

No Marão, as obras foram retomadas em agosto. A ligação Amarante-Vila Real (30 km) inclui o maior túnel ibérico  
FOTO LUIS EFIGENIO/NFACTOS



# CRIL e túnel do Marão com atrasos

**Derrapagens** deixaram de ser regra nas obras públicas. Ordem dos Engenheiros quer lista negra de incumpridores

Em novembro de 2006, o então ministro Mário Lino anunciava que a Circular Regional Interna de Lisboa (CRIL) estaria concluída no verão de 2009. A obra beneficia dois milhões de automobilistas e a sua inauguração seria sempre um triunfo valioso em véspera de eleições. Mas o último troço, atravessando uma malha urbana densamente povoada, transformou-se numa versão rodoviária do aviso popular de que "o rabo é a parte mais difícil de esfolar". Verifica-se agora que a promessa de Mário Lino sofria de otimismo excessivo. Expropriações tardias, moradores barricados e a sofisticação telemática na segurança de um túnel extenso e complexo explicam os atrasos sucessivos. As obras prosseguem, a abertura ao tráfego acontecerá antes do fim do ano. Mas, só em outubro, a Estradas de Portugal (EP) marca a data definitiva da cerimónia inaugural.

A Norte, as escavadoras avançam a todo o vapor no Marão, esventrando o maior túnel rodoviário nacional (5,6 km). Mas o cronograma do consórcio Somague/MSF está irremediavelmente comprometido, depois das duas paragens forçadas por causa de providências cautelares da empresa Águas do Marão. As obras num túnel exigem uma cadência que não é compatível com um eventual reforço de meios. A data inicial (Agosto de 2011) é uma miragem. Sem novos contratempes, a Somague arrisca dezembro

de 2012 para o fim da obra lançada pelo Governo em nome da "coesão territorial e combate à sinistralidade".

Os custos das paragens é, para o consórcio, um assunto tabu. "Nesta fase, não fazemos comentários", responde o seu porta-voz. O tema é delicado e poderá mesmo originar um conflito com o Estado. Para a Somague/MSF é uma evidência que não foi o consórcio construtor nem a concessionária (a EP) que decidiram suspender os trabalhos. Mas se o tribunal acolheu os argumentos das Águas do Marão e impôs o recurso a furos para monitorizar os níveis de água, é porque o estudo ambiental não estava blindado a estas ameaças, como reconhece o bastonário da Ordem dos Engenheiros (OE), Carlos Matias Ramos.

## Sinais positivos

CRIL e Túnel do Marão são dois casos atuais e singulares de derrapagem de obras públicas, um fenómeno que há uns anos parecia uma fatalidade das obras públicas portuguesas. O último relatório do Tribunal de Contas (TC), a partir da auditoria a cinco exemplos emblemáticos, verifica que as derrapagens de custos e prazos são "práticas generalizadas".

De então para cá, o panorama da contratação pública melhorou, há sinais positivos no horizonte. O relatório do Parque Escolar sobre o primeiro ciclo de

## GRANDES OBRAS GRANDES DESVIOS

Em milhões de euros

	Custo previsto	Desvio no custo	Desvio no prazo
Casa da Música	33,9	77,2 (295%)	4 anos e 6 meses
Túnel do Rossio	49,5	9,5 (19,4%)	1 ano e 5 meses
Aeroporto Sá Carneiro	308,0	73,8 (27,2%)	4 anos
Ponte Santa Isabel	29,9	41,0 (13,7%)	2 anos e 7 meses
Túnel do Terreiro do Paço	47,4	31,0 (65%)	2 anos e 8 meses

Fonte: TRIBUNAL DE CONTAS

## DERRAPAGENS CARAS

# 230

milhões de euros foram as derrapagens acumuladas em cinco grandes empreitadas auditadas pelo Tribunal de Contas, em 2009. As cinco obras estavam orçamentadas em €470 milhões, mas a fatura final foi de €700. No desvio de prazos, o campeão foi a Casa da Música, no Porto, uma obra experimentalista e de autor, tornando-se um marco da arquitetura moderna

## OS TRABALHOS A MAIS JUSTIFICAM A MAIORIA DAS DERRAPAGENS. AUDITORIA DO TC VERIFICOU A EXISTÊNCIA DE ADICIONAIS EM METADE DAS 1600 OBRAS AVALIADAS

adjucações concluiu que os desvios de prazos e preços são praticamente inexistentes. E, no caso da EP, as últimas inaugurações confirmam a tendência de boas práticas. A variante de Aguiar da Beira e a ligação a Prouença-a-Nova respeitaram os prazos e, segundo uma fonte da EP, o acerto de contas final "deverá conduzir a um custo ligeiramente inferior ao valor a que as obras foram consignadas".

Mas, como adverte Carlos Matias Ramos, "o país não atingiu ainda o nível desejado. A engenharia contém sempre uma dose de imprevisibilidade, mas o dever do Estado é "reduzir o risco e incerteza através de estudos e projetos detalhados e rigorosos", diz o bastonário.

Manuel Agria, vice-presidente da Associação Nacional de Empreiteiros de Obras Públicas (ANEOP), reconhece uma "atitude pedagógica do Estado" e a preocupação com o "aumento da transparência". Mas, como o volume de produção em queda acentuada, "é natural que o problema perca relevo". Isto é, sem obras não há derrapagens. De 1989 até 2001, a indústria cresceu ao ritmo de 4,8% ao ano, acumulando um ganho de 53%. Desde então, está a cair 3,6% ao ano.

"Quando o empreiteiro assume o risco por inteiro, como sucede nas parcerias público-privadas, não existem derrapagens", diz o gestor. O caso da ponte Vasco da Gama tornou-se um exemplo de sucesso do novo mo-

delo de concessão. Manuel Agria recorda que, segundo o TC, "80% dos desvios de preços e prazos radicam em trabalhos a mais ou projetos desajustados". Na maioria dos casos, "a culpa é do dono de obra".

## Lista negra

No papel há anos, o Observatório das Obras Públicas, destinado a monitorizar os contratos, é apontado pelos operadores como um pilar essencial no edifício da transparência e rigor. Mas, apesar de uma resolução do Parlamento este ano, o observatório tarda em ser concretizado.

Carlos Matias Ramos lamenta que o observatório não esteja vocacionado para avaliar o comportamento global de um empreiteiro a quem é adjudicada uma obra. E advoga a criação de uma lista negra, que serviria para penalizar as construtoras que revelassem défice de desempenho — apesar de reconhecer que a culpa de boa parte das derrapagens terá de ser assacada ao Estado. A "pressão do calendário", projetos "recuperados à pressa ou desajustados" ou "informações e estudos insuficientes" são fatores que conspiram a favor dos incumprimentos. Os concursos "são lançados sem estarem acatados aspetos fundamentais". Por vezes, acusa, o Estado "remete para a obra elementos que deviam estar consagrados ao projeto.

ABÍLIO FERREIRA  
aferreira@expresso.imprensa.pt