



PROJETO DE LEI Nº 646 / 26

Autoriza o Poder Executivo a contratar operações de crédito junto ao Novo Banco de Desenvolvimento – NBD –, outros organismos multilaterais ou instituições financeiras nacionais ou internacionais, com ou sem garantia da União, e dá outras providências.

Art. 1º – Fica o Poder Executivo autorizado a contratar operações de crédito com o Novo Banco de Desenvolvimento – NBD –, outros organismos multilaterais ou instituições financeiras nacionais ou internacionais, com ou sem garantia da União, até o limite de R\$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de reais), destinados às Intervenções em Infraestrutura e Mobilidade Urbana de Belo Horizonte, além de outras ações definidas no Plano Plurianual de Ação Governamental – PPAG –, para aplicação nas áreas de Habitação, Urbanização, Regulação e Ambiente Urbano, Mobilidade Urbana e Sustentabilidade Ambiental, Saneamento e Tratamento de Áreas de Risco, em projetos que impactam a operação no Anel Rodoviário, observada a legislação vigente, em especial as disposições da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

Parágrafo único – Caso a contratação de que trata o *caput* seja realizada com organismos multilaterais internacionais, o valor autorizado será o correspondente em moeda estrangeira na data de aprovação desta lei.

Art. 2º – Fica o Poder Executivo autorizado a vincular, como contragarantia à garantia da União, à operação de crédito de que trata esta lei, em caráter irrevogável e irretratável, a modo *pro solvendo*, as receitas discriminadas no § 4º do art. 167 da Constituição Federal, no que couber, bem como outras garantias admitidas em direito.

Parágrafo único – Na hipótese de contratação de operação de crédito com instituições financeiras nacionais, a contragarantia, ora vinculada à União, exclusivamente aquela caracterizada pelo Fundo de Participação dos Municípios, será oferecida também à instituição financeira credora, em caráter complementar, para a cobertura das obrigações principais e acessórias não cobertas pela União, nos termos do contrato de garantia a ser celebrado em decorrência das operações de crédito objeto desta lei.

Art. 3º – Caso as operações de crédito a que se refere esta lei sejam firmadas sem



garantia da União, fica o Poder Executivo autorizado a vincular, como garantia ao pagamento do principal, juros, tarifas bancárias e outros encargos da operação de crédito de que trata esta lei, em caráter irrevogável e irretratável, a modo *pro solvendo*, as receitas discriminadas no § 4º do art. 167 da Constituição Federal, no que couber, bem como outras garantias admitidas em direito.

Art. 4º – Na hipótese de extinção das receitas de que tratam os arts. 2º e 3º, a contragarantia ou a garantia será sub-rogada sobre os fundos ou impostos que venham a substituí-las, durante o prazo dos contratos de financiamento autorizados por esta lei.

Art. 5º – Os recursos provenientes das operações de crédito a que se refere esta lei deverão ser consignados como receita no orçamento do Município ou em créditos adicionais, nos termos do inciso II do § 1º do art. 32 da Lei Complementar federal nº 101, de 2000.

Art. 6º – Os orçamentos ou os créditos adicionais deverão consignar as dotações necessárias às amortizações e aos pagamentos dos encargos anuais, relativos às operações autorizadas por esta lei.

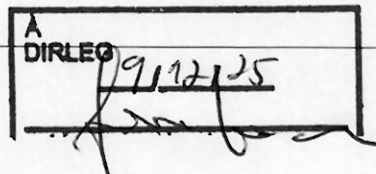
Art. 7º – Fica o Poder Executivo autorizado a abrir créditos adicionais destinados a fazer face aos pagamentos de obrigações decorrentes da operação de crédito ora autorizada.

Art. 8º – Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Belo Horizonte, 5 de dezembro de 2025.

Álvaro Damião

Prefeito de Belo Horizonte



MENSAGEM Nº 32

Belo Horizonte, 5 de dezembro de 2025.

Senhor Presidente,

Submeto à apreciação de Vossa Excelência e de seus pares o projeto de lei que “Autoriza o Poder Executivo a contratar operações de crédito junto ao Novo Banco de Desenvolvimento – NBD –, outros organismos multilaterais ou instituições financeiras nacionais ou internacionais, com ou sem garantia da União, e dá outras providências.”.

Inaugurado em 1963, em um contexto de expansão da malha rodoviária nacional, o Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo foi concebido para desviar do centro da Capital o tráfego de longa distância proveniente das principais rodovias federais que se sobrepõem no trecho – BR-040, BR-262 e BR-381. Embora tenha sido duplicado e recebido vias marginais na década de 1980, as intervenções estruturais realizadas foram pontuais e insuficientes diante do aumento contínuo do fluxo de veículos e do intenso e acelerado crescimento urbano da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Atualmente, o Anel Rodoviário desempenha função estratégica tanto sob a perspectiva rodoviária quanto urbana. Isso porque permanece como corredor de tráfego de longa distância – essencial para o escoamento da produção e a logística de transportes de importantes polos industriais da região metropolitana – e, simultaneamente, constitui via urbana fundamental para deslocamentos internos. Essa dupla função reforça sua importância e, ao mesmo tempo, acentua suas limitações, uma vez que as deficiências estruturais restringem alternativas de mobilidade urbana e comprometem o desempenho da rede viária integrada.

O Anel Rodoviário liga o sudoeste ao nordeste da cidade e intercepta doze das principais vias arteriais do Município, o que intensifica significativamente seu uso pelo tráfego urbano. O fluxo diário oscila entre 120.000 (cento e vinte mil) e 150.000 (cento e cinquenta mil) veículos e, nos horários de pico, observa-se níveis de serviço incompatíveis com a relevância da via, evidenciando a inadequação da infraestrutura diante da demanda e da complexidade operacional atual.

O traçado apresenta afunilamentos de pistas, ausência ou precariedade de acostamentos e descontinuidade de pistas marginais, o que compromete a fluidez do tráfego e potencializa riscos de ocorrência de sinistros. Soma-se a isso a inadequação dos acessos às pistas centrais e às vias urbanas interligadas, a localização de pontos de ônibus em locais impróprios e a insuficiência de passarelas, que expõe a população a travessias inseguras.

-05-Dez-2025-16:15-002116-5/6

PRESENCIA

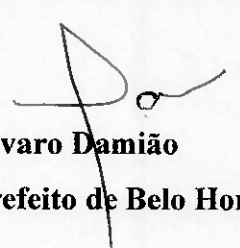


Além disso, em seu entorno imediato há mais de 10.000 (dez mil) domicílios em vilas, favelas e loteamentos irregulares de interesse social, que, somados à população dos bairros lindeiros, superam 26.000 (vinte e seis mil) habitantes. Ao longo de todo o trecho, existem 24 (vinte e quatro) passarelas, mas há demanda para a implantação de, no mínimo, dez outras, dada a elevada circulação de pedestres e necessidade de travessias seguras. É de se ressaltar que o trecho é notoriamente conhecido pelo elevado número de acidentes de trânsito e que, entre 2014 e 2024, foram registradas mais de 240 (duzentos e quarenta) vítimas fatais na rodovia, inclusive de pedestres em situações relacionadas a travessias perigosas.

A solução definitiva para o Anel Rodoviário, sob a responsabilidade do Município desde junho de 2025, demanda um amplo e complexo projeto de reengenharia viária, capaz de compatibilizar a função de corredor logístico com o tecido urbano. Entre as intervenções prioritárias, focadas na integração urbana e na segurança, destacam-se projetos de modernização, ampliação de viadutos, adequação das alças de acesso, restauração das passarelas existentes e implantação de novas passarelas. Além disso, é necessário aumentar a capacidade de escoamento do tráfego, eliminando afunilamentos, e investir na melhoria dos acessos e demais intervenções estruturais ao longo da via, prioritariamente na Praça São Vicente, nos Viadutos Teresa Cristina e São Francisco e no viaduto e acessos da Avenida Amazonas e da BR-040.

Diante da relevância social, urbanística e econômica das ações propostas, este projeto de lei visa permitir a captação de até R\$1.000.000.000,00 (um bilhão de reais) para obras de intervenção em infraestrutura e mobilidade urbana, por meio de financiamentos junto ao Novo Banco de Desenvolvimento – NDB – do BRICS, outros organismos multilaterais ou instituições financeiras nacionais ou internacionais. A implantação dessas intervenções de infraestrutura está alinhada à estratégia prioritária de desenvolvimento urbano adotada pelo Município, estendendo seus benefícios à melhoria da qualidade de vida para além da via, abrangendo todo o seu entorno.

Certo de que este projeto receberá a necessária aquiescência de Vossa Excelência e de seus ilustres pares, submeto-o a regular processamento, renovando protesto de estima e consideração.


Álvaro Damião

Prefeito de Belo Horizonte

Excelentíssimo Senhor

Vereador Professor Juliano Lopes

Presidente da Câmara Municipal da

CAPITAL