

RELATÓRIO FINAL DA COMISSÃO ESPECIAL DO ANEL RODOVIÁRIO

I - Introdução

Esta Comissão Especial foi criada conforme o disposto no art. 111, II, c/c o art. 233, XIV, do Regimento Interno, a partir de requerimento do Deputado Célio Moreira, aprovado na reunião ordinária do dia 26/8/2003 e publicado no dia 5/9/2003, para, num prazo de 60 dias, verificar a situação do Anel Rodoviário de Belo Horizonte.

Para compor a Comissão foram designados titulares os Deputados Célio Moreira, Gustavo Valadares, André Quintão, Miguel Martini e Fábio Avelar e suplentes, os Deputados Irani Barbosa, Alencar da Silveira Jr., Maria Tereza Lara, Doutor Viana e Lúcia Pacífico.

No dia 11/9/2003 foi realizada a primeira reunião, com a finalidade de eleger o Presidente e o Vice-Presidente, designar o relator e programar os trabalhos da Comissão. Na ocasião, foram eleitos Presidente o Deputado Fábio Avelar e Vice-Presidente o Deputado Gustavo Valadares. Como relator foi designado o Deputado Célio Moreira.

Estabeleceu-se, ainda, que a Comissão se reuniria, ordinariamente, às terças-feiras, às 15h30min, com o intuito de promover um amplo debate com representantes de entidades públicas e privadas envolvidas com a questão.

A Comissão, a partir de requerimento de Deputado Fábio Avelar aprovado pela unanimidade de seus membros, teve seu prazo adiado por mais 30 dias.

Em 23/9/2003, o Deputado Fábio Avelar submeteu uma proposta de cronograma de trabalho à avaliação dos membros da Comissão e solicitou a todos que apresentassem suas sugestões até a próxima reunião. O mesmo Deputado ainda apresentou três requerimentos: um, em que solicitava fosse realizada uma visita à região do Anel Rodoviário para verificar “in loco” a situação dessa rodovia e colher subsídios para os trabalhos; outro, em que solicitava fosse encaminhado ofício para os órgãos, as associações e as entidades que mencionou pedindo que fosse disponibilizado um representante para acompanhar os trabalhos da Comissão, em caráter permanente; e outro em que solicitava audiência pública para se discutir o tema “A recuperação, a adequação e a manutenção do Anel Rodoviário”.

Foram convidados para acompanhar os trabalhos da Comissão, de forma permanente, representantes dos seguintes órgãos e entidades: DNIT, CREA, DER-MG, PBH, Polícia Militar Rodoviária Estadual, 4ª Superintendência Regional da Polícia Rodoviária Federal, AMBEL, GRANBEL, BHTRANS, FIEMG, Ministério Público Estadual, Ministério Público Federal, Secretaria de Desenvolvimento Econômico, associações comunitárias e entidades de classes.

Em 30/9/2003, a Comissão se reuniu com o intuito de apreciar o cronograma de trabalho proposto pela Presidência da Comissão.

Aprovou-se, então, que a Comissão faria seis audiências públicas com os seguintes temas: a recuperação, a adequação e a manutenção do Anel Rodoviário; índice de acidentes, pontos críticos e redutores eletrônicos de velocidade; a ocupação irregular das faixas de domínio; a segurança e o policiamento do Anel Rodoviário; 5 questões ambientais que envolvem o Anel Rodoviário; Anel Viário de Contorno Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

II – Reuniões para discussão dos problemas

Em 7/10/2003, reuniu-se a Comissão para discussão do primeiro tema objeto de acordo no cronograma de trabalho, que é “a recuperação, a adequação e a manutenção do Anel Rodoviário”.

Agradecendo a presença dos convidados, o relator, Deputado Célio Moreira, discorreu brevemente sobre a situação gravíssima do Anel, uma vez que, ao longo dos anos, ele vem sofrendo obras paliativas que não resolvem os problemas acumulados.

Registrada a presença do Sr. Carlos Rogério Caldeira de Lima, Coordenador de Obras Delegadas do DNIT, representando o Sr. Anderson Aauto, Ministro dos Transportes, é a ele dada a palavra. O Sr. Carlos sintetizou o que seria a reunião:

o Anel é importante para a malha de transportes não só do município, mas também do País. O problema está ligado aos dois setores, pois é um ponto de estrangulamento tanto para o setor de transportes – já que converge o tráfego de várias rodovias federais importantes - quanto para a cidade, pois se transformou em verdadeira via urbana. Os investimentos foram sempre insuficientes. O Anel é

uma obra inconclusa até hoje, apesar de haver sido iniciada na década de 80. Foi implementada em parte, e alguns segmentos ficaram para trás.

Registrou-se a preocupação de todos os presentes com a previsão e a inclusão no Orçamento de 2004 e no PPAG de rubrica específica que possa contemplar obras no Anel. Se não houver tal rubrica, a situação continuará com investimentos parciais que apenas contemporizam a condição emergencial, não resolvendo os graves problemas estruturais do Anel Rodoviário.

Para a recuperação do Anel Rodoviário, em 2003 houve uma rubrica genérica denominada “Adequação de Rodovias Federais em Minas Gerais”, aprovada no Projeto de Lei nº 24, de setembro deste ano, para a qual ainda existe dotação não utilizada na ordem de R\$ 44.000.000,00; trata-se, porém, de uma emenda genérica - é bom frisar -, não específica. É necessária uma emenda específica para o Anel. Sem recursos suficientes só haverá pequenas intervenções, sem obras estruturais.

Após depoimento de vários convidados, ficou claro o estado lastimável do Anel. O recapeamento deveria ser feito pelo menos de cinco em cinco anos. A recuperação e a adequação demandariam recursos de aproximadamente R\$ 150.000.000,00, que deveriam constar no PPAG 2004-2007.

Os projetos de engenharia necessários para o Anel Rodoviário estão paralisados, segundo o DNIT, por falta de recursos.

O Sr. Elzo Jorge Nassarala, representante da Enecon - empresa de consultoria responsável pelo projeto de restauração do Anel desde a Av. Amazonas até o final no Bairro Alvorada - confirmou o número de 85 mil veículos por dia entre a Av. Amazonas e a saída para Brasília.

A limitação de carga definida em lei não é respeitada, até porque não há fiscalização. A estimativa é que 20% dos veículos que trafegam no Anel Rodoviário têm excesso de carga. Há ainda a necessidade de alargamento de todas as obras de arte para evitar engarrafamentos ou gargalos, além de construir travessias para pedestres.

Uma solução aventada, sugerida pela ABCP - Associação Brasileira de Cimento Portland - seria a aplicação de concreto no Anel Rodoviário, em vez de asfalto, solução essa mais moderna e utilizada em várias vias urbanas e estradas, tanto no País como no exterior.

As duas alternativas de pavimentação - asfalto (pavimento flexível) e concreto (pavimento rígido) - foram analisadas pela ABCP. Chegou-se à conclusão de que o pavimento de concreto tem um custo de implantação 4% mais caro em relação ao pavimento de asfalto. O pavimento de concreto é dimensionado prevendo o excesso de carga, o que reduz os custos de manutenção e proporciona uma economia total durante a vida útil projetada de 20 anos para o Anel da ordem de R\$4.000.000,00.

O Sr. Marcos Vilela Sant'Ana, ex-Vice-Prefeito Municipal de Belo Horizonte e empresário conceituado na área de engenharia e construção pesada, bem definiu o Anel Rodoviário: “não é urbano e não tem pai nem mãe”. Uma parte da responsabilidade pelo estado atual da situação do Anel é atribuída à Prefeitura, e isso é correto, porque é uma avenida urbana que corta e divide segmentos da cidade, prejudicando boa parte da população. Outra parte da responsabilidade é do Estado, por ser um eixo que liga os principais corredores de transportes estaduais. A União também tem sua parcela de responsabilidade porque o Anel faz parte da malha rodoviária nacional. Todos têm responsabilidade mas, até hoje, ninguém conseguiu resolver o problema. E a tendência é piorar.

Parabenizando a Assembléia Legislativa por mais essa iniciativa, o Engº Marco Túlio de Melo, Presidente do CREA-MG, traçou comentários gerais sobre a Região Metropolitana de Belo Horizonte, que precisa começar a pensar em um instrumento de planejamento global. Em se tratando do Anel Rodoviário, poderia também haver o debate sobre trens que passam pela região metropolitana, com graves problemas. Então, o planejamento tem que ser global.

O Sr. Radamés Teixeira, urbanista que ajudou a planejar a Região Metropolitana, concordou com tudo o que foi dito a respeito do Anel. Fez uma pequena referência histórica sobre o Anel Rodoviário, uma vez que, à época de sua construção, ocupava a Chefia do Plano Diretor, e conceituou a situação atual da logística de transportes existente em relação às condições do País.

O Anel passa por 26 bairros. Em 2002/2003, 4.114 veículos foram fiscalizados e 944 autuados. Até setembro deste ano, foram feitas 9.909 fiscalizações e 2.303 autuações. Os gráficos

apresentados mostram redução de vítimas fatais: foram 32 em 1999, 27 em 2000 e 27 em 2001. Em 21 de abril, a Polícia Militar assumiu o policiamento do Anel e pôde-se constatar que, onde existem radares eletrônicos, houve redução acentuada de acidentes.

VISITA AO ANEL RODOVIÁRIO

Em 13/10 toda a Comissão do Anel e mais convidados, incluindo a imprensa, fizeram uma visita ao Anel para ver “in loco” a situação em que se encontra aquela via. Pôde-se constatar o estado, em alguns lugares precário, e puderam ser feitas algumas observações.

1) Perto do Bairro Olhos D'Água, algumas encostas (taludes) apresentam desmoronamento e, com a chegada do período chuvoso, a tendência é a de agravamento do problema. Será necessária alguma contenção de pequena monta.

2) A segurança no Anel Rodoviário, tanto para pedestres como para usuários de veículos, encontra-se em situação crítica:

a) carência de passarelas em pontos de travessia de pedestres, e paradas de ônibus irregulares ou mal posicionadas;

b) acessos à via principal e às vias marginais em locais impróprios ou irregulares;

c) deterioração da sinalização horizontal e vertical e insuficiência destas em alguns locais;

d) ocupação irregular da faixa de domínio e alças internas das interseções;

e) estreitamento da largura de pistas em viadutos;

f) ausência de barreira “New Jersey” em alguns locais.

3) O pavimento não apresenta buracos graças à operação tapa-buraco emergencial executada no começo do ano. Está porém bastante deteriorado, com trincas generalizadas em grande parte do trecho. O período chuvoso deverá agravar a situação e abrir buracos.

4) A drenagem superficial encontra-se, em sua maioria, com problemas de assoreamento, entupimento e, em alguns lugares, destruída.

5) A drenagem de grota apresenta bueiros assoreados.

6) O sistema de vias marginais não é contínuo, comprometendo, assim, o disciplinamento do tráfego.

7) Não existe proteção física à rede dos dutos de gás que está próxima às invasões na faixa de domínio do Anel (Bairro São Francisco).

8) A segurança pública é deficiente, como atesta a própria polícia, apesar de seus esforços.

Reunião de 21/10/2003

Nesta data houve audiência pública para debater a ocupação irregular das faixas de domínio do Anel Rodoviário. Estavam presentes para acompanhar os trabalhos de forma permanente os Srs. Antônio W. de Oliveira Passos, responsável pela área de segurança e meio ambiente da GASMIG; Davi Araújo Bichara Simão, da COPASA-MG; Geraldo Ferreira da Silva, Coordenador do Centro de Apoio Operacional às Promotorias de Justiça do Patrimônio Público, a Irmã Laura e o Sr. Antônio Gonçalves da Silva, representantes da Obra Social Madre Gertrudes.

Dando início à audiência, foi dada a palavra ao dr. Paulo Takahashi, Secretário Municipal de Estrutura Urbana, que, discorrendo sobre as responsabilidades e a jurisdição do DNIT (antigo DNER), fez uma exposição sobre um levantamento feito em julho de 2000. À época, haveria aproximadamente 20 aglomerados de vilas e ocupações, com um total de 1.353 famílias na faixa de domínio do Anel Rodoviário. O objetivo desse levantamento foi apurar os riscos dessa ocupação na área de jurisdição do DNIT, uma vez que a Prefeitura faz um levantamento preventivo. Esse levantamento abordou três aspectos: escorregamento - risco alto ou baixo -, inundação e desabamento. Ressaltou que o processo de ocupação é dinâmico, sujeito a alteração em curto espaço de tempo. Mostrando fotografias obtidas na véspera dessa reunião, constatou início de invasão na entrada do Bairro Olhos d'Água, na Vila Bernadete, na região da torre da CEMIG, sendo todas essas áreas afetas ao DNIT. Mostrou, ainda, lixo por todos os lados e várias outras invasões. Há invasão até em encabeçamento de viaduto, o que é

extremamente perigoso, uma vez que são feitos buracos por baixo, causando dificuldades até para operações tapa-buraco. Essa situação é a mesma por todo o Anel.

O Promotor Geraldo Ferreira da Silva creditou sua presença ao inquérito civil que instaurou para verificação da omissão do Estado no tocante à manutenção e recuperação das rodovias estaduais e federais sob convênio com o Estado. Essa matéria tem ficado na mídia em razão das péssimas condições de tráfego nas rodovias. A questão do Anel Rodoviário é objeto de acompanhamento constante da imprensa e da sociedade e está intimamente ligada à manutenção e recuperação das rodovias. Concluiu constatando que o Anel, não sendo responsabilidade do município ou do Estado, e sim da União, foge à atribuição do Ministério Público Estadual, assim como qualquer medida para responsabilização de autoridade municipal ou estadual quanto à omissão na manutenção do Anel. Sugeriu fazer chegar ao Ministério Público Federal todas as decisões tomadas nesta Comissão.

A URBEL, na pessoa do sr. Claudius Vinícius Leite Pereira, ressaltou a ocupação por pessoas nas saias de aterro. Como essas não são terreno natural, a situação agrava-se, pois as possibilidades de escorregamento são muito maiores que na encosta natural.

No Anel Rodoviário, a URBEL faz as vistorias e remove as famílias para um abrigo temporário, porém não faz reassentamento, bem como não faz reassentamento de famílias que se encontram debaixo das linhas de transmissão, por se tratar de faixa de domínio da CEMIG. O Município de Belo Horizonte não tem como fazer frente a esses reassentamentos visto que um reassentamento mais simples, que é o PROAS, gira em torno de R\$12.500,00. O município sozinho é incapaz, tanto do ponto de vista legal quanto do econômico, de promover reassentamentos de pessoas estabelecidas em áreas de outras jurisdições.

Outro problema, e talvez de maior gravidade, levantado pelo Sr. Antônio Welerson, representante da GASMIG, é a invasão de áreas onde se encontram os dutos de distribuição de gás. A GASMIG não tem como coibir, por se tratar de jurisdição do DNIT. O gasoduto encontra-se a uma profundidade de 1 metro, sendo que a área próxima ao Viaduto São Francisco é a mais invadida. A GASMIG procura proteger os dutos por meio de sinalização. Não existem, porém, edificações acima do gasoduto, mas existe o receio de que alguém faça alguma perfuração irregular sem comunicar à GASMIG.

Convidada a se pronunciar, a Irmã Laura, representante da Obra Social Madre Gertrudes, estabelecida às margens do Anel, solicitou a união de todos para resolução dos problemas existentes. A situação é tão grave que mães que moram do outro lado do Anel e têm que levar seus filhos à escola são obrigadas a pagar para utilizar a passarela de acesso. Seria um pedágio cobrado por marginais. Complementando as palavras da Irmã Laura, o Sr. Antônio Gonçalves Silva trouxe documentos e fotos para serem anexados à pasta das audiências.

O Secretário de Obras da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, Sr. Murilo Valadares, deixou claro que a polêmica de quem é dono do quê, além de nada resolver, só prejudicará o povo. Está claro para ele que a jurisdição do Anel é do DNIT. Não serão investidos no Anel recursos da Prefeitura de Belo Horizonte, a não ser aqueles aprovados no orçamento participativo, como, por exemplo, a construção de três passarelas. Os recursos necessários para remoção de 1.300 famílias são da ordem de R\$20.000.000,00. Entende que, no futuro, o Anel terá sua manutenção feita pela Prefeitura, mas esta só aceita a incumbência, por intermédio de convênios, se o Anel estiver pronto. Sua sugestão é a mesma da Irmã Laura - reunir os três órgãos - municipal, estadual e federal - e caminhar para a realização de convênios.

O Major PM Antônio Carvalho ressaltou que, desde que a Polícia Militar assumiu o policiamento do Anel, se passaram a executar atividades de policiamento ostensivo. Ele demonstrou grande preocupação com relação às ocupações irregulares. Com o policiamento ostensivo, conseguiu preservar muitos locais. Fez uma importante observação: as ocupações começaram a se verticalizar. Notou, também, que a maioria das pessoas ocupantes da faixa de domínio não pertence à comunidade mineira. São migrantes.

O Sr. José Élcio Santos Montese, do DER-MG, deixando claro que esse órgão não tem nenhuma função específica no Anel, não poderia deixar de prestar a colaboração necessária, através de instrumentos formais - os convênios. Informou que o DNIT possui um relatório fotográfico aéreo que mostra a velocidade com que ocorreram as invasões de 1980 até 1999. Na ocasião, discutiu-se o problema do remanejamento de recursos públicos para a construção de moradias, mas não houve seqüência.

O Sr. Tárccio Primo Belém Barbosa - do CREA-MG - propôs seguir o conselho do Sr. Murilo Valadares: unir o Estado, a Prefeitura e o Governo Federal e conseguir recursos no orçamento de 2004 para aplicação no Anel Rodoviário. Nada adianta a discussão se a culpa é do DNIT. Em seu entender, o Anel é da jurisdição do DNIT, pois a área foi desapropriada pelo DNER. Deu razão ao Sr. Murilo Valadares quando este disse que a Prefeitura não pode assumir o Anel com os ônus inerentes à sua recuperação.

O Sr. Natanael Vitor de Alcântara discordou, em parte, das palavras do Sr. Murilo Valadares, quando este isentou a Prefeitura de responsabilidade pela situação atual do Anel, uma vez que, em 1995 e 1996, foi assinado um convênio entre a Prefeitura e o DNER para aplicação no Anel. Em 1998, foram entregues à Prefeitura, na pessoa da Sra. Ana Maria Ismael Rocha, documentos a respeito de invasões do Anel. A Prefeitura, erroneamente, passou esses documentos para a Regional Leste, que não tem nada a ver com o Anel, que fica na região Oeste. Até hoje não houve retorno. Como representante das comunidades vizinhas ao Anel, disse estar convencido de que as responsabilidades pelo estado do Anel são realmente do DNIT. Dizendo-se frustrado por ouvir dizer da falta de recursos e de rubrica específica para recursos no orçamento federal para o Anel, quis saber o que poderia dizer às comunidades, concluindo, ele próprio, que nada há que dizer.

O Sr. Antônio Alves da Silva, comentando a respeito de um convênio assinado para melhoria do Anel, em 1995, pela Prefeitura, pelo DNER, pelo DER-MG e pela CEMIG, afirmou que apenas esta última cumpriu o que lhe competia, ou seja, a iluminação do Anel Rodoviário.

Reunião de 28/10/2003

Para tratar especificamente de segurança pública, foi dada a palavra ao Major Antônio Carvalho, que iniciou sua explanação deixando claro que foi a partir de abril de 2002 que a PM, mediante convênio com a Polícia Rodoviária Federal, passou a assumir todas as funções concernentes ao policiamento ostensivo naquele segmento de 26,5km de rodovia. A partir de 21/4/2002 até o fim do ano, foram 12 crimes violentos: roubo à mão armada, assalto a veículos, a coletivos, a caminhão de carga, a transeuntes e a residências. Neste ano, até esta data, houve 14 ocorrências. A partir dessas incidências, foram detectados os pontos críticos, e, em nove desses crimes, a prisão dos autores foi imediata. Pelo espaço de tempo decorrido desde 21/4/2002 até esta data, e em virtude da violência que

campeia atualmente nas cidades, foi o Major questionado pelo Presidente da Comissão se não seria um número relativamente pequeno. O Major Antônio de Carvalho Pereira respondeu que, através do geoprocessamento, se iniciou um trabalho para verificação desse fato, isso porque o Anel Rodoviário é atípico, não sendo possível compará-lo com nenhum outro segmento. Pelas suas características, a comparação será feita ano a ano. Daí, com os dados coletados, será possível saber se o trabalho desenvolvido está surtindo efeito. Todos os presentes corroboram a opinião do Presidente da Comissão, achando o número relativamente pequeno, supondo que nele não estão incluídos os delitos denunciados às Delegacias, o que deve ser apurado.

O Sr. Antônio Alves da Silva, representante do 8º CONSEP, disse que talvez a principal causa da violência no Anel Rodoviário seja uma questão social de falta de estrutura no Anel e de equipamentos das polícias, além de outros fatores.

O Sr. Natanael Vitor de Alcântara disse que aproximadamente 129 mil pessoas vivem em torno do Anel Rodoviário. Reclamou maior investimento para equipar tecnologicamente as polícias e torná-las mais eficientes.

O Major Antônio de Carvalho Pereira, pedindo a palavra, esclareceu que, em alguns pontos críticos, haverá câmeras de vídeo. Os estudos já estão concluídos e à espera de recursos.

Reunião de 4/11/2003

Abrindo a reunião, o Presidente fez um breve relato das reuniões anteriores e, dizendo que a reunião dessa data trataria de questões ambientais, conforme o cronograma, passou a palavra ao Major Antônio Carvalho. O major apresentou algumas transparências mostrando o perigo que representam as cargas de agentes biológicos, radiológicos ou químicos com propriedades para provocar algum tipo de dano às pessoas, bens ou meio ambiente. São essas cargas que necessitam de cuidados especiais, porém só existe perigo quando estão mal acondicionadas ou com arrumação física deficiente ou ainda quando o volume venha a oferecer riscos de queda ou tombamento. Citou como exemplo o acondicionamento de bobinas de aço. Há ainda uma integração entre a Polícia Militar e a Prefeitura de Belo Horizonte, voltada à preservação ambiental na busca de coleta de resíduos jogados ao longo do Anel Rodoviário.

O Sr. Benerval Alves Laranjeira Filho, representante do Presidente da FEAM, lembrou que este assunto tem sido abordado na FEAM e no sistema COPAM. Em julho de 2002, foi encaminhado ofício ao DNIT solicitando que, no prazo de 90 dias, providências fossem tomadas quanto ao licenciamento ambiental em caráter corretivo. Essa solicitação não foi atendida, sendo lavrado auto de infração contra o DNIT, julgado em fevereiro de 2003, e aplicada multa àquele órgão. Para evitar acidentes com cargas perigosas, são necessárias licenças às transportadoras pelos órgãos ambientais, e a fiscalização é rigorosa. O risco de acidentes, porém sempre existe. Nesse caso, multas são aplicadas, e o socorro é o mais imediato possível.

Reunião de 11/11/2003

Destinada a discutir o Anel Viário de Contorno Norte de Belo Horizonte, a reunião foi aberta pelo Presidente, que agradeceu às pessoas presentes, informando que esta seria a última audiência pública. Após um breve resumo das outras audiências, foi dada a palavra ao Dr. Lúcio, da CONTÉCNICA, empresa contratada para projetar o Anel. Abordando a dificuldade de se falar sobre uma coisa não materializada, distribuiu um relatório sobre o assunto. O processo iniciou-se em 2001 e foi desenvolvido a partir de um projeto básico de engenharia e estudo de viabilidade técnica, econômica e financeira. A empresa foi contratada pelo DNIT para desenvolver o projeto, que é integrante do programa de modernização da BR-381, e abrange a duplicação da rodovia Belo Horizonte - São Paulo. A visualização do Anel Viário de Contorno Norte é uma transposição da BR-381, pela Região Metropolitana de Belo Horizonte. A sua principal finalidade é tirar o tráfego que vem da região de São Paulo e do Triângulo Mineiro com destino às regiões de Governador Valadares e Vitória. Destacando a definição do aeroporto de Confins como área industrial, este estaria dentro desse eixo e o ponto que intercepta a rodovia MG-10. O projeto foi desenvolvido e apresentado de forma global, mostrando como é a saída do Anel da BR-381 e a interseção da KRUPP até a chegada a Ravena. O traçado do Anel desenvolve-se nos Municípios de Betim, Contagem, Ribeirão das Neves, Pedro Leopoldo, Vespasiano, Santa Luzia e Sabará. O custo atual dessa obra, já com as desapropriações necessárias, gira em torno de R\$450.000.000,00.

Após essa explanação, o professor Radamés Teixeira interveio citando um fato histórico ligado a sua vida. Quando Juscelino providenciou a implantação do atual Anel, ele, como Chefe do

Serviço de Plano Diretor da Prefeitura, já urbanista, se surpreendeu pois, quando passava perto do local do Mineirão, para enxergar Belo Horizonte precisava de um binóculo. Com isto quis dizer que uma grande via é indutora de fixação humana, é criadora de áreas urbanas. A diretriz do novo Anel, embora em grande parte em área rural, está muito próxima da periferia.

III - CONCLUSÕES

Toda análise que se faça de um empreendimento como o da reconstrução do atual Anel, que já se tornou uma via urbana, e da construção de um novo anel em torno da Região Metropolitana de Belo Horizonte não pode deixar de considerar sua magnitude e o que representa, não só para as pessoas que vivem às suas margens, como para toda a sociedade e, principalmente, o que representa para as economias municipal, estadual e federal. Trata-se de desenvolvimento regional reconhecido por todos que o utilizam e todos aqueles que, de uma forma ou de outra, participaram desta Comissão.

As soluções aqui sugeridas têm o objetivo de dotar a rodovia de condições capazes de atender ao tráfego adequadamente, com segurança operacional, respeito ao meio ambiente e à sociedade.

1 - Adequação e melhoramentos:

1 - adequar a seção transversal da plataforma de modo uniforme, para aproveitar a largura máxima prevalecente de 12m em cada pista;

- adequar as obras de arte especiais que deverão ser alargadas e reforçadas;

- melhorar as interseções e realizar as que não foram implantadas em obediência ao projeto original e que estiverem em desacordo com as normas;

- completar a implantação e a pavimentação das vias marginais;

- coibir a abertura ilegal de interligações com o Anel.

2 - Restauração:

- restaurar a estrutura do pavimento estudando cuidadosamente as vantagens e desvantagens de pavimentos flexível ou rígido (asfalto ou concreto);

- recuperar a drenagem superficial, muito modificada pela eliminação do canteiro central;
- recuperar os pontos críticos da drenagem de talvegues;
- restaurar as sinalizações horizontal e vertical.

3 - Segurança:

- intensificar providências para coibir a presença de pedestres e ciclistas nas pistas;
- intensificar o policiamento, o controle e a fiscalização da faixa de domínio do Anel;
- proporcionar ligações diretas entre as áreas urbanizadas, separadas pela rodovia, tanto para veículos como para pedestres;
- remover e assentar as populações invasoras da faixa de domínio de propriedade do DNIT;
- solicitar ao Ministro dos Transportes verba para a instalação de câmeras de monitoramento, da rubrica no orçamento denominada de “Adequação de Rodovias Federais em Minas Gerais.”

IV - RECOMENDAÇÕES

- solicitar à Prefeitura Municipal de Belo Horizonte recursos, por meio de convênios com o DNIT para obras emergenciais no Anel;
- solicitar à Prefeitura, ao Governo Estadual e ao Governo Federal recursos para a complementação da ligação e revitalização da Rodovia MG-T-262 - Avenida Borba Gato (MG-05), com um total de 1.987m de extensão;
- solicitar à bancada federal eleita pelo Estado de Minas Gerais para trabalhar uma rubrica no orçamento federal de 2004 e no Plano Plurianual 2004-2007 que atenda especificamente e com prioridade as intervenções no atual Anel Rodoviário e também para a implantação do novo anel ao norte da Região Metropolitana;

- solicitar um entendimento entre a Prefeitura, o Governo Estadual e o Governo Federal para que, através de convênios, e após a restauração completa do Anel, seja este transferido à Prefeitura de Belo Horizonte para a sua manutenção, com a contrapartida de recursos necessários oriundos da União;

- enviar uma cópia deste relatório ao Ministro dos Transportes, ao Ministro das Cidades, ao Governador de Minas Gerais, ao Secretário de Transportes e Obras Públicas, ao Prefeito Municipal de Belo Horizonte, aos Prefeitos Municipais de Santa Luzia, Contagem, Betim, Vespasiano, Sabará e Ribeirão das Neves. Enviar também cópias ao Ministério Público Estadual e ao Ministério Público Federal, à GRAMBEL, à AMBEL e à Associação Mineira dos Municípios.

Sala das Comissões, 2 de dezembro de 2003.

Fábio Avelar, Presidente - Célio Moreira, relator - Gustavo Valadares - André Quintão.

- Publique-se para os fins do parágrafo único do art. 114 do Regimento Interno.