

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 9

Apenas investimentos não garantem bons projetos e obras concluídas

Guadiana Lopes Cortizo (*)

O Brasil possui mais de 5 mil municípios que de acordo com o porte populacional podem ser divididos em grandes cidades, geralmente aquelas com mais de 1 milhão de habitantes, neste grupo estão as principais capitais do país, as médias cidades com população entre de 750 a 1 milhão habitantes e as cidades menores, aquelas com menos de 250 mil habitantes. Neste último grupo ainda é possível haver outras subdivisões até chegar ao grupo de municípios com menos de 10 mil habitantes. Estes grupos de cidades possuem características e vivem momentos diferentes com relação à mobilidade urbana.

As grandes cidades já vivenciam a consequência do não investimento durante anos em mobilidade urbana. Como exemplos, podemos citar os grandes congestionamentos, o serviço de transportes público de má qualidade e a falta de infraestrutura para o transporte coletivo – TC. As médias cidades também já sofrem com a falta de investimentos na área de mobilidade urbana e ficarão iguais às primeiras caso não haja investimentos nesta área. As cidades menores são aquelas onde é mais fácil haver um investimento planejado, necessitam de soluções menos complexas, porém não menos importantes, e mais específicas.

De modo geral, a situação vivenciada atualmente pelo país é de cidades que precisam urgentemente de investimentos na área de mobilidade urbana, em algumas cidades para “consertar” o estrago da ausência de investimentos durante anos na área, em outras para impedir que cheguem ao caos urbano já vivenciado por outras cidades e para as demais, planejamento urbano. Hoje, com relação aos investimentos públicos na área de mobilidade urbana podemos dizer que o Governo Federal tem lançado programas de mobilidade urbana tais como PAC COPA, PAC Mobilidade Grande Cidades, PAC Média Cidades, PAC Pavimentação e Qualificação de vias urbana e recentemente o anúncio de mais 50 bilhões em mobilidade urbana.

Porém, o investimento por si só não é suficiente, entre dispor do recurso e finalizar a obra muitos aspectos que são essenciais para viabilizarem a obra recebem pouca importância na fase da escolha dos empreendimentos pelo Governo Federal e só são tratados durante o processo de execução da obra quando às vezes já inviabilizam o empreendimento. Alguns desses aspectos são: existência de Plano Diretor de Transporte Urbano - PDTU, existência de projeto, organização técnico-operacional do órgão responsável pela execução da obra.

O PDTU é o instrumento que garante a real necessidade de um empreendimento para uma determinada cidade. A partir do momento que uma proposta é apresentada para ser selecionada pelo Governo Federal é necessário enxergá-la dentro de um contexto maior, dentro da lógica de deslocamento da cidade e quais seriam os ganhos para o

transporte público com a sua execução. Assim, diminuiríamos as chances de apoio a propostas frágeis e que mudam de escopo no decorrer do processo seletivo. E, ainda que precisem sofrer alguma modificação no escopo durante a obra, tenham no PDTU a garantia da essência da proposta.

Além do PDTU, o projeto também torna-se essencial quando outras questões precisam ser avaliadas ainda durante o processo seletivo, como por exemplo, o custo da obra, desapropriação e interferências (água, esgoto, elétrica, telefonia e outras). Questões que caso não sejam visualizadas ou dimensionadas com antecedência futuramente podem inviabilizar a obra. É através do projeto que sabemos quanto uma obra irá custar para que o recurso destinado a sua execução não seja insuficiente e a obra pare por falta dele. Podemos identificar também quantos imóveis serão atingidos pela obra, qual a tipologia e se o valor com desapropriação será superior à obra, neste caso se o projeto ainda é factível, pois na maioria das vezes as intervenções são em áreas consolidadas e superadensadas. E, já durante a execução da obra, evitar aditivos e correções de projeto.

Após a fase de seleção da proposta, ou melhor seria, da seleção do projeto é necessário o cumprimento de etapas anteriores ao início de obra: assinatura de contrato com o agente financeiro, licenciamento ambiental licitação, assinatura de contrato de execução e ordem de serviço. Também durante a execução da obra há uma rotina de atividades que seguem a obra até a sua finalização: gerenciamento, medições, desembolsos, alterações de projeto (quando necessário), interferência com órgãos ambientais, de patrimônio, DNIT, de controle e outros. Para gerenciar todas essas questões é necessário que a equipe da Prefeitura ou do Governo Estadual, a depender de quem é o executor da obra, esteja estruturada técnica e operacionalmente, com definições claras de funções para que consiga lidar com os diversos atores envolvidos (construtora, Governo Federal, demais órgão) atender aos normativos do agente financeiro e responder tempestivamente todas as questões que surgem no decorrer da obra, pois diminuem os problemas com desembolso e garante-se o fluxo regular de recursos necessário para que a construtora empreenda ritmo à obra.

Estas são questões que quando negligenciadas explicam porque a disponibilidade de recurso não é suficiente para garantir a finalização da obra. Precisamos garantir a seleção de propostas fundamentadas e exequíveis, além de uma estrutura capaz de gerir todas as questões que permeiam a obra durante toda a sua execução. Pois hoje a dificuldade não é mais a falta de investimentos, os recursos existem, o desafio é fazer as obras saírem do papel e serem finalizadas.

() Guadiana Lopes Cortizo, formada em Arquitetura e Urbanismo pela UFPE em 2010. Analista de infraestrutura do Ministério das Cidades.*