

GOVERNO QUER PASSAR PARA A INICIATIVA PRIVADA A DUPLICAÇÃO DA 'RODOVIA DA MORTE'



Processo de concessão da estrada, que é um trecho da BR-381, foi aprovado pelo Tribunal de Contas da União.

Nove anos depois de iniciar e fracassar em concluir a duplicação de trecho mineiro da BR-381 conhecido como "Rodovia da Morte", o governo federal vai tentar passar para a iniciativa privada a obra que não conseguiu fazer.

No período, quatro presidentes da República estiveram no cargo: Dilma Rousseff (PT), Michel Temer (PMDB), Jair Bolsonaro (PL) e, agora, Luiz Inácio Lula da Silva (PT). Discussões em torno da obra, porém, são ainda mais antigas, e remontam ao início da década de 1990.

O apelido macabro se refere ao trajeto da rodovia entre Belo Horizonte e Governador Valadares, que fica na região leste de Minas Gerais. No último dia 7, o TCU (Tribunal de Contas da União) autorizou a desestatização de 296 quilômetros da estrada entre a capital e Governador Valadares.

O edital de concessão está previsto para ser lançado até 7 de julho, segundo o Ministério dos Transportes. *"A aprovação da concessão da BR-381 pelo TCU vai por fim pôr fim ao histórico de acidentes nessa que é uma das estradas mais importantes do país"*, postou nas redes sociais o ministro da pasta, Renan Filho, após a decisão do TCU.

"Agora é trabalhar para colocar o edital na rua e preparar o leilão! Rodovia da morte nunca mais!", acrescentou o ministro na publicação. A concessão prevê a instalação de cinco praças de pedágio. A definição do valor da tarifa ocorrerá no leilão.

As praças de pedágio ficarão em Caeté, João Monlevade, Jaquaraçu, Belo Oriente e Governador Valadares. A parte crítica da "Rodovia da Morte" fica entre a capital e o município de João Monlevade, um percurso sinuoso de 116 quilômetros com subidas e descidas acentuadas.

A BR-381 é a líder em mortes no estado. Em 2022 foram 153, conforme a Polícia Rodoviária Federal. Em segundo lugar ficou a BR-040, com 128. A estrada liga São Paulo a Minas Gerais. O trecho entre as duas capitais teve a duplicação concluída em 2005.

Para tentar fazer o mesmo com o trecho entre Belo Horizonte e Valadares, o governo federal, durante a gestão da ex-presidente Dilma Rousseff (PT), assinou, em maio de 2014, as primeiras ordens de serviço para a duplicação. Nove anos depois, 55 quilômetros foram duplicados e melhorados, conforme o Ministério dos Transportes.

Os motivos da lentidão estão relacionados à complexidade da obra, que envolve riscos geológicos (queda de barreiras) e desapropriações, elevando o custo do projeto. Para realizar a duplicação, o governo federal, à época, dividiu a estrada em 11 lotes, que submeteu à concorrência de empreiteiras.

Dois sequer tiveram empresas interessadas, que são os na saída de Belo Horizonte. Em outro, que teve empresa contratada, há 37,5 quilômetros duplicados, mas existe pendência de serviços de recuperação da pavimentação e de sinalização, segundo o Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes). Há previsão de conclusão para dezembro de 2023.

Até o momento, o governo federal gastou R\$ 1,3 bilhão nas obras que tiveram empresas interessadas.

Os dois lotes próximos da capital que não tiveram empresas interessadas são considerados os mais complicados de toda a obra por envolver a desapropriação de áreas ocupadas por moradias.

Uma comunidade que se formou na saída da capital, onde há previsão de obras dentro do projeto de duplicação da BR-381 é a Vila da Luz, onde vivem cerca de 1.500 famílias. O relatório do TCU sobre a duplicação cita exatamente este ponto como um dos mais complicados para a realização da obra.

"Os principais desafios são o gerenciamento dos riscos geológicos, realizar a desocupação e a realocação de pessoas da faixa de domínio da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) e a execução das obras de capacidade e de melhorias em relevo montanhoso", diz o relatório do tribunal.

A obra de duplicação da "Rodovia da Morte" foi colocada no plano de cem dias do governo Lula, no início do mandato.

"O Ministério dos Transportes colocou como prioridade retomar obras que estavam paradas ou em ritmo lento desde 2016, quando iniciou uma brutal redução no orçamento público para empreendimentos em rodovias", afirma a pasta, em nota.

"Retomar as obras só foi possível por causa da aprovação da Emenda Constitucional 126/2022, que garantiu a continuidade de programas sociais como o Bolsa Família e o Farmácia Popular e reforçou o orçamento do Ministério dos Transportes para aproximadamente R\$ 22 bilhões", segue o texto.

O ministério nega que tinha como objetivo realizar a duplicação e que, ao longo deste ano, optou pela concessão da estrada. *"É uma conclusão equivocada. São planos distintos, mas com o mesmo objetivo: tirar o triste apelido de 'rodovia da morte' da BR-381/MG."*

Segundo a pasta, características geológicas muito peculiares, que demandam pesados investimentos, fizeram com que a decisão para conceder a rodovia fosse tomada.

"Desde que assumiu em janeiro, a atual gestão do Ministério dos Transportes passou a estudar contratos das rodadas anteriores para aproveitar a curva de aprendizado, manter avanços e corrigir rumos", argumenta a pasta.

A previsão de investimento pela empresa vencedora da concorrência para as obras na "Rodovia da Morte" é de R\$ 5,2 bilhões, segundo a Secretária Nacional de Transportes Rodoviários do Ministério dos Transportes, Viviane Esse. O prazo da concessão é de 30 anos.

O relatório do TCU projeta em R\$ 22,9 bilhões a receita a ser apurada pela empresa vencedora

do leilão com a cobrança de pedágio nas cinco praças no período de concessão.

"É um investimento extremamente necessário por ser uma rodovia muito importante", afirma a secretária. Para iniciar a cobrança de pedágio, o edital a ser lançado vai exigir que a vencedora do leilão padrões mínimos de qualidade na rodovia, segundo Esse.

Foto: Divulgação

<https://jornalpanfletus.com.br/cp3.masterix.inf.br/noticia/4653/governo-quer-passar-para-a-iniciativa-privada-a-duplicacao-da-rodovia-da-morte-em-30/06/2026-02:26>