

O tempo passa

Marco Damiani

O São Paulo conseguiu aprovação da Fifa para o projeto de reforma do estádio do Morumbi; falta agora concluir a operação de financiamento de R\$ 400 milhões pedidos ao BNDES

A quatro anos da realização da Copa do Mundo no Brasil, o jeitinho brasileiro entrou em campo. Em meio a pressões da Fifa sobre autoridades governamentais e esportivas para a apresentação de planos de reformas em estádios e obras de infraestrutura nas 12 cidades-sede, o governo resolveu dispensar a realização de licitações para reforma e ampliação de aeroportos. Um arranjo de redação na medida provisória 489, que trata de providências oficiais para a Copa, permitirá à Infraero gastar estimados R\$ 5 bilhões sem observar procedimentos normais na contratação de serviços.

Nos guichês do BNDES, enquanto isso, apenas três cartas-consultas foram apresentadas para solicitar financiamentos da linha ProCopa Arenas, específica para estádios. Essas iniciativas partiram do Amazonas e da Bahia, que solicitam R\$ 400 milhões cada um, e Ceará, que pretende R\$ 351,5 milhões. Há R\$ 4,8 bilhões nos cofres do banco disponíveis para adaptações das arenas esportivas às normas da organizadora do mundial, mas ainda nenhum centavo saiu de lá. "Antes disso, os projetos têm de ser aprovados e depois contratados, para que se inicie o cronograma de desembolsos", diz Elvio Gaspar, diretor do BNDES.

Para a construção e reforma de hotéis, o quadro de consultas é mais animado. Já há 63 projetos buscando inscrição na linha BNDES ProCopa Turismo, que tem R\$ 1 bilhão em recursos. "Estamos analisando solicitações totais de R\$ 250,1 milhões e temos R\$ 590,8 milhões em perspectiva", informa Gaspar

Não há consenso sobre se é saudável organizar um megaevento esportivo, em termos macroeconômicos. Em lembretes disparados na internet, a ONG Olympic Résistance afirma que os custos dos Jogos Olímpicos do Canadá, em 1976, só foram saldados 30 anos depois, em 2006. Os jogos de Barcelona, em 1992, tidos como um modelo no sentido de revitalização de uma cidade, deixaram dívidas estimadas em US\$ 1,4 bilhão. Como será no Brasil?

Os economistas Andrew Rose e Mark Spiefel, do FMI, dizem, em artigo recente, que megaeventos podem proporcionar aumento de até 30% nas exportações do país anfitrião, tal a quantidade de contratos que seu magnetismo chega a gerar. Esse parece ter sido o maior ponto positivo da Copa de 2002, disputada na Coreia do Sul e no Japão. Foram os produtos coreanos, em visibilidade, que mais aproveitaram a vitrine instalada pelo futebol, a começar de seus carros. "Aqui, deveríamos aproveitar a Copa e a Olimpíada para modernizar nossa estrutura de portos e aeroportos, fazendo obras que durem por muitos anos à frente", diz o empresário da construção Juan Quirós, ex-presidente da Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex).

O baixo número de pedidos para reforma de estádios verificado no BNDES preocupa o ministro do Esporte, Orlando Silva. "É preciso evitar que as obras sejam feitas sob regime de urgência, o que aumentaria seus custos", diz ele, escaldado pela experiência com os Jogos Pan-americanos de 2007, no Rio. As obras, orçadas inicialmente em R\$ 390 milhões, despenderam, feitas as contas finais, R\$ 3,5 bilhões, dos quais R\$ 2 bilhões foram pagos pela União.

Silva também teme que algumas cidades-sede simplesmente não consigam cumprir as promessas feitas à Fifa e ao governo federal de realizar obras capazes de suportar o aumento do fluxo de turistas estrangeiros e nacionais. "Estou especialmente preocupado com a situação de Natal, que era a joia da coroa entre as cidades-sede, mas hoje é uma das mais atrasadas em relação aos cronogramas oficiais." São retardamentos que, se alcançarem extensões extremas, poderão impor ao governo custos não previstos: ou o Tesouro entra em campo para fornecer recursos para as obras, ou o Brasil arca com os prejuízos para sua imagem por não estar se preparando adequadamente para o Mundial.

A verdade é que a construção da infraestrutura para a Copa está, neste momento, mal parada. Executivos do governo federal reconhecem que a situação das reformas e ampliações aeroportuárias é sofrível. Atualizado em maio, o quadro da Infraero sobre obras em aeroportos contabiliza atrasos em 12 das 18 que já deveriam estar em curso. "Os investimentos aeroportuários não estão na velocidade ideal", admite o secretário Nacional de Políticas de Turismo, Carlos Silva. De qualquer modo, acrescenta, não se pretende realizar obras em aeroportos que depois não terão demanda.

Sobre intervenções urbanas, o discurso é igualmente defensivo. "A Copa vai acelerar diversos programas e projetos, mas não podemos achar que se resolverão assim todos os nossos problemas urbanos", afirma o ministro Luiz Barreto, do Turismo. O ministro do Planejamento, Paulo Bernardo, sinalizou que o governo federal não está disposto - neste momento, pelo menos - a abrir o cofre para viabilizar obras. "Se algumas cidades não conseguirem se adequar para receber a Copa, não vejo problema em realizar o evento em apenas seis capitais", diz.

Os critérios de financiamento pelo BNDES para a reforma de estádios privados, pertencentes aos clubes Grêmio, Atlético Paranaense e São Paulo enfrentam neste momento seu teste prático mais difícil. Após uma novela de idas e vindas, o São Paulo conseguiu aprovar junto à Fifa o projeto de reformas para o estádio do Morumbi. Desde 17 de maio, porém, corre o prazo de 30 dias para que o clube apresente as garantias necessárias ao banco, no total de 130% do valor solicitado, de R\$ 400 milhões. "Vamos mostrar que não somos um clube qualquer", garante o vice-presidente Carlos Augusto de Barros Silva. "Nosso estádio tem receitas de camarotes, de placas de publicidade e de locação para eventos grandiosos. Não teremos problemas em atender à exigência do BNDES". Se o São Paulo passar no teste, a obtenção de financiamento servirá de modelo para os outros dois clubes.

No caso dos estádios públicos, os empréstimos assumidos no BNDES, da maneira como estão as regras hoje, contam como dívidas assumidas. Isso levaria alguns Estados a romper os limites estabelecidos pela Lei de Responsabilidade Fiscal. Por essa razão, em boa parte, até aqui só há ensaios e nenhum contrato assinado. "Em Minas, o Aécio [governador Aécio Neves] já avisou que só entrará no BNDES para reformar o Mineirão se o empréstimo entrar numa conta em separado e não afetar a capacidade de endividamento do Estado nos termos da LRF", lembra Quirós.

Para se adaptar às demandas da Copa, a cidade de São Paulo montou um pacote com 19 grandes intervenções urbanas. Com custo estimado em R\$ 34 bilhões, essas obras visam, especialmente, ampliar a mobilidade. Há previsão para o prolongamento de avenidas, criação de uma via expressa entre o aeroporto internacional de Guarulhos e o centro da capital e até mesmo a construção de uma linha de VLT (veículo leve sobre trilhos) que ligará o aeroporto de Congonhas à malha do metrô. "No mês do mundial, a cidade deverá receber 500 mil visitantes a mais, que ficariam sem condições de circulação sem essas intervenções", diz o presidente da SPTuris, Caio Luiz de Carvalho.

Em Minas Gerais, o governo estadual criou um núcleo para coordenar as obras em torno da Copa. Foram estabelecidos 54 projetos prioritários nas áreas de infraestrutura esportiva, mobilidade urbana, turismo e rede hoteleira, comunicação e marketing, utilidade pública e requisitos da Fifa. O principal deles é a modernização do estádio Mineirão, mas também há iniciativas para ampliar as conexões da rede de 28 quilômetros de metrô da cidade com outros meios de transporte. São melhorias de utilidade permanente, para além do evento.

Em Fortaleza, que também garantiu o direito de ser uma das sedes das partidas, as intervenções, que incluem a ampliação do aeroporto, já têm custo estimado em R\$ 6 bilhões. A intenção principal é aumentar a malha de mobilidade urbana, com a expansão de linhas de metrô.

O Tribunal de Contas da União pretende colocar na internet um site para publicação, sempre atualizada, dos gastos relacionados a obras para a Copa. "Vamos promover o chamado controle social das obras, de modo a que a sociedade tenha informações sobre seu andamento online e possa verificar a real execução", diz o ministro Valmir Campelo, do TCU.

Em razão dos atrasos e desencontros iniciais nas reformas de estádios e obras de infraestrutura, continua válida a pergunta: haverá tempo para o Brasil se adaptar às exigências da Copa? "Dá tranquilo", acredita o empresário J. Hawilla, proprietário da Traffic, empresa que negocia contratos de compra e venda de jogadores de futebol. "Nenhuma das exigências da Fifa vai levar mais de dois anos para ser cumprida. Depois que o mundial da África do Sul terminar, as coisas começarão a acontecer por aqui."

Veterano no mesmo ramo, o agente uruguaio Juan Figger não tem a mesma certeza. "Os brasileiros têm de entender que receberão a Copa das Confederações em 2013, e todas as reformas e obras já deverão estar prontas para esse evento", alerta. "A maior deficiência não está nem nos estádios, que podem ser adaptados, mas na estrutura hoteleira, que, do jeito que está, não tem condições de suportar a demanda." Figger lembra que, em maio, a partida entre Cruzeiro e São Paulo, disputada em Belo Horizonte pelo torneio Libertadores da América, provocou a lotação total da rede hoteleira da capital mineira. "Só havia vagas em motéis."



Andando bem

Metade das obras que transcorrem dentro do prazo ainda não tem novo custo definido

Aeroporto	Tipo de obra	Novo custo	Situação atual
São Paulo/Guarulhos	Construção do 3º terminal de passageiros	R\$ 653,8 milhões	Obras previstas para agosto de 2011
São Paulo/Guarulhos	Construção de módulos operacionais	Não definido	Obras previstas para fevereiro de 2011
Campinas, SP Viracopos	Operação de módulo operacional (check in)	Não definido	Obras previstas para outubro de 2010
Brasília	Implantação de módulos operacionais	Não definido	Obras previstas para agosto de 2012
Salvador	Construção da torre e ampliação do pátio e terminal	R\$ 44,4 milhões	Obras previstas para março de 2010
Rio de Janeiro	Reforma e construção de terminais	R\$ 566,5 milhões	Obras em andamento
Recife	Construção da torre de controle	R\$ 19,2 milhões	Obras previstas para maio de 2011
Natal	Construção do pátio e pista de pouso e decolagem	Não definido	Obras em andamento

Andando mal

Retardamento começa já nos projetos

Aeroporto	Tipo de obra	Novo custo	Situação atual	Motivo do atraso
São Paulo/Guarulhos	Construção de sistema de pista	R\$ 232,5 milhões	Obra parada ⁽¹⁾	Revisão financeira do TCU
São Paulo/Guarulhos	Construção da pista de táxi - Saída rápida	R\$ 10 milhões	Projetos básico e executivo ⁽²⁾	Atraso nos projetos básico e executivo
Manaus	Reforma e ampliação do terminal de passageiros	R\$ 326,4 milhões	Projeto básico ⁽³⁾	Atraso nos projetos básico e executivo
Brasília	Fase I da ampliação Sul do terminal de passageiros	R\$ 732,4 milhões	Projetos básico e executivo ⁽⁴⁾	Atraso nos projetos básico e executivo
Confins, MG	Reforma e modernização do terminal	R\$ 231,9 milhões	Projeto básico ⁽⁵⁾	Atraso no projeto básico
Confins, MG	Reforma e ampliação da pista de pouso e pátios	R\$ 166,9 milhões	Projetos básico e executivo ⁽⁶⁾	Atraso no processo licitatório
São José dos Pinhais, PR	Ampliação do pátio e pista de táxi	R\$ 8,2 milhões	Projetos básico e executivo ⁽⁷⁾	Atraso nos projetos básico e executivo
São José dos Pinhais, PR	Ampliação do terminal de passageiros	R\$ 40,2 milhões	Projetos básico e executivo ⁽⁶⁾	Atraso no processo licitatório
Fortaleza	Ampliação do terminal de passageiros	R\$ 275,7 milhões	Projeto básico ⁽⁸⁾	Atraso no projeto básico
Várzea Grande/Cuiabá	Reforma e ampliação do terminal de passageiros	R\$ 87,5 milhões	Projetos básico e executivo ⁽⁶⁾	Atraso no processo licitatório
Porto Alegre	Ampliação do terminal de passageiros e pátio	R\$ 345,8 milhões	Projetos básico e executivo ⁽⁶⁾	Atraso no processo licitatório
Campinas, SP/Viracopos	Reforma e construção de terminais	R\$ 571 milhões	Projetos básico e executivo ⁽⁶⁾	Não informado

Fonte: Infraero (março-maio de 2010); Superintendência dos Aeroportos. ⁽¹⁾ Contratação do IPT para perícia judicial. ⁽²⁾ Em elaboração. ⁽³⁾ 31% prontos. ⁽⁴⁾ 30% prontos. ⁽⁵⁾ 50% prontos. ⁽⁶⁾ Elaboração do termo de referência pela Infraero para licitação. ⁽⁷⁾ 63% prontos. ⁽⁸⁾ 25% prontos.

Fonte: **Eu & fim de semana**, São Paulo, ano 11, n. 501, p. 28-30, 28, 29 e 30 maio 2010.