



Número: **5019171-65.2022.8.13.0027**

Classe: **[CÍVEL] AÇÃO CIVIL PÚBLICA CÍVEL**

Órgão julgador: **Vara Empresarial, da Fazenda Pública e Autarquias, de Registros Públicos e de Acidentes do Trabalho da Comarca de Betim**

Última distribuição : **06/07/2022**

Valor da causa: **R\$ 100.000,00**

Assuntos: **Anulação**

Segredo de justiça? **NÃO**

Justiça gratuita? **SIM**

Pedido de liminar ou antecipação de tutela? **SIM**

Partes	Advogados
MUNICÍPIO DE BETIM (AUTOR)	
	BRUNO FERREIRA CYPRIANO (ADVOGADO)
ESTADO DE MINAS GERAIS (RÉU/RÉ)	

Documentos			
Id.	Data da Assinatura	Documento	Tipo
9543266034	06/07/2022 10:23	Ação Civil Pública VERSÃO DIA 05 DE JULHO-1_compressed	PETIÇÃO INICIAL

EXMO. SR. JUIZ DE DIREITO DA VARA EMPRESARIAL, FAZENDA PÚBLICA E AUTARQUIAS, REGISTROS PÚBLICOS E ACIDENTE DO TRABALHO

MUNICÍPIO DE BETIM, pessoa jurídica de direito público interno, inscrita no CNPJ sob o nº 18.715.391/0001-96, com sede no Centro Administrativo Papa João Paulo II, na Rua Pará de Minas, nº 640, Bairro Brasília, Betim/MG, CEP: 32681-050, neste ato representado pela Procuradoria-Geral do Município de Betim, vem, respeitosamente à presença de Vossa Excelência, com fundamento na Lei nº 7.347/1985 ajuizar:

AÇÃO CIVIL PÚBLICA COM PEDIDO DE TUTELA DE URGÊNCIA

Em face do **ESTADO DE MINAS GERAIS**, representado pelo Advogado Geral do Estado, Sérgio Pessoa de Paula Castro, com endereço profissional à Avenida Afonso Pena, 4.000, Bairro Cruzeiro Belo Horizonte – Minas Gerais – CEP 30.130-009 – 8º andar, pelos fatos e fundamentos expostos a seguir:

1- DO CABIMENTO E DA LEGITIMIDADE

A Lei Federal nº 7.347, de 24 de julho de 1988, em seu art.1º dispõe que é cabível Ação Civil Pública para veicular pretensões que envolvam qualquer interesse difuso e coletivo, além do patrimônio público e social, conforme se verifica:



“Art. 1º Regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados:

(...)

IV- a qualquer outro interesse difuso ou coletivo.

(...)

VIII – ao patrimônio público e social.(...)”

O doutrinador José Celso de Mello Filho, ao dissertar sobre o cabimento da Ação Civil Pública, expõe:

“(...) Os interesses difusos constituem valores cuja titularidade transcende a esfera meramente individual das pessoas. São direitos que pertencem a todos, reunidos em comunhão social. Deles, ninguém, isoladamente, é o sujeito. Não se concentram num titular único, simplesmente porque inerem a todos e a cada um de nós, enquanto membros participantes da coletividade. (...)” (apud PINTO FERREIRA, “Comentários à Constituição Brasileira”, vol. 5/142-143, Ed. Saraiva).

2

O Estado de Minas Gerais, ora réu, está com uma licitação em curso, para fins de implantação do Rodoanel, sem a necessária análise técnica e social, que o caso demanda.

Primeiro, porque **inexiste um Estudo Prévio dos Impactos Sociais e Ambientais da obra pretendida.**



Segundo, porque **a obra pretendida detém praticamente, “um muro, com altura de 40m (quarenta metros)” e 17Km (dezessete quilômetros) de extensão**, conforme projetado o traçado, **dividindo o município de Betim em 2(dois) lados, por uma via pedagiada, sendo que esta passará nas regiões mais densamente povoadas deste Ente Público Municipal, quais sejam, os bairros Imbiruçu, PTB e Jardim Alterosas.**

Terceiro, **uma premissa básica de um Projeto de Rodoanel é circundar (‘ANEL’) o ambiente urbano, para causar o mínimo de impactos sociais e ambientais possíveis.**

Contudo, **o Projeto apresentado pelo Estado de Minas Gerais atravessa as Regiões densamente povoadas e consolidadas urbanisticamente há décadas.**

Ademais disso, o Projeto não considerou o impacto com as modificações que serão necessárias, em relação as redes pluviais, às redes de esgoto, às redes de fibra óptica, além de linhas urbanas em razão do traçado apresentado.

Importante esclarecer que, questionado o Estado de Minas Gerais, este, simplesmente, responde que o traçado capta mais veículos, ou seja, **RENDE MAIS PEDÁGIO.**

Portanto, ao invés de preservar o necessário interesse público, o Estado de Minas Gerais apresenta um traçado que visa garantir, tão-somente, o interesse privado, de concessionária.



Assim, a presente Ação Civil Pública visa a **SUSPENSÃO IMEDIATA DO EDITAL DE LICITAÇÃO N° 001/2022**, referente a elaboração de Projetos, Construção, Operação e Manutenção do Rodoanel da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Dessa forma, a referida medida se faz necessária, tendo em vista que o Projeto apresentado pelo Estado de Minas Gerais fere, diretamente, o Princípio da Supremacia do Interesse Público, além dos direitos patrimoniais públicos e os interesses difusos e coletivos.

Reitera-se, conforme acima relatado, o Projeto apresentado pelo Estado de Minas Gerais, **traz impactos imensuráveis aos centros urbanos de Betim e Contagem, dividindo bairros ao meio e afetando diretamente milhares de pessoas que podem ser separadas de suas Regiões, em total descompasso com a realidade existente nos locais.**

Se não bastasse isso, o Estado de Minas Gerais prevê um custo total de R\$ 5.009.000,00 (CINCO BILHÕES E NOVE MIL REAIS), com um prejuízo social imensurável.

Importante esclarecer que **o município de Betim apresentou uma PROPOSTA ALTERNATIVA, apoiada por outros municípios da região do Médio Paraopeba e da Grande BH, para a concretização do RODOANEL**, respeitando o Princípio da Supremacia do Interesse Público e com um custo bem menor, qual seja, **reduzindo em R\$ 2.000.000,00 (DOIS BILHÕES DE REAIS) o projeto anteriormente apresentado.**



O traçado realizado pelos técnicos deste Ente Público Municipal **foi apresentado ao Estado de Minas Gerais, através de uma única Audiência Pública.**

O Chefe do Poder Executivo deste Ente teve a oportunidade de apresentar, em MÍSEROS MINUTOS, sua SUGESTÃO DE NOVO TRAÇADO, bem como EXPOR SUAS IDÉIAS E CRÍTICAS CONSTRUTIVAS, na AUDIÊNCIA PÚBLICA designada pelo próprio Estado de Minas Gerais, porém, foi ABRUPTAMENTE INTERROMPIDO, uma vez que nesta Audiência inexistia um microfone com as condições adequadas para os representantes dos Municípios afetados realizarem as suas apresentações.

Imagina-se que, em uma Audiência Pública, de tamanha magnitude, não foi providenciado, aos representantes dos Municípios, sequer um microfone reserva, para a efetiva exposição das ideias e críticas, em total afronta ao direito ao contraditório e a ampla defesa, trazendo prejuízos à coletividade interessada.

Diante desta ineficiência dos equipamentos, bem como a ausência dos principais interessados no Projeto, foi rejeitado o Projeto Alternativo, sem a devida fundamentação.

Destaca-se que para viabilizar a obra pretendida pelo Estado de Minas Gerais, o Município de Betim e outros serão compelidos, *data venia*, em TOTAL PREJUÍZO COLETIVO, realizar diversas adaptações as quais são desnecessárias, pelo Projeto Alternativo, traçado por este Ente Público.



A pretensão da presente Ação Civil Pública decorre da notória **necessidade da suspensão do Edital de Licitação do Estado de Minas Gerais nº 001/2022**, referente as obras do Rodoanel, com a conseqüente análise e viabilidade da aplicação da Proposta Alternativa, realizada pelo Município de Betim, a qual fora rejeitada pelo Estado de Minas Gerais, sem a observância do seguinte:

I- sem nenhuma fundamentação técnica, jurídica ou social;

II- sem oitiva das partes afetadas, com observância do contraditório e da ampla defesa;

III- sem análise da vantajosidade do Projeto Alternativo, apresentado por Betim, em total prejuízo à coletividade mineira;

IV- sem análise dos impactos sociais, econômicos e ambientais aos cidadãos envolvidos.

O município de Betim detém interesse na suspensão da licitação pretendida, eis que é notório o prejuízo coletivo que se consubstanciará pela execução do projeto apresentado pelo Estado de Minas Gerais, sem a análise dos critérios acima especificados.

O art. 5º, da Lei Federal nº 7.437 de 1985, informa quem são os legitimados para a propositura de Ação Civil Pública, in verbis:

“Art. 5º Têm legitimidade para propor a ação principal e a ação cautelar:

(...)



III - a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios;" (negrito nosso)

Os Municípios atingidos pelo pretendido Projeto do Estado de Minas Gerais são os legitimados a proporem demandas visando a suspensão da licitação questionada.

Portanto, resta claro o cabimento e a legitimidade do Município de Betim em ajuizar a presente demanda, tendo em vista que existe, no caso concreto, um prejuízo que está sendo suportado por este Ente Federativo, sendo perfeita a adequabilidade entre a via processual utilizada e a parte proponente.

2 - DOS FATOS:

No dia **04 de fevereiro de 2021** foi homologado o acordo entre o Governo de Minas Gerais e o empreendimento Vale S/A, para compensação dos danos causados, pelo rompimento da barragem de rejeitos da mineradora em Brumadinho.

No acordo realizado, parte da verba indenizatória foi destinada à **construção do Rodoanel Metropolitano.**

Assim vejamos:



ANEXO III – PROGRAMA MOBILIDADE	
Valor: R\$ 4.950.000.000,00	
Modalidade da Obrigação	Lista indicativa de projetos
Obrigação de Pagar da Vale – Projetos sujeitos a avaliação de viabilidade técnica e financeira, observado o teto do Anexo.	Recuperação de rodovias pavimentadas em pior estado, conforme avaliação técnica do DER-MG/conclusão de corredor logístico estruturante, conforme critérios técnicos da SEINFRA
	Implantação do Rodoanel da Região Metropolitana de Belo Horizonte
	Complementação dos recursos federais para o Metrô da RMBH
	Construção de pontes em São Francisco, Manga e São Romão sobre o Rio São Francisco.

No dia **05 de fevereiro de 2021**, a **Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade – SEINFRA/MG** realizou uma **CONSULTA PÚBLICA**, referente ao Projeto de Parceria Público-Privada **para construção do Rodoanel Metropolitano de Belo Horizonte**.

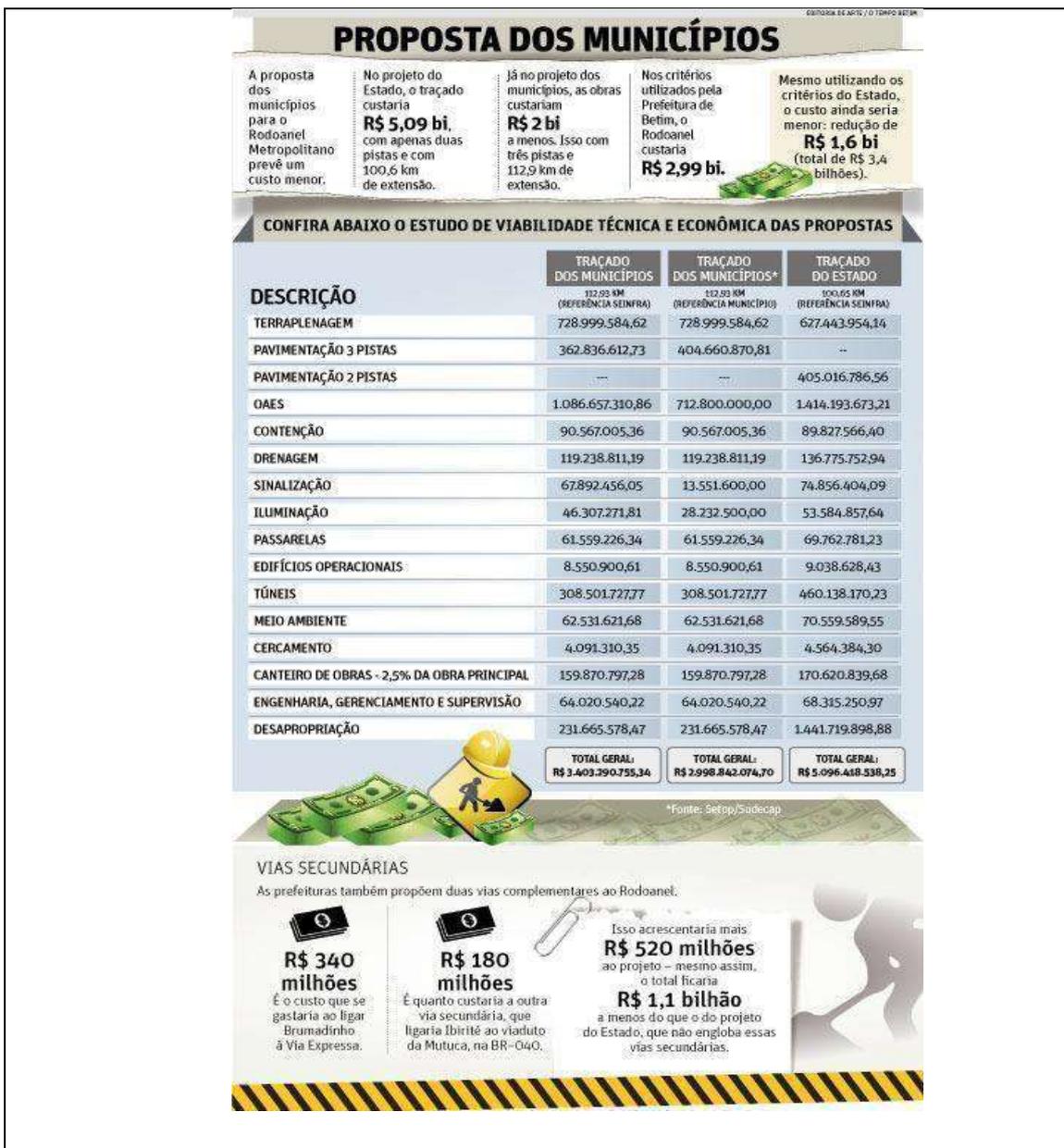
Assim, o Projeto supra foi fundamentado na redução do fluxo do atual Anel Rodoviário de Belo Horizonte e na promoção de maior segurança aos usuários.

Pretendendo obter participação de interessados da sociedade civil, a referida **CONSULTA PÚBLICA** contou com a realização de **5(cinco) Audiências Públicas e 750 (setecentos e cinquenta) contribuições (sugestões)**, que, em sua maioria, buscaram soluções para minimizar os impactos ambientais do Projeto.





Diante disso, em **04 de novembro de 2021**, por ocasião da realização de Audiência Pública, o Prefeito desta municipalidade, **Sr. Vitória Mediolli**, juntamente com outros Prefeitos e Autoridades Políticas de demais Cidades da Região Metropolitana, apresentaram uma sugestão de **um novo Projeto, com traçado para o Rodoanel**, buscando reduzir os impactos sociais, econômicos e ambientais, senão vejamos:



<https://www.otempo.com.br/infograficos/confira-a-diferenca-entre-os-projetos-dos-municipios-e-do-estado-1.2566081>



O Novo Projeto, apresentado pelo Município de Betim, com apoio dos demais interessados, revelou-se **mais vantajoso e adequado para a Região do Médio Paraopeba, por conter menor número de desapropriações e menor impacto ambiental, tendo em vista que não mais adentraria na unidade de preservação da Várzea das Flores.**

Porém, a sugestão apresentada, de **forma alternativa**, para o Estado de Minas Gerais, **apesar de mais vantajosa e benéfica à coletividade envolvida, foi categoricamente rejeitada e nunca foi dada nova oportunidade**, de forma adequada, para a apresentação pormenorizada do respectivo Projeto.

Os Municípios detêm interesse direto que o Rodoanel seja implantado de forma diversa da que fora fixada pelo Estado de Minas Gerais, porém, os argumentos técnicos foram rechaçados, sem nenhum critério, pelo Ente Estadual.

Com a rejeição da sugestão dos Municípios Metropolitanos, em **21 de janeiro de 2022** foi publicado no Órgão Oficial do Estado de Minas Gerais, o **EDITAL DE CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL SEINFRA N° 001/2022** para abertura de Licitação, para a elaboração de Projetos, Construção, Operação e Manutenção do Rodoanel da Região Metropolitana de Belo Horizonte, vejamos:





AVISO DE LICITAÇÃO

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL SEINFRA Nº 001/2022

Tipo: critério de seleção "Menor Valor da contraprestação a ser paga pela Administração Pública Estadual", nos termos do artigo 12, inciso II, alínea a), da Lei Federal n.º 11.079/04. Objeto: contratação de parceria público-privada (PPP), na modalidade CONCESSÃO PATROCINADA, para a elaboração de projetos, construção, operação e manutenção do RODOANEL DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE. As especificações e as condições das obras, serviços e das atividades integrantes do objeto do Contrato encontram-se detalhadas no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO RODOVIÁRIA – PER, Anexo do Contrato de Concessão. O Projeto do Rodoanel Metropolitano de Belo Horizonte, estruturado em 04 (Quatro) alças (Norte, Oeste, Sudoeste e Sul), prevê a construção de aproximadamente 100 km de malha rodoviária, que viabilizará investimentos públicos e privados, especificamente na região metropolitana de Belo Horizonte, com impacto positivo e benefícios para a população como a trafegabilidade e segurança dos usuários, redução de fluxo no atual Anel Rodoviário de Belo Horizonte e a promoção da governança ambiental, social e corporativa (ESG). O Contrato de Concessão do Rodoanel Metropolitano possui valor estimado de R\$ R\$ 3.517.432.950,47 (três bilhões e quinhentos e dezessete milhões e quatrocentos e trinta e dois mil e novecentos e cinquenta reais e quarenta e sete centavos) e prazo de concessão de 30 anos. Serão aplicadas à licitação as regras estabelecidas na Lei Federal n.º 8.666, de 21 de junho de 1993, na forma prevista nos arts. 191 e 193, II, da Lei Federal 14.133, de 1º de abril de 2021. Os documentos da licitação (edital, contrato e anexos) estarão disponíveis para consulta no site da SEINFRA (<http://www.infraestrutura.mg.gov.br/>), a partir de 21/01/2022. Os interessados poderão apresentar pedidos de esclarecimentos até às 17h30min do dia 24 de fevereiro de 2022. Conforme regramento do edital, os pedidos deverão ser encaminhados para o e-mail rodoanelmetropolitano@infraestrutura.mg.gov.br. A sessão pública de entrega dos envelopes acontecerá no dia 25 de abril de 2022, das 09:00 horas às 12:00 horas, na sede da B3 (Rua XV de Novembro, 275, Centro), em São Paulo. Data da Sessão Pública: 28 de abril de 2022, às 14h00, na sede da B3.

Fernando S. Marcatto

Secretário de Estado de Infraestrutura e Mobilidade

Apesar da apresentação de um Projeto mais vantajoso para o Estado de Minas Gerais, em consonância com os Princípios norteadores da Administração Pública, este manteve o Projeto inalterado, sem sequer fundamentar, tecnicamente, a respectiva **manutenção do Projeto anterior, em total abstenção da oitiva dos Municípios que serão afetados, diretamente, pela obra do Rodoanel.**

Diante dos fatos narrados, o Município de Betim interpôs **Notícia de Fato perante ao Ministério Público do Estado de Minas Gerais e perante o Ministério Público Federal**, em decorrência dos indícios de que haviam empreendimentos interessados no Projeto e que estas estariam bancando, por meio de Associações e outras Entidades, os Estudos sobre o Rodoanel Metropolitano e, com isso, tendo acesso as informações privilegiadas.



Inclusive, nas referidas Notícias de Fato, estão demonstradas a viabilidade e a economicidade do Projeto apresentado por Betim.

Esclarece-se que a **SUSPENSÃO DA LICITAÇÃO** é essencial para evitar o prejuízo coletivo, não apenas no aspecto social, como econômico e ambiental.

Assim sendo, importante enfatizar que **já está designada a SESSÃO PÚBLICA DA LICITAÇÃO, seguida da abertura dos DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO da LICITANTE, para a melhor classificada, que ocorrerá no dia 28/07/2022, às 14h00.**

REPITA-SE, A **SESSÃO PÚBLICA DA LICITAÇÃO, PARA HABILITAÇÃO DOS DOCUMENTOS FOI DESIGNADA PARA O DIA 28/07/2022, às 14h00.**

Deste modo, existe uma **URGÊNCIA** a ser dirimida, sob pena de comprometer sobremaneira a coletividade envolvida, **EM CARÁTER IRREMEDIÁVEL e IRRETRATÁVEL.**

Por todo o exposto, tendo em vista que **a Administração Pública Estadual não analisou, de forma técnica e justificável, muito menos acatou Projeto Alternativo do Rodoanel, apresentado por esta municipalidade, bem como considerando a possibilidade dos danos irreversíveis à coletividade, que surgirão com a construção do traçado aprovado, não existe outra medida a não ser a judicialização deste ato.**



3 - DO PROJETO APRESENTADO PELO ESTADO DE MINAS GERAIS

Cumprido destacar que, inicialmente, o Projeto foi doado para o Estado de Minas Gerais, por Ente Privado, que possui ligações estreitas com os possíveis interessados no Rodoanel.

O Estado de Minas Gerais realizou acordo com o **Movimento Brasil Competitivo – MBC**, para que este contratasse as Consultorias do Projeto questionado.

No entanto, o interesse deste acordo seria da **Associação Brasileira de Concessionárias e Rodovias –ABCR**, Entidade que representa empreendimentos interessados em **projetos viários**, principalmente de concessão e **cobrança de pedágio**.

Diante disso, o Projeto apresentado pelo Estado de Minas Gerais é, no mínimo, suspeito de indícios de fraude, por conseguinte, destoa do interesse coletivo.

Importante enfatizar que o intitulado Rodoanel Metropolitano de Belo Horizonte, é uma antiga aposta para diminuir o fluxo de veículos pesados no Anel Rodoviário, retirando cerca de 5.000 (cinco mil) caminhões que passam pelo local, por dia.



Segundo dados do Estado de Minas Gerais, **toda a obra foi orçada em R\$ 5.000.000.000,00 (cinco bilhões de reais), deste total, estima-se utilizar entre R\$ 3.000.000.000,00 (três bilhões de reais) e R\$ 3.750.000.000,00 (três bilhões, setecentos e cinquenta milhões de reais)**, provenientes do acordo de indenização assinado entre o Governo de Minas Gerais, Órgãos de Justiça e a Mineradora Vale S/A.

O valor restante, cerca de R\$2.000.000.000,00 (dois bilhões de reais), serão de responsabilidade do Empreendimento vencedor da licitação e será arrecadado mediante Pedágio, durante a operação da via.

Contudo, o Projeto traçado pelo Estado, adentra em Regiões Urbanas, podendo causar inúmeras desapropriações desnecessárias.

Ressalta-se que serão, aproximadamente, 3.500 (três mil e quinhentos) imóveis que poderão ser desapropriados, desabrigando, de forma desnecessária, por volta de 200 (duzentas) famílias, principalmente em Betim e Contagem, que representam cerca de 30% (trinta por cento) dos investimentos iniciais do Estado de Minas Gerais.

A obra pretendida pelo Estado de Minas Gerais, detém magnitude desnecessária e perpassa, de forma irresponsável, por Regiões Urbanas, trazendo inúmeros problemas sociais, econômicos, coletivos e ambientais.



Na realidade, ao invés de melhorar a vida do cidadão da Região Metropolitana de Belo Horizonte, poderá, na verdade, criar uma significativa barreira física em áreas já consolidadas da cidade de Betim, principalmente, gerando pontos de estrangulamento de atravessamento.

Importante reiterar que **será praticamente será realizado “um muro, de 40m (quarenta) metros de altura, com 17km (dezessete quilômetros) de extensão”, partindo, em especial, 3(três) bairros do Município de Betim, com a maior densidade populacional, diga-se de passagem.**

Ademais, de acordo com os cálculos da Secretaria de Infraestrutura do Estado de Minas Gerais - SEINFRA, o Projeto custará R\$5.009.000.000,00 (cinco bilhões e nove milhões de reais), com 2(duas) Pistas apenas e, aproximadamente, 100km (cem quilômetros) de extensão.

No entanto, na proposta dos Municípios, seriam 3(três) Pistas, com extensão de, aproximadamente, 113 km (cento e treze quilômetros) e um custo de R\$2.990.000.000,00 (dois bilhões, novecentos e noventa milhões de reais), com base em critérios técnicos, elaborados pelo Município de Betim.

Se forem levados em consideração os critérios da Secretaria de Infraestrutura do Estado de Minas Gerais - SEINFRA, o valor seria de R\$ 3.403.000.000,00 (três bilhões, quatrocentos e três milhões de reais), ou seja, **uma redução considerável de R\$1.600.000.000,00 (um bilhão e seiscientos mil reais).**



Em uma análise comparativa entre os traçados do Estado de Minas e a proposta feita pelos Municípios, verificamos o seguinte:

PROPOSTA DO GOVERNO DE MINAS		PROPOSTA DAS PREFEITURAS
<i>Traçado menor, com apenas duas pistas, ocasionando vários pontos de conflito no sistema viário</i>	1	<i>Traçado maior, com três pistas e sem grandes interferências (como túneis e passarelas)</i>
<i>Desconsidera edificações existentes, surgindo vários pontos de conflito no sistema viário</i>	2	<i>Trânsito rápido, livre de intersecções em nível, sem acessos diretos de lotes e travessias de pedestres</i>
<i>Demanda muitas desapropriações, com interferências em benfeitorias realizadas</i>	3	<i>Redução dos custos com desapropriações, pois a maior parte seria realizada em áreas rurais, não dividindo bairros ao meio</i>
<i>Leva o fluxo de quase 32 mil veículos para as áreas urbanas de Betim e Contagem</i>	4	<i>Interligação maior entre as BRs 040, 381 e 262, resultando em mais mobilidade entre os municípios, o que pode atrair investimentos</i>
<i>Promove grande impacto ambiental e social na APA Várzea das Flores, entre Betim e Contagem, passando por áreas densamente povoadas da região</i>	5	<i>Conexão com o polo aeroportuário e o Instituto Inhotim</i>
<i>Demanda maior tempo para execução em função das diversas desapropriações e das interferências</i>	6	<i>Menor tempo de execução, já que haveria menos desapropriações que geram conflitos e menos edificações</i>
<i>Traçado com 13 km dentro de áreas urbanizadas do município de Betim</i>	7	<i>Traçado com 30 km dentro de áreas rurais do município de Betim</i>
<i>54,82 km para acesso da BR-040 à BR-381</i>	8	<i>28,56 km para acesso da BR-040 à BR-381</i>

Com fulcro no Quadro Comparativo, é possível aferir que o traçado do Estado de Minas Gerais não traz benefícios para aqueles que irão usufruir do mesmo, muito pelo contrário, traz prejuízo à coletividade local interessada.

Inclusive, pela Proposta apresentada pelo Estado de Minas Gerais, não há qualquer possibilidade de ampliação da Rodovia, o que é inadmissível, visto que a tendência é apenas o aumento do tráfego de veículos:





PROPOSTA ESTADO



Via com **2 faixas de rolamento por sentido.**

PROPOSTA MUNICÍPIOS



Via com **3 faixas de rolamento por sentido.**

TRAÇADO SEM POSSIBILIDADE DE AMPLIAÇÃO



Data venia, uma obra de extrema magnitude, como a presente, está sendo projetada de forma ineficaz, eis que, posteriormente, novos problemas de tráfegos serão enfrentados pelo Estado de Minas Gerais.



Cabe salientar, ainda, que o Projeto feito pelo Estado de Minas Gerais traz um custo adicional aos usuários, uma vez que este veio a ser baseado em concessões e pedágios, diferentemente do Projeto apresentado pelo Município, que não necessita de cobrança tarifária para sua construção.

Notório o prejuízo coletivo deste Projeto que visa ser implementado pelo Estado de Minas Gerais e que se evidencia em proteger interesses particulares de concessionária.

Assim, vejamos a política de cobrança feita pelo Estado de Minas Gerais:

UM TRAÇADO BASEADO EM CONCESSÕES E PEDÁGIOS

TARIFA MÉDIA

Apesar do preço quilométrico de R\$ 0,35/Km, o preço da tarifa média se mostrou baixo já que refere-se ao valor médio pago pelos usuários conforme a rota percorrida no Rodoanel.



VEÍCULOS LEVES

- Trânsito local (acessibilidade)
- Deslocamento médio de **10 Km**

TARIFA MÉDIA
R\$ 3,39
TARIFA COM DESCONTO*
R\$ 2,83

Principais Rotas Alça Norte	Redução no tempo de deslocamento
R. das Neves - BR 040 (Brasília)	22 Minutos
Contagem - BR 040 (Brasília)	23 Minutos



VEÍCULOS PESADOS

- Tráfego de passagem (mobilidade)
- Deslocamento médio de **21 Km**
- Número médio de eixos igual a 4,3**

TARIFA MÉDIA
R\$ 31,36
TARIFA COM DESCONTO*
R\$ 26,15

Principais Rotas Alça Norte	Redução no tempo de deslocamento
R. das Neves - BR 040 (Brasília)	20 Minutos
BR 040 (Brasília) - BR 262 (São Paulo)	33 Minutos

*Cálculo do valor médio ponderado da tarifa com descontos caso sejam considerados os incentivos aos usuários (uso de TAG e frequência de passagem).

Veículos leves = R\$ 0,35/km - eixo

R\$ 0,35 x 100,65km = R\$ 35,23
Para transitar em toda extensão.

Veículos pesados = R\$ 0,35/km - eixo

2 eixos = R\$ 0,35 x 2 x 100,65km = R\$ 70,45
9 eixos = R\$ 0,35 x 9 x 100,65km = R\$ 317,05
Para transitar em toda extensão

Diante do exposto, notório o prejuízo da coletividade local, a violação do Princípio da Supremacia do Interesse Público sobre o Privado, pelo que, necessária a suspensão imediata da licitação pretendida.



4 - DA VANTAJOSIDADE DO PROJETO APRESENTADO PELO MUNICÍPIO DE BETIM AO ESTADO DE MINAS GERAIS

O Estado de Minas Gerais sustentou que a Proposta apresentada pelo Município de Betim apresenta um custo adicional de R\$1.200.000.000,00 (um bilhão e duzentos milhões de reais), bem como aponta que haverá uma queda de demanda de quase 10% (dez por cento). Porém, tais narrativas não devem prosperar, conforme será exposto a seguir.

O Projeto apresentado pelo Estado de Minas Gerais possui as seguintes incongruências:

- apenas 2(duas) Pistas;
- passa por centros urbanos de Betim e Contagem;
- divide bairros ao meio e,
- impacta, diretamente, milhares de pessoas que podem ser separadas de suas Regiões.

Nisso, é importante esclarecer que estarão sendo separadas Unidades Básicas de Saúde da coletividade, Escolas, CREA'S, dentre outros Órgãos Públicos essenciais, que estarão sendo compelidos a ficarem longe da coletividade local.

Acrescente-se ainda que o Estado prevê um custo total de R\$ 5.900.000.000,00 (cinco bilhões e novecentos milhões de reais), sendo que cerca de 40% (quarenta por cento) deste valor seria pago por meio de Pedágios – Programa de Concessões – que será cobrado pelo Empreendimento vencedor da licitação da obra.



Já a proposta alternativa para o Rodoanel, criada pelo Município de Betim, apoiada por outros Municípios da Região do Médio Paraopeba e da Grande BH, entregue após uma Audiência Pública com os Entes Públicos Municipais envolvidos, custa R\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de reais) a menos que a do Estado de Minas Gerais.

Nesta Proposta Alternativa, existem INÚMERAS VANTAJOSIDADES, senão vejamos:

1 – 3(três) Pistas;

2- a redução do custo com desapropriação em 6x(seis vezes) porque passará por área rural, e não urbana;

3 - cria uma rede de interligações entre as BRs 040, 381 e 262;

4 – Nela, não há necessidade de cobrança de Pedágio no Rodoanel.

Nos cálculos dos Municípios, o traçado alternativo custaria R\$2.900.000.000,00 (dois bilhões e novecentos milhões de reais) contra R\$ 5.009.000.000,00 (cinco bilhões e nove milhões de reais), do Estado de Minas Gerais.

Deste modo, mais um questionamento surge:

Qual o motivo ensejador da não aplicação de uma proposta mais vantajosa, em todos os aspectos?



A diferença valorativa abrupta demonstra que existem muitas coincidências e interesses que devem ser analisados para que não ocorram prejuízos maiores, tanto para o Estado de Minas Gerais quanto para os Municípios envolvidos e a coletividade que será atingida.

4.1 - DOS CÁLCULOS QUE DEMONSTRAM A VIABILIDADE DO PROJETO MUNICIPAL:

O Projeto Estadual do Rodoanel possui ligações estranhas com terceiro, que não respeitam o interesse público.

Como visto, o Rodoanel traz a ideia de 'CÍRCULO', 'ANEL', 'ALIANÇA' e não de passagem, no meio da Cidade, como foi traçado.

Se não bastasse isso, afeta as Regiões mais populosas de Betim, quais sejam:

- Imbiruçu;
- Jardim das Alterosas e,
- PTB.

O questionamento que fica é:

Qual a razão deste Trajeto?



Simplemente porque querem receber Pedágio!

Além de outras supostas vantagens econômicas que serão apuradas na esfera criminal, conforme Protocolos de Representações já realizados.

Necessário observar, principalmente, a vantajosidade econômica apresentada pelo Município de Betim.

Vejamos o seguinte raciocínio preliminar:

4.1.1 DOS CIDADÃOS AFETADOS DIRETAMENTE

Em estudo preliminar, **185.000 (cento e oitenta e cinco mil) pessoas serão afetadas diretamente.**

Para essas pessoas, caso seja destinado o valor anual de R\$60.000 (sessenta mil reais), haverá um gasto anual de **R\$ 11.100.000,00 (onze bilhões e cem milhões de reais).**

O GASTO MENSAL SERIA DE R\$ 462.500.000,00 (QUATROCENTOS E SESSENTA E DOIS MILHÕES, QUINHENTOS MIL REAIS)



4.1.2 DOS CIDADÃOS AFETADOS DE FORMA INTERMEDIÁRIA

Em estudo preliminar, **130.000 (cento e trinta mil) pessoas** serão afetadas de forma intermediária.

Para estas pessoas, caso seja destinado o valor anual de R\$30.000,00 (trinta mil reais), haverá um gasto anual de **R\$ 3.909.000.000,00 (três bilhões, novecentos e nove milhões de reais).**

O GASTO MENSAL SERIA DE R\$ 162.875.000,00 (CENTO E SESSENTA E DOIS MILHÕES, OITOCENTOS E SETENTA E CINCO MIL REAIS)

4.1.3 DOS CIDADÃOS AFETADOS DE FORMA MENOR:

Em estudo preliminar, **145.000 (cento e quarenta e cinco mil) pessoas** serão afetadas de forma menor.

Para estas pessoas, haverá um gasto anual de **R\$ 2.909.000.000,00 (dois bilhões, novecentos e nove mil reais).**

O GASTO MENSAL SERIA DE R\$121.208.333,00 (CENTO E VINTE E UM MILHÕES, DUZENTOS E OITO MIL, TREZENTOS E TRINTA E TRÊS REAIS)



Deste modo, **SÓ COM INDENIZAÇÃO, HAVERÁ O GASTO CORRESPONDENTE A, APROXIMADAMENTE, R\$ 17.918.100.000,00 (DEZESSETE BILHÕES, NOVECENTOS E DEZOITO MILHÕES E CEM MIL REAIS)**, que somado aos impactos ambientais, financeiros, sociais e das transposições, chegam ao importe aproximado de **R\$ 20.000.000.000,00 (VINTE BILHÕES DE REAIS)**.

Somente a título de informação, pelo Projeto do Rodoanel apresentado pelo Estado de Minas Gerais, serão realizadas 6 (seis) transposições no importe de R\$ 60.000.000.000,00 (SESSENTA MILHÕES DE REAIS) cada uma.

Ou seja, só de transposição, haverá o impacto de **R\$ 360.000.000,00 (TREZENTOS E SESSENTA MILHÕES DE REAIS)**.

Verifique-se ainda que, o cálculo da **TRAGÉDIA DE BRUMADINHO**, que apresenta impactos passageiros menores, é **R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais) por pessoa**, ato que demonstra que os valores acima citados estão bem razoáveis, dada a magnitude do impacto moral, material, dentre outros.

Observa-se notoriamente que os cálculos acima apresentados estão muito abaixo destes parâmetros, utilizados na tragédia de Brumadinho.

Repita-se, o Projeto Estadual apresenta praticamente **“um muro de 40m (quarenta metros) de altura”, que dividirá a cidade em 2(dois) locais, com 17Km (dezessete quilômetros) de extensão e somente 2(duas) transposições, em total prejuízo à coletividade local.**



Na ocasião de sua elaboração, referido Projeto não apresentou Estudo Prévio de Impacto Ambiental e Social, inclusive os custos correspondentes às necessárias desapropriações de mais de 5.000 (cinco mil) famílias.

Se não bastasse os notórios prejuízos diretos e indiretos apresentados, não foi analisada a situação das necessárias alterações de **rede de água, de esgoto, de drenagem, de energia elétrica e de mobilidade urbana, na consecução do Projeto Estadual**, ato que demonstra, de forma evidente, o quão inadequado e prejudicial será a execução do referido Projeto.

Outra informação de caráter relevante é de que alguns Empreendimento, no porte da **DENSO** e **TRANSPES**, terão o Rodoanel passando na parte de cima delas, ato que poderá ensejar a redução de arrecadação tributária, além da diminuição de empregos diretos e indiretos. O prejuízo à coletividade é notório.

O Projeto Municipal é mais vantajoso para a coletividade, eis que não será desapropriada de forma desnecessária, além dos aspectos econômico, social e ambiental, que serão impactados de forma bem menos gravosa.

5 - ANÁLISE TÉCNICA DO RODOANEL DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE (RMBH)

O empreendimento IMTRAFF - Consultoria e Projetos de Engenharia, especializada em soluções completas nas áreas de Mobilidade, Transporte e Geotecnologia, realizou análise técnica, sob à ótica do tráfego, acerca dos traçados propostos para o Rodoanel da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH).



Em contrapartida, por gerar menor dano à população e ao meio ambiente, a sugestão proposta pelo Município de Betim apresentou significativa redução no valor de investimento, dispensando a necessidade de participação de empreendimento privado e, conseqüentemente, a desnecessidade da cobrança de Pedágio.

Dessa forma, no Estudo Técnico, à f. 51, constatou:

“(…) se de fato, não houver cobrança de pedágio na alternativa proposta por Betim, o tráfego desta alternativa é maior (8,1 mil veículos dia) cerca de 7% se comparado com o tráfego simulado na alternativa do Estado(…)”.

Vejamos:

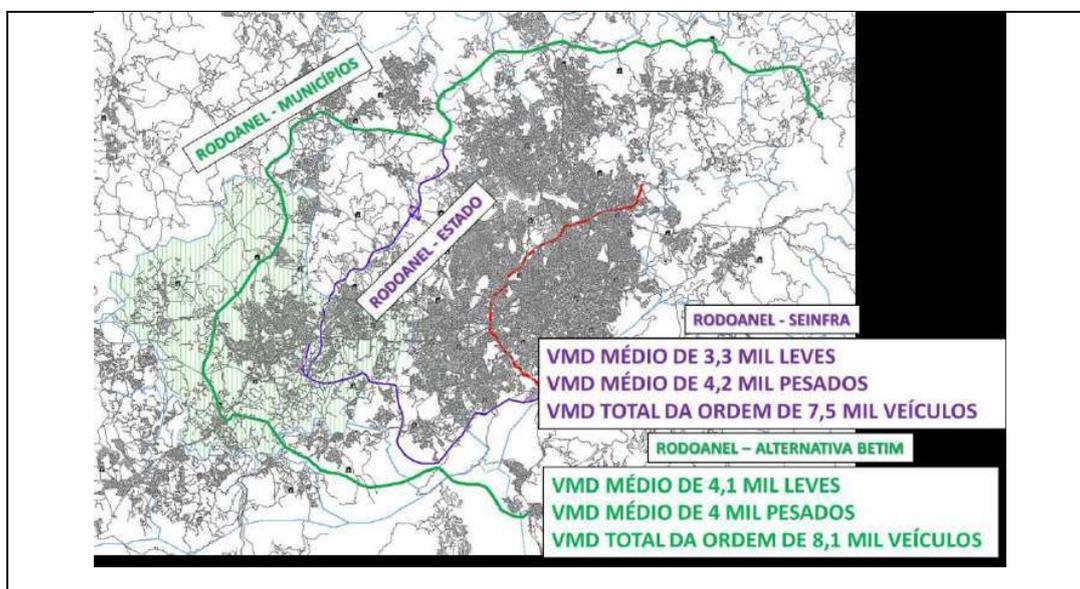


Figura 40: Resultados da Simulação de Tráfego para as propostas de traçados – Com a cobrança de pedágio de R\$ 0,35/km na alternativa da SEINFRA e sem cobrança de pedágio na alternativa proposta por Betim.



Ao aplicar a cobrança de Pedágio, o traçado Estadual revelou **uma fuga de veículos da ordem de 22% (vinte e dois por cento)**, o que pode ser explicado pelo alto valor da tarifa, prejudicando demasiadamente os veículos pesados, pois pagam por eixo, os quais devem ser o maior número de usuários da via, levando essa parcela de tráfego a procurar outros caminhos, sendo o atual Anel Rodoviário de Belo Horizonte uma via alternativa, **evidenciando a pouca eficácia do Projeto Estadual.**

No mesmo diapasão, pelo fato do traçado Estadual adentrar-se na área urbana dos Municípios, as vias do Sistema Viário, no entorno, ganham fluxo, em função da possibilidade de acessar o Rodoanel, gerando notório problema no trânsito Municipal.

Vejamos:

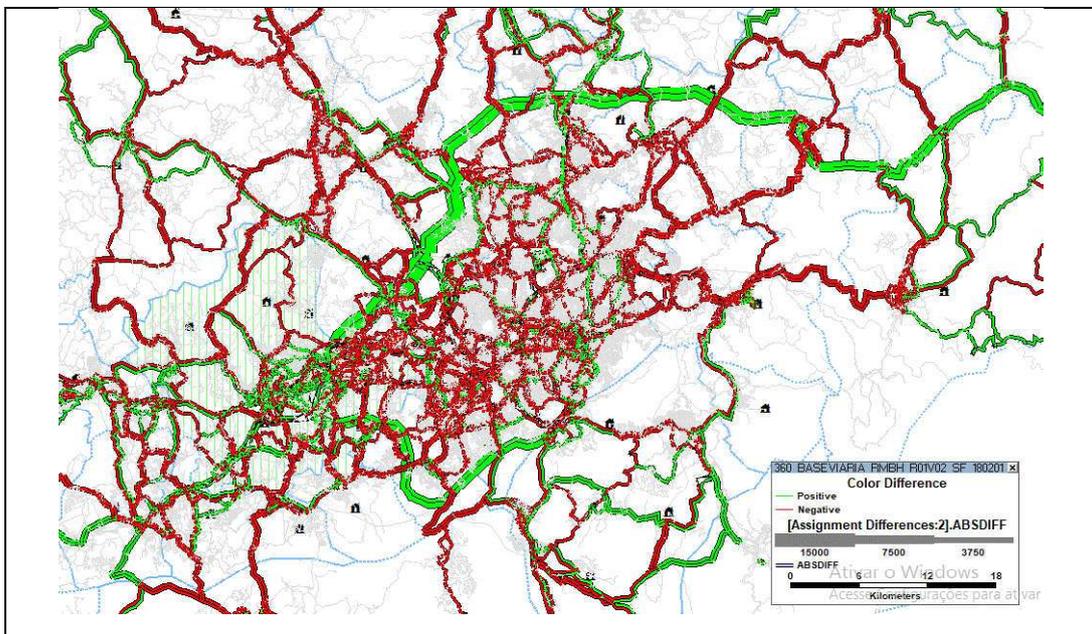


Figura 38: Mapa de Fluxos - Traçado SINFRA



Insta salientar que para alcançar sua finalidade, **o Rodoanel Metropolitano deveria passar fora da Área Urbana**, conforme as experiências mundiais de construção de vias de contornos.

No entanto, **esse não é o caso do Projeto apresentado pelo Estado de Minas Gerais, concluindo, acertadamente, o referido Estudo:**

Assim, uma vez que um dos principais objetivos é retirar o tráfego de passagem de dentro da RMBH (ou pelo menos uma parcela e, em especial, de veículos pesados) ao se projetar o traçado para dentro da área urbana (proposta da SEINFRA) tem-se, em parte, o mesmo conflito de tráfego do atual anel (rural x urbano) e a tendência de se fazer com quem uma via projetada para tráfego de passagem passe a captar tráfego interno.

Em teoria uma obra desta magnitude pode-se não se tornar factível, pois, ao invés de melhorar a vida do cidadão da RMBH, pode na verdade criar uma significativa barreira física em áreas já consolidadas da cidade de Betim, principalmente, gerando pontos de estrangulamento de atravessamento. Além de diversos problemas sociais, como por exemplo um número significativo de desapropriações (as quais representam cerca de 30% dos investimentos da iniciais do estado).

Há de se destacar ainda que os impactos sociais que serão criados em função de se criar uma rodovia *greenfield* dentro do perímetro urbano são incalculáveis e deveriam ser levado em consideração na tomada de decisão.

Portanto, o referido Estudo Técnico concluiu, à f. 64, que:

“(...) o traçado do Rodoanel proposto pela SEINFRA só é mais atrativo em relação ao proposto pelos municípios e prefeitura de Betim **se NÃO houver cobrança de pedágio (...)**”



No entanto, já foi descartado pelo Ente Estadual a ausência de cobrança de Pedágio, considerando a abertura de Licitação, para execução da obra, pelo que, necessária a tutela de urgência, para suspensão da referida Licitação.

6. DO LAUDO TÉCNICO Nº 04/2022:

Nos termos do Laudo Técnico nº 04/2022, elaborado pelo Analista Ambiental da Secretaria Municipal de Meio Ambiente, bem como pelo Secretário Municipal de Meio Ambiente, este também apresenta, de forma técnica e precisa, que o projeto do traçado proposto pelos municípios, é mais benéfico e mais sustentável para a coletividade e a população betinense, conforme abaixo demonstrado:

De acordo com o Laudo supracitado, o projeto do traçado proposto pelos municípios, será mais benéfico e sustentável para a coletividade e população betinense, por não desencadear desapropriações de forma desnecessária, além de prever menores custos de implantação e minimizando os impactos sociais e ambientais.

Ademais, é possível aferir que o traçado do Estado de Minas Gerais não traz benefícios para aqueles que irão usufruir do mesmo, muito pelo contrário, trará prejuízo à coletividade local interessada, inclusive, pela proposta apresentada pelo Estado de Minas Gerais, **não há qualquer possibilidade de ampliação da rodovia, o que é inadmissível, visto que a tendência é apenas o aumento do tráfego de veículos ao decorrer das próximas décadas, indo contra ao princípio da sustentabilidade e não consideração de um cenário de expansão urbana.**

Nos cálculos dos Municípios, o traçado alternativo custaria R\$ 2.900.000.000,00 (dois bilhões e novecentos milhões de reais) contra R\$ 5.009.000.000,00 (cinco bilhões e nove milhões de reais), do Estado de Minas Gerais.



O orçamento para o projeto proposto pelos municípios permite a execução das obras de acordo com o valor de indenização assinado entre o Governo de Minas Gerais, Órgãos de Justiça e a Mineradora Vale S/A devido à tragédia de Brumadinho/MG, ocorrida pelo rompimento de uma barragem de rejeitos da mineradora em 2019.

Ressalta-se que uma obra desta magnitude, como a proposta pelo Estado, não considerou aspectos sustentáveis ou alternativas de traçados, se mostra ineficaz e sua viabilidade econômica, ambiental e social comprometida, eis que, posteriormente, novos problemas de mobilidade urbana poderão ser enfrentados pelo Estado de Minas Gerais, além de outros transtornos de ordem pública e de infraestrutura urbana.

Cabe salientar, ainda, que o Projeto idealizado pelo Estado de Minas Gerais traz um custo adicional aos usuários, uma vez que este veio a ser baseado em concessões e pedágios, diferentemente do projeto apresentado pelo Município, que não necessita de cobrança tarifária para sua construção.

7 - DAS REPRESENTAÇÕES PROTOCOLADAS NO MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS E MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

O Município de Betim protocolou Representação/Notícia de Fato no Ministério Público do Estado de Minas Gerais e no Ministério Público Federal, tendo em vista que o Projeto Estadual do Rodoanel foi realizado por um Empreendimento que, aparentemente, possui ligações estranhas, que não respeitam o interesse público e violam o ordenamento jurídico pátrio.



7.1- DAS IRREGULARIDADES ENCONTRADAS NA TRAMITAÇÃO DO ACORDO DE COOPERAÇÃO REALIZADO PELO ESTADO DE MINAS GERAIS, PARA REALIZAÇÃO DE ESTUDOS SOBRE O RODOANEL METROPOLITANO:

O Município de Betim demonstrou as vantajosidades presentes no traçado apresentado por este Ente Público.

No entanto, se não bastasse isso, necessário alertar ao Poder Judiciário sobre diversas irregularidades que foram surgindo durante a tramitação, para a realização dos Estudos, para viabilidade do Rodoanel.

A - DA EXONERAÇÃO DO CARGO DE SECRETÁRIO DE INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE DO ESTADO DE MINAS GERAIS E ELEIÇÃO DO PRESIDENTE ABCR- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CONCESSIONÁRIAS E RODOVIAS

No **dia 24 de julho de 2020**, foi divulgada Nota, pelo Governo do Estado de Minas Gerais, sobre o pedido de exoneração do cargo do Ex-Secretário Marco Aurélio Barcelos, da Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade do Estado de Minas Gerais - SEINFRA.

Na ocasião da saída, o Ex-Secretário, Sr. Marco Aurélio Barcelos, expôs:

“(…) Os programas de concessões e PPPs anunciados estão em fase avançada de estruturação, com consultores trabalhando na montagem dos editais de licitação e nas minutas dos futuros contratos de parceria com o setor privado.(…)”



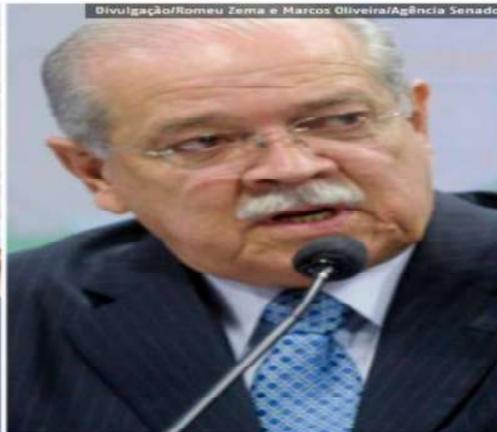
Apesar das adversidades para a retomada de obras e investimentos, com o contexto fiscal vivenciado no Estado, a equipe da SEINFRA trabalhou arduamente em todos esses meses para criar uma agenda próspera de projetos de infraestrutura. Os programas de concessões e PPPs anunciados estão em fase avançada de estruturação, com consultores trabalhando na montagem dos editais de licitação e nas minutas dos futuros contratos de parceria com o setor privado. Já temos seis lotes de rodovias em modelagem pelo BNDES, e outro pelo BDMG, em conjunto com o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID. O novo Rodoanel Metropolitano de BH também está em fase adiantada de estudos, com alguns dos melhores consultores do Brasil. Esses projetos têm licitações previstas para 2021, e logo as consultas públicas serão abertas, para que todos possam conhecer os detalhes e contribuir com melhorias em cada um deles. Milhares de empregos serão gerados e R\$ 16 bilhões serão investidos só com essas iniciativas.

Em setembro de 2020, o Conselho Diretor da **ABCR- Associação Brasileira de Concessionárias e Rodovias** elegeu o advogado, Dr. Marco Aurélio Barcelos, como novo Diretor Presidente da Entidade:

Marco Aurélio Barcelos assume a presidência da ABCR

Associação de Concessionárias de Rodovias

César Borges deixa cargo por razão pessoal



Marco Aurélio Barcelos (à esquerda) assume a presidência da Associação. César Borges (à direita) deixa o cargo

PODER360
25.set.2020 (sexta-feira) - 19h32



Referidas informações ganham sentido com as coincidências abaixo alinhavadas, que demonstram uma série de constatações que devem passar pelo crivo judicial, como será visto abaixo:

B – DO ACORDO DE COOPERAÇÃO REALIZADO PELO ESTADO DE MINAS GERAIS, PARA REALIZAÇÃO DE ESTUDOS SOBRE O RODOANEL METROPOLITANO:

O Estado de Minas Gerais publicou o traçado antigo, para realização de Estudos sobre o Rodoanel Metropolitano.

No **Acordo de Cooperação** feito pelo Estado de Minas Gerais, por meio da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade-SEINFRA, para a realização de Estudos sobre o Rodoanel Metropolitano, foram constatados indícios de que os empreendimentos interessados estavam bancando, por meio de Associações e outras Entidades, esses Estudos e, com isso, tendo acesso a informações privilegiadas.

O Estado de Minas Gerais realizou acordo com o **Movimento Brasil Competitivo – MBC**, para que este contratasse as Consultorias do Projeto.

Entretanto, o interesse deste acordo seria da **Associação Brasileira de Concessionárias e Rodovias – ABCR**, Entidade que representa Empreendimentos interessados em **Projetos viários**, principalmente de concessão e **cobrança de Pedágio**.



Como relatado alhures, a **Associação Brasileira de Concessionárias e Rodovias – ABCR**, é dirigida, desde setembro de 2020, por Marco Aurélio Barcelos, que foi Secretário da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade-SEINFRA.

Em seu próprio comunicado de saída, informou que Marco Aurélio Barcelos **trabalhou na estruturação dos editais de licitações e nas minutas de futuros contratos de parceria com o setor privado.**

Ele idealizou todo o Projeto do Rodoanel e os demais de concessão de Rodovias mineiras.

O Rodoanel Metropolitano de Belo Horizonte também está em fase adiantada de estudos.

Ou seja, existe uma forte constatação de que Marco Aurélio Barcelos preparou todos os meios de concessão, na via administrativa, saindo da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade-SEINFRA, para presidir a **Associação Brasileira de Concessionárias e Rodovias – ABCR**, da qual atualmente é Presidente e que possui como sócios a maioria dos Empreendimentos interessados no Certame.

O Sr. Marco Aurélio Barcelos deixou o Governo e assumiu a Associação, com apenas 60 (sessenta) dias depois de sair do Executivo, que manteve os mesmos quadros de funcionários de sua equipe.



Entende-se, que o Governo do Estado de Minas não poderia ter firmado esse Acordo de Cooperação porque o **Movimento Brasil Competitivo – MBC**, remete às concessionárias interessadas em executar a obra, orçada em **R\$ 5.000.000.000,00 (cinco bilhões de reais)**, pelo Governo do Estado de Minas Gerais.

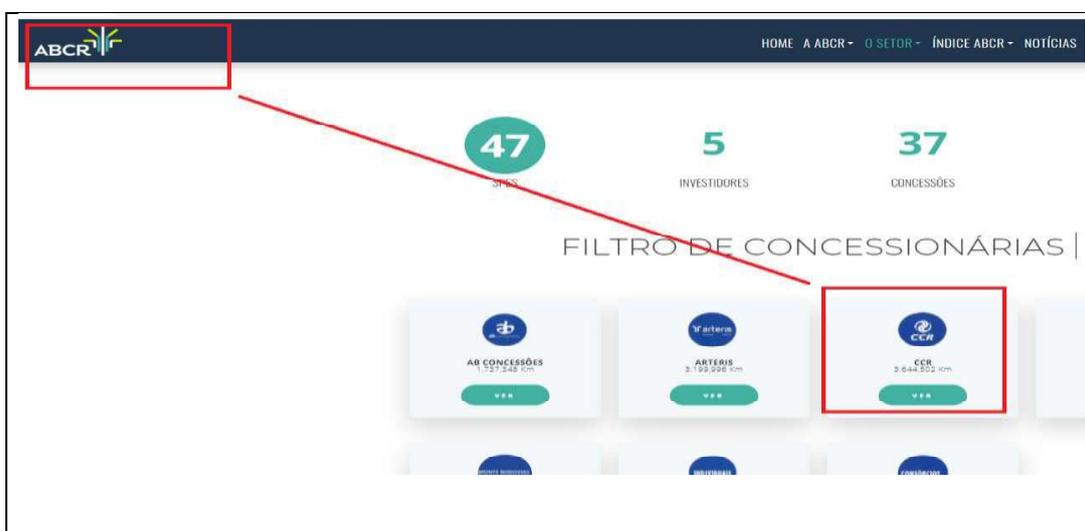
Inclusive, 8(oito) destes Empreendimentos Associados teriam sido condenados pela Operação Lava Jato, como a **Construtora Andrade Gutierrez e Camargo Correa**. Essas controladas pelo Grupo CCR, concessionária do **Aeroporto de Confins**.

Nota-se ainda que a Construtora Andrade Gutierrez é acionista da **CCR - Companhia de Concessões Rodoviárias**, conforme abaixo demonstrado:

Acionista	Ações Ordinárias	%
Andrade Gutierrez (1)	300.149.836	14,86%
Grupo MOVER (2) Camargo Correa	300.149.832	14,86%
Soares Penido (3)	304.004.776	15,05%
Novo Mercado BOVESPA	1.115.695.556	55,23%



Destaca-se que a **CCR – Companhia de Concessões Rodoviárias**, por sua vez, é uma das Concessionárias da **Associação Brasileira de Concessionárias e Rodovias –ABCR:**



Acrescente-se ainda que um dos Empreendimentos que fazem análise dos estudos de modelagem do Rodoanel é **Systra**, que também realiza trabalho para a outra parte interessada: o das empresas interessadas neste tipo de Projeto.

No próprio site do Empreendimento Systra, existe a afirmação de que o Empreendimento foi contratado para **realizar os estudos técnicos capaz de avaliar o sistema rodoviário estadual:**



Nossas Missões

Contratada por um grupo de empresas interessadas no sucesso do Programa de Concessão de Rodovias do Estado de Minas Gerais, a SYSTRA foi contratada para realizar um estudo técnico capaz de avaliar todo o Sistema Rodoviário Estadual (com extensão de 28.989 km, incluindo as rodovias federais delegadas) e definir lotes passíveis de exploração. Para tanto, foram realizadas as seguintes atividades:

Acesso em: https://www.systra.com.br/pt_br-projeto/modelagem-da-concessao-para-exploracao-da-rede-rodoviaria-estadual-de-minas

Referida constatação demonstra que se o Empreendimento contratado para realizar os Estudos também atende a partes interessadas no projeto, já existe aí um ato viciado.

Ademais, a Systra realizou alterações no traçado, com o aparente intuito de gerar diversas interferências, para alterar o Projeto apresentado pelo município de Betim.

Deste modo, fica o questionamento:

Qual o motivo do Estado de Minas Gerais aceitar a cooperação, com outros Empreendimentos e Entidades com interesse no Projeto?

A aparente burla ao Certame, por si só, já autoriza a tutela de urgência pretendida.



C – GRUPO CCR- COMPANHIA DE CONCESSÕES RODVIÁRIAS ARREMATO O AEROPORTO DA PAMPULHA

Insta salientar que o Aeroporto Carlos Drummond de Andrade, na Pampulha em Belo Horizonte, foi concedido para a iniciativa privada, em **07 de outubro de 2021**, por R\$ 34.000.000,00 (trinta e quatro milhões de reais).

O lance foi dado pela CCR – Companhia de Concessões Rodoviárias, que, por sua vez, é uma das Concessionárias da Associação Brasileira de Concessionárias e Rodovias –ABCR:



Com oferta de R\$ 34 milhões, o Aeroporto da Pampulha foi concedido pelo Estado | Crédito: Carlos Alberto/Imprensa MG

O Aeroporto Carlos Drummond de Andrade, o Aeroporto da Pampulha, em Belo Horizonte, foi concedido ontem para a iniciativa privada por R\$ 34 milhões. O lance foi dado pela Companhia de Participações em Concessões (CPC), do grupo CCR – acionista da BH Airport, que administra o Aeroporto Internacional de Belo Horizonte, em Confins.

Na ocasião, o Governador, Romeu Zema, destacou que as novas concessões serão realizadas no Estado de Minas Gerais, para que novos investimentos ocorram, garantindo mais empregos e também o desenvolvimento em vários setores do Estado de Minas Gerais.



D - MARCATO ATUOU NA GO ASSOCIADOS, QUE POSSUI COMO CLIENTE A CCR, CONGLOMERADO DE EMPREITEIRAS

O titular da Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade do Estado de Minas Gerais - SEINFRA, o advogado, Fernando Marcato, tem se destacado à frente dos processos de concessões públicas e privadas do Estado.

Como relatado alhures, o Rodoanel Metropolitano, que tem sido alvo de discussões entre mais de 10(dez) Municípios que serão fortemente impactados pela obra do Estado, que, além de ser menos eficiente, custa **R\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de reais) a mais.**

Mais um fator que chama a atenção são as relações mantidas entre o gestor da Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade do Estado de Minas Gerais - SEINFRA, e empreendimentos Entidades envolvidas no desenvolvimento do Projeto do Rodoanel.

Marcato desembarcou na pasta proveniente da **GO Associados (Gesner Oliveira) Associados**, da qual **foi sócio até um mês antes de assumir o cargo público.**

Entre os principais clientes da **GO** está a já mencionada **CCR**, conglomerado especializado em vencer concessões de infraestrutura, transportes e serviços, formado por empreendimentos como a **Andrade Gutierrez**, a **Camargo Corrêa** e **Serveng**, 3(três) das maiores denunciadas na Lava Jato.



O relacionamento de Marcato com a CCR é de outrora, visto que ele já matinha contato, enquanto secretário-executivo de Novos Negócios da Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo (SABESP), com o grupo, que também é detentor de algumas das melhores concessões de São Paulo.

Além disso, o secretário Marcato também ficou à frente da única privatização do governo Zema, a do aeroporto da Pampulha, vencida pela própria CCR.

Outro fator que gera dúvida é o fato de o projeto da Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade do Estado de Minas Gerais - SEINFRA, ter sido apresentado e defendido pela empresa **Systra**, subsidiária da multinacional RATP, dona, entre centenas de concessões pelo mundo, também do metrô de Paris.

O que causa estranheza é que a **RAPT é sócia da CCR em diferentes empreendimentos**, tendo se transformado na principal viabilizadora de PPPs, oferecendo modelagens, projetos, estudos análises e assessoria completa.

8 – DOS FUNDAMENTOS

8.1 DA VIOLAÇÃO A DIREITOS FUNDAMENTAIS:

Consagrados na atual Carta Magna, os direitos fundamentais positivados na Constituição Federal Brasileira que se baseiam na dignidade da pessoa humana, também versam sobre o direito à moradia e o direito à propriedade.



Assim, o art. 6º, da Constituição Federal de 1988, aduz que:

“Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, **a moradia**, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.” (grifo nosso)

Nesse sentido, além de implicar aos Estados a implantação de Políticas Públicas Sociais para a concretização desse direito, deve o Poder Público também assegurar a população a devida proteção as moradias já solidificadas.

Insta salientar, ainda, o que preconiza o art. 5º, inciso XXIV, da Constituição Federal de 1988:

“Art. 5º

(...)

XXIV - a lei estabelecerá o procedimento para desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante justa e prévia indenização em dinheiro, ressalvados os casos previstos nesta Constituição;”

Dessa forma, em que pese a Constituição Federal de 1988 prever aos Entes Federados a possibilidade de desapropriação, não se deve descuidar que o poder discricionário possui limites, devendo o direito constitucional à moradia ser resguardado, sob o perigo de o Gestor Público adotar critérios arbitrários.



Ressalta-se que o caráter abstrato de normas jurídico-positivas, não confere ao Gestor Público o poder de adotar critérios arbitrários, sem prudência, probidade, ponderação e, principalmente, sem respeitar a Legalidade.

Acerca do assunto, Celso Antonio Bandeira de Mello explica que:

"(...) não se concebe nem se apreende de forma racional a noção de discricionariedade sem a relação de existência de limites impostos a ela, que provém do sistema legal como um todo, sob pena de negação dos preceitos do Estado de Direito e ante a possibilidade de reduzir esta discricionariedade a mero arbítrio (...)"(Celso Antonio Bandeira de Mello, 2010, p. 973).

No mesmo diapasão, a Carta Magna de 1988 aduz que, **nenhuma lesão ou ameaça de lesão a direito, seja individual, coletivo, difuso, público ou privado, deixará de ser submetida à apreciação pelo Poder Judiciário.**

Assim, torna-se imprescindível, no presente caso, a análise pelo Poder Judiciário acerca do ato praticado, pois o traçado do Rodoanel Estadual não é o mais adequado à finalidade proposta, pois **além de desabrigar centenas de famílias de sua moradia habitual, também acarretará maior ônus aos cofres públicos.**

Deixado de tratar com a atenção merecida o traçado apresentado pelos Municípios, bem como homologar o projeto apresentado pelo Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade do Estado de Minas Gerais - SEINFRA, em que há elevado número de desapropriação por adentrar em regiões urbanas, o Estado viola o direito fundamental a moradia.



Ora, excelência, **mesmo havendo a possibilidade de executar um projeto que custará R\$2.000.000.000,00 (dois bilhões de reais) a menos para os cofres públicos**, em razão do traçado contornar a região urbana dos Municípios, **diminuindo elevadamente o número de desapropriações**, o Governo de Minas Gerais publicou abertura de licitação para a construção do Rodoanel, conforme o Projeto que apresenta mais obstáculos do que benefícios a população, violando, de forma impactante, Princípios Constitucionais.

Assim sendo, com fulcro no direito coletivo à moradia, bem como a violação do art. 6º, da Constituição Federal de 1988, necessário que seja realizada a intervenção do Poder Judiciário, declarando nula a Licitação pretendida pelo Estado de Minas Gerais, com fulcro em Projeto particular refutado pelos Entes Municipais.

8.2 DA NULIDADE DO ACORDO REALIZADO

Diante dos fatos expostos, notória a nulidade no Acordo de Cooperação realizado pelo Estado de Minas Gerais, para realização do Estudo sobre o Rodoanel.

Repita-se que aos Entes Públicos Municipais que serão atingidos não foram outorgados o direito ao contraditório e a ampla defesa. A coletividade que será atingida pelo Projeto Estadual sofrerá todas as consequências do arbitrário Projeto.



A abertura de licitação para execução do traçado do Projeto Estadual demonstra que aos Municípios não foram outorgados os direitos de resguardarem a coletividade envolvida.

O Projeto que foi apresentado pelo Município de Betim e respaldado pelos demais Municípios, foi indeferido de plano, sem nenhuma justificativa plausível, apesar de melhor para a coletividade envolvida.

A nulidade deve ser aplicada ao presente caso, eis que é notória a Violação ao Princípio da Supremacia do Interesse Público.

Necessário, portanto, que seja declarada a nulidade da licitação do **EDITAL DE CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL SEINFRA N° 001/2022** para abertura de Licitação, para a elaboração de Projetos, Construção, Operação e Manutenção do Rodoanel da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

9. DA NECESSIDADE DA CONCESSÃO DA TUTELA DE URGÊNCIA

Diante da urgência demonstrada, em razão da publicação do Edital, para a concretização da concessão de obra pública do Rodoanel, cabível a tutela de urgência, para suspender todos os atos administrativos, praticados pelo Estado de Minas Gerais, no que concerne ao **Edital n.º 001/2022, para a elaboração do projeto, construção, operação e manutenção do Rodoanel da Região Metropolitana de Belo Horizonte.**

O art.12, da Lei de Ação Civil Pública, prevê:



“Art. 12. Poderá o juiz conceder mandado liminar, com ou sem justificacão prévia, em decisão sujeita a agravo.

(...).”

O Juiz poderá conceder mandado liminar com ou sem justificacão prévia no presente caso, visando a **suspensão do Edital n.º 001/2022, para a elaboraco do projeto, construco, operacão e manuteno do Rodoanel da Região Metropolitana de Belo Horizonte.**

Nos termos do art. 300, do Código de Processo Civil, a tutela de urgência será concedida quando houver elementos que **evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou risco ao resultado útil do processo.**

Nas palavras do respeitável Humberto Theodoro Júnior (2015):

“(...) Prevê o art. 300, § 2º, a possibilidade de concessão liminar, ou após justificacão, da medida de urgência. A regra geral, no entanto, é a ouvida prévia da parte contrária. **A liminar inaudita altera parte se justifica quando o risco de dano  imediato e sua coibio não permite aguardar o contraditório.** Mesmo nesses casos excepcionais, não se elimina totalmente o contraditório, mas apenas o posterga. Deferida a liminar, a defesa será assegurada ao requerido e, uma vez produzida e instruída, o juiz manter, revogar ou modificar o provimento de urgência conforme aquilo que do contraditório emergiu. **Em qualquer caso, é bom ressaltar que o pedido de tutela de urgência será sempre formulado em petio que demonstre a ocorrência dos requisitos do art. 300 e que venha instruída com prova adequada das alegaces.** Quando faltar prova pré-constituída, o requerente ficará autorizado a proceder a uma justificacão preliminar, que, conforme a urgência,



poderá ser realizada antes mesmo da intimação do requerido. Essa justificativa refere-se a depoimentos testemunhais, aos quais se recorre quando não se dispõe de elementos documentais suficientes. (...)" (JUNIOR, Humberto Theodoro, tópico 468) (negrito nosso)

Ainda de acordo com as palavras do respeitável Humberto Theodoro Júnior (2015):

"(...) A tutela conservativa (cautelar) requerida em caráter antecedente é regulada pelos arts. 305 a 310 do NCPC.¹⁴ A sua finalidade é conservar bens, pessoas ou provas, que possam sofrer alguma lesão ou perigo de lesão em razão da longa duração da marcha processual. Assim, antes mesmo de ajuizada a ação contendo o pedido principal, a parte poderá requerer, de forma antecedente, a proteção provisória de seu direito. Essa tutela é requerida mediante petição inicial, que, segundo o art. 305, deverá conter: (i) a indicação da lide e seu fundamento; (ii) **a exposição sumária do direito que se visa assegurar; e, (iii) o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo.**(...)" (JUNIOR, Humberto Theodoro, tópico 470) (negrito nosso)

Quanto à **probabilidade do direito**, necessário que haja convencimento da veracidade dos fatos, bem como da repercussão jurídica da pretensão.

No presente caso, vemos que o Estado de Minas Gerais publicou **Edital de Licitação n.º 001/2022, por Concorrência Pública**, para a elaboração do projeto, construção, operação e manutenção do Rodoanel da Região Metropolitana de Belo Horizonte.



No entanto, o Projeto apresentado pelo Estado de Minas Gerais foi realizado por Empreendimento Particular, possivelmente interessado no certame, além de trazer prejuízo à coletividade, em especial, ao direito à moradia, além dos prejuízos econômicos, sociais e ambientais.

Ademais, apesar do Município de Betim ter apresentado Projeto mais benéfico, sequer houve justificativa plausível, para deixar de analisar e implantar.

Notório o prejuízo da coletividade, com a publicação de Edital que se consubstancia na concretização de Projeto impugnado pela coletividade local.

A probabilidade do direito está demonstrada pelo direito da coletividade que será catastróficamente afetada pelos atos administrativos do Estado de Minas Gerais, em especial, o Projeto de Implantação do Rodoanel, realizado por via privada, sem uma revisão técnica adequada.

Notório que houve violação do Princípio da Supremacia do Interesse Público, eis que a continuação do Projeto pretendido pelo Estado causará prejuízos econômicos, sociais e ambientais.

Ademais, o cumprimento do projeto pretendido impactará, diretamente, o direito à moradia, eis que existe via menos gravosa para a concretização do Rodoanel.



Se não bastasse isso, o **perigo de dano** está comprovado pela publicação do Edital, bem como a designação da Habilitação dos Licitantes:

infraestrutura.mg.gov.br Cidadão Município|Empresa Servidor A Secretaria Transparência

Início > Outros > Concorrência Internacional nº 001/2022 - Rodoanel

Concorrência Internacional nº 001/2022 - Rodoanel

19 de Outubro de 2021, 8:00
Atualizado em 23 de Junho de 2022, 9:48

Objeto: contratação de parceria público-privada (PPP), na modalidade CONCESSÃO PATROCINADA, para a elaboração de projetos, construção, operação e manutenção do RODOANEL DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE.

Critério de julgamento: Menor Valor da CONTRAPRESTAÇÃO a ser paga pela Administração Pública Estadual, nos termos do artigo 12, inciso II, alínea a), da Lei Federal n.º 11.079/04.

Entrega dos envelopes: será no dia 26/07/2022, das 09h00 às 12h00, na sede da B3 no endereço Rua XV de Novembro nº 275, Centro, São Paulo – SP.

SESSÃO PÚBLICA DA LICITAÇÃO, seguida da abertura dos DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO da LICITANTE melhor classificada: ocorrerá no dia 28/07/2022, às 14h00 igualmente na sede da B3.

AVISO: A Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade estará disponível para a realização de reuniões individuais com empresas interessadas em participar do processo licitatório do Rodoanel, até as 17h30 do dia 25/03/2022.

Os encontros serão realizados virtualmente e as solicitações de agendamento para as reuniões deverão ser encaminhadas para o e-mail rodoanelmetropolitano@infraestrutura.mg.gov.br, com o assunto "roadshow", até o dia 21/03/2022.

Assim sendo, importante enfatizar que **já está designada a SESSÃO PÚBLICA DA LICITAÇÃO, seguida da abertura dos DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO da LICITANTE, para a melhor classificada, que ocorrerá no dia 28/07/2022, às 14h00.**



Não obstante o traçado municipal revelar-se mais económico, por não contar com a iniciativa privada, cabendo toda a execução da obra dentro do orçamento disponibilizado aos cofres públicos, este ainda traz menores impactos aos cidadãos uma vez que não será realizada a desapropriação desnecessária de famílias.

Contudo, a proposta de modificação no traçado fornecidas pelos Municípios diretamente afetados foram completamente ignoradas pelo Estado de Minas Gerais.

Tal fato torna-se ainda mais curioso quando observado que, O acordo da Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade do Estado de Minas Gerais - SEINFRA foi assinado durante a gestão do Advogado Marco Aurélio Barcelos que em julho de 2020 deixou o cargo, 2(dois) meses depois assumiu a Presidência da Associação Brasileira de Concessões de Rodovias (ABCR), **Entidade que cuida e defende os Empreendimentos de construção pesada nos processos de privatização e de exploração das praças de pedágios.**

Outro ponto observado é o valor extremamente alto da **cobrança de Pedágio proposta que seria de R\$0,35/eixo/km, valor significativamente superior aos valores adotados em concessões nacionais, que gira próximo de R\$ 0,15 (quinze centavos).**

Como exemplo, pode ser citado o valor de **R\$0,14/eixo/km adotado no trecho norte Rodoanel Mário Covas localizado no Estado de São Paulo**, que utiliza o mesmo sistema de cobrança automática (Free Flow) proposto para o Rodoanel Metropolitano de Belo Horizonte.



Contudo, a proposta estadual custará R\$5.009.000.000,00 (cinco bilhões e nove milhões de reais) ao Estado de Minas Gerais, enquanto a proposta alternativa, criada por Betim e, apoiada por outros Municípios da Região do Médio Paraopeba e da Grande BH, **custaria R\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de reais) a menos, além de possuir rotas com menor impacto social e ambiental reduzindo o custo com desapropriação em 6(seis) vezes, porque passará por área rural, e não urbana.**

Assim, diante do exposto entende-se que também existe o perigo de dano ou risco ao patrimônio público ante o volumoso número de desapropriações por adentrar em regiões urbanas.

Nesse sentido, importante observar que se pretende afastar uma situação de **grave de risco ao erário, que atinge todos os 422.354 (quatrocentos e vinte e dois mil, trezentos e cinquenta e quatro) munícipes de Betim, aproximadamente, em caráter IRREMEDIÁVEL e IRRETRATÁVEL.**

Isso porque a proposta do Rodoanel do Governo Estadual adentra 11km na zona urbana desta municipalidade, ou seja, segrega os vetores regionais como PTB, Alterosas e Imbiruçu, bem como outros que estão a leste da sede e região central, **cortando o Município de Betim ao meio, prejudicando o fluxo natural, ocasionando desconexão e redução de pontos de atravessamento, eis que apenas são 2(dois) pelo Projeto Estadual.**

Assim, revela-se imperiosa a concessão da tutela de urgência, de forma de determinar a **imediata suspensão do processo licitatório até o julgamento da presente ação, com a determinação para que os réus se abstenham de praticar quaisquer atos administrativos de recebimento das**



Propostas na Licitação publicação, bem como a execução da obra do Rodoanel, especialmente no território municipal.

10 – DOS PEDIDOS:

Por todo exposto, requer-se que V. Exa. se digne a conceder a **TUTELA DE URGÊNCIA** pleiteada no sentido de expedir **mandado inaudita altera pars** para:

A) Determinar a **IMEDIATA SUSPENSÃO DO PROCEDIMENTO LICITATÓRIO Nº 001/2022**, abstendo-se o Estado de Minas Gerais de praticar quaisquer atos no referido Processo Administrativo de Compras por Concorrência Internacional, até ulterior decisão desse r. Juízo., bem como seja **SUSPENSÃO PÚBLICA DA LICITAÇÃO, SEGUIDA DA ABERTURA DOS DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO DA LICITANTE, PARA A MELHOR CLASSIFICADA, QUE OCORRERÁ NO DIA 28/07/2022, ÀS 14H00.**

B) Pelo Princípio de Eventualidade, caso o pedido supra não seja atendido, que seja incluído no **PROCEDIMENTO LICITATÓRIO Nº 001/2022**, os custos informados na presente Ação Civil Pública, no importe de **R\$ 20.000.000.000,00 (VINTE BILHÕES DE REAIS)**, que deverá ser atualizado e corrigido monetariamente.

No Mérito, **SEJA PROVIDO OS PEDIDOS** para:

A) Confirmar a tutela de urgência concedida, declarando a nulidade do **EDITAL DE CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL SEINFRA Nº 001/2022**



para a elaboração de Projetos, Construção, Operação e Manutenção do Rodoanel da Região Metropolitana de Belo Horizonte;

B) que seja declarada a nulidade no Acordo de Cooperação, realizado pelo Estado de Minas Gerais, para concretização do Estudo sobre o Rodoanel, com a consequente abertura de nova licitação, para execução do traçado apresentado pelos Municípios diretamente afetados.

C) que seja determinando ao Estado de Minas Gerais que realize a implantação do Projeto Municipal apresentado, por ser menos gravoso à coletividade;

D) pelo Princípio da Eventualidade, que seja determinado perícia técnica para apurar o melhor traçado para a coletividade envolvida, com menor custo economico-financeiro para o Estado de Minas Gerais;

E) A intimação do Ministério Público para oferecer parecer, conforme art. 5º, § 1º, da Lei Federal nº 7.347/1985;

F) Pelo Princípio de Eventualidade, caso o pedido de nulidade não seja atendido, que os Municípios sejam indenizados pelo Estado de Minas Gerais, nos custos informados nesta ação no importe aproximado de **R\$ 20.000.000.000,00 (VINTE BILHÕES)**, devidamente atualizado e corrigido monetariamente.

G) Condenar os réus ao pagamento de custas, despesas processuais e honorários advocatórios, fixados de acordo com o valor da causa.

H) Intimar a Defensoria Pública Estadual, para atuação como *custus vulnerabilis*.

Protesta o autor por todos os meios de prova em direito admitidos, em especial documental, perícia técnica de engenharia, oitiva do representante legal do Estado de Minas Gerais e prova testemunhal.



Dá-se a causa o valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais), para efeitos fiscais.

Nestes termos, pede e espera deferimento.

Betim, 05 de julho de 2022.

Bruno Ferreira Cypriano

Procurador-Geral do Município

OAB/MG 90.318

