

GRUPO I – CLASSE V – Plenário**TC 028.253/2011-6****Natureza(s):** Levantamento**Órgão/Entidade:** Ministério do Esporte; Ministério do Turismo; Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES); Caixa Econômica Federal (Caixa); Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeronáutica (Infraero); e outros**Interessado:** Tribunal de Contas da União**Advogado(s):** não há

Sumário: COPA DO MUNDO DE 2014. ACÓRDÃO 2.000/2011-PLENÁRIO. DETERMINAÇÃO PARA REALIZAÇÃO DE LEVANTAMENTO PARA AVALIAR O PANORAMA DAS AÇÕES DE GOVERNO PARA O MUNDIAL NAS ÁREAS AEROPORTUÁRIA, MOBILIDADE URBANA, ESTÁDIOS E TURISMO. AEROPORTOS. MAIOR PARTE DAS OBRAS EM ANDAMENTO. CRONOGRAMAS DE ENTREGA PRÓXIMOS AO INÍCIO DA COPA. MOBILIDADE URBANA. MAIOR PARCELA DAS OBRAS EM FASE INICIAL DE FINANCIAMENTO E DE LICITAÇÕES. ESTÁDIOS. PENDÊNCIAS PONTUAIS NO ASPECTO AMBIENTAL E EM OBRAS DO ENTORNO. PORTO ALEGRE E CURITIBA COM OBRAS PARALISADAS OU NÃO INICIADAS. HOTELARIA. NÚMERO EXATO DE LEITOS DISPONÍVEIS PARA O EVENTO A SER CONHECIDO ATÉ DEZ/2011, APÓS PESQUISA DO IBGE. PORTOS. LICITAÇÕES EM ANDAMENTO. ALERTA. RECOMENDAÇÃO. DETERMINAÇÕES. CIÊNCIA AOS INTERESSADOS.

RELATÓRIO

Em apreciação, processo de levantamento originado em cumprimento à determinação esculpida no item 9.2 do Acórdão 2.000/2011-Plenário, quando esta Corte avaliou os riscos a que o evento Copa do Mundo de 2014 está sujeito nas áreas de construção e reforma dos estádios, infraestrutura aeroportuária e de mobilidade urbana, bem como na sistemática de gerenciamento dessas ações pelo Governo Federal.

2. Como consta daquela Decisão:

"9.2. determinar à Segecex que, por meio da(s) unidade(s) competente(s), em processo(s) específico(s):

9.2.1. diligencie à Infraero a listagem de todas as intervenções necessárias nos aeroportos das cidades sede da Copa do Mundo de 2014, identificando o prazo de cada ação, a estimativa de início e término de cada intervenção, bem como o estágio atual da obra (se em projeto, se em licitação, se em contrato – e em que percentual de execução);

9.2.2. verifique a situação das ações informadas pela Infraero em resposta ao Acórdão 1.517/2010-Plenário, mormente nas áreas de estrutura organizacional e de gestão de pessoas (fl. 11, peça 31, dos correntes autos);

9.2.3. obtenha, de forma consolidada e objetiva, para cada obra de mobilidade urbana constante da matriz de responsabilidades, o prazo de execução de cada ação, a previsão de início e término de cada intervenção, o estágio atual da obra (se em projeto, se em licitação, se em contrato – e em que percentual de

execução), bem como a situação dos financiamentos junto à Caixa Econômica Federal, apresentando de modo sistemático as eventuais pendências para a assinatura do acordo e para a liberação dos recursos;

9.2.4. verifique, considerando o número de leitos de hotelaria necessários à realização da Copa do Mundo de 2014 em cada cidade sede, em contraponto ao número de leitos disponíveis, quais as ações o Governo Federal tem tomado para contornar o eventual déficit identificado na área de hotelaria, identificando os prazos de cada providência, a data de início e de término de cada ação, assim como o estágio atual de cada intervenção;

9.2.5. diligencie a cada governo local e ao BNDES, qual o prazo para a conclusão de cada arena de futebol para a Copa do Mundo de 2014, a previsão de início e término de cada intervenção, o estágio atual da obra (se em projeto, se em licitação, se em contrato – e em que percentual de execução), bem como a situação dos respectivos financiamentos;

9.2.6. consolide em processo específico os resultados dos trabalhos determinados nos subitens anteriores, com foco na avaliação das ações já tomadas e a tomar para a realização da Copa do Mundo de 2014, de maneira a apresentar um panorama geral do andamento das providências do Governo Federal nas áreas aeroportuária, mobilidade urbana, aeroportos e turismo, fontes de maiores riscos e de maior impacto na realização bem sucedida do evento;

9.2.7. verifique a aderência da matriz de responsabilidades da Copa do Mundo de 2014 com as obras efetivamente previstas e necessárias à realização do evento na área aeroportuária, bem como com as intervenções necessárias no ramo de hotelaria e das obras de acessibilidade dos estádios, constantes das exigências da FIFA e dos contratos de financiamento com o BNDES;

9.2.8. constitua processo específico para verificar o amplo atendimento ao art. 3º da IN-TCU nº 62/2010, especificamente sobre a necessidade de inserir e manter atualizados no Portal de Acompanhamento de Gastos para a Copa do Mundo de Futebol de 2014 (www.copatransparente.gov.br) os dados e os documentos constantes do Anexo I daquela Instrução Normativa, sem prejuízo de outros que se fizerem necessários ao acompanhamento do evento, obrigatoriedade que também se estende aos entes federais repassadores de recursos – inclusive o BNDES e a Caixa Econômica Federal –, quem deve fazer constar em seus ajustes cláusulas que prevejam a obrigatoriedade de tais providências;”

3. Em atendimento à determinação, realizou-se um amplo levantamento, com a participação da 9ª Secex, da 2ª Secex, 1ª Secex, Secex-MT, Secex-CE, Secex-AM, Secex-PE, Secex-PR e Secob-1, todas sob coordenação da Adplan.

4. Reproduzo, pois, com os ajustes na forma que entendo necessários, o percutiente relatório de consolidação elaborado pelo Serviço de Coordenação de Redes de Controle (Peça 112):

(...) o objetivo do levantamento será apresentar um retrato do andamento das ações nas áreas aeroportuária, mobilidade urbana, estádios e turismo, fontes de maiores riscos e de maior impacto na realização bem sucedida desse evento esportivo.

4. A metodologia utilizada foi a coleta de dados, por meio de diligências encaminhadas a cada governo local, nos termos do item 26 do voto condutor do acórdão. Também foram expedidas diligências à Caixa Econômica Federal - CAIXA, ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, à Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO e ao Ministério do Turismo para esclarecer as questões apresentadas pelos itens 9.2.1, 9.2.2, 9.2.3, 9.2.4, 9.2.5 e 9.2.6 do Acórdão 2000/2011 – TCU – Plenário.

5. Vale destacar que todas as informações circunstanciadas pelo presente levantamento estão fundamentadas em documentos, mas, ainda assim, podem não descrever com exatidão a realidade dos fatos, uma vez que existem limitações e características intrínsecas ligadas aos gastos da Copa do Mundo, quais sejam:

a. vários entes federados (União, Estados e Municípios) são signatários das Matrizes de Responsabilidades da Copa do Mundo de 2014, consequentemente, algumas obras não podem ser fiscalizadas diretamente pelo Tribunal de Contas da União, pois são executadas com recursos municipais ou estaduais (mobilidade urbana e estádios);

- b. governos estaduais e municipais podem ter informado dados imprecisos ou desatualizados;
- c. existem alguns empreendimentos executados com recursos privados (estádios);
- d. não foi publicada pelo Ministério do Esporte a Matriz de Responsabilidade referente ao segundo ciclo de planejamento envolvendo ações de telecomunicações, hotelaria, segurança, etc;
- e. há um lapso temporal entre a assinatura do contrato de financiamento e o efetivo desembolso, em razão disso é possível que a CAIXA e o BNDES tenham informações defasadas em relação aos executores das obras, por exemplo, percentual de execução;
- f. obras de acessibilidade dos estádios não constam da Matriz de Responsabilidade;
- g. alterações nas áreas de estrutura organizacional e de gestão de pessoas da Infraero não garantem, de imediato, retorno em termos práticos;
- h. a Resolução nº 2/2011 do Grupo Executivo da Copa do Mundo – GE-COPA, que aprovou a revisão das ações constantes da Matriz de Responsabilidades relacionadas à mobilidade urbana, portos e aeroportos, vai ser republicada com algumas correções e acréscimos.

II-APRESENTAÇÃO DA SITUAÇÃO DAS AÇÕES

Obras nos Aeroportos

6. O item 9.2.1 do Acórdão 2000/2011 – TCU – Plenário determinou a realização de diligência à Infraero a fim de identificar todas as intervenções necessárias nos aeroportos das cidades-sede da Copa do Mundo de 2014. Nesse sentido, a 1ª Secretaria de Fiscalização de Obras (Secob-1) expediu Ofício 409/2011-TCU-SECOB-1(peça 14), o qual foi respondido pela Infraero por meio dos documentos CF CIRC n. 24804/DEPL/2011 e CF n. 24814/DE/DT/2011 (peças 42, 43 e 45).

7. É importante destacar que o Ministério do Esporte publicou em 13/10/2011 a Resolução nº 2/2011 do Grupo Executivo da Copa do Mundo – GE-COPA, que aprovou a revisão das ações constantes da Matriz de Responsabilidades relacionadas à mobilidade urbana, portos e aeroportos. Tal revisão também criou novas obras não previstas no planejamento inicial e atualizou as datas e os valores das ações.

8. Verifica-se, ainda, que a Resolução nº 2/2011 não foi clara quanto à exclusão de algumas obras contidas na Matriz inicialmente publicada, por exemplo, em Cuiabá não foi elucidado que a obra de mobilidade urbana será VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) em substituição ao BRT (Bus Rapid Transit).

9. Acrescenta-se que a Infraero respondeu a diligência da Secob-1 em data anterior a publicação da revisão realizada pelo GE-COPA (Resolução nº 2/2011). Portanto existem algumas ações no comparativo apresentado a seguir com datas previstas somente pela Matriz revisada, mas, ainda assim, os elementos evidenciados na tabela permitem avaliar a real situação dos empreendimentos da área aeroportuária e, consequentemente, possibilita um acompanhamento tempestivo por parte dos órgãos de controle e da sociedade.

COMPARATIVO DAS DATAS DAS OBRAS (Matriz x Resposta da Infraero)

Tipo de obra	Início da obra previsto na matriz	Início da obra informado pela Infraero	Previsão para conclusão da obra (matriz)	Previsão para conclusão da obra (Infraero)	Situação
Aeroporto de Brasília – Total do Projeto: 864,7 milhões					
Reforma e Ampliação Sul do TPS*	Abr/11	Abr/11	Dez/13	Dez/13	Em execução
Construção do Módulo Operacional – MOP	Ago/11	Ago/11	Nov/11	Nov/11	Em execução
Construção do segundo viaduto de aeronaves, implantação da pista de táxi R de ligação ao novo viaduto, restauração das pistas de táxi K, L, C e G, RESA nas 4 cabeceiras,	Mai/12	Nova obra***	Nov/13	Nova obra***	-

<i>Tipo de obra</i>	<i>Início da obra previsto na matriz</i>	<i>Início da obra informado pela Infraero</i>	<i>Previsão para conclusão da obra (matriz)</i>	<i>Previsão para conclusão da obra (Infraero)</i>	<i>Situação</i>
nivelamento das faixas preparadas das pistas de pouso/decolagem, sistema de drenagem e obras complementares					
Aeroporto de Manaus - Total do Projeto: R\$ 394,1 milhões					
Reforma e ampliação do terminal de passageiros	Nov/11	Nov/11	Dez/13	Dez/13	Em licitação
Aeroporto de Salvador - Total do Projeto: R\$ 47,6 milhões					
Reforma e Adequação do Terminal de Passageiros e Ampliação do Pátio de Aeronaves	Mar/12	Mar/12	Jul/13	Jul/13	Em planejamento
Construção de Torre de Controle	Fev/12	Set/11	Nov/13	Nov/13	Em planejamento
Aeroporto de Fortaleza - Total do Projeto: R\$ 349,8 milhões					
Reforma e Adequação do Terminal de Passageiros e Ampliação do Pátio de Aeronaves	Fev/12	Fev/12	Dez/13	Dez/13	Em licitação
Aeroporto de Natal **- Total do Projeto: R\$ 174,4 milhões					
Infraestrutura de Pista de Pouso, Infraestrutura dos Sistemas de Auxílio e Proteção ao Vôo	Nov/09	Nov/09	Nov/13	Nov/13	Em execução
Aeroporto de Cuiabá - Total do projeto: R\$ 91,3 milhões					
Reforma e Modernização do terminal de passageiros, Adequação do sistema viário e construção de estacionamento	Mai/12	Abr/12	Jul/13	Jul/13	Em planejamento
Implantação do Módulo Operacional	Jun/11	Nova obra***	Nov/11	Nova obra***	-
Aeroporto de Belo Horizonte - Total do Projeto: R\$ 508,7 milhões					
Reforma e Modernização do terminal de passageiros e Adequação do sistema Viário	Set/11	Set/11	Dez/13	Dez/13	Contratada
Reforma e Ampliação da Pista de pouso e do sistema de Pátios	Set/12	Set/12	Dez/13	Dez/13	Em planejamento
Implantação do Terminal Remoto, Estacionamento de Veículos e Adequação do Sistema Viário	Mar/12	Nova obra***	Mar/13	Nova obra***	-
Aeroporto de Curitiba - Total do Projeto: R\$ 84,5 milhões					
Ampliação do terminal de passageiros e ampliação do sistema viário	Abr/12	Abr/12	Out/13	Out/13	Em planejamento
Ampliação do sistema de pátio e pista de taxi	Jul/11	Jul/11	Mar/12	Mar/12	Em execução
Restauração das Pistas de Pouso e Decolagem e de Taxi	Set/11	Nova obra***	abr/12	Nova obra***	-
Aeroporto de Recife - Total do Projeto: R\$ 18,5 milhões					
Construção de nova torre de controle	Fev/12	Fev/12	Dez/13	Dez/13	Em planejamento
Aeroporto do Rio de Janeiro - Total do Projeto: R\$ 813,3 milhões					

<i>Tipo de obra</i>	<i>Início da obra previsto na matriz</i>	<i>Início da obra informado pela Infraero</i>	<i>Previsão para conclusão da obra (matriz)</i>	<i>Previsão para conclusão da obra (Infraero)</i>	<i>Situação</i>
<i>Reforma do terminal de passageiros 1</i>	<i>Set/08</i>	<i>Abr/09</i>	<i>Dez/13</i>	<i>Set/13</i>	<i>Em execução</i>
<i>Conclusão da reforma do terminal de passageiros 2</i>	<i>Nov/08</i>	<i>Nov/08</i>	<i>Dez/13</i>	<i>Out/11 (primeira etapa parte civil)</i>	<i>Em execução</i>
<i>Recuperação e revitalização dos sistemas de pistas e pátios</i>	<i>Out/11</i>	<i>Nova obra***</i>	<i>Out/13</i>	<i>Nova obra***</i>	<i>-</i>
Aeroporto de Porto Alegre - Total do Projeto: R\$ 579,2 milhões					
<i>Reforma e ampliação do terminal de passageiros (1ª fase)</i>	<i>Set/12</i>	<i>Set/12</i>	<i>Dez/13</i>	<i>Dez/13</i>	<i>Em planejamento</i>
<i>Ampliação da Pista de Pouso e Decolagem</i>	<i>Mai/12</i>	<i>Nova obra***</i>	<i>Dez/13</i>	<i>Nova obra***</i>	<i>-</i>
<i>Implantação do Módulo Operacional</i>	<i>Mai/11</i>	<i>Nova obra***</i>	<i>Nov/11</i>	<i>Nova obra***</i>	<i>-</i>
Aeroporto de São Paulo (Guarulhos) - Total do Projeto: R\$ 1.331,7 milhões					
<i>Construção do terminal de passageiros 3 (1ª fase)</i>	<i>Mai/11</i>	<i>Mai/11</i>	<i>Nov/13</i>	<i>Nov/13</i>	<i>Em planejamento</i>
<i>Construção do módulo operacional – MOP 1</i>	<i>Jul/11</i>	<i>Jul/11</i>	<i>Jan/12</i>	<i>Jan/12</i>	<i>Em execução</i>
<i>Construção do módulo operacional – MOP 2</i>	<i>Abr/12</i>	<i>Abr/12</i>	<i>Dez/12</i>	<i>Dez/12</i>	<i>Em planejamento</i>
<i>Ampliação e revitalização do sistema de pistas e pátios</i>	<i>Fev/12</i>	<i>Fev/12</i>	<i>Out/13</i>	<i>Out/13</i>	<i>Em execução</i>
<i>Construção de pistas de táxi e de saída rápida</i>	<i>Jan/12</i>	<i>Jan/12</i>	<i>Mar/13</i>	<i>Mar/13</i>	<i>Em licitação</i>
Aeroporto de Campinas – Total do Projeto: R\$ 876,9 milhões					
<i>Construção do módulo operacional – MOP</i>	<i>Out/10</i>	<i>Out/10</i>	<i>Ago/11</i>	<i>Ago/11</i>	<i>Concluído</i>
<i>Adequação do terminal de passageiros existente</i>	<i>Ago/12</i>	<i>Jul/12</i>	<i>Out/13</i>	<i>Out/13</i>	<i>Em planejamento</i>
<i>Construção do novo terminal de passageiros e pátio (1ª fase)</i>	<i>Jun/12</i>	<i>Jun/12</i>	<i>Dez/13</i>	<i>Dez/13</i>	<i>Em planejamento</i>
<i>Reforço com Alargamento da Pista de Táxi; Ampliação do Pátio do TECA; Construção do Novo Pátio de Aviação Geral; Reforma Geral e Recapeamento da Pista Principal</i>	<i>Fev/12</i>	<i>Nova obra***</i>	<i>Dez/13</i>	<i>Nova obra***</i>	<i>-</i>

*TPS – Terminal de Passageiros

** Somente foi descrita a parcela da obra executada com recursos públicos. A parte do concessionário não foi relacionada na tabela.

*** Nova obra incluída pela Resolução nº 2/2011 do Grupo Executivo da Copa do Mundo – GE-COPA.

Nota: A peça 44 do presente processo apresenta um resumo detalhado dos dados das intervenções nos aeroportos das cidades-sede da Copa do Mundo.

10. Grande parte das obras possui previsão de conclusão próxima à data da realização do evento esportivo, características que causam preocupações, uma vez que o atual cronograma não admite margem de atraso e muitas obras ainda estão em fase de planejamento ou licitação.

11. Convém registrar que as datas previstas pela Infraero para conclusão das obras são compatíveis com o 2º Balanço da Copa 2014 do Ministério do Esporte, publicado em setembro de 2011 e disponível no sítio eletrônico www.esporte.gov.br em 5/10/2011, destacando que a tabela anterior do comparativo das datas detalhou mais as obras de Brasília, Salvador, Belo Horizonte, Curitiba, Rio de Janeiro e São Paulo em relação ao Balanço do Ministério apenas para compatibilizar a descrição das intervenções com a Matriz de Responsabilidade.

12. Por fim, é possível constatar que várias datas de início das obras previstas na Matriz de Responsabilidades publicada inicialmente foram atualizadas pela Resolução nº 2/2011 do Grupo Executivo da Copa do Mundo FIFA 2014.

Estrutura da Infraero

13. O item 9.2.2 do Acórdão 2000/2011 – TCU – Plenário determinou que fosse verificada a situação das ações informadas pela Infraero em resposta ao Acórdão 1571/2010-Plenário, mormente nas áreas de estrutura organizacional e de gestão de pessoas. Nesse sentido, a 1ª Secretaria de Controle Externo (Secex-1) expediu Ofício 621/2011 (peça 3), o qual foi respondido pela Infraero tempestivamente. A síntese das ações realizadas pela Infraero é revelada a seguir.

a. Adequação de efetivo

14. O efetivo da Infraero era de 8.965 empregados em 2003 e passou para 12.310 em meados de 2010. Em 2010 houve a contratação de 250 engenheiros e 44 arquitetos em todo o país, e o corpo técnico da área de engenharia e meio ambiente somava 458. Tal efetivo passou para 13.667 empregados em meados de 2011, ou seja, um incremento de 11% em pouco mais de 1 ano. O quantitativo de arquitetos e engenheiros passou para 803 (670 engenheiros e 133 arquitetos), ou seja, 74% de incremento. Há, ainda, 75 engenheiros e 5 arquitetos em processo de contratação.

15. A estatal informou que os engenheiros e arquitetos contratados vêm atuando em atividades de planejamento, estudos, projetos, orçamentos, meio ambiente e obras, mas que, devido ao baixo índice médio de experiência profissional anterior, tem sido necessário realizar treinamentos específicos, os quais vêm ocorrendo gradualmente, buscando evitar impactos nas atividades rotineiras.

16. Comunicou, ainda, que estava sendo contratada por licitação uma empresa de consultoria visando a reestruturação organizacional e de processos de recursos humanos, que redefinirá as políticas relativas a recrutamento e seleção, desenvolvimento, avaliação de desempenho por competências, retenção de talentos, promoção, movimentação, administração de pessoal e elaboração de um novo plano de cargos, carreiras e salários. O processo de licitação encontrava-se em fase de conclusão, aguardando somente a adjudicação.

17. Dessa forma, fica claro que existe um incremento do número de empregados, em particular de engenheiros e arquitetos, mas a referida contratação não garante, de imediato, retorno em termos práticos. O resultado dessa ação poderá ser apurado quando se comparar as metas, os prazos de investimentos programados e a realização efetiva com cronogramas físico-financeiros dos projetos e das obras.

b. Investimentos em treinamento

18. Os investimentos em treinamento totalizaram, no período de 2003 a 2009, o montante de R\$ 106 milhões. Em 2010 foram investidos R\$ 31 milhões em treinamentos. Até julho de 2011 haviam sido investidos R\$ 16 milhões e está previstos R\$ 19 milhões até o fim do ano.

19. Especificamente com relação aos treinamentos realizados em 2011 voltados à área de engenharia, a Infraero informou ter capacitado 251 empregados (no valor de R\$ 748.437,00), tendo previsão de treinar mais 62 (no valor de R\$ 117.200,00) até o final de 2011. Dentre os cursos ministrados destacam-se os cursos relacionados aos seguintes temas: gerenciamento de obras, orçamento, gerenciamento e fiscalização de contratos, dimensionamento de pavimentos, planejamento de obras e drenagem urbana e rodoviária.

20. O valor total de investimentos em treinamento revela uma preocupação da empresa com a capacitação de seus funcionários, situação pertinente com o baixo nível de experiência anterior dos empregados recentemente contratados.

c. Estrutura organizacional da Infraero – novo modelo implantado

21. A diretoria executiva da Infraero promoveu, em 2010, o aprimoramento da arquitetura organizacional, abrangendo a estrutura organizacional, os processos, as pessoas e priorizando as ações voltadas aos aeroportos e superintendências regionais.

22. Conforme o novo modelo, a sede passou a atuar como centro corporativo, exercendo funções de planejamento estratégico e de centro nacional de serviços compartilhados; as superintendências regionais desempenham o papel de centro de serviços compartilhados das respectivas regiões, além da coordenação funcional dos seus aeroportos; e os aeroportos, desempenham suas atribuições como unidades de negócios, concentrados na operação aeroportuária, na comercialização de áreas e na logística de carga.

23. A nova configuração das superintendências regionais se baseou na configuração geopolítica do território nacional, totalizando nove unidades organizacionais às quais os aeroportos estão vinculados, quais sejam: Superintendências Regionais do Centro Leste, do Centro-Oeste, do Norte, do Nordeste, do Noroeste, do Rio de Janeiro, do Sudeste, de São Paulo e do Sul.

24. No intuito de melhorar os procedimentos da empresa no tocante a realização de investimentos, também foram adotadas algumas medidas específicas:

a. - Implantação de duas Gerências Gerais de Empreendimentos Temporários. Subordinadas técnica e operacionalmente a elas, as Gerências Temporárias de Empreendimentos (GTE's) foram criadas especificamente para o gerenciamento de empreendimentos de ampliação especial a cargo da sede.

b. - Criação da Superintendência de Contratos e Convênios com a finalidade de agrupar as contratações relativas a dispêndios em uma única área, evitando-se, assim, retrabalho e fragmentação na gestão administrativa dos contratos e convênios. A concentração dos processos favorece a padronização de procedimentos e torna o processo decisório mais ágil, além de garantir a execução e fiscalização de forma adequada, desonerando as áreas técnicas de atividades administrativas. Tal superintendência absorverá as atividades de gerenciamento administrativo de contratos e convênios, inclusive aqueles relativos aos serviços de engenharia.

25. Questionada na diligência, a Infraero não encaminhou informações sobre os resultados alcançados pelo novo modelo de gestão adotado que definiu a atuação estratégica da sede, a tática das regionais e a operacional dos aeroportos.

26. A diligência também solicitou os relatórios e os produtos da consultoria contratada em parceria com o BNDES, a qual teve o objetivo de identificar oportunidades para otimizar os processos e fortalecer o sistema de governança no âmbito da reorganização administrativa da Infraero.

27. Em resposta foi encaminhado o Relatório da Empresa McKinsey & Company (peça 103). Segundo consta no relatório, o Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil é o resultado de uma avaliação independente que traz diagnósticos do setor e recomendações para os horizontes de 2014, 2020 e 2030.

28. Esse estudo, conforme exposto, não visou à reorganização da Infraero, entretanto, em resposta ao item "j" da diligência, a Infraero, por meio do Diretor de Administração, informou que a empresa tem realizado estudos, a cerca de dois meses, para a contratação de empresas que possam implementar melhorias na área de gestão de processos de engenharia e na parte de reestruturação organizacional, que, neste momento, em face das diretrizes governamentais, que envolvem processos de concessão de aeroportos, é objeto de estudo pela Diretoria Executiva.

29. A Infraero encaminhou ainda a Informação Padronizada (IP) 006/PRPG/14/01/2011 (peça 104) para elucidar detalhes sobre algumas novidades das Gerências Gerais de Empreendimento Temporários e as Gerências Temporárias de Empreendimento.

30. Segundo a IP acima, houve a transferência da subordinação das Gerências Gerais de Empreendimentos Temporários A e B (DEGA e DEGB) da Diretoria de Engenharia e Meio Ambiente (DE) para a Superintendência de Obras.

31. Foram criadas Gerências Temporárias de Empreendimento (GTE) tipo I com 5 coordenações para empreendimentos até R\$ 500 milhões, e GTE tipo II para empreendimentos entre R\$ 500 milhões e R\$ 1 bilhão.

32. Foram criadas as Superintendências Temporárias de Empreendimentos (STE), com 3 gerências de empreendimentos e 6 coordenações de empreendimento, subordinadas à Diretoria de Engenharia e Meio

Ambiente (DE), para empreendimentos com investimentos superiores a R\$ 1 bilhão, nos Aeroportos SBBR (Brasília) e SBGR (Guarulhos).

33. Ficou estabelecido que quando as obras sob responsabilidade da GTE alcançarem os valores descritos para GTE II e STE, será solicitada a mudança de categoria da mesma.

34. À Superintendência Temporária de Empreendimento (STE) foram atribuídas as seguintes competências: supervisionar e controlar as atividades relacionadas ao controle dos investimentos do empreendimento; supervisionar e controlar as metas estabelecidas no planejamento; elaborar e encaminhar as propostas de termos aditivos aos contratos do empreendimento; emitir relatórios de acompanhamento do empreendimento; prestar informações e justificativas, quando solicitado, aos órgãos de fiscalizadores internos e externos (auditoria, controladoria, CGU, TCU, MPF e outros); implantar as normativas no que tange aos procedimentos relativos à execução dos empreendimentos; gerenciar as não conformidades relativas a medições e pagamentos, registrando as informações e dados necessários à consolidação da experiência para aplicação futura; elaborar o plano de gerenciamento do empreendimento; propor alterações do plano de gerenciamento do empreendimento.

35. Relativa à Criação da Superintendência de Contratos e Convênio, a empresa informou que (peça 19):

- a. - A Superintendência criada em 19/08/2010, sendo que a implementação das atividades ainda não foi concluída devido a diversos fatores, dentre os quais a disponibilização de pessoal;
- b. - A DACC desempenha as atividades que eram executadas pela Superintendência de Controle Empresarial - PRCL, pela antiga Gerência de Contratos de Serviços Contínuos - LCCO e pela antiga Gerência de Controle de Contratos e Convênios de Engenharia e Meio Ambiente – DECC;
- c. - A DACC executa, ainda, o controle, pagamento e acompanhamento dos Contratos e Convênios da Diretoria de Administração (TI), Diretoria de Engenharia (Gestão Administrativa), Diretoria Financeira e Diretoria Comercial.

36. Segundo a Infraero, a implantação da gestão administrativa dos contratos e convênios centralizada trouxe alguns ganhos significativos, por exemplo:

- a. Diminuição do passivo trabalhista existente;
- b. Melhor distribuição das atividades e das funções, o que gerou foco no atendimento aos aeroportos e contratados;
- c. Os aeroportos passaram a focar exclusivamente em suas atividades operacionais;
- d. Os dados gerenciais estão centralizados, o que agiliza a gestão;
- e. A tendência de especialização das equipes, de forma que a gestão de contratos seja padronizada;
- f. Dedicação mais aprofundada na fiscalização documental;
- g. Maior controle dos pagamentos;
- h. Suprimentos: Agilidade na aquisição de material registrado em ARP;
- i. Distribuição das atividades entre as Coordenações, possibilitando o desenvolvimento das mesmas de forma especializada;
- j. Desoneração das áreas técnicas de atividades administrativas.

37. Finalmente, vale ressaltar que, segundo a Infraero, as alterações realizadas geraram diversos benefícios, todavia faltou a estatal relacionar diretamente tais melhorias com o necessário aprimoramento dos projetos de engenharia, uma vez que projetos básicos consistentes evitam, na maioria das vezes, aditivos contratuais e possíveis irregularidades.

38. Informações mais detalhadas sobre adequação de efetivo, investimentos em treinamento e novo modelo implantado na estrutura organizacional da Infraero podem ser obtidas na instrução da 1ª Secretaria de Controle Externo (peça 106).

Mobilidade Urbana

39. O item 9.2.3 do Acórdão 2000/2011 – TCU – Plenário determinou que as unidades técnicas do TCU obtivessem, de forma consolidada e objetiva, para cada obra de mobilidade urbana constante da matriz de responsabilidade, o prazo de execução de cada ação, a previsão de início e término, o estágio atual da obra, a situação dos financiamentos juntas à Caixa Econômica Federal e as eventuais pendências para a assinatura do acordo e para liberação dos recursos.

40. Em sintonia com o Acórdão, as secretarias de controle externo desta egrégia Corte de Contas expediram diligências aos governos locais das doze sedes da Copa do Mundo de 2014, bem como à Caixa Econômica Federal e ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social/BNDES, instituições responsáveis pelos financiamentos, com o objetivo de evidenciar oficialmente os dados solicitados pelo Plenário. Tais dados foram reunidos pelas secretarias, por meio das peças 39, 44, 46, 55, 65, 68, 70, 71, 73, 79, 84, 85, 90, 91 e 105.

41. Convém registrar, ainda, que os 49 empreendimentos de mobilidade urbana constantes da Matriz de Responsabilidades atinentes ao Pró-Transporte correspondem a 54 operações de financiamento na CAIXA e uma do BNDES (Transcarioca no Rio de Janeiro/RJ), pois 3 obras de Curitiba e 1 obra de Natal serão financiadas parte pelo estado e parte pelo município e, no caso de Brasília, foi aprovada pelo Ministério das Cidades a desvinculação entre as obras do Veículo Leve sobre Trilhos - VLT e as obras de ampliação da DF 047, que dá acesso ao aeroporto, motivo pelo qual serão firmados dois contratos de financiamento.

42. Com vistas a fornecer uma visão detalhada do atual estágio dos referidos empreendimentos, as informações solicitadas serão descritas a seguir com os comentários necessários para esclarecer as particularidades de cada ação.

43. As datas de início e de conclusão das obras, obtidas por meio das diligências, serão comparadas com as datas da Matriz de Responsabilidades para contextualizar a cronologia dos fatos, lembrando que a Caixa Econômica Federal somente forneceu essas datas dos empréstimos já contratados. Sendo assim, para os empréstimos não contratados, as datas descritas são informações prestadas pelos gestores locais.

BRT: Antonio Carlos / Pedro I

Cidade-Sede – BELO HORIZONTE - MINAS GERAIS

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 633,9 milhões

Previsão de Início da Matriz*	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Jun/10	Mai/13	22/6/2010	30/8/2013	Em execução	10%	Sim

*Matriz de Responsabilidade

44. Já foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal recursos na ordem de R\$ 41.362.303,04.

45. O BRT Antonio Carlos / Pedro I é a principal obra de mobilidade de Minas Gerais voltada para a Copa 2014, pois faz a conexão direta entre a região central da cidade com o estádio Mineirão e será o corredor preferencial de transporte de massa para os jogos e eventos.

BRT: Pedro II / Carlos Luz (Catalão)

Cidade-Sede – BELO HORIZONTE - MINAS GERAIS

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 27,9 milhões

Previsão de Início da Matriz	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Mar/12	Mar/13	1/1/2012	30/12/2013	Licitação não iniciada	-	Sim

*Matriz de Responsabilidade

46. Ao fazer o cadastramento de imóveis para desapropriação, a Prefeitura verificou que o valor financiado não seria suficiente para cobrir os custos totais do empreendimento, dada a grande valorização

imobiliária. Desse modo, ela desistiu de implantar esse corredor de BRT, e entrou com pedido de revisão da ação na Matriz de Responsabilidades.

47. A Matriz de Responsabilidades foi revisada pela Resolução nº 2/2011 e o valor da obra que era de R\$ 231,5 milhões passou ser de R\$ 27,9 milhões.

48. Não foram liberados recursos para essa obra que tem prazo de execução previsto de 24 meses.

BRT: Área Central

Cidade-Sede – BELO HORIZONTE - MINAS GERAIS

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 57,9 milhões

Previsão de Início da Matriz*	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Mar/12	Mar/13	30/1/2012	31/3/2013	Llicitação em andamento	-	Sim

*Matriz de Responsabilidade

49. Esta obra tem prazo de execução previsto de 14 meses e apresenta pendência no financiamento, qual seja, falta documentação de engenharia. Segundo a CAIXA, a previsão de solução dos problemas identificados é a data limite de 31/12/2011.

50. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.

Expansão da Central de Controle de Trânsito

Cidade-Sede – BELO HORIZONTE - MINAS GERAIS

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 31,6 milhões

Previsão de Início da Matriz*	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Nov/10	Mar/13	1/6/2011	31/1/2013	Em execução	15,87%	Sim

*Matriz de Responsabilidade

51. Esta obra tem prazo de execução previsto de 20 meses e não apresenta, até o momento, pendências no financiamento. Por esse motivo, já foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal recursos na ordem de R\$ 4.173.802,51.

52. No Balanço da Copa 2011 do Ministério do Esporte, publicado em setembro de 2011 e disponível no sítio eletrônico www.esporte.gov.br em 5/10/2011, consta que o início da obra foi em **novembro de 2010**, mas a Caixa Econômica Federal (instituição financiadora do projeto) informou que o início somente ocorreu em **junho de 2011**.

Via 210 (Ligaçāo Via Minério / Tereza Cristina)

Cidade-Sede – BELO HORIZONTE - MINAS GERAIS

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 106,2 milhões

Previsão de Início da Matriz*	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Set/11	Nov/12	1/9/2011	31/12/2012	contratada	-	Sim

*Matriz de Responsabilidade

53. Esta obra tem prazo de execução previsto de 16 meses e apresenta pendência no financiamento, qual seja, falta documentação jurídica de trechos a serem posteriormente desapropriados. Segundo a CAIXA, a previsão de solução dos problemas identificados é a data limite de 31/12/2012.

54. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.

Via 710 (Andradas / Cristiano Machado)

Cidade-Sede – BELO HORIZONTE - MINAS GERAIS

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 174,9 milhões

Previsão de Início da Matriz*	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Mar/12	Nov/13	1/6/2012	30/11/2013	Licitação não iniciada	-	Sim

*Matriz de Responsabilidade

55. Esta obra tem prazo de execução previsto de 18 meses e apresenta pendências no financiamento, quais sejam, falta documentação jurídica de trechos a serem posteriormente desapropriados, falta documentação de engenharia e documentação técnico-social. Segundo a CAIXA, a previsão de solução dos problemas identificados é a data limite de 30/4/2012.

56. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.

BRT: Cristiano Machado

Cidade-Sede – BELO HORIZONTE - MINAS GERAIS

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 135,3 milhões

Previsão de Início da Matriz*	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Set/11	Mai/13	1/10/2011	31/10/2012	Contratada	-	Sim

*Matriz de Responsabilidade

57. Esta obra tem prazo de execução previsto de 13 meses e apresenta pendência no financiamento, qual seja, falta documentação de engenharia. Segundo a CAIXA, a previsão de solução dos problemas identificados é a data limite de 30/10/2011.

58. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.

Boulevard Arrudas / Tereza Cristina

Cidade-Sede – BELO HORIZONTE - MINAS GERAIS

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 221,1 milhões

Previsão de Início da Matriz*	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Jun/10	Mar/13	22/6/2010	30/11/2012	Em execução	32,43%	Sim

*Matriz de Responsabilidade

59. Esta obra tem prazo de execução previsto de 29 meses e não apresenta, até o momento, pendências no financiamento. Por esse motivo, já foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal recursos na ordem de R\$ 62.271.416,60.

VLT: Linha 1 / Trecho 1 (Aeroporto / Terminal Asa Sul)

Cidade-Sede – BRASÍLIA - DISTRITO FEDERAL

Ampliação da DF 047 e obra de arte especial (Acesso ao aeroporto) – Obras

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 103,4 milhões

Previsão de Início da Matriz*	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início do gov. local	Prazo para conclusão da gov. local	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Jan/12	Jun/13	Abr/2012	Dez/2013	-	-	Não

*Matriz de Responsabilidade

60. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.
61. A licitação anterior foi cancelada.
62. A abertura das propostas da nova licitação foi suspensa por decisão do TCDF (Decisão 3373/2011, de julho de 2011).

VLT: Linha 1 / Trecho 1 (Aeroporto / Terminal Asa Sul)

Cidade-Sede – BRASÍLIA - DISTRITO FEDERAL

VLT: Linha 1 / Trecho 1 (Aeroporto / Terminal Asa Sul) – Obras

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 276,9 milhões

Previsão de Início da Matriz*	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início do gov. local	Prazo para conclusão do gov. local	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Dez/11	Dez/13	-	-	-	-	Não

*Matriz de Responsabilidade

63. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal, pois existem pendências.

- O Governo do Distrito Federal ainda não apresentou documentação técnica na Caixa;
- Secretaria do Tesouro Nacional está aguardando informações solicitadas pelo OF STN 3.300/11;
- O licenciamento ainda não foi apresentado.

64. No Balanço da Copa 2011 do Ministério do Esporte, publicado em setembro de 2011 e disponível no sítio eletrônico www.esporte.gov.br em 5/10/2011, consta que o início da obra do VLT será em dezembro de 2011, mas a Caixa Econômica Federal (instituição financeira do projeto) não possui data prevista para o início das obras.

VLT Cuiabá / Várzea Grande

Cidade-Sede – CUIABÁ - MATO GROSSO

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 1.261,6 milhões

Previsão de Início da Matriz*	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Mar/12	Dez/13	-	-	Licitação não iniciada	-	-

*Matriz de Responsabilidade

65. A primeira Matriz de Responsabilidade assinada definiu que seria BRT (Bus Rapid Transit) o tipo obra de mobilidade urbana em Cuiabá, mas o atual governo local conseguiu substituir o projeto para VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), conforme consta da Resolução nº 2/2011 do Grupo Executivo da Copa do Mundo. Nesse sentido, os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal, pois a instituição financeira estava aguardando a definição do modal.

BRT: Corredor Mário Andreazza

Cidade-Sede – CUIABÁ - MATO GROSSO

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 32,6 milhões

Previsão de Início da Matriz*	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Mai/11	Dez/13	9/5/2011	31/12/2013	Em execução	4,74%	Sim

*Matriz de Responsabilidade

66. Esta obra tem prazo de execução previsto de 31 meses e não apresenta, até o momento, pendências no financiamento. Por esse motivo, já foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal recursos na ordem de R\$ 1.192.462,28.

BRT: Corredor Aeroporto / Rodoviária

(trecho Rodoviária / Divisa Municipal) - Obras

Cidade-Sede – CURITIBA - PARANÁ

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 107,2 milhões

Previsão de Início da Matriz	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Mar/10	Dez/12	12/3/2012	31/5/2013	Licitação não iniciada	-	Sim

*Matriz de Responsabilidade

67. Esta obra tem prazo de execução previsto de 14 meses e apresenta pendências no financiamento, quais sejam, falta documentação de engenharia e falta de licenciamento ambiental. Segundo a CAIXA, a previsão de solução dos problemas identificados é a data limite de 1/3/2012.

68. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.

Sistema Integrado de Monitoramento

Cidade-Sede – CURITIBA - PARANÁ

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 69,1 milhões

Previsão de Início da Matriz*	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Jan/11	Dez/12	2/1/2012	30/6/2013	Licitação não iniciada	-	Sim

*Matriz de Responsabilidade

69. Até o momento, não existe pendência com este projeto.

70. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.

BRT: Avenida Cândido de Abreu

Cidade-Sede – CURITIBA - PARANÁ

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 5,1 milhões

Previsão de Início da Matriz*	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Mar/11	Mar/12	15/10/2012	30/6/2013	Licitação não iniciada	-	Sim

*Matriz de Responsabilidade

71. Esta obra tem prazo de execução previsto de 8 meses e apresenta pendência no financiamento, qual seja, falta documentação de engenharia. Segundo a CAIXA, a previsão de solução dos problemas identificados é a data limite de 30/9/2011.

72. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.

Requalificação da Rodovia (inclusive acessos)

Cidade-Sede – CURITIBA - PARANÁ

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 36,2 milhões

Previsão de Início da Matriz	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Jun/11	Dez/12	12/3/2012	30/3/2013	Llicitação não iniciada	-	Sim

*Matriz de Responsabilidade

73. Esta obra tem prazo de execução previsto de 12 meses e apresenta pendências no financiamento, quais sejam, falta documentação de engenharia e falta de licenciamento ambiental. Segundo a CAIXA, a previsão de solução dos problemas identificados é a data limite de 30/11/2011.

74. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.

BRT: Extensão da Linha Verde Sul

Cidade-Sede – CURITIBA - PARANÁ

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 18,8 milhões

Previsão de Início da Matriz	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Jun/11	Dez/12	3/10/2011	3/10/2012	Llicitação em andamento	-	Sim

*Matriz de Responsabilidade

75. Esta obra tem prazo de execução previsto de 12 meses e apresenta pendências no financiamento, quais sejam, falta documentação de engenharia e falta de licenciamento ambiental. Segundo a CAIXA, a previsão de solução dos problemas identificados é a data limite de 30/9/2011.

76. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.

Requalificação do Terminal Santa Cândida (reforma e ampliação)

Cidade-Sede – CURITIBA - PARANÁ

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 12,1 milhões

Previsão de Início da Matriz*	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Out/10	Out/12	16/1/2012	31/12/2012	Llicitação não iniciada	-	Sim

*Matriz de Responsabilidade

77. Esta obra tem prazo de execução previsto de 12 meses e apresenta pendência no financiamento, qual seja, falta documentação de engenharia. Segundo a CAIXA, a previsão de solução dos problemas identificados é a data limite de 30/9/2011.

78. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.

Requalificação do Corredor Marechal Floriano

Cidade-Sede – CURITIBA – PARANÁ

(trecho Linha Verde / Divisa Municipal) – Obras

Valor: R\$ 20,0 milhões

(trecho Divisa Municipal / Aeroporto) - Obras

Valor: R\$ 10,0 milhões

Valor total da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 30,0 milhões

Previsão de Início da Matriz*	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Dez/10	Dez/12	16/01/2012	30/12/2013	Llicitação não iniciada	-	Sim

*Matriz de Responsabilidade

79. Esta obra tem prazo de execução previsto de 22 meses e apresenta pendências no financiamento, quais sejam, falta documentação de engenharia e falta de licenciamento ambiental. Segundo a CAIXA, a previsão de solução dos problemas identificados é a data limite de 30/12/2011.

80. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.

Corredor Metropolitano (requalificação de vias existentes)

Cidade-Sede – CURITIBA - PARANÁ

(trecho do semi anel Almirante Tamandaré / São José dos Pinhais) – Obra

Valor: R\$ 55,6 milhões

(trecho Fazenda Rio grande / Contorno Leste) - Obra

Valor: R\$ 29,4 milhões

(trecho Araucária / Fazenda Rio Grande) - Obra

Valor: R\$ 40,0 milhões

Valor total da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 130,7 milhões

Previsão de Início da Matriz*	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Abr/11	Abr/13	13/8/2012	31/12/2013	Llicitação em andamento	-	Sim

*Matriz de Responsabilidade

81. Esta obra tem prazo de execução previsto de 16 meses e apresenta pendências no financiamento, quais sejam, falta documentação de engenharia e falta de licenciamento ambiental. Segundo a CAIXA, a previsão de solução dos problemas identificados é a data limite de 30/12/2011.

82. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.

Vias de Integração Radial Metropolitanas

Cidade-Sede – CURITIBA - PARANÁ

Alça de acesso Av. Salgado Filho (Curitiba / São José dos Pinhais) - Obra

Valor: R\$ 3,6 milhões

Rua Francisco Derosso (Curitiba / São José dos Pinhais) - Obra

Valor: R\$ 13,0 milhões

Via da Integração (Curitiba / Pinhais) - Obra

Valor: R\$ 9,3 milhões

Rua da Pedreira (Curitiba / Colombo) - Obra

Valor: R\$ 7,5 milhões

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 36,5 milhões

Previsão de Início da Matriz*	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Set/10	Set/12	13/2/2012	30/3/2013	Llicitação não iniciada	-	Sim

*Matriz de Responsabilidade

83. Esta obra tem prazo de execução previsto de 13 meses e apresenta pendências no financiamento, quais sejam, falta documentação de engenharia e falta de licenciamento ambiental. Segundo a CAIXA, a previsão de solução dos problemas identificados é a data limite de 15/12/2011.

84. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.

VLT: Parangaba / Mucuripe

Cidade-Sede – FORTALEZA – CEARÁ

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 330,7 milhões

Previsão de Início da Matriz*	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Dez/11	Jun/13	15/12/2011	16/7/2013	Licitação não iniciada	-	Sim

*Matriz de Responsabilidade

85. Esta obra tem prazo de execução previsto de 19 meses e apresenta pendências no financiamento, quais sejam, falta documentação jurídica de trechos a serem posteriormente desapropriados, falta documentação de engenharia e falta licenciamento ambiental. Segundo a CAIXA, a previsão de solução dos problemas identificados é a data limite de 30/9/2011.

86. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.

87. Emitida Licença Prévia pelo SEMACE nº 2821201 1 - DICOP-GECON, em 12/09/2011.

88. Com a aprovação da Licença Prévia, foram retomadas as atividades para cadastramento, avaliação e procedimentos de desapropriação das áreas atingidos. Previsão de 2.700 imóveis atingidos, sendo que destes 2.017 já foram cadastrados restando apenas o trecho entre Av. Ant. Sales e Santos Dumont, BR 116 e Borges de Melo. Destes 2.700 imóveis tem-se: 1.001 imóveis avaliados, 600 laudos em fase de conclusão e 1.099 a realizar.

Eixo Via Expressa/ Raul Barbosa

Cidade-Sede – FORTALEZA – CEARÁ

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 151,6 milhões

Previsão de Início da Matriz*	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início do gov. local	Prazo para conclusão do gov. local	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Dez/11	Ago/13	Dez/11	Ago/13	Em projeto	-	Não

*Matriz de Responsabilidade

89. Operação autorizada pela Secretaria do Tesouro Nacional, em maio de 2011, mas existe a possibilidade de nova consulta no momento da contratação, quanto à adimplência nos contratos de refinanciamento junto à União.

BRT: Dedé Brasil

Cidade-Sede – FORTALEZA – CEARÁ

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 41,6 milhões

Previsão de Início da Matriz*	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início do gov. local	Prazo para conclusão do gov. local	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Dez/11	Ago/13	Dez/11	Ago/13	Em projeto	-	Não

*Matriz de Responsabilidade

90. Operação autorizada pela Secretaria do Tesouro Nacional, em maio de 2011, mas existe a possibilidade de nova consulta no momento da contratação, quanto à adimplência nos contratos de refinanciamento junto à União.

BRT: Av. Alberto Craveiro

Cidade-Sede – FORTALEZA – CEARÁ

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 33,7 milhões

Previsão de Início da Matriz*	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início do gov. local	Prazo para conclusão do gov. local	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Dez/11	Ago/13	Dez/11	Ago/13	Em projeto	-	Não

*Matriz de Responsabilidade

91. Operação autorizada pela Secretaria do Tesouro Nacional, em maio de 2011, mas existe a possibilidade de nova consulta no momento da contratação, quanto à adimplência nos contratos de refinanciamento junto à União.

BRT: Av. Paulino Rocha

Cidade-Sede – FORTALEZA – CEARÁ

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 34,6 milhões

Previsão de Início da Matriz*	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início do gov. local	Prazo para conclusão do gov. local	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Dez/11	Jun/13	Dez/11	Ago/13	Em projeto	-	Não

*Matriz de Responsabilidade

92. Operação autorizada pela Secretaria do Tesouro Nacional, em maio de 2011, mas existe a possibilidade de nova consulta no momento da contratação, quanto à adimplência nos contratos de refinanciamento junto à União.

Estações: Padre Cícero e Montese

Cidade-Sede – FORTALEZA – CEARÁ

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 35,0 milhões

Previsão de Início da Matriz*	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Dez/11	Jun/13	15/12/2011	30/7/2013	Licitação não iniciada	-	Sim

*Matriz de Responsabilidade

93. Esta obra tem prazo de execução previsto de 19 meses e apresenta pendências no financiamento, quais sejam, falta documentação jurídica e documentação de engenharia. Segundo a CAIXA, a previsão de solução dos problemas identificados é a data limite de 31/12/2011.

94. Licenciamento Ambiental já contemplado no Licenciamento da linha Sul do Metrô de Fortaleza sob nº 130/2009 COPAM/NUCAM.

95. Está previsto a desapropriação de 140 imóveis para as obras de implantação da Estação Padre Cícero e 15 imóveis para a Estação Juscelino Kubitscheck, com previsão de início para outubro de 2011.

96. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.

97. No Balanço da Copa 2011 do Ministério do Esporte, publicado em setembro de 2011 e disponível no sítio eletrônico www.esporte.gov.br em 5/10/2011, constam as datas de início e fim para todas as obras de mobilidade urbana em Fortaleza, mas a Caixa Econômica Federal (instituição financiadora do projeto) indica apenas as datas para duas obras.

Monotrilho Norte / Centro**Cidade-Sede – MANAUS - AMAZONAS****Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 1.554,2 milhões**

Previsão de Início da Matriz*	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início do gov. local	Prazo para conclusão do gov. local	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Nov/11	Mai/14	Out/2011	Ago/2015	Em projeto	-	Não

**Matriz de Responsabilidade*

98. Permanece a recomendação do MPF/PR - AM para a não contratação da operação até que sejam sanadas as pendências levantadas pelo MPF/PR - AM e pela CGU;

99. O governo do estado informou que está avaliando o projeto. Não há previsão de entrega à Caixa;

BRT – Eixo Leste/Centro**Cidade-Sede – MANAUS - AMAZONAS****Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 290,6 milhões**

Previsão de Início da Matriz	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início do gov. local	Prazo para conclusão do gov. local	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Dez/11	Mar/14	Não definido	Não definido	Em projeto	-	Não

**Matriz de Responsabilidade*

100. Operação autorizada pela Secretaria do Tesouro Nacional, em agosto de 2011, mas existe a possibilidade de nova consulta no momento da contratação, quanto à adimplência nos contratos de refinanciamento junto à União.

101. No Balanço da Copa 2011 do Ministério do Esporte, publicado em setembro de 2011 e disponível no sítio eletrônico www.esporte.gov.br em 5/10/2011, constam as datas de início e fim para todas as obras de mobilidade urbana em Manaus, mas a Caixa Econômica Federal (instituição financiadora do projeto) não possui informações sobre as datas das obras.

Eixo 1: Integração Novo Aeroporto/Arena Dunas/Setor Hoteleiro (inclui Complexo da Urbana)**Cidade-Sede – NATAL - RIO GRANDE DO NORTE****Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 383,4 milhões**

Previsão de Início da Matriz*	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início do gov. local	Prazo para conclusão do gov. local	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Jun/10	Nov/12	Nov/2011	Out/2013	Em projeto	-	Não

**Matriz de Responsabilidade*

102. Proponente do financiamento com pendências de regularidade cadastral que impedem a contratação.

Eixo 2: Implantação da Via Prudente de Moraes**Cidade-Sede – NATAL - RIO GRANDE DO NORTE****Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 27,7 milhões**

Previsão de Início da Matriz	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de inícios do gov. local	Prazo para conclusão do gov. local	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Dez/10	Jul/11	Início/2012	3º trimestre 2013	Em projeto	-	Não

**Matriz de Responsabilidade*

103. A Caixa Econômica Federal está aguardando uma posição da Secretaria do Tesouro Nacional para prosseguir no processo de financiamento.

Corredor Avenida Tronco

Cidade-Sede – PORTO ALEGRE - RIO GRANDE DO SUL

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 139,0 milhões

Previsão de Início da Matriz	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Jan/12	Dez/13	25/1/2012	29/7/2013	Licitação não iniciada	-	Sim

*Matriz de Responsabilidade

104. Esta obra tem prazo de execução previsto de 18 meses e apresenta pendências no financiamento, quais sejam, falta documentação jurídica de trechos a serem posteriormente desapropriados, falta documentação de engenharia e documentação técnico-social. Segundo a CAIXA, a previsão de solução dos problemas identificados é a data limite de 16/12/2011.

105. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.

Corredor 3º Perimetral (obras de arte)

Cidade-Sede – PORTO ALEGRE - RIO GRANDE DO SUL

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 120,4 milhões

Previsão de Início da Matriz	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Jan/12	Dez/13	1/2/2012	1/12/2013	Licitação não iniciada	-	Sim

*Matriz de Responsabilidade

106. Esta obra tem prazo de execução previsto de 22 meses e apresenta pendências no financiamento, quais sejam, falta documentação jurídica de trechos a serem posteriormente desapropriados, falta documentação de engenharia e falta licenciamento ambiental. Segundo a CAIXA, a previsão de solução dos problemas identificados é a data limite de 1/9/2012.

107. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.

Corredor Padre Cacique / Av. Beira Rio

Cidade-Sede – PORTO ALEGRE - RIO GRANDE DO SUL

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 82,3 milhões

Previsão de Início da Matriz	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Jan/12	Set/13	12/3/2012	12/9/2013	Licitação não iniciada	-	Sim

*Matriz de Responsabilidade

108. Esta obra tem prazo de execução previsto de 18 meses e apresenta pendências no financiamento, quais sejam, falta documentação de engenharia e licenciamento ambiental. Segundo a CAIXA, a previsão de solução dos problemas identificados é a data limite de 30/9/2011.

109. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.

Monitoramento dos 3 Corredores

Cidade-Sede – PORTO ALEGRE - RIO GRANDE DO SUL

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 14,4 milhões

Previsão de Início da Matriz	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Jan/12	Dez/13	21/4/2012	1/12/2013	Llicitação não iniciada	-	Sim

*Matriz de Responsabilidade

110. Esta obra tem prazo de execução previsto de 19 meses e apresenta pendências no financiamento, quais sejam, falta documentação de engenharia e licenciamento ambiental. Segundo a CAIXA, a previsão de solução dos problemas identificados é a data limite de 8/12/2011.

111. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.

BRT: Protásio Alves (11 estações)
Cidade-Sede – PORTO ALEGRE - RIO GRANDE DO SUL

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 55,8 milhões

Previsão de Início da Matriz	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Jan/12	Out/13	5/3/2012	5/10/2013	Llicitação não iniciada	-	Sim

*Matriz de Responsabilidade

112. Esta obra tem prazo de execução previsto de 19 meses e apresenta pendências no financiamento, quais sejam, falta documentação de engenharia e licenciamento ambiental. Segundo a CAIXA, a previsão de solução dos problemas identificados é a data limite de 8/10/2011.

113. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.

BRT: Assis Brasil (7 estações)
Cidade-Sede – PORTO ALEGRE - RIO GRANDE DO SUL

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 28,0 milhões

Previsão de Início da Matriz	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Dez/10	Dez/12	5/3/2012	5/6/2013	Llicitação não iniciada	-	Sim

*Matriz de Responsabilidade

114. Esta obra tem prazo de execução previsto de 15 meses e apresenta pendências no financiamento, quais sejam, falta documentação de engenharia e licenciamento ambiental. Segundo a CAIXA, a previsão de solução dos problemas identificados é a data limite de 8/10/2011.

115. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.

Corredor Rua Voluntário da Pátria e Terminal de ônibus São Pedro
Cidade-Sede – PORTO ALEGRE - RIO GRANDE DO SUL

Valor da obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 30 milhões

Previsão de Início da Matriz	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Jan/12	Set/2013	19/3/2012	19/9/2013	Llicitação não iniciada	-	Sim

				iniciada		
--	--	--	--	----------	--	--

*Matriz de Responsabilidade

116. Esta obra tem prazo de execução previsto de 18 meses e apresenta pendências no financiamento, quais sejam, falta documentação jurídica de trechos a serem posteriormente desapropriados, falta documentação de engenharia e licenciamento ambiental. Segundo a CAIXA, a previsão de solução dos problemas identificados é a data limite de 17/11/2012.

117. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.

Prolongamento da Avenida Severo Dullius

Cidade-Sede – PORTO ALEGRE - RIO GRANDE DO SUL

Valor da obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 40,8 milhões

Previsão de Início da Matriz	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Set/11	Out/13	24/4/2012	2/10/2013	Licitação não iniciada	-	Sim

*Matriz de Responsabilidade

118. Esta obra tem prazo de execução previsto de 18 meses e apresenta pendências no financiamento, quais sejam, falta documentação jurídica de trechos a serem posteriormente desapropriados, falta documentação de engenharia, falta documentação técnico-social e licenciamento ambiental. Segundo a CAIXA, a previsão de solução dos problemas identificados é a data limite de 30/11/2012.

119. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.

Complexo da Rodoviária

Cidade-Sede – PORTO ALEGRE - RIO GRANDE DO SUL

Valor da obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 21 milhões

Previsão de Início da Matriz	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Jan/12	Set/13	19/3/2012	19/9/2013	Licitação não iniciada	-	Sim

*Matriz de Responsabilidade

120. Esta obra tem prazo de execução previsto de 18 meses e apresenta pendências no financiamento, quais sejam, falta documentação jurídica de trechos a serem posteriormente desapropriados, falta documentação de engenharia, falta documentação técnico-social e licenciamento ambiental. Segundo a CAIXA, a previsão de solução dos problemas identificados é a data limite de 3/4/2012.

121. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.

BRT: Avenida Bento Gonçalves/Portais Azenha e Antônio Carvalho (2 estações)

Cidade-Sede – PORTO ALEGRE - RIO GRANDE DO SUL

Valor da obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 24,2 milhões

Previsão de Início da Matriz	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Jan/12	Jun/13	5/3/2012	5/6/2013	Licitação não iniciada	-	Sim

*Matriz de Responsabilidade

122. Esta obra tem prazo de execução previsto de 15 meses e apresenta pendências no financiamento, quais sejam, falta documentação de engenharia e licenciamento ambiental. Segundo a CAIXA, a previsão de solução dos problemas identificados é a data limite de 8/10/2011.

123. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.

Corredor Caxangá (Leste / Oeste)

Cidade-Sede – RECIFE - PERNAMBUCO

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 133,6 milhões

Previsão de Início da Matriz	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início do gov. local	Prazo para conclusão do gov. local	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Nov/11	Mai/13	Nov/2011	Mai/2013	Em projeto	-	Não

*Matriz de Responsabilidade

124. A Secretaria do Tesouro Nacional ainda está analisando toda a documentação para se manifestar sobre o compromisso financeiro a ser firmado pelo ente da federação. A Caixa Econômica Federal também examina as condicionantes da contratação da operação de crédito para autorizar o início dos desembolsos.

BRT: Norte / Sul - Trecho Igarassu / Joana Bezerra / Centro do Recife

Cidade-Sede – RECIFE - PERNAMBUCO

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 219,6 milhões

Previsão de Início da Matriz	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início do gov. local	Prazo para conclusão do gov. local	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Nov/11	Mai/13	Nov/2011	Mai/2013	Em projeto	-	Não

*Matriz de Responsabilidade

125. A Secretaria do Tesouro Nacional ainda está analisando toda a documentação para se manifestar sobre o compromisso financeiro a ser firmado pelo ente da federação. A Caixa Econômica Federal também examina as condicionantes da contratação da operação de crédito para autorizar o início dos desembolsos.

BRT: Leste / Oeste - Ramal Cidade da Copa

Cidade-Sede – RECIFE - PERNAMBUCO

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 182,6 milhões

Previsão de Início da Matriz	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início do gov. local	Prazo para conclusão do gov. local	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Nov/11	Mai/13	Nov/2011	Mai/2013	Em projeto	-	Não

*Matriz de Responsabilidade

126. A Secretaria do Tesouro Nacional ainda está analisando toda a documentação para se manifestar sobre o compromisso financeiro a ser firmado pelo ente da federação. A Caixa Econômica Federal também examina as condicionantes da contratação da operação de crédito para autorizar o início dos desembolsos.

Corredor da Via Mangue

Cidade-Sede – RECIFE - PERNAMBUCO

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 433,8 milhões

Previsão de Início da Matriz	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Abr/11	Set/13	30/12/2011	30/6/2013	contratada	-	Sim

*Matriz de Responsabilidade

127. Esta obra tem prazo de execução previsto de 18 meses e apresenta pendência no financiamento, qual seja, falta documentação de engenharia. Segundo a CAIXA, a previsão de solução dos problemas identificados é a data limite de 31/10/2011.

128. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.

Metrô: Terminal Cosme e Damião

Cidade-Sede – RECIFE - PERNAMBUCO

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 21,7 milhões

Previsão de Início da Matriz	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início do gov. local	Prazo para conclusão do gov. local	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Nov/11	Nov/12	Nov/2011	Nov/2012	Em projeto	-	Não

*Matriz de Responsabilidade

129. A Secretaria do Tesouro Nacional ainda está analisando toda a documentação para se manifestar sobre o compromisso financeiro a ser firmado pelo ente da federação. A Caixa Econômica Federal também examina as condicionantes da contratação da operação de crédito para autorizar o início dos desembolsos.

BRT: Corredor T5 (Aeroporto / Penha / Barra) - Transcarrioca

Cidade-Sede – RIO DE JANEIRO - RIO DE JANEIRO

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 1.883,6 milhões

Previsão de Início da Matriz	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de início do gov. local	Prazo para conclusão do gov. local	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Mar/11	Nov/13	17/03/2011	28/03/2014	Em execução	9,96%	Sim

*Matriz de Responsabilidade

130. A implantação do corredor de BRT – TRANSCARIOCA, ligando a Barra da Tijuca ao Aeroporto do Galeão, é a única obra de mobilidade urbana que não é financiada pela Caixa Econômica Federal. Na realidade, esse projeto é financiado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, por meio do contrato de financiamento BNDES nº 10.2.1880.1 assinado em 27/12/2010.

131. A obra tem prazo de execução previsto de 36 meses e não apresenta, até o momento, pendências no financiamento. Por esse motivo, já foram desembolsados pelo BNDES recursos na ordem de R\$ 68.833.900,00.

BRT: Corredor Estruturante Aeroporto / Acesso Norte

Cidade-Sede – SALVADOR - BAHIA

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 567,7 milhões

Previsão de Início da Matriz	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Ago/10	Ago/13	30/1/2012	30/1/2014	Licitação não iniciada	-	Sim

*Matriz de Responsabilidade

132. Esta obra tem prazo de execução previsto de 24 meses e apresenta pendências no financiamento, quais sejam, falta documentação jurídica de trechos a serem posteriormente desapropriados, falta documentação de engenharia, falta documentação técnico-social, licenciamento ambiental e falta formalização de mudança do modal (tipo de obra). Segundo a CAIXA, a previsão de solução dos problemas identificados é a data limite de 28/02/2013.

133. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.

Construção do Monotrilho (Linha Ouro)

Cidade-Sede – SÃO PAULO - SÃO PAULO
Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 3.018,3 milhões

Previsão de Início da Matriz	Prazo para conclusão da Matriz	Previsão de Início da CAIXA	Prazo para conclusão da CAIXA	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Empréstimo Contratado
Jul/11	Mai/14	30/9/2011	31/3/2014	Contratada	-	Sim

**Matriz de Responsabilidade*

134. A data de conclusão registrada na Matriz de Responsabilidade refere-se apenas ao trecho 1 (Aeroporto Congonhas – Estação Morumbi CPTM). Desta forma, seria interessante o Governo Federal verificar a necessidade da obra constar integralmente na Matriz, pois a sua conclusão ocorrerá após o evento esportivo.

135. Esta obra apresenta pendências no financiamento, quais sejam, falta documentação de engenharia e licenciamento ambiental. Segundo a CAIXA, a previsão de solução dos problemas identificados é a data limite de 15/12/2011.

136. Os recursos do financiamento ainda não foram desembolsados pela Caixa Econômica Federal.

137. Em síntese, após examinar o panorama do atual estágio das obras de mobilidade urbana de todas as cidades sede da Copa do Mundo de 2014, é possível concluir que a maioria das datas previstas para a conclusão dos projetos (registradas na Matriz de Responsabilidade) é muito próxima ao evento esportivo.

138. O fato é que várias datas de início das obras previstas na Matriz de Responsabilidades publicada inicialmente foram atualizadas pela Resolução nº 2/2011 do Grupo Executivo da Copa do Mundo FIFA 2014.

140. Para resumir as informações prestadas pela CEF, o quadro a seguir detalha, com base na primeira Matriz de Responsabilidades assinada e publicada (janeiro de 2010), a posição dos financiamentos do programa Pró-Transporte para Copa do Mundo. Essa tabela demonstra algumas evidências de risco, tais como:

- a. a menos de 1.000 dias da Copa, existem 14 empreendimentos sem financiamento contratado, ou seja, estão na fase de análise de projeto na CEF;
- b. dos 35 financiamentos contratados, 24 licitações não foram iniciadas;
- c. do total dos financiamentos previstos para Copa na área de mobilidade, 8 contratos de execução da obra foram assinados.

Mobilidade Urbana - Pró-Transporte

Cidade-sede	Empreendimentos previstos na primeira Matriz de Responsabilidades (Nota 1)	Empreendimentos sem financiamento contratado	Empreendimentos com financiamento contratado			
			Licitação não iniciada	Licitação em andamento (Nota 1)	Contrato de execução da obra assinado (Nota 1)	
					Sem desembolsos	1º desembolso já efetuado
Belo Horizonte	8	-	2	1	2	3
Brasília	1	1	-	-	-	-
Cuiabá	3	-	2	-	-	1
Curitiba (Nota 2)	9	-	7	2	-	-
Fortaleza	7	5	2	-	-	-
Manaus	2	2	-	-	-	-
Natal	2	2	-	-	-	-
Porto Alegre	10	-	10	-	-	-
Recife	5	4	-	-	1	-
Salvador	1	-	1	-	-	-

São Paulo	1	-	-	-	1	-
Total	49	14	24	3	4	4

Fonte: Ofício 179/2011/SUSAN/GEOSI e Ofício 170/2010/SUSAN/GECOA, retificado pelo Ofício 187/2001/SUSAN/GECOA, peças 82, 34 e 81.

Nota 1: As licitações em andamento e os contratos de execução das obras assinados não correspondem necessariamente à totalidade do empreendimento.

Nota 2: Foi realizado um desembolso para o empreendimento “Vias de Integração Radial Metrô”, referente apenas à elaboração de projetos. A licitação da obra em si ainda não foi iniciada.

Hotelaria

141. O item 9.2.4 do Acórdão 2000/2011 – TCU – Plenário determinou que fosse verificado, considerando o número de leitos de hotelaria necessários à realização da Copa do Mundo de 2014 em cada cidade-sede, em contraponto ao número de leitos disponíveis, quais ações o Governo Federal tem tomado para contornar o eventual déficit identificado na área de hotelaria, identificando os prazos de cada providência, a data de início e de término de cada ação, assim como o estágio atual de cada intervenção.

142. Nesse sentido, a 5ª Secretaria de Controle Externo (Secex-5) expediu Ofício 01/2011 (peça 94), o qual foi respondido pelo Ministério do Turismo tempestivamente. A síntese das informações prestadas pela referida pasta é revelada a seguir.

143. O ofício 431/2011/AECI/Mtur, que encaminha a Nota Técnica constante do Mem. 144/DFPIT/SNPDTur/2011, o qual esclarece que o Ministério do Turismo, com o apoio da Casa Civil da Presidência da República, terá os números exatos da oferta atual dos meios de hospedagem, juntamente com os números de Unidades de Hospedagem e leitos, por meio de pesquisa a ser realizada pelo IBGE, com previsão de entrega para dezembro de 2011.

144. Segundo o documento, após serem estabelecidos os números atuais de oferta, o Ministério do Turismo identificará os números de oferta futura de meios de hospedagem com o apoio das Secretarias Extraordinárias da Copa 2014 das cidades-sede, do IBGE e de outras fontes. Informa, no entanto, que mesmo que a oferta futura seja insuficiente para cobrir a demanda, a atuação do Ministério não se dará por meio de investimento no setor, por ser essa uma atribuição eminentemente privada. Afirma, ainda, que as ações da pasta se darão por: disponibilizar informações para investidores sobre o potencial de negócios em cidades com déficit de meios de hospedagem; estudar e identificar meios alternativos de hospedagem; e apoiar as Secretarias Estaduais e Municipais de Turismo na criação de alternativas de hospedagem durante o evento.

145. Por fim, tal documento registra que o Ministério do Turismo também tem trabalhado junto às Instituições Financeiras Federais na disponibilização de linhas de crédito adequadas para o setor. O BNDES oferece a linha de crédito a seguir mencionada.

146. Programa BNDES de Turismo para a Copa do Mundo de 2014 - BNDES ProCopa Turismo

147. O BNDES disponibiliza uma linha de crédito para a construção de hotéis, com o objetivo de financiar a construção, reforma, ampliação e modernização de hotéis, de forma a aumentar a capacidade e qualidade de hospedagem em função da Copa do Mundo de 2014. As características desse programa são:

Clientes: Sociedades empresariais, com sede e administração no Brasil.

Empreendimentos apoiáveis: Investimentos em construção, reforma, ampliação e modernização; Investimentos socioambientais.

Subprogramas

148. O BNDES ProCopa Turismo conta com dois subprogramas com condições especiais de financiamento para empreendimentos hoteleiros que obtenham certificações de sustentabilidade ou de eficiência energética: BNDES ProCopa Turismo - Hotel Sustentável (exige certificado de construção sustentável) e BNDES ProCopa Turismo - Hotel Eficiência Energética (exige certificado de eficiência energética).

Operações de Crédito Contratadas

	<i>Contrato de financiamento - número</i>	<i>Beneficiário (razão social)</i>	<i>Operação de Crédito (objeto)</i>	<i>Valor total contratado</i>	<i>Valor financiado</i>	<i>Valor total da contrapartida</i>	<i>Garantias do contrato e operação</i>
Rio de Janeiro	10.2.0900.1	Companhia Industrial de Grandes Hotéis	Reforma do Hotel Glória	142.000.000,00	142.000.000,00	105.919.000,00	Carta de Fiança Bancária
Rio de Janeiro		GB Copacabana Administração Hoteleira Ltda	Implantação do Hotel Ibis Copacabana	11.645.000,00	11.645.000,00	5.962.000,00	Garantias reais e fiança
Rio de Janeiro	10.2.1839.1	GW Botafogo Administração Hoteleira Ltda	Implantação do Hotel Ibis Botafogo	20.323.000,00	20.323.000,00	12.371.000,00	Garantias reais e fiança
Aparecida	4.002.197/3	Santuário Nacional de Nossa Senhora da Conceição Aparecida	Implantação de um hotel em Aparecida (SP)	32.500.000,00	28.729.200,00	Recursos próprios no valor de R\$ 19.407.800,00 e BNDES-PSI de R\$ 3.770.800,00	Operação indireta com Banco Bradesco S.A. (risco do agente financeiro)

Desembolsos de Operações de Crédito

<i>Cidade-Sede</i>	<i>Contrato de financiamento - número</i>	<i>Valor do desembolso</i>	<i>Desembolso - data</i>
Rio de Janeiro	10.2.0900.1 - Reforma do Hotel Glória	21.600.000,00	21/10/2010
Rio de Janeiro	10.2.1839.1 - Implantação do Hotel Ibis Botafogo	5.350.000,00	23/3/2011
Rio de Janeiro	10.2.1371.1 - Implantação do Hotel Ibis Copacabana	4.850.000,00	24/3/2011
Rio de Janeiro	10.2.1839.1 - Implantação do Hotel Ibis Botafogo	5.000.000,00	24/6/2011
Rio de Janeiro	10.2.1371.1 - Implantação do Hotel Ibis Copacabana	2.000.000,00	24/6/2011
Aparecida	4.002.197/3 - Implantação de um hotel em Aparecida (SP)	11.845.347,58	10/8/2011
Rio de Janeiro	10.2.1839.1 - Implantação do Hotel Ibis Botafogo	1.600.000,00	15/9/2011
Rio de Janeiro	10.2.1371.1 - Implantação do Hotel Ibis Copacabana	1.500.000,00	15/9/2011

Relatório de Obras

Cidade -Sede	Contratante (razão social)	Data de início das obras	Data prevista para término das obras	Percentual da obra concluído (%)	Situação (atrasado, normal ou adiantado)	Pagamentos efetuados no período	Pagamentos efetuados acumulado total	Objeto
Rio de Janeiro	Companhia Industrial de Grandes Hoteis	8/3/10	31/12/2013	17%	atrasado	4.084.504,17	37.201.113,61	Reforma do Hotel Glória
Rio de Janeiro	GW Botafogo Administração Hoteleira LTDA	1/8/10	1/10/2012	30%	normal	2.697.578,82	21.404.981,00	Construção do Ibis Botafogo
Rio de Janeiro	GB Copacabana Administração Hoteleira LTDA	1/11/09	1/2/2012	70%	normal	1.702.688,00	12.285.288,00	Construção do Ibis Copacabana

Estádios

149. O item 9.2.5 do Acórdão 2000/2011 – TCU – Plenário determinou a realização de diligência ao BNDES e a cada governo local a fim de identificar o prazo para a conclusão de cada arena de futebol para a Copa do Mundo de 2014, a previsão de início e término de cada intervenção, o estágio atual da obra, bem como a situação dos respectivos financiamentos.

150. Em sintonia com o Acórdão, as secretarias de controle externo desta egrégia Corte de Contas expediram diligências aos governos locais das doze sedes da Copa do Mundo de 2014, bem como ao BNDES, instituição responsável pela maioria dos financiamentos, com o objetivo de evidenciar oficialmente os dados solicitados pelo Plenário. Tais dados foram reunidos pelas secretarias, por meio das peças 39, 44, 46, 55, 65, 68, 70, 71, 73, 79, 84, 90, 91 e 105.

151. Com vistas a fornecer uma visão detalhada do atual estágio dos referidos empreendimentos, as informações solicitadas serão descritas a seguir com os comentários necessários para esclarecer as particularidades de cada ação.

152. As datas de início e de conclusão das obras, obtidas por meio das diligências, serão comparadas com as datas da Matriz de Responsabilidades para contextualizar a cronologia dos fatos, lembrando que o BNDES somente forneceu essas datas dos empréstimos já contratados (estádios da Bahia, Mato Grosso, Amazonas, Rio de Janeiro, Ceará e Pernambuco). Sendo assim, para os empréstimos recém-contratados (estádios do Rio Grande do Norte e de Minas Gerais) e para os não contratados (Rio Grande do Sul, Paraná, Distrito Federal e São Paulo), as datas descritas são informações prestadas pelos gestores locais.

153. No caso do Paraná, o financiamento está em fase de enquadramento e, em seguida, ainda passará pelas fases de análise, aprovação e contratação (posição de agosto de 2011). Por fim, destaca-se que não há carta consulta protocolada no BNDES para os financiamentos dos estádios de São Paulo, Rio Grande do Sul e Distrito Federal (posição de agosto de 2011), esses dois últimos provavelmente não solicitarão financiamentos do BNDES.

Estádio Nacional de Brasília
Cidade-sede – Brasília

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 745,3 milhões

Previsão de Início (Matriz*)	Prazo para conclusão (Matriz*)	Previsão de Início	Prazo para conclusão	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Financiamento
Mar/10	Dez/12	Não informado	10/7/2013	Em execução	35%	Sem financiamento

*Matriz de Responsabilidade

154. Segundo o governo local, o prazo previsto para execução dessa obra é de 1080 dias.

155. O 2º Balanço da Copa 2011 do Ministério do Esporte, publicado em setembro de 2011 e disponível no sítio eletrônico www.esporte.gov.br em 5/10/2011, registra que a conclusão dessa obra será em **dezembro de 2012**, mas o próprio governo local, por meio do ofício nº 1766/2011 da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (peça 75), afirma que a previsão de término é **julho de 2013**.

156. O 2º Balanço da Copa 2011 do Ministério do Esporte também indica que o investimento para o Estádio de Brasília será de **R\$ 671,2 milhões**, todavia consta na Matriz de Responsabilidade o valor de **R\$ 745,3 milhões** para a mesma obra.

Estádio Magalhães Pinto (Mineirão)

Cidade-Sede – Belo Horizonte

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 426,1 milhões

Previsão de Início (Matriz*)	Prazo para conclusão (Matriz*)	Previsão de Início	Prazo para conclusão	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Financiamento
Jun/10	Dez/12	Dez/10	Dez/12	Em execução	11%	Sim.

*Matriz de Responsabilidade

157. A greve dos operários em junho e setembro atrasou, por poucos dias, o cronograma de obras.

158. O 2º Balanço da Copa 2011 do Ministério do Esporte é compatível com as informações prestadas pelo gestor local para esta obra.

Estádio José Frageli (Verdão)

Cidade-Sede Cuiabá

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 454,2 milhões

Previsão de Início (Matriz*)	Prazo para conclusão (Matriz*)	Previsão de Início	Prazo para conclusão	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Financiamento
Mar/10	Dez/12	Abr/10	Dez/12	Em execução	22%	Sim

*Matriz de Responsabilidade

159. O 2º Balanço da Copa 2011 do Ministério do Esporte indica que o investimento para o Estádio de Cuiabá será de **R\$ 596,7 milhões**, todavia consta na Matriz de Responsabilidade o valor de **R\$ 454,2 milhões** para a mesma obra.

160. O BNDES já liberou até setembro de 2011 o valor de R\$ 57.000.000,00 do total do financiamento contratado (valor de R\$ 392.952.860,00).

161. Em julho de 2011, foi assinado um aditivo ao contrato de financiamento para alteração de cláusulas, entre as alterações realizadas consta a inclusão da aprovação do projeto executivo pelo TCU como condicionante para liberar mais de 20% do financiamento.

162. Em 2/9/2011, por meio da comunicação Nota AS DEURB 065/2011, o BNDES informou as pendências para a segunda liberação dos recursos:

	CONDICÃO	SITUAÇÃO
1.	Projeto executivo da Arena aprovado pela FIFA e TCU;	Pendente
2.	Descrição dos projetos básicos e contratação das obras de intervenção do entorno previstas no Estudo Preliminar para a Intervenção no Entorno da Arena Pantanal.	Pendente
3.	Declaração firmada pelo Consórcio Santa Bárbara – Mendes Júnior, na qualidade de empresa contratada para a execução do projeto da Arena Multiuso Pantanal, informando que o projeto executivo está adequado e o valor global contratado é suficiente para a execução total do projeto apresentado.	Pendente

4.	<i>Comprovação de regularidade de situação perante os órgãos ambientais, ou quando tal comprovação já tenha sido apresentada e esteja em vigor, declaração do BENEFICIÁRIO sobre a continuidade da validade de tal documento;</i>	<i>Pendente</i>
5.	<i>Apresentação, preferencialmente por meio de arquivo eletrônico, de listagem contendo dados que identifiquem os bens correspondentes à parcela do crédito a ser utilizada, discriminando o equipamento, o fabricante, o valor, assim como outras informações que venham a ser solicitadas pelo BNDES, de forma a comprovar que as máquinas e equipamentos adquiridos com recursos deste Contrato estão credenciados no BNDES.</i>	<i>Pendente</i>

Complexo Esportivo Curitiba 2014

Cidade-Sede Curitiba

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 184,5 milhões

<i>Previsão de Início (Matriz*)</i>	<i>Prazo para conclusão (Matriz*)</i>	<i>Previsão de Início</i>	<i>Prazo para conclusão</i>	<i>Estágio atual da obra</i>	<i>Percentual de Execução</i>	<i>Financiamento</i>
<i>Mar/10</i>	<i>Dez/12</i>	<i>Out/11</i>	<i>Dez/12</i>	<i>Em processo de obtenção de alvarás e licenças</i>	<i>-</i>	<i>Em fase de análise</i>

*Matriz de Responsabilidade

163. O projeto básico no valor de R\$ 5.820.000,00 e o projeto executivo no valor de R\$ 3.880.000,00 já foram providenciados com recursos do clube Atlético Paranaense.

164. Além dos recursos do próprio clube, as outras fontes de recursos previstas para a reforma do Complexo Esportivo serão: o Fundo de Desenvolvimento do estado do Paraná e potencial construtivo concedido pela Lei Municipal 13.620/2010. Ressalta-se existe também pedido de financiamento junto ao BNDES em fase de enquadramento.

165. O 2º Balanço da Copa 2011 do Ministério do Esporte é compatível com as informações prestadas pelo gestor local para esta obra.

Estádio Castelão

Cidade-Sede Fortaleza

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 623,0 milhões

<i>Previsão de Início (Matriz*)</i>	<i>Prazo para conclusão (Matriz*)</i>	<i>Previsão de Início</i>	<i>Prazo para conclusão</i>	<i>Estágio atual da obra</i>	<i>Percentual de Execução</i>	<i>Financiamento</i>
<i>Mar/10</i>	<i>Dez/12</i>	<i>Dez/10</i>	<i>Dez/12</i>	<i>Em execução</i>	<i>39%</i>	<i>Sim</i>

*Matriz de Responsabilidade

166. O 2º Balanço da Copa 2011 do Ministério do Esporte indica que o investimento para o Estádio de Fortaleza será de R\$ 486 milhões, todavia consta na Matriz de Responsabilidade o valor de R\$ 623 milhões para a mesma obra.

167. O BNDES já liberou até agosto de 2011 o valor de R\$ 70.309.030,00 do total do financiamento contratado (valor de R\$ 351.545.150,00).

168. Após o recebimento da Etapa 1, cumprindo o pactuado no Contrato de Concessão Administrativa 001/2010, o Estado realizou o pagamento da Remuneração Fixa no valor de R\$ 102.000.000,00, utilizando os recursos provenientes do financiamento do BNDES complementados por recursos do Tesouro Estadual;

169. Todas as obras de acessibilidade do estádio, tais como, rampas, escadas, calçadas, acessos para estacionamentos, etc., estão no escopo da PPP, não sendo necessárias contratações adicionais.

170. Em 2/9/2011, por meio da comunicação Nota AS DEURB 065/2011, o BNDES informou as pendências para a segunda liberação dos recursos:

	CONDICÃO	SITUAÇÃO
1.	Projeto executivo da Arena aprovado pela FIFA e TCU;	Pendente
2.	Comprovação que o projeto mencionado na Cláusula Primeira é objeto de análise por entidade certificadora de Qualidade Ambiental reconhecida internacionalmente e/ou acreditada pelo INMETRO;	Pendente
3.	Descrição dos projetos básicos e contratação das obras de intervenção do entorno da Arena do Castelão;	Pendente
4.	Apresentação de contrato firmado com empresa independente para auditar a execução física-financeira dos investimentos;	Pendente
5.	Contratação das intervenções complementares que venham a ser indicadas pelo estudo mencionado no inciso I, alínea “f”, desta Cláusula (apresentação de um estudo diagnóstico complementar abordando, no mínimo os seguintes temas sobre o entorno da Arena do Castelão: a) impactos no trânsito com a introdução das intervenções previstas na região; e b) estudo de valorização imobiliária da região e de perspectivas de adensamento populacional;	Pendente
6.	Comprovação de regularidade de situação perante os órgãos ambientais, ou quando tal comprovação já tenha sido apresentada e esteja em vigor, declaração do BENEFICIÁRIO sobre a continuidade da validade de tal documento;	Pendente
7.	Apresentação, preferencialmente por meio de arquivo eletrônico, de listagem contendo dados que identifiquem os bens correspondentes à parcela do crédito a ser utilizada, discriminando o equipamento, o fabricante, o valor, assim como outras informações que venham a ser solicitadas pelo BNDES, de forma a comprovar que as máquinas e equipamentos adquiridos com recursos deste Contrato estão credenciados no BNDES;	Pendente

Estádio Vivaldão

Cidade-Sede Manaus

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 515,0 milhões

Previsão de Início (Matriz*)	Prazo para conclusão (Matriz*)	Previsão de Início	Prazo para conclusão	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Financiamento
Mar/10	Dez/12	Jul/10	Jun/13	Em execução	15%	Sim

*Matriz de Responsabilidade

171. O 2º Balanço da Copa 2011 do Ministério do Esporte é compatível com as informações prestadas pelo gestor local para esta obra.

172. O BNDES já liberou até junho de 2011 o valor de R\$ 11.772.616,00 do total do financiamento contratado (valor de R\$ 400.000.000,00).

173. Em 2/9/2011, por meio da comunicação Nota AS DEURB 065/2011, o BNDES informou as pendências para liberação de recursos do Subcrédito B, que se destina à obra propriamente dita (o Subcrédito A destinou-se apenas à elaboração do projeto executivo).

	CONDICÃO	SITUAÇÃO
1.	Apresentação de Nota Técnica elaborada pela Controladoria Geral da União – CGU por meio da qual fique atestada a regularidade do projeto executivo da Arena da Amazônia, especialmente no tocante aos problemas verificados pela Nota Técnica n.º 1657 GSGAB/SFC/CGU/PR, em termos considerados satisfatórios pelo BNDES;	Pendente
2.	Declaração firmada pela Construtora Andrade Gutierrez S/A, na qualidade de empresa contratada para a execução do projeto da Arena da Amazônia, informando que o projeto executivo está adequado e o valor global contratado é suficiente para a execução total do projeto apresentado;	Pendente

3.	<i>Apresentação de quadro de ações que exponha o responsável, o cronograma e o custo estimado das obras e serviços das intervenções na área de entorno do projeto Arena da Amazônia;</i>	Pendente
4.	<i>Projeto executivo aprovado pelo TCU;</i>	Pendente
5.	<i>Apresentação do(s) contrato(s) firmado(s) com empresa(s) independente(s) para auditar a execução físico-financeira dos investimentos;</i>	Pendente
6.	<i>Contratação de empresa e/ou profissional acreditado pelo Green Building Council (GBC) para auxiliar o processo de Construction Review necessário à obtenção de certificação ambiental para a Arena da Amazônia;</i>	Pendente
7.	<i>Apresentação do projeto executivo da Arena da Amazônia aprovado pela autoridade competente, nos termos do art. 7º, §1º da Lei n.º 8.666/1993, acompanhado da seguinte documentação:</i>	Pendente
8.	<i>Declaração expressa do autor do projeto executivo e do órgão licitante, sob de responsabilização pessoal, de que todos os trabalhos gráficos, especificações, orçamentos e demais documentos técnicos relacionados com a obra, contém assinatura e número do registro no Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura (CREA) dos seus responsáveis técnicos, nos termos do artigo 14, da Lei no. 5.194/66;</i>	Pendente
9.	<i>Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) dos autores de todos os documentos técnicos relacionados com a obra, incluindo os projetos de engenharia e arquitetura, os orçamentos, especificações técnicas, cadernos de encargos, memoriais descritivos, conforme estabelece o artigo 1º da Lei no. 6496/1977;</i>	Pendente
10.	<i>Declaração expressa de profissional de engenharia de que o projeto da arena atende, no que couber, aos requisitos previstos na Portaria do Ministro de Estado do Esporte no. 124/2009, relativa ao Decreto no. 6.795/2009, que regulamenta o artigo 23 da Lei no. 10.671/2003 (Estatuto do Torcedor);</i>	Pendente
11.	<i>Declaração expressa de profissional de engenharia de que o projeto atende as condições impostas pelas concessionárias de serviços públicos de saneamento, energia elétrica e telefonia;</i>	Pendente
12.	<i>Declaração emitida pelo órgão competente, de âmbito estadual, integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente (SISNAMA), ou, em caráter supletivo, pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, atestando a validade e a continuidade ou a renovação da Licença de Instalação emitida para a implantação da Arena da Amazônia.</i>	Pendente
13.	<i>Comprovação de regularidade de situação perante os órgãos ambientais, ou quando tal comprovação já tenha sido apresentada e esteja em vigor, declaração do BENEFICIÁRIO sobre a continuidade da validade de tal documento</i>	Pendente
14.	<i>Apresentação, preferencialmente por meio de arquivo eletrônico, de listagem contendo dados que identifiquem os bens correspondentes à parcela do crédito a ser utilizada,</i>	Pendente

Arena das Dunas

Cidade-Sede Natal

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 350,0 milhões

Previsão de Início (Matriz*)	Prazo para conclusão (Matriz*)	Previsão de Início	Prazo para conclusão	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Financiamento
Mar/10	Dez/12	AGO/11	Dez/13	Em execução	-	Sim

*Matriz de Responsabilidade

174. O 2º Balanço da Copa 2011 do Ministério do Esporte indica que o investimento para o Estádio de Natal será de **R\$ 400 milhões**, todavia consta na Matriz de Responsabilidade o valor de **R\$ 350 milhões** para a mesma obra.

175. O financiamento para o estádio de Natal foi recém-contratado, e ainda não houve desembolsos (posição de outubro de 2011).

Estádio do Beira Rio

Cidade-Sede Porto Alegre

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 130,0 milhões

Previsão de Início (Matriz*)	Prazo para conclusão (Matriz*)	Previsão de Início	Prazo para conclusão	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Financiamento
Mar/10	Dez/12	-	-	-	-	Não

*Matriz de Responsabilidade

176. O 2º Balanço da Copa 2011 do Ministério do Esporte indica que o investimento para o Estádio do Rio Grande do Sul será de R\$ 290 milhões, todavia consta na Matriz de Responsabilidade o valor de R\$ 130 milhões para a mesma obra.

177. O Sport Clube Internacional iniciou as obras com recursos próprios tendo executado as fundações para receber a cobertura metálica, como também a demolição de um quarto do anel inferior que será todo ele reconstruído. O contrato para o restante das obras está sendo negociado entre o clube e a construtora.

178. As informações precisas em relação aos prazos estão na dependência da assinatura do contrato entre o Sport Clube Internacional e a Construtora Andrade Gutierrez. Lembrando que não há previsão de financiamento da obra com recursos federais.

Estádio “Cidade da Copa”

Cidade-Sede Recife

Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 529,5 milhões

Previsão de Início (Matriz*)	Prazo para conclusão (Matriz*)	Previsão de Início	Prazo para conclusão	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Financiamento
Mar/10	Dez/12	Ago/10	Dez/12	Em execução	13%	Sim

*Matriz de Responsabilidade

179. O 2º Balanço da Copa 2011 do Ministério do Esporte indica que o investimento para o Estádio de Pernambuco será de R\$ 494,2 milhões, todavia consta na Matriz de Responsabilidade o valor de R\$ 529,5 milhões para a mesma obra.

180. O contrato de financiamento do Governo do Estado junto ao BNDES já foi assinado (R\$ 400 milhões). Os valores serão utilizados quando do término da obra, para resarcimento dos investimentos realizados pela SPE.

181. O contrato de financiamento entre a SPE e o BNDES já foi firmado (R\$ 280 milhões), mas não houve nenhuma liberação.

182. Em 2/9/2011, por meio da comunicação Nota AS DEURB 065/2011, o BNDES informou as pendências para a segunda liberação dos recursos:

	CONDICÃO	SITUAÇÃO
1.	Apresentação ao BNDES de cópia autenticada da publicação do extrato deste Contrato no veículo oficial de imprensa da sede do BENEFICIÁRIO;	Pendente
2.	Comprovação do recebimento, pela entidade destinatária, do documento relativo à vinculação das receitas do FPE em garantia ao Contrato de Financiamento;	Pendente
3.	Apresentação do contrato firmado com entidade certificadora de Qualidade Ambiental reconhecida internacionalmente e/ou acreditada pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO, com vistas à obtenção de certificação;	Pendente

4.	<i>Apresentação do contrato firmado com empresa independente para auditar a execução físico-financeira dos investimentos;</i>	Pendente
5.	<i>Apresentação de declaração expressa do autor do projeto básico e do órgão licitante, sob pena de responsabilização pessoal, de que todos os trabalhos gráficos, especificações, orçamentos e demais documentos técnicos relacionados com a obra, contém assinatura e número do registro no CREA dos seus responsáveis técnicos;</i>	Pendente
6.	<i>Comprovação da eficácia do Contrato de Concessão Administrativa para a Exploração da Arena Multiuso da Copa 2014, firmado em 15 de junho de 2010, entre o Estado de Pernambuco e a Arena Pernambuco Negócios e Investimentos S/A e posterior(es) aditivo(s).</i>	Pendente
7.	<i>Comprovação de regularidade de situação perante os órgãos ambientais, ou quando tal comprovação já tenha sido apresentada e esteja em vigor, declaração do BENEFICIÁRIO sobre a continuidade da validade de tal documento;</i>	Pendente
8.	<i>Apresentação, preferencialmente por meio de arquivo eletrônico, de listagem contendo dados que identifiquem os bens correspondentes à parcela do crédito a ser utilizada, discriminando o equipamento, o fabricante, o valor, assim como outras informações;</i>	Pendente

Estádio Mário Filho (Maracanã)**Cidade-Sede Rio de Janeiro****Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 600,0 milhões**

Previsão de Início (Matriz*)	Prazo para conclusão (Matriz*)	Previsão de Início	Prazo para conclusão	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Financiamento
Mar/10	Dez/12	Ago/10	Mai/13	Em execução	20%	Sim

*Matriz de Responsabilidade

183. O 2º Balanço da Copa 2011 do Ministério do Esporte indica que o investimento para o Estádio do Rio de Janeiro será de **R\$ 859,9 milhões**, todavia consta na Matriz de Responsabilidade o valor de **R\$ 600 milhões** para a mesma obra. Consoante Acórdão 2.333/2011, proferido pelo Plenário deste Tribunal, após o exame do projeto executivo do empreendimento e de seu respectivo orçamento, encaminhado ao Tribunal por meio do Ofício SSE/nº 3119/2011 - SEOBRAS, no valor de R\$ 859.472.464,51, não existem, até o momento, óbices por parte deste Corte de Contas ao regular repasse de recursos às obras de reforma e adequação do Estádio Mário Filho (Maracanã), nos termos pactuados no contrato de empréstimo firmado entre o Banco e o Governo do Estado do Rio de Janeiro. Houve também a aplicação do Programa RECOPA de benefícios tributários que reduziu o valor pactuado.

184. O 2º Balanço da Copa 2011 do Ministério do Esporte, publicado em setembro de 2011 e disponível no sítio eletrônico www.esporte.gov.br em 5/10/2011, registra que a conclusão dessa obra será em **dezembro de 2012**, mas o BNDES informou que a previsão de término é **maio de 2013**.

Estádio da Fonte Nova**Cidade-Sede Salvador****Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 591,7 milhões**

Previsão de Início (Matriz*)	Prazo para conclusão (Matriz*)	Previsão de Início	Prazo para conclusão	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Financiamento
Mar/10	Dez/12	Jun/10	Dez/12	Em execução	19%	Sim

*Matriz de Responsabilidade

185. O 2º Balanço da Copa 2011 do Ministério do Esporte é compatível com as informações prestadas pelo gestor local para esta obra.

186. O BNDES já liberou até setembro de 2011 o valor de R\$ 64.725.800,00 do total do financiamento contratado (valor de R\$ 323.629.000,00).

187. No Acórdão TCU Plenário 2.779/2011, é informado o BNDES que não há impedimento, por parte do TCU, para a adoção do seguinte:

a) para a utilização de parcela superior a 65% do crédito;

a.1) apresentar o projeto executivo aprovado pela FIFA e pelo Tribunal de Contas do Estado da Bahia, por meio do Comitê Organizador Local - COL, e cumprimento das ações dispostas no item 9.1 do Acórdão TCU Plenário nº 845/2011; e

a.2) apresentar descrição dos projetos básicos e contratação das obras de intervenção do entorno;

188. Em julho de 2011, foi assinado um aditivo ao contrato de financiamento para alteração de cláusula. Tal alteração colocou como condicionante a aprovação do projeto executivo também pelo Tribunal de Contas do Estado da Bahia.

189. Em 2/9/2011, por meio da comunicação Nota AS DEURB 065/2011, o BNDES informou as pendências para a segunda liberação dos recursos:

	CONDICÃO	SITUAÇÃO
1.	Apresentação do projeto executivo da Arena Fonte Nova, devidamente aprovado pela FIFA e TCU, acompanhado da seguinte documentação:	Pendente
2.	Declaração expressa do autor do projeto executivo e do órgão licitante, sob pena de responsabilização pessoal, de que todos os trabalhos gráficos, especificações, orçamentos e demais documentos técnicos relacionados com a obra, contém assinatura e número do registro no Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura (CREA) dos seus responsáveis técnicos, nos termos do artigo 14, da Lei no. 5.194/66;	Pendente
3.	Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) dos autores de todos os documentos técnicos relacionados com a obra, incluindo os projetos de engenharia e arquitetura, os orçamentos, especificações técnicas, cadernos de encargos, memoriais descritivos, conforme estabelece o artigo 1º da Lei no. 6496/1977;	Pendente
4.	Declaração expressa de profissional de engenharia de que o projeto da arena atende, no que couber, aos requisitos previstos na Portaria do Ministro de Estado do Esporte no. 124/2009, relativa ao Decreto no. 6.795/2009, que regulamenta o artigo 23 da Lei no. 10.671/2003 (Estatuto do Torcedor);	Pendente
5.	Declaração expressa de profissional de engenharia de que o projeto atende as condições impostas pelas concessionárias de serviços públicos de saneamento, energia elétrica e telefonia;	Pendente
6.	Aprovação do projeto executivo pela autoridade competente, nos termos do artigo 7, §1º da Lei 8.666/1993;	Pendente
7.	Descrição dos projetos básicos e contratação das obras de intervenção do entorno da Arena Fonte Nova;	Pendente
8.	Apresentação de decisão definitiva de órgão competente do Tribunal de Contas do Estado da Bahia, no âmbito do processo administrativo nº 000490/2010, relativo à licitação e ao CONTRATO DE PPP, que não obste o prosseguimento da execução contratual da parceria público-privada;	Pendente
9.	Comprovação de regularidade de situação perante os órgãos ambientais, ou quando tal comprovação já tenha sido apresentada e esteja em vigor, declaração do BENEFICIÁRIO sobre a continuidade da validade de tal documento;	Pendente
10.	Apresentação, preferencialmente por meio de arquivo eletrônico, de listagem contendo dados que identifiquem os bens correspondentes à parcela do crédito a ser utilizada, discriminando o equipamento, o fabricante, o valor, assim como outras informações.	Pendente

Arena de São Paulo, do Sport Clube Corinthians Paulista**Cidade-Sede São Paulo****Valor da Obra constante na matriz de responsabilidade: R\$ 240 milhões (reforma do Estádio do Morumbi)**

Previsão de Início (Matriz*)	Prazo para conclusão (Matriz*)	Previsão de Início	Prazo para conclusão	Estágio atual da obra	Percentual de Execução	Financiamento
Mar/10	Dez/12	Ago/11	Dez/13	-	-	Não

**Matriz de Responsabilidade*

190. O 2º Balanço da Copa 2011 do Ministério do Esporte indica que o investimento para o Estádio de São Paulo será de R\$ 820 milhões (estádio do Corinthians), todavia consta na Matriz de Responsabilidade o valor de R\$ 240 milhões para reforma do Estádio do Morumbi.

191. Em resumo, dos seis contratos de financiamento já assinados pelo BNDES, para financiar os estádios de futebol, quatro tomadores já receberam parcela dos empréstimos, conforme descrito na tabela a seguir.

Desembolsos já efetuados (Posição em setembro/2011) – em Reais

Cidade-Sede	Aglutinador	Contrato de financiamento - número	Valor desembolso	do Desembolso - data
Manaus	Estádio Vivaldão	10.2.1734.1	6.000.000,00	26/1/2011
Manaus	Estádio Vivaldão	10.2.1734.1	5.772.616,00	17/6/2011
Salvador	Estádio Fonte Nova	10.2.1682.1	64.725.800,00	27/7/2011
Cuiabá	Estádio Verdão	10.2.1596.1	57.000.000,00	27/7/2011
Fortaleza	Estádio Castelão	10.2.1701.1	70.309.030,00	16/8/2011

Fonte: BNDES - Formulário 15/19 – Desembolsos de Operações de Crédito

192. Segundo informações fornecidas ao BNDES pelos Governos Estaduais, as obras dos estádios da Bahia, Amazonas, Rio de Janeiro e Pernambuco foram classificadas em setembro de 2011 como atrasadas. Tal circunstância, associada ao fato de que as datas de início dos empreendimentos não respeitaram o planejamento oficial (Matriz de Responsabilidade) e ao fato do pequeno valor desembolsado, demonstra a possibilidade de no futuro haver contratos emergenciais e aditivos contratuais, visto que o evento esportivo tem prazo definido para sua realização e os estádios são instalações fundamentais para a Copa do Mundo.

193. Finalmente, cabe alertar que a organização da Copa do Mundo se caracteriza por ser muito dinâmica e por reunir diversas competências (federal, estadual e municipal), em razão dessa complexidade foram detectadas acima informações divergentes. Por exemplo, o 2º Balanço da Copa 2011 do Ministério do Esporte apresenta dados diferentes dos apontados pelo BNDES e pelos gestores locais, circunstância que aumenta a necessidade de um planejamento atualizado e transparente para toda sociedade. Assim sendo, a Matriz de Responsabilidade deve ser atualizada nos seus prazos, valores e tipo de obras.

Acessibilidade e obras do entorno dos estádios

194. O item 9.2.6 do Acórdão 2000/2011 – TCU – Plenário determinou que fosse verificada a aderência da matriz de responsabilidades da Copa do Mundo de 2014 com as obras efetivamente previstas e necessárias à realização do evento na área aeroportuária, bem como com as intervenções necessárias no ramo de hotelaria e das obras de acessibilidade dos estádios constantes das exigências da FIFA e dos contratos de financiamento com o BNDES.

195. As obras da área aeroportuária e as ações de hotelaria ligadas ao evento esportivo já foram tratadas em itens anteriores deste relatório. Portanto, cabe detalhar somente neste item os empreendimentos relacionados às obras do entorno dos estádios para atender plenamente a determinação do Acórdão 2000/2011.

196. A 9ª Secretaria de Controle Externo, nos termos do Acórdão, diligenciou ao BNDES no intuito de obter uma resposta oficial sobre obras de acessibilidade e do entorno dos estádios. A instituição financeira, na Nota AS DEURB 065/2011, relacionou os projetos do entorno dos estádios que não figuram na Matriz de Responsabilidade, todavia são investimentos necessários ao pleno funcionamento e operação dos estádios.

Obras necessárias do entorno da Arena Amazônia (AM)

	PROJETO	FINANCIAMENTO DO BNDES
1.	<i>Desenvolver e implantar um novo projeto de circulação no entorno do complexo, para melhorar as condições de mobilidade, de circulação viária, segurança de pedestres, estacionamentos prioritários dos órgãos do entorno, circulação do transporte coletivo, circulação dos veículos de transporte individual e circulação de cargas e descargas dos materiais.</i>	Não
2.	<i>Desenvolver e implantar um programa de sinalização de regulamentação de trânsito, orientação turística, sinalização semafórica e indicativa de todo entorno da Arena da Amazônia.</i>	Não
3.	<i>Desenvolver e implantar um programa de acessibilidade, composto por uniformização de calçadas e passeio público, sinalização tátil e sonora para deficientes visuais, implantação de rampas para pessoas de baixa mobilidade e deficiências, adequação de todo mobiliário urbano, visando facilitar a acessibilidade das pessoas e implantando sinalizações específicas para pessoas com deficiência.</i>	Não
4.	<i>Desenvolver estudos para melhorar a circulação de veículos e pedestres na Avenida Pedro Teixeira, ajustando a capacidade de escoamento de veículos, implantação de faixas redutoras de velocidade, adequação de acessos seguros aos corredores das Avenidas Constantino Nery, Cel. Jorge Teixeira e Djalma Batista. Regularização da sinalização estatigráfica, semafória e vertical, visando melhorar as condições do tráfego da Pedro Teixeira.</i>	Não
5.	<i>Desenvolver estudos para melhorar a circulação de veículos e pedestres na Avenida Loris Cordovil, ajustando a capacidade de escoamento de veículos, implantação de faixas redutoras de velocidade, adequação de acessos seguros aos corredores das Avenidas Constantino Nery e Estrada dos Franceses. Regularização da sinalização estatigráfica, semafória e vertical, visando melhorar as condições do tráfego na Loris Cordovil.</i>	Não
6.	<i>Desenvolver e implantar um programa de Paisagismo no entorno imediato do complexo da Arena da Amazônia.</i>	Não
7.	<i>Desenvolver e implantar um programa de Coleta Seletiva e Educação Ambiental no entorno do Complexo Esportivo da Arena da Amazônia,</i>	Não
8.	<i>Implantação do sistema binário da Djalma Batista e Avenida Constantino Nery, contígua à Arena da Amazônia.</i>	Não

197. Além das obras indicadas pelo BNDES (resumidas na tabela acima), complementarmente, convém destacar que o gestor local informou (peça 38), por meio do ofício nº 291/2011-GC, que as obras necessárias para garantir a acessibilidade na Arena Amazônia estão inclusas no escopo do contrato da Construtora Andrade Gutierrez, vencedora da Concorrência nº 017/2010-CGL.

Obras necessárias do entorno da Arena Pernambuco (PE)

	PROJETO	FINANCIAMENTO DO BNDES
1.	<i>BR-408 - Trecho 2</i>	Não
2.	<i>Viadutos Interconexão BR-408 / Acesso Arena da Copa</i>	Não
3.	<i>Implantação do Sistema de Energia Elétrica da Cidade da Copa.</i>	Não
4.	<i>Realocação das Linhas de alta tensão da Cidade da Copa - 13,8 kVA</i>	Não
5.	<i>Realocação das Linhas de alta tensão da Cidade da Copa - 230 kVA</i>	Não
6.	<i>Conexão da rede de Fibra Óptica (dados) do Estado com a Cidade da Copa</i>	Não
7.	<i>Implantação do fornecimento de gás</i>	Não
8.	<i>Adequação da Adutora de Tapacurá</i>	Não
9.	<i>Implantação da ETE Arena da Copa</i>	Não
10.	<i>Ligação da Arena com Sistema de Abastecimento de Água e Esgotamento Sanitário</i>	Não

Obras necessárias do entorno da Arena Fonte Nova (BA)

	PROJETO	FINANCIAMENTO DO BNDES
1.	<i>Rede Integrada de Transporte por ônibus de Salvador</i>	<i>Não</i>
2.	<i>Via Expressa Baía de Todos os Santos</i>	<i>Não</i>
3.	<i>Microacessibilidade</i>	<i>Não</i>
4.	<i>Rotas de pedestre</i>	<i>Não</i>
5.	<i>Estacionamentos</i>	<i>Não</i>
6.	<i>Drenagem</i>	<i>Não</i>
7.	<i>Equipamentos esportivos</i>	<i>Não</i>

198. Além das obras indicadas pelo BNDES (resumidas na tabela acima), complementarmente, convém destacar que o gestor local informou (peça 88, fl. 15) que as obras necessárias para garantir a acessibilidade da Arena Fonte Nova são as seguintes:

- a. implantação de acessos aos estacionamentos da Arena e de adaptações ao sistema viário local, com a construção de 04 (quatro) novos viadutos (extensão de 303,00 metros) e a implementação/requalificação das vias, com extensão de 4,80 km;
- b. requalificação das vias de articulação dos estacionamentos do entorno, do Porto e das estações do Metrô à Arena, transformando-as em Rotas Acessíveis para pedestres e veículos não motorizados.

199. Os projetos inerentes à acessibilidade serão custeados com recursos do Governo Federal (Orçamento Geral da União), por intermédio de dois contratos de repasse celebrados pelo Estado da Bahia.

200. Estima-se que a licitação dos serviços inicie-se na segunda quinzena de setembro e as respectivas obras em novembro de 2011. As obras de requalificação de calçadas deverão ser finalizadas até julho de 2012 e as do sistema viário até dezembro de 2012.

Obras necessárias do entorno do Estádio do Maracanã (RJ)

	PROJETO	FINANCIAMENTO DO BNDES
1.	<i>Intervenções de macrodrenagem (ampliação do trecho final da calha do rio trapicheiros, construção de três reservatórios de acumulação, correção de calha e diversas singularidades no rio Maracanã e em outros rios da bacia e desvio do leito do rio Joana)</i>	<i>Não</i>
2.	<i>Adequação das estações de trem e metrô do entorno do Estádio</i>	<i>Não</i>
3.	<i>Intervenções urbanísticas (orla do Maracanã, passarela sobre a ferrovia, e parque Glaziou)</i>	<i>Não</i>

201. Além das obras indicadas pelo BNDES (resumidas na tabela acima), complementarmente, convém destacar que o gestor local informou (peça 73) que as obras urbanísticas do entorno do Estádio Mário Filho são de responsabilidade da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, com estimativa de início para junho de 2012 e término previsto para janeiro de 2014.

Obras necessárias do entorno da Arena Pantanal (MT)

	PROJETO	FINANCIAMENTO DO BNDES
1.	<i>Logradouros para serviço de pavimentação e drenagem: Rua da Caridade; Rua Esperança; Rua das Almas; Rua das Cegonhas; Rua das Papoulas; Rua A; Rua Dom Luis Castro de Ferreira; Rua dos Crisântemos; e Rua das Tulipas.</i>	<i>Sim</i>
2.	<i>Logradouros onde serão realizados os serviços de recuperação do pavimento: Avenida Senador Metelo; Avenida Agrícola Paes de Barros; Avenida Cuiabá; Avenida 08 de Abril (entre Dom Bosco e Senador Metelo); Avenida Ipiranga; Avenida São Sebastião; Avenida Barão de Melgaço; Rua Comandante Costa; Rua Joaquim Murtinho; Rua 13 de Junho; Avenida das Flores; Rua Ranulfo Paes de Barros; Avenida Brasil;</i>	<i>Sim</i>

	<i>Rua Dom Luis de Castro Pereira; Avenida Ciríaco Cândia; Rua General Ramiro de Noronha; e Rua Jornalista Alves de Oliveira</i>	
3.	<i>Alargamento das Ruas Oir Castilho, Traçaia, Caridade, Esperança e Almas (extensão total de 1,4 km), contemplando: serviços preliminares, terraplanagem, pavimentação, drenagem, sinalização, obras complementares, e proteção ao meio ambiente</i>	<i>Sim</i>
4.	<i>Alargamento da Rua Barão de Melgaço – trecho entre Av. Miguel Sutil e Av. Oito de Abril (extensão de 1,3 km), contemplando: serviços preliminares, terraplanagem, pavimentação, drenagem, sinalização, obras complementares, proteção e recuperação do meio ambiente</i>	<i>Sim</i>
5.	<i>Av. Oito de Abril (extensão de 2,1 km), contemplando: serviços preliminares, terraplanagem, pavimentação, drenagem, sinalização, obras de arte especiais, obras complementares (incluindo retificação da seção transversal do canal que cruza essa avenida), proteção e recuperação do meio ambiente, e implantação do sistema de tratamento e esgotamento sanitário ao longo do canal</i>	<i>Sim</i>
6.	<i>Estacionamento</i>	<i>Sim</i>

202. Além das obras indicadas pelo BNDES (resumidas na tabela acima), complementarmente, convém destacar que o gestor local informou diversas obras a serem custeadas com recursos do Tesouro Estadual ligadas à urbanização do entorno do estádio (peça 70).

Obras necessárias do entorno da Arena Castelão (CE)

	<i>PROJETO</i>	<i>FINANCIAMENTO DO BNDES</i>
1.	<i>Drenagem e acessos (responsabilidade: Prefeitura de Fortaleza) - escopo já incluso nas intervenções viárias</i>	<i>Não</i>
2.	<i>Sistema de coleta e tratamento de esgoto sanitário (CAGECE – concessionária estadual de serviços de água e esgoto)</i>	<i>Não</i>

203. Além das obras indicadas pelo BNDES (resumidas na tabela acima), complementarmente, convém destacar que as obras de acessibilidade do estádio, tais como, rampas, escadas, calçadas, acessos para estacionamentos, etc., estão no escopo da PPP, não sendo necessárias contratações adicionais.

Obras necessárias do entorno da Arena das Dunas (RN)

	<i>PROJETO</i>	<i>FINANCIAMENTO DO BNDES</i>
1.	<i>AV. Senador Salgado Filho - requalificação</i>	<i>Não</i>
2.	<i>Av. Norton Chaves - modernização</i>	<i>Não</i>
3.	<i>Via de Acesso contornando o estádio ligando a Av. Norton Chaves com Av. Sen. Salgado Filho</i>	<i>Não</i>
4.	<i>Intervenções de drenagem pluvial a serem indicadas nos Planos de Drenagem Pluvial e Esgotamento Sanitário</i>	<i>Não</i>

Obras necessárias do entorno do Estádio Mineirão (MG)

	<i>PROJETO</i>	<i>FINANCIAMENTO DO BNDES</i>
1.	<i>Curva C ao lado do Complexo do Mineirão (já realizado)</i>	<i>Não</i>
2.	<i>Implantação do projeto de drenagem pluvial do Complexo do Mineirão</i>	<i>Não</i>

204. Além das obras indicadas pelo BNDES (resumidas na tabela acima), complementarmente, convém destacar que, segundo o gestor local, o acesso ao estádio se fará por ampla esplanada externa coberta, dotada de escadas rolantes, esteiras, lojas, serviços e estacionamento, além de passarela de ligação com o ginásio

Mineirinho. Essas obras compõem 215 milhões dos custos totais da readequação do estádio orçada em 645 milhões.

205. Em resumo, verifica-se que o BNDES somente forneceu o detalhamento das obras de acessibilidade para as operações de financiamento já aprovadas (Bahia, Mato Grosso, Amazonas, Rio de Janeiro, Ceará, Pernambuco, Natal e Minas Gerais).

206. Foi detectado pelas unidades técnicas que as obras de acessibilidade do Rio Grande do Sul, Paraná, Distrito Federal e São Paulo, sem financiamento do BNDES até o momento, ou não foram detalhadas pelos governos locais como tal, ou estão em fase inicial de projeto, consequentemente, é possível que esses projetos sejam executados no âmbito de mobilidade urbana ou no contexto das obras dos estádios, uma vez que não existe um planejamento oficial e específico (Matriz de Responsabilidade) para acessibilidade.

III- CONCLUSÃO

207. A maioria das datas para conclusão das intervenções necessárias nos aeroportos das cidades-sede da Copa do Mundo de 2014, conforme informou a Infraero e o Ministério do Esporte, está próxima à realização do evento esportivo. Tal circunstância demonstra que se acompanhe esses empreendimentos com a máxima prioridade.

208. Visando ao cumprimento dos compromissos de governo na área de infraestrutura aeroportuária para atendimento aos eventos da Copa 2014 e Olimpíadas 2016, a Infraero aumentou em 74% o seu quadro de engenheiros e arquitetos, bem como aplicou, em 2010, R\$ 31 milhões em treinamento, e estão previstos outros R\$ 35 milhões em 2011. Além disso, promoveu alterações em sua estrutura organizacional, principalmente a partir da criação da Superintendência de Contratos e Convênios, com o intuito de centralizar a gestão administrativa dos contratos e convênios e, consequentemente, permitir que os aeroportos passem a focar suas atividades operacionais.

209. Os possíveis resultados obtidos em decorrência das ações em curso na Infraero, relacionados à gestão de pessoas e estrutura organizacional, ainda estão por ser aferidos.

210. Na área de mobilidade urbana a situação é mais preocupante. Ao se verificar o estágio inicial dos financiamentos e das licitações, verifica-se que, , do total dos financiamentos previstos para Copa na área de mobilidade, apenas 8 contratos de execução de obra foram assinados, houve modificação de modal de transporte em Mato Grosso e que apenas o trecho 1 (Aeroporto Congonhas – Estação Morumbi CPTM) de São Paulo tem conclusão prevista para antes da Copa do Mundo (31/3/2014).

211. O Ministério do Turismo informou que os números exatos da oferta atual dos meios de hospedagem serão conhecidos, por meio de pesquisa a ser realizada pelo IBGE, com previsão de entrega para dezembro de 2011. Após serem estabelecidos tais quantitativos, serão identificados os números de oferta futura de meios de hospedagem, mas mesmo que a oferta futura evidenciada seja insuficiente para cobrir a demanda da Copa do Mundo, a atuação do Ministério não se dará por meio de investimento no setor.

212. Algumas obras dos estádios de futebol, como em Porto Alegre e Parná, também merecem atenção especial. Outras arenas também receberam pequeno montante dos financiamentos contratados, mas não se constatou, ainda, obra que esteja fatalmente comprometida no que concerne ao tempo para sua conclusão. Como a Matriz de Responsabilidade dos estádios não está atualizada (prazo, valor e tipo de obra) e o acompanhamento dessas obras envolve diversas competências, é fundamental que todos os signatários da referida Matriz compatibilizem o planejamento com a realidade atual dos empreendimentos para conferir maior transparência às ações executadas.

IV - PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

Ante o exposto, sugerimos o encaminhamento dos autos ao gabinete do Exmo Sr. Ministro Valmir Campelo, relator de todos os processos constituídos no Tribunal referentes à preparação e realização da Copa 2014, com as seguintes propostas:

1. determinar, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei n.º 8.443/92 e no art. 250, inciso II, do Regimento Interno:

a. ao Ministério do Turismo que encaminhe, por intermédio da 5ª Secretaria de Controle Externo, no prazo de 30 dias, o cronograma previsto para obter os números da oferta atual e da oferta

futura dos meios de hospedagem para contemplar a demanda da Copa do Mundo, incluindo no documento, se possível, a previsão dos investimentos, dos prazos de início e conclusão, dos valores totais a serem aplicados e das linhas de crédito abertas com esse objetivo por cidade-sede;

- b. à Infraero que encaminhe, por intermédio da 1ª Secretaria de Controle Externo, no prazo de 30 dias, o cronograma previsto para obter os resultados alcançados em decorrência das ações em curso naquela empresa, relacionados à gestão de pessoas e estrutura organizacional.
2. informar à Casa Civil da Presidência da República e aos Ministérios do Esporte e das Cidades, com fulcro no art. 59, § 1º, inciso V, da Lei Complementar 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal) sobre a necessidade de estabelecer critérios objetivos para identificar quais obras de mobilidade urbana devem ser consideradas como obras da Copa do Mundo de 2014, recomendando-se que esse critério esteja diretamente relacionado à previsão de utilização desses empreendimentos no evento esportivo, inclusive também utilizando como parâmetro a data de conclusão das obras;
3. determinar ao Ministro Esporte, na condição de coordenador do Comitê Gestor da Copa do Mundo FIFA 2014, conforme designação dada pelo Decreto de 14 de janeiro de 2010, e ante o disposto na Instrução Normativa TCU nº 62, de 26 de maio de 2010, que apresente, no prazo de 30 dias, esclarecimentos quanto aos seguintes fatos:
 - a. a Matriz de Responsabilidades atual encontra-se limitada às ações do primeiro ciclo e desatualizada no que se refere a prazos e valores de diversas obras dos estádios, o que prejudica a sua utilização como instrumento de planejamento e controle das ações preparatórias para a Copa do Mundo de 2014, fazendo-se necessária, em prol do princípio da transparência, além da atualização, a inclusão de todas as ações relativas à acessibilidade dos estádios, relativas ao segundo e terceiro ciclos de planejamento, bem como das ações relativas aos diversos órgãos e entidades federais envolvidos nos preparativos do evento, conforme dispõe o parágrafo único do art. 2º da IN/TCU 62, de 26/5/2010;
 - b. as novas datas de conclusão das obras de mobilidade urbana e dos aeroportos, oficializadas pela Resolução nº 2/2011 do Grupo Executivo da Copa do Mundo – GE-COPA, são próximas à realização da Copa do Mundo de 2014, circunstância que deve ser acompanhada com máxima prioridade;
 - c. a Resolução nº 2/2011 do Grupo Executivo da Copa do Mundo – GE-COPA, que aprovou a revisão das ações constantes da Matriz de Responsabilidades relacionadas à mobilidade urbana, portos e aeroportos, não foi clara quanto à exclusão de algumas obras contidas na Matriz inicialmente publicada;
 - d. há obras de mobilidade urbana ainda sem contrato de execução firmado;
 - e. há pendências para a manutenção do fluxo de transferências dos financiamentos do BNDES para a construção/reforma de estádios;
 - f. há pendências no que diz respeito à definição e contratação de obras de acesso e do entorno dos estádios.
4. enviar cópia deste acórdão, bem como do relatório e voto que o fundamentam à Casa Civil da Presidência da República; ao Ministério da Fazenda e do Planejamento, Orçamento e Gestão; ao Ministério do Esporte; ao Coordenador do Grupo de Trabalho "Copa do Mundo" da 5ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal; ao Presidente da Comissão de Turismo e Desporto da Câmara dos Deputados; ao Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados; e ao Presidente da Comissão do Meio Ambiente, Defesa do Consumidor, Fiscalização e Controle do Senado Federal;
arquivar o presente processo."

5. O Chefe do Serviço de Coordenação de Redes de Controle anuiu à proposta. O único retoque refere-se à informação proposta no item 2 do encaminhamento. Sugeriu-se um alerta à Casa Civil da Presidência da República (Peça 113). O Secretário da Adplan acompanhou o titular da rede (Peça 114).

É o relatório.

VOTO

Em exame, relatório de levantamento com o objetivo de apresentar um painel das ações governamentais voltadas à realização da Copa do Mundo de 2014, especificamente nas áreas aeroportuária, mobilidade urbana, estádios e turismo, fontes de maior impacto na realização daquele megaevento.

2. O trabalho teve origem em determinação proferida no item 9.2 do Acórdão 2.000/2011-Plenário, quando esta Corte avaliou os riscos a que o evento Copa está sujeito, em processo por mim relatado.

3. Em preliminar, antecipo que as razões que motivaram a realização deste trabalho estão relacionadas à oportunidade de aperfeiçoar o processo de gerenciamento das ações ligadas à feitura bem sucedida do Mundial. Trata-se, portanto, de uma intervenção contributiva. Antes de se apontarem falhas, busca-se o sucesso dos jogos. Além da maximização das oportunidades, almeja-se potencializar benefícios advindos do evento.

4. Tenho manifestado que a orientação contínua do controle, capaz de repercutir pontualmente – e decisivamente – na melhoria dos processos e nos modelos de governança podem ser um legado do TCU para o êxito dos jogos. É nesse espírito que esta Corte de Contas vem se guiando em suas ações para a Copa de 2014. Desde o início, tem-se adotado uma postura colaborativa com os organizadores, para que o Mundial não seja apenas um exemplo de competência, mas também de probidade e de responsabilidade com o dinheiro público.

5. Nessa bússola, em um trabalho que contou com a participação de nove secretarias do Tribunal, competentemente coordenadas pela Secretaria Adjunta de Planejamento e Métodos, procederam-se diligências e inspeções aos governos locais, à Caixa Econômica Federal e ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Também foram consultados o Ministério do Trabalho, o Ministério do Turismo e a Infraero.

6. Disso resultou um relatório consolidado, onde, à exceção das obras portuárias (das quais trataréi em capítulo específico), consta um mapa preciso da situação de todas as ações previstas na matriz de responsabilidades para os jogos.

7. Passo a discorrer sobre cada área de atuação.

II

8. Início pelos estádios, pelo intuitivo interesse que surge por esses palcos da grande festa.

9. Como quadro situacional, trago que, das doze arenas da Copa, o BNDES disponibiliza linhas de crédito para todas. Não há, contudo, carta consulta confirmando o interesse em tomar esses financiamentos para as Arenas de São Paulo, Porto Alegre e Brasília. Oito empreendimentos já possuem contrato de empréstimo assinado. No Paraná, contudo, o processo está ainda em fase de enquadramento.

10. No que concerne aos desembolsos já efetuados, reproduzo o quadro elaborado pela 9ª Secex:

Desembolsos já efetuados (Posição em setembro/2011) – em Reais

Cidade-Sede	Aglutinador	Contrato de financiamento – número	Valor do desembolso	Desembolso - data
Manaus	Estádio Vivaldão	10.2.1734.1	6.000.000,00	26/1/2011
Manaus	Estádio Vivaldão	10.2.1734.1	5.772.616,00	17/6/2011
Salvador	Estádio Fonte Nova	10.2.1682.1	64.725.800,00	27/7/2011
Cuiabá	Estádio Verdão	10.2.1596.1	57.000.000,00	27/7/2011
Rio de Janeiro	BRT- Transcarioca	10.2.1880.1	68.833.900,00	22/8/2011
Fortaleza	Estádio Castelão	10.2.1701.1	70.309.030,00	16/8/2011

Fonte: BNDES - Formulário 15/19 – Desembolsos de Operações de Crédito

11. Segundo o percuciente relatório, a unidade relata que para garantia do livre fluxo de recursos, existem, no essencial, algumas pendências relativas às obras do entorno dos estádios de futebol. Há também exigências relacionadas à regularização ambiental e à necessária aprovação dos projetos executivos pela FIFA.

12. Muitas dessas intervenções de acessibilidade não estão incluídas na matriz de responsabilidade, mas são igualmente fundamentais para viabilidade da Copa – como inclusive já apontei nos Acórdãos 1.794/2011, 1.999/2011 e 2.000/2011, todos do Plenário. Outras ações são pré-requisitos para o regular repasse de recursos do BNDES. Sem a solução desses óbices, a irrigação de recursos pode ser interrompida. Endosso, portanto, todos os alertas empreendidos no relatório precedente, recomendando, desde já, que seja dispensada especial atenção a essas demandas no entorno dos estádios.

13. No que se refere à previsão para o término, destaco, de pronto, que não se identificou obra que esteja inviabilizada por conta de prazos insuficientes para a sua conclusão. Compararam-se as informações obtidas por meio do BNDES e pelos governos locais com as menções iniciais constantes da matriz de responsabilidade.

14. Alguns pontos, contudo, merecem individual destaque: dois estádios – Arena das Dunas e Itaquerão –, têm data prevista de conclusão no final de 2013. As arenas em Porto Alegre e Curitiba, a cargo de clubes de futebol, encontram-se interrompidas ou não iniciadas. Todos esses empreendimentos exigem cuidado redobrado. Os estádios, como se sabe, são os primeiros pré-requisitos para a realização da Copa.

15. Finalmente, como bem ponderado pela unidade instrutiva, cabe informar que a organização da Copa do Mundo se caracteriza por reunir diversas competências (federal, estadual e municipal). Em razão dessa complexidade foram detectadas algumas informações divergentes. Por exemplo, o 2º Balanço da Copa 2011 do Ministério do Esporte apresenta dados distintos dos apontados pelo BNDES e pelos gestores locais, circunstância que aumenta a necessidade de um planejamento transparente para toda sociedade. Urge, assim, que a matriz de responsabilidade seja constantemente atualizada no que se refere a seus prazos, valores e tipo de obras. Deve-se, novamente, expedir esse alerta ao Ministério do Esporte.

III

16. Passo a tratar das ações relacionadas à mobilidade urbana nas cidades-sede.

17. A situação me preocupa. As 54 operações de financiamento da Caixa Econômica Federal constantes da matriz de responsabilidade correspondem, na realidade, a 49 empreendimentos. A Caixa, em sua última informação a esta Corte, informou que somente oito deles contavam como contrato para execução da obra assinado. Desses, apenas em quatro o primeiro desembolso havia sido efetuado. Outras três ações tinham licitações em andamento; mas 24 não haviam iniciado seus procedimentos

licitatórios. Em quatorze obras não existia sequer o contrato de financiamento. Cada situação particular consta do relatório precedente, bem como na minuta de Acórdão ora submetida a este Plenário.

18. Temo que essas intervenções de mobilidade, a serem inevitavelmente realizadas às pressas, baseiem-se em projetos sem o devido amadurecimento quanto ao seu detalhamento técnico; e mesmo quanto à sua viabilidade. Preocupa-me o risco de conceber uma herança que não corresponda às reais necessidades da população ao término dos jogos.

19. Em se tratando do que considero ser o principal legado para a população, faz-se fundamental que as intervenções sejam realizadas dentro de um prévio, amplo e necessário planejamento urbano. Não se trata, simplesmente, de obras para a Copa; trata-se, sim, de empreendimentos fundamentais para o desenvolvimento dos municípios e o bem estar da população, cujas obras foram antecipadas em função do Mundial. Em outras palavras, além de facilitar a livre circulação dos turistas, essas grandes obras devem estar vinculadas às verdadeiras necessidades da coletividade. Em uma visão sustentável dos preparativos para a Copa, isso sim será um verdadeiro legado.

20. Relembro que no Acórdão 1.373/2011-Plenário, de competente relatoria do Ministro Aroldo Cedraz, esta Corte já recomendou à Secretaria de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades que, em função da desconsideração dos instrumentos de planejamento urbano no processo de seleção de projetos, ampliasse, em futuras contratações, os critérios para seleção dos empreendimentos, de modo a contemplar a necessária apresentação e análise de compatibilidade da proposta com os planos de ordenamento territorial e com os planos integrados de transporte dos municípios envolvidos.

21. Essas necessidades recrudescem, em se tratando das ações necessárias à realização da Copa do Mundo de 2014.

22. Em outro diapasão, relembro que os financiamentos destinados aos empreendimentos "carimbados" como obras da Copa, de acordo com a Resolução do Senado Federal nº 45/2010, estão excluídos dos limites de financiamento estabelecidos pela Lei de Responsabilidade Fiscal. A motivação para tal circunstância foi, justamente, a de viabilizar a realização dos jogos.

23. Diante disso, entendo adequado alertar à Casa Civil da Presidência da República e ao Ministério do Esporte sobre o quadro informativo apresentado no relatório que antecede este voto, bem como recomendar que sejam utilizados critérios objetivos, dentre eles os relacionados à previsão de término das obras, para identificar quais empreendimentos devem ou não ser considerados como obras da Copa do Mundo de 2014.

IV

24. Para a avaliação da situação das obras nos aeroportos foram efetuadas diligências diretamente à Infraero.

25. As solicitações envolveram, ainda, a manifestação da empresa acerca do cumprimento das determinações emanadas no Acórdão 1.571/2010-Plenário, mormente sobre as providências da empresa para mitigação dos riscos em suas áreas de estrutura organizacional e de gestão de pessoas, diretamente relacionados aos gargalos afetos à Copa do Mundo de 2014.

26. No que se refere às ações constantes da matriz de responsabilidades, a Infraero garante que todas as obras ficarão prontas a tempo. Em uma primeira avaliação, as datas previstas para conclusão das obras são compatíveis com o 2º Balanço da Copa 2014 do Ministério do Esporte, publicado em setembro de 2011. Chamou a atenção da unidade instrutiva, contudo, a proximidade da previsão de término das obras com o início do Mundial. Das 31 intervenções nos doze aeroportos, pelo menos doze tem previsão de término entre outubro de dezembro de 2013. Nesses casos, vejo que o estado é de absoluto cuidado.

27. Sobre o cumprimento do Acórdão 1.571/2010-Plenário, a estatal deu conta que seu efetivo era de 8.965 empregados em 2003; 12.310 em meados de 2010; e 13.667 em 2011. Nesse período, o quantitativo de arquitetos e engenheiros passou para 803 (670 engenheiros e 133 arquitetos), ou, 74% de incremento. Informou-se, ainda, que há 75 engenheiros e 5 arquitetos em processo de contratação.

28. A Infraero informa também que os investimentos em capacitação totalizaram, no período de 2003 a 2009, o montante de R\$ 106 milhões. Em 2010 foram investidos R\$ 31 milhões. Até julho de 2011 haviam sido investidos R\$ 16 milhões e estão previstos R\$ 19 milhões até o final do ano.

29. Quanto à arquitetura organizacional, a diretoria executiva da Infraero promoveu, em 2010, mudanças significativas, abrangendo toda a estrutura da organização, os processos e as pessoas, com prioridade para as ações voltadas aos aeroportos e superintendências regionais.

30. Em apreciação a todo o informado, julgo que os dados postos à prova pela Infraero concretizam, de fato, que foram tomadas providências para resolver os gargalos da empresa; e isso trespassa a simples realização da Copa do Mundo. Falta, no entanto, a aferição dos resultados para avaliar a eficácia dessas medidas.

31. Adimplindo a proposta da unidade técnica, assim, proponho determinar à Infraero que encaminhe, por intermédio da 1ª Secretaria de Controle Externo, o cronograma previsto para obtenção dos resultados alcançados em decorrência das ações relacionadas à gestão de pessoas e estrutura organizacional.

32. Mesmo em juízo proemial, comunico já o meu testemunho sobre o incremento nas tratativas da empresa no que se refere ao cuidado com a coisa pública. Nos aeroportos para a Copa de Manaus, Belo Horizonte e Rio de Janeiro, tenho de reconhecer a elogiável presteza da Infraero no sentido de, diante de questionamentos deste órgão de controle externo, promover imediatamente os ajustes necessários nos respectivos editais, o que significou um saudável ganho de eficiência e de velocidade na contratação, com expressiva economia para os cofres públicos, superando os R\$ 155 milhões de benefícios. Não tenho dúvidas que tais demonstrações de competência e agilidade já são resultado destes investimentos anunciados pela estatal.

V

33. Foram também examinadas as ações previstas na área de hotelaria.

34. O item 9.2.4 do Acórdão 2000/2011 – TCU – Plenário determinou que fosse verificado – considerando o número de leitos de hotelaria necessários à realização da Copa do Mundo de 2014 em cada cidade-sede, em contraponto ao número de leitos disponíveis – quais ações o Governo Federal tem tomado para contornar o eventual déficit identificado na área de hotelaria, identificando os prazos de cada providência, a data de início e de término de cada ação, assim como o estágio atual de cada intervenção.

35. O Ministério do Turismo relatou que após estabelecer os números atuais de oferta, aquela pasta identificará a disponibilidade futura dos meios de hospedagem com o apoio das Secretarias Extraordinárias da Copa 2014 em cada uma das cidades-sede. Caso haja insuficiência, a atuação do Ministério será voltada à prestação de informações aos investidores sobre o potencial de negócios em cidades com déficit de meios de hospedagem. Também se pretende estudar meios alternativos de acomodação, assim como apoiar as Secretarias Estaduais e Municipais de Turismo na criação dessas novas alternativas.

36. Anunciou-se que será realizada uma pesquisa pelo IBGE, com previsão de entrega para dezembro de 2011, com os números exatos da oferta atual dos meios de hospedagem, em conjunto com a quantidade de unidades de hospedagem e de leitos.

37. Propõe o Serviço de Coordenação de Redes de Controle que se determine ao Ministério do Turismo o encaminhamento, assim que disponível, do estudo a ser realizado pelo IBGE. Concordo com essa preliminar.

VI

38. Embora não solicitado no Acórdão 2.000/2011-Plenário, trago um preâmbulo sobre o andamento das obras portuárias previstas na matriz de responsabilidades da Copa.

39. Todas essas intervenções (Natal, Recife, Salvador, Rio de Janeiro, Manaus, Santos, Fortaleza e Manaus), à exceção da última, encontram-se em pleno processo licitatório. As equipes de fiscalização do Tribunal, por sua vez, estão em trabalho de campo para avaliação dos procedimentos licitatórios de cada um dos empreendimentos. Alguns deles já foram apreciados pelo *Plenum*, como é o caso do Porto do Rio de Janeiro (Acórdão 2.776/2011-Plenário) e do Porto de Salvador (Acórdão 3.063/2011-Plenário). O benefício ao erário decorrente da ação desta Corte naquelas empreitadas repercutiu em uma redução de preços superior a R\$ 65 milhões.

40. Proponho, nesse sentido, que no novo processo de acompanhamento a ser autuado para dar continuidade ao trabalho ora apresentado, seja avaliado, também, o bom andamento das obras portuárias, para situar, principalmente, a viabilidade do término dessas ações com vistas à Copa do Mundo de 2014.

VII

41. Por dever, finalizo ressalvando que existem algumas limitações neste trabalho. Em razão das características intrínsecas ligadas à repartição de responsabilidades relativas aos preparativos para a Copa, entendo adequado repetir algumas das considerações da unidade instrutiva:

a) a responsabilidade por muitas informações repassadas são dos governos estaduais e municipais;

b) não foi publicada pelo Ministério do Esporte a matriz de responsabilidade referente ao segundo ciclo de planejamento, envolvendo ações de telecomunicações, hotelaria, segurança, etc;

c) há um lapso temporal entre a assinatura do contrato de financiamento e o efetivo desembolso. Em razão disso, é possível que a CAIXA e o BNDES tenham alguma defasagem em relação aos executores das obras, como por exemplo, com relação ao percentual de execução;

d) a Resolução nº 2/2011 do Grupo Executivo da Copa do Mundo – GECOPA, que aprovou a revisão das ações constantes da matriz de responsabilidades relacionadas à mobilidade urbana, portos e aeroportos, vai ser republicada com algumas correções e acréscimos.

42. Destacadas essas restrições, faço um balanço geral dos benefícios advindos das ações de controle externo com vistas à realização do Mundial. As intervenções do TCU já ensejaram benefícios concretos de quase meio bilhão de reais.

43. Exemplifico, aqui, alguns dos processos mais relevantes:





* Aos R\$ 97 milhões referentes à redução contratual, somam-se R\$ 84 milhões decorrentes do expurgo dos impostos incluídos no RECOPA

44. Destaco que esses resultados decorreram de fiscalizações, em sua maioria, realizadas ainda em fase editalícia; sem paralisar as obras. Um controle prévio capaz de coibir irregularidades antes da sua consumação.

45. Outra contribuição relevante refere-se à área de governança. O Tribunal vem realizando fiscalizações com o intuito de verificar não apenas a regularidade das contratações promovidas, mas também para avaliar a eficiência, efetividade e eficácia dos processos de planejamento, coordenação e monitoramento para o Mundial. No Acórdão 1.592/2011, foi realizada uma série de determinações e recomendações ao Ministério do Esporte. O alinhamento daquela pasta aos apontamentos realizados serão devidamente examinados no acompanhamento das ações para Copa em 2012.

46. As contratações de tecnologia da informação também não foram esquecidas. No Acórdão 1.996/2011, em face da experiência adquirida com o Pan-2007, proferiu-se uma série de recomendações ao Comitê Gestor da Copa. Determinou-se à Secretaria de Fiscalização de Tecnologia da Informação do Tribunal que promovesse um acompanhamento das providências já tomadas e a tomar com vistas à realização da Copa na área de TI, com o objetivo de verificar a economicidade, eficiência e eficácia das ações governamentais naquela área, assim com examinar a efetividade e o cumprimento das metas dos programas e projetos relacionados ao Mundial de Futebol.

47. Em epílogo, não posso concluir este voto sem parabenizar todos os servidores envolvidos no presente trabalho. Dirijo especiais cumprimentos aos integrantes do Serviço de Coordenação de Redes de Controle, AUFC Aércio Dantas Giffoni e TEFC Helena Alvares da Silva Vianna de Oliveira que, comandados pelo auditor Marcelo Chaves Aragão, vem dispensando especial comprometimento em todos os assuntos relacionados à Copa de 2014. Destaco, também, a marcante disponibilidade e abnegação do Secretário Marcelo Luiz Souza da Eira em sua habilidosa participação à frente da Unidade. A clareza e a organização com que as informações foram ora prestadas permite a esta Casa deliberar com a convicção necessária sobre assunto de tão grande interesse para a nação.

Ante o exposto, VOTO por que o Tribunal adote o acórdão que ora submeto à deliberação deste Colegiado.

TCU, Sala das Sessões Ministro Luciano Brandão Alves de Souza, em 30 de novembro de 2011.

VALMIR CAMPELO
Ministro-Relator

ACÓRDÃO Nº 3134/2011 – TCU – Plenário

1. Processo nº TC 028.253/2011-6.
2. Grupo I – Classe V – Assunto: Levantamento
3. Interessado: Tribunal de Contas da União
4. Órgãos/Entidades: Ministério do Esporte; Ministério do Turismo; Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES); Caixa Econômica Federal (Caixa); Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeronáutica (Infraero); e outros.

5. Relator: Ministro Valmir Campelo.

6. Representante do Ministério Público: não atuou.

7. Unidades: 9ª Secex, 2ª Secex, 1ª Secex, Secex-MT, Secex-CE, Secex-AM, Secex-PE, Secex-PR, Secob-1 e Adplan

8. Advogado: não há.

9. Acórdão:

VISTO, relatado e discutido este processo de levantamento originado em cumprimento à determinação esculpida no item 9.2 do Acórdão 2.000/2011-Plenário, quando esta Corte avaliou os riscos a que o evento Copa do Mundo de 2014 está sujeito nas áreas de construção e reforma dos estádios, infraestrutura aeroportuária e de mobilidade urbana, bem como na sistemática de gerenciamento dessas ações pelo Governo Federal.

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em Sessão do Plenário, ante as razões expostas pelo Relator, em:

9.1. alertar à Casa Civil da Presidência da República, ao Ministério do Esporte e ao Ministério das cidades quanto ao seguinte:

9.1.1. proximidade das datas de início da Copa do Mundo de 2014 em face da previsão de término para a conclusão das obras de mobilidade urbana – grande parte com contrato ainda não assinado –, circunstância que deve ser acompanhada com prioridade, diante do seguinte quadro apresentado a esta Corte:

Mobilidade Urbana – Programa Pró-Transporte – Caixa Econômica Federal

Cidade-sede	Empreendimentos previstos na primeira Matriz de Responsabilidades *	Empreendimentos sem financiamento contratado	Empreendimentos com financiamento contratado			
			Licitação não iniciada	Licitação em andamento *	Contrato de execução da obra assinado *	Sem desembolsos
Belo Horizonte	8	-	2	1	2	3
Brasília	1	1	-	-	-	-
Cuiabá	3	-	2	-	-	1
Curitiba (Nota 2)	9	-	7	2	-	-
Fortaleza	7	5	2	-	-	-
Manaus	2	2	-	-	-	-
Natal	2	2	-	-	-	-
Porto Alegre	10	-	10	-	-	-
Recife	5	4	-	-	1	-
Salvador	1	-	1	-	-	-
São Paulo	1	-	-	-	1	-
Total	49	14	24	3	4	4

Fonte: Ofício 179/2011/SUSAN/GEOSI e Ofício 170/2010/SUSAN/GECOA, retificado pelo Ofício 187/2001/SUSAN/GECOA, peças 82, 34 e 81.

* As licitações em andamento e os contratos de execução das obras assinados não correspondem necessariamente à totalidade do empreendimento.

**: Foi realizado um desembolso para o empreendimento “Vias de Integração Radial Metrô”, referente apenas à elaboração de projetos. A licitação da obra em si ainda não foi iniciada.

9.1.2. dedicar especial atenção àquelas obras aeroportuárias com previsão de término para o último trimestre de 2013 mas ainda não contratadas, em razão da seguinte situação informada pela Infraero:

Situação geral das obras aeroportuárias (Matriz x Resposta da Infraero)

Tipo de obra	Início da obra previsto na matriz	Início da obra informado pela Infraero	Previsão para conclusão da obra (matriz)	Previsão para conclusão da obra (Infraero)	Situação
Aeroporto de Brasília – Total do Projeto: 864,7 milhões					
Reforma e Ampliação Sul do TPS*	Abr/11	Abr/11	Dez/13	Dez/13	Em execução
Construção do Módulo Operacional – MOP	Ago/11	Ago/11	Nov/11	Nov/11	Em execução
Construção do segundo viaduto de aeronaves, implantação da pista de táxi R de ligação ao novo viaduto, restauração das pistas de táxi K, L, C e G, RESA nas 4 cabeceiras, nivelamento das faixas preparadas das pistas de pouso/decolagem, sistema de drenagem e obras complementares	Mai/12	Nova obra***	Nov/13	Nova obra***	-
Aeroporto de Manaus - Total do Projeto: R\$ 394,1 milhões					
Reforma e ampliação do terminal de passageiros	Nov/11	Nov/11	Dez/13	Dez/13	Em licitação
Aeroporto de Salvador - Total do Projeto: R\$ 47,6 milhões					
Reforma e Adequação do Terminal de Passageiros e Ampliação do Pátio de Aeronaves	Mar/12	Mar/12	Jul/13	Jul/13	Em planejamento
Construção de Torre de Controle	Fev/12	Set/11	Nov/13	Nov/13	Em planejamento
Aeroporto de Fortaleza – Total do Projeto: R\$ 349,8 milhões					
Reforma e Adequação do Terminal de Passageiros e Ampliação do Pátio de Aeronaves	Fev/12	Fev/12	Dez/13	Dez/13	Em licitação
Aeroporto de Natal **– Total do Projeto: R\$ 174,4 milhões					
Infraestrutura de Pista de Pouso, Infraestrutura dos Sistemas de Auxílio e Proteção ao Vôo	Nov/09	Nov/09	Nov/13	Nov/13	Em execução
Aeroporto de Cuiabá – Total do projeto: R\$ 91,3 milhões					
Reforma e Modernização do terminal de passageiros, Adequação do sistema viário e construção de estacionamento	Mai/12	Abr/12	Jul/13	Jul/13	Em planejamento
Implantação do Módulo Operacional	Jun/11	Nova obra***	Nov/11	Nova obra***	-
Aeroporto de Belo Horizonte – Total do Projeto: R\$ 508,7 milhões					
Reforma e Modernização do terminal de passageiros e Adequação do sistema Viário	Set/11	Set/11	Dez/13	Dez/13	Contratada
Reforma e Ampliação da Pista de pouso e do sistema de Pátios	Set/12	Set/12	Dez/13	Dez/13	Em planejamento
Implantação do Terminal Remoto, Estacionamento de Veículos e Adequação do Sistema Viário	Mar/12	Nova obra***	Mar/13	Nova obra***	-
Aeroporto de Curitiba – Total do Projeto: R\$ 84,5 milhões					
Ampliação do terminal de passageiros e ampliação do sistema viário	Abr/12	Abr/12	Out/13	Out/13	Em planejamento
Ampliação do sistema de pátio e pista de taxi	Jul/11	Jul/11	Mar/12	Mar/12	Em execução
Restauração das Pistas de Pouso e Decolagem e de Taxi	Set/11	Nova obra***	abr/12	Nova obra***	-
Aeroporto de Recife – Total do Projeto: R\$ 18,5 milhões					
Construção de nova torre de controle	Fev/12	Fev/12	Dez/13	Dez/13	Em planejamento
Aeroporto do Rio de Janeiro - Total do Projeto: R\$ 813,3 milhões					
Reforma do terminal de passageiros 1	Set/08	Abr/09	Dez/13	Set/13	Em execução
Conclusão da reforma do terminal de passageiros 2	Nov/08	Nov/08	Dez/13	Out/11 (primeira etapa parte civil)	Em execução
Recuperação e revitalização dos sistemas de pistas e pátios	Out/11	Nova obra***	Out/13	Nova obra***	-
Aeroporto de Porto Alegre - Total do Projeto: R\$ 579,2 milhões					
Reforma e ampliação do terminal de passageiros (1ª fase)	Set/12	Set/12	Dez/13	Dez/13	Em planejamento
Ampliação da Pista de Pouso e Decolagem	Mai/12	Nova obra***	Dez/13	Nova obra***	-
Implantação do Módulo Operacional	Mai/11	Nova obra***	Nov/11	Nova obra***	-
Aeroporto de São Paulo (Guarulhos) - Total do Projeto: R\$ 1.331,7 milhões					
Construção do terminal de passageiros 3 (1ª fase)	Mai/11	Mai/11	Nov/13	Nov/13	Em planejamento
Construção do módulo operacional – MOP 1	Jul/11	Jul/11	Jan/12	Jan/12	Em execução
Construção do módulo operacional – MOP 2	abr/12	abr/12	Dez/12	Dez/12	Em

Tipo de obra	Início da obra previsto na matriz	Início da obra informado pela Infraero	Previsão para conclusão da obra (matriz)	Previsão para conclusão da obra (Infraero)	Situação
Ampliação e revitalização do sistema de pistas e pátios	Fev/12	Fev/12	Out/13	Out/13	Em execução
Construção de pistas de táxi e de saída rápida	Jan/12	Jan/12	Mar/13	Mar/13	Em licitação
Aeroporto de Campinas – Total do Projeto: R\$ 876,9 milhões					
Construção do módulo operacional – MOP	Out/10	Out/10	Ago/11	Ago/11	Concluído
Adequação do terminal de passageiros existente	Ago/12	Jul/12	Out/13	Out/13	Em planejamento
Construção do novo terminal de passageiros e pátio (1ª fase)	Jun/12	Jun/12	Dez/13	Dez/13	Em planejamento
Reforço com Alargamento da Pista de Táxi; Ampliação do Pátio do TECA; Construção do Novo Pátio de Aviação Geral; Reforma Geral e Recapeamento da Pista Principal	Fev/12	Nova obra***	Dez/13	Nova obra***	-

*TPS – Terminal de Passageiros

** Somente foi descrita a parcela da obra executada com recursos públicos. A parte do concessionário não foi relacionada na tabela.

*** Nova obra incluída pela Resolução nº 2/2011 do Grupo Executivo da Copa do Mundo – GE-COPA.

Nota: A peça 44 do presente processo apresenta um resumo detalhado dos dados das intervenções nos aeroportos das cidades-sede da Copa do Mundo.

9.1.3. existem providências necessárias concernentes aos projetos, às obras do entorno e ao aspecto ambiental, com potencial impacto ao regular fluxo de recursos do BNDES para a construção e reforma de estádios de Manaus, Pernambuco, Salvador, Rio de Janeiro, Cuiabá, Fortaleza, Natal e Belo Horizonte;

9.1.4. existem investimentos no entorno do estádios, necessários à acessibilidade das Arenas, que não estão elencados na Matriz de Responsabilidades para a Copa de 2014, mas são igualmente necessários para o pleno funcionamento e operação dos estádios, constando, inclusive, como requisito contratual nos contratos de financiamento com o BNDES;

9.2. recomendar à Casa Civil da Presidência da República e ao Ministério do Esporte que, com base no art. 250, inciso III, do Regimento Interno do Tribunal, tendo em vista o que dispõe o art. 59, § 1º, inciso V, da Lei Complementar 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), bem como o estabelecido no art. 1º, incisos I, II e III da Lei 12.462/2011 e no art. 2º, incisos I, II e III do Decreto 7.581/2011, utilize critérios objetivos, dentre eles os relacionados à previsão de término das obras, para identificar quais empreendimentos devem ser considerados como obras da Copa do Mundo de 2014;

9.3. determinar ao Ministério do Turismo que, com fundamento no art. 157, caput, do Regimento Interno do Tribunal, no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da ciência, encaminhe, por intermédio da 5ª Secretaria de Controle Externo, o cronograma previsto para obter os números da oferta atual e da oferta futura dos meios de hospedagem para contemplar a demanda da Copa do Mundo, incluindo no documento, se possível, a previsão dos investimentos, dos prazos de início e conclusão, dos valores totais a serem aplicados e das linhas de crédito abertas com esse objetivo, por cidade-sede;

9.4. determinar à Infraero que, com fundamento no art. 157, caput, do Regimento Interno do Tribunal, no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da ciência, encaminhe, por intermédio da 1ª Secretaria de Controle Externo, o cronograma previsto para obtenção dos resultados alcançados em decorrência das ações em curso naquela empresa, relacionados à gestão de pessoas e estrutura organizacional;

9.5. determinar ao Ministério do Esporte, com base no art. 157, caput, do Regimento Interno do Tribunal, que na condição do coordenador do Comitê Gestor da Copa do Mundo FIFA de 2014, conforme designação dada pelo Decreto de 14 de janeiro de 2010, e ante o disposto na Instrução Normativa TCU nº 62, de 26 de maio de 2010, apresente, no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da ciência, esclarecimentos quanto ao seguinte:

9.5.1. limitação da matriz de responsabilidades às ações do primeiro ciclo e desatualizada no que se refere a prazos e valores de todas as obras dos estádios, o que prejudica a sua utilização como instrumento de planejamento e controle das ações preparatórias para a Copa do Mundo de 2014;

9.5.2. não inclusão das obras do entorno e de acessibilidade aos estádios, relativas ao segundo e terceiro ciclos de planejamento, bem como das ações relacionadas aos diversos órgãos e entidades federais envolvidos nos preparativos do evento, conforme dispõe o parágrafo único do art. 2º da IN/TCU nº 62, de 26 de maio de 2010;

9.5.3. esclarecer se as obras não constantes da Resolução nº 2/2011 do Grupo Executivo da Copa do Mundo – GECOPA, que aprovou a revisão das ações previstas para o Mundial nas áreas de mobilidade urbana, portos e aeroportos, foram ou não excluídas da matriz de responsabilidades;

9.6. determinar à Segecex que, por meio da(s) unidade(s) competente(s):

9.6.1. autue novo processo, a ser levado à apreciação do relator até o dia 30/6/2011, para acompanhar o andamento das ações de governo avaliadas no presente levantamento, onde serão também apreciadas as manifestações dos responsáveis relativas às determinações constantes dos itens 9.3 a 9.5 desta decisão;

9.6.2. inclua a avaliação das obras portuárias no processo de acompanhamento a ser autuado;

9.7. encaminhar cópia deste acórdão, acompanhada do relatório e do voto que o fundamentam:

9.7.1. à Casa Civil da Presidência da República;

9.7.2. ao Ministério da Fazenda;

9.7.3. ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão;

9.7.4. ao Ministério do Esporte;

9.7.5. ao Ministério das Cidades;

9.7.6. à Caixa Econômica Federal;

9.7.7. ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES);

9.7.8. ao Coordenador do Grupo de Trabalho "Copa do Mundo" da 5ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal;

9.7.9. ao Presidente da Comissão de Turismo e Desporto da Câmara dos Deputados;

9.7.10. ao Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados; e

9.7.11. ao Presidente da Comissão do Meio Ambiente, Defesa do Consumidor, Fiscalização e Controle do Senado Federal; e

9.8. arquivar os presentes autos.

10. Ata nº 52/2011 – Plenário.

11. Data da Sessão: 30/11/2011 – Ordinária.

12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-3134-52/11-P.

13. Especificação do quorum:

13.1. Ministros presentes: Benjamin Zymler (Presidente), Valmir Campelo (Relator), Walton Alencar Rodrigues, Augusto Nardes, Aroldo Cedraz, Raimundo Carreiro, José Jorge, José Múcio Monteiro e Ana Arraes.



13.2. Ministros-Substitutos presentes: Marcos Bemquerer Costa e André Luís de Carvalho.

(Assinado Eletronicamente)
BENJAMIN ZYMLER
Presidente

(Assinado Eletronicamente)
VALMIR CAMPELO
Relator

Fui presente:

(Assinado Eletronicamente)
LUCAS ROCHA FURTADO
Procurador-Geral