

Roberto Garcia Simões

É professor da Ufes e especialista em políticas públicas

E-mail: roberto.simoess@ufes.br

Passados sete anos de promessas, O BRT também não tem “projeto básico”. Repete o Aeroporto de Vitória. Começar para parar?

BRT repete aeroporto

Assim como o Aeroporto de Vitória não tem plano de voo, o BRT na Grande Vitória (corredores de ônibus) quer correr, em ano eleitoral, sem preparo. Comparem-se duas passagens. Consta do voto do ministro Raimundo Carreiro (TCU) sobre o Aeroporto de Vitória, em outubro de 2012: “Mais de seis anos após o início do empreendimento, não há projeto executivo para as obras do aeroporto e, pior ainda, licitou-se um empreendimento da envergadura do que ora se analisa, sem a existência de projeto básico adequado”. Licitou-se e começou-se a obra sem “projeto básico”. Resultado: parou e segue no ar.

Agora, a “representação” do Procurador Luciano Vieira, do Ministério Público de Contas, de 21 de janeiro passado, em razão das “graves irregularidades” no procedimento da pré-qualificação da concorrência do BRT: “Se de um lado, a ausência de projeto básico e orçamento detalhado, ainda no procedimento de pré-qualificação, trazem prejuízos à ampla participação dos licitantes, (...), por outro, resulta numa situação mais danosa ao interesse público, qual seja, nem mesmo a própria

administração conhece a fundo a melhor e mais econômica metodologia de execução, muito menos a real necessidade de aporte de recursos, e até mesmo o prazo de execução”. Passados sete anos de promessas, O BRT também não tem “projeto básico”. Repete o aeroporto. Começar para parar?

Mas não se discursava que o BRT tem “projeto”? O edital de pré-qualificação, “antecipação de fase de procedimento de concorrência”, responde: “... valor estimado para a execução das obras da primeira etapa do BRT, estipulado com base nas informações contidas no “projeto funcional, ...”. É um “projeto funcional” – algo preliminar.

O custo estimado do BRT – R\$ 742.278.572,19 –, aparente precisão sem “projeto básico”, é mais de duas vezes o do aeroporto. Desenhos vistosos para impactar a sociedade, mas primários para a execução do projeto, amplificam riscos e indefinições. O valor final e o término das obras são constantemente aumentados e adiados. Haja aditivos! Sem “projeto básico”, como avaliar os impactos ambientais e culturais, notadamente na ilha de Vitória?

Por conta de a imprudência do BRT não ter “projeto básico”, os custos crescentes serão pagos pela sociedade, inclusive porque se arrastam os serviços sofríveis de mobilidade. Para não começar e repetir o aeroporto, o BRT precisa buscar outra pista legal e técnica.