



ADMINISTRAÇÃO
PÚBLICA

NOTA TÉCNICA
Nº 1/2025

Concessão do Lote Rodoviário Vetor Norte



Bruno Dias Lana; Ramon Thiago da Silva

1.
N



DIRETORIA GERAL

Christian Aquino Cota

DIRETORIA DO PROCESSO LEGISLATIVO

Frederico Stefano de Oliveira Arrieiro

DIVISÃO DE CONSULTORIA LEGISLATIVA

Marcelo Mendicino

**SEÇÃO DE CONSULTORIA EM ADMINISTRAÇÃO E
FINANÇAS PÚBLICAS**

Evana Rezende Batista

CAPA

Larissa Metzker

Gustavo Ziviani

Yasmin Schiess

Seção de Criação Visual

Superintendência de Comunicação Institucional

PESQUISA DE LEGISLAÇÃO

Divisão de Instrução e Pesquisa

AUTORIA

Bruno Dias Lana

Consultor Legislativo de Política Urbana

Ramon Thiago da Silva

Consultor Legislativo de Administração Pública,

Orçamento e Finanças

CONTATO: divcol@cmbh.mg.gov.br

URL: www.cmbh.mg.gov.br/A-Camara/publicacoes

Conforme a Deliberação da Mesa Diretora nº 1, de 2025, compete à Divisão de Consultoria Legislativa, entre outras atividades, elaborar textos técnicos, artigos, relatórios e outras peças informativas, bem como prestar assessoramento técnico às comissões, à Mesa Diretora e aos vereadores. Todos os Estudos e Notas Técnicas são produzidos em atendimento a solicitação de vereadora, de vereador, de comissão ou da Mesa Diretora.

O conteúdo deste trabalho é de responsabilidade dos autores e não representa posicionamento oficial da Câmara Municipal de Belo Horizonte ou da sua Divisão de Consultoria Legislativa.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados contidos, desde que citada a fonte. Reproduções para fins comerciais são proibidas.

Como citar este texto:

LANA, Bruno Dias; DA SILVA, Ramon Thiago.

Nota Técnica nº 1/2025: Concessão do Lote Rodoviário Vetor Norte. Belo Horizonte: Divisão de Consultoria Legislativa/Câmara Municipal de Belo Horizonte, março 2025. Disponível em: www.cmbh.mg.gov.br/A-Camara/publicacoes.

Acesso em: DD mmm. AAAA.



ADMINISTRAÇÃO
PÚBLICA

NOTA TÉCNICA
Nº 1/2025

Concessão do Lote Rodoviário Vetor Norte

Bruno Dias Lana; Ramon Thiago da Silva

1
N

1. Dados da Audiência Pública

Requerimento de Comissão nº 132/2025

Finalidade da audiência pública: avaliar os impactos do pedágio na mobilidade urbana, no acesso ao Aeroporto Internacional da região metropolitana de Belo Horizonte, nos custos para trabalhadores e empresas, bem como propor alternativas viáveis para minimizar os efeitos negativos dessa medida.

Comissão: Mobilidade Urbana, Indústria, Comércio e Serviços

Autoria do requerimento: Vereador Wanderley Porto.

Data, horário e local: 20/3/2025, às 13h30, no Plenário Helvécio Arantes.

2. Contextualização

O Governo do Estado de Minas Gerais lançou, no dia 13 de novembro de 2024, o aviso de consulta pública para concessão do Lote Rodoviário Vetor Norte, com a publicação do edital de licitação Concorrência Internacional nº 001/2025 em 15 de fevereiro de 2025. Conforme o referido edital, a sessão pública para abertura das propostas econômicas será realizada em 13 de junho de 2025.

O prazo da concessão será de 30 anos, com previsão de investimentos totais que ultrapassam R\$4 bilhões, sendo R\$2,95 bilhões de investimento em obras e R\$1,34 bilhões em serviços operacionais realizados nesse período.

O Lote Rodoviário do Vetor Norte abrange 123,4 km de rodovias que passam por treze municípios da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) e pelo Colar Metropolitano da RMBH, sendo estes: Belo Horizonte, Lagoa Santa, Prudente de Moraes, Capim Branco, Matozinhos, Pedro Leopoldo, Confins, São José da Lapa, Santana do Riacho, Jaboticatubas, Vespasiano, Santa Luzia e Sete Lagoas.

Esses treze municípios abrangem aproximadamente 3,2 milhões de habitantes e possuem um PIB superior a 13 bilhões de reais, representando cerca de 15% do Produto Interno Bruto de Minas Gerais.

A figura 01 a seguir identifica os trechos do Lote Rodoviário do Vetor Norte, com destaque para as rodovias:

- MG-010: Belo Horizonte - Vespasiano - Lagoa Santa - Jaboticatubas;
- MG-424: Vespasiano - São José da Lapa - Confins - Pedro Leopoldo - Matozinhos - Prudente de Moraes - Sete Lagoas;
- LMG-800: Lagoa Santa - Confins - Pedro Leopoldo.

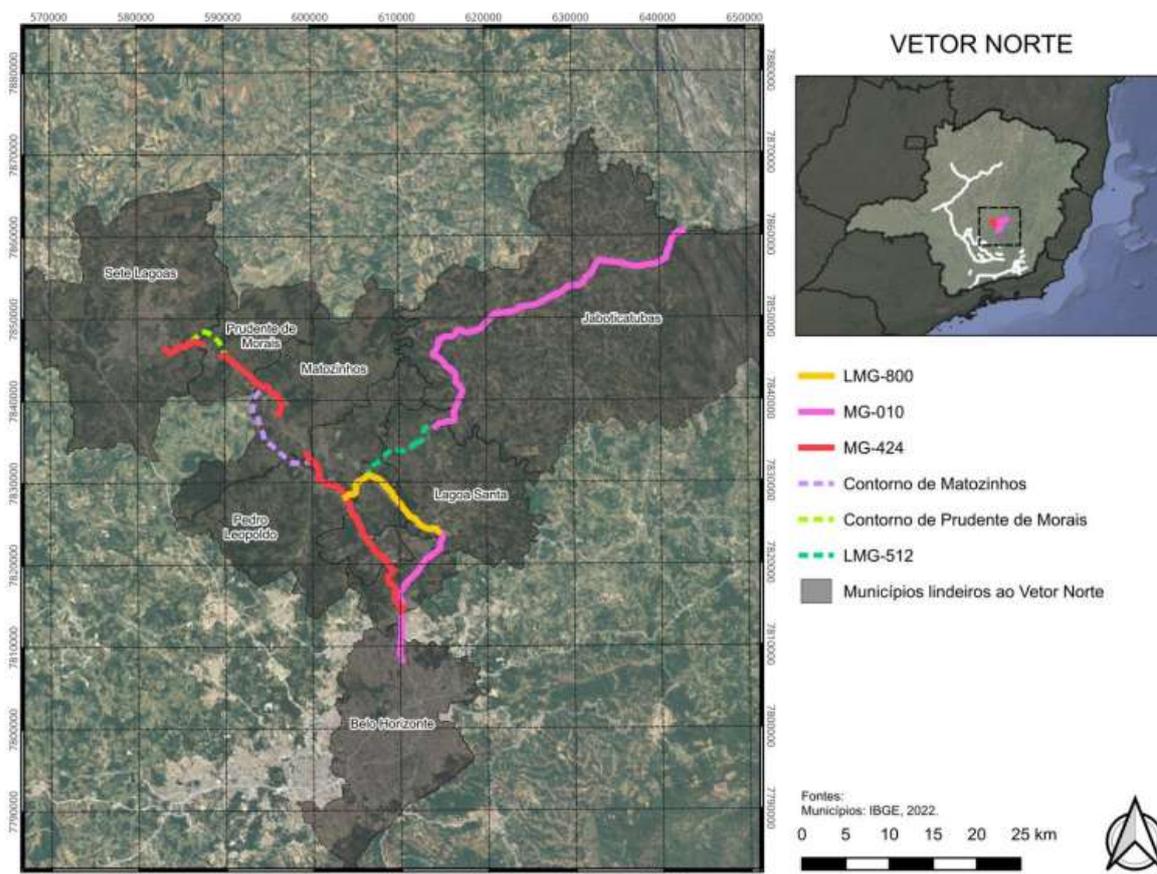


Fig. 01: Lote Rodoviário do Vetor Norte. Fonte: Consórcio

2. Considerações Técnicas

2.1 Da Região Metropolitana

Conforme mencionado anteriormente, todos os municípios afetados englobam a RMBH e o Colar Metropolitano da RMBH. Conforme o § 3º do art. 25 da Constituição Federal, “os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum”.

Neste sentido, a Constituição do Estado de Minas Gerais estabelece, no art. 46, que:

Art. 46 – Haverá em cada região metropolitana:

I – uma Assembleia Metropolitana;

II – um Conselho Deliberativo de Desenvolvimento Metropolitano;

III – uma Agência de Desenvolvimento, com caráter técnico e executivo;

IV – um Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado;

V – um Fundo de Desenvolvimento Metropolitano.

§ 1º – A Assembleia Metropolitana constitui o órgão colegiado de decisão superior e de representação do Estado e dos municípios na região metropolitana, competindo-lhe:

I – definir as macrodiretrizes do planejamento global da região metropolitana;

II – vetar, por deliberação de pelo menos dois terços de seus membros, resolução emitida pelo Conselho Deliberativo de Desenvolvimento Metropolitano.

§ 2º – Fica assegurada, para fins de deliberação, representação paritária entre o Estado e os municípios da região metropolitana na Assembleia Metropolitana, nos termos de lei complementar.

§ 3º – O Conselho Deliberativo de Desenvolvimento Metropolitano é o órgão colegiado da região metropolitana ao qual compete:

I – deliberar sobre o planejamento e a execução das funções públicas de interesse comum;

II – elaborar a programação normativa da implantação e da execução das funções públicas de interesse comum;

III – provocar a elaboração e aprovar o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da região metropolitana;

IV – aprovar as regras de compatibilização entre o planejamento da região metropolitana e as políticas setoriais adotadas pelo poder público para a região;

V – deliberar sobre a gestão do Fundo de Desenvolvimento Metropolitano.

§ 4º – Fica assegurada a participação de representantes do Estado, dos Municípios da região metropolitana e da sociedade civil organizada no Conselho Deliberativo de Desenvolvimento Metropolitano.

Desta forma, a Lei Complementar Estadual nº 89, de 2006, regulamenta a RMBH e assegura a participação da Assembleia Metropolitana no planejamento, organização e execução das funções públicas de interesse comum e que a gestão da RMBH compete, dentre outros, à Assembleia Metropolitana.

2.2 Da Administração Pública e da concessão de serviços

A Lei Federal nº 8.987, de 1995, regulamenta o art. 175 da Constituição Federal e estabelece as normas gerais para a concessão de serviços públicos no Brasil, regulamentando a transferência da execução de um serviço público para a iniciativa privada. A concessão é caracterizada pelo contrato firmado entre o poder público e a empresa privada, onde a concessionária assume a responsabilidade pela operação e manutenção de determinado serviço, como rodovias, transportes, energia, entre outros. Durante o contrato, a empresa concessionária pode cobrar tarifas ou taxas dos usuários pelo serviço prestado, sendo que o valor e as condições são definidos no edital e no contrato de concessão, com o objetivo de garantir a qualidade do serviço e o cumprimento das obrigações.

O contrato de concessão é regido por princípios como a licitação pública, a competitividade e a transparência. A lei também prevê a fiscalização e o controle do poder público sobre as atividades da concessionária, garantindo que o serviço seja prestado de forma eficiente, contínua e regular. Em caso de descumprimento das

obrigações contratuais, a Lei Federal nº 8.987/1995 estabelece sanções, podendo até mesmo ocorrer a caducidade do contrato. A legislação também define as formas de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, quando situações imprevistas impactam a viabilidade do serviço, assegurando a continuidade e a sustentabilidade da concessão.

Não obstante, é importante destacar que o art. 25 da Constituição Federal garante a autonomia dos Estados para se organizar e administrar seus próprios bens e serviços, o que inclui a concessão das rodovias estaduais à iniciativa privada.

Por fim, cabe destaque o Projeto de Lei (PL) 2.967/24, em tramitação na Assembleia Legislativa de Minas Gerais, que cria a Agência Reguladora de Transportes (Artemig). O projeto foi aprovado em 1º turno pelo Plenário da ALMG, em Reunião Ordinária do dia 25 de fevereiro de 2025. Além da criação da Artemig, o PL também institui o Sistema de Infraestrutura de Transportes e Logística (Stlog) e a criação das carreiras de analista Fiscal e de Regulação de Serviços de Transporte e de gestor de Regulação de Serviços de Transporte.

2.3 Do sistema de cobrança e da tarifa

A proposta contempla a instalação de 12 postos de pedágios no sistema *Free Flow* (Sistema Livre de Passagem), internacionalmente conhecido também como *Open Road Tolling - ORT* (pedágio em estrada aberta), no qual a identificação e a cobrança dos veículos é realizada de forma automática, sem a necessidade de parar ou reduzir a velocidade. Neste modelo, dispositivos eletrônicos instalados em pórticos sobre a rodovia identificam a placa e o tipo de veículo e definem a tarifa devida pelo usuário. Caso o usuário tenha algum método de pagamento automático (como TAG), a tarifa é paga automaticamente. Caso não tenha, o usuário terá 30 dias para pagar a tarifa devida através de outros canais oficiais.

Esse sistema, em comparação com a convencional praça de pedágio, é mais sustentável, eficiente e econômico, considerando que, além da potencial manutenção da fluidez dos níveis de trânsito, pode-se verificar a redução do consumo de eletricidade, de consumo de combustível e de geração de resíduos

durante a operação do sistema e no deslocamento de trabalhadores por transporte fretado até a praça de pedágio. Ainda é importante ressaltar que a implantação da estrutura física do pórtico de pedágio tem impacto ambiental consideravelmente menor que a implantação da praça de pedágio convencional, devido à reduzida área de intervenção necessária para a instalação dos pórticos, diminuindo a supressão de vegetação e do volume das obras de terraplenagem, construção e pavimentação.

O edital de licitação traz as seguintes definições técnicas:

- **PEDÁGIOS ELETRÔNICOS:** infraestruturas físicas localizadas no sistema rodoviário que abrigam os equipamentos necessários para viabilizar a cobrança de tarifa de pedágio por meio do sistema de livre passagem, nos termos disciplinados no contrato e anexos do contrato.
- **SISTEMA DE LIVRE PASSAGEM ou FREE FLOW:** sistema de cobrança de tarifa de pedágio caracterizado pela identificação e registro automático da passagem do veículo pelo pedágio eletrônico para arrecadação da tarifa de pedágio, sem a necessidade de parada do veículo e sem bloqueios físicos, ou seja, em livre passagem.

A figura 02 abaixo identifica os locais de instalação dos 12 pórticos de pedágio anunciados, com a respectiva tarifa:

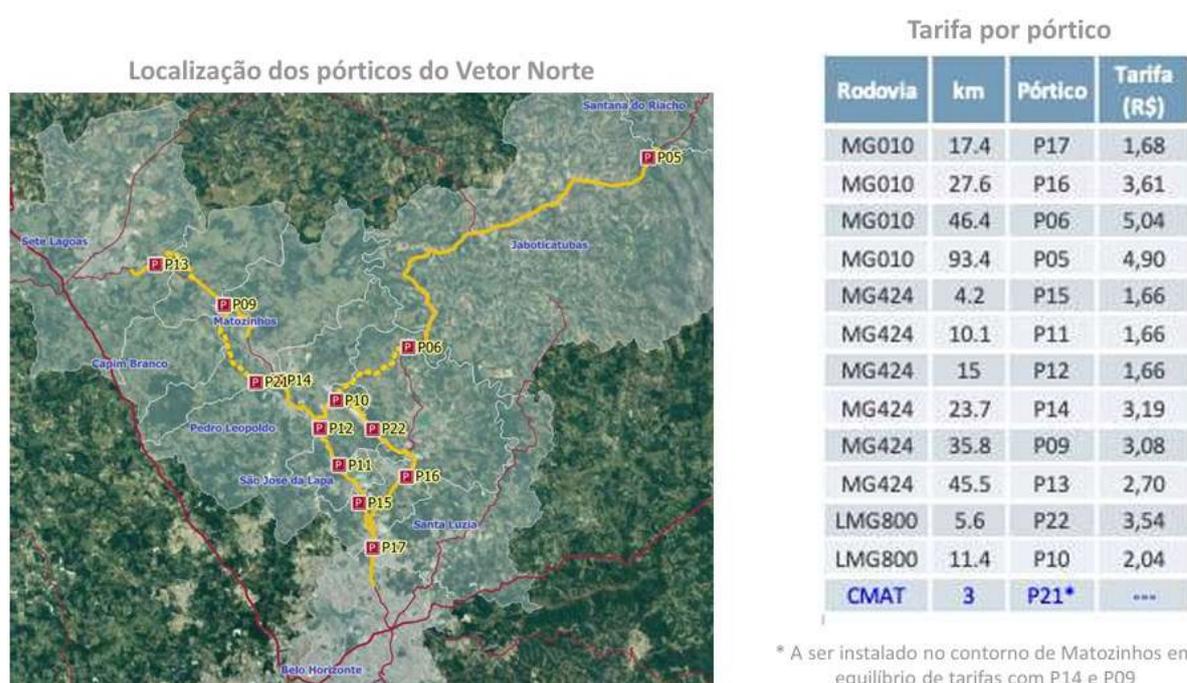


Fig. 02: Localização dos pórticos e tarifas. Fonte: Consórcio

Conforme material divulgado pelo Governo do Estado, um deslocamento partindo da Cidade Administrativa de Minas Gerais até o Aeroporto Internacional Tancredo Neves – Confins, uma distância aproximada de 24 km, percorre, na sequência, os pórticos P17, P16 e P22, devendo pagar tarifa total de R\$8,83, por sentido. Assim, a tarifa aproximada por km percorrido seria de R\$0,37/km.

A seguir é apresentada uma breve comparação com outras tarifas de pedágio praticadas em rodovias em Minas Gerais e em rodovias que dão acesso a aeroportos localizados em outras regiões metropolitanas do país:

- Rodovia BA-526, trecho entre o aeroporto de Salvador e Camaçari, 2º maior município da Região Metropolitana de Salvador:
 - tarifa total: R\$14,00
 - distância aproximada: 33 km
 - tarifa aproximada por km percorrido: R\$0,43/km

- Rodovia SP-330 - Anhanguera, trecho entre o aeroporto de Campinas e Americana, 3º maior município da Região Metropolitana de Campinas:
 - tarifa total: R\$11,40
 - distância aproximada: 50 km
 - tarifa aproximada por km percorrido: R\$0,23/km

- Rodovia BR-040, trecho de Belo Horizonte a Juiz de Fora:
 - tarifa total: R\$38,10
 - distância aproximada: 255 km
 - tarifa aproximada por km percorrido: R\$0,15/km

- Rodovia Linha Amarela, no Município do Rio de Janeiro - trecho entre o aeroporto de Galeão e o bairro da Barra da Tijuca:
 - tarifa total: R\$4,00 (valor arbitrado em decisão judicial)
 - distância aproximada: 31 km
 - tarifa aproximada por km percorrido: R\$0,13/km

2.4 Da mobilidade urbana

Estão previstas obras de melhorias e de ampliações de capacidade viária, planejadas através de simulações e estudos técnicos realizados com base nas condições atuais do sistema rodoviário e das projeções de tráfego futuro.

A tabela 01 abaixo apresenta um resumo quantitativo das várias intervenções e obras viárias definidas para o Lote Rodoviário:

Obra	Quantidade	Unidade
Acesso Tipo 1	40	un
Acesso Tipo 2	29	un
BSO + SAU	2	un
Implantação Ponto de Ônibus	15	un
Passarela - vão de 50 m	18	un
Passarela – demolição e reconstrução parcial	5	un
Reforma Ponto de Ônibus	11	un
Rotatória Alongada	9	un
Sede da Concessionária	1	un
Trombeta com rotatória	4	un
Diamante com rotatórias	2	un
Diamante sem rotatórias	1	un
Rotatória em Nível	2	un
Retorno em U	3	un
Trevo	2	un
Terceira Faixa	9,27	km
Acostamento	89,79	km
Construção de Marginais	13,95	km
Contorno Pista Dupla	31,81	km
Duplicação com New Jersey	12,16	km
Faixa Adicional	8,29	km
Pavimentação em Pista Simples	3,95	km
Correção de Traçado	0,18	km

Tabela 01: Resumo quantitativo das obras propostas. Fonte: Consórcio

A figura 03 a seguir ilustra a seção tipo da rodovia MG-010, no trecho de pista dupla, que compreende a ligação viária entre Belo Horizonte e Lagoa Santa. Há a previsão de execução de faixa adicional, a ser concluída no 15º ano da concessão. Segundo materiais técnicos das apresentações das Audiências Públicas disponibilizadas, essa obra, e as demais nessa rodovia, poderá viabilizar economia de até 50% do tempo de deslocamento gasto nesse trecho.

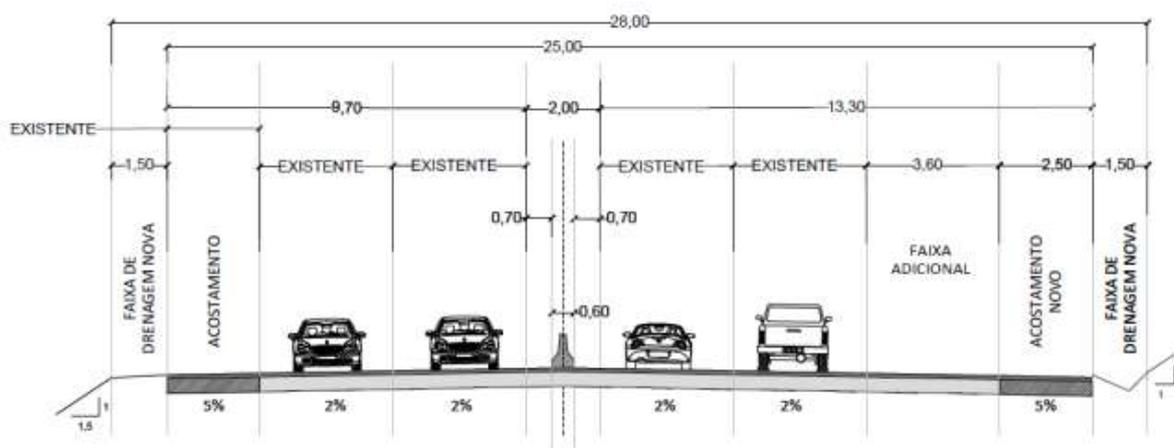


Fig. 03: Projeto da seção tipo da rodovia MG-010, no trecho de pista dupla. Fonte: Consórcio

Por fim, ressalta-se que a capacidade das rodovias foi aferida e projetada utilizando-se parâmetros previstos no *Highway Capacity Manual - HCM*, material técnico de referência para estudos dessa natureza. Conforme afirmado no estudo de engenharia disponibilizado juntamente com o edital de licitação, foi adotado como critério de nível de serviço crítico a ocorrência de mais de 50 horas por ano em Nível de Serviço D ou inferior. O *HCM* estabelece níveis de serviço de A a F, sendo o nível A a melhor condição viária e o nível F representa congestionamento da via.

Na análise de capacidade e nível de serviço viários foram definidos segmentos homogêneos com a finalidade de possibilitar a programação das obras durante o período de concessão. A análise, desenvolvida com base nos resultados de tráfego obtidos e em parâmetros de infraestrutura, foi realizada a fim de permitir a compreensão das necessidades de investimentos em ampliação de capacidade nos segmentos rodoviários estudados. Assim, estabeleceu-se no estudo de engenharia que as intervenções prioritárias serão implantadas entre o 5º e o 8º ano da concessão, e intervenções não prioritárias serão implantadas entre o 14º e o 15º ano da concessão.

3. Legislação Correlata

3.1 Legislação Federal

- Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (arts. 25 e 175).
- Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 - Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal.
- Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

3.2 Legislação Estadual

- Constituição do Estado de Minas Gerais (art. 46).
- Lei Complementar nº 89, de 12 de janeiro de 2006 - Dispõe sobre a Região Metropolitana de Belo Horizonte.
- Lei Complementar nº 107, de 12 de janeiro de 2009 - Cria a Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte - Agência RMBH

Belo Horizonte, 11 de março de 2025.

Ramon Thiago da Silva
Consultor Legislativo em Administração Pública, Orçamento e Finanças
SECCAF/DIVCOL/DIRLEG

Bruno Dias Lana
Consultor Legislativo em Política Urbana
DIVCOL/DIRLEG

4. Referências

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES - ANTT. Pedágio Eletrônico (Free Flow). Disponível em <<https://www.gov.br/antt/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/ambiente-regulatorio-experimental-sandbox-regulatorio/pedagio-eletronico-free-flow>>. Acesso em: 7 mar. 2025.

PROGRAMA DE CONCESSÕES - LOTE RODOVIÁRIO 8: Vetor Norte. Disponível em <<https://dataroom.mg.gov.br/programa-de-concessoes/lote-rodoviario-8-vetor-norte/>> Acesso em 20 fev. 2025.



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE
Avenida dos Andradas 3100 . Santa Efigênia . BH . MG
www.cmbh.mg.gov.br
31 3555.1100