

Grandes obras do PAC atrasam

Alguns dos projetos bilionários do governo estão empacados há mais de quatro anos

Danilo Fariello
danilo.fariello@bsb.oglobo.com.br

BRÁSÍLIA

Cinco anos após a criação do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), as maiores obras de infraestrutura do país têm atraso de até 54 meses em relação ao cronograma original. É o caso da Ferrovia Norte-Sul e do Eixo Leste da Transposição do Rio São Francisco.

Entre as obras com orçamento acima de R\$ 5 bilhões, os atrasos são de, pelo menos, um ano. Levantamento feito pelo GLOBO nos balanços do PAC mostrou que em dez megaobras, que somam R\$ 171 bilhões, os prazos de conclusão previstos no cronograma inicial foram revistos.

Ontem, O GLOBO mostrou, a partir de um estudo da ONG Trata Brasil, que o atraso é comum também em grandes obras de saneamento, que beneficiariam cidades com mais de 500 mil habitantes. Apenas 7% de 114 obras estavam concluídas, e 60% apareciam como atrasadas, paralisadas ou não iniciadas.

No caso das grandes obras bilionárias, há exceções, como as plataformas da Petrobras e as hidrelétricas do Rio Madeira, que estão com as obras andando no tempo previsto e, em alguns casos, até antecipadas. As usinas de Jirau e Santo Antônio, porém, colocaram seus cronogramas sob reavaliação por greves em seus canteiros na semana passada.

Transnordestina adiada para 2014

● Além de greves, ao longo desses cinco anos foram e continuam frequentes alguns poucos motivos que levaram a atrasos nas grandes obras. São eles: questionamentos no processo de licenciamento ambiental — o mais notório foi o da hidrelétrica Belo Monte —, gastos não previstos no projeto executivo que causaram questionamento do Tribunal de Contas da União (TCU), atrasos em desapropriações ou falta de interesse da iniciativa privada em tocar ou acelerar as obras, caso do trem-bala.

A Nova Transnordestina, obra de R\$ 5,3 bilhões, é um grande exemplo dos atrasos. A ampliação da ferrovia foi promessa de campanha do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva, mas teve seu cronograma interrompido diversas vezes por problemas, principalmente, de desapropriações. No lançamento do PAC, sua conclusão estava prevista para o último ano do segundo mandato de Lula. Agora, a entrega está programada para o penúltimo dia do mandato de Dilma Rousseff, no fim de 2014. Na Ferrovia Norte-Sul, o atraso é de quatro anos e meio.

No caso da Refinaria Premium I, do Maranhão, a obra mais cara do PAC (R\$ 40,1 bilhões), o atraso deve-se principalmente ao ritmo da terraplenagem, que já consumiu mais de R\$ 1 bilhão e, até o último balanço, estava com apenas 38% do andamento realizados.

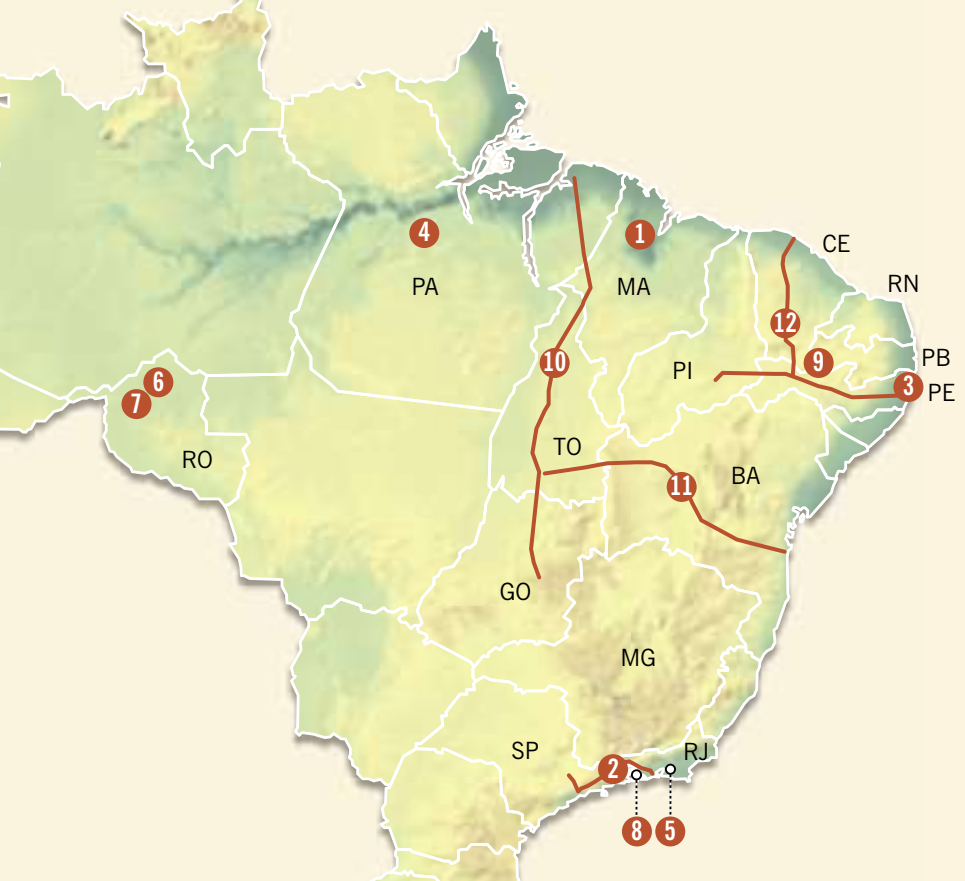
O custo da obra de transposição do Rio São Francisco foi novamente questionado pelo TCU na semana passada. O governo federal já teve de reliciar parte dos trechos por conta de reclamações do tribunal, o que colaborou para o adiamento da entrega do Eixo Leste em mais de quatro anos. O custo da transposição disparou nos últimos anos: saiu de R\$ 4, 8 bilhões e já está em R\$ 7,8 bilhões — um valor também questionado pelo TCU, que indica um custo total de R\$ 8,2 bilhões.

Embora a maioria dos atrasos no PAC seja motivada por problemas ambientais, de fiscalização ou gerenciais — ou seja, a princípio, não faltam recursos para as obras —, os entraves acabam atrasando os investimentos financeiros no âmbito do programa, acumulando um elevado volume de recursos já reservados, mas sem aplicação efetiva.

COMO ESTÃO AS PRINCIPAIS OBRAS

	VALOR (bilhões)	PRAZO INICIAL	PRAZO ATUAL	ATRASO (em meses)
1 Refinaria Premium I** (Maranhão) Refinaria para processar 600 mil barris por dia de petróleo nacional	40,1	Dez/2014	Dez/2016	24
2 Trem de Alta Velocidade (Rio/São Paulo) Trem-bala de 511km, ligando Campinas, Rio e São Paulo	33,2	Leilão: dez/2009 Conclusão: 2014	Leilão: nov/2012 Conclusão: 2016	35 24
3 Refinaria Abreu e Lima** (Pernambuco) Refinaria no Porto de Suape para processar 600 mil barris/dia de petróleo nacional	26,6	Jan/2011	Jun/2013	30
4 Hidrelétrica Belo Monte (Pará) Construção de usina no Rio Xingu com capacidade de 11.233MW	25,9	Mai/2016	Jan/2019	32
5 Comperj** (Rio de Janeiro) Complexo petroquímico com capacidade de processamento de 165 mil barris por dia de óleo	22,1	Mar/2012	Out/2014	31
6 Hidrelétrica Santo Antônio (Rondônia) Construção de usina no Rio Madeira, com capacidade de 3.150MW	16,1	Dez/2015	Jan/2016	1
7 Hidrelétrica Jirau (Rondônia) Construção de usina no Rio Madeira, com capacidade de 3.750MW	13,1	Dez/2016	Out/2016	-2
8 Termonuclear Angra 3 (Rio de Janeiro) Construção de usina Termonuclear com 1.214,2MW médios	10	Out/2014	Dez/2015	14
9 Transposição do Rio São Francisco (Paraíba, Pernambuco e Ceará) Refinaria para processar 600 mil barris por dia de petróleo nacional	7,8	Leste: jun/2010 Norte: dez/2015	Leste: dez/2014 Norte: dez/2015	54 0
10 Ferrovia Norte-Sul (Tocantins, Goiás, Minas Gerais e São Paulo) Construção de canal, estações de bombeamento, reservatórios, túneis e aqueduto	6,8*	Dez/2009	Jun/2014	54
11 Ferrovia Oeste-Leste (Bahia) Construção de ferrovia de 1.022km entre Barreiras e o Porto de Ilhéus	6*	Dez/2012	Dez/2015	36
12 Nova Transnordestina (Ceará, Pernambuco e Piauí) Construção de 1.728km de ferrovia ligando o interior do Nordeste aos portos de Pecém e Suape	5,3	Dez/2010	Dez/2014	48

FONTE: Balanços do PAC



Vista aérea da construção do complexo do Comperj

*Em revisão; **Data de entrega em operação



OBRAS DO Arco Rodoviário paradas em Brissamar, Itaguaí: conclusão era prevista para 2010, mas mudou para 2014

Arco Rodoviário do Rio em marcha lenta

Obra, que custaria R\$ 536 milhões, vai sair a mais de R\$ 1 bilhão

● BRÁSÍLIA. Mais de quatro anos depois do prazo e pelo dobro do preço previsto, poderá ficar pronto o Arco Rodoviário do Rio de Janeiro, trecho de 100 quilômetros da BR-493 entre a BR-101 e Manilha. O ministro dos Transportes, Paulo Sérgio Passos, afirmou ao GLOBO que o valor da obra, que era de R\$ 536 milhões em 2007 e está em revisão, deverá ficar acima de R\$ 1 bilhão.

O custo do empreendimento vai subir novamente pela quantidade de componentes exigida pelo empreendimento e pelas obras complementares, explicou o ministro. Segundo Passos, porém, a diferença de preço nessa nova revisão, em relação ao valor anterior, deverá ser paga integralmente pelo governo do Rio, porque se refere ao trecho sob responsabilidade do DER-RJ.

No cronograma original, a conclusão do Arco estava prevista para setembro de 2010. O prazo atual é 30

de dezembro de 2014, no fim dos atuais mandatos da presidente Dilma Rousseff e do governador do estado, Sérgio Cabral.

Ainda que tenha incorporado essa elasticidade no prazo, a obra ainda merece o sinal de “preocupante” no balanço feito pelo governo do andamento do PAC. Depois de passar por problemas de licenciamento ambiental — que incluíram a discussão sobre a preservação de uma espécie de perereca que seria afetada —, acomodação de sítios arqueológicos e desapropriações de quase três mil famílias, falta ainda, segundo o balanço, a definição da jazida para fornecimento de brita ao trecho entre Santa Guilhermina e Manilha.

Por esses motivos, o Arco Rodoviário do Rio está entre as próximas obras do PAC que o governo federal planeja visitar “in loco” para resolver entraves. *(Danilo Fariello e Vivian Oswald)*

Entre 2007 e 2011, segundo dados da Secretaria de Orçamento Federal (SOF), do valor total empenhado para o PAC, R\$ 125 bilhões, apenas R\$ 86,7 bilhões foram gastos no período.

Descontente com tal resultado, a presidente Dilma Rousseff determinou agilidade na execução do

programa em 2012 para que esses investimentos, de fato, acelerem o crescimento da economia. Para o ano, a previsão de gastos é de R\$ 42,5 bilhões, metade do valor executado nos últimos cinco anos.

Diante de críticas relacionadas aos atrasos, a ministra do Planejamento, Miriam Belchior, disse no

último balanço do PAC, no dia 12 de março, que o trabalho do governo nestes cinco anos tem sido aperfeiçoar o monitoramento das obras e superar os obstáculos que se apresentam para cada uma.

— Esse continuará sendo o nosso trabalho, de monitoramento mais global do PAC. A cada mo-

mento, vamos aperfeiçoando. O acompanhamento “in loco” vai ganhar mais relevância no nosso trabalho — disse Miriam.

Os atrasos exigiram do governo agilidade para fiscalizar as obras. Recentemente, a presidente e ministros viajaram para canteiros da Transnordestina, da transposição do São Francisco, da Norte-Sul e da BR-101 no Nordeste, e planejam novas visitas.

— Essas viagens são muito proveitosas porque todos os envolvidos sentam no campo e repassam o que está acontecendo, onde está pegando e por que está pegando — disse Paulo Passos, ministro dos Transportes.

Restos a pagar se acumulam

● A demora nas obras traz uma outra consequência para as contas públicas: o acúmulo dos chamados restos a pagar — despesas contratadas em um exercício para serem pagas nos próximos. Somente no ano passado, dos R\$ 28 bilhões efetivamente pagos no âmbito do PAC, R\$ 18,6 bilhões referiam-se a “restos a pagar” de anos anteriores. Ou seja, as despesas do passado acabaram ocupando espaço no orçamento do ano do programa.

Em 2009, essa parcela de despesas passadas correspondia a menos da metade dos desembolsos, que somaram R\$ 17,9 bilhões. Segundo a SOF, o estoque de restos a pagar acumulado no fim de 2011 era de R\$ 36 bilhões.

O coordenador do PAC no Planejamento, Maurício Muniz, esclarece que essas despesas não foram quitadas antes porque o ritmo das obras não permitia o pagamento. Ocorre que, pela regra do Orçamento, uma despesa com investimento só pode ser paga após a comprovação de que o empreendimento foi realizado, mesmo que por etapas.

— No fim do ano, premiamos quem vai bem e penalizamos quem vai mal — disse Muniz, explicando que o governo tem liberdade para remanejar até 30% do orçamento do PAC todos os anos, destinando mais recursos às obras mais adiantadas. ■