via ferrovia, nós temos muitos fornecedores que utilizam essa estrada. Então é importante demais que esse projeto se concretize, trazendo segurança aos trabalhadores e comunidades e também trazendo um fator superimportante, que é a diversificação econômica. Outros ramos da economia podem suplantiar a mineração (tendo interesse pela região e a duplicação é um cartão-chefe pra trazer essa diversificação aos municípios)", comentou.

INVESTIMENTOS As obras incluem 134 quilômetros de duplicação; 11,68 quilômetros de vias marginais; 43,4 quilômetros de faixas adicionais em pista dupla e 94,9 em pista simples; 152 quilômetros de correções de traçado; uma rampa de escape; e 36 travessias de pedestres. Conforme explicado pelo diretor da ANTT, as intervenções de maior porte na rodovia estão previstas para os oito primeiros anos de concessão. Neste período, os gastos para obras de ampliação para capacidade das vias, segurança viária, desapropriações e manutenção devem chegar a marca dos R\$ 4,9 bilhões.

De acordo com a apresentação da ANTT, serão cobradas da empresa que vencer o leilão uma série de medidas de segurança, aspecto central nas reivindicações de quem circula regularmente na BR-381, popularmente conhecida pela derogatória alcunha de "Rodovia da Morte". No contrato está prevista a instalação de câmeras de Detecção Automática de Incidentes (DAI), que informa sobre possíveis acidentes e a um Centro de Controle Operacional (COO), responsável pelo acionamento do atendimento de resgate. Entre os investimentos em destaque constam também intervenções para trechos específicos marcados por acidentes com a criação de uma terceira faixa entre BH e o entroncamento com a MG-434 na saída para Itabira e duplicação contínua entre Coronel Fabriciano e Ipatinga no Vale do Aço.

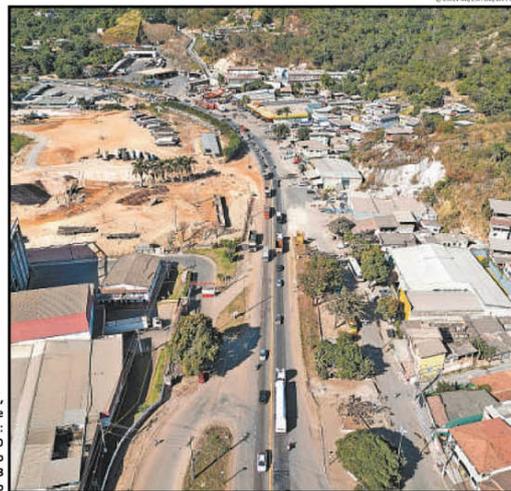
A segurança é a pauta prioritária do Movimento Pró-Vida na BR-381, um dos organizadores da apresentação ontem. Clésio Gonçalves, fundador do grupo, comemorou a concessão como um



passo importante para a duplicação da estrada e a redução dos acidentes graves na rodovia. "Eu sou de João Monlevade e o objetivo do nosso movimento é a união de todas as prefeituras, câmaras e associações da região da BR-381 pelas melhorias na estrada. Tem 30 anos que a gente espera melhorias de verdade nesse trecho, tem 30 anos que queremos o fim dessa carnificina na Rodovia da Morte", destacou.

De acordo com dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF) levantados pelo Pró-Vida na BR-381, 441 pessoas perderam a vida na estrada nos cinco anos entre 2017 e 2022. Nesse mesmo período, foram 1.783 feridos graves e 4.193 com ferimentos leves em um total de 4.429 acidentes apenas no trecho entre BH e Governador Valadares. A maior parte dos acidentes se concentra entre sexta-feira e domingo.

Vista aérea da BR-381, próximo da ponte sobre o Rio das Velhas: concessão vai durar 30 anos, com arrecadação estimada em R\$ 25,73 bilhões no período



Pedágio vai custar até R\$ 14,30

O preço máximo previsto para os pedágios é de R\$ 14,30 em Caeté e o mais baixo é de R\$ 11,19, em Belo Oriente. Para usuários com TAG instalada nos veículos, os valores são 5% mais baixos e há também um desconto para usuários frequentes da via. Nesses casos, entre a 1ª e a 30ª viagem do mês a tarifa diminui linearmente de modo que a taxa na 1ª viagem correspondia à tarifa cheia e a da 30ª viagem correspondia ao piso, calculado de acordo com o trecho percorrido pelo usuário. A partir da 30ª viagem no mesmo mês e mesmo sentido da praça de pedágio, o usuário passa a pagar a tarifa mínima.

Os valores cobrados nas praças, no entanto, ainda podem so-

frer alterações. O edital prevê que cobranças mais baixas são um dos critérios para julgar a melhor oferta para a licitação, por exemplo. Além disso, o ministro dos Transportes, Renato Filho, já acenou com a possibilidade de usar verbas do acordo pelo rompimento da barragem de Mariana como forma de amortizar o preço cobrado dos usuários, como citado pelo diretor da ANTT.

O ministro Renato tem se dedicado bastante a isso (juntamente com o Conselho Nacional de Justiça (CNJ) e junto com o governo federal em um todo) para realmente trazer esse investimento para o estado impactado, tanto em Minas, como também em Espírito Santo. É algo que o Ministé-

rio dos Transportes tem trabalhado bastante para poder direcionar. A modelagem atual não contempla aporte de recursos públicos para as obras da rodovia, mas caso essa verba venha, ela pode ser usada para baixar a tarifa dos pedágios", destacou Sampaio à reportagem.

O preço do pedágio é um dos pontos que provocou questionamentos de moradores de cidades cortadas pela BR-381 presentes na apresentação da ANTT ontem em BH. Além dele, representantes municipais também destacaram a importância de serem ouvidos pela concessionária que administrará a via pelas próximas três décadas no direcionamento de obras viárias de menor porte.

Foi o caso de Alton Guimarães (Avante), prefeito de Nova União, na Grande BH. Presente na apresentação, ele disse ao Estado de Minas que espera ter um canal de diálogo aberto com a empresa que administrará a via para determinar alterações de tráfego. Ele cita que o trecho da BR-381 que passa pela cidade já foi duplicado, mas ainda são necessárias melhorias e criticou a qualidade do diálogo com o Poder Público durante as obras finalizadas em 2020.

"A minha realidade é um pouco diferente, porque eu já estive dentro de uma área que já foi duplicada, mas aí eu vejo que essa falta de diálogo com o município foi prejudicial na obra entregue



Equipe da ANTT apresentou o edital de concessão ontem e espera que as intervenções estejam terminadas em 2032

há três anos. A gente tem lá trechos em que é preciso andar 14 quilômetros na rodovia para atravessá-la em um retorno. Tem alguns da Zona Rural que precisam passar por todo esse trajeto para chegar à escola, que está a

400 metros da casa deles. A duplicação foi boa, mas houve naquele período uma falta de diálogo para ver as particularidades dos municípios e atendê-las. Espero que isso melhore com a concessão", disse à reportagem. (BE)

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Estado de Minas - Belo Horizonte/MG

Seção: Gerais **Página:** 11