

Mobilidade: a bola da vez?

Escolhido, em 2007, para sediar a Copa do Mundo 2014, o Brasil viu-se diante da oportunidade perfeita para investir na modernização da infraestrutura nacional e, assim, sanar problemas históricos do país que dependem da aplicação de vultuosos recursos em curto espaço de tempo. O evento foi, então, uma oportunidade para dinamizar e dar continuidade aos projetos de reestruturação dos setores de transporte, mobilidade urbana, energia e segurança, entre outros, ao antecipar a realização dessas obras.

O foco escolhido para as inversões foi dado a projetos de mobilidade urbana. A opção pela mobilidade urbana representa o reconhecimento de que o deslocamento eficiente e rápido das pessoas é imprescindível para destravar o crescimento econômico e social nas cidades brasileiras, fomentar os ganhos de produtividade dos diversos

setores produtivos do país e amenizar o problema de trânsito dos grandes centros urbanos. Para receber os jogos do Mundial, o Governo Federal selecionou 12 cidades-sede¹.

A Copa criou as condições necessárias para acelerar a implantação das intervenções previstas em mobilidade urbana para as cidades-sede ao facilitar o acesso a fontes de financiamento voltadas especialmente para obras de melhoria e expansão de infraestrutura, bem como novas modalidades de licitação para contratações públicas, o Regime Diferenciado de Contratações (RDC).

Os critérios utilizados para selecionar as obras que constituiriam a carteira de projetos para a Copa 2014 foram a aderência ao evento, promovendo melhorias infraestrutura existente que pudesse oferecer o apoio necessário ao evento; a capacidade de representar um legado para a população após a Copa; o atendimento ao sistema de transporte coletivo urbano; a existência de projeto conceitual de Mobilidade Urbana; e a capacidade de serem concluídos a tempo de serem utilizadas.

Contudo, desde a divulgação da

primeira Matriz de Responsabilidade da Copa, divulgada em 2010², algumas das obras indicadas como legado do evento à população foram descartadas, enquanto que os demais projetos sofreram algum tipo de atraso. Das 45 ações previstas em termos de mobilidade urbana para a Copa, apenas 6 foram concluídas e 39³, encontram-se fora do prazo, valor que representa 87% dos projetos (Tabela 01).

Após os ajustes da matriz, os projetos de mobilidade, inicialmente pensados para melhorar a qualidade de vida dos brasileiros, ficaram restritos às áreas dos estádios. Essa tendência pode ser confirmada através da análise dos tipos de projetos do PAC Mobilidade Urbana que passaram para a alçada da Matriz de Responsabilidade da Copa. As 27 ações prioritizadas para a Copa estão focadas em transportes públicos, como BRTs e VLTs⁴, que facilitam a locomoção dos turistas até os locais dos jogos e em vias de acesso aos aeroportos.

A retirada de importantes obras de mobilidade da lista de projetos da Copa desvirtuou os objetivos defendidos pelo Governo para sediar o Mundial. Muitos dos projetos descartados apresentaram

falhas de execução, o que adiaria sua conclusão para depois do início da competição, enquanto outros foram modificados para melhor atender o deslocamento de turistas, reduzindo sua utilidade para o cotidiano do brasileiro.

Então, nesses 7 anos de preparação, o que deu errado? Dentre os principais motivos alegados pelos gestores dos projetos para os atrasos estão a demora na aprovação dos financiamentos e no repasse das verbas, ajustes e irregularidades dos estudos executivos e entraves à desapropriação dos terrenos. Soma-se a esses fatos delegar a organização do evento ao Ministério dos Esportes, órgão que não possui tradição no gerenciamento de megaeventos⁵.

Contudo, a falta planejamento, a inabilidade na definição das prioridades e a dificuldade na execução física e orçamentária dos projetos também podem ser apontados como motivadores para a não conclusão das obras pensadas para o Mundial 2014.

Dessa forma, parte da insatisfação da sociedade brasileira em torno da Copa se justifica pelos atrasos verificados na entrega obras, por sua restrição ao

Tabela 01 – Obras de mobilidade urbana da Copa 2014

Cidades sede	PAC	Matriz de responsabilidade da Copa – Mobilidade Urbana						
	Número de ações	Número de ações (previsão inicial)	Número de ações* (atuais)	Projetos que estão previstos no PAC (unidade)	Projetos eliminados (unidades)	Projetos concluídos	Projetos fora do prazo	
							unidade	%
Belo Horizonte	18	8	7	6	1	1	6	13%
Brasília	5	2	1	0	1	-	1	2%
Cuiabá	4	5	3	2	2	-	3	7%
Curitiba	16	11	10	7	1	1	9	20%
Fortaleza	19	6	6	6	-	2	4	9%
Manaus	3	2	-	0	2	-	-	0%
Natal	7	4	3	0	1	-	3	7%
Porto Alegre	19	13	2	0	11	-	2	4%
Recife	21	7	7	5	-	1	6	13%
Rio de Janeiro	7	3	3	1	-	-	3	7%
Salvador	11	2	2	0	-	1	1	2%
São Paulo	20	1	1	0	-	-	1	2%
Valor total	150	64	45	27	19	6	39	87%

Fonte: Matriz de responsabilidade da Copa e PAC Mobilidade Urbana.

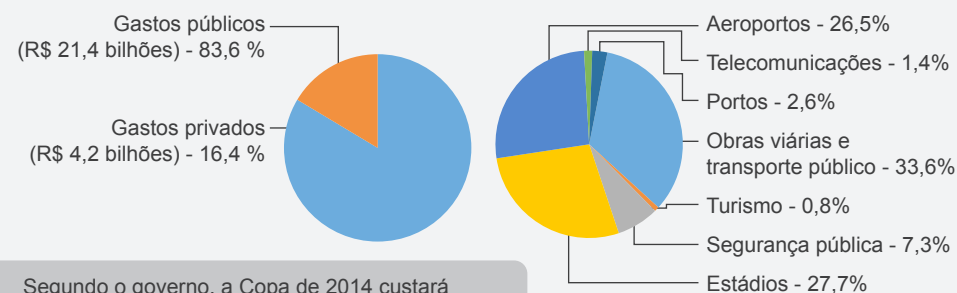
* Não foram computadas as intervenções realizadas nos aeroportos brasileiros.

espaço dos estádios e pela rejeição da população aos gastos públicos feitos com estádios e outros projetos para a Copa. A promessa de utilização de recursos privados para financiar os empreendimentos não foi cumprida e, aproximadamente, 84% dos gastos serão custeados pelos cofres públicos, segundo levantamento feito pelo Senado Federal (Figura 01).

Ainda que o Mundial traga benefícios para o Brasil, os impactos positivos teriam sido melhor aproveitados se houvesse um gerenciamento mais eficiente por parte do Governo Federal. Os avanços em termo de mobilidade

urbana, prometidos como legado da Copa do Mundo, não se concretizaram por completo, o que adiou, por mais alguns anos, a eficiência de locomoção nos grandes centros urbanos.

Diante dos fatos, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) ressalta a necessidade de revisão dos procedimentos de gestão pública de obras, principalmente as de infraestrutura, cujo período de maturação é mais extenso. A Confederação acredita que o sucesso dos projetos de infraestrutura tem que estar sustentado pelo tripé: planejamento, qualidade de projeto e gestão eficiente.

Figura 01 – A conta do Mundial*

Segundo o governo, a Copa de 2014 custará R\$ 25,6 bilhões. A maior parte do dinheiro sairá dos cofres públicos.

Fonte: TCU

* Revista Em discussão – Os principais debates do Senado Federal (Edição abril 2014)

1. O PAC da Mobilidade Urbana foi lançado em 2011 e, apesar de ter como foco a Copa do Mundo, beneficiou projetos de transportes e melhor circulação das pessoas, não apenas nas 12 cidades-sede dos jogos, mas também outros 12 municípios brasileiros, com população acima de 700 mil habitantes. A escolha das sedes foi realizada como forma de evidenciar a diversidade cultural do país para os turistas brasileiros e estrangeiros e, também, disseminar os ganhos associados à responsabilidade de acolher um evento de expressão internacional pelo território nacional.
2. Entre a divulgação do Brasil como sede da Copa 2014, em 2007, e a divulgação da primeira Matriz de Responsabilidade da Copa, em 2010, passaram-se 3 anos.
3. As informações foram retiradas da Matriz de Responsabilidade da Copa, programas classificados como Mobilidade Urbana, e do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2), eixo Cidade Melhor, Mobilidade Urbana.
4. O acrônimo BRT, Bus Rapid Transit (Trânsito Rápido do Ônibus, tradução livre), designa o sistema de transporte público baseado no uso de ônibus para o deslocamento dos usuários, enquanto que o VLT, Veículos Leves sobre Trilhos, baseiam-se no uso de trem/comboio urbano e suburbano.
5. Os principais motivos dos atrasos alegados pelos gestores dos projetos foi objeto de levantamento realizado pelo Portal G1, da rede Globo, e publicados na matéria <http://g1.globo.com/economia/noticia/2014/06/na-vespera-da-copa-apenas-50-das-obras-de-mobilidade-foram-entregues.html>.