

DUPLICAÇÃO BR-356: População cobra transparência sobre projeto de concessão de rodovias



Já o lote em que pode desapropriar moradores da Vila São Vicente em Passagem, segue em discussão.

A concessão de trechos das BR-356, MG-262 e MG-129, bem como a construção de um anel rodoviário no distrito de Cachoeira do Campo, pertencente ao município de Ouro Preto (Central), pautaram debate realizado pela Comissão de Participação Popular da Assembleia Legislativa de Minas Gerais (ALMG) na segunda-feira (17/02).

Os trechos em discussão atendem as regiões metropolitana de Belo Horizonte, Central e Zona da Mata, compreendendo os municípios de Nova Lima, Itabirito, Rio Acima, Ouro Preto, Mariana, Acaiaca, Barra Longa, Ponte Nova, Urucânia, Piedade de Ponte Nova e Rio Casca.

A audiência pública, a primeira do segundo biênio da 20ª legislatura da ALMG, foi requerida pelo deputado Leleco Pimentel (PT) após denúncias da população desses municípios sobre a ausência de informações a respeito do projeto. “Nós queremos saber se o projeto do governador Zema dialoga de fato com as comunidades”, afirmou o parlamentar.

Entre as maiores preocupações da população, estão as implicações das mudanças no tráfego local para a segurança dos moradores e para as atividades comerciais localizadas às margens das rodovias e que dependem do trânsito de carros e caminhões.

“Há um faturamento expressivo da receita local proveniente da rodovia”, explica Vicente Pedrosa Junior, da Rede de Empresários de Cachoeira do Campo. Ele contou que há 75 anos os primeiros comerciantes se instalaram no leito da Rodovia dos Inconfidentes, como é chamada a BR-356.

Hoje, segundo pesquisa apresentada pelo empresário, 54,5% das empresas instaladas no distrito de Cachoeira do Campo dependem exclusivamente do fluxo de veículos na rodovia, gerando mais de 300 empregos formais e representando 45% da receita gerada no distrito.

A construção do anel rodoviário, esclarece Vicente, possibilitaria ao turista ou transeunte não entrar em Cachoeira do Campo, atrapalhando o comércio local já consolidado. Ele defende que a alça a ser construída seja idealizada em pista simples, servindo apenas a caminhões e veículos mais pesados.

Transporte de minério na região agravaria acidentes

Outro ponto tratado na audiência foi a segurança rodoviária dos trechos contemplados pelo

projeto do Executivo, visto que a redução de acidentes é um dos maiores argumentos do Governo de Minas para a concessão, principalmente a partir da duplicação da BR-356.

Embora seja uma demanda antiga da população, participantes da audiência questionaram se a obra seria suficiente para resolver a questão dos acidentes. "O objeto de discussão aqui não é a necessidade ou urgência da duplicação, mas o modelo que está sendo apresentado", afirmou Luiz Carlos Teixeira, presidente da Federação das Associações de Moradores de Ouro Preto (Famop).

Ele acredita que a presença de mineradoras na região seria a grande responsável pelo alto número de acidentes nas estradas, citando ocorrências recentes em diversas comunidades de Ouro Preto, como Amarantina, Bocaina, Botafogo e Saramenha.

"Nós temos que discutir esse modelo minerário de escoamento da mineração. As mineradoras atravessam a malha urbana de Ouro Preto causando mortes."

Luiz Carlos Teixeira, presidente da Federação das Associações de Moradores de Ouro Preto (Famop)

Para Luiz Carlos, caso o projeto do Executivo não venha acompanhado de uma revisão do esquema de transporte de minérios, a tendência é agravar a insegurança nas estradas, com o aumento do fluxo de carretas.

A preocupação foi compartilhada por Ronald de Carvalho Guerra, vice-presidente do Instituto Guaicuy, que atua com comunidades atingidas pela mineração na região. Ele lembrou que parte do projeto de concessão esteja sendo financiado com recursos da repactuação do acordo de Mariana, apontando a contradição de que, ao final, as mineradoras também serão beneficiadas com a duplicação da BR-356.

Governo defende concessão

O projeto de concessão foi apresentado por Fernanda Alen Gonçalves da Silva, diretora da Companhia de Desenvolvimento de Minas Gerais (Codemge) e ex-subsecretária de Concessões e Parcerias da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade (Seinfra).

Ela explicou que Minas Gerais possui a maior malha rodoviária do País e, por isso, a que mais demanda recursos. Esclareceu ainda que modelos de concessão de rodovias têm sido recorrentemente adotados pelos governos federal e estadual, com resultados positivos.

De acordo com dados do programa, apresentados pela diretora do Codemge, experiências anteriores apontam que, nos primeiros cinco anos de concessão, há uma redução de 38% no índice de acidentes nas rodovias. Isso porque tais modelos viabilizam obras de adequação de capacidade das estradas e um dos maiores motivos de acidentes, segundo Fernanda, seria a colisão frontal de veículos em trechos não duplicados.

Em relação ao objeto da audiência, Fernanda explicou que o projeto contemplará 187,1 km das rodovias BR-356, MG-262 e MG-329. Serão 76,5 km de trechos duplicados, 61,5 km de faixas adicionais e 100% de trechos com acostamento.

Todas as curvas críticas serão corrigidas, com destaque para o trecho da Serra da Santa, em Itabirito, que ganhará também uma área de escape para caminhões. Todo o trecho duplicado terá ainda barreira para segregação das pistas e defensas metálicas nas laterais.

Entre os benefícios para os usuários, a representante do Executivo elencou serviço de

atendimento 24 horas por canal 0800 e aplicativo, atendimento médico de urgência, socorro mecânico e instalação de paradas de descanso.

Cobrança de pedágio seria necessária

O deputado Leleco Pimentel questionou a diretora do Governo de Minas sobre a previsão de cobrança de pedágio de moradores locais, principalmente aqueles que utilizam as rodovias diariamente dentro de sua rotina profissional ou escolar.

Fernanda justificou a necessidade do pedágio por se tratar de um projeto com custo de mais de R\$ 5 bilhões. Segundo a diretora, sem o recurso gerado pela cobrança, o projeto se tornaria inviável. Ela informou, contudo, que o valor a ser cobrado de pedágio (R\$ 5,59) é o menor entre as rodovias do Estado.

Órgãos federais ainda estudam projeto

Atualmente, a BR-356 está sob responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). O superintendente regional do órgão em Minas Gerais, Antônio Gabriel Oliveira dos Santos, informou na audiência que o projeto de concessão ainda está sob análise pelo Dnit.

“O que podemos dizer hoje é que temos um contrato de manutenção vigente da rodovia. Existe inclusive um projeto de adequação, com alargamento das faixas. Não é uma duplicação. A previsão de entrega desse projeto é para início do segundo semestre”, anunciou o superintendente.

Ele explicou também que a palavra final sobre a concessão só pode ser dada pelo Ministério dos Transportes, que também está em fase de estudos do projeto.

O deputado federal Padre João (PT-MG) relatou que participou de uma reunião com o ministro dos Transportes, Renan Filho. “Ele me disse que, se houver de fato um projeto de duplicação que for trazer segurança para a população, nós não vamos atrasar ou prejudicar a comunidade”, afirmou.

“Nessa reunião ficou claro que o que existe é só um desenho, sem nenhuma certeza ou garantia. É muita desinformação. Por isso a importância dessa audiência pública”, completou.

Foto: Divulgação /ALMG

<https://www.jornalpanfletus.com.br/cp3.masterix.inf.br/noticia/6399/duplicacao-br-356-populacao-cobra-transparencia-sobre-projeto-de-concessao-d-e-rodovias> em 30/06/2026 16:00