

Por Adriano Pires - Diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura - 29 Jul 2012

Na divulgação do Plano de Negócios da Petrobras para o período 2012-2016, chamou atenção a ênfase dada, pela nova diretoria, ao descumprimento das metas de produção de petróleo, fato responsável pelas grandes perdas na receita da empresa nos últimos anos. Além da frustração com as metas de produção, foram apontados problemas relativos à gestão de projetos, o que levou a diretoria da estatal a deixar sob avaliação alguns deles, em particular, os das novas refinarias.

O caso mais emblemático é o da Refinaria Abreu e Lima (RNEST), em Pernambuco, que, ainda, é uma parceira entre Brasil e Venezuela. Segundo a presidente da Petrobras, Maria das Gracas Foster, "a RNEST é uma história a ser aprendida, escrita e lida pela companhia, de forma que não seja repetida".

A refinaria estava prevista para entrar em operação em 2010, mas teve sua conclusão seguidamente adiada, sendo a nova data definida para o final de 2014. Ao longo da construção, o custo previsto do projeto se multiplicou por dez, de US\$ 2,3 bilhões para US\$ 20,1 bilhões. A estatal PDVSA não contribuiu com sequer um dólar, porque o BNDES não aceitou suas garantias financeiras, até então. No entanto, a parceria ainda não foi descartada. Na verdade, o projeto da refinaria é mais um custo Lula, que nasceu sem objetivos empresariais, sendo parte de um projeto político do ex-presidente Lula com o presidente Hugo Chávez. A aposta do mercado é que a Petrobras não terá a estatal venezuelana como sócia. Seria boa notícia.

Na construção do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj), os problemas parecem se repetir. O projeto, que concebe duas refinarias e um polo petroquímico, tinha a entrada em operação da primeira refinaria prevista para 2011, mas foi adiada sucessivamente, ficando para abril de 2015. O segundo trem de refino está sob avaliação, com conclusão estimada para janeiro de 2018. Além do tradicional aumento de custos e dos atrasos, o projeto, ainda, esbarra na falta de logística,. A empresa comprou cinco reatores italianos, que chegaram ao Brasil em agosto de 2011, mas continuam no Porto do Rio. Cada um deles pesa entre 1.000 e 1.200 toneladas, fato que inviabiliza o transporte rodoviário ou marítimo, primeiro por não existir

infraestrutura que suporte o peso e, depois, pela falta de um Porto com calado suficiente, próximo ao Comperj. A construção de um Porto, em São Gonçalo, e de uma Via de Acesso para Equipamentos Especiais está em fase de licenciamento ambiental junto ao Instituto Estadual do Ambiente. Mesmo com esses projetos aprovados, será longo o tempo para a construção do futuro Porto de São Gonçalo, devido à necessidade de dragagem na Baía de Guanabara e da construção da nova via de acesso.

Outro investimento foi a aquisição de uma refinaria em Pasadena, nos EUA. Após longa batalha judicial, a Petrobras pagou US\$ 1,18 bilhão, em duas etapas, para comprar essa refinaria que, há sete anos, custou US\$ 42,5 milhões à sua agora ex-sócia belga, ou seja, 2.700% a mais. Esse é um dos ativos que a empresa pretende ofertar.

Os problemas não se limitam à construção das refinarias. A Transpetro encomendou ao Estaleiro Atlântico Sul (EAS) 14 petroleiros Suezmax e 8 Afra-max, com prazo de entrega para 2015. O primeiro destes navios, o petroleiro João Candido, foi inaugurado em maio de 2010, mas voltou ao estaleiro, devido a erros de projeto, e só entrou em operação em maio de 2012, com exatos 2 anos de atraso. Ainda, há dúvidas sobre a capacidade do estaleiro de construir os demais navios e, até mesmo, as sondas, visto que o seu sócio estratégico, a coreana Samsung Heavy Industries, abandonou a parceria em março último, e ainda, não tem substituto.

Depois de tantos desmandos e interferências de partidos políticos na gestão da Petrobras, ainda há quem defenda a tese de que seria normal o prevalecimento dos interesses do acionista majoritário nas decisões de investimento. Existem aí dois graves equívocos e uma intenção oculta. O primeiro equívoco é que nenhum acionista majoritário induziria seus executivos a tomarem decisões que, a priori, causariam prejuízos à empresa. Segundo, uma empresa com o controle acionário do Estado, não pertence ao governo de plantão, não devendo ser usada para atingir projetos políticos, em detrimento dos interesses da sociedade. Os defensores dessa tese tratam a empresa como 100% estatal. O problema é que não é. E a sociedade brasileira, com certeza, não deseja e nem quer ver a Petrobras transformada em uma PDVSA. Portanto, o desafio é cuidar da Petrobras.