BRT Transcarioca. PAC da Copa Divulgação – Maio/2014

Carta de Infraestrutura

Inter. B Consultoria Internacional de Negócios

31 de julho de 2014

2014

Ano 1, nº 6

Mobilidade Urbana e o legado da Copa de 2014

Entorno da Arena São Paulo. Outubro/2013

Apresentação

Chegamos ao número 6 da ***Carta de Infraestrutura*** da **Inter.B**. Este ano demos ênfase à logística de transportes, e discutimos os setores rodoviário, portuário, ferroviário e aeroportuário no país, este último no mês de Junho. O número especial de abril-maio divulgou os investimentos em infraestrutura em 2013 e a primeira previsão da **Inter.B** para 2014. Os desafios de infraestrutura permanecem, e apesar dos esforços públicos e privados, investimos menos do que o necessário para compensar a depreciação do capital fixo do setor, e muito aquém do que o país precisa para impulsionar seu crescimento.

O tema da ***Carta*** de julho é a mobilidade urbana, mas resolvemos contextualizá-la com a Copa do Mundo. Afinal, como nos lembra o Editorial (publicado de forma modificada na página de opinião da *Folha de São Paulo* em 23/07/2014), quando a Copa foi anunciada, um dos legados – talvez o maior – do evento seriam as grande melhorias no deslocamento das pessoas nas 12 cidades-sede. Mas no seu conjunto, a herança no plano da mobilidade foi muito limitada. Em nenhuma das cidades-sede pode-se afirmar que a Copa foi um evento transformador em termos de mobilidade urbana. Foram feitos investimentos em BRTs, melhorias no entorno dos estádios, e algumas poucas estações novas ou modernizadas de metrô. Mas certamente nada que possa ser visto como um passo definitivo para colocar uma cidade no caminho de resolver suas questões de mobilidade.

Tais quais as demais infraestruturas, não há como lidar com os problemas de mobilidade urbana de forma ad-hoc, com uma obra aqui, outra acolá. Uma abordagem da questão da mobilidade referenciada à dinâmica das nossas grandes cidades e ao próprio conceito contemporâneo de qualidade de vida urbana é o ponto de partida para escolhas corretas. E não há como realizar os projetos sem que estes estejam integrados e façam parte de um planejamento de médio e longo prazo, e ignorando custos e benefícios.

Por último reiteramos que a Carta é realizada em caráter *pro-bono*, e visa ampliar o conhecimento sobre os temas mais relevantes da infraestrutura do país, contribuindo para que as escolhas públicas (e privadas) sejam bem informadas.

Sumário

Editorial **2**

Mobilidade Urbana no País **3**

Gráfico 1: Tempo médio no deslocamento casa-trabalho – regiões metropolitanas selecionadas no Brasil e no mundo. 3

Tabela 1: Percentual de trabalhadores x tempo médio do percurso casa-trabalho por RM 3

Mobilidade Urbana na Copa do Mundo de 2014 ..... **3**

Tabela 2: Matriz de Responsabilidade da Copa – obras de mobilidade urbana 4

Tabela 3: Obras de Mobilidade Urbana excluídas da Matriz de Responsabilidades da Copa 5

Tabela 4: Matriz de Responsabilidade da Copa (última atualização - 2013) 6

Mobilidade Urbana após 2014 ..... **7**

Editorial

A Copa do Mundo terminou com sensações contraditórias. Em campo, perdemos. No acolhimento aos visitantes, ganhamos. No seu conjunto houve relativamente poucos incidentes adversos, e o clima foi de uma grande festa. Mas afinal, valeu a pena? Foi um bom emprego de recursos públicos?

Quando a Copa foi vendida para a população e anunciada em Outubro de 2007, além da festa e da possível consagração da seleção no seu próprio país, superando de vez o trauma de 1950, foi comunicado um tripé de benefícios que justificava a candidatura: o impulso ao turismo e aos negócios, numa releitura do Brasil como país do presente; a reconstrução e modernização dos estádios com recursos privados; e para as cidades-sede, um choque de mobilidade.

A festa acabou. E agora? Qual o efetivo legado da Copa? No futebol, irá depender se o resultado ruim em campo servirá como pretexto para a atualização do esporte, em que não faltam boas ideias – nem ceticismo na capacidade de serem levadas adiante pela resistência de dirigentes dos clubes, federações e CBF. O saldo no plano do turismo foi aparentemente positivo. Contudo a hospitalidade do nosso povo não mascara o fato que somos um país caro, emissor líquido de visitantes, com um saldo negativo de US$ 18,6 bilhões em 2013, e projetado – apesar da Copa – chegar a US$ 18 bilhões esse ano.

Quanto aos estádios a estória é conhecida. Primeiro quem financiou as 12 arenas foi o governo, ou seja, a população (usuária ou não). O aporte de recursos privados foi marginal. Segundo, custaram 42% a mais do que seus projetos iniciais – o que não é pouca coisa – pulando de R$ 5,97 bilhões para R$ 8,48 bilhões. E as prefeituras (e o Governo do Distrito Federal) vão ter que se desdobrar para assegurar que estádios como o de Manaus, Cuiabá, Natal e Brasília, não venham ser um contínuo sorvedouro de dinheiro público.

Mas e o choque de mobilidade? Infelizmente, este foi o legado mais modesto. Sinalizou-se que o país iria gastar nesta dimensão próximo a duas vezes mais o que o setor privado iria fazê-lo nos estádios. E não foi o que aconteceu, como a ***Carta*** desse mês demonstra. O compromisso foi reduzido ao longo do tempo, e continuamos – tal como antes da Copa - distantes de resolver a crise de mobilidade das nossas grandes cidades.

Está claro que não poderemos esperar outro grande evento para darmos uma resposta para os problemas de mobilidade apontados nessa ***Carta***. Estes têm um impacto extremante adverso tanto no bem-estar das pessoas como na sua produtividade, e a situação nas nossas regiões metropolitanas em muitos casos já é crítica. A solução é o investimento em transporte coletivo, articulando e integrando os diferentes modais, e garantindo que grande número de pessoas possa se deslocar de forma eficiente e com um nível de conforto adequado. A opção metroviária, em muitos casos, é a melhor, ainda que com os custos de investimentos mais elevados. O transporte individual tem seu papel, porém há restrições crescentes ao automóvel para se deslocar no movimento pendular casa-trabalho-casa, e ter acesso aos centros urbanos. Incentivos à aquisição e subsídios à operação de veículos de transporte individual (tal qual a redução do IPI os automóveis e a controle de preços de combustíveis) estão certamente na contramão do que deve ser feito no plano da mobilidade no país, e ilustram os equívocos de política que deveriam ser evitados no futuro pelo seu elevadíssimo custo econômico e social.

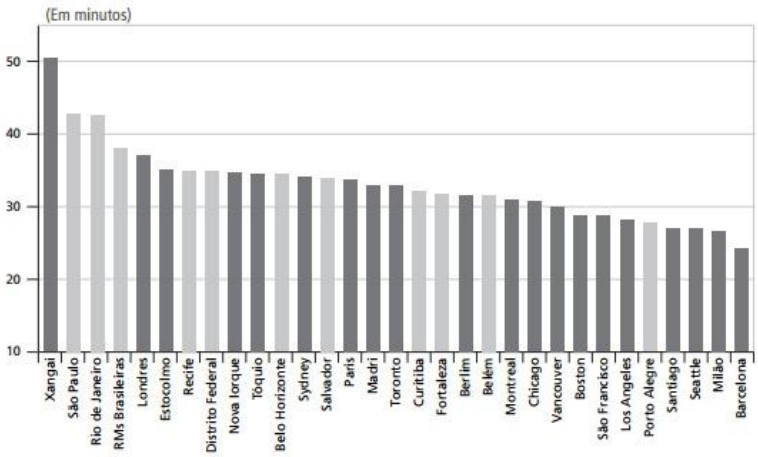
Cláudio Frischtak

Mobilidade Urbana no País

Em outubro de 2007 foi feito o anúncio que o Brasil seria sede da Copa do Mundo de 2014. Acompanhado da declaração vieram um conjunto de afirmações do governo sobre o legado que o evento deixaria para as cidades escolhidas como anfitriãs das partidas. Na época, 18 capitais se candidataram à cidade-sede, e doze foram escolhidas.

Um dos legados mais significativos anunciados era o de efetivas melhorias das infraestruturas de mobilidade urbana das cidades-sede. De fato, quando contabilizado o tempo médio de deslocamento casa-trabalho nestas regiões, as principais cidades brasileiras apresentam um quadro extremamente adverso, inclusive quando comparado com outras grandes metrópoles – com exceção de Porto Alegre (Gráfico 1).

Gráfico 1: Tempo médio no deslocamento casa-trabalho – regiões metropolitanas selecionadas no Brasil e no mundo.



Fonte: IPEA (Texto para Discussão 1813)

A tabela 1 a seguir mostra que em todas RMs e Brasília, a situação deteriorou nas duas últimas décadas, se destacando a RM de Salvador. Já a RM do Rio de Janeiro é a que tem o maior percentual de trabalhadores que levam mais de uma hora para chegar ao trabalho – aproximadamente um quarto.

Tabela 1: Percentual de trabalhadores x tempo médio do percurso casa-trabalho por RM

Região Metropolitana	Minutos de casa ao trabalho			Mais de 1 hora até o trabalho		
	1992	2012	Variação (%)	1992	2012	Variação (p.p.)
RM Rio de Janeiro	43,6	47	7,8%	22,2%	24,7%	2,51
RM São Paulo	38,2	45,6	19,6%	16,6%	23,5%	6,83
RM Salvador	31,2	39,7	27,1%	8,3%	17,3%	8,97
RM Belo Horizonte	32,4	36,6	13,0%	10,6%	15,7%	5,02
RM Recife	32,3	38	17,8%	9,6%	14,0%	4,41
RM Curitiba	30,2	32	6,0%	8,6%	11,3%	2,70
DF	32,8	34,9	6,5%	8,7%	10,6%	1,97
RM Belém	24,3	32,8	35,4%	3,3%	10,1%	6,86
RM Fortaleza	30,9	31,7	2,8%	8,1%	9,8%	1,69
RM Porto Alegre	27,9	30	7,6%	6,1%	7,8%	1,70

Fonte: IPEA (Comunicados do IPEA Nº 161: Indicadores de mobilidade urbana do PNAD 2012).

Mobilidade Urbana na Copa de 2014

De acordo com o governo, um dos principais legados da Copa 2014 seria a melhoria nos sistemas de mobilidade urbana, com o objetivo de promover a articulação das políticas de transporte, trânsito e acessibilidade, e proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço. Além disso, os empreendimentos priorizariam os sistemas de transportes coletivos e meios não motorizados, além da integração entre diversas modalidades de transporte.

Em janeiro de 2010 foram anunciados os investimentos que seriam realizados para o evento, conjunto de obras que ficou conhecido como PAC da Copa de 2014.

Dos 44 projetos anunciados inicialmente, diversos foram adicionados e excluídos ao longo de três anos, e o saldo final foi de 41 obras. A tabela 2 mostra a composição da Matriz de Responsabilidade em 2010, por cidade-sede e por tipo de obra.

Tabela 2: Matriz de Responsabilidades da Copa – Obras de Mobilidade Urbana
Investimento por cidade sede e tipo de obra

Cidade-Sede	Investimento por tipo de Obra (R$ Milhões)								
	VLT	Vias de Integração	Requalificação	Monitoramento	Metrô/ Estações	Fixos e Corredores	Monotrilho	BRT	Total
São Paulo	-	-	-	-	-	-	2.860,0	-	**2.860,0**
Rio de Janeiro	-	-	-	-	-	-	-	1.610,0	**1.610,0**
Manaus	-	-	-	-	-	-	1.307,0	230,0	**1.537,0**
Belo Horizonte	-	252,1	-	30,0	-	213,0	-	1.026,9	**1.522,0**
Recife	-	-	-	-	15,8	428,3	-	268,0	**712,1**
Salvador	-	-	-	-	-	-	-	567,7	**567,7**
Fortaleza	265,5	-	-	-	35,0	98,0	-	163,5	**562,0**
Porto Alegre	-	-	-	-	21,0	399,9	-	104,0	**524,9**
Cuiabá	-	-	-	-	-	-	-	481,2	**481,2**
Curitiba	-	36,5	78,6	69,1	-	130,7	-	131,1	**446,0**
Natal	-	-	-	-	-	411,1	-	-	**411,1**
Brasília	364,0	-	-	-	-	-	-	-	**364,0**
Total	**629,5**	**288,6**	**78,6**	**99,1**	**71,8**	**1.681,0**	**4.167,0**	**4.582,4**	**11.598,0**

Fonte: Matriz de Responsabilidade 2010 e PAC da Copa do Mundo. Elaboração própria.

De acordo com a Matriz de Responsabilidades de janeiro de 2010, a cidade que receberia os maiores investimentos para a Copa seria São Paulo, por conta do Monotrilho Linha 17 (Ouro).

O Rio de Janeiro, por sua vez, seria a segunda cidade com maior volume, com o BRT-Transcarioca, linha de ônibus expressa conectando a Barra da Tijuca ao Aeroporto do Galeão.

A cidade de Manaus estava projetada para receber um Monotrilho, que iria do centro da cidade até a zona leste, passando pela Arena da Amazônia. Além disso, a capital amazonense receberia um sistema de BRT. Já Belo Horizonte contava com sete obras, entre elas um sistema amplo de BRT, intervenções viárias e um novo centro de monitoramento de tráfego.

Recife estava programada para receber: duas rotas de BRT - a Norte/Sul e Leste/Oeste -, três intervenções viárias e uma nova estação de metrô, que permitiria um fácil acesso à Arena Pernambuco. E à Salvador estava alocada apenas uma obra, um sistema de BRT que ligaria o aeroporto internacional ao acesso Norte.

Fortaleza ganharia além do VLT que ligaria Parangaba a Mucuripe, linhas de BRT, obras viárias e duas novas estações de metrô na linha já existente. Porto Alegre, além de diversas intervenções viárias, ganharia uma linha de BRT com 11 estações. Cuiabá receberia três linhas de BRT, que cortaria toda a cidade. Curitiba, por sua vez, era uma das que tinha um maior número de obras programadas, entre elas duas linhas de BRT, diversas requalificações de estações de metrô e ônibus, e corredores viários.

Em Natal, estavam previstas apenas três obras de intervenção viária. Por último, o Distrito Federal também receberia um VLT, que ligaria o aeroporto à Asa Sul, assim como ao metrô.

A tabela 3 mostra o total de 21 obras que foram excluídas dentre aquelas especificadas na Matriz de Responsabilidade divulgada em 2010 e as que foram sendo adicionadas ao longo do tempo[1]. Assim, desde o anúncio de 2010, diversas obras de importância foram retiradas da Matriz de Responsabilidades, e muitas abandonadas. O valor total das obras excluídas foi de R$ 6,6 bilhões, ou seja, quase 57% do que estava programada inicialmente.

[1] Por exemplo, os projetos de BRT em Porto Alegre foram incluídos por meio de aditivo em abril de 2010. Da mesma forma, o VLT de Cuiabá foi incluído posteriormente na Matriz de Responsabilidades da Copa em setembro de 2011. Todas essas obras foram excluídas em 2013.

Tabela 3: Obras de Mobilidade Urbana excluídas da Matriz de Responsabilidades da Copa do Mundo

Cidade	Projetos	Modal	Custo (R$ Milhões)	Notas
Belo Horizonte	Via 710	Vias de Integração	156,1	Empreendimento excluído pela Resolução GECOPA nº 25, de 5 de novembro de 2013
Brasília	VLT: Linha 1 / Trecho 1 (Aeroporto / Terminal Asa Sul)	VLT	364,0	Empreendimento excluído pela Resolução GECOPA nº 15, de 4 de setembro de 2012
Cuiabá	BRT: Aeroporto/CPA (Leste/Oeste);	BRT	317,6	Empreendimento excluído por meio da Resolução GECOPA nº 7 de 2012
	BRT: Coxipó/Centro	BRT	131,3	
Curitiba	Corredor Avenida Cândido de Abreu	Fixos e Corredores	5,1	Empreendimento excluído pela Resolução GECOPA nº 25, de 5 de novembro de 2013)
	Corredos Metropolitano (requalificação de vias existentes)	Fixos e Corredores	130,7	-
Manaus	Monotrilho Norte/Centro	Monotrilho	1.307,0	-
	BRT: Eixo Leste/Centro	BRT	230,0	-
São Paulo	Monotrilho: Linha 17 Ouro	Monotrilho	2.860,0	-
Porto Alegre	BRT: Assis Brasil (7 estações)	BRT	28,0	Empreendimento excluído por meio da Resolução GECOPA nº 7 de 2012
	BRT: Avenida Bento Gonçalves e Terminal Antônio Carvalho	BRT	23,0	(Empreendimentos excluídos pela Resolução GECOPA nº 25 de 2013)
	BRT: João Pessoa e Terminal Azenha	BRT		
	BRT: Protásio Alves e Terminal Manoel Elias	BRT	53,0	
	Complexo da Rodoviária	Metrô/estações	21,0	
	Corredor Avenida Tronco	Fixos e Corredores	133,6	
	Corredor da 3ª Perimetral	Fixos e Corredores	120,4	
	Corredor Padre Cacique / Av. Beira Rio (Av. Edvaldo Pereira Paiva)	Fixos e Corredores	78,2	
	Corredor Rua Voluntários da Pátria e Estação Sao Pedro;	Fixos e Corredores	30,0	
	Monitoramento dos 3 Corredores;	Fixos e Corredores	13,7	
	Prolongamento da Avenida Severo Dullius.	Vias de Integração	24,0	
Salvador	BRT: Corredor Estruturante Aeroporto/Acesso Norte	BRT	567,7	-
Total		**21 obras**	**6.594,4**	

Fonte: Matriz de Responsabilidade 2010, PAC da Copa do Mundo, Portal Transparência da Copa do Mundo de 2014

Das maiores obras, o VLT de Brasília e o Monotrilho de São Paulo ainda estão sendo executados, mas como houve atraso significativo e não ficariam prontos para a Copa, decidiu-se excluir das obrigações para o Mundial. No entanto, os projetos do VLT e BRT de Manaus, os BRTs de Porto Alegre e de Salvador foram abandonados.

A tabela 4 mostra a última Matriz de Responsabilidades da Copa, datada de setembro de 2013, e considerando apenas os projetos de mobilidade urbana. Estes somam então cerca de R$ 8 bilhões, em contraposição aos R$ 11,6 bilhões originalmente programados em 2010.

Tabela 4: Matriz de Responsabilidades da Copa (Setembro de 2013)– obras de Mobilidade Urbana
Por projeto, valor e data de conclusão.

Cidade-Sede	Projetos	Modal	Valor (R$ Milhões)			Conclusão	
			Previsto	Contratado	Executado	Prevista (em 2010)	Efetiva
Belo Horizonte	BLV Arruda/Tereza Cristina	Vias de Integração	233,9	225,9	213,5	set/12	jun/13
	BRT Antonio Carlos/Pedro I	BRT	713,4	554,8	214,7	set/12	mar/14
	BRT Área Central	BRT	70,5	59,6	51,3	jun/12	mar/14
	BRT Cristiano Machado	BRT	54,7	78,7	48,3	fev/12	mar/14
	Corredor Pedro II	Fixos e Corredores	168,5	168,7	28,4	out/12	mai/14
	Central Controle de Transito	Monitoramento	31,6	26,3	13,7	mar/12	jun/14
	Via 210	Vias de Integração	130,3	61,1	51,1	set/11	abr/14
Sub-total			*1.402,9*	*1.175,0*	*620,9*		
Brasília	DF-047	Vias de Integração	44,2	43,4	1,4	nov/11	mai/14
Sub-total			*44,2*	*43,4*	*1,4*		
Cuiabá	Adequação viária Arena Pantanal	Viário (estádio)	95,8	76,2	46,2	dez/13	mar/14*
	Corredor Mario Andreazza	Fixos e Corredores	46,0	38,9	22,4	dez/11	dez/13
	VLT: Cuiabá/Várzea Grande	VLT	1.577,6	1.447,6	815,4	dez/13	dez/14
Sub-total			*1.719,4*	*1.562,7*	*884,0*		
Curitiba	BRT Linha Verde Sul & Mª Floriano	BRT	24,2	33,9	13,7	dez/12	mai/14
	Corredor Aeroporto/Rodoferroviária	Fixos e Corredores	183,2	132,6	60,9	mai/14	jun/14
	Requalificação Rodoferroviaria	Metrô/estação	48,9	29,3	22,4	dez/12	jun/14
	Requalificação Mª Floriano	Fixos e Corredores	63,0	30,6	21,3	out/12	mai/14
	Requalificação Terminal Stª Candida	Metrô/estação	12,6	10,7	3,1	out/12	fev/14*
	Sistema Integrado de Monitoramento	Monitoramento	82,0	68,1	53,9	dez/12	mai/14*
	Vias Integração Radial Metropolitanas	Vias de Integração	53,3	39,0	10,5	set/12	fev/14*
Sub-total			*467,2*	*344,2*	*185,8*		
Fortaleza	BRT Av. Alberto Craveiro	BRT	33,7	52,1	20,7	dez/12	jun/14
	BRT Av. Dedé Brasil	BRT	41,6	37,5	1,9	dez/12	jun/15
	BRT Av. Paulino Rocha	BRT	34,6	88,9	39,8	dez/12	jun/14
	Eixo Via Expressa/Raul Barbosa	Vias de Integração	151,6	218,3	0,7	dez/12	dez/15
	Estações Padre Cícero e JK	Metrô/estação	38,2	20,0	8,5	dez/12	dez/14
	VLT: Parangaba/Mucuripe	VLT	275,4	200,4	54,9	jun/13	ago/14
Sub-total			*575,2*	*617,2*	*126,4*		
Natal	Acesso ao Aeroporto São Gonçalo do Amarante	Vias de Integração	73,1	12,1	1,4	mar/14	abr/14*
	Corredor Zona Norte/Arena das Dunas	Fixos e Corredores	370,9	324,4	183,3	dez/13	mai/14*
	Eixo 2: Via Prudente de Morais	Vias de Integração	28,2	-	-	jul/11	mar/14*
Sub-total			*472,2*	*336,5*	*184,7*		
Porto Alegre	Vias de Acesso Beira Rio	Viário (estádio)	8,0	24,9	11,2	dez/13	jun/14
	Pavimentação no entorno do Beira Rio	Viário (estádio)	7,9	8,5	-	abr/14	jun/14
Sub-total			*15,9*	*33,3*	*11,2*		
Recife	BRT: Leste/Oeste	BRT	137,0	131,0	72,7	abr/13	ago/14*
	BRT: Norte/Sul	BRT	180,9	151,1	41,5	out/14	ago/14*
	Corredor Caxangá	Fixos e Corredores	88,1	145,4	5,0	mai/13	jan/16*
	Corredor Via Mangue	Fixos e Corredores	433,2	394,6	385,5	set/13	jun/14
	Estação de Metrô Cosme e Damião	Metrô/estação	19,1	26,3	8,1	jul/12	jun/14
	Viaduto BR-408	Vias de Integração	25,0			jan/13	mar/13
Sub-total			*883,3*	*848,4*	*512,8*		
Rio de Janeiro	BRT: Transcarioca	BRT	1.582,2	1.702,0	1.009,8	fev/13	jun/14
	Ligação Maracanã à Quinta da Boa Vista	Viário (estádio)	109,6	-	-	jan/14	mai/14
	Modernização Estação Multi-modal Maracanã	Metrô/estação	174,8	161,5	178,0	mai/14	jun/14
Sub-total			*1.866,6*	*1.863,5*	*1.187,8*		
Salvador	Entorno Estádio Fonte Nova: Microacessibilidade	Viário (estádio)	13,5	12,5	-	fev/13	jul/13*
	Entorno Estádio Fonte Nova: Rota Pedestres	Viário (estádio)	7,2	7,1	-	jan/13	-
Sub-total			*20,6*	*19,6*	*0,0*		
São Paulo	Intervenções Viários Zona Leste	Viário (estádio)	548,5	-	-	abr/14	jun/14
Sub-total			*548,5*	*0,0*	*0,0*		
Total		**41**	**8.016,0**	**6.843,8**	**3.714,9**	-	-

Fonte: Portal Transparência da Copa do Mundo de 2014 e outros. Nota: * utilizam-se as datas apresentadas na Matriz de Responsabilidades atualizada em setembro de 2013, por falta de informações mais recentes. As obras que não contém informação de valor são aquelas que não possuem essa informação disponível na última atualização do Portal Transparência da Copa do Mundo de 2014.

Além das 21 obras de grande porte canceladas ao longo dos anos, foram adicionadas sete obras viárias ao redor dos estádios, como pavimentação, rota de pedestres, e construção de pontes. Estas obras não oferecem uma solução parecida ou alternativa àquelas que foram canceladas, e trazem benefícios apenas para os usuários dos estádios, e mesmo assim, em alguns casos, em caráter marginal.

Em relação ao custo das obras, apesar do acréscimo de novos projetos à Matriz de Responsabilidades, o volume de recursos comprometidos ficou, conforme mencionado, significativamente menor do que originalmente oficializado – então de R$ 11,6 bilhões. E essa redução espelha fundamentalmente a menor dimensão das obras.

Contudo, não apenas a mudança na Matriz desde 2010 reduziu os compromissos por força da exclusão de obras de porte e sua substituição por projetos mais modestos. Ademais, o valor efetivamente executado – mesmo após as eliminações dos projetos - foi menor do que o planejado. Afinal, diversas das obras prometidas – mesmo depois das revisões dos projetos - não ficaram prontas a tempo do Mundial em diversas cidades-sede, como: Fortaleza (VLT, BRT Dedé Brasil e Eixo Via Expressa/Raul Barbosa), Cuiabá (VLT) e Recife (BRT).

A última atualização disponível da Matriz de Responsabilidades, de setembro de 2013, indica uma execução de R$ 3,7 bilhões. Desde então não foi divulgado o grau de execução das obras, sendo que muitas ficaram prontas em junho deste ano, a poucos dias do início da Copa. No entanto, aquele valor não é muito diferente do efetivamente realizado – o TCU anunciou em junho que, até fevereiro de 2014, menos de 50% do valor comprometido havia sido executado. Assim, mesmo que o ritmo de execução ampliasse de R$ 60 milhões/mês para R$ 100 milhões/mês, é provável que o valor final realizado até a Copa tenha ficado abaixo de R$ 4,5 bilhões, ou seja, o realizado não chegou a 60% do reprogramado.

Mobilidade Urbana após 2014

Com o fim do Mundial e a decepção do tão aguardado "legado da Copa" no plano da mobilidade, resta saber o que será feito daqui para frente em relação à mobilidade urbana nas grandes cidades brasileiras.

Após as manifestações de 2013, a presidente firmou o "Pacto Mobilidade", que prometia recursos da ordem de R$ 50 bilhões para o setor, uma combinação de financiamento e desembolsos do Orçamento Geral da União. Além disso, o PAC 2 tem disponível cerca de R$ 93 bilhões para a melhoria do transporte público em médias (250 – 700 mil habitantes) e grandes (mais de 700 mil habitantes) cidades.

Porém há duas questões que terão de ser respondidas uma vez a Copa ter deixado de ser um alvo que comprometia a atenção dos governantes. Afinal havia uma data de início da Copa e que era um absoluto.

Primeiro, até que ponto os governos vão se sentir impelidos a levar adiante os projetos de mobilidade? Afinal e os governantes não têm diante de si a premência da Copa, sua visibilidade e o custo político de não fazer. Aqui a única exceção é o Rio, sede dos Jogos Olímpicos de 2016.

Segundo, os próximos anos serão bastante duros em termos fiscais, com pouco espaço para expansão dos gastos públicos. E ao que tudo indica ingressamos numa conjuntura de receitas em baixa por conta do arrefecimento da economia, Que obras irão sobreviver? Uma agenda de reformas deverá se impor com a contenção dos gastos correntes, a racionalização da ação do Estado, e ampliação dos seus investimentos nas áreas de maiores externalidades, e em parceria com o setor privado.

Os desafios no campo dos investimentos em mobilidade ficarão maiores nos próximos anos; a era de que o Estado – e o Tesouro - tudo pode ficará para trás.

Contato

Inter.B Consultoria Internacional de Negócios
Rua Barão do Flamengo, 22 - sala 1001
Rio de Janeiro, RJ, 22220-080
Tel: +55 21 2556-6945
Fax: +55 21 2556-2950
katharina.davies@interb.com.br