CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

NOTA TÉCNICA
Nº 44/2026

Informações sobre planejamento e execução das intervenções previstas para o Anel Rodoviário de Belo Horizonte



Marcelo A. de Menezes

N 44.

câmarapublicações

DIRETORIA GERAL

Christian Aquino Cota

DIRETORIA DO PROCESSO LEGISLATIVO

Frederico Stefano de Oliveira Arrieiro

DIVISÃO DE CONSULTORIA LEGISLATIVA

Bruno Dias Lana

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

Marcelo A. de Menezes

Engenheiro civil

CONTATO: divcol@cmbh.mg.gov.br

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

Conforme a Deliberação da Mesa Diretora nº 4, de 2026, 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:
MENEZES, Marcelo A. de. **Nota Técnica nº 44**: Informações sobre planejamento e execução das intervenções previstas para o Anel Rodoviário de Belo Horizonte. Belo Horizonte: Divisão de Consultoria Legislativa/Câmara Municipal de Belo Horizonte, novembro 2026. Disponível em: <www.cmbh.mg.gov.br/A-Camara/publicacoes>. Acesso em: DD mmm. AAAA.

Belo Horizonte, novembro de 2026.

ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

NOTA TÉCNICA
Nº 44/2026

Informações sobre planejamento e execução das intervenções previstas para o Anel Rodoviário de Belo Horizonte

N 44.

Marcelo A. de Menezes

DIRETORIA DO PROCESSO LEGISLATIVO
DIVISÃO DE CONSULTORIA LEGISLATIVA

NOTA TÉCNICA Nº 44/26
AUDIÊNCIA PÚBLICA – REQUERIMENTO DE COMISSÃO Nº 3.469/26

promoção: Comissão de Administração Pública e Segurança Pública

objetivo: Debater as intervenções previstas para melhoria da infraestrutura, mobilidade e segurança do Anel Rodoviário de Belo Horizonte, seus projetos, investimentos, cronogramas e resultados esperados.

realização: 25 de novembro de 2026, às 13h30, no Plenário Camil Caram

requerimento: Vereador Uner Augusto

I - Conteúdo da Nota Técnica

Esta nota reúne informações acerca do planejamento e da execução das intervenções de infraestrutura, mobilidade e segurança previstas para o Anel Rodoviário de Belo Horizonte no contexto da municipalização da via, formalizada em junho de 2025. Ao final, sugerem-se algumas questões que podem contribuir para as discussões na audiência pública.

II - Contexto e Intervenções Públicas

II.1 - O Anel Rodoviário e a municipalização

Inaugurado em 1963 para desviar parte do tráfego de longa distância da região central da Capital, o Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo passou a desempenhar também papel relevante nos deslocamentos internos do Município. A coexistência de tráfego de cargas, viagens metropolitanas, trânsito urbano e circulação de pedestres amplia os desafios de capacidade, acessibilidade e segurança.

Em junho de 2025, a União transferiu ao Município a responsabilidade pela gestão de 22,4 km do Anel, entre o bairro Olhos D'Água e a Avenida Cristiano Machado. Em razão de obras na BR-381, o trecho restante do Anel, com cerca de 4,1 km, continuará temporariamente sob responsabilidade do governo federal.

No contexto das tratativas para a municipalização, a PBH divulgou, em fevereiro de 2025, previsão de investimentos de aproximadamente R$ 110 milhões no Anel. Desse montante, R$ 50 milhões seriam aplicados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Dnit – em recapeamento e sinalização. Os outros R$ 60 milhões, assegurados em 2023 junto ao Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, seriam aplicados pela Prefeitura de Belo Horizonte – PBH – na construção de alças e viadutos de acesso ao longo do Anel.

II.2 - Problemas Identificados

Conforme destaca o Requerimento nº 3.469/26, que solicita a realização da audiência pública, o Anel Rodoviário apresenta problemas como afunilamentos, ausência ou precariedade de acostamentos, descontinuidade das marginais, acessos inadequados, localização problemática de pontos de ônibus e insuficiência de passarelas de pedestres.

II.3 - Intervenções

As intervenções previstas pela PBH integram o Projeto Transformador Novo Anel e se organizam em quatro eixos de atuação, que abrangem desde obras estruturantes até ações permanentes de manutenção e operação viária:

- Infraestrutura Viária e Obras Estruturantes: contempla intervenções destinadas à melhoria da fluidez e da segurança, incluindo a construção de novas alças de acesso na conexão com a Via Expressa e intervenções nos acessos à BR-040, visando aprimorar a integração entre importantes corredores viários. Estão previstas, ainda, a reforma e a substituição de passarelas, além da requalificação do Pontilhão Ferroviário do Betânia, objetivando melhorar as condições de circulação de veículos e pedestres;
- Operação Viária Segura e Tecnologia: compreende ações de fiscalização, monitoramento e gerenciamento do tráfego, com a implantação de radares de controle de velocidade, equipamentos para identificação de circulação irregular entre faixas e câmeras de videomonitoramento integradas ao Centro Integrado de Operações de Belo Horizonte – COP-BH. Inclui também tecnologias de leitura automática de placas, destinadas a apoiar a fiscalização e as ações de segurança viária e pública;
- Manutenção e Conservação: reúne serviços contínuos de recuperação do pavimento, manutenção dos dispositivos de segurança e dos sistemas de drenagem, além de ações de zeladoria, como limpeza, capina e roçada. Essas atividades, desenvolvidas pela Subsecretaria de Zeladoria Urbana – Suzurb – e pela Superintendência de Limpeza Urbana – SLU, contribuem para a conservação da infraestrutura e a melhoria das condições de segurança e circulação.
- Desenvolvimento Urbano e Gestão do Solo: abrange iniciativas voltadas à integração da via com seu entorno urbano, incluindo a elaboração do Plano de Integração Urbana e ações de regularização fundiária. Busca compatibilizar as intervenções com o ordenamento do uso e da ocupação do solo, considerando moradia, segurança de residentes em áreas próximas à rodovia e a articulação com a malha urbana.

Quando da obtenção de recursos junto ao PAC, a PBH anunciou intervenções em oito pontos do Anel, que incluem a construção ou alargamento de viadutos já existentes, alças viárias e passarelas. À época do anúncio, em agosto de 2023, o investimento estimado para o conjunto dessas intervenções era de R$ 1,5 bilhão.

Com a efetivação da municipalização, a PBH deu início a várias intervenções. O quadro a seguir sintetiza brevemente as principais intervenções na via desde a municipalização, conforme divulgado pela PBH no Portal Novo Anel:

Intervenção	Situação
Interseção com a Via Expressa	Em 28/8/25, a PBH abriu licitação com valor de até R$ 38,6 milhões para a intervenção na intersecção do Anel com a Via Expressa. Em balanço de 3/6/26, informou obras iniciadas, investimento de R$ 32,6 milhões com recursos próprios e conclusão prevista para o segundo semestre de 2027.
Conservação	Em 4/11/25, a PBH informou recapeamento de 10,35 km em trechos da via e em acessos. Em 17/8/26, foi noticiado o início de um contrato de conservação de dois anos, com investimento superior a R$ 30 milhões.
Passarelas	Em 3/6/2026, a PBH informou realização de licitação para substituição de três passarelas.
Recuperação do pavimento	Em 13/5/2026, a PBH divulgou licitação com valor estimado de R$ 137,1 milhões para restauração, recuperação e melhoria do pavimento, com sessão prevista para 28/5/2026.
Áreas de escape	Em 30/10/2026, a PBH divulgou a realização de licitação de área de escape no km 540, na descida do Betânia, com valor previsto de até R$ 12,4 milhões, com sessão programada para 12/2/2027. O objeto da licitação engloba elaboração de projeto e execução da obra.
Operação e segurança	Em balanço de 3/6/2026, a PBH informou a instalação de 94 placas de regulamentação entre junho de 2025 e maio de 2026. Em 20/11/26, a PBH anunciou processo de implantação de equipamentos para fiscalização eletrônica de veículos de grande porte que trafegam pela faixa da esquerda em trechos onde essa circulação é proibida.

Esse levantamento evidencia a realização de serviços de manutenção e operação desde a transferência de gestão, além do início de obras estruturantes e procedimentos licitatórios. Ressalta-se que valores máximos previstos em edital, investimentos contratuais e montantes autorizados para operações de crédito têm naturezas distintas e não devem ser considerados como se constituíssem recursos integralmente aplicados. O estado atual de cada contratação e a execução físico-financeira permanecem temas pertinentes à audiência.

II.4 - Planejamento, orçamento e operações de crédito

No PPAG 2026–2029, o Programa 0311 – Novo Anel Rodoviário – reúne as ações 1408 (Infraestrutura Viária), 2566 (Planejamento e Desenvolvimento Urbano), 2837 (Gerenciamento da Mobilidade Urbana Municipal) e 2955 (Manutenção e Conservação). Conforme levantamento realizado em abril de 2026 pela Divisão de Consultoria Legislativa, as previsões financeiras do programa crescem de aproximadamente R$ 54,2 milhões em 2026, R$ 65,7 milhões em 2027, R$ 289,5 milhões em 2028 e R$ 465,3 milhões em 2029.

Em outubro de 2025, a PBH divulgou entendimento com o Novo Banco de Desenvolvimento – NBD – para a viabilização de financiamento de R$ 1 bilhão.

Em 5 de novembro de 2026, foi sancionada a Lei nº 12.167/26, que autoriza o Executivo a contratar operações de crédito de até R$ 1 bilhão com o Novo Banco de Desenvolvimento – NBD, outros organismos multilaterais ou instituições financeiras nacionais ou internacionais. Os recursos destinam-se a intervenções em infraestrutura e mobilidade urbana, além de outras ações previstas no PPAG, em projetos que impactem a operação do Anel Rodoviário.

A lei estabelece, ainda, diretrizes para a aplicação dos recursos, relacionadas à integração entre mobilidade e uso do solo, à melhoria da acessibilidade e da segurança viária, à priorização de intervenções em áreas de maior vulnerabilidade social e urbana e à transparência na aplicação dos recursos. Ressalta-se que a autorização legislativa não implica, por si só, a contratação da operação de crédito ou a disponibilização dos valores.

II.5 - Resultados

A PBH divulgou em junho de 2026 dados do Observatório de Segurança Pública de Minas Gerais segundo os quais, entre janeiro e abril de 2026, ocorreram 1.125 sinistros no Anel, contra 1.402 no mesmo período de 2025, uma redução de 19,8%. Os sinistros com vítimas passaram de 206 para 145 no mesmo recorte, queda de 29,6%.

Em publicação da Câmara Municipal datada de setembro de 2026, a Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura – Smobi – indicou meta de reduzir em 40% o número de sinistros com vítimas até 2030.

Embora indiquem redução dos sinistros no período analisado, esses resultados não permitem, isoladamente, determinar os efeitos das medidas adotadas após a municipalização. Para a avaliação da efetividade das intervenções, mostra-se relevante acompanhar a evolução dos indicadores ao longo do tempo, considerando as condições de tráfego e os diferentes tipos de ocorrências.

II.6 - Desafios de Implementação

A modernização do Anel Rodoviário envolve intervenções de diferentes naturezas e complexidades, cuja implementação depende da compatibilização entre projetos de engenharia, disponibilidade de recursos, procedimentos de contratação e condições de operação da via. A existência de empreendimentos em distintos estágios de desenvolvimento torna relevante conhecer os critérios de priorização das obras, a viabilidade dos cronogramas anunciados e os fatores técnicos e administrativos que podem comprometer seu cumprimento.

Outro desafio consiste em conciliar a execução das intervenções com a manutenção do tráfego em um corredor essencial aos deslocamentos urbanos e metropolitanos. Obras de ampliação de viadutos, adequação de acessos e recuperação de estruturas podem exigir interdições e desvios, com repercussões sobre o transporte coletivo, a circulação de cargas e o acesso aos bairros adjacentes. Nesse contexto, o planejamento das etapas construtivas, a sinalização temporária e a comunicação aos usuários assumem especial importância.

A implementação do programa demanda, ainda, articulação entre os órgãos municipais e as demais instituições envolvidas, especialmente diante da permanência de trecho sob responsabilidade federal e das interfaces com outras rodovias, redes de infraestrutura e estruturas ferroviárias. Também merece atenção a integração das obras viárias com as necessidades das comunidades do entorno, particularmente quanto à acessibilidade, à segurança das travessias e aos acessos ao transporte coletivo.

Sob o aspecto financeiro, a execução das intervenções pressupõe compatibilidade entre os investimentos programados no PPAG, os recursos orçamentários disponíveis e as fontes adicionais de financiamento. A autorização para contratação de operações de crédito, prevista na Lei nº 12.167/2026, não assegura, por si só, a disponibilidade imediata dos recursos, o que torna pertinente acompanhar as etapas de contratação, desembolso e aplicação dos valores.

Por fim, a avaliação da efetividade das intervenções demanda indicadores que permitam verificar seus resultados sobre a fluidez e a segurança viária. Além do acompanhamento físico-financeiro das obras, importa conhecer a evolução dos tempos de deslocamento, dos congestionamentos e da frequência e gravidade dos sinistros, bem como das condições de circulação de pedestres e usuários do transporte coletivo. A definição de metas, períodos de referência e mecanismos de divulgação periódica dessas informações poderá contribuir para a transparência e o acompanhamento dos resultados alcançados.

III - Questões para Discussão na Audiência

Sugerem-se as seguintes questões:

- Quais intervenções estão previstas para o Anel Rodoviário? Quais são consideradas prioritárias e em que estágio se encontram os respectivos projetos, licitações e obras?
- Quais são os custos estimados, as fontes de recursos e os cronogramas previstos para a execução das principais intervenções?
- Qual é a situação da operação de crédito autorizada pela Lei nº 12.167/26 e quais empreendimentos poderão ser financiados com esses recursos?
- Quais critérios técnicos orientam a priorização das intervenções?
- Como será organizada a execução das obras para minimizar os impactos sobre o tráfego, o transporte coletivo, a circulação de cargas e os acessos aos bairros?
- Como se planeja a articulação entre os órgãos municipais e as demais instituições envolvidas na gestão, no planejamento e na execução das intervenções?
- Quais metas e indicadores serão utilizados para avaliar os resultados das intervenções?

Belo Horizonte, 23 de novembro de 2026

Documento assinado digitalmente
gov.br MARCELO ANTONIO DE MENEZES
Data: 23/11/2026 12:56:00-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Marcelo A. de Menezes
Engenheiro Civil
Divisão de Consultoria Legislativa

câmarapublicações

CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

Avenida dos Andradas 3100 . Santa Efigênia . BH . MG

www.cmbh.mg.gov.br

31 3555.1100