

ÍNDIA: AVALIAÇÃO DO PROJETO DAS PRINCIPAIS ESTRADAS DISTRITAIS DE MADHYA PRADESH

©MPRDC/Manish Kumar Atal

HISTÓRICO. O Projeto das Principais Estradas Distritais de Madhya Pradesh (Madhya Pradesh Major District Roads Project, MPMDRP) é pioneiro no processo de avaliação conduzido pelo Escritório de Avaliação Independente (Independent Evaluation Office, IEO) do Novo Banco de Desenvolvimento (New Development Bank, NDB).

Madhya Pradesh (MP) é um estado situado no centro da Índia, circundado por cinco outros estados, sendo o segundo estado de maior extensão territorial e o quinto mais populoso, com uma população de 85 milhões, em 2022. No entanto, apresenta-se como um dos oito estados com indicadores econômicos consideravelmente inferiores. Cerca de 30% de sua população é multidimensionalmente pobre. Apesar de sua posição geográfica estratégica, a região conta com apenas 35 quilômetros (km) de estradas para cada 100 km², o que representa menos da metade da média nacional de 75 km.

CONCEPÇÃO DO PROJETO. O propósito do MPMDRP consistia em aprimorar a conectividade entre as regiões rurais de Madhya Pradesh e as redes rodoviárias nacionais e estaduais, visando estimular a atividade econômica e aumentar a produtividade nas áreas rurais. Essa meta deveria ser atingida mediante aprimoramento, reabilitação ou reconstrução de cerca de 1.500 quilômetros de estradas distritais distribuídas entre os 24 distritos do estado. O custo total do projeto foi estimado em USD 500 milhões, dos quais USD 350 milhões foram financiados pelo NDB. O projeto contava com um componente principal: obras civis e equipamentos.



Estrada Goi Kavri Dhulkot, extensão: 76,4 km.

O Contrato de Empréstimo foi formalizado em 30 de março de 2017, com a previsão de implementação programada para o período entre janeiro de 2017 a março de 2021, havendo uma extensão de prazo por mais um ano. O Departamento de Obras Públicas de Madhya Pradesh foi a agência responsável pela execução, tendo designado a Corporação de Desenvolvimento de Estradas de Madhya Pradesh (Madhya Pradesh Roads Development Corporation, MPRDC) como a entidade encarregada da implementação do projeto.

PRINCIPAIS CONCLUSÕES. Em termos gerais, ao facilitar o acesso às estradas no âmbito mais abrangente da política federal e estadual, o projeto desempenhou um papel fundamental no fortalecimento da conectividade e na melhoria dos meios de subsistência em toda a região de MP. Os fatores fundamentais que contribuíram para o êxito do projeto abrangem tanto o desempenho quanto a experiência da unidade responsável por sua implementação, além do engajamento do setor privado como parceiro tanto na execução quanto na manutenção. O MPRDC implementou um Sistema de Resposta a Acidentes (Accident Response System, ARS) e encontra-se atualmente em fase de desenvolvimento de um Sistema de Gerenciamento de Ativos Rodoviários (Road Asset Management System, RAMS), visando aprimorar e potencializar ainda mais a qualidade de seus serviços.

O projeto excedeu as metas inicialmente estabelecidas. Aproximadamente 1.551 km das principais estradas distritais foram aprimoradas, superando ligeiramente a estimativa inicial de 1.500 km. O projeto

Data de aprovação:	22 de novembro de 2016
Data de assinatura do empréstimo:	30 de março de 2017
Data de encerramento:	31 de março de 2022 (est.)
Custo estimado do projeto:	USD 500 milhões
Financiamento do NDB:	USD 350 milhões
Financiamento do GMP:	USD 150 milhões
Cobertura geográfica:	24 distritos em MP

contribuiu significativamente em vários indicadores, resultando em aumento de 45% no volume de tráfego (superando a meta de 30%), redução no tempo de viagem em 55% (excedendo a meta de 25%), diminuição de 40% nos acidentes rodoviários fatais (superando a meta de 25%) e redução de 35% nos custos operacionais dos veículos (superando a meta de 25%). O projeto de engenharia eliminou 130 pontos de risco ou locais perigosos.

Além disso, houve uma redução de até 46% no tempo de deslocamento para os centros de saúde primária e de 29% para os hospitais. O tempo necessário para chegar às escolas, faculdades e universidades diminuiu em até 22%. O número de pequenas empresas também aumentou em aproximadamente 70% desde o início do projeto. O número total de beneficiários ao longo das estradas do projeto foi de 434 mil. O aspecto mais significativo reside no aumento da renda média mensal dos beneficiários, que subiu aproximadamente 55%, passando de 13.500 para 21.000 Rúpias Indianas.

Algumas das áreas que restringiram o desempenho do projeto incluíram: a ausência de uma estratégia nacional mais abrangente para direcionar a parceria entre Índia e o NDB; análises insuficientes para embasar as decisões e prioridades na fase de planejamento; supervisão e suporte à implementação, monitoramento e avaliação deficientes; e atenção limitada à gestão do conhecimento, à interação com políticas e à promoção da inovação. A clareza do documento de concepção e do contrato de empréstimo poderia ter sido aprimorada em diversos aspectos, buscando uma maior harmonização entre eles. As constantes alterações no diretor de implementação do projeto por parte do NDB e a participação inadequada da equipe sênior do NDB durante a execução também restringiram o desempenho.

ESCRITÓRIO DE AVALIAÇÃO INDEPENDENTE

O Escritório de Avaliação Independente do NDB foi estabelecido em abril de 2022. O Diretor-Geral do IEO reporta-se direta e exclusivamente ao Conselho de Administração do NDB. O principal objetivo do IEO é promover a responsabilidade e o aprendizado para aprimorar o desempenho do Banco. O IEO realiza uma série de avaliações independentes em diferentes níveis: avaliações de projetos e programas, bem como de políticas, estratégias, instrumentos e processos corporativos.

A Evaluation Lens fornece um breve resumo das avaliações realizadas pelo IEO. O relatório de avaliação completo e a documentação relacionada podem ser acessados nas páginas da Internet do IEO.

NDB Headquarters

1600 Guozhan Road, Pudong New District, Shanghai 200126, China
ieo@ndb.int +86 21 80216132 www.ndb.int/governance/independent-evaluation/

RECOMENDAÇÕES

Para NDB:

Desenvolvimento de uma estratégia nacional entre o NDB e a Índia. A estratégia nacional delinear as prioridades comuns do NDB e da Índia em relação ao envolvimento do setor, ao desenvolvimento de “pipeline”, do conhecimento e das atividades políticas, da formação de parcerias e outros aspectos.

Aprimorar a qualidade do planejamento desde a concepção. Os projetos devem incluir gestão do conhecimento, inovação, estratégias de encerramento, disposições para assistência técnica e suporte à implementação durante a fase de concepção e execução do projeto.

Melhorar a supervisão do projeto e o suporte à implementação. O NDB precisa fortalecer suas atividades de supervisão, aumentando o tempo dedicado em campo, ampliando e aprofundando a composição das equipes de supervisão. Além disso, é crucial melhorar a qualidade dos resultados obtidos na supervisão e assegurar um acompanhamento consistente das recomendações emitidas durante esse processo.

Aperfeiçoar a supervisão e a avaliação do projeto. As concepções do projeto devem incluir uma seção dedicada ao Monitoramento e Avaliação (M&A), apresentando uma declaração clara de seus objetivos, uma teoria de mudança robusta e uma estrutura de gerenciamento de resultados bem articulada. Orçamentos específicos destinados a M&A devem ser incorporados nas tabelas de custos do projeto, e um profissional especializado em M&A deve integrar a equipe responsável pela implementação do projeto.

Aprimorar a articulação da função desempenhada pelo escritório regional da Índia na implementação do programa nacional. O Escritório Regional na Índia tem o potencial de aprimorar o engajamento, a visibilidade e os resultados do NDB no país. As funções, responsabilidades e a delegação de autoridade do Escritório devem ser expressamente delineadas.

Para o Governo de Madhya Pradesh (GMP):

Desenvolver um plano estratégico de transporte multimodal visando fortalecer a conectividade de forma eficaz. O GMP deve contemplar a elaboração de um plano estratégico para o transporte multimodal. Isso deve estar relacionado à Política Nacional de Logística recentemente implementada.

Garantir a preservação dos ativos e reforçar a segurança nas estradas. Medidas devem ser implementadas para assegurar a estrita aplicação do gerenciamento de carga por eixo. Os sistemas RAMS e ARS necessitam de expansão para proporcionar aos formuladores de políticas informações detalhadas sobre a condição da rede e a eficácia das operações de manutenção.

Elaborar diretrizes para a seleção de estradas e assegurar sua efetiva implementação. O GMP deve divulgar de forma transparente as diretrizes referentes à seleção de estradas. Caso o GMP opte por desenvolver uma estratégia/plano multimodal, tais critérios poderão ser considerados na escolha das futuras estradas.