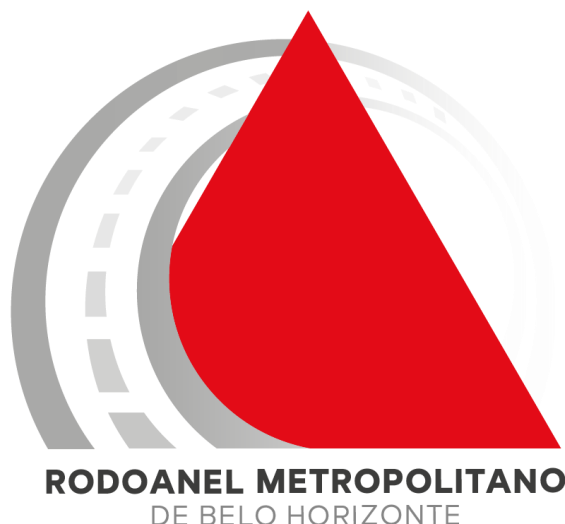




Projeto de Modelagem do Processo para Concessão do Rodoanel da Região Metropolitana de BH

Perguntas e Dúvidas Frequentes (FAQ)

Resumo

Este documento contém as informações básicas e respostas para dúvidas frequentes sobre o Projeto de Modelagem do Processo para Concessão do Rodoanel da Região Metropolitana de Belo Horizonte, a ser desenvolvido pela Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade do Governo do Estado de Minas Gerais, em parceria com o Movimento Brasil Competitivo e a Accenture.

Novembro, 2020



ÍNDICE

1.	Concessão	2
1.1.	O que é uma Concessão Rodoviária?	2
1.2.	O que é o Rodoanel da Região Metropolitana de Belo Horizonte?	2
1.3.	O que é o projeto de Modelagem para a Concessão do Rodoanel da Região Metropolitana de Belo Horizonte?	2
1.4.	A elaboração dos traçados está incluída nos estudos?	2
1.5.	Por onde o Rodoanel passará e qual sua extensão?	3
1.6.	Por que fazer o projeto de modelagem agora?	3
1.7.	Qual a diferença entre a licitação ocorrida em 2014 para a nova licitação?	4
1.8.	Por que a licitação foi interrompida em 2014 e retomado recentemente? Quando começará a nova licitação?	4
2.	Responsáveis	4
2.1.	De quem é essa iniciativa?	4
2.2.	Como serão alavancados os recursos financeiros para a viabilização do projeto? E construção do trecho?	4
3.	Modelagens do Processo	5
3.1.	Como serão as frentes de modelagens do processo de concessão do Rodoanel?	5
3.2.	Como estão sendo tratados os riscos envolvidos no projeto?	5
4.	Benefícios	6
4.1.	Quais os benefícios gerados pelo Rodoanel?	6
4.2.	Quais serão os municípios interceptados pelo Rodoanel?	6
4.3.	Qual a estimativa de pessoas que serão impactadas por esse projeto?	7
5.	Pedágio	7
5.1.	Haverá cobrança de pedágio?	7
5.2.	O que é e como funciona a modalidade <i>free-flow</i> ?	7
5.3.	O que acontece com o dinheiro do pedágio que é pago pelo usuário?	8
6.	Atendimento	8
6.1.	Quais serão os serviços oferecidos ao usuário do Rodoanel?	8
6.2.	Como posso acompanhar a evolução desse projeto?	8



CONCESSÃO

1.1. O que é uma Concessão Rodoviária?

A Concessão permite a transferência, por meio de licitação, de um serviço ou bem público à iniciativa privada por prazo determinado (a propriedade continua sendo do Poder Concedente). No caso de rodovias, uma empresa privada obtém o direito de explorar o pagamento de pedágio e assume uma série de obrigações, como realizar obras e garantir serviços operacionais ao longo do trecho sob sua concessão, por um determinado período de tempo e regulado por um órgão fiscalizador.

1.2. O que é o Rodoanel da Região Metropolitana de Belo Horizonte?

É um novo anel rodoviário de maior extensão que circunda a Grande Belo Horizonte e oferece maior mobilidade aos mineiros. Com características de rodovia de trânsito rápido com acessos limitados, ele possui como objetivo principal melhorar o tráfego de carros e caminhões, desviando os veículos de carga, que circulam atualmente pelo Anel Rodoviário e pela área urbana da capital mineira.

O objetivo do trecho é desviar um fluxo de 4.000 veículos pesados da área urbana de Belo Horizonte, permitindo uma maior segregação entre veículos de carga e veículos leves. Dessa forma, haverá uma redução de acidentes no atual Anel Rodoviário, com a melhora significativa no nível de serviço e consequente redução no congestionamento.

1.3. O que é o projeto de Modelagem para a Concessão do Rodoanel da Região Metropolitana de Belo Horizonte?

O objetivo do projeto é estudar a viabilidade da existência do Rodoanel, estudando os métodos e os recursos que serão necessários para a concessão, construção, manutenção e operação dessa iniciativa. Ele teve início em março de 2020 e possui duração prevista até agosto de 2021, quando acontecerá o leilão que definirá a licitante vencedora.

A modelagem está planejada para ser finalizada no mês de dezembro de 2020. Nesse período serão entregues as análises de viabilidade da construção e as diretrizes para a concessão que serão colocadas em consulta pública. O planejamento é que o processo licitatório se inicie logo em seguida, no início de 2021, para que o acordo com a concessionária seja realizado em meados de agosto de 2021.

1.4. A elaboração dos traçados está incluída nos estudos?

Sim. Para a elaboração dos traçados, estão sendo realizados estudos e análises de todas as informações já levantadas em outros projetos sobre os trechos, bem como atualizações e complementos necessários para a definição. Além do melhor custo-benefício, foram levados em consideração os riscos socioambientais, a demanda

**Perguntas e Dúvidas Frequentes
(FAQ)****Data:** 06/11/2020**Versão:** 01

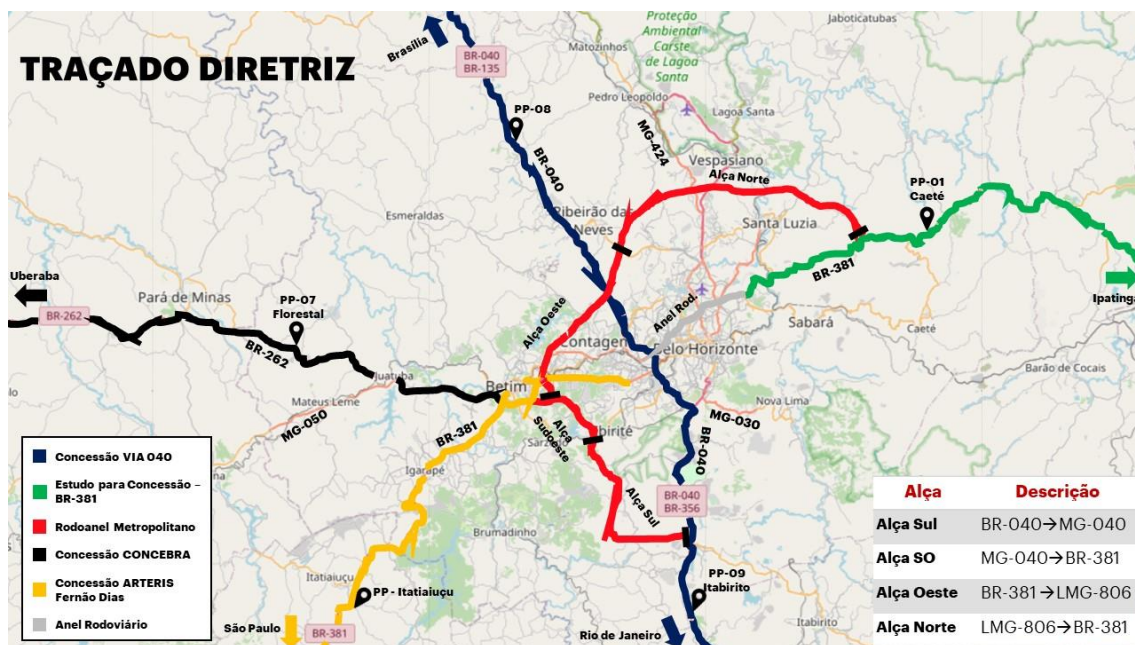
prevista para o trecho e a influência de outras concessões já existentes para a definição do melhor traçado para o Rodoanel.

1.5. Por onde o Rodoanel passará e qual sua extensão?

O traçado diretriz do Rodoanel será definido durante os estudos do projeto para que possa atender à demanda da melhor forma. Como ponto de partida, o Rodoanel contemplará as Alças Norte, Oeste, Sudoeste e Sul, sendo o entroncamento entre 3 rodovias principais: BR-381, BR-040 e BR-262, com extensão prevista de pouco mais de 100Km. Compreendendo os seguintes trechos e respectivos desmembramentos:

- Alça Norte, ligando a BR-381 na saída para Governador Valadares a LMG-806 em Ribeirão das Neves;
- Alça Oeste que conecta a LMG-806 à BR-381 na saída para São Paulo;
- Alça Sudoeste da BR-381, saída para São Paulo, a MG-040 na região próxima de Ibirité;
- Alça Sul, ligando a MG-040 na região de Ibirité à BR-040, na saída para o Rio de Janeiro.

É válido ressaltar que o traçado diretriz não será vinculante. Isso significa que a concessionária vencedora poderá realizar alterações, caso necessário, desde que comprovada as melhorias da proposta.

**1.6. Por que fazer o projeto de modelagem agora?**

Há muito tempo, o Anel Rodoviário demonstra sinais de saturação e percebe-se a necessidade de investimento em melhorias na mobilidade desse trecho. Entre os anos

de 2013 e 2015, ele liderou o número de acidentes de trânsito com lesão fatal ou grave em Belo Horizonte e registrou mais de 5.000 acidentes desde 2014. O tráfego diário na região é superior a 100.000 veículos, o que origina atraso em horários de pico de cerca de 45 minutos com relação a horários normais.

O crescimento dos municípios da RMBH e a expansão da mancha urbana contribuem para o aumento do tráfego, requerendo novas soluções de transporte que facilitem os deslocamentos e o desenvolvimento econômico local. O Rodoanel foi idealizado para suprir esses problemas, garantindo vias de acesso seguras e agilidade no transporte.

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.

1.7. Qual a diferença entre a licitação ocorrida em 2014 para a nova licitação?

A licitação de 2014, posteriormente anulada, contemplava apenas as Alças Norte e Oeste nos estudos. A diferença entre as licitações citadas, além da atualização e reaproveitamento dos estudos realizados em 2014, portanto, é a inclusão das Alças Sudoeste e Sul no respectivo projeto.

1.8. Por que a licitação foi interrompida em 2014 e retomado recentemente? Quando começará a nova licitação?

A concepção e os primeiros projetos do Rodoanel de Belo Horizonte possuem mais de 20 anos de tratativas. O projeto foi interrompido algumas vezes devido à falta de recursos para investimentos e divergências ocorridas entre órgãos públicos. A última licitação foi anulada em 2014, devido a impactos da alteração da solução técnica prevista no edital sobre o valor de referência da licitação, tornando-a mais onerosa e com diferentes requisitos de qualificação técnica conforme Parecer nº 15.471. Uma nova licitação está prevista para ser publicada em maio de 2021, com a assinatura do contrato prevista para o 2º semestre de 2021.

RESPONSÁVEIS

2.1. De quem é essa iniciativa?

A iniciativa é da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade de Minas Gerais (SEINFRA) que buscou apoio do Movimento Brasil Competitivo (MBC) para a sua realização.

2.2. Como serão alavancados os recursos financeiros para a viabilização do projeto? E construção do trecho?

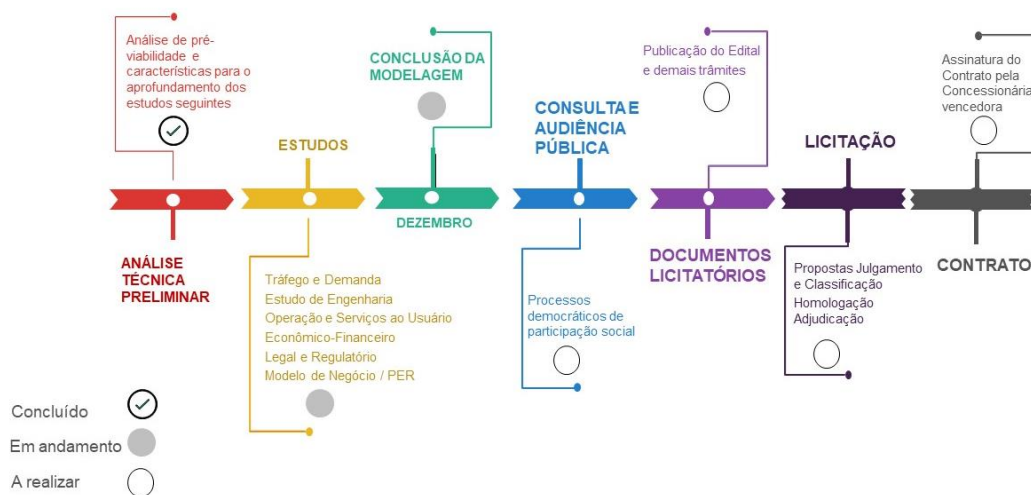
**Perguntas e Dúvidas Frequentes
(FAQ)****Data:** 06/11/2020**Versão:** 01

O projeto foi viabilizado pela doação de recursos pela Vale S/A. O acordo foi firmado entre a Vale e o MBC, que será responsável juntamente com o Estado, pela governança do empreendimento.

Em relação à construção do Rodoanel existem várias alternativas possíveis de financiamento. Está sendo negociada a possibilidade de aporte pela Vale de parte da construção, como parcela dos recursos indenizatórios do desastre de Brumadinho.

MODELAGENS DO PROCESSO**3.1. Como serão as frentes de modelagens do processo de concessão do Rodoanel?**

As primeiras etapas do projeto, que envolviam os estudos de pré-viabilidade e disponibilidade de informações, os estudos iniciais de tráfego e projeção de demanda, bem como a realização de Market Sounding foram concluídas. Os estudos de engenharia, econômico financeiro, modelo operacional e a frente jurídicas serão finalizados em dezembro. A figura abaixo ilustra as várias frentes de trabalho, de forma simplificada, da conclusão da modelagem do Rodoanel até a assinatura do contrato pelo licitante vencedor, prevista para agosto de 2021.

**3.2. Como estão sendo tratados os riscos envolvidos no projeto?**

Todos os riscos envolvidos no projeto de modelagem estão sendo mapeados e, nos casos necessários, aplicadas as devidas medidas para seu contingenciamento. Foram realizadas duas rodadas de sondagem do mercado para levantar as melhores soluções para os riscos do projeto e garantir não só a atratividade do empreendimento, como também maiores benefícios para os usuários. É válido reforçar que a alocação de riscos está levando em consideração a capacidade de resolução e gerenciamento deles. Até



o momento, não foram identificados riscos que possam comprometer os resultados do projeto.

3.3. Qual o investimento estimado desse empreendimento?

Os estudos de refinamento do CAPEX e OPEX ainda estão sendo desenvolvidos, mas estima-se que a construção do Rodoanel custe por volta de R\$6,21 bilhões, com despesas operacionais em torno de R\$600 milhões, divididos ao longo da concessão. Parte dos custos de obra e desapropriação serão cobertos por aporte privado de recursos doados ao Estado de Minas Gerais pela Vale. O intuito é que esse capital seja blindado e alocado em conta independente destinada ao projeto.

BENEFÍCIOS

4.1. Quais os benefícios gerados pelo Rodoanel?

Os benefícios gerados pelo Rodoanel na RMBH são muitos, tanto para os Municípios próximos a ele, quanto para os mais distantes, seja de forma direta ou indireta. De forma resumida poderão ser observados:

- Aumento do PIB da RMBH em cerca de 7% a 13% em 10 anos;
- Aumento da produtividade da RMBH, com crescimento da produção entre 0,8% a 1,3% em 10 anos;
- Redução de deslocamento e tempo de viagem entre 30 e 50 minutos;
- Geração de mais de 10.000 empregos diretos e indiretos;
- Redução de cerca de 1.000 acidentes de trânsito por ano;
- Redução de emissão de CO2 em aproximadamente 10%;
- Diminuição dos impactos ambientais por meio de compensações;
- Diminuição dos custos de carga e escoamento;
- Aumento de programas de apoio social;
- Diminuição do fluxo de caminhões nas regiões marginais e urbanas entre 4.000 e 5.000 veículos comerciais.

4.2. Quais serão os municípios interceptados pelo Rodoanel?

Serão 15 municípios interceptados diretamente pelo Rodoanel sendo eles: Belo Horizonte; Betim; Brumadinho; Casa Branca; Céu Azul; Contagem; Ibirité; Igarapé; Nova Lima; Pedro Leopoldo; Ravena; Ribeirão das Neves; Sabará; Santa Luzia e Vespasiano. Essa região corresponde a 30% do PIB do Estado de Minas Gerais, movimentando mais de R\$ 167,5 bilhões e abrangendo grande parte da Região Metropolitana de Belo Horizonte.



Os benefícios da realização do Rodoanel, sejam de forma direta ou indireta, se estendem a outros municípios do Estado, proporcionando conexões e deslocamentos mais rápidos e segurança aos envolvidos. Indiretamente o impacto se estende a todo o estado com sua ampliação da malha viária, garantindo mais qualidade de vida para a população e melhores vias de acesso para o escoamento da produção. Além disso, milhares de pessoas poderão ser impactadas com a criação de postos de empregos na construção, operação e nos serviços originados com o desenvolvimento da rodovia.

4.3. Qual a estimativa de pessoas que serão impactadas por esse projeto?

Além dos 5 milhões de pessoas e dos mais de 10 municípios beneficiados diretamente pelo Rodoanel, existem os profissionais do transporte que poderão utilizar uma rodovia mais segura e confortável, além dos veículos que transitarem pela rodovia por quaisquer motivos.

Estima-se que mais de 10 mil postos de empregos serão criados durante a etapa de construção da rodovia. Ademais, o trecho com áreas laterais amplas, permitirá a ocupação planejada da região ao entorno com o desenvolvimento de instalações de empreendimentos logísticos, industriais, comerciais e residenciais.

PEDÁGIO

5.1. Haverá cobrança de pedágio?

Sim, o projeto está estudando as mais inovadoras possibilidades de cobrança de pedágio para garantir uma cobrança justa aos usuários.

Está sendo estudada a possibilidade de cobrança pela modalidade de pedagiamento denominada *free-flow* ou sem barreiras que trará inúmeros benefícios aos usuários, como por exemplo, uma melhor fluidez da via, não sendo necessária a construção de áreas e pistas adicionais para a cobrança dos usuários.

5.2. O que é e como funciona a modalidade *free-flow*?

Free-flow é o nome dado à modalidade para a cobrança automática de pagamento do pedágio. Esta modalidade utiliza o modelo de pedagiamento sem barreiras, ou seja, não há necessidade de instalação de praças de pedágio ao longo da rodovia, bem como ausência de toda a infraestrutura básica e edificações.

No lugar de praças de pedágio haverá pórticos (portais) com sensores e câmeras de Reconhecimento Óptico de Caracteres (OCR) instalados ao longo do Rodoanel, para a cobrança eletrônica. O sistema funcionará identificando os eixos dos veículos passantes pelo Rodoanel, emitindo a respectiva cobrança. Essas cobranças serão feitas por meio de dispositivos eletrônicos (TAG) instalados nos veículos.



5.3. O que acontece com o dinheiro do pedágio que é pago pelo usuário?

A prioridade da arrecadação do pedágio será direcionada para o pagamento das obras de implantação, sendo este o objetivo principal.

A utilização de recurso privado investido por meio das concessões, incentiva e agiliza a antecipação de obras, uma vez que o mesmo caminho percorrido com o uso do dinheiro público é bem mais moroso.

A arrecadação do pedágio é transformada em muitos benefícios aos usuários, tais como: melhoria dos serviços de atendimento ao usuário (central 0800, socorros médico e mecânico, bases de apoio, inspeção de tráfego, etc.); manutenção do pavimento; sinalização rodoviária mais visível e duradoura; painéis de mensagens variáveis; conservação rodoviária rotineira; segurança e conforto na viagem. Além disso, o valor arrecado também cobre custos e despesas da administração e operação da rodovia.

ATENDIMENTO

6.1. Quais serão os serviços oferecidos ao usuário do Rodoanel?

O Rodoanel contará com o nível de serviço necessário para garantir a segurança e conforto dos motoristas no trecho, absorvendo as melhores práticas rodoviárias existentes.

Um exemplo de prestação de serviço será a disponibilização de um Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU), caracterizado pelo suporte ao público para garantir atendimento médico e serviços de guincho para os usuários. Estarão previstos manutenção e reparos na pista, bem como sinalização de segurança adequada durante todo o trecho. O detalhamento dos serviços ofertados aos usuários do Rodoanel será realizado posteriormente pela Concessionária.

6.2. Como posso acompanhar a evolução desse projeto?

A Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade de Minas Gerais (SEINFRA) fornecerá informações da evolução do projeto, por meio de matérias publicadas nos sites institucionais <http://www.infraestrutura.mg.gov.br/> e <http://www.parcerias.mg.gov.br/projetos/projetos-em-estruturacao/rodoanel>; solicitação de acesso às informações diversas ao preencher o formulário do *Data Room* do Projeto de Concessão do Rodoanel Metropolitano de Belo Horizonte (<https://pt.surveymonkey.com/r/RodoanelMetropolitanoBH>); pelo e-mail oficial do Rodoanel rodoanelmetropolitano@infraestrutura.mg.gov.br, mídias sociais, como por exemplo Instagram SEINFRA (https://www.instagram.com/seinfra_mg), e outras fontes de informações que poderão ser disponibilizadas no decorrer da progressão do projeto.