

SUMÁRIO

2	O EMPREENDIMENTO	2-1
2.1	Localização Geográfica	2-4
2.2	Histórico, Objetivos e Justificativas do Empreendimento	2-4
2.2.1	Síntese Histórica.....	2-4
2.2.2	Objetivos do Empreendimento.....	2-5
2.2.3	A Justificativa do Empreendimento	2-5
2.3	Órgão Financiador/ Valor do empreendimento.....	2-8

2 O EMPREENDIMENTO

O empreendimento é obra de duplicação da infraestrutura rodoviária, estratégica do ponto de vista de sua inserção regional, na medida em que serve e integra as Regiões Centro Oeste e Sudeste e compõe com outros sistemas estaduais e federais uma malha rodoviária de grande porte. A Figura 1, a seguir, mostra a localização do empreendimento.

A BR-040, objeto deste EIA, é a via de ligação socioeconômica de municípios mineiros, goianos e do Distrito Federal e a concepção do projeto de regularização/duplicação tem seu ponto central na minimização dos conflitos existentes entre a operação e a dinâmica atual dos municípios que compõem o cenário. O empreendimento está inserido na malha viária nacional, viabilizando o escoamento de produtos para fins múltiplos em uma região de grande relevância no cenário econômico brasileiro. Atualmente, a rodovia atende uma população de cerca de 30 milhões de habitantes, correspondendo a aproximadamente 15% da população brasileira, sendo mais de 5 milhões ao longo do trecho em estudo.

O empreendimento, de que trata este estudo, integra as principais vias do sistema rodoviário brasileiro. Assim, a partir do Distrito Federal, a rodovia se articula direto ao norte do país através da BR-010 (Belém-Brasília), pela BR-020, com o Nordeste (Brasília - Fortaleza, e com estado da Bahia), pela BR-060 com o sudoeste de Goiás e sudeste de Mato Grosso e pela BR-050, com o sul de Goiás, São Paulo e Triângulo Mineiro.



Fonte: Ministério dos Transportes, Política de Transporte/PIL - Programas de Investimento em Logística.
<http://www.transportes.gov.br/conteudo/98281>

Figura 1- A BR-040 em toda a sua extensão.

Com volume de tráfego intenso desde Brasília, e por toda a extensão que abrange algumas cidades lindeiras, a rodovia se constitui em eixo do corredor econômico que experimentou transformações regionais recentes, com o adensamento desordenado das áreas urbanas, particularmente no Distrito Federal e região metropolitana de Belo Horizonte. Nos sub-trechos dos estados de Goiás e Minas Gerais, a implantação de modernos complexos agro-industriais e de exploração mineral estão entre os empreendimentos mais recentes às margens da rodovia.

A rodovia permitiu e incentivou a presença de atividades econômicas, ainda que tenha provocado ocupações desordenadas às suas margens, fato que afetou seriamente a segurança dos usuários da BR-040. Entre Três Marias/MG e Belo Horizonte/MG, a rodovia após entrar na Região Metropolitana de Belo Horizonte assume características de via urbana, opera acima de sua capacidade e absorve problemas de uma grande metrópole.

O objeto deste estudo está localizado em um segmento cujo volume de tráfego é estatisticamente um dos mais intensos, principalmente por caminhões de carga e de mineração. Essa realidade coloca a BR-040 como um dos principais corredores que ao se sobrepõem às conurbações, está

mais propensa a longos congestionamentos nas áreas mais densamente habitadas, bem como registrar graves acidentes rodoviários.

O produto final do empreendimento extrapola os municípios de intervenção direta da obra, atingindo municípios por ela beneficiados diretamente, ao oferecer mais segurança com a separação do tráfego local do de longa distância e, também, municípios situados fora do corredor, porém, indiretamente interligados através da infraestrutura rodoviária regional.

Os estudos que embasaram a definição do empreendimento compreenderam dois blocos de análise: os Estudos Regionais e os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica. Os Estudos Regionais avaliaram os volumes de tráfego nos trechos dentro do Distrito Federal e dos estados de Goiás e Minas Gerais, em área mais ampla que a área efetivamente beneficiada pelo empreendimento. Já os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica avaliaram as alternativas para o anteprojeto de engenharia e definiram a melhor opção de traçado, concepção das obras e seus custos, além da análise da viabilidade econômica. Portanto, o empreendimento se insere fisicamente em uma região de integração, que une a infraestrutura rodoviária regional, e amplifica benefícios socioeconômicos de outros empreendimentos já implantados, em construção ou planejados.

2.1 Localização Geográfica

Para representar a região de implantação do empreendimento, foi produzida uma carta imagem georreferenciada baseada em camada *online* de combinação de imageamentos provida da ESRI®, contemplando a malha viária existente, os limites municipais, os principais cursos d'água, os limites de terras indígenas, comunidades quilombolas e unidades de conservação. A carta encontra-se disponível no ANEXO I do referido capítulo. Vale ressaltar que o empreendimento não possui terras indígenas na área de estudo.

2.2 Histórico, Objetivos e Justificativas do Empreendimento

2.2.1 Síntese Histórica

A BR-040 é uma rodovia federal radial que tem início na cidade de Brasília/DF, no entroncamento com a BR-450 e a BR-251/DF-001, no km 0,0 do Plano Nacional de Viação (PNV) 2006, e término no Porto do Rio de Janeiro. Sendo a principal ligação rodoviária entre Brasília e o Rio de Janeiro, com uma extensão aproximada de 1.180 quilômetros, desde o Distrito Federal e pelos estados de Goiás, Minas Gerais e Rio de Janeiro, e cruzando a Região Metropolitana de Belo Horizonte, onde se interliga com a BR-262 a qual segue até o Porto de Vitória/ES e com a BR-381 que permite a interconexão à nordeste com a BR-116 e a própria interligação à São Paulo e ao sul do país. “Rodovia Presidente Juscelino Kubitschek” é a denominação que a BR-040, entre Brasília/DF e Petrópolis/RJ, recebeu.

A função de corredor de ligação da BR-040 soma-se o acesso do centro oeste ao Porto de Vitória, pela BR-262 e o acesso à BR-116, rumo ao nordeste deste país, por meio da BR-381, na Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Denominada antes de 1964 de BR-3, a atual BR-040 foi efetivada pelo Plano Nacional de Viação em 1973. A redação inicial do Plano, em 1964, estabelecia a rodovia entre Brasília e São João da Barra (RJ). Com a revisão, o trecho entre Belo Horizonte e São João da Barra passou a fazer parte da BR-356, sendo incluído na BR-040 o trecho até o Rio de Janeiro, inicialmente parte da BR-135. Historicamente considerada como estratégica na interiorização da infraestrutura, decorrente da construção de Brasília, a BR-040, pela sua atual dinâmica operacional, vai muito além da existência da Capital Federal.

2.2.2 Objetivos do Empreendimento

O principal objetivo da duplicação da BR-040, no trecho em estudo, é trazer melhorias ao intenso tráfego nos municípios diretamente influenciados, desde Brasília/DF e até o município de Juiz de Fora/MG. Ao longo deste percurso, a BR-040 intercepta o Distrito Federal e os municípios de Valparaíso de Goiás, Luziânia e Cristalina no estado de Goiás. Em Minas Gerais, intercepta os municípios de Paracatu, Lagoa Grande, João Pinheiro, São Gonçalo do Abaeté, Três Marias, Felixlândia, Curvelo, Paraopeba, Caetanópolis, Sete Lagoas, Matozinhos, Capim, Pedro Leopoldo, Ribeirão das Neves, Contagem, Belo Horizonte, Nova Lima, Itabirito, Ouro Preto, Congonhas, Conselheiro Lafaiete, Cristiano Ottoni, Carandaí, Ressaquinha, Alfredo Vasconcelos, Barbacena, Oliveira Fortes, Santos Dumont, Ewbank da Câmara e Juiz de Fora.

Diante do crescimento que as atividades econômicas vêm experimentando no país recentemente, a regularização e duplicação são valorosas oportunidades de consolidar a rodovia como um corredor de integração entre as regiões sudeste e centro oeste. Acredita-se que assim aconteça a complementação e fortalecimento das economias regionais, uma vez que o desenvolvimento da região depende do crescimento e melhora da infraestrutura dos corredores de transporte, a fim de atender ao dinamismo da economia regional.

2.2.3 A Justificativa do Empreendimento

Em razão dos volumes de tráfego projetados para os próximos 30 anos, as justificativas para a duplicação da BR-040 no trecho em estudo adquirem relevância à medida que se revela, no estágio atual, a obsolescência das condições estruturais/funcionais de pavimento, dos dispositivos de sinalização e das projeções geométricas que carecem de adequações e reformulações mais atuais, por se mostrarem incompatíveis com o porte atual do tráfego e do potencial econômico. Assim, a rodovia, que já apresenta déficits operacionais crescentes, tende a ser um entrave ao crescimento e expansão na produção de *comodities*, caso não venha ser submetida às adequações necessárias. E, conseqüentemente, reproduzir reflexos negativos à economia nacional e onerar cada vez mais à sociedade em termos de custos operacionais, além de expor os usuários aos riscos inerentes às condições descritas.

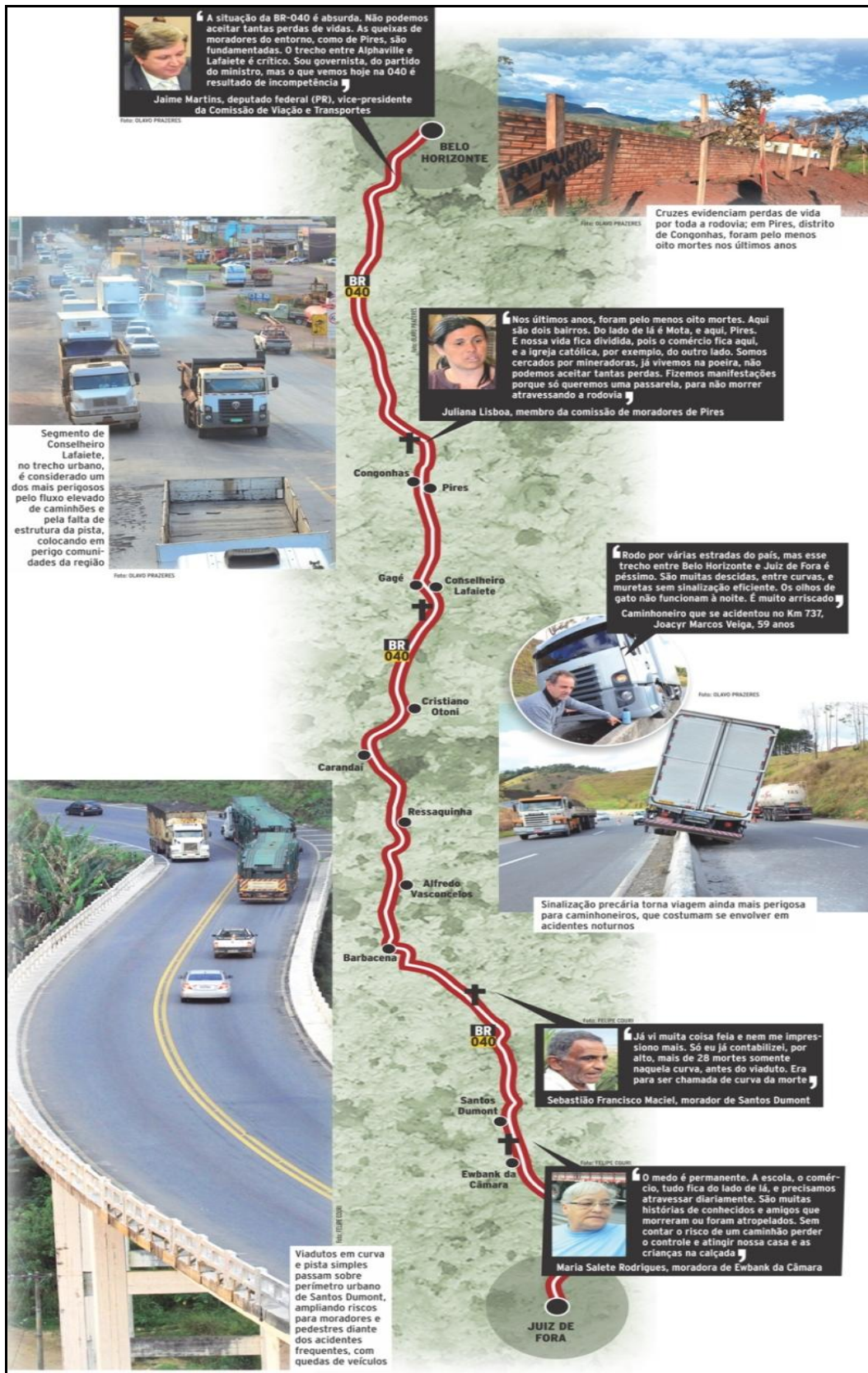
A BR-040, no trecho em estudo, requer providências e investimentos urgentes, pois não oferece segurança aos usuários e às populações das cidades que estão, ou as suas margens ou, e mais criticamente, àquelas que têm suas áreas urbanas seccionadas pela rodovia. Em Valparaíso/GO, Luziânia/GO, João Pinheiro/MG, Paracatu/MG, Conselheiro Lafaiete/MG, Congonhas/MG,

Ressaquinha/MG trafegam veículos pesados em maior volume e potência em ambientes estritamente urbanos.

Assim, a execução das obras de regularização/duplicação do trecho em estudo tem o foco em padrões internacionais de operação, com prioridade à incorporação de dispositivos provedores de melhorias funcionais e com destaque à segurança viária. A melhoria das condições na rodovia ainda inclui melhoria nas medidas necessárias ao ordenamento/disciplinamento do tráfego local (veículos e pedestres), com contribuições à redução drástica dos conflitos hoje existentes.

O trecho, entre Belo Horizonte/MG e Juiz de Fora/MG, é considerado pelos usuários o mais crítico da área de estudo. Marcas que identificam locais com maior frequência de acidentes graves, envolvendo perdas de vidas humanas, são percebidos pela presença de cruzes, capelas e flores, conforme a Figura 2.

Apesar de ser uma das principais rotas de escoamento da produção brasileira, a BR-040, no trecho em estudo, ainda apresenta características ímpares, por exemplo, longas distâncias com infraestrutura de apoio precária, importantes municípios com seus perímetros urbanos interceptados, o porte da infraestrutura instalada (pontes e sistemas de drenagens) e a diversidade e o porte do intenso tráfego de veículos de carga. Esse quadro identifica a relevância do empreendimento.



Fonte: <http://www.tribunademinas.com.br/cidade/br-040-vestigios-de-tragedias-se-estendem-pela-rodovia-1.1345942>

Figura 2 – A Críticidade da Ligação Belo Horizonte/MG-Juiz de Fora/MG

Por concessão, com prazo de 30 (trinta) anos, do Governo Federal, o trecho em estudo está em fase inicial de operação pela iniciativa privada, desde dezembro de 2013 (Consórcio Operador INVEPAR). Nos primeiros cinco anos, a duplicação deverá ocorrer em 557 quilômetros de via, de Luziânia/GO até Paraopeba/MG; do entroncamento com a BR-356 (trevo de Ouro Preto/MG) até Barbacena/MG e de Oliveira Fortes/MG até Juiz de Fora/MG¹.

O plano de investimento inclui a recuperação, (passivos ambientais, inclusive), manutenção e conservação da via. Também compreende a implantação de interseções, passarelas e vias marginais em travessias urbanas.

Assim, os benefícios são relevantes dadas às novas condições operacionais ao longo do trecho, reduzindo tempos de viagem, custos operacionais e elevando os níveis de segurança. Com isso, espera-se a minimização de ocorrências nocivas, como congestionamentos, colisões e abalroamentos laterais de veículos, com a redução do número de fatalidades.

2.3 Órgão Financiador/ Valor do empreendimento

De acordo com o exposto no sítio virtual da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, o Programa de Concessão de Rodovias Federais abrange 11.191,1 quilômetros de rodovias e define os critérios e procedimentos para a transferência da operação das estruturas ao setor privado. A sua execução é promovida pelo Ministério dos Transportes, com base na Lei nº 9.277/96 e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

A ANTT administra as concessões contratadas pelo Ministério dos Transportes, contexto, no qual insere-se a BR-040 DF/GO/MG, em toda a sua extensão, do km 0,0 (Brasília) até o km 1.178,7 (Rio de Janeiro).

A concessão do trecho em estudo, Brasília/DF, km 0,0 até Juiz de Fora/MG, km 781/MG, foi objeto de licitação e o seu leilão, lançado em 27/12/2013, foi vencido pela empresa INVEPAR – Investimentos e Participações em Infraestrutura, por meio de proposta em que apresentou, dentre os demais concorrentes, a melhor tarifa por praça de pedágio.

Pelo período de 30 anos, a concessionária irá administrar o trecho em estudo (941,2 km), com o aporte de recursos da ordem de R\$ 7,92 bilhões destinados às intervenções estruturais e de pavimento, obrigatoriamente concluídos nos próximos cinco anos. As fontes desses recursos estabelecidas em condições de financiamento especiais para o Programa de Concessão de Rodovias, na modalidade Project Finance, em que o próprio projeto é a garantia ao crédito concedido, são o BNDES, a Caixa Econômica Federal e o Banco do Brasil.

¹ Fonte: Ministério dos Transportes, Política de Transporte/PIL - Programas de Investimento em Logística. <http://www.transportes.gov.br/conteudo/98281>