

GRUPO I – CLASSE V – Plenário**TC 017.603/2012-9****Natureza(s):** Levantamento**Órgão/Entidade:** Ministério do Esporte; Ministério do Turismo; Ministério das Cidades; Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES); Caixa Econômica Federal (Caixa); Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero); Secretaria Especial dos Portos da Presidência da República; e outros.**Interessado:** Tribunal de Contas da União**Advogado constituído nos autos:** não há**Sumário:** COPA DO MUNDO DE 2014. ACÓRDÃO 3.134/2012-PLENÁRIO. AVALIAÇÃO DO PANORAMA DAS AÇÕES DE GOVERNO PARA O MUNDIAL NAS ÁREAS DE MOBILIDADE URBANA, AEROPORTUÁRIA, ESTÁDIOS E TURISMO. INCLUSÃO DE TELECOMUNICAÇÕES E SEGURANÇA. AEROPORTOS. MAIOR PARTE DAS OBRAS EM ANDAMENTO. CRONOGRAMAS DE ENTREGA PRÓXIMOS AO INÍCIO DA COPA. GARGALOS EM ALGUMAS LICITAÇÕES. MOBILIDADE URBANA. GRANDE PARCELA DAS OBRAS SEM DESEMBOLSO. AUSÊNCIA DE AVALIAÇÃO CRÍTICA DOS CRONOGRAMAS PROPOSTOS PELOS ESTADOS. CONDIÇÕES PARA DESEMBOLSO NÃO CUMPRIDAS PELOS TOMADORES DE RECURSOS. ALGUNS FINANCIAMENTOS NÃO CONTRATADOS. RISCO DE PARALISAÇÃO DAS OBRAS. ESTÁDIOS. MAPA DE PENDÊNCIAS PARA DESEMBOLSOS. FINANCIAMENTO COM O BNDES PARA ARENAS PARTICULARES AINDA SEM DESEMBOLSO. OBRAS DO ENTORNO. HOTELARIA. DEMANDA À ÉPOCA DA COPA AINDA DESCONHECIDA. RISCO DE AUSÊNCIA DE LEITOS E PREÇOS ABUSIVOS EM RAZÃO DA DEMANDA. PORTOS. TRÊS OBRAS AINDA NÃO INICIADAS. ALERTAS. DETERMINAÇÕES. LANÇAMENTO DA MATRIZ DE RESPONSABILIDADES DE SEGURANÇA E TELECOMUNICAÇÕES. PROVIDÊNCIAS INTERNAS. CIÊNCIA AOS INTERESSADOS. ARQUIVAMENTO.**RELATÓRIO**

Em apreciação, processo de acompanhamento originado em cumprimento à determinação insculpida no Acórdão 3.134//2011-Plenário, quando esta Corte avaliou as providências até então realizadas pelo Governo Federal para a realização da Copa do Mundo de 2014, especificamente nas áreas de construção e reforma dos estádios, infraestrutura portuária e aeroportuária, mobilidade urbana e governança.

2. Nesta nova oportunidade, dá-se continuidade àquele acompanhamento, avaliando, inclusive, as manifestações dos responsáveis relativas às determinações, recomendações e alertas então empreendidos na decisão anterior.

3. Reproduzo, nesse contexto, o bem lançado relatório instrutivo disposto à peça 7 dos correntes autos, elaborado pelos auditores Marcelo Chaves Aragão e Luciano José Maia, cujas conclusões foram anuídas pelo titular da Secretaria Adjunta de Planejamento e Procedimento do TCU (peça 8):

"1. O presente trabalho consiste na consolidação dos resultados obtidos nas fiscalizações realizadas pelas unidades técnicas do Tribunal envolvidas com as ações da Copa do Mundo de Futebol de 2014, em cumprimento ao disposto no Acórdão nº 3134/2011-TCU – Plenário, que determinou à Segecex a autuação de novo processo a ser levado à apreciação do relator, para acompanhar o andamento das ações de governo avaliadas por ocasião do levantamento objeto do processo TC 028.253/2011-6.

2. As unidades executoras autuaram processos de fiscalização independentes, com o propósito de facilitar a obtenção das informações junto aos órgãos responsáveis pelas ações. Contudo, tendo em vista que o objetivo do trabalho é a obtenção de um documento que consolide as informações relativas ao estágio atual das ações de governo em relação à Copa do Mundo de 2014, foi autorizado pelo relator o pensamento definitivo de todos os processos de fiscalização ao presente processo (TC 017.603/2012-9), para a consolidação de todos os relatórios e encaminhamentos.

3. Assim, neste relatório, serão considerados 17 acompanhamentos realizados pelas secretarias de controle externo do AM, BA, CE, MG, MT, PE, PR, RJ, RN, RS e SP, e pelas Secex-2, Secex-5, Secex-6, Secex-9, Secob-1 e Secob-4, acerca do atual estágio das obras de arenas esportivas, mobilidade urbana, portos, aeroportos e ainda da oferta de meios de hospedagem para a Copa de 2014.

INTRODUÇÃO

Deliberação

4. O presente acompanhamento foi realizado em decorrência do Acórdão nº 3134/2011 – Plenário, que cuidou de levantamento das ações de governo nas áreas aeroportuária, mobilidade urbana, estádios e turismo, fontes de maior impacto na realização da Copa do Mundo de 2014.

5. No item 9.6 do acórdão em comento, foi determinada à Secretaria Geral de Controle Externo (Segecex) a autuação de novo processo para acompanhar o andamento das ações de governo avaliadas por ocasião do levantamento mencionado. Assim, foi instaurado o TC 017.603/20-12-9, referente à Fiscalização de Orientação Centralizada (FOC), com o objetivo de consolidar as fiscalizações realizadas sobre os diversos temas afetos à realização do evento, conduzidas pelas unidades técnicas envolvidas.

Visão geral do objeto

6. O Brasil foi anunciado pela FIFA como país sede da Copa do Mundo de 2014 em outubro de 2007 e em maio de 2009 foram anunciadas as 12 (doze) cidades que sediarão as atividades do evento: Brasília, Belo Horizonte, Cuiabá, Curitiba, Fortaleza, Manaus, Natal, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo.

7. Com a seleção das doze cidades-sede para a Copa, iniciou-se uma etapa de planejamento dos projetos necessários para a realização do mundial e a maximização dos resultados do evento para o País. Assim, o Governo Brasileiro dividiu o planejamento das ações essenciais para a Copa em ciclos, de acordo com o tempo de maturação de cada projeto.

8. O primeiro ciclo teve como foco a infraestrutura, por se tratarem de projetos de longa duração, com necessidade de início imediato das obras. Enquadraram-se nesse ciclo os projetos ligados a mobilidade urbana, estádios, aeroportos e portos. Para esse grupo, os investimentos programados já foram formalizados pelos diversos entes executores e financiadores envolvidos na Matriz de Responsabilidades da Copa, que tem sido atualizada periodicamente.

9. O segundo ciclo refere-se às ações de infraestrutura e serviços complementares. São projetos em fase de finalização e tratam dos temas de segurança, infraestrutura turística, energia, telecomunicações e tecnologia da informação, além de sustentabilidade ambiental e a consolidação de um plano de promoção do país.
10. O terceiro ciclo trata das ações de operação. São temas que precisam ser planejados antecipadamente, mas que são postos em prática apenas no período próximo às competições, como as operações das malhas aérea, aeroportuária e portuária, de transportes e mobilidade urbana. A operação referente aos temas de saúde e energia também são abordados no terceiro ciclo de planejamento.
11. Definidos os investimentos relativos ao primeiro ciclo de planejamento e dada a necessidade de coordenar e monitorar as ações a cargo de cada cidade-sede e dos órgãos e entidades federais executores e financiadores dos projetos, criou-se um instrumento de pactuação: a Matriz de Responsabilidades.
12. A criação da Matriz de Responsabilidades foi determinada pelo TCU, em virtude das dificuldades observadas no planejamento e execução das ações relativas aos jogos pan-americanos, realizados na cidade do Rio de Janeiro. Além de permitir maior transparência e controle, a inclusão dos projetos na matriz passou a ser condição para os financiamentos concedidos pelas instituições financeiras federais, para a flexibilização do endividamento dos entes da federação, aprovada pelo Senado Federal, e para a utilização do regime diferenciado de contratações – RDC.
13. Inicialmente, a matriz de responsabilidades previa investimentos em 94 projetos de infraestrutura nas áreas de mobilidade urbana, estádios, aeroportos e portos, relativos ao primeiro ciclo de planejamento, que somavam R\$ 23,8 bilhões.
14. O Grupo Executivo da Copa – GECOPA revisou a matriz, por meio das Resoluções nº 2 e 3, ambas de 2011, e nº 7, 8 e 11 de 2012, com a publicação de anexos no portal da Copa (www.copa2014.gov.br). Em maio de 2012, o governo divulgou o 3º balanço das ações do governo brasileiro para a Copa do Mundo de 2014, que atualiza o investimento global para R\$ 27 bilhões.
15. Com relação ao segundo ciclo de planejamento, em julho de 2012 os temas de Segurança e Turismo estavam em fase final de discussão para formalização dos projetos na Matriz de Responsabilidades.
16. O único tema do segundo ciclo contemplado na matriz até o momento é o de Telecomunicações. A Resolução GECOPA nº 8/2012 autorizou a inclusão de anexo referente à modernização da infraestrutura de telecomunicações de suporte ao evento, com previsão de gastos da ordem de R\$ 371 milhões, por parte da Telebrás e da Anatel, além de compromissos assumidos pelos governos estaduais e municipais.
17. Este Tribunal tem realizado diversos trabalhos com o objetivo de avaliar os riscos a que o evento está sujeito, bem como contribuir para a melhoria da governança e o aperfeiçoamento do processo de gerenciamento das referidas ações.

Objetivo e escopo

18. O trabalho consistiu na atualização das informações acerca do andamento das ações de governo avaliadas por ocasião do levantamento objeto do TC 028.253/2011-6, especialmente no que se refere aos financiamentos e às obras de estádios/arenas esportivas e de mobilidade urbana; obras aeroportuárias e portuárias; situação da rede hoteleira no país, entre outros. As informações levantadas referem-se à situação dos projetos e contratos até o mês de julho de 2012.

19. Os acompanhamentos realizados pelas unidades técnicas tiveram por objetivo verificar o estágio atual dos financiamentos federais e a situação das obras de construção e reforma de estádios, mobilidade urbana, portos e aeroportos, previstas na matriz de responsabilidades da Copa, além da análise das ações a cargo do Ministério do Turismo para obtenção dos números da oferta atual e da oferta futura dos meios de hospedagem para contemplar a demanda da Copa do Mundo.

20. Os procedimentos aplicados pelas unidades técnicas estão descritos a seguir no tópico “Metodologia utilizada e eventuais limitações”.

Metodologia utilizada e eventuais limitações

21. Para a realização do trabalho, adotou-se metodologia semelhante a de uma Fiscalização de Orientação Centralizada (FOC), com a coordenação da Secretaria Adjunta de Planejamento e Procedimentos (Adplan).

22. As unidades técnicas executaram acompanhamento junto aos órgãos federais, estaduais e municipais responsáveis pela execução dos projetos, no período de 25/6 a 31/7/2012, mediante requisição de informações e documentos, indagação escrita e oral e análise dos documentos encaminhados pelos gestores.

23. Os procedimentos a cargo de cada unidade técnica foram os seguintes:

UNIDADE TÉCNICA	VERIFICAÇÕES
Secex-1	- analisar as ações informadas pela Infraero em resposta ao subitem 9.4 do Acórdão 3134/2011-Plenário: cronograma previsto para obtenção dos resultados alcançados em decorrência das ações em curso naquela empresa, relacionadas à gestão de pessoas e estrutura organizacional.
Secex-2	- verificar junto à CAIXA a situação individualizada dos financiamentos para cada obra de mobilidade urbana prevista na matriz de responsabilidades, apresentando de modo sistemático as eventuais pendências para a assinatura do acordo e para a liberação dos recursos (atualização das informações obtidas no TC 028.253/2011-6).
Secex-5	- levantar quais as ações do 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. - analisar as ações informadas pelo Ministério do Turismo em resposta ao subitem 9.3 do Acórdão 3134/2011-Plenário: 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, com 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.
Secex-9	- verificar junto ao BNDES o atual estágio dos financiamentos para cada arena de futebol para a Copa do Mundo de 2014, apresentando de modo sistemático as eventuais pendências para a assinatura dos contratos e para a liberação dos recursos (atualização das informações obtidas no TC 028.253/2011-6).
Secob-1	- verificar junto à Infraero a situação de todas as intervenções 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), com

	<i>especial atenção àquelas obras aeroportuárias com previsão de término para o último trimestre de 2013, mas que ainda não haviam sido contratadas, conforme situação geral das obras aeroportuárias, contida no subitem 9.1.2 do Acórdão 3134/2011-Plenário.</i>
Secob-4	<i>- verificar junto à SEP - Secretaria de Portos da Presidência da República a situação das obras portuárias para a 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), identificando-se possíveis pendências ou entraves que podem colocar em risco a conclusão das intervenções até o Mundial (subitem 9.6.2 do Acórdão 3134/2011-Plenário).</i>
Secex-6	<i>- verificar junto ao governo do Distrito Federal a situação das obras de construção do estádio de futebol e de mobilidade urbana, previstas na matriz de responsabilidades, 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), identificando-se possíveis pendências ou entraves que podem colocar em risco a conclusão das intervenções até o Mundial.</i> <i>- analisar as ações informadas pelo Ministério do Esporte em resposta ao subitens 9.5; 9.5.1; 9.5.2 e 9.5.3 do Acórdão 3134/2011-Plenário.</i>
Secex/AM, BA, CE, MG, MT, PE, PR, RJ, RN, RS e SP	<i>- levantar junto aos governos locais:</i> <i>a) 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 (em que percentual de execução);</i> <i>b) 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 eventuais pendências para a assinatura do acordo e para a liberação dos recursos oriundos dos financiamentos junto à Caixa Econômica Federal;</i> <i>- levantar junto à Companhia Docas (BA, CE, PE, RJ, RN e SP) a situação das obras portuárias para a Copa do Mundo de 2014, previstas na matriz de responsabilidades, 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), identificando-se possíveis pendências ou entraves que podem colocar em risco a conclusão das intervenções até o Mundial.</i>

24. Com relação à resposta da Infraero em atendimento ao subitem 9.4 do Acórdão 3134/2011-Plenário, considerado que não seria pertinente a realização de fiscalização pela Secex-1, a resposta da Infraero foi juntada ao TC 028.253/2011-6 e tratada no presente relatório.

25. Os trabalhos foram realizados em conformidade com as Normas de Auditoria do Tribunal de Contas da União (Portaria-TCU 280/2010) e não houve limitações significativas à realização dos trabalhos.

26. Cabe ressaltar, no entanto, a dificuldade de obtenção de informações acerca das obras de reforma dos estádios privados, de responsabilidade dos clubes de futebol Corinthians, Clube Atlético Paranaense e Sport Club Internacional.

SITUAÇÃO DAS AÇÕES
Obras nos Aeroportos

27. O levantamento sobre a situação das obras da Copa, objeto do TC 028.253/2011-6, indicou que grande parte das intervenções necessárias nos aeroportos possuía previsão de conclusão próxima à data de realização do evento esportivo, o que representa risco de que algumas obras não sejam concluídas até a Copa do Mundo.

28. Em virtude desse quadro, mediante o subitem 9.1.2 do Acórdão 3134/2011 – Plenário, o TCU alertou à Casa Civil da Presidência da República e ao Ministério do Esporte quanto à necessidade de se dedicar especial atenção às obras aeroportuárias com previsão de término para o último trimestre de 2013, mas ainda não contratadas.

29. A Secob-I verificou junto à Infraero a situação de todas as intervenções 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, com especial atenção àquelas obras aeroportuárias com previsão de término para o último trimestre de 2013, mas que ainda não haviam sido contratadas, conforme situação geral das obras aeroportuárias, contida no subitem 9.1.2 do Acórdão 3134/2011-Plenário.

30. Adicionalmente, considerou-se oportuno enviar ofício de requisição à ANAC, solicitando informações sobre as concessões dos aeroportos de São Gonçalo do Amarante, Brasília, Guarulhos e Viracopos.

31. O quadro a seguir demonstra a situação dos empreendimentos dos aeroportos ao final de junho de 2012, de acordo com as informações prestadas pela Infraero e pela ANAC:

Obra	Investimento Previsto (em milhões)	Prazo (meses)	Data de início prevista	Data de término prevista	Situação atual
Aeroporto Internacional de Confins (MG) - Investimento global: R\$ 508,6 milhões					
Reforma e Modernização do Terminal de Passageiros e Adequação do Sistema Viário	238,1	28	Set/11	Dez/13	8,42 % executados
Reforma e Ampliação da Pista de Pouso e do Sistema de Pátios	170,5	13	Nov/12	Dez/13	Em planejamento
Construção do Terminal de Passageiros 3, Pátio de Aeronaves, Estacionamento de Veículos e Adequação do Sistema Viário	100,0	14	Nov/12	Dez/13	Em planejamento
Aeroporto Internacional de Brasília (DF) - Investimento global: R\$ 650,4 milhões					
Reforma do Corpo Central do Terminal de Passageiros	6,4	15	Abr/11	Jul/12	39,6 % executados
Concessão para Ampliação, Manutenção e Exploração do Aeroporto Internacional de Brasília - Fase 1B	640,0				

Construção do Módulo Operacional - MOP	4,0	10	Ago/11	Jun/12	Concluído
Aeroporto Internacional de Várzea Grande/Cuiabá (MT) - Investimento global: R\$ 90,4 milhões					
Reforma e Modernização do Terminal de Passageiros, Adequação do Sistema Viário e Construção de Estacionamento	87,5	14	Abr/12	Dez/13	1ª fase: iniciada (15,09%) 2ª fase: em planejamento
Implantação do Módulo Operacional - MOP	2,9	5	Jun/11	Nov/11	Concluído
Aeroporto Internacional de São José dos Pinhais/Curitiba (PR) - Investimento global: R\$ 84,5 milhões					
Ampliação do Terminal de Passageiros e Ampliação do Sistema Viário	41,3	13	Nov/12	Dez/13	Em planejamento
Ampliação do Pátio, Infraestrutura, Macrodrenagem e Obras Complementares	25,4	14	Jul/11	Ago/12	73,5% executados
Restauração da Pista de Pouso e Decolagem e de Táxi e Obras Complementares	17,8	10	Set/11	Jun/12	Concluído
Aeroporto Internacional de Fortaleza (CE) - Investimento global: R\$ 349,8 milhões					
Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros e Adequação do Sistema Viário (1ª Fase)	349,8	19	Jun/12	Dez/13	Contratado Sem execução
Aeroporto Internacional de Manaus (AM) - Investimento global: R\$ 327,4 milhões					
Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros (1ª Fase)	327,4	26	Nov/11	Dez/13	19,4 % executados
Aeroporto São Gonçalo do Amarante (RN) - Investimento global: R\$ 576,9 milhões					
Infraestrutura de Pista de Pouso, Infraestrutura dos Sistemas de Auxílio e Proteção ao Voo	168,9	30	Mai/11	Nov/13	1ª etapa – 100% 2ª etapa – 31,54%
Construção do Terminal de Passageiros, Sistema Viário de Acesso e Obras Complementares	408,0				
Aeroporto Internacional de Porto Alegre – Salgado Filho (RS) - Investimento global: R\$ 579,2 milhões					
Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros (1ª Fase)	345,8	12	Nov/12	Dez/13	Em planejamento
Ampliação da Pista de Pouso e Decolagem	228,2	18	Nov/12	Mar/14	Em planejamento
Implantação do Módulo Operacional – MOP	5,2		Mai/11	Jan/12	Concluído
Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes – Gilberto Freyre (PE) - Investimento global: R\$ 19,8 milhões					
Construção de Nova Torre de Controle	19,8				
Aeroporto Internacional do Galeão – Antônio Carlos Jobim (RJ) - Investimento global: R\$ 844,7 milhões					
Reforma do Terminal de Passageiros 1	301,1	18	Jul/12	Dez/13	Obras de reforma licitadas, mas não

					<i>iniciadas. Em andamento substituição dos elevadores e escadas rolantes.</i>
<i>Conclusão da Reforma do Terminal de Passageiros 2</i>	386,2	-	Nov/08	Jul/14	<i>1ª etapa – obras civis: 86,18% Demais etapas: sem execução</i>
<i>Recuperação e Revitalização dos Sistemas de Pistas e Pátios</i>	157,4	24	Out/10	Out/13	26,3% executados
<i>Aeroporto Internacional de Salvador – Luís Eduardo Magalhães (BA) - Investimento global: R\$ 47,3 milhões</i>					
<i>Reforma e Adequação do Terminal de Passageiros</i>	15,4	12	Dez/12	Dez/13	Em planejamento
<i>Ampliação do Pátio de Aeronaves</i>	16,8	12	Set/12	Set/13	Em licitação
<i>Construção de Torre de Controle</i>	15,1	19	Jun/12	Dez/13	Não iniciada
<i>Aeroporto Internacional de São Paulo – Guarulhos (SP) - Investimento global: R\$ 2,07 bilhões</i>					
<i>Terraplenagem do Terminal de Passageiros 3</i>	417,0	31	Mai/11	Dez/13	75,9% executados Prazo de execução será reduzido para 29/9/12.
<i>Terminal de Passageiros 4 (Fase 1)</i>	86,0	6	Jul/11	Jan/12	Concluído
<i>Ampliação e Revitalização do Sistema de Pista e Pátio (PR-B e PR-FF)</i>	148,0	20	Mai/10	Dez/11	Concluído
<i>Concessão para Ampliação, Manutenção e Exploração do Aeroporto Internacional de Guarulhos - Fase 1B</i>	1420,0				
<i>Aeroporto Internacional de Campinas – Viracopos (SP) - Investimento global: R\$ 1,18 bilhão</i>					
<i>Construção do Módulo Operacional - MOP</i>	5,0	8	Out/10	Ago/11	Concluído
<i>Concessão para Ampliação, Manutenção e Exploração do Aeroporto Internacional de Viracopos - Fase 1B</i>	1180,0				

32. Conforme apontou a Secob-1 em seu relatório de acompanhamento, a última versão da matriz de responsabilidades contempla trinta e uma (31) ações em aeroportos. Das informações recebidas pela Infraero pode-se extrair que, das vinte e sete (27) ações previstas em aeroportos, excluídas do total as quatro (4) concessões, sete (7) encontram-se concluídas e doze (12) encontram-se iniciadas.

33. Quanto às obras aeroportuárias com previsão de término para o último trimestre de 2013, mas que ainda não haviam sido contratadas em novembro de 2011, conforme situação geral das obras aeroportuárias contida no subitem 9.1.2 do Acórdão 3134/2011-Plenário, permanecem ainda não iniciadas as seguintes:

- a) Aeroporto de Confins – Reforma e Ampliação da Pista de Pouso e do Sistema de Pátios;
- b) Aeroporto de Curitiba – Ampliação do Terminal de Passageiros e Ampliação do Sistema Viário;
- c) Aeroporto de Recife – Construção de Nova Torre de Controle – **agora com término previsto para abril de 2014;**
- d) Aeroporto de Porto Alegre - Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros (1ª Fase); e
- e) Aeroporto de Porto Alegre - Ampliação da Pista de Pouso e Decolagem – **agora com término previsto para março de 2014.**

34. Observa-se ainda que a obra do Aeroporto de Salvador – Reforma e Adequação do Terminal de Passageiros -, ainda não iniciada e antes prevista para fim em julho de 2013, passou a ter seu término estimado para o último trimestre de 2013.

35. Releva acrescentar que algumas fiscalizações realizadas pela Secob-1 no âmbito do Fiscobras 2012, tendo como foco algumas ações previstas na matriz de responsabilidades, apontaram a existência de significativos atrasos na execução dos contratos de obras. Tal fato foi verificado nos seguintes casos:

a) Aeroporto de Manaus - Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros (1ª Fase) – em fevereiro de 2012 a previsão de execução física era de 13,69%. Entretanto, verificou-se durante a fiscalização o percentual de 4,19% dos serviços efetivamente executados. Já em junho de 2012, de acordo com a previsão, 39,85% dos serviços deveriam estar concluídos. No entanto, de acordo com a informação da Infraero, a obra encontra-se 19,37% executada;

b) Aeroporto de Confins - Reforma e Modernização do Terminal de Passageiros e Adequação do Sistema Viário - em março de 2012 a previsão de execução física era de 12,09%. Entretanto, verificou-se durante a fiscalização o percentual de 6,64% dos serviços efetivamente executados. Já em junho de 2012, de acordo com a previsão, 37,84% dos serviços deveriam estar concluídos. No entanto, de acordo com a informação da Infraero, a obra encontra-se 8,42% executada; e

c) Aeroporto de Brasília - Reforma do Corpo Central do Terminal de Passageiros – a obra foi prevista inicialmente para 6 meses. Hoje, estima-se prazo de 15 meses para sua execução, com término previsto para julho de 2012. Entretanto, de acordo com a informação da Infraero, a obra estaria em junho de 2012 com apenas 39,66% de execução.

36. Quanto aos esclarecimentos prestados pela ANAC em relação às concessões dos aeroportos de Guarulhos, Brasília e Viracopos, verificou-se que as obras das ações previstas na matriz de responsabilidades, nomeadas como Fase 1B das concessões, ainda não foram iniciadas.

37. A ordem de serviço para o início das obras relativas à Fase 1, da qual faz parte a fase 1B, depende do atendimento, por parte das concessionárias, de todas as condições prévias necessárias previstas em contrato, e da apresentação dos seguros cabíveis para a fase em comento. Sua emissão deve ocorrer até 20 de julho de 2012. As obras da Fase 1B estão com encerramento previsto para 22 meses após a emissão da ordem de serviço. Portanto, se confirmadas as previsões, as obras para a Copa de 2014 estariam prontas em maio de 2014.

38. Com relação ao aeroporto de São Gonçalo do Amarante, as obras encontram-se 5% executadas. Não há benfeitoria prevista para ser executada até a Copa das Confederações. Já com vistas à Copa de 2014 estão previstas, pelo concessionário, as seguintes benfeitorias, para abertura do aeroporto ao tráfego antes do evento:

- a) complemento da via de acesso principal à área terminal;

- b) *vias de circulação e de serviço;*
- c) *terminal de passageiros;*
- d) *estacionamento de veículos;*
- e) *sinalização horizontal e vertical do pátios de aeronaves;*
- f) *torre de controle;*
- g) *terminal de cargas;*
- h) *central de utilidades; e*
- i) *Serviço de prevenção, Salvamento e Combate ao Incêndio.*

39. *Entretanto, segundo os requisitos contratuais, as obras devem estar concluídas até janeiro de 2015.*

40. *Sobre a concessão do Aeroporto de Guarulhos, a Fase IB do Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), documento elaborado pela ANAC e integrante do edital de leilão das concessões, previa que a concessionária deveria realizar a construção de novo terminal de passageiros, interligado ao terminal de passageiros 2 e vias terrestres associadas, bem como de acesso viário, estacionamento e pátio de aeronaves para o novo terminal. Tais investimentos foram estimados, à época (2º semestre de 2011), em aproximadamente R\$ 2 bilhões.*

41. *Para o Aeroporto de Brasília, os investimentos previstos para a mesma fase abrangiam também a construção de novo terminal de passageiros e vias terrestres associadas, bem como de acesso viário, estacionamento e pátio de aeronaves para o novo terminal. Esses investimentos foram estimados em aproximadamente R\$ 1 bilhão.*

42. *Finalmente, para o Aeroporto de Viracopos, foram previstas obras semelhantes às do Aeroporto de Brasília, estimadas em aproximadamente R\$ 1,4 bilhões.*

43. *Em vista das informações levantadas, a Secob-1 considera que, se levado em conta o histórico recente das obras aeroportuárias executadas no Brasil, verifica-se que a estimativa de vinte e dois (22) meses para a conclusão dos investimentos previstos na Fase IB das concessões dos Aeroportos de Guarulhos, Brasília e Viracopos exigirá uma aceleração no ritmo dos empreendimentos.*

44. *Do exposto, a unidade técnica apresenta conclusão, com a qual concordamos, de que há riscos de que relevantes intervenções previstas na matriz de responsabilidades da Copa do Mundo de 2014 não estejam totalmente prontas até a realização do evento, tanto nos aeroportos administrados pela Infraero, quanto naqueles concedidos à iniciativa privada.*

Gestão de Pessoas e Estrutura Organizacional da Infraero

45. *Em fiscalização de cunho operacional, concluída em 2010, o TCU evidenciou como um dos riscos à realização da Copa do Mundo de Futebol no Brasil a insuficiência da capacidade operacional da Infraero para realizar os investimentos programados e, consequentemente, viabilizar a conclusão das obras previstas em tempo oportuno à realização do evento.*

46. *Os subitens 9.3.5 e 9.3.6. do Acórdão 1.517/2010-Plenário se referem ao cumprimento de medidas necessárias à mitigação dos riscos na área aeroportuária. Envolvem desde os riscos concernentes à insuficiência da capacidade operacional dos aeroportos, até o modelo de governança do setor.*

47. *O 1º levantamento sobre as ações da Copa identificou as medidas adotadas pela Infraero para resolver os gargalos da empresa, como o aumento do quadro de engenheiros e arquitetos, investimentos em capacitação e mudanças significativas em sua estrutura organizacional, com prioridade para as ações voltadas aos aeroportos e superintendências regionais.*

48. Ao apreciar as medidas informadas pela Infraero, o relator concluiu que os dados postos à prova concretizavam, de fato, que foram tomadas providências para resolver os gargalos da empresa. Faltava, no entanto, a aferição dos resultados para avaliar a eficácia dessas medidas. Nesse sentido, por meio do subitem 9.4 do Acórdão 3.134/2011-Plenário, o TCU decidiu expedir determinação à Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) para que encaminhasse, por intermédio da 1ª Secex, o cronograma previsto para obtenção dos resultados alcançados em decorrência das ações em curso naquela empresa, relacionados à gestão de pessoas e estrutura organizacional.

49. As informações demandadas encontram-se acostadas à peça 5 do presente processo. Em síntese formulada pela 1ª Secex, a Infraero apresentou informações acerca de três ações em curso, envolvendo contratações da Fundação para o Desenvolvimento Tecnológico da Engenharia (FDTE) e da empresa Compass Consultoria de Empresas e Associados Ltda., e desenvolvimento de estudos para a contratação de consultoria para reorganização de seus processos organizacionais.

50. O contrato com a FDTE foi celebrado em 17/1/2012, tendo por objeto a realização de pesquisa e diagnóstico do Sistema de Engenharia, com implantação de processo de desenvolvimento institucional suportado por técnica de gestão de projetos, com base em proposição do Comitê de Acompanhamento dos Investimentos. O contrato está em execução e possui previsão de conclusão em dezembro/2013, com programação de finalização de atividades distribuídas ao longo do período.

51. Relativamente à contratação da Compass, a Infraero informou que o processo licitatório encontra-se sub judice, em razão de liminar em Mandado de Segurança, havendo Agravo de Instrumento aguardando julgamento. A contratação visa à prestação de serviços de consultoria para reestruturação organizacional e de processos da área de recursos humanos e redefinição das políticas de recursos humanos relativas a recrutamento e seleção, desenvolvimento, avaliação de desempenho por competências, retenção de talentos, promoção, movimentação, administração de pessoal e reestruturação do Plano de Cargos, Carreiras e Salários da Estatal. Estão previstas seis etapas, com prazos que variam de um a seis meses, com eventual desenvolvimento simultâneo.

52. Já a contratação para aprimoramento organizacional encontra-se em análise interna (área jurídica) da Empresa. Em razão do acelerado crescimento do tráfego aéreo, aliado às alterações no marco regulatório do setor de aviação civil e à participação do capital privado na realização de investimentos e na administração dos grandes aeroportos brasileiros, que requerem uma adequação do atual modelo de gestão, a Estatal entende indispensável o redirecionamento de sua atuação. Para isso, vislumbra a possibilidade de contratação de empresa do porte do Instituto de Desenvolvimento Gerencial (INDG) para o aperfeiçoamento de seus processos organizacionais.

53. Com as informações ora prestadas e os cronogramas anexos, encaminhados pela Infraero, tem a 1ª Secex por esgotadas as providências a seu cargo para o cumprimento da determinação constante do item 9.4 do Acórdão 3134/2011-Plenário.

Obras de Mobilidade Urbana

54. A situação das obras de mobilidade urbana que são essenciais para a Copa do Mundo de 2014 tem sido objeto de preocupação por parte do Tribunal de Contas da União, em especial quanto à morosidade na elaboração dos projetos e na contratação das obras por parte dos entes federados responsáveis pelos empreendimentos.

55. Por ocasião do 1º levantamento das ações da Copa, concluído em novembro de 2011, dos 49 empreendimentos constantes da Matriz de Responsabilidades, somente oito contavam com o contrato para a execução da obra assinado e em apenas quatro o primeiro desembolso havia sido efetuado. Em quatorze obras não existia sequer o contrato de financiamento.

56. Diante desse quadro, pelo subitem 9.1.1 do Acórdão 3.134/2011-Plenário, o TCU alertou a Casa Civil da Presidência da República, o Ministério do Esporte e o Ministério das Cidades quanto à 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 deveria ser acompanhada com prioridade.

57. Recentemente, ao apreciar o acompanhamento conduzido pela 2ª Secex nos procedimentos da Caixa Econômica Federal (Caixa) para a concessão de financiamentos para as referidas obras de mobilidade urbana, em virtude do baixo volume de recursos repassados pela Caixa e das consequências legais e práticas dessa situação, o TCU expediu as seguintes deliberações por intermédio do Acórdão 1.036/2012-Plenário:

9.1. alertar o Ministério do Esporte, o Ministério das Cidades, a Infraero, a Secretaria dos Portos, o Grupo Executivo da Copa do Mundo FIFA 2014 (GECOPA) e o Comitê Gestor da Copa do Mundo FIFA 2014 (CGCOPA) que a utilização do Regime Diferenciado de Contratação Pública (RDC) envolve, como pré-requisito, a necessidade de as ações objeto dos certames estarem concluídas anteriormente à Copa do Mundo de 2014, tal qual expressamente previsto no art. 1º da Lei 12.462/2011;

9.2. alertar os governos dos estados e municípios sede da Copa do Mundo de 2014, bem como as respectivas assembleias estaduais e câmaras municipais que, em face da exclusão das obras destinadas ao financiamento de infraestrutura para a realização da Copa dos limites de endividamento estabelecidos na Resolução nº 43/2001 do Senado Federal, o término intempestivo desses empreendimentos, quando financiados pela Caixa Econômica Federal ou pelo BNDES, poderá ensejar o possível "desenquadramento" das operações financeiras, com a consequente interrupção do fluxo de recursos dos empréstimos para a finalização das obras;

9.3. recomendar ao Grupo Executivo da Copa do Mundo FIFA 2014 (GECOPA) e ao Comitê Gestor da Copa do Mundo FIFA 2014 (CGCOPA), com base no art. 250, inciso III, do Regimento Interno do Tribunal que:

9.3.1. estabeleçam um prazo fatal para a apresentação dos projetos básicos aprovados das obras de mobilidade urbana constantes da matriz de responsabilidades para a Copa do Mundo de 2014, com todos os elementos estabelecidos no art. 6º, inciso IX, da Lei 8.666/1993 e acompanhados dos cronogramas e estudos analíticos que subsidiaram os prazos para término dos empreendimentos;

9.3.2. avaliem e critiquem os documentos a que se refere o item 9.3.1 desta decisão e, após isso, atualizem a matriz de responsabilidades para a Copa do Mundo de 2014, mantendo, unicamente, os empreendimentos cujos cronogramas forem previamente aprovados;

58. Nesta empreitada, coube à 2ª Secex verificar junto à Caixa a situação individualizada dos financiamentos para cada obra de mobilidade urbana prevista na matriz de responsabilidades, apresentando de modo sistemático as eventuais pendências para a assinatura do acordo e para a liberação dos recursos, de modo a atualizar as informações obtidas no TC 028.253/2011-6.

59. Com vistas a obter as referidas informações, foram efetuadas diligências junto à Caixa e realizadas reuniões com representantes da Gerência Nacional de Gestão de Crédito em Saneamento e Infraestrutura – Gecoa. A partir da análise da documentação disponibilizada pela Caixa e das informações obtidas diretamente pela equipe de auditoria por meio do portal www.copa2014.gov.br, foram elaboradas planilhas por meio das quais foram sistematizadas as informações coletadas, fornecendo um panorama geral das ações de mobilidade urbana relacionadas à Copa de 2014 financiadas pela Caixa, contidas na instrução da 2ª Secex (peças 10 e 15 do TC 017.690/2012-9).

60. Para complementar o levantamento da situação dos projetos de mobilidade urbana, as Secretarias de Controle Externo com jurisdição sobre as cidades-sede realizaram fiscalização, na modalidade de acompanhamento, junto aos governos locais, para colher informações acerca do atual estágio de cada projeto.

61. A seguir, apresenta-se a situação de cada empreendimento em 16/7/2012, de acordo com as informações levantadas pela 2ª Secex e pelas unidades técnicas do Tribunal nos estados da federação.

BRT: Antonio Carlos / Pedro I

Cidade-Sede – BELO HORIZONTE - MINAS GERAIS

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 633,9 milhões

<i>Previsão de Início</i>	<i>Previsão de Término</i>	<i>Valor Desembolsado</i>	<i>Valor Financiado</i>	<i>% (A/B)</i>	<i>Estágio atual da obra</i>	<i>Percentual de Execução</i>
<i>Jun/10</i>	<i>Out/13</i>	<i>102.406.848,88</i>	<i>382.250.000,00</i>	<i>26,79%</i>	<i>Em execução</i>	<i>38,67%</i>

62. Principal obra de mobilidade 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. Esse corredor terá 16 quilômetros de extensão com duas faixas exclusivas para ônibus em cada direção e 64 unidades de estações ao longo de 25 locais.

63. Conforme revisão da Matriz de Responsabilidades pela Resolução Gecopa 11/2012, houve alteração do objeto ou funcionalidade do projeto. A Caixa informou que aguardará a alteração da Matriz mediante a assinatura dos entes participantes e a retificação da carta consulta, para então proceder à alteração do contrato de financiamento, caso seja necessário, e/ou realizar as análises cabíveis.

Corredor Pedro II e obras Complementares nos BRTs Antonio Carlos/Pedro I e Cristiano Machado

Cidade-Sede – BELO HORIZONTE - MINAS GERAIS

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 158,8 milhões

<i>Previsão de Início</i>	<i>Previsão de Término</i>	<i>Valor Desembolsado</i>	<i>Valor Financiado</i>	<i>% (A/B)</i>	<i>Estágio atual da obra</i>	<i>Percentual de Execução</i>
<i>Mar/12</i>	<i>Out/13</i>	<i>451.437,89</i>	<i>146.000.000,00</i>	<i>0,31%</i>	<i>Em execução</i>	<i>0,38%</i>

64. Conforme informações levantadas junto à Prefeitura de Belo Horizonte, 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, de forma a poder utilizar os recursos disponibilizados nessa operação de crédito. Foi definida a realização de obras de adequação viária na Avenida Pedro II, com recuperação e alargamento do Viaduto B, que será operado em mão dupla, objetivando melhorar as condições de deslocamento neste corredor viário, principalmente para o transporte coletivo.

65. Houve, de fato, a revisão da Matriz de Responsabilidades pela Resolução Gecopa 11/2012, alterando-se o projeto, objeto ou funcionalidade e valor do empreendimento. O nome do projeto passou de “BRT Pedro II” para “Corredor Pedro II e obras complementares nos BRTs Antônio Carlos Pedro I e Cristiano Machado”. O valor global previsto passou de R\$ 233,5 milhões para R\$ 158,8 milhões.

66. A Caixa informou que aguardará a alteração da Matriz mediante a assinatura dos entes participantes e a retificação da carta consulta, para então proceder à alteração do contrato de financiamento, caso seja necessário, e/ou realizar as análises cabíveis.

BRT: Área Central

Cidade-Sede – BELO HORIZONTE - MINAS GERAIS

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 56 milhões

Previsão de Início	Previsão de Término	Valor Desembolsado	Valor Financiado	% (A/B)	Estágio atual da obra	Percentual de Execução
Abr/12	Dez/13	638.492,82	55.000.000,00	1,16%	Em execução	6,08%

67. Consiste na execução de obras para implantação do BRT nas avenidas Santos Dumont e Paraná, compreendendo adequações das vias, implantação de pavimento rígido, preparação dos canteiros e a construção de seis estações de transferência. Obra em andamento com baixo percentual de execução.

Expansão da Central de Controle de Trânsito

Cidade-Sede – BELO HORIZONTE - MINAS GERAIS

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 30 milhões

Previsão de Início	Previsão de Término	Valor Desembolsado	Valor Financiado	% (A/B)	Estágio atual da obra	Percentual de Execução
Jun/11	Jan/13	10.917.601,08	30.000.000,0	36,39%	Em execução	38,17%

68. Trata-se da implementação de serviços, equipamentos e instalações para, por meio de ações operacionais, garantir uma velocidade operacional adequada para o sistema de transporte coletivo e melhorar o uso do sistema viário. Obra em andamento com razoável percentual de execução.

Via 210 (Ligação Via Minério / Tereza Cristina)

Cidade-Sede – BELO HORIZONTE - MINAS GERAIS

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 96 milhões

Previsão de Início	Previsão de Término	Valor Desembolsado	Valor Financiado	% (A/B)	Estágio atual da obra	Percentual de Execução
Set/11	Set/12	6.444.496,69	72.000.000,00	8,95%	Em execução	13,27%

69. Trata-se de interligação viária que conecta duas vias arteriais de grande capacidade e abrangência metropolitana (Via do Minério e Av. Teresa Cristina) que hoje são ligadas por meio do sistema local. Obra em andamento com baixo percentual de execução.

Via 710 (Ligação Andradadas / Cristiano Machado)

Cidade-Sede – BELO HORIZONTE - MINAS GERAIS

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 156,1 milhões

<i>Previsão de Início</i>	<i>Previsão de Término</i>	<i>Valor Desembolsado</i>	<i>Valor Financiado</i>	<i>% (A/B)</i>	<i>Estágio atual da obra</i>	<i>Percentual de Execução</i>
<i>Jun/12</i>	<i>Ago/13</i>	<i>322.721,70</i>	<i>78.000.000,00</i>	<i>0,41%</i>	<i>Em execução</i>	<i>1,85%</i>

70. Será um corredor viário de alta capacidade ligando dois pontos do município sem passagem pelo centro, permitindo deslocamentos que não impactarão a área central da cidade especialmente em dias de eventos. Obra em andamento com baixo percentual de execução.

BRT: Cristiano Machado

Cidade-Sede – BELO HORIZONTE - MINAS GERAIS

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 52,6 milhões

<i>Previsão de Início</i>	<i>Previsão de Término</i>	<i>Valor Desembolsado</i>	<i>Valor Financiado</i>	<i>% (A/B)</i>	<i>Estágio atual da obra</i>	<i>Percentual de Execução</i>
<i>Set/11</i>	<i>Out/12</i>	<i>8.888.885,63</i>	<i>50.000.000,00</i>	<i>17,78%</i>	<i>Em execução</i>	<i>21,67%</i>

71. Contempla obras de implantação de pista de concreto na Avenida Cristiano Machado – BRT, trecho entre o Túnel da Lagoinha e Estação São Gabriel, compreendendo adequações das pistas e preparação dos canteiros, com implantação de 30 unidades de estações de transferência.

72. Conforme revisão da Matriz de Responsabilidades pela Resolução Gecopa 11/2012, houve alteração do objeto ou funcionalidade do projeto. A Caixa informou que aguardará a alteração da Matriz mediante a assinatura dos entes participantes e a retificação da carta consulta, para então proceder à alteração do contrato de financiamento, caso seja necessário, e/ou realizar as análises cabíveis.

Boulevard Arrudas / Teresa Cristina

Cidade-Sede – BELO HORIZONTE - MINAS GERAIS

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 213 milhões

<i>Previsão de Início</i>	<i>Previsão de Término</i>	<i>Valor Desembolsado</i>	<i>Valor Financiado</i>	<i>% (A/B)</i>	<i>Estágio atual da obra</i>	<i>Percentual de Execução</i>
<i>Jun/10</i>	<i>Jan/13</i>	<i>124.375.119,54</i>	<i>210.000.000,00</i>	<i>59,23%</i>	<i>Em execução</i>	<i>61,21%</i>

73. Serão efetuadas a recuperação estrutural da laje de fundo, paredes e estrutura de recobrimento do canal, criadas novas pistas para o transporte coletivo e implantado viaduto de transposição da linha férrea. Obra em andamento.

VLT: Linha 1 / Trecho 1 (Aeroporto / Terminal Asa Sul)
Cidade-Sede – BRASÍLIA – DISTRITO FEDERAL
Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 276,9 milhões

Previsão de Início	Previsão de Término	Valor Desembolsado	Valor Financiado	% (A/B)	Estágio atual da obra	Percentual de Execução
Ago/12	Jan/14	0	263.000.000,00	0	Não licitado	0

74. A Caixa informou as seguintes pendências para a liberação do 1º desembolso: licitação não iniciada; documentação de titularidade da área de intervenção; documentação técnica de engenharia não apresentada; licenciamento ambiental.

75. O Relatório de Acompanhamento produzido pela 6ª Secex registra que a primeira licitação da obra do VLT, realizada em 2009, foi declarada nula pela Justiça do Distrito Federal em razão de fraudes e direcionamento do certame. Como consequência, as obras foram paralisadas em 2011.

76. Os gestores do GDF informaram que nova licitação será realizada, baseada inclusive em novos projetos, mas registraram que as obras não serão concluídas até a Copa do Mundo de 2014, com previsão de término da execução após julho de 2014.

77. Ressaltaram também a inexistência de entraves jurídicos para realização desse novo certame, que deverá ser realizado por meio do Regime Diferenciado de Contratações (RDC). Contudo, destacaram a existência de recomendações do Ministério Público no sentido de o governo distrital não utilizar o RDC para o caso do VLT, uma vez que a obra seria entregue somente após a realização da Copa do Mundo de 2014. Assim, o GDF ainda está avaliando a possibilidade de utilização desse novo regime de contratação para a obra do VLT, apesar da extrapolação do prazo para a conclusão da obra, que somente será concluída após o fim do evento.

78. Por fim, quanto ao valor, apesar de constar da Matriz de Responsabilidades o montante de R\$ 276,9 milhões para o primeiro trecho da obra, os gestores não divulgaram o custo atualizado, sob o argumento de se tratar de licitação por meio do Regime Diferenciado de Contratações.

79. Tendo em vista as informações prestadas pelo Comitê Organizador Brasília 2014, a Unidade Técnica propõe que o TCU determine ao Ministério do Esporte a exclusão da obra do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) da cidade de Brasília-DF da Matriz de Responsabilidades, em virtude da confirmação pelo Governo do Distrito Federal (GDF) de que a obra somente será concluída após a Copa do Mundo de 2014.

DF 047
Cidade-Sede – BRASÍLIA – DISTRITO FEDERAL
Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 103,1 milhões

Previsão de Início	Previsão de Término	Valor Desembolsado	Valor Financiado	% (A/B)	Estágio atual da obra	Percentual de Execução
Ago/12	Ago/13	0	98.000.000,00	0	Não licitado	0

80. A Caixa informou as seguintes pendências para a liberação do 1º desembolso: licitação não iniciada; documentação de titularidade da área de intervenção; documentação técnica de engenharia com necessidade de ajustes.

81. O Comitê Organizador Brasília 2014 informou que a abertura da licitação está prevista para 20/8/2012, conforme publicação no Diário Oficial do Distrito Federal no dia 9/7/2012. O prazo de execução da obra será de 540 dias, a partir da emissão da ordem de serviço.

82. Registrou que o valor estimado para execução da obra é da ordem de R\$ 57.571.860,94. Esse valor foi reduzido em comparação ao montante originalmente previsto na Matriz de Responsabilidade (R\$ 103,1 milhões) em razão de alteração da metodologia de construção.

83. Conforme descrito pelo gestor, a rótula que antecede o aeroporto, conhecida como “Balão Sara Kubitscheck”, seria totalmente preservada durante as obras, visando a atender orientação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan/DF). Essa situação, prevista no projeto original, acarretaria maior custo da obra, porém seria mantida a integridade do bem.

84. Após questionamento do Tribunal de Contas do Distrito Federal (TCDF) e sugestões de alteração do projeto, o GDF apresentou o parecer do órgão de controle ao Iphan/DF. A partir de então, o Iphan/DF flexibilizou a intervenção no “Balão Sara Kubitscheck” durante as obras da DF- 047, oportunizando a redução de custos, uma vez que o segundo projeto (com execução de trincheiras pelo método “Cut and Cover”) apresentou custo menor em relação primeiro projeto (que previa um túnel sob o “Balão Sara Kubitscheck”).

85. Ainda, registrou que as duas obras mobilidade urbana da cidade de Brasília (Rodovia DF-047 e Veículo Leve sobre Trilhos) estavam vinculadas na primeira versão da Matriz de Responsabilidades, mas que tais obras passaram a ser tratadas de maneira independente.

86. Por fim, quanto a riscos e possíveis entraves à obra da rodovia DF-047, destacou que o TCDF, por meio da Decisão 3204/2012, autorizou a continuidade do processo licitatório. Assim, apenas riscos inerentes à realização de licitações, como impugnações à concorrência, poderiam resultar em atrasos na conclusão do procedimento e atrapalhar o andamento da obra.

VLT Cuiabá / Várzea Grande

Cidade-Sede – CUIABÁ – MATO GROSSO

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 1.261,6 milhões

Previsão de Início	Previsão de Término	Valor Desembolsado	Valor Financiado	% (A/B)	Estágio atual da obra	Percentual de Execução
Mai/12	Jun/14	0	423.700.000,00	0	Licitado	0

87. A Caixa informou que existem pendências para a liberação do 1º desembolso, pela ausência de documentos técnicos para análise: licenças ambientais, IPHAN, declarações de concessionárias, entre outros.

88. Segundo informações prestadas pela Secopa/MT, a licitação do VLT, realizada sob o Regime Diferenciado de Contratação (RDC), foi vencida pelo Consórcio VLT Cuiabá, constituído das empresas: a) CR Almeida S/A Engenharia de Obras, CNPJ 33.059.908/0001-20; b) Santa Bárbara Construções S/A - CNPJ Nº 39.809.199/0001-39; c) CAF Brasil Indústria e Comércio S/A, CNPJ 02.430.238/0001-82; d)

Magna Engenharia LTDA, CNPJ 33.980.905/0001-24, e; e) Astep Engenharia LTDA, CNPJ 10.778.470/0001-34.

89. *Com relação ao aporte de recursos, o investimento total previsto na última versão da Matriz e assinalado na resposta dos gestores, R\$ 1.261.620.000,00, é inferior à proposta do Consórcio Vencedor, de R\$ 1.477.617.277,15.*

90. *Nessa seara, o Estado promoveu renúncia de receitas estaduais incidentes sobre as obras da Copa, o que segundo os gestores, deve equalizar esse valor à previsão da Matriz.*

91. *Com relação ao financiamento junto à Caixa Econômica Federal (Caixa), no valor de R\$ 423.700.000,00, o respectivo contrato 364021-34/12 foi assinado em 18/6/2012. Contudo, tendo em vista notícias de que o Consórcio obterá R\$ 727 milhões junto ao BNDES e alusão de tal operação no próprio Edital, questionou-se a Secopa sobre essa suposta nova operação financeira, em especial se haveria interveniência do Governo do Estado de Mato Grosso junto ao BNDES, pela previsão editalícia.*

92. *Assim, segundo os gestores, na realidade haverá um financiamento complementar no âmbito da própria Caixa, diretamente ao Governo do Estado, no valor de R\$ 727.920.000,00. Pelo escopo da fiscalização, não se obtiveram maiores informações sobre essa operação. Essa é uma condição que, se conformada, deve implicar modificação da Matriz.*

93. *Com relação ao prazo de execução, os gestores reportam a conclusão para o mês de abril de 2014. Contudo, há que se destacar que o prazo contratual previsto no edital é de 720 dias consecutivos, contados a partir da ordem de serviço inicial, dada em 21/5/2012, portanto para 21/5/2014, sendo que a Fifa anunciou início do evento para 12/6/2014.*

94. *Não obstante, obteve-se junto à Secopa o cronograma do Consórcio VLT Cuiabá, com prazo total de 26 meses. Apenas visualizando o Cronograma, uma vez não terem sido realizados exames suficientes em relação às premissas de elaboração, é possível depreender o cumprimento do prazo em 24 meses, sem execução no 25º, com um valor residual de 0,7% em relação ao item Material Rodante para o 26º mês.*

95. *Assim, vislumbra-se que devem ser obtidos elementos que comprovem a previsão de funcionalidade do VLT ao final do 24º mês.*

Corredor Mário Andreazza

Cidade-Sede – CUIABÁ – MATO GROSSO

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 46 milhões

<i>Previsão de Início</i>	<i>Previsão de Término</i>	<i>Valor Desembolsado</i>	<i>Valor Financiado</i>	<i>% (A/B)</i>	<i>Estágio atual da obra</i>	<i>Percentual de Execução</i>
<i>Mai/11</i>	<i>Fev/13</i>	<i>10.520.991,33</i>	<i>31.000.000,00</i>	<i>33,94%</i>	<i>Em execução</i>	<i>33,93%</i>

96. *Apesar de a Caixa apontar que o percentual de execução física é de 33%, a Secopa/MT informou o percentual de execução de apenas 12%. O prazo para conclusão da ponte sobre o Rio Cuiabá é em agosto de 2012 e para a duplicação da rodovia em fevereiro de 2013.*

97. *Conforme revisão da Matriz de Responsabilidades pela Resolução Gecopa 11/2012, houve alteração significativa do valor do empreendimento, passando de R\$ 32,6 milhões para R\$ 46 milhões. A Caixa informou que aguardará a alteração da Matriz mediante a assinatura dos entes participantes e a*

retificação da carta consulta, para então proceder à alteração do contrato de financiamento, caso seja necessário, e/ou realizar as análises cabíveis.

Adequação Viária e Obras de Acessibilidade à Arena Multiuso Pantanal

Cidade-Sede – CUIABÁ – MATO GROSSO

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 145,9 milhões

98. Cabe ressaltar que essas intervenções serão financiadas pelo BNDES e não pela Caixa. A Secex-MT levantou junto à Secopa-MT as seguintes operações já contratadas:

Obra	Total R\$1,00	BNDES	Estado	Execução	Previsão de Conclusão
Duplicação da Estrada da Guarita	29.220.521,04	21.915.390,78	7.305.130,26	4,1%	Fev/2013
Ponte do Pari	2.914.157,93	2.185.618,45	728.539,48	40%	Ago/2012
Trincheira Mário Andreazza	5.879.619,75	4.409.714,81	1.469.904,94	2,5%	Out/2012
Total	38.014.298,72	28.510.724,04	9.503.574,68		

99. Outras intervenções em licitação: a) Entorno lotes 1 e 2; b) Avenida 8 de Abril, Córrego Mané Pinto, e; c) Avenida Verde – 1ª Etapa.

100. Assim, verifica-se que o contratado representa aproximadamente 26% da previsão de R\$ 145,9 milhões da Matriz de Responsabilidades.

Corredor Aeroporto / Rodoferroviária

Cidade-Sede – CURITIBA - PARANÁ

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 160,3 milhões

Previsão de Início	Previsão de Término	Valor Desembolsado	Valor Financiado	% (A/B)	Estágio atual da obra	Percentual de Execução
Abr/11	Dez/13	0	104.800.000,00	0	Em licitação/iniciada	-

101. Para este projeto foram celebrados dois contratos de financiamento, mas ainda com pendências para a liberação do 1º desembolso.

102. As pendências relativas ao contrato 319.636-21/10 (R\$ 44,5 milhões), de responsabilidade do governo estadual, são as seguintes: projetos concluídos, mas solicitação de aferição não apresentada à Caixa; licitação em andamento, com abertura das propostas prevista para 16/8/2012.

103. No contrato 319.119-63/10 a obra foi iniciada, mas ainda não há solicitação de desembolso. O governo municipal iniciou as obras de arte especiais do trecho. Os projetos das obras viárias ainda não foram aprovados. Percentual de execução informado: 0,5%.

Sistema Integrado de Monitoramento
Cidade-Sede – CURITIBA - PARANÁ
Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 69,1 milhões

Previsão de Início	Previsão de Término	Valor Desembolsado	Valor Financiado	% (A/B)	Estágio atual da obra	Percentual de Execução
Abr/12	Dez/13	0	68.200.000,00	0	Em licitação/iniciada	-

104. Para esta obra foram celebrados dois contratos de financiamento, mas ainda com pendências para a liberação do 1º desembolso.

105. No Contrato 319.124-36/10 (R\$ 58,2 milhões), com o município, a obra foi iniciada, mas a solicitação do 1º desembolso não foi efetuada. Percentual de execução informado: 1%.

106. No Contrato 319.637-35/10 (R\$ 10 milhões), com o governo do Estado, a licitação não foi concluída.

107. A execução da obra se dá por meio da compra de equipamentos e instalação ao longo das vias. Trata-se de sistema para gerenciar o transporte coletivo e o sistema viário a partir de controle de tráfego, informações aos usuários e painéis de mensagens variáveis, equipamentos de apoio à fiscalização e automação de controles de operação de tráfego e transporte público.

Corredor Avenida Cândido de Abreu
Cidade-Sede – CURITIBA - PARANÁ
Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 14,2 milhões

Previsão de Início	Previsão de Término	Valor Desembolsado	Valor Financiado	% (A/B)	Estágio atual da obra	Percentual de Execução
Jan/13	Set/13	0	4.900.000,00	0	Licitação não iniciada	0

108. Segundo a Caixa, há as seguintes pendências para a liberação do 1º desembolso: licitação não iniciada e pendência de engenharia. Há pendências de projeto: não é possível concluir sobre a viabilidade do empreendimento.

109. A Resolução Gecopa 7/2012 alterou o valor global do projeto, passando a ser de R\$ 14,2 milhões. A Caixa informou que aguardará a alteração da Matriz mediante a assinatura dos entes participantes e a retificação da carta consulta, para então proceder à alteração do contrato de financiamento, caso seja necessário, e/ou realizar as análises cabíveis.

Requalificação da Rodoferroviária (inclusive acessos)

Cidade-Sede – CURITIBA - PARANÁ
Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 48,9 milhões

<i>Previsão de Início</i>	<i>Previsão de Término</i>	<i>Valor Desembolsado</i>	<i>Valor Financiado</i>	<i>% (A/B)</i>	<i>Estágio atual da obra</i>	<i>Percentual de Execução</i>
<i>Jun/12</i>	<i>Dez/13</i>	<i>0</i>	<i>35.000.000,00</i>	<i>0</i>	<i>Obra iniciada</i>	<i>0,5%</i>

110. A obra foi iniciada, mas ainda não foi solicitado desembolso. A Resolução Gecopa 7/2012 alterou o valor global do projeto, passando a ser de R\$ 48,9 milhões. A Caixa informou que aguardará a alteração da Matriz mediante a assinatura dos entes participantes e a retificação da carta consulta, para então proceder à alteração do contrato de financiamento, caso seja necessário, e/ou realizar as análises cabíveis.

BRT: Extensão da Linha Verde Sul
Cidade-Sede – CURITIBA - PARANÁ
Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 15,5 milhões

<i>Previsão de Início Matriz</i>	<i>Previsão de Término Matriz</i>	<i>Valor Desembolsado</i>	<i>Valor Financiado</i>	<i>% (A/B)</i>	<i>Estágio atual da obra</i>	<i>Percentual de Execução</i>
<i>Mar/12</i>	<i>Fev/13</i>	<i>0</i>	<i>18.500.000,00</i>	<i>0</i>	<i>Obra iniciada</i>	<i>5%</i>

111. A obra foi iniciada, mas ainda não foi solicitado desembolso. A Resolução Gecopa 7/2012 alterou o valor global do projeto, passando a ser de R\$ 15,5 milhões. A Caixa informou que aguardará a alteração da Matriz mediante a assinatura dos entes participantes e a retificação da carta consulta, para então proceder à alteração do contrato de financiamento, caso seja necessário, e/ou realizar as análises cabíveis.

Requalificação do Terminal Santa Cândida (reforma e ampliação)
Cidade-Sede – CURITIBA - PARANÁ
Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 12,1 milhões

<i>Previsão de Início</i>	<i>Previsão de Término</i>	<i>Valor Desembolsado</i>	<i>Valor Financiado</i>	<i>% (A/B)</i>	<i>Estágio atual da obra</i>	<i>Percentual de Execução</i>
<i>Abr/12</i>	<i>Dez/13</i>	<i>0</i>	<i>12.000.000,00</i>		<i>Obra iniciada</i>	<i>1%</i>

112. A obra foi iniciada, mas ainda não foi solicitado desembolso.

Requalificação do Corredor Marechal Floriano
Cidade-Sede – CURITIBA - PARANÁ
Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 57,3 milhões

<i>Previsão</i>	<i>Previsão</i>	<i>Valor</i>	<i>Valor</i>	<i>%</i>	<i>Estágio atual</i>	<i>Percentual</i>
-----------------	-----------------	--------------	--------------	----------	----------------------	-------------------

<i>de Início</i>	<i>de Término</i>	<i>Desembolsado</i>	<i>Financiado</i>	<i>(A/B)</i>	<i>da obra</i>	<i>de Execução</i>
<i>Mai/11</i>	<i>Dez/13</i>	<i>0</i>	<i>30.000.000,00</i>	<i>0</i>	<i>Em licitação/iniciada</i>	<i>-</i>

113. Para esta obra foram celebrados dois contratos de financiamento, mas ainda com pendências para a liberação do 1º desembolso.

114. No Contrato 319.131-29/10 (R\$ 20 milhões), com o município, a obra foi iniciada, embora ainda não haja solicitação de desembolso. O governo municipal contratou parte das obras, ainda não licitou o restante. Percentual de execução informado: 2%.

115. No Contrato 319.639-54/10 (R\$ 10 milhões), com o estado, existem as seguintes pendências para desembolso: licenciamento ambiental; projetos concluídos, mas solicitação de aferição não apresentada à Caixa; licitação em andamento, com prazo de abertura das propostas previsto para 17/8/2012.

116. A Resolução Gecopa 11/2012 alterou significativamente o valor do empreendimento e também do financiamento federal previsto. A Caixa informou que aguardará a alteração da Matriz mediante a assinatura dos entes participantes e a retificação da carta consulta, para então proceder à alteração do contrato de financiamento, caso seja necessário, e/ou realizar as análises cabíveis.

Corredor Metropolitano (Requalificação de Vias Existentes)

Cidade-Sede – CURITIBA - PARANÁ

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 137,6 milhões

<i>Previsão de Início</i>	<i>Previsão de Término</i>	<i>Valor Desembolsado</i>	<i>Valor Financiado</i>	<i>% (A/B)</i>	<i>Estágio atual da obra</i>	<i>Percentual de Execução</i>
<i>Out/12</i>	<i>Jul/14</i>	<i>0</i>	<i>130.700.000,00</i>	<i>0</i>	<i>Em projeto</i>	<i>0</i>

117. Segundo a Caixa, há as seguintes pendências para a liberação do 1º desembolso: licitação em andamento; pendências de engenharia; licenciamento ambiental; pendência jurídica.

118. A Secex/PR levantou junto ao governo estadual, que este pretende modificar o projeto original alegando que o anterior é inviável. Ainda estuda alternativas de traçado. Para o projeto em andamento precisará adicionar contrapartida no valor de R\$ 297.000.000,00, o que elevaria o valor total do empreendimento para 427,5 milhões de reais, ainda não incluído na matriz de responsabilidades.

Vias de Integração Radial Metropolitanas

Cidade-Sede – CURITIBA - PARANÁ

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 58,4 milhões

<i>Previsão de Início</i>	<i>Previsão de Término</i>	<i>Valor Desembolsado</i>	<i>Valor Financiado</i>	<i>% (A/B)</i>	<i>Estágio atual da obra</i>	<i>Percentual de Execução</i>
<i>Ago/12</i>	<i>Dez/13</i>	<i>1.051.383,71</i>	<i>36.500.000,00</i>	<i>2,88%</i>	<i>Em execução</i>	<i>2,74%</i>

119. A Resolução Gecopa 11/2012 alterou significativamente o valor do empreendimento e também do financiamento federal previsto, passando de R\$ 38,4 milhões para R\$ 58,4 milhões. A Caixa informou que aguardará a alteração da Matriz mediante a assinatura dos entes participantes e a retificação da carta consulta, para então proceder à alteração do contrato de financiamento, caso seja necessário, e/ou realizar as análises cabíveis.

VL: Parangaba/Mucuripe
Cidade-Sede – FORTALEZA - CEARÁ
Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 265,5 milhões

Previsão de Início	Previsão de Término	Valor Desembolsado	Valor Financiado	% (A/B)	Estágio atual da obra	Percentual de Execução
Fev/12	Nov/13	0	170.000.000,00	0	Obra iniciada	0

120. Segundo a Caixa, há as seguintes pendências para a liberação do 1º desembolso: documentação de licitação não entregue à Caixa, embora o tomador tenha informado o início da obra; pendência jurídica; pendência jurídica; pendência de engenharia; licenciamento ambiental.

Eixo Via Expressa/Raul Barbosa
Cidade-Sede – FORTALEZA - CEARÁ
Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 151,6 milhões

Previsão de Início	Previsão de Término	Valor Desembolsado	Valor Financiado	% (A/B)	Estágio atual da obra	Percentual de Execução
Out/12	Abr/14	0	141.700.000,00	0	Em licitação	0

121. Segundo a Caixa, há as seguintes pendências para a liberação do 1º desembolso: licitação em andamento; projeto em análise na Caixa.

BRT: Avenida Dedé Brasil
Cidade-Sede – FORTALEZA - CEARÁ
Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 41,6 milhões

Previsão de Início	Previsão de Término	Valor Desembolsado	Valor Financiado	% (A/B)	Estágio atual da obra	Percentual de Execução
Out/12	Jun/14	0	21.600.000,00	0	Em licitação	0

122. Segundo a Caixa, há as seguintes pendências para a liberação do 1º desembolso: licitação em andamento; pendência jurídica; documentação engenharia em análise na Caixa.

BRT: Av. Alberto Craveiro

Cidade-Sede – FORTALEZA - CEARÁ
Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 33,7 milhões

<i>Previsão de Início</i>	<i>Previsão de Término</i>	<i>Valor Desembolsado</i>	<i>Valor Financiado</i>	<i>% (A/B)</i>	<i>Estágio atual da obra</i>	<i>Percentual de Execução</i>
<i>Out/12</i>	<i>Jun/14</i>	<i>0</i>	<i>23.700.000,00</i>	<i>0</i>	<i>Em licitação</i>	<i>0</i>

123. Segundo a Caixa, há as seguintes pendências para a liberação do 1º desembolso: licitação em andamento; pendência jurídica; documentação engenharia em análise na Caixa.

BRT: Av. Paulino Rocha
Cidade-Sede – FORTALEZA - CEARÁ
Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 34,6 milhões

<i>Previsão de Início</i>	<i>Previsão de Término</i>	<i>Valor Desembolsado</i>	<i>Valor Financiado</i>	<i>% (A/B)</i>	<i>Estágio atual da obra</i>	<i>Percentual de Execução</i>
<i>Out/12</i>	<i>Jun/14</i>	<i>0</i>	<i>19.600.000,00</i>	<i>0</i>	<i>Em licitação</i>	<i>0</i>

124. Segundo a Caixa, há as seguintes pendências para a liberação do 1º desembolso: licitação em andamento; pendência jurídica; documentação engenharia em análise na Caixa.

Estações Padre Cícero e Juscelino Kubitschek
Cidade-Sede – FORTALEZA - CEARÁ
Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 35 milhões

<i>Previsão de Início Matriz</i>	<i>Previsão de Término Matriz</i>	<i>Valor Desembolsado</i>	<i>Valor Financiado</i>	<i>% (A/B)</i>	<i>Estágio atual da obra</i>	<i>Percentual de Execução</i>
<i>Jun/12</i>	<i>Nov/13</i>	<i>0</i>	<i>33.200.000,00</i>	<i>0</i>	<i>Em licitação</i>	<i>0</i>

125. Segundo a Caixa, há as seguintes pendências para a liberação do 1º desembolso: licitação em andamento; pendência jurídica; documentação engenharia em análise na Caixa.

Monotrilho Norte/Centro
Cidade-Sede – MANAUS - AMAZONAS
Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 1.307 milhões

<i>Previsão de Início</i>	<i>Previsão de Término</i>	<i>Valor Desembolsado</i>	<i>Valor Financiado</i>	<i>% (A/B)</i>	<i>Estágio atual da obra</i>	<i>Percentual de Execução</i>
<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>Não contratado</i>	<i>-</i>

126. O financiamento ainda não foi contratado, estando no aguardo de conclusão das análises técnicas para apreciação pelo Conselho Diretor da Caixa. Existe recomendação do Ministério Público do Amazonas de não contratação da operação.

127. As informações levantadas pela Secex/AM junto ao governo do Estado do Amazonas revelam que o prazo de testes para a operação do monotrilho (de 1º/11/2014 a 30/3/2015) e de operação comercial (de 31/3/2015 a 1º/11/2015) ultrapassam o período de realização da Copa do Mundo, razão pela qual, verifica-se que o projeto não ficará pronto para a competição.

BRT: Leste/Centro

Cidade-Sede – MANAUS - AMAZONAS

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 290,7 milhões

Previsão de Início	Previsão de Término	Valor Desembolsado	Valor Financiado	% (A/B)	Estágio atual da obra	Percentual de Execução
Jul/12	Mar/14	0	200.000.000,00	0	Licitado	-

128. Segundo informações levantadas junto à Caixa, a licitação foi concluída, mas a documentação ainda não entregue à instituição financeira, pois está pendente a assinatura de convênio entre governos do estado e do município que definirá a participação de cada ente no que tange ao contrato de execução da obra. Há recomendação de suspensão da licitação pela Procuradoria da República no Amazonas (Ofício 1.237/2011/3º OFCIVEL/PR/AM). Além disso, há as seguintes pendências para a liberação do 1º desembolso: pendência jurídica; pendência de engenharia (ART, detalhes de projetos, dentre outros); licenciamento ambiental.

129. Considerando que a conclusão prevista para o BRT está muito próxima do início da Copa do Mundo de Futebol no Brasil, que as obras ainda não haviam sido iniciadas até o final de julho de 2012, e que existem relevantes pendências para a liberação do 1º desembolso pela Caixa, é forçoso concluir pela grande probabilidade de que o projeto não seja concluído até a Copa.

Corredor Estruturante – Zona Norte / Estádio Arena das Dunas

Cidade-Sede – NATAL – RIO GRANDE DO NORTE

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 338,8 milhões

Previsão de Início	Previsão de Término	Valor Desembolsado	Valor Financiado	% (A/B)	Estágio atual da obra	Percentual de Execução
Mar/12	Mai/14	0	293.000.000,00	0	Lote 1: licitado Lote 2: em projeto	0

130. A Resolução Gecopa nº 7/2012 promoveu a alteração no nome do projeto, em virtude do desmembramento da Obra “Eixo 1 Integração Novo Aeroporto/Arena Dunas/Setor Hoteleiro” em três eixos. A Caixa informou a existência de diversas pendências para a liberação do 1º desembolso.

Acesso ao Novo Aeroporto de São Gonçalo do Amarante

Cidade-Sede – NATAL – RIO GRANDE DO NORTE

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 73,1 milhões

<i>Previsão de Início</i>	<i>Previsão de Término</i>	<i>Valor Desembolsado</i>	<i>Valor Financiado</i>	<i>% (A/B)</i>	<i>Estágio atual da obra</i>	<i>Percentual de Execução</i>
-	-	-	Não contratado	-	Não iniciada	0

131. *Tratam-se de obras de duplicação da BR-406 e de construção do acesso da BR-406 até o novo aeroporto. As obras já estão contratadas, mas ainda não foram iniciadas, uma vez que ainda está pendente a assinatura do contrato de financiamento com a Caixa.*

Reestruturação da Av. Eng. Roberto Freire
Cidade-Sede – NATAL – RIO GRANDE DO NORTE
Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 221,7 milhões

<i>Previsão de Início</i>	<i>Previsão de Término</i>	<i>Valor Desembolsado</i>	<i>Valor Financiado</i>	<i>% (A/B)</i>	<i>Estágio atual da obra</i>	<i>Percentual de Execução</i>
-	-	0	Não contratado	-	Não iniciada	0

132. *A Avenida Engenheiro Roberto Freire é a principal via de acesso à Via Costeira, onde estão os principais hotéis da cidade. A obra toda está orçada em R\$ 221.363.295,04 e a execução física da obra, em sua totalidade, deve consumir 20 meses, com estimativa de início em Outubro de 2012 e término em Maio de 2014.*

133. *A operação ainda não foi contratada junto à Caixa, pois com a publicação da nova matriz de responsabilidades aprovada pela Resolução Gecopa 7/2012, foi encaminhada nova carta consulta para seleção pelo Ministério das Cidades, além de outras pendências.*

134. *Em seu relatório de fiscalização, a Secex/RN destaca que o mês de outubro do ano corrente é uma espécie de deadline para que a obra possa ser iniciada e concluída antes da realização da Copa em Natal, e isto, se for considerada a inexistência de atrasos na obra, a qual representará a intervenção em uma via em que trafegam aproximadamente 110 mil veículos por dia. Portanto, constata aquela unidade técnica o elevado risco de as intervenções na Avenida Engenheiro Roberto Freire não estarem concluídas até o início dos eventos da Copa.*

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

<i>Previsão de Início</i>	<i>Previsão de Término</i>	<i>Valor Desembolsado</i>	<i>Valor Financiado</i>	<i>% (A/B)</i>	<i>Estágio atual da obra</i>	<i>Percentual de Execução</i>
-	-	0	Não contratado	-	Não iniciada	0

135. A operação ainda não foi contratada junto à Caixa, pois com a publicação da nova matriz de responsabilidades aprovada pela Resolução Gecopa 7/2012, foi encaminhada nova carta consulta para seleção pelo Ministério das Cidades, além de outras pendências.

Corredor Avenida Tronco

Cidade-Sede – PORTO ALEGRE – RIO GRANDE DO SUL

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 133,6 milhões

Previsão de Início	Previsão de Término	Valor Desembolsado	Valor Financiado	% (A/B)	Estágio atual da obra	Percentual de Execução
Mai/12	Dez/13	0	71.680.638,00	0	Obra iniciada	-

136. A obra consiste na implantação de ciclovia e de corredor de ônibus; no tratamento paisagístico; e no reassentamento de 1,4 mil famílias, sendo dividida em dois lotes:

136.1.- Lote 1: Execução de infraestrutura e pavimentação do corredor da Av. Divisa e da Av. Tronco (Trechos 3 e 4);

136.2.- Lote 2: Execução de infraestrutura e pavimentação do corredor da Av. Divisa e da Av. Tronco (Trechos 1 e 2)

137. Quanto ao estágio atual da obra, no que tange ao lote 01, foi firmado o contrato em 06/03/2012, tendo-se iniciado a obra em 28/05/2012. Quanto ao lote 02, a ação encontra-se em fase de licitação, sem previsão de início e término da obra.

138. O valor global previsto para o projeto era de R\$ 78,5 milhões, passando para R\$ 133,6 milhões com a alteração procedida na Matriz de Responsabilidades aprovada pela Resolução Gecopa 11/2012.

139. Segundo a Caixa, embora o contrato de execução de parte da obra tenha sido firmado e a obra tenha sido iniciada, o projeto de engenharia não foi apresentado à Caixa. Existem pendências de engenharia e de licença ambiental para liberação do 1º desembolso.

Corredor da 3ª Perimetral

Cidade-Sede – PORTO ALEGRE – RIO GRANDE DO SUL

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 194,1 milhões

Previsão de Início	Previsão de Término	Valor Desembolsado	Valor Financiado	% (A/B)	Estágio atual da obra	Percentual de Execução
Jul/12	Mai/14	0	94.600.000,00	0	Não iniciada	-

140. Construção de cinco obras de arte na Avenida 3ª Perimetral (5 Lotes), sendo três passagens subterrâneas viárias (Av. Ceará sob Av. Farrapos/Rua Anita Garibaldi sob Av. Carlos Gomes /Av. Cristóvão Colombo sob Av. Dom Pedro II) e dois viadutos (Av. Bento Gonçalves /Av. Plínio Brasil

Milano). O valor global previsto para a obra era de R\$ 120,4 milhões, passando para R\$ 194,1 milhões com a alteração procedida na Matriz de Responsabilidades aprovada pela Resolução Gecopa 11/2012.

141. Segundo a Caixa, embora o contrato de execução de parte das obras tenha sido firmado, o projeto de engenharia não foi apresentado à instituição financeira. Existem pendências de engenharia e de licença ambiental para liberação do 1º desembolso.

Corredor Padre Cacique – Av. Beira Rio (Av. Edvaldo Pereira Paiva)

Cidade-Sede – PORTO ALEGRE – RIO GRANDE DO SUL

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 119,2 milhões

Previsão de Início	Previsão de Término	Valor Desembolsado	Valor Financiado	% (A/B)	Estágio atual da obra	Percentual de Execução
Ago/12	Fev/14	0	78.200.000,00	0	Obra iniciada	-

142. A obra constitui-se de duas intervenções na av. Edvaldo Pereira Paiva (Lotes 1 e 2), um viaduto na rua Pinheiro Borda (lote 3), acessos do entorno do estádio Beira-Rio (lote 4) e um corredor de ônibus na av. Padre Cacique (Lote 5).

143. O valor global previsto para a obra era de R\$ 78,2 milhões, passando para R\$ 119,2 milhões com a alteração procedida na Matriz de Responsabilidades aprovada pela Resolução Gecopa 11/2012.

144. Segundo a Caixa, embora a obra tenha sido iniciada (somente as do lote 1), o projeto não foi apresentado à instituição financeira. Existem pendências de engenharia e de licença ambiental para liberação do 1º desembolso.

Monitoramento dos 3 Corredores

Cidade-Sede – PORTO ALEGRE – RIO GRANDE DO SUL

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 13,7 milhões

Previsão de Início	Previsão de Término	Valor Desembolsado	Valor Financiado	% (A/B)	Estágio atual da obra	Percentual de Execução
Jun/12	Out/13	0	13.700.000,00	0	Não licitado	-

145. Segundo a Caixa, existem pendências de engenharia e de licença ambiental para liberação do 1º desembolso.

BRT: Protásio Alves e Terminal Manoel Elias

Cidade-Sede – PORTO ALEGRE – RIO GRANDE DO SUL

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 77,9 milhões

Previsão de Início	Previsão de Término	Valor Desembolsado	Valor Financiado	% (A/B)	Estágio atual da obra	Percentual de Execução
Mai/12	Dez/13	0	53.000.000,00	0	Obra iniciada	-

146. A obra consiste na implantação de corredor exclusivo para ônibus (BRT - Bus Rapid Transit) na Avenida Protásio Alves, sendo dividida em quatro lotes. No que tange ao lote 01, foi firmado o contrato em 27/02/2012, tendo-se iniciado a obra em 12/03/2012. Os lotes 02, 03 e 04 estão em fase de elaboração de projeto.

147. A Resolução Gecopa nº 11/2012 promoveu a alteração do nome e do valor do empreendimento, passando o valor global de R\$ 55,8 milhões para R\$ 77,9 milhões.

148. Segundo a Caixa, embora a obra tenha sido iniciada (lote 1), o projeto não foi apresentado à Caixa. Existem pendências de engenharia e de licença ambiental para liberação do 1º desembolso.

BRT: João Pessoa e Terminal Azenha

Cidade-Sede – PORTO ALEGRE – RIO GRANDE DO SUL

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 64,5 milhões

Previsão de Início Matriz	Previsão de Término Matriz	Valor Desembolsado	Valor Financiado	% (A/B)	Estágio atual da obra	Percentual de Execução
Jun/10	Mai/13	0	Não contratado	0	Obra não iniciada	-

149. Trata-se de implantação de corredor BRT na Avenida João Pessoa com 3,2 km de corredor em pavimento de placa de concreto, e adaptação das estações. Obra incluída na Matriz de Responsabilidades pela Resolução Gecopa 7/2012, sendo promovidas alterações de nome e valor pela Resolução Gecopa 11/2012.

Corredor Rua Voluntários da Pátria e Estação São Pedro

Cidade-Sede – PORTO ALEGRE – RIO GRANDE DO SUL

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 95,3 milhões

Previsão de Início	Previsão de Término	Valor Desembolsado	Valor Financiado	% (A/B)	Estágio atual da obra	Percentual de Execução
Jul/12	Jan/14	0	24.000.000,00	0	Em licitação	0

150. Trata-se de duplicação da Av. Voluntários da Pátria (3,50km); implantação ciclovia e tratamento paisagístico e canteiro central. A Resolução Gecopa nº 11/2012 promoveu a alteração do nome e do valor do empreendimento, passando o valor global de R\$ 30 milhões para R\$ 95,3 milhões.

Prolongamento da Avenida Severo Dullius

Cidade-Sede – PORTO ALEGRE – RIO GRANDE DO SUL

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 83 milhões

Previsão de Início	Previsão de Término	Valor Desembolsado	Valor Financiado	% (A/B)	Estágio atual da obra	Percentual de Execução
Jul/12	Jan/14	0	21.600.000,00	0	Em licitação	-

151. A Resolução Gecopa nº 11/2012 promoveu a alteração do nome e do valor do empreendimento, passando o valor global de R\$ 40,8 milhões para R\$ 83 milhões.

Complexo da Rodoviária
Cidade-Sede – PORTO ALEGRE – RIO GRANDE DO SUL
Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 31,5 milhões

<i>Previsão de Início</i>	<i>Previsão de Término</i>	<i>Valor Desembolsado</i>	<i>Valor Financiado</i>	<i>% (A/B)</i>	<i>Estágio atual da obra</i>	<i>Percentual de Execução</i>
<i>Jul/12</i>	<i>Jan/14</i>	<i>0</i>	<i>19.000.000,00</i>	<i>0</i>	<i>Em licitação</i>	<i>-</i>

152. Trata-se da Construção de um viaduto ligando as avs. Júlio de Castilhos e Presidente Castelo Branco (lote 01) e a implantação de estação de ônibus (lote 02). A Resolução Gecopa nº 11/2012 promoveu a alteração do nome e do valor do empreendimento, passando o valor global de R\$ 21 milhões para R\$ 31,5 milhões.

BRT: Avenida Bento Gonçalves e Terminal Antônio de Carvalho
Cidade-Sede – PORTO ALEGRE – RIO GRANDE DO SUL
Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 52,7 milhões

<i>Previsão de Início</i>	<i>Previsão de Término</i>	<i>Valor Desembolsado</i>	<i>Valor Financiado</i>	<i>% (A/B)</i>	<i>Estágio atual da obra</i>	<i>Percentual de Execução</i>
<i>Jun/12</i>	<i>Set/13</i>	<i>0</i>	<i>23.000.000,00</i>	<i>0</i>	<i>Obra iniciada</i>	<i>-</i>

153. Trata-se da implantação de corredor BRT na Avenida Bento Gonçalves, com a construção de duas estações (Azenha e Antônio de Carvalho). O projeto possui extensão de 9,4 km e foi dividido em quatro lotes.

154. A Resolução Gecopa nº 11/2012 promoveu a alteração do nome e do valor do empreendimento, passando o valor global de R\$ 24,2 milhões para R\$ 52,7 milhões.

155. Segundo a Caixa, embora a obra tenha sido iniciada (lote 1), o projeto não foi apresentado à Caixa. Existem pendências de engenharia e de licença ambiental para liberação do 1º desembolso.

Corredor Caxangá (Leste/Oeste)
Cidade-Sede – RECIFE – PERNAMBUCO
Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 74 milhões

<i>Previsão de Início Matriz</i>	<i>Previsão de Término Matriz</i>	<i>Valor Desembolsado</i>	<i>Valor Financiado</i>	<i>% (A/B)</i>	<i>Estágio atual da obra</i>	<i>Percentual de Execução</i>
<i>Jul/12</i>	<i>Dez/14</i>	<i>0</i>	<i>71.000.000,00</i>	<i>0</i>	<i>Em execução</i>	<i>2,30%</i>

156. O Corredor Leste-Oeste tem início da Praça do Derby e segue até o Terminal Integrado de Camaragibe. O percurso de 12,5 quilômetros terá 22 estações, que substituirão as paradas existentes na Avenida Caxangá. Além disso, serão construídos 2 (dois) terminais integrados, 3 (três) elevados, um túnel e um viaduto.

157. Apesar de o compromisso firmado na Matriz de Responsabilidades prever investimentos no valor de R\$ 74 milhões, o empreendimento, conforme informado pelo Governo do Estado, está orçado em R\$ 227,79 milhões, dos quais R\$ 164 milhões estão previsto para as obras civis.

158. O Corredor vai operar com sistema de Transporte Rápido de Ônibus (TRO), com embarque e desembarque de passageiros realizados em plataformas elevadas, com pagamento antecipado de tarifas. De acordo com as informações do Governo do Estado, os veículos serão equipados com ar-condicionado, câmeras de segurança, contagem eletrônica de passageiros e GPS.

159. As obras civis foram contratadas por meio do Processo Licitatório n.º 006/2011 (Concorrência n.º 04/2011), que resultou no Contrato 027/2011, firmado com o Consórcio Mendes Júnior – Servix, no valor de R\$ 145.380.016,61 (cento e quarenta e cinco milhões, trezentos e oitenta mil, dezesseis reais e sessenta e um centavos).

160. Em 1º de dezembro de 2011, por meio da Ordem de Serviços n.º 004/2011 – SEEMOB/SECID, a Secretaria das Cidades do Governo do Estado de Pernambuco (Secid-PE) determinou o início das obras.

161. Segundo a Caixa, ainda não houve solicitação de desembolso pelo governo do Estado de Pernambuco.

BRT: Norte / Sul – trecho Igarassu / Tacaruna / Centro do Recife
Cidade-Sede – RECIFE – PERNAMBUCO

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 180,9 milhões

Previsão de Início Matriz	Previsão de Término Matriz	Valor Desembolsado	Valor Financiado	% (A/B)	Estágio atual da obra	Percentual de Execução
Jul/12	Set/13	0	162.000.000,00	0	Em execução	10,88%

162. O Corredor Norte-Sul vai do Terminal Integrado de Igarassu até a Estação Central do Metrô, no centro do Recife. O percurso de 33,2 quilômetros terá 31 estações interligadas a quatro terminais integrados: Igarassu, Abreu e Lima, Pelópidas Silveira e PE-15. Além disso, serão construídos um viaduto e dois elevados.

163. Apesar de o compromisso firmado na Matriz de Responsabilidades prever investimentos no valor de R\$ 169 milhões, o empreendimento, conforme informado pelo Governo do Estado, está orçado em R\$ 216,32 milhões, dos quais R\$ 155 milhões correspondem às obras civis.

164. O Corredor vai operar com sistema de Transporte Rápido de Ônibus (TRO), com embarque e desembarque de passageiros realizados em plataformas elevadas, com pagamento antecipado de tarifas. De acordo com as informações do Governo do Estado, os veículos serão equipados com ar-condicionado, câmeras de segurança, contagem eletrônica de passageiros e GPS.

165. As obras civis foram contratadas por meio do Processo Licitatório n.º 007/2011 (Concorrência n.º 5/2011), que ensejou o Contrato 26/2011, firmado com o Consórcio EMSA-ATERPA, no valor de R\$

151.113.293,56 (cento e cinquenta e um milhões, cento e treze mil, duzentos e noventa e três reais e cinquenta e seis centavos).

166. Em 1º de dezembro de 2011, por meio da Ordem de Serviços n.º 005/2011–SEEMOB/SECID, a Secretaria das Cidades do Governo do Estado de Pernambuco determinou o início das obras.

167. O contrato de financiamento junto à Caixa Econômica Federal foi firmado em 26/12/2011, mas ainda não houve liberação de recursos.

168. A conclusão da obra está prevista para julho de 2013. Como na Matriz de Responsabilidades elaborada pelo Ministério do Esporte a previsão de início era abril de 2011, com término em outubro de 2012, há um atraso no cronograma, que impede a inauguração da via antes da Copa das Confederações, mas não prejudica a realização da Copa 2014.

BRT: Leste / Oeste – Ramal Cidade da Copa
Cidade-Sede – RECIFE – PERNAMBUCO

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 137 milhões

Previsão de Início Matriz	Previsão de Término Matriz	Valor Desembolsado	Valor Financiado	% (A/B)	Estágio atual da obra	Percentual de Execução
Jul/12	Set/13	0	99.000.000,00	0	Em execução	-

169. O Ramal Cidade da Copa, com 6,3 km de extensão, vai da Avenida Belmiro Correia, próximo à Estação de Metrô Camaragibe, até a Cidade da Copa e a BR 408, que está sendo duplicada. O Ramal terá uma pista exclusiva de ônibus e duas de carros, em cada sentido, passando pelo Terminal Integrado Cosme e Damião.

170. O empreendimento, conforme informado pelo Governo do Estado, está orçado em R\$ 180 milhões, dos quais R\$ 138 milhões correspondem às obras civis.

171. O Corredor vai operar com sistema de Transporte Rápido de Ônibus (TRO), com embarque e desembarque de passageiros realizados em plataformas elevadas, com pagamento antecipado de tarifas. De acordo com as informações do Governo do Estado, os veículos serão equipados com ar-condicionado, câmeras de segurança, contagem eletrônica de passageiros e GPS.

172. As obras civis foram contratadas por meio do Processo Licitatório n.º 009/2011 (Concorrência n.º 07/2011), que resultou no Contrato 18/2011, firmado com o Consórcio Mendes Júnior – Servix, no valor de R\$ 131.014.036,10 (cento e trinta e um milhões, quatorze mil, trinta e seis reais e dez centavos).

173. Em 3 de outubro de 2011, por meio da Ordem de Serviços n.º 001/2011 – SEEMOB, a Secretaria das Cidades do Governo do Estado de Pernambuco determinou o início parcial das obras, especificamente quanto aos itens 2 (Instalação de Canteiro de Obras) e 17 (Projeto Executivo).

174. Em 25 de novembro de 2011, por meio da Ordem de Serviços n.º 003/2011 – SEEMOB, a Secretaria das Cidades do Governo do Estado de Pernambuco determinou o início das demais atividades previstas no contrato.

175. O contrato de financiamento junto à Caixa Econômica Federal foi firmado em 26/12/2011, mas ainda não houve liberação de recursos.

176. A conclusão da obra estava prevista para abril de 2013. Apesar de a obra se iniciar com atraso em relação ao previsto na Matriz de Responsabilidades, que previa que a obra seria iniciada em abril de 2011, o término da execução coincide com o previsto na Matriz, abril de 2013. De acordo com informações prestadas pela Secopa-PE em julho de 2012, o percentual de execução atual é de 14,18%.

Corredor da Via Mangue

Cidade-Sede – RECIFE – PERNAMBUCO

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 433,2 milhões

<i>Previsão de Início Matriz</i>	<i>Previsão de Término Matriz</i>	<i>Valor Desembolsado</i>	<i>Valor Financiado</i>	<i>% (A/B)</i>	<i>Estágio atual da obra</i>	<i>Percentual de Execução</i>
<i>Abr/11</i>	<i>Jun/13</i>	61.525.754,50	331.000.000,00	18,6%	Em execução	14,95%

177. A via será composta por faixas de rolamento para veículos, calçadas para pedestres e ciclovia. No sentido Centro/Boa Viagem, a via terá 4,75km e, no sentido Boa Viagem/Centro, 4,37km. A obra engloba ainda a construção de dois elevados sobre a Rua Antônio Falcão, em Boa Viagem, de oito pontes e duas alças de ligação, além do alargamento da Ponte Paulo Guerra e do Viaduto Capitão Temudo. Foi contratada a empresa Construtora Queiroz Galvão Ltda., que apresentou proposta no valor de R\$ 319.842.589,38.

178. A obra foi iniciada em abril de 2011 e, no momento, segundo informações obtidas junto à Secopa-Recife, está sendo executada em cinco frentes de trabalho. A Caixa informou que o percentual de execução financeira é de 14,95% e a prefeitura da cidade do Recife informou que a execução física está em 27%.

Metrô: Terminal Cosme e Damião

Cidade-Sede – RECIFE – PERNAMBUCO

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 15,8 milhões

<i>Previsão de Início Matriz</i>	<i>Previsão de Término Matriz</i>	<i>Valor Desembolsado</i>	<i>Valor Financiado</i>	<i>% (A/B)</i>	<i>Estágio atual da obra</i>	<i>Percentual de Execução</i>
<i>Jul/12</i>	<i>Jun/13</i>	0	15.000.000,00	0	Em execução	3,77%

179. O Terminal Integrado Cosme e Damião será instalado ao lado da Estação do Metrô, já em fase de construção. Serão feitas duas plataformas de embarque e desembarque, uma para o TRO e outra para ônibus convencional, além de dois quiosques, quatro lojas, uma lanchonete e um bicicletário. Todo terminal será construído com pisos táteis, facilitando a acessibilidade.

180. Apesar de o compromisso firmado na Matriz de Responsabilidades prever investimentos no valor de R\$ 15,8 milhões, o empreendimento, conforme informado pelo Governo do Estado, está orçado em R\$ 21,45 milhões, dos quais R\$ 19 milhões correspondem às obras civis.

181. As obras civis foram contratadas por meio do Processo Licitatório n.º 008/2011 (Concorrência n.º 04/2011), que resultou no Contrato 023/2011, firmado com o a JAG Empreendimentos Ltda., no valor de R\$ 18.131.208,60 (dezoito milhões, cento e trinta e um mil, duzentos e oito reais e sessenta centavos).

182. Em 1º de novembro de 2011, por meio da Ordem de Serviços n.º 002/2011 – SEEMOB, a Secretaria das Cidades do Governo do Estado de Pernambuco determinou o início das obras.

183. O contrato de financiamento junto à Caixa Econômica Federal foi firmado em 26/12/2011, mas ainda não houve liberação de recursos.

184. A conclusão da obra está prevista para maio de 2013. Como na Matriz de Responsabilidades elaborada pelo Ministério do Esporte a previsão de início era janeiro de 2011, com término em julho de 2012, há um atraso no cronograma, mas insuficiente para prejudicar a realização do evento, pois o término da execução está previsto para antes da Copa das Confederações. De acordo com informações prestadas pela Secopa-PE, em julho de 2012, o percentual de execução era de 3,77%.

Construção do Monotrilho Linha 17 - Ouro

Cidade-Sede – SÃO PAULO

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 1.881,5 milhões

<i>Previsão de Início</i>	<i>Previsão de Término</i>	<i>Valor do Desembolso</i>	<i>Valor Financiado</i>	<i>% (A/B)</i>	<i>Estágio atual da obra</i>	<i>Percentual de Execução</i>
Mai/12	Mai/14	0	1.082.000.000,00	0	Em execução	-

185. Em seu relatório de acompanhamento, a Secex/SP reporta que o projeto do monotrilho para a Copa abrange a ligação do Aeroporto de Congonhas a uma área hoteleira localizada na zona sul da cidade (bairro do Itaim - região da Av. Luis Carlos Berrini) e à rede metroferroviária por meio da integração com a linha 9 – Esmeralda da CPTM na estação Morumbi.

186. Em 30/07/2011, foi assinado contrato para as obras das vias elevadas e fabricação do material rodante com o Consórcio Integração (formado pelas construtoras Andrade Gutierrez, CR Almeida, Scomi Engineering e MPE-Montagens e Projetos Especiais) no valor de R\$ 1.392.401.780,00, com vigência até janeiro de 2015.

187. O prazo de conclusão das obras do trecho I foi estimado para maio de 2014. As obras do trecho I referem-se à ligação entre o Aeroporto de Congonhas e a estação Morumbi da Linha 9 – Esmeralda da CPTM. Este trecho terá oito estações: Jardim Aeroporto, Congonhas, Brooklin Paulista, Vereador José Diniz, Água Espraiada, Vila Cordeiro, Chucuri Zaidan e Morumbi. Nesse percurso, a previsão é de uma demanda inicial de cerca de 43 mil usuários, por dia, segundo estimativa do Metrô.

188. O trecho I foi contratado pelo valor de R\$ 715.198.455,57. Essa parte do projeto foi iniciada em 02/09/2011 por meio da Ordem de Serviço 03. Segundo informações levantadas junto à Caixa, apesar do início da obra, ainda não houve solicitação de desembolso em razão das seguintes pendências: licitação das vias em análise pela Caixa; licitação das estações e pátio com previsão de publicação em setembro de 2012; análise técnica de engenharia em andamento; licenciamento ambiental referente à apenas um trecho.

189. Os demais trechos da obra tem previsão de entrega para 2015. São eles: o trecho 2 - que vai da estação São Paulo-Morumbi (Linha 4-Amarela do Metrô) à estação Morumbi (Linha 9 da CPTM) - e trecho 3, da estação Jabaquara (Linha 1-Azul do Metrô) à estação Congonhas. O trecho 2 terá cinco estações: Panamby, Paraisópolis, Américo Maurano, estádio Morumbi e São Paulo/Morumbi, onde haverá ligação com a linha 4 - Amarela do Metrô. O valor desse trecho no contrato é de R\$ 417.949.011,60

190. A terceira e última parte do ramal terá 3,5 km de extensão, ligando a estação Jardim Aeroporto à linha 1 - Azul do Metrô, na estação Jabaquara. As últimas estações serão Jabaquara, Hospital Saboia, Cidade Leonor, Vila Babilônia e Vila Paulista. O contrato prevê o dispêndio de R\$ 259.254.312,83. Este trecho está correlacionado ao projeto da Prefeitura de construir um parque linear na região e um túnel ligando a Avenida Jornalista Roberto Marinho ao início da Rodovia dos Imigrantes.

191. Em 2015, ano de previsão para a conclusão das obras, o monotrilho terá 18 estações e conexões com as linhas 1-Azul, na estação Jabaquara, e 4-Amarela, na estação São Paulo-Morumbi. Além disso, também haverá conexão com o prolongamento da linha do Metrô 5-Lilás na estação Água Espraiada. Depois de completada, a previsão de demanda da linha é de mais de 250 mil usuários por dia, conforme projeções da companhia Metrô.

192. A Secex/SP visitou as obras executadas ao longo da Av. Jornalista Roberto Marinho que, no momento, consistem na construção de pórticos acima do córrego ali existente. Essas estruturas serão as bases dos pilares de sustentação dos trilhos por onde passarão os veículos leves sobre pneus. Cada trem consiste em três carros cuja capacidade é de 140 pessoas cada um.

193. Conclui a unidade técnica que a previsão de entrega do primeiro trecho do monotrilho é maio de 2014, termo final cuja margem de segurança é pequena, não comportando qualquer imprevisto. Tal situação pode ser considerada de risco, em razão de ações judiciais interpostas pelo Ministério Público Federal e Ministério Público Estadual no tocante à licitação do Monotrilho, com solicitação de sua suspensão até que haja a complementação do Projeto Básico com todos os itens previstos legalmente.

BRT Transcarioca (Aeroporto / Pena / Barra)

Cidade-Sede – RIO DE JANEIRO - RJ

Investimento global previsto na matriz de responsabilidade: R\$ 1.883,6 milhões

Previsão de Início	Previsão de Término	Valor Desembolsado	Valor Financiado	% (A/B)	Estágio atual da obra	Percentual de Execução
		306.472.266,19	1.179.000.000,00	26%	Em execução	Etapa 1: 42% Etapa 2: 5%

194. No Rio de Janeiro, a obra de mobilidade urbana incluída na Matriz de Responsabilidades da Copa consiste na implantação de um sistema de ônibus de trânsito rápido chamado Bus Rapid Transit (BRT) ao longo de vias com elevado volume de viagens com esse meio de transporte, ligando o Aeroporto Internacional Tom Jobim à Barra da Tijuca, passando pela Penha.

195. Em sua concepção geral, o Corredor Transcarioca será um sistema tronco-alimentador, com estação central e ônibus com porta à esquerda, segregado do tráfego geral, com interrupções nos cruzamentos. Batizado de Transcarioca, o BRT acompanhará um trecho de 39 km e diminuirá em até 60% o tempo gasto no trajeto. A via beneficiará 400 mil pessoas por dia.

196. As obras começaram em março de 2011 e, conforme apurado pela Secex/RJ junto à Secretaria Municipal de Obras (SMO) do Município do Rio de Janeiro, a etapa 1 (trecho Penha / Barra da Tijuca) teve início em 17/3/2011 e possui previsão de término em 22/12/2013. Já a etapa 2 (trecho Aeroporto / Penha) teve início em 20/3/2012, com data de término prevista para 28/2/2014.

Obras nos Portos

197. Em atendimento ao subitem 9.6.2 do Acórdão nº 3.134/2011 – Plenário, a Secob-4 realizou acompanhamento quanto ao andamento das obras portuárias previstas na Matriz de Responsabilidades da Copa do Mundo de 2014. O trabalho foi desenvolvido junto à Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP).

198. Por sua vez, as Secretarias de Controle Externo nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Bahia, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Ceará procederam a acompanhamentos junto às Companhias Docas, responsáveis pela contratação da execução das obras.

199. O resultado desse levantamento, com base nos respectivos processos de fiscalização, está consolidado no quadro abaixo:

Situação das Obras dos Portos – Posição em 20/7/2012

<i>Ação</i>	<i>Invest. Previsto</i>	<i>Início das Obras</i>	<i>Conclusão Prevista</i>	<i>Estágio atual da obra</i>
<i>Construção do Terminal Marítimo de Passageiros no Porto de Fortaleza - CE</i>	149	2/3/2012	29/11/2013	<i>Obra em andamento Execução física: 11,66%</i>
<i>Adaptação de Armazém Frigorífico e de Galpão para Terminal Marítimo de Passageiro no Porto de Natal – RN</i>	53,7	4/5/2012	30/8/2013	<i>Obra em andamento Execução física: 6,70%</i>
<i>Adaptação de Armazém para Terminal Marítimo de Passageiros no Porto de Salvador – BA</i>	36	23/4/2012	30/4/2013	<i>Obra em andamento Execução física: 3,81%</i>
<i>Implantação de 3 Píeres de Atracação no Porto do Rio de Janeiro – RJ</i>	314	-	30/11/2013	<i>Em processo licitatório Suspendido judicialmente</i>
<i>Alinhamento de Cais no Porto de Santos – SP</i>	235	-	10/10/2013	<i>Aguardando assinatura do contrato</i>
<i>Construção de Terminal marítimo de Passageiros do Porto de Recife - PE</i>	21,8	7/11/2011	17/6/2013	<i>Obra em andamento Execução: 14%</i>
<i>Adaptação do Terminal de Passageiros e Aumento do Cais - AM</i>	89,4	-	Mar/2014	<i>Projeto básico e executivo em elaboração</i>
<i>Total</i>	898,9			

200. Ao analisar as informações recebidas, a Secob-4 destacou em seu Relatório de Fiscalização (TC 018.751/2012-1) que, entre as cidades que receberão investimentos com o intuito de ampliar ou revitalizar seus portos para Copa, Rio de Janeiro, Santos e Manaus apresentam maior risco de não cumprimento de prazo compatível ao atendimento do referido evento. Por isso, teceu maiores detalhes sobre a situação dos procedimentos licitatórios desses empreendimentos, como segue.

Porto do Rio de Janeiro

201. A SEP esclareceu que o processo licitatório referente às obras de reforma do Terminal Marítimo do Porto do Rio de Janeiro (Pier em Y) encontrava-se paralisado, desde fevereiro de 2012, devido a Mandado de Segurança impetrado pela Construtora Norberto Odebrecht do Brasil S.A, integrante do Consórcio Rio Y Mar, contra a anulação da sessão de recebimento e abertura dos envelopes contendo as propostas de preços apresentadas pelos participantes.

202. Em 17/7/2012, a Justiça do Estado do Rio de Janeiro reconheceu sua incompetência para julgar ação movida contra sociedade de economia mista integrante da Administração Pública Federal, como a CDRJ, comandando a baixa do processo e a sua redistribuição para uma das varas cíveis federais. (Processo número 0052754-91.2012.8.19.0001, que tramitou na 27ª Vara Cível da Comarca da Capital do TJ/RJ). Portanto, conforme esclarecido pela SEP, os autos estão em tramitação para a Justiça Federal, oportunidade em que se admite a intervenção da União. Assim, a CDRJ, está monitorando o trâmite do processo para a Justiça Federal, quando poderá retomar as ações para solucionar o impasse.

203. Além disso, conforme apurado pela Secex-RJ (TC 018.257/2012-7), o órgão ambiental condicionou o início das obras à apresentação da Autorização do Serviço de Patrimônio da União (SPU) e do compromisso de a CDRJ realizar a execução da abertura do novo canal de acesso ao Cais da Gamboa.

204. Quanto à autorização da Secretaria do Patrimônio da União - SPU para a realização das obras, a SEP informou que o processo encontra-se em tramitação naquele órgão e, por isso, não há pendências sob sua responsabilidade.

205. Neste ponto, convém notar que, conforme exposto nas condições de validade específicas constante na Licença de Instalação (LI IN017760), apenas a obra de construção do tramo esquerdo do Pier de Passageiros está condicionada à implantação do novo canal de acesso ao Cais da Gamboa.

206. Contudo, a SEP informou que o compromisso de realizar a execução da abertura do novo canal de acesso ao Cais da Gamboa está ratificado por meio da posição atual do projeto na Sala de Situação e no G-PAC, da Secretaria do PAC do Ministério do Planejamento, que é o de lançamento do edital da obra até início de novembro/2012 e conclusão do processo até abril/2013, iniciando a obra a partir de maio/2013. Ressalta-se que essa obra não integra a Matriz de Responsabilidades da Copa do Mundo Fifa 2014.

207. Ademais, tendo em vista que a SEP prevê que as obras dos píeres 1 e 3 devem ter duração de 24 meses e a do píer 2 (tramo esquerdo) deve ser concluída em mais 14 meses, e considerando que até o momento da fiscalização faltavam cerca de 22 meses para o início dos eventos relacionados à Copa (12 de junho de 2014) e que o procedimento licitatório permanecia suspenso desde fevereiro/2012 aguardando decisão da justiça federal, a Secob-4 anotou em seu relatório que há grandes riscos de que se quer parte da obra seja entregue dentro do prazo requerido para uso nos eventos da Copa 2014.

208. Cabe acrescentar que a pendência judicial foi superada a partir de 14/8/2012, com a extinção do processo pela Justiça Federal, sem julgamento do mérito, pela perda do objeto da ação. Contudo, ao apreciar representação formulada por uma empresa licitante, o ministro relator determinou à Companhia Docas do Rio de Janeiro, em sede de medida cautelar, que se abstenha de adotar quaisquer atos decorrentes da Concorrência Pública 6/2010, até que o Tribunal delibere quanto ao mérito, determinando ainda a realização de oitiva da empresa quanto aos fatos denunciados.

Porto de Manaus

209. O Dnit informou, por meio da Nota Técnica 79/2012-COBRHIDIDE/CGEHPAQ/DAQ (peça 9, do TC 018.751/2012-1), que o procedimento licitatório relativo à contratação do Projeto Básico e do Projeto Executivo foi homologado e adjudicado, com previsão de início dos trabalhos para agosto/2012 e término em fevereiro/2013. A obra já possui a Licença Prévia, concedida pelo Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas (IPAAM) em 25/10/2011. Segundo sua previsão, o instrumento convocatório da licitação da obra deve ser publicado em dezembro/2012, com assinatura do contrato prevista para março/2013. Assim, o Dnit pretende iniciar a execução da obra em março/2013 para concluir em janeiro/2014.

210. Quanto às possíveis pendências ou entraves que podem colocar em risco a conclusão das intervenções até a Copa, o Dnit ressalta a situação jurídica enfrentada acerca do arrendamento do

referido Porto. Sobre esse assunto, encaminhou cópia da decisão prolatada em 4/7/2012 (peça 9, p. 9-22) pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ), no âmbito do processo 2012/0105192-4, na qual restou afastada a liminar e a Sentença 1.581-DF. Essa sentença determinava à Antaq e à União que elas se abstivessem de praticar qualquer ato contrário às regras do contrato de arrendamento do Porto de Manaus e à resolução Antaq 55/2002 e que providenciassem a readequação do contrato ou, não sendo efetivada por elas tal adequação, respeitassem os seus termos nos exatos moldes em que foram avençados.

211. Nesse ponto, convém contextualizar os eventos. Por meio do Convênio MT 7/1997, a União delegou ao Estado do Amazonas a exploração do Porto de Manaus. Assim, esse Estado, por intermédio da Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas (SNPH), firmou, em 8/6/2001, com a Empresa de Revitalização do Porto de Manaus S.A. um contrato de arrendamento. Porém, esse Convênio foi denunciado em 31/12/2010 e a União voltou a exercer, no âmbito do Dnit, a competência que havia sido delegada anteriormente, instaurando processos administrativos com o intuito de rescindir os referidos contratos de arrendamento.

212. Assim, o Dnit passou a ser autoridade portuária dos Portos do Amazonas em 7/4/2011. Em razão disso e em face da decisão retrocitada, ajuizou pedidos de suspensão da tutela antecipada, sob a alegação de risco de paralisação do projeto de revitalização do Porto de Manaus. Segundo o Dnit, a decisão judicial combatida impede que a União, a Antaq e o Dnit adotem as providências administrativas necessárias à compatibilização dos projetos ao contrato de arrendamento firmado com a empresa de Revitalização do Porto de Manaus S.A., impossibilitando o Poder Público de implementar as ações imprescindíveis à preparação do país para a Copa do Mundo 2014. Segue trecho do teor da sua petição inicial (peça 9, p. 17-18):

No caso, existe a previsão de investimentos na ordem de R\$ 89 milhões no Porto de Manaus para a revitalização das obras para a Copa do Mundo Fifa 2014. E estes investimentos estão obstados pela presença das arrendatárias no Porto de Manaus, em face da recomendação do Ministério Público Federal (Recomendação n. 10/2011/30FCIV/PR/AM), no sentido de que não sejam feitos novos investimentos no Porto, enquanto não resolvida a questão referente à irregularidade dos contratos de arrendamento.

Ou seja, a manutenção dos contratos, ainda que irregulares, está prejudicando o cronograma de obras para a reforma do Porto, o que, certamente, prejudicará as providências que estão sendo implementadas para a melhoria da infraestrutura para a Copa do Mundo.

Neste ponto, algumas medidas já estão sendo tomadas com vistas à retomada dos investimentos federais no Porto de Manaus. Foi realizada licitação para a elaboração de Projeto Básico e Executivo para a adequação/restauração do Porto. Já existe vencedor homologado, que aguarda a expedição da ordem de serviço para iniciar o objeto contratual.

Após a elaboração dos projetos, haverá nova licitação para a contratação das obras. Por óbvio, o cronograma de ações do Projeto de Revitalização do Porto de Manaus, em anexo, foi afetado pela decisão ora atacada.

(...)

E a premência na realização dos investimentos também destaca-se, uma vez que as arrendatárias não fizeram, sequer, as obras de reformas que já estavam previstas em seus contratos de arrendamento. Ou seja, além da necessidade de realização de novas obras para o Mundial de 2014, existem obras que as antecederam e não foram feitas, infelizmente, levando ao sucateamento do Porto de Manaus.

213. Assim, em 4/7/2012, o STJ resolveu deferir o pedido de suspensão impetrado pelo Dnit, de forma que a atual situação jurídica é no sentido de afastar a decisão proferida nos autos do Agravo de

Instrumento n. 78483-30.2010.4.01.0000/DF, passando à União, representada, no caso concreto, pela Antaq e pelo Dnit o legítimo exercício da autoridade portuária.

214. Portanto, conforme decisão precária do STJ, os processos administrativos promovidos pelo Dnit com o intuito de rescindir o contrato de arrendamento com a empresa de Revitalização do Porto de Manaus "não podem ser paralisados porque constituem legítimo exercício da atividade administrativa", desde que "seja assegurada a ampla defesa e sem prejuízo do crivo judicial sobre todos os atos neles praticados".

Porto de Santos

215. Até o final de julho de 2012, o contrato para execução das obras do Porto de Santos (1ª Fase/780 m/Copa) ainda não havia sido assinado. Assim, observou-se um atraso na previsão indicada na Matriz de Responsabilidades, uma vez que, para estar concluída em 10/10/2013, a obra deveria ter sido iniciada até 10/6/2012, o que não ocorreu até o momento. Ademais, informação prestada pelo Coordenador Geral de Revitalização e Desenvolvimento Intersetorial da Secretaria de Portos (peça 8, p. 2, TC 018.751/2012-1), prevê a conclusão da obra em 30/11/2013.

216. Além disso, como faltavam aproximadamente 22 meses para o início dos eventos relacionados à Copa, para que a obra cumpra sua finalidade, qual seja a de ampliar a demanda de passageiros e correspondente atracação simultânea de cinco navios de cruzeiros, deveria ser iniciada, no mais tardar, nos próximos 6 meses. Dessarte, tendo em vista que o contrato não fora firmado, vislumbra-se risco de que essa obra não seja concluída antes do início do evento ao qual pretende atender.

217. Em vista das informações prestadas pela SEP e pelo Dnit, a Secob-4 conclui que, notadamente, as obras previstas para os Portos de Manaus, Rio de Janeiro e Santos apresentam risco de conclusão posterior ao evento da Copa do Mundo de 2014. Por isso, entende aquela unidade técnica que seria razoável que o Tribunal recomende à SEP a revisão da Matriz de Responsabilidades da Copa 2014, tendo em vista que foi possível identificar prováveis atrasos na entrega desses empreendimentos, no prazo que atenda ao evento em questão.

218. Em que pese a importância da atualização da matriz de responsabilidades, neste caso particular, entendemos pertinente que o Tribunal determine à SEP e ao Dnit que apresentem, no prazo de (60) sessenta dias, informações detalhadas quanto às medidas a serem adotadas para superar os gargalos identificados na execução das referidas obras, bem como eventuais soluções alternativas, caso não seja possível concluir as obras até o início do mundial.

Obras das Arenas Esportivas

Situação dos contratos de financiamento junto ao BNDES

219. O relatório de acompanhamento da 9ª Secex apresenta, dentre outras informações, a situação dos contratos de financiamento das arenas esportivas firmados com o BNDES, desembolsos já efetuados em cada obra e arenas para as quais não houve pedido de financiamento:

Situação dos Pedidos de Financiamento já Contratados (Posição em 31/7/2012)

<i>Aglutinador</i>	<i>Programa - nome</i>	<i>Contrato de financiamento</i>	<i>Operação - número</i>	<i>Beneficiário - razão social</i>	<i>Operação de Crédito - objeto</i>	<i>Valor total contratado (R\$)</i>	<i>Valor financiado (R\$)</i>	<i>Valor total da contrapartida (R\$)</i>	<i>Garantias do contrato e operação</i>	<i>Período de vigência - data início</i>	<i>Período de vigência - data término</i>
<i>Arena Pantanal-Cuiabá</i>	<i>Procopa Arenas</i>	<i>10.2.1596.1</i>	<i>2762438</i>	<i>Estado do Mato Grosso</i>	<i>Construção da Arena Multiuso Pantanal e a urbanização do seu entorno</i>	<i>392.952.860,00</i>	<i>392.952.860,00</i>	<i>140.380.140,00</i>	<i>Vinculação em garantia de parcelas ou quotas-parte do Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal - FPE e do IPI-Exportação</i>	<i>24/11/2010</i>	<i>15/12/2025</i>
<i>Arena Amazônia-Manaus</i>	<i>Procopa Arenas</i>	<i>10.2.1734.1</i>	<i>2523183</i>	<i>Estado do Amazonas</i>	<i>Elaboração do Projeto Executivo da Arena da Amazônia e sua construção</i>	<i>400.000.000,00</i>	<i>400.000.000,00</i>	<i>150.705.891,94*</i>	<i>Vinculação em garantia de parcelas ou quotas-parte do Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal - FPE</i>	<i>29/12/2010</i>	<i>15/1/2026</i>
<i>Arena Fonte Nova-Salvador</i>	<i>Procopa Arenas</i>	<i>10.2.1682.1</i>	<i>2603105</i>	<i>Estado da Bahia</i>	<i>Viabilizar a demolição e a reconstrução do Estádio Otávio Mangabeira (Arena Fonte Nova)</i>	<i>323.629.000,00</i>	<i>323.629.000,00 (financiados pelo BNDES)</i>	<i>Toda a contrapartida da operação será dada pela SPE e será no total de R\$ 361.804.000,00 dos itens financiáveis pelo BNDES</i>	<i>Garantia da União, pois o estado atingiu sua capacidade máxima de endividamento</i>	<i>29/12/2010</i>	<i>15/1/2026</i>
<i>Arena Castelo-Fortaleza</i>	<i>Procopa Arenas</i>	<i>10.2.1701.1</i>	<i>2557578</i>	<i>Estado do Ceará</i>	<i>Apoiar os investimentos na reforma e adequação do Complexo da Arena do Castelo</i>	<i>351.545.150,00</i>	<i>351.545.150,00</i>	<i>117.181.717,00</i>	<i>Vinculação em garantia de parcelas ou quotas-parte do Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal - FPE</i>	<i>7/12/2010</i>	<i>15/12/2025</i>

Estádio Maracanã - Rio de Janeiro	Procopa Arenas	10.2.1763.1	2702089	Estado do Rio de Janeiro	Financiar a reforma do Estádio Mário Filho (Maracanã)	400.000.000,00	400.000.000,00	384.887.252,01 **	Garantia da União, pois o estado atingiu sua capacidade máxima de endividamento	29/7/2011	15/8/2026
Arena Capiiberi be/Cidade da Copa - Recife	Procopa Arenas	11.02.0048.1	2773573	Estado de Pernambuco	Financiar a contrapartida pública às obras de construção da Arena multiuso da Copa 2014 no Estado de Pernambuco	400.000.000,00	400.000.000,00	Contrapartida estadual: R\$16,6 milhões Contrapartida da SPE: R\$ 118,04 milhões	Vinculação em garantia de parcelas ou quotas-parte do Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal - FPE	22/2/2011	15/3/2026
		11.2.0269.1	2762418	SPE Arena Pernambuco Negócios e Investimentos S.A.	Viabilizar a implantação da arena multiuso da copa 2014 no Estado de Pernambuco. Não é cumulativo com o empréstimo ao Estado, pois não serão concomitantes.	280.000.000,00	280.000.000,00	R\$ 389.000.000,00 (contrapartida da SPE com recurso próprio e outras fontes de financiamento)	Ativos e receitas da SPE, ativos das acionistas da SPE e contrato de suporte da holding controladora das acionistas da SPE	24/8/2011	15/03/2026 (com hipótese de liquidação antecipada obrigatória)
Estádio Mineirão - Belo Horizonte	Procopa Arenas	11.2.0816.1	3233994	SPE Minas Arena Gestão de Instalações Esportivas S.A.	Apoiar a reforma e adequação do Estádio Governador Magalhães Pinto (Mineirão)	400.000.000,00	400.000.000,00	SPE: 186.000.000,00	Cessão Fiduciária de Direitos Creditórios do Contrato de PPP; Fiança das Controladoras na fase pré-operacional e penhor das ações da SPE	10/11/2011	15/10/2026

<i>Arena das Dunas – Natal</i>	<i>Procopa Arenas</i>	<i>11.2.0843.1</i>	<i>3314348</i>	<i>SPE Arena das Dunas Concessão e Eventos S.A.</i>	<i>Apoiar os investimentos na construção da Arena das Dunas</i>	<i>396.571.000,00</i>	<i>396.571.000,00</i>	<i>Banco Comercial (VINCI Partners): 79.315.000,00; SPE: 52.876.000,00</i>	<i>Cessão Fiduciária de Direitos Creditórios do Contrato de PPP; Contrato de Suporte da OAS Eng. Part. S.A. até o pagamento da 48ª contraprestação e penhor das ações da SPE</i>	<i>16/12/2011</i>	<i>15/10/2026</i>
--------------------------------	-----------------------	--------------------	----------------	---	---	-----------------------	-----------------------	--	--	-------------------	-------------------

*** - consoante Terceiro Termo Aditivo ao Contrato 044/2010-SEINF (peça 3), firmado entre o Estado do Amazonas e a Construtora Andrade Gutierrez SA;**

**** - consoante Terceiro Termo Aditivo ao Contrato 101/2010-SEINF (peça 4), firmado entre o Estado do Rio de Janeiro e o Consórcio Maracanã-Rio 2014.**

Fonte: BNDES

220. O quadro a seguir descreve a situação dos desembolsos já efetuados até 31 de julho de 2012, como segue:

**Desembolsos já efetuados no âmbito do Programa ProCopa Arenas Esportivas
Posição em julho de 2012**

<i>Cidade-Sede/Estádio</i>	<i>Valor Contratado (A)</i>	<i>Desembolsado (B)</i>	<i>% Desembolso (B/A)</i>
Manaus/Arena Amazônia	400.000.000,00	89.418.092,80	22,35
Salvador/Arena Fonte Nova	323.629.000,00	210.358.800,00	64,99
Fortaleza/Arena Castelão	351.545.150,00	175.309.030,00	49,87
Recife/Arena Pernambuco	280.000.000,00	157.000.000,00	56,07
Cuiabá/Arena Pantanal	392.952.860,00	158.296.950,00	40,28
Rio de Janeiro/Maracanã	400.000.000,00	80.000.000,00	20,00
Belo Horizonte/Estádio do Mineirão	400.000.000,00	325.000.000,00	81,25
Natal/Arena Dunas	396.571.000,00	79.314.200,00	20,00

221. Nas demais cidades-sede, apesar de haver previsão na matriz de responsabilidades para financiamento federal, ainda não foram celebrados os contratos. A situação dos pedidos de financiamento em 31/7/2012 é a seguinte:

Situação de Outros Pedidos de Financiamento (Posição em 31/7/2012)

<i>Projeto Estádio</i>	<i>Fase</i>	<i>Valor a ser Contratado (R\$)</i>	<i>Valor da Contrapartida (R\$)</i>
Paraná – Arena da Baixada	Operação enquadrada em 3/4/2012. Atualmente está em análise pelo AS/DEURB. Em seguida, passará pelas fases de aprovação e contratação.	131.168.000,00	53.432.000,00
DF	Não haverá pedido de financiamento		
São Paulo	Operação Indireta enquadrada em 22/5/2012 e aprovada em 10/7/2012. Ainda não contratada.	400.000.000,00	420.000.000,00
Rio Grande do Sul	Operação enquadrada em 10/4/2012. Atualmente está em análise pelo AS/DEURB. Em seguida, passará pelas fases de aprovação e contratação.	277.000.000,00	99.400.000,00

Pendências e outras condicionantes para a liberação de recursos

222. O relatório de Acompanhamento da 9ª Secex relaciona ainda as pendências e outras condicionantes para liberação de recursos aos tomadores de financiamentos para os estádios,

informadas em 23/7/2012, por meio da comunicação Nota AS DEURB 090/2012 (peça 2 do TC 018.688/2012-8), conforme discriminado nas tabelas seguintes.

222.1. Arena Amazônia (AM) – Pendências e outras condicionantes para liberação de recursos – Subcrédito B – Segunda Liberação – Posição de julho/2012:

	CONDIÇÃO	SITUAÇÃO
1.	Descrição dos projetos básicos e contratação das obras de intervenção do entorno da Arena da Amazônia.	Pendente
2.	Projeto executivo apreciado pelo TCU, consoante Acórdão 893/2012 – Plenário que, contudo, encontra-se com sua eficácia suspensa em função de pedidos de reexame interpostos pelo Governo do Estado do Amazonas e pela empresa Andrade Gutierrez SA. Houve também a assinatura de termo aditivo entre Governo do Estado do Amazonas e pela empresa Andrade Gutierrez SA atendendo o exarado no Acórdão 893/2012-P.	Pendente
3.	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
4.	Contrato(s) firmado(s) com empresa(s) independente(s) para auditar a execução físico-financeira dos investimentos.	Pendente
5.	Apresentação, pelo BENEFICIÁRIO, de Certidão Negativa de Débito – CND ou de Certidão Positiva de Débito com Efeitos de Negativa – CPD-EN.	CPD-EN válida até 19/12/2012
6.	Comprovação da regularidade previdenciária relacionada ao regime próprio de previdência social, mediante a apresentação do Certificado de Regularidade Previdenciária – CRP.	CRP válido até 28/7/2012
7.	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.	A ser encaminhada com o pedido da liberação
8.	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.	A ser encaminhada com o pedido da liberação
9.	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 pelo BNDES.	A ser encaminhada com o pedido da liberação
1	Inexistência de qualquer fato que, a critério do BNDES, venha	Verificação no

	<i>alterar substancialmente a situação econômico-financeira do BENEFICIÁRIO ou que possa comprometer a execução do empreendimento ora financiado, de forma a alterá-lo ou impossibilitar sua realização, nos termos previstos no projeto aprovado pelo BNDES.</i>	<i>momento da liberação</i>
1	<i>Verificação dos relatórios emitidos pelo TCE – AM.</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>
1	<i>Manter atualizado o Portal Copatransparente.</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>

222.2.Arena Pernambuco (contrato com o Governo de Pernambuco) – Pendências e outras condicionantes para liberação de recursos – Subcrédito A – Primeira Liberação – Posição de julho/2012:

	<i>CONDIÇÃO</i>	<i>SITUAÇÃO</i>
1.	<i>Apresentação do projeto executivo para análise pelo TCE/PE, conforme Acórdão 3270/2011 – TCU.</i>	<i>Projeto já encaminhado ao TCE/PE que não encontrou indícios de aplicação irregular de recursos e que manterá o acompanhamento da obra (peça 7).</i>
2.	<i>Apresentação, pelo BENEFICIÁRIO, de Certidão Negativa de Débito – CND ou de Certidão Positiva de Débito com Efeitos de Negativa – CPD-EN.</i>	<i>CPD-EN válida até 24/11/2012</i>
3.	<i>Comprovação da regularidade previdenciária relacionada ao regime próprio de previdência social, mediante a apresentação do Certificado de Regularidade Previdenciária – CRP.</i>	<i>CRP válido até 4/8/2012</i>
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>A ser encaminhada com o pedido da liberação</i>
5.	<i>Inexistência de qualquer fato que, a critério do BNDES, venha alterar substancialmente a situação econômico-financeira do BENEFICIÁRIO ou que possa comprometer a execução do empreendimento ora financiado, de forma a alterá-lo ou impossibilitar sua realização, nos termos previstos no projeto aprovado pelo BNDES.</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>
6.	<i>Verificação dos relatórios emitidos pelo TCE – PE.</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>

7.	Manter atualizado o Portal Copatransparente.	Verificação no momento da liberação
----	--	-------------------------------------

222.3. Arena Pernambuco (contrato com a SPE) – Pendências e outras condicionantes para liberação de recursos – Terceira Liberação (Limitada a 65% do crédito) – Posição de julho/2012:

	CONDIÇÃO	SITUAÇÃO
1.	Comprovação do aporte de recursos da correspondente contrapartida na conta corrente a que se refere o inciso XXIII da Cláusula Décima Primeira, nos valores previstos no Quadro de Usos e Fontes aprovado pelo BNDES.	Pendente
2.	Apresentação do projeto executivo para análise pelo TCE/PE, conforme Acórdão 3270/2011 – TCU.	Projeto já encaminhado ao TCE/PE que não encontrou indícios de aplicação irregular de recursos e que manterá o acompanhamento da obra (peça 7).
3.	Apresentação, pelo BENEFICIÁRIO, de Certidão Negativa de Débito – CND ou de Certidão Positiva de Débito com Efeitos de Negativa – CPD-EM	CND válida até 20/10/2012
4.	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.	A ser encaminhada com o pedido da liberação
5.	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 pelo BNDES.	A ser encaminhada com o pedido da liberação
6.	Inexistência de qualquer fato que, a critério do BNDES, venha alterar substancialmente a situação econômico-financeira do BENEFICIÁRIO ou que possa comprometer a execução do empreendimento ora financiado, de forma a alterá-lo ou impossibilitar sua realização, nos termos previstos no projeto aprovado pelo BNDES.	Verificação no momento da liberação
7.	Verificação dos relatórios emitidos pelo TCE – PE.	Verificação no momento da liberação
8.	Manter atualizado o Portal Copatransparente.	Verificação no momento da liberação

222.4. Arena Fonte Nova (BA) – Pendências e outras condicionantes para liberação de recursos – Quarta Liberação – Posição de julho/2012:

	CONDIÇÃO	SITUAÇÃO
1.	<i>Apresentação do projeto executivo para análise pelo TCE/BA, conforme Acórdão 3270/2011 – TCU.</i>	<i>O Governo do Estado da Bahia enviou, ao BNDES, a complementação do projeto executivo, demandada pelo TCE/BA, em 31/07. O BNDES a reencaminhará ao TCE/BA.</i>
2.	<i>Apresentação, pelo BENEFICIÁRIO, de Certidão Negativa de Débito – CND ou de Certidão Positiva de Débito com Efeitos de Negativa – CPD-EM</i>	<i>CPD-EN válida até 18/12/2012</i>
3.	<i>Comprovação da regularidade previdenciária relacionada ao regime próprio de previdência social, mediante a apresentação do Certificado de Regularidade Previdenciária – CRP.</i>	<i>CRP válido até 4/9/2012</i>
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>A ser encaminhada com o pedido da liberação</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 pelo BNDES.</i>	<i>A ser encaminhada com o pedido da liberação</i>
6.	<i>Inexistência de qualquer fato que, a critério do BNDES, venha alterar substancialmente a situação econômico-financeira do BENEFICIÁRIO ou que possa comprometer a execução do empreendimento ora financiado, de forma a alterá-lo ou impossibilitar sua realização, nos termos previstos no projeto aprovado pelo BNDES.</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>
7.	<i>Verificação dos relatórios emitidos pelo TCE – BA.</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>
8.	<i>Manter atualizado o Portal Copatransparente.</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>

222.5. Estádio do Maracanã (RJ) – Pendências e outras condicionantes para liberação de recursos – Segunda Liberação – Posição de julho/2012:

	CONDIÇÃO	SITUAÇÃO
1.	Aprovação do projeto executivo pelo corpo de bombeiros do local.	Pendente
2.	Descrição dos projetos básicos e contratação das obras de intervenção do entorno, compreendendo: 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); ii. adequação das estações de trem e metrô do entorno do Estádio; e iii. intervenções urbanísticas (orla do Maracanã, passarela sobre a ferrovia, e parque Glaziou).	Pendente
3.	Contratação do estudo mencionado no inciso XIX da Cláusula Oitava (modelo de exploração do estádio após a Copa).	Pendente
4.	Projeto executivo apreciado pelo TCU, consoante Acórdão 2333/2011 – Plenário. Houve também a assinatura de termo aditivo entre Governo do Estado do Rio de Janeiro e o consórcio contratado (peça 4) atendendo o exarado no citado Acórdão.	Cumprida
5.	Apresentação, pelo BENEFICIÁRIO, de Certidão Negativa de Débito – CND ou de Certidão Positiva de Débito com Efeitos de Negativa – CPD-EN, expedidas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, por meio da INTERNET a serem extraídas pelo BENEFICIÁRIO no endereço www.receita.fazenda.gov.br e verificadas pelo BNDES no mesmo.	CPD-EN válida até 11/9/2012
6.	Comprovação da regularidade previdenciária relacionada ao regime próprio de previdência social, mediante a apresentação do Certificado de Regularidade Previdenciária – CRP, expedido pelo Ministério da Previdência e Assistência Social, por meio da INTERNET, a ser verificada pelo BNDES, no endereço www.mpas.gov.br (art. 7º, da Lei 9.717, de 27.11.98 e Decreto 3.788, de 11.04.2001).	CRP válido até 15/9/2012
7.	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.	A ser encaminhada com o pedido da liberação
8.	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 pelo BNDES.	A ser encaminhada com o pedido da liberação
9.	Inexistência de qualquer fato que, a critério do BNDES, venha alterar substancialmente a situação econômico-financeira do BENEFICIÁRIO ou que possa comprometer a execução do empreendimento ora financiado, de forma a alterá-lo ou impossibilitar sua realização, nos termos previstos no projeto aprovado pelo BNDES.	Verificação no momento da liberação
10.	Verificação dos relatórios emitidos pelo TCE – RJ.	Verificação no

		<i>momento da liberação</i>
11.	<i>Manter atualizado o Portal Copatransparente.</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>

222.6. Arena Pantanal (MT) – Estádio – Pendências e outras condicionantes para liberação de recursos – Subcrédito B – Quarta Liberação – Posição de julho/2012:

	<i>CONDIÇÃO</i>	<i>SITUAÇÃO</i>
1.	<i>Apresentação de novo cronograma físico-financeiro de construção da Arena.</i>	<i>Pendente</i>
2.	<i>Projeto executivo apreciado pelo TCU, consoante Acórdão 3269/2011 – Plenário.</i>	<i>Cumprida</i>
3.	<i>Apresentação, pelo BENEFICIÁRIO, de Certidão Negativa de Débito – CND ou de Certidão Positiva de Débito com Efeitos de Negativa – CPD-EN.</i>	<i>CPD-EN válida até 12/12/2012</i>
4.	<i>Comprovação da regularidade previdenciária relacionada ao regime próprio de previdência social, mediante a apresentação do Certificado de Regularidade Previdenciária – CRP.</i>	<i>CRP válido até 14/1/2013</i>
5.	<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>A ser encaminhada com o pedido da liberação</i>
6.	<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>A ser encaminhada com o pedido da liberação</i>
7.	<i>Inexistência de qualquer fato que, a critério do BNDES, venha alterar substancialmente a situação econômico-financeira do BENEFICIÁRIO ou que possa comprometer a execução do empreendimento ora financiado, de forma a alterá-lo ou impossibilitar sua realização, nos termos previstos no projeto aprovado pelo BNDES.</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>
8.	<i>Verificação dos relatórios emitidos pelo TCE – MT.</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>
9.	<i>Manter atualizado o Portal Copatransparente.</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>

222.7. Arena Pantanal (MT) – Entorno 1 – Pendências e outras condicionantes para liberação de recursos – Subcrédito A – Primeira Liberação (Duplicação da Estrada da Guarita) – Posição de julho/2012:

	CONDIÇÃO	SITUAÇÃO
1.	<i>Cumprimento da obrigação de mencionar em todo e qualquer material informativo relacionado à divulgação do projeto, a utilização de recursos originários do Governo Federal, inclusive com a colocação de placa no local de realização.</i>	<i>Verificação no próximo acompanhamento</i>
2.	<i>Apresentação, pelo BENEFICIÁRIO, de Certidão Negativa de Débito – CND ou de Certidão Positiva de Débito com Efeitos de Negativa – CPD-EN.</i>	<i>CPD-EN válida até 12/12/2012</i>
3.	<i>Comprovação da regularidade previdenciária relacionada ao regime próprio de previdência social, mediante a apresentação do Certificado de Regularidade Previdenciária – CRP.</i>	<i>CRP válido até 14/1/2013</i>
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>A ser encaminhada com o pedido da liberação</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>Não aplicável</i>
6.	<i>Inexistência de qualquer fato que, a critério do BNDES, venha alterar substancialmente a situação econômico-financeira do BENEFICIÁRIO ou que possa comprometer a execução do empreendimento ora financiado, de forma a alterá-lo ou impossibilitar sua realização, nos termos previstos no projeto aprovado pelo BNDES.</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>
7.	<i>Verificação dos relatórios emitidos pelo TCE – MT.</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>
8.	<i>Manter atualizado o Portal Copatransparente.</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>

222.8.Arena Pantanal (MT) – Entorno 2 – Pendências e outras condicionantes para liberação de recursos – Subcrédito A – Primeira Liberação (Trincheira Mário Andreazza) – Posição de julho/2012:

	CONDIÇÃO	SITUAÇÃO
1.	<i>Comprovação da regularidade fundiária do(s) imóvel(is) em que será(ão) executada(s) a(s) intervenção(ões), quando aplicável.</i>	<i>Pendente</i>
2.	<i>Cumprimento da obrigação de mencionar em todo e qualquer material informativo relacionado à divulgação do projeto, a utilização de recursos originários do Governo Federal, inclusive com a colocação de placa no local de realização.</i>	<i>Verificação no próximo acompanhamento</i>

3.	<i>Apresentação, pelo BENEFICIÁRIO, de Certidão Negativa de Débito – CND ou de Certidão Positiva de Débito com Efeitos de Negativa – CPD-EN.</i>	<i>CPD-EN válida até 12/12/2012</i>
4.	<i>Comprovação da regularidade previdenciária relacionada ao regime próprio de previdência social, mediante a apresentação do Certificado de Regularidade Previdenciária – CRP.</i>	<i>CRP válido até 14/1/2013</i>
5.	<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>A ser encaminhada com o pedido da liberação</i>
6.	<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>Não aplicável</i>
7.	<i>Inexistência de qualquer fato que, a critério do BNDES, venha alterar substancialmente a situação econômico-financeira do BENEFICIÁRIO ou que possa comprometer a execução do empreendimento ora financiado, de forma a alterá-lo ou impossibilitar sua realização, nos termos previstos no projeto aprovado pelo BNDES.</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>
8.	<i>Verificação dos relatórios emitidos pelo TCE – MT.</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>
9.	<i>Manter atualizado o Portal Copatransparente.</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>

222.8. Arena Castelão (CE) – Pendências e outras condicionantes para liberação de recursos – Terceira Liberação – Posição de julho/2012:

	<i>CONDIÇÃO</i>	<i>SITUAÇÃO</i>
1.	<i>Descrição dos projetos básicos e contratação das obras de intervenção do entorno da Arena do Castelão.</i>	<i>Pendente</i>
2.	<i>Apresentação do Projeto Executivo para análise pelo TCE/CE, conforme Acórdão 3270/2011.</i>	<i>Cumprida, pois até o momento o TCE não se manifestou e passaram mais de 45 dias do protocolo de recebimento (peça 8).</i>
3.	<i>Apresentação, pelo BENEFICIÁRIO, de Certidão Negativa de Débito – CND ou de Certidão Positiva de Débito com Efeitos de Negativa – CPD-EN.</i>	<i>CND INSS válida até 10/10/2012. CND Tributos válida até 4/9/2012</i>

4.	<i>Comprovação da regularidade previdenciária relacionada ao regime próprio de previdência social, mediante a apresentação do Certificado de Regularidade Previdenciária – CRP.</i>	<i>CRP válida até 14/8/2012</i>
5.	<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>A ser encaminhada com o pedido da liberação</i>
6.	<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>A ser encaminhada com o pedido da liberação</i>
7.	<i>Inexistência de qualquer fato que, a critério do BNDES, venha alterar substancialmente a situação econômico-financeira do BENEFICIÁRIO ou que possa comprometer a execução do empreendimento ora financiado, de forma a alterá-lo ou impossibilitar sua realização, nos termos previstos no projeto aprovado pelo BNDES.</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>
8.	<i>Verificação dos relatórios emitidos pelo TCE – CE.</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>
9.	<i>Manter atualizado o Portal Copatransparente.</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>

222.9. Arena Mineirão (MG) – Pendências e outras condicionantes para liberação de recursos – Quarta Liberação – Posição de julho/2012:

	<i>CONDIÇÃO</i>	<i>SITUAÇÃO</i>
1.	<i>Descrição dos projetos básicos e contratação das obras do entorno relativas à Estação de Integração da Pampulha, Passarelas da Av. Cristiano Machado, Estação de Integração São Gabriel e Intervenções viárias e do viaduto B na Av. Pedro II.</i>	<i>Pendente</i>
2.	<i>Apresentação do projeto executivo para análise pelo TCE/MG, conforme Acórdão 3.270/2011 – TCU.</i>	<i>Cumprida, mas com condicionantes para futuras liberações relativas à necessidade de complementação de informações quanto à execução de itens da obra (peça 9).</i>
3.	<i>Verificação dos relatórios emitidos pelo TCE – MG.</i>	<i>Cumprida, mas com condicionantes para futuras liberações</i>

4.	<i>Apresentação, pelo BENEFICIÁRIO, de Certidão Negativa de Débito – CND ou de Certidão Positiva de Débito com Efeitos de Negativa – CPD-EN.</i>	<i>CND INSS válida até 20/10/2012 CND Tributos válida até 23/11/12</i>
5.	<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>A ser encaminhada com o pedido da liberação</i>
6.	<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>A ser encaminhada com o pedido da liberação</i>
7.	<i>Comprovação do aporte de recursos da correspondente contrapartida na conta corrente do projeto.</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>
8.	<i>Cumprimento quando cabível ao disposto de quaisquer manifestações proferidas pelo TCU que repercutam neste Contrato, que deverá declarar expressamente o seu conhecimento do teor dos referidos documentos.</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>
9.	<i>Inexistência de inadimplemento de qualquer natureza, perante o Sistema BNDES, por parte da BENEFICIÁRIA ou de empresa integrante do Grupo Econômico a que esta pertença, ou de qualquer fato que venha a alterar a situação econômico-financeira das referidas empresas e que, a critério do BNDES, possa afetar a segurança do crédito a ser concedido ou a realização do projeto.</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>
10.	<i>Manter atualizado o Portal Copatransparente.</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>

222.10.Arena das Dunas (RN) – Pendências e outras condicionantes para liberação de recursos – Subcrédito A – Segunda Liberação – Posição de julho/2012:

	<i>CONDIÇÃO</i>	<i>SITUAÇÃO</i>
1.	<i>Projeto executivo da Arena aprovado pela FIFA.</i>	<i>Pendente</i>
2.	<i>Aprovação do projeto executivo da Arena pelo Corpo de Bombeiros.</i>	<i>Pendente</i>
3.	<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. 5.194/1966.</i>	<i>Pendente</i>

4.	<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. 6.496/1977.</i>	<i>Pendente</i>
5.	<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>	<i>Pendente</i>
6.	<i>Declaração expressa do profissional de engenharia de que os projetos atendem as condições impostas pelas concessionárias de serviços públicos de saneamento, energia elétrica e de telefonia.</i>	<i>Pendente</i>
7.	<i>Comprovação da contratação das demais fontes de recursos, mediante apresentação dos respectivos instrumentos formalizadores assinados pelas partes e eventuais intervenientes devidamente publicados/registrados.</i>	<i>Pendente</i>
8.	<i>Apresentação do projeto executivo para análise pelo TCE/RN, conforme Acórdão 3270/2011 – TCU.</i>	<i>Ainda não entregue ao BNDES.</i>
9.	<i>Descrição dos projetos básicos e contratação das obras de intervenção do entorno da Arena das Dunas.</i>	<i>Cumprida.</i>
10.	<i>Apresentação, pelo BENEFICIÁRIO, de Certidão Negativa de Débito – CND ou de Certidão Positiva de Débito com Efeitos de Negativa – CPD-EN.</i>	<i>CND INSS válida até 16/7/2012 CND Tributos válida até 23/6/12</i>
11.	<i>Comprovação de regularidade de situação perante os órgãos ambientais, ou quando tal comprovação já tenha sido apresentada e esteja em vigor, declaração da BENEFICIÁRIA sobre a continuidade da validade de tal documento.</i>	<i>A ser encaminhada com o pedido da liberação</i>
12.	<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>A ser encaminhada com o pedido da liberação</i>
13.	<i>Comprovação do aporte de recursos da correspondente contrapartida na conta corrente do projeto.</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>
14.	<i>Cumprimento quando cabível ao disposto de quaisquer manifestações proferidas pelo TCU que repercutam neste Contrato, que deverá declarar expressamente o seu conhecimento do teor dos referidos documentos.</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>
15.	<i>Inexistência de inadimplemento de qualquer natureza, perante o Sistema BNDES, por parte da BENEFICIÁRIA ou de empresa integrante do Grupo Econômico a que esta pertença, ou de qualquer fato que venha a alterar a situação econômico-</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>

	<i>financeira das referidas empresas e que, a critério do BNDES, possa afetar a segurança do crédito a ser concedido ou a realização do projeto.</i>	
16.	<i>Verificação de relatório emitido pelo TCE – RN.</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>
17.	<i>Manter atualizado o Portal Copatransparente.</i>	<i>Verificação no momento da liberação</i>

222.11. *Arena da Baixada (PR) – Posição de julho/2012 - Em Análise pela Área Social do BNDES.*

222.12. *Estádio Beira Rio (RS) – Posição de julho/2012 - Em Análise pela Área Social do BNDES.*

222.13. *Arena Itaquera (SP) – Posição de julho/2012 – Aprovada, mas ainda não contratada, em consequência, ainda não houve liberações financeiras. A operação aprovada ocorre na modalidade indireta, isto é, com outro banco como intermediário (Banco do Brasil SA). O tomador do financiamento será uma Sociedade de Propósito Específico – SPE controlada pela empresa Odebrecht SA. O valor aprovado é de R\$ 400 milhões, com o seguinte custo: TJLP + 0,9% (remuneração básica do BNDES) + 0,5% (taxa de intermediação financeira) + Remuneração da Instituição Financeira (a ser definida pelo BB). O prazo de amortização será de 15 anos, que se iniciam após a entrega da obra. As garantias para o BNDES serão oferecidas pelo Banco do Brasil, que, por sua vez, receberá garantias da SPE, com fiança corporativa (contrato de suporte) oferecida pela holding do grupo, à Odebrecht SA.*

223. *Com relação às pendências identificadas para a realização dos desembolsos pelo BNDES, a 9ª Secex destaca o grande número de pendências para prosseguimento das liberações de recursos para o Governo do Estado do Rio Grande do Norte, no financiamento do projeto da Arena das Dunas, conforme descrito no subitem 222.10 deste relatório.*

224. *Nesse sentido, aquela unidade técnica propôs que o Tribunal recomende ao Governo do Estado do Rio Grande do Norte que ultime o atendimento das exigências do BNDES para prosseguimento das transferências do financiamento contratado.*

225. *Das as circunstâncias, entendemos que seria mais adequado que o Tribunal dê ciência dos fatos ao Ministério do Esporte, ao Comitê Gestor da Copa do Mundo FIFA 2014 (CGCOPA), ao Grupo Executivo para a Copa (GECOPA) e ao Tribunal de Contas do Estado do Rio Grande do Norte, haja vista que a não solução dessas pendências pode colocar em risco o prosseguimento das obras de construção da Arena das Dunas.*

Inclusão de Projetos do Entorno das Arenas na Matriz de Responsabilidades

226. *Em reiteradas ocasiões, o Tribunal de Contas da União vem alertando e recomendando os órgãos federais responsáveis pelo planejamento e execução do mundial para a necessidade de todas as ações necessárias à realização do evento serem identificadas na Matriz de Responsabilidades da Copa.*

227. *Embora tenham ocorrido avanços significativos, com a atualização do primeiro ciclo da matriz publicado em outubro de 2011, algumas ações essenciais continuam ausentes, como são os casos de algumas obras do entorno dos estádios de futebol, a constar como pré-requisito para o regular repasse de recursos oriundos dos financiamentos do BNDES.*

228. Cabe ressaltar que o item 9.5 do Acórdão 3.134/2011-TCU-Plenário determinou ao Ministério do Esporte que apresentasse esclarecimentos, dentre outros, sobre os seguintes pontos:

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 62, de 26 de maio de 2010; (grifo nosso).*

229. Recentemente, mediante o item 9.1 do Acórdão 563/2012-Plenário, o TCU determinou ao Ministério do Esporte que:

9.1.1. *no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da ciência, atualize a matriz de responsabilidades, a fim de que o documento passe a discriminar todas as intervenções essenciais para a realização da Copa do Mundo de 2014, tanto aquelas de exclusiva responsabilidade da União, quanto aquelas que envolvam compromissos de outros entes federados ou entidades privadas, fazendo constar as respectivas indicações dos órgãos/entidades responsáveis e valores envolvidos, nos termos do Acórdão 2.101/2008-Plenário e da Instrução Normativa TCU 62/2010, incluindo, necessariamente, as intervenções relativas à acessibilidade dos estádios, tidas como pré-requisitos de desembolso nos contratos de financiamento dos estádios pactuados com o BNDES; (grifo nosso).*

230. No acompanhamento conduzido no âmbito do TC 018.141/2012-9, a 6ª Secex noticiou as providências até então adotadas pelo Ministério do Esporte em atenção aos Acórdãos 3.134/2011 e 563/2012, ambos do Plenário do TCU.

231. O Senhor Secretário Executivo do ME apresentou informações no sentido de que os projetos dos estádios já previam gastos para o entorno e acessos, os quais estariam devidamente registrados na Matriz de Responsabilidades, uma vez que todos os projetos já contemplariam urbanizações, paisagismos, estacionamento, Broadcasting e Mídia Center, além do acesso, propriamente dito, às arenas. Ademais, as obras não incluídas nos custos dos estádios estariam devidamente previstas nas obras de mobilidade urbana também já constantes na Matriz de Responsabilidades.

232. Destaca o relatório produzido pela 6ª Secex que a primeira resposta ao Acórdão 563/2012-TCU-Plenário apresentou novas informações sobre o assunto. O ME transcreveu informações prestadas pelo BNDES, o qual alegava que a comprovação de contratação de obras do entorno seria condição para liberação de recursos do financiamento, no entanto, não haveria indicação taxativa prévia dessas obras e o BNDES não emitiria juízo de valor a respeito das escolhas.

233. Com base nessas informações, o ME destacou que o BNDES não teria discriminado quais intervenções de acesso aos estádios seriam essenciais para inclusão na Matriz de Responsabilidades. Assim, informou sobre a constituição de grupo de trabalho, no âmbito do GECOPA, com o objetivo de analisar detalhadamente com os representantes das cidades sede as obras de entorno das arenas e identificar obras essenciais para o acesso aos estádios durante o evento. Nessa primeira resposta, o ministério solicitou prazo para conclusão dos trabalhos do grupo e a consequente revisão da Matriz de Responsabilidades.

234. Em resposta complementar, encaminhada em 19/07/2012, o ME relatou o estágio das atividades do grupo, destacando que: i) dez obras foram identificadas como contempladas nos projetos dos estádios e na Matriz de Responsabilidades; ii) uma obra foi identificada como contemplada na Matriz de Responsabilidades de mobilidade urbana; iii) houve consenso no referido grupo sobre a não inclusão de

quatro obras na Matriz de Responsabilidades; iv) não houve consenso sobre a possibilidade de inclusão de outras doze obras na Matriz.

235. Com relação às doze obras sobre as quais não houve consenso, o ME alegou a necessidade de inspeção nas cidades-sede, com o objetivo específico de dirimir dúvidas técnicas surgidas nas discussões do grupo de trabalho, para fundamentar, com segurança, as decisões sobre a revisão da Matriz. Por esse motivo, solicitou prazo adicional de sessenta dias para conclusão dos trabalhos do grupo de trabalho instituído pelo GECOPA.

236. As informações obtidas pela 9ª Secex junto ao BNDES corroboram que o Ministério do Esporte está coordenando a revisão da Matriz de Responsabilidades para que sejam incluídas todas as obras do entorno. A referida revisão, segundo o BNDES, visa a permitir que o monitoramento das obras de entorno seja feito pelo Grupo Executivo da Copa do Mundo FIFA 2014 (Gecopa), que tem interlocução direta com os responsáveis pelas obras e a competência institucional para o diálogo entre os entes federados.

237. Diante desse cenário, ainda segundo o BNDES, a condição contratual especial quanto aos entornos dos estádios, de fixar limites para liberação máxima dos recursos, para cada obra (20% para RJ, AM, RN; 65% para BA, PE, MG, MT; e 55% para CE), até a definição e contratação do seu entorno, encontra-se em processo de revisão pela entidade.

238. O BNDES deverá alterar a condição especial acima citada, deixando de exigir a definição dos projetos básicos e a contratação das obras do entorno, e passando a ser exigido o cumprimento do cronograma a ser estipulado pelo Gecopa no que tange às intervenções nesses entornos para que seja ultrapassado determinado limite do financiamento a ser definido pelo BNDES.

239. Com as informações repassadas pelos beneficiários dos contratos de financiamento sobre o andamento das obras de entorno, o BNDES apresentou as seguintes planilhas, conforme as tabelas a seguir:

239.1. Arena Amazônia (AM)

	PROJETO	FINANC. BNDES	CONSTA DA MATRIZ DE RESPONSABILIDADE DA COPA?
1.	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.	Não	Não
2.	Desenvolver e implantar um programa de sinalização de regulamentação de trânsito, orientação turística, sinalização semafórica e indicativa de todo entorno da Arena da Amazônia.	Não	Não
3.	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	Não	Não

	<i>deficiências, adequação de todo mobiliário urbano, visando facilitar a acessibilidade das pessoas e implantando sinalizações específicas para pessoas com deficiência.</i>		
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 estratigráfica, semafórica e vertical, visando melhorar as condições do tráfego da Pedro Teixeira.</i>	Não	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 estratigráfica, semafórica e vertical, visando melhorar as condições do tráfego na Loris Cordovil.</i>	Não	Não
6.	<i>Desenvolver e implantar um Programa de Paisagismo no entorno imediato do complexo da Arena da Amazônia.</i>	Não	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	Não
8.	<i>Implantação do sistema binário da Djalma Batista e Avenida Constantino Nery, contígua à Arena da Amazônia.</i>	Não	Não

239.2. Arena Pernambuco (PE)

	PROJETO	FINANC. BNDES	CONSTA DA MATRIZ DE RESPONSABILIDADE DA COPA?
1.	<i>BR-408 - Trecho 2.</i>	Não	Não
2.	<i>Viadutos Interconexão BR-408 / Acesso Arena da Copa.</i>	Não	Não
3.	<i>Construção da Estação Cosme e Damião do Metrô do Recife.</i>	Não	Sim
4.	<i>Construção do Terminal Integrado de Passageiros de Cosme e Damião.</i>	Não	Sim
5.	<i>Construção do Acesso Viário do Ramal Cidade da</i>	Não	Sim

	<i>Copa e Implantação do Corredor de Transportes Rápido por Ônibus – TRO (Radial da Copa).</i>		
6.	<i>Implantação do Sistema de Energia Elétrica da Cidade da Copa.</i>	<i>Não</i>	<i>Não</i>
7.	<i>Realocação das Linhas de alta tensão da Cidade da Copa – 13,8 kVA.</i>	<i>Não</i>	<i>Não</i>
8.	<i>Realocação das Linhas de alta tensão da Cidade da Copa – 230 kVA.</i>	<i>Não</i>	<i>Não</i>
9.	<i>Conexão da rede de Fibra Óptica (dados) do Estado com a Cidade da Copa.</i>	<i>Não</i>	<i>Não</i>
10.	<i>Implantação do fornecimento de gás.</i>	<i>Não</i>	<i>Não</i>
11.	<i>Adequação da Adutora de Tapacurá.</i>	<i>Não</i>	<i>Não</i>
12.	<i>Implantação da ETE Arena da Copa.</i>	<i>Não</i>	<i>Não</i>
13.	<i>Ligação da Arena com Sistema de Abastecimento de Água e Esgotamento Sanitário.</i>	<i>Não</i>	<i>Não</i>

239.3. Arena Fonte Nova (BA)

	<i>PROJETO</i>	<i>FINANC. BNDES</i>	<i>CONSTA DA MATRIZ DE RESPONSABILIDADE DA COPA?</i>
1.	<i>Programa Copa Mobilidade e Integração com trecho de Metrô existente.</i>	<i>Não</i>	<i>Sim</i>
2.	<i>Rede Integrada de Transporte por ônibus de Salvador.</i>	<i>Não</i>	<i>Não</i>
3.	<i>Via Expressa Baía de Todos os Santos.</i>	<i>Não</i>	<i>Não</i>
4.	<i>Microacessibilidade.</i>	<i>Não</i>	<i>Não</i>
5.	<i>Rotas de pedestre .</i>	<i>Não</i>	<i>Não</i>
6.	<i>Estacionamentos .</i>	<i>Não</i>	<i>Não</i>
7.	<i>Drenagem.</i>	<i>Não</i>	<i>Não</i>
8.	<i>Equipamentos esportivos .</i>	<i>Não</i>	<i>Não</i>

239.4. Estádio do Maracanã (RJ)

	<i>PROJETO</i>	<i>FINANC. BNDES</i>	<i>CONSTA DA MATRIZ DE</i>
--	----------------	----------------------	----------------------------

			<i>RESPONSABILIDAD E DA COPA?</i>
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>	<i>Não</i>
2.	<i>Adequação das estações de trem e metrô do entorno do Estádio.</i>	<i>Não</i>	<i>Não</i>
3.	<i>Intervenções urbanísticas (orla do Maracanã, passarela sobre a ferrovia, e Parque Glaziou).</i>	<i>Não</i>	<i>Não</i>

239.5. Arena Pantanal (MT)

	<i>PROJETO</i>	<i>FINANC. BNDES</i>	<i>CONSTA DA MATRIZ DE RESPONSABILIDAD E DA COPA?</i>
1.	<i>Duplicação da Estrada da Guarita (rota alternativa de acesso do Aeroporto até a Arena Pantanal).</i>	<i>Sim</i>	<i>Não</i>
2.	<i>ENTORNO – Lote 01 (drenagem e pavimentação nas vias do Entorno da Arena Pantanal que ainda não possuem sistema de drenagem de água pluvial).</i>	<i>Sim</i>	<i>Não</i>
3.	<i>Estacionamento Terminal Atacadista (estacionamento VIP da Arena Pantanal).</i>	<i>Sim</i>	<i>Não</i>
4.	<i>ENTORNO – Lote 02 (restauração da pavimentação, sinalização e adequação dos passeios de vias no entorno da Arena Pantanal).</i>	<i>Sim</i>	<i>Não</i>
5.	<i>Avenida Oito de Abril – Córrego Mané Pinto (restauração do canal do córrego Mané Pinto, assim como restauração da pavimentação da Avenida Oito de Abril, sinalização e adequação dos passeios de modo a atender normas de acessibilidade).</i>	<i>Sim</i>	<i>Não</i>
6.	<i>Trincheira Mário Andreazza (cruzamento em desnível –trincheira – para escoamento do trânsito proveniente do Aeroporto e do Centro de Treinamento).</i>	<i>Sim</i>	<i>Não</i>
7.	<i>Avenida Verde – 1ª Etapa (nova opção de acesso à Arena Pantanal tanto para veículos quanto para pedestres).</i>	<i>Sim</i>	<i>Não</i>

239.6. Arena Castelão (CE)

	<i>PROJETO</i>	<i>FINANC.</i>	<i>CONSTA DA</i>
--	----------------	----------------	------------------

		<i>BNDES</i>	<i>MATRIZ DE RESPONSABILIDAD E DA COPA?</i>
1.	<i>VLT Parangaba Mucuripe .</i>	<i>Não</i>	<i>Sim</i>
2.	<i>Via expressa Coredor Norte / Sul.</i>	<i>Não</i>	<i>Sim</i>
3.	<i>BRT Raul Barbosa.</i>	<i>Não</i>	<i>Sim</i>
4.	<i>BRT Dedé Brasil (Castelão-Parangaba).</i>	<i>Não</i>	<i>Sim</i>
5.	<i>BRT Alberto Craveiro.</i>	<i>Não</i>	<i>Sim</i>
6.	<i>BRT Paulino da Rocha.</i>	<i>Não</i>	<i>Sim</i>
7.	<i>Estações Padre Cícero e Montese.</i>	<i>Não</i>	<i>Sim</i>
8.	<i>Construção da Praça do Estádio: trata-se de praça aberta.</i>	<i>Sim (via Estado do Ceará)</i>	<i>Sim</i>
9.	<i>Construção do Estacionamento (subsolo da Praça do Estádio): estacionamento com 1.750 vagas.</i>	<i>Sim (via Estado do Ceará)</i>	<i>Sim</i>
10.	<i>Drenagem e acessos (responsabilidade: Prefeitura de Fortaleza) - escopo já incluso nas intervenções viárias .</i>	<i>Não</i>	<i>Não</i>
11.	<i>Sistema de coleta e tratamento de esgoto sanitário (CAGECE – concessionária estadual de serviços de água e esgoto).</i>	<i>Não</i>	<i>Não</i>

239.7. Estádio Mineirão (MG)

	<i>PROJETO</i>	<i>FINANC. BNDES</i>	<i>CONSTA DA MATRIZ DE RESPONSABILIDAD E DA COPA?</i>
1.	<i>BRT Antonio Carlos / Pedro I.</i>	<i>Não</i>	<i>Sim</i>
2.	<i>Corredor Pedro II.</i>	<i>Não</i>	<i>Sim</i>
3.	<i>BRT Área Central.</i>	<i>Não</i>	<i>Sim</i>
4.	<i>Via 210.</i>	<i>Não</i>	<i>Sim</i>
5.	<i>Via 710.</i>	<i>Não</i>	<i>Sim</i>
6.	<i>BRT Cristiano Machado.</i>	<i>Não</i>	<i>Sim</i>
7.	<i>Boulevard Arrudas.</i>	<i>Não</i>	<i>Sim</i>

8.	<i>Central de Controle de Tráfego.</i>	<i>Não</i>	<i>Sim</i>
9.	<i>Esplanada do Estádio.</i>	<i>Sim</i>	<i>Sim</i>

239.8. Arena das Dunas (RN)

	<i>PROJETO</i>	<i>FINANC. BNDES</i>	<i>CONSTA DA MATRIZ DE RESPONSABILIDADE E DA COPA?</i>
1.	<i>Integração Setor Hoteleiro – Arena Dunas – Aeroporto.</i>	<i>Não</i>	<i>Sim</i>
2.	<i>Implantação da Via Prudente de Moraes.</i>	<i>Não</i>	<i>Sim</i>
3.	<i>Corredor Zona Norte – Arena Dunas.</i>	<i>Não</i>	<i>Sim</i>
4.	<i>Reestruturação Av. Roberto Freire .</i>	<i>Não</i>	<i>Sim</i>

239.9. Arena da Baixada (PR)

	<i>PROJETO</i>	<i>FINANC. BNDES</i>	<i>CONSTA DA MATRIZ DE RESPONSABILIDADE E DA COPA?</i>
1.	<i>Execução do Anel Viário: revitalização dos pavimentos e calçadas e adequação da sinalização de 25 km de vias urbanas que formam um "anel" ao redor do Centro de Curitiba.</i>	<i>Não</i>	<i>Sim</i>

239.10. Arena Itaquera (SP)

	<i>PROJETO</i>	<i>FINANC. BNDES</i>	<i>CONSTA DA MATRIZ DE RESPONSABILIDADE E DA COPA?</i>
1.	<i>Nova avenida de ligação Norte – Sul, trecho entre a Av. Itaquera e a Av. José Pinheiro Borges (Nova Radial), incluindo as transposições em desnível sobre as linhas do Metrô e da CPTM.</i>	<i>Não</i>	<i>Não</i>
2.	<i>Nova avenida, articulando a ligação Norte – Sul com a Rua Miguel Inácio Curi, junto à adutora da SABESP existente.</i>	<i>Não</i>	<i>Não</i>
3.	<i>Passagem em desnível na Rua Dr. Luis Aires (Radial Leste), no trecho em frente às estações do Metrô e da CPTM.</i>	<i>Não</i>	<i>Não</i>

4.	<i>Adequação viária no cruzamento da Av. Miguel Inácio Curi com a Av. Eng. Adervan Machado.</i>	<i>Não</i>	<i>Não</i>
5.	<i>Adequação / Ampliação da Av. Dr. Luís Aires (Radial Leste).</i>	<i>Não</i>	<i>Não</i>

240. Conforme aponta a 6ª Secex em seu relatório de acompanhamento, a análise da inclusão de obras do entorno e de acessibilidade aos estádios na Matriz de Responsabilidades será efetuada no monitoramento do Acórdão 563/2012-TCU-Plenário, após o encaminhamento do resultado das atividades do grupo de trabalho mencionado pelo ME.

Execução física das obras dos estádios de futebol e arenas esportivas

241. A 9ª Secex levantou junto ao BNDES a situação das obras de construção e reforma dos estádios e arenas esportivas, relatando o percentual de execução em 31/7/2012. Por sua vez, as Secretarias de Controle Externo (Secex) com jurisdição nas cidades-sede da Copa e a 6ª Secex, em Brasília, procederam a exames junto aos órgãos locais responsáveis pela execução das obras, para identificar as previsões de início e de término das obras, o estágio atual e possíveis pendências ou entraves que possam colocar em risco a conclusão das intervenções até a Copa do Mundo de 2014, cujo resultado apresenta-se relatado a seguir.

Estádio Governador Magalhães Pinto – Mineirão (Belo Horizonte)

<i>Investimento global previsto</i>	<i>R\$ 695 milhões (somente área interna)</i>
<i>Estágio da obra</i>	<i>Execução estrutura geral, recuperação estrutural, cobertura e instalações (incluindo assentos e parte dos camarotes)</i>
<i>Início da intervenção</i>	<i>Dezembro/2010</i>
<i>Prazo estimado para conclusão</i>	<i>Dezembro/2012</i>
<i>Percentual de execução</i>	<i>66% da obra (conforme medição em Junho/12)</i>
<i>Situação (atrasado, normal etc)</i>	<i>Normal</i>

242. O percentual de 66% de execução física foi informado pelo BNDES. Conforme monitoramento realizado pelo Ministério do Esporte, em setembro de 2012, o percentual de execução é de 78%.

Arena Fonte Nova (Salvador)

<i>Investimento global previsto</i>	<i>R\$ 591,7 milhões</i>
<i>Estágio da obra</i>	<i>Estrutura, cobertura, elevadores, instalações elétricas e instalações hidrossanitárias</i>
<i>Início da intervenção</i>	<i>Junho/2010</i>
<i>Prazo estimado para</i>	<i>Dezembro/2012</i>

<i>conclusão</i>	
<i>Percentual de execução</i>	<i>63,7% do previsto (até julho/2012)</i>
<i>Situação (atrasado, normal etc)</i>	<i>Atrasado</i>

243. Segundo o BNDES, o percentual de execução das obras de reconstrução do estádio em março de 2012 era de 56,4%, com status de atraso. De acordo com o Ofício n. 125/2012 SC-BA, de 18 de julho de 2012, da Secretaria Estadual para assuntos da Copa do Mundo, a execução física das obras até o mês de julho totalizava 63,7% do previsto. Conforme monitoramento realizado pelo Ministério do Esporte, em setembro de 2012, o percentual de execução subiu para 70%.

Estádio Jornalista Mário Filho – Maracanã (Rio de Janeiro)

<i>Investimento global previsto</i>	<i>R\$ 808,4 milhões</i>
<i>Estágio da obra</i>	<i>Estrutura de apoio à cobertura, montagem das arquibancadas, rampas de acesso, recuperação estrutural, execução de infraestruturas (drenagem, rede elétrica, exaustão) e execução de pré-moldados.</i>
<i>Início da intervenção</i>	<i>Agosto/2010</i>
<i>Prazo estimado para conclusão</i>	<i>Fevereiro/2013</i>
<i>Percentual de execução</i>	<i>57% da obra (em julho de 2012)</i>
<i>Situação (atrasado, normal etc)</i>	<i>Normal</i>

244. Conforme monitoramento realizado pelo Ministério do Esporte, em setembro de 2012, o percentual de execução das obras do Maracanã subiu para 62%.

Estádio Nacional de Brasília

<i>Investimento global previsto</i>	<i>R\$ 745,3 milhões (conf. Matriz de Responsabilidades)</i>
<i>Estágio da obra</i>	<i>-</i>
<i>Início da intervenção</i>	<i>Julho/2010</i>
<i>Prazo estimado para conclusão</i>	<i>Dezembro/2012</i>
<i>Percentual de execução</i>	<i>Em 64,07% da obra (em julho de 2012)</i>

245. Conforme descrito no Relatório de Acompanhamento da 6ª Secex, o Comitê Organizador Brasília 2014 informou que as obras do estádio se encontram com percentual físico realizado de 64,07% e percentual financeiro de 60,42%, ou R\$ 497.036.363,24, com previsão de conclusão em fevereiro de 2013.

246. A 6ª Secex constatou divergência entre os valores obtidos junto ao Comitê e os constantes da Matriz de Responsabilidades e a omissão quanto à especificação de obras e aquisições essenciais para a

realização do evento, como cobertura do estádio, assentos, gramado e placares eletrônicos, as quais não se incluem nos custos originários das obras do estádio.

247. Segundo a Matriz de Responsabilidades atualizada pelas Resoluções GECOPA 07 e 11/2012, o valor das obras do estádio seria da ordem R\$ 745,30 milhões. Porém, o documento “3º Balanço das Ações do Governo para Copa 2014”, de abril de 2012, apresenta valores diferentes. Nesse documento, as obras do estádio de Brasília atingem o total de R\$ 812,2 milhões. Esse valor consideraria custos estimados, mas ainda não contratados, de assento, gramado, sistema de drenagem e irrigação, comunicação visual e acústica, placares eletrônicos e telões.

248. Por seu turno, o Governo do Distrito Federal informou gastos da ordem de R\$ 822.656.299,29 com as obras, mais R\$ 173.912.916,19 relativos à cobertura do estádio, totalizando R\$ 996.569.215,48, além dos mencionados gastos com estruturas complementares como assentos, placares, gramado e entorno imediato do estádio. Porém, o Comitê informou que o GDF estima que a obra será concluída com custo total de aproximadamente R\$ 800 milhões, em virtude da utilização do RECOPA, regime especial de tributação previsto na Lei 12.350, de 20/12/10.

249. Outrossim, constatam-se falhas em relação à especificação dos prazos. O mencionado “3º Balanço das Ações do Governo para Copa 2014” informa que o prazo de conclusão da obra do estádio de Brasília seria dezembro de 2012. Porém, o GDF informou que as obras seriam concluídas em fevereiro de 2013.

250. Pelo exposto, conclui a 6ª Secex quanto à desatualização da Matriz de Responsabilidades no que se refere a valores, além da ausência de detalhamento de ações essenciais para realização do evento, como obras/serviços complementares dos estádios (e.g. placares, gramado e assentos), o que compromete a sua utilização como instrumento de planejamento e controle das ações preparatórias para a Copa do Mundo de 2014.

251. Nesse sentido, propõe a unidade técnica que o Tribunal determine ao Ministério do Esporte, nos termos do art. 250, inc. II, do RI/TCU, que:

a) revise a Matriz de Responsabilidades no sentido de especificar as obras/aquisições complementares relativas ao Estádio Nacional de Brasília, tais como: cobertura do estádio, assentos, gramado e placares eletrônicos;

b) proceda de forma semelhante ao item anterior em relação ao demais estádios e empreendimentos em construção para Copa do Mundo de 2014;

c) inclua as alterações significativas de prazo para conclusão das obras como critério para atualização da Matriz de Responsabilidades.

Arena das Dunas (Natal)

<i>Investimento global previsto</i>	<i>R\$ 350 milhões (Matriz\ de Responsabilidades)</i>
<i>Estágio da obra</i>	<i>Fundações, estacas, contenções e pilares. Após visita a ser realizada em julho estas informações serão atualizadas</i>
<i>Início da intervenção</i>	<i>Outubro/2011</i>
<i>Prazo estimado para conclusão</i>	<i>Março/2014</i>
<i>Percentual de execução</i>	<i>Em 26,85% da obra (até 30 de junho de 2012)</i>

<i>Situação (atrasado, normal etc)</i>	<i>Dado não disponível</i>
--	----------------------------

252. Com relação ao prazo de conclusão da Arena Dunas, também há divergência entre a informação obtida junto ao BNDES (março de 2014) e aquela informada pela Secopa/RN (dezembro de 2013). Vale notar que as obras de reconstrução da Arena Dunas foram as que tiveram início mais tardio e, dentre as obras públicas e realizadas mediante PPP, são as que apresentam menor percentual de execução física. Apesar disso, a Secex/RN aponta em seu relatório de acompanhamento que a execução física tem se dado a contento do programado, de modo que é possível manter-se a expectativa de que as obras estarão concluídas em dezembro de 2013, conforme previsto.

253. Conforme monitoramento realizado pelo Ministério do Esporte, em setembro de 2012, o percentual de execução das obras subiu para 30%.

Estádio Governador Plácido Aderaldo Castelo – Castelão (Fortaleza)

<i>Investimento global previsto</i>	<i>R\$ 623 milhões</i>
<i>Estágio da obra</i>	<i>Previsão para término da 3ª etapa em julho de 2012</i>
<i>Início da intervenção</i>	<i>Dezembro/2010</i>
<i>Prazo estimado para conclusão</i>	<i>Dezembro/2012</i>
<i>Percentual de execução</i>	<i>Em 78,59% das obras (até 30 de junho/2012)</i>
<i>Situação (atrasado, normal etc)</i>	<i>Normal</i>

254. Quanto ao andamento das obras da Arena Castelão, a Secretaria Especial para Copa do Estado do Ceará (Secopa) informou que o percentual de execução física é de 78,59% até 30/6/2012, não existindo situações que ensejem risco ao cumprimento do prazo para conclusão das obras em 31/12/2012. Conforme monitoramento realizado pelo Ministério do Esporte, em setembro de 2012, o percentual de execução das obras do Castelão subiu para 87%.

Arena da Amazônia (Manaus)

<i>Investimento global previsto</i>	<i>R\$ 515 milhões</i>
<i>Estágio da obra</i>	<i>Fabricação e montagem das estruturas de concreto armado da arquibancada</i>
<i>Início da intervenção</i>	<i>Janeiro/2010</i>
<i>Prazo estimado para conclusão</i>	<i>Junho/2013</i>
<i>Percentual de execução</i>	<i>Em 41,94% das obras (até 30 de junho de 2012)</i>
<i>Situação (atrasado, normal etc)</i>	<i>Atrasado</i>

255. Conforme monitoramento realizado pelo Ministério do Esporte, em setembro de 2012, o percentual de execução das obras do Castelão subiu para 44%.

Arena Multiuso Pantanal (Cuiabá)

<i>Investimento global previsto</i>	<i>R\$ 518,9 milhões</i>
<i>Estágio da obra</i>	<i>Fundações, estruturas de concreto armado (todas as faces), estrutura metálica (face norte), drenagem profunda e túnel de acesso da área VIP</i>
<i>Início da intervenção</i>	<i>Abril/2010</i>
<i>Prazo estimado para conclusão</i>	<i>Dezembro/2012</i>
<i>Percentual de execução</i>	<i>Em 38,5% das obras (até 30 de junho de 2012)</i>
<i>Situação (atrasado, normal etc)</i>	<i>Atrasado</i>

256. A Secretaria Extraordinária da Copa do Mundo de 2014 em Mato Grosso (Secopa/MT) informou a execução de 38,5%, em que pese o sítio oficial registrar o percentual físico de conclusão em 45%. Conforme monitoramento realizado pelo Ministério do Esporte, em setembro de 2012, o percentual de execução das obras da Arena Pantanal subiu para 47%.

257. Com relação ao prazo de conclusão das obras, foi assinalado o primeiro semestre de 2013, sendo que a Matriz de Responsabilidades ainda prevê dezembro de 2012.

258. Segundo indicação dos gestores, esse atraso decorre de pendências documentais de parte do Consórcio contratado que impactaram no fluxo de liberações pelo BNDES. Essas pendências teriam sido sanadas junto ao Banco. Haveria um intervalo de 5 meses sem liberações.

Arena Pernambuco (Recife)

<i>Investimento global previsto</i>	<i>R\$ 529,5 milhões</i>
<i>Estágio da obra</i>	<i>Fundações, estruturas de concreto armado, instalações elétricas e hidráulicas</i>
<i>Início da intervenção</i>	<i>Agosto/2010</i>
<i>Prazo estimado para conclusão</i>	<i>Março/2013</i>
<i>Percentual de execução</i>	<i>Em 43,05% das obras (até 20 de julho/2012)</i>
<i>Situação (atrasado, normal etc)</i>	<i>Normal</i>

259. De acordo com informações prestadas pela Secretaria Extraordinária da Copa de 2014 do Governo de Pernambuco (Secopa/PE), em julho de 2012 o percentual de execução das obras de construção da arena era de 43,05%. Conforme monitoramento realizado pelo Ministério do Esporte, em setembro de 2012, o percentual de execução das obras da Arena Pernambuco subiu para 51,6%.

260. O Relatório de Acompanhamento da Secex/PE ressalta que a visita realizada à obra da Arena comprovou que o ritmo das obras foi acelerado e cumpre o novo cronograma estabelecido, confirmando-se a possibilidade de que a obra esteja concluída em fevereiro de 2012, um mês antes do previsto, data estabelecida pela Federação Internationale de Football Association (Fifa) para confirmação de Recife como um das sedes da Copa das Confederações.

Arena Corinthians – Itaquera (São Paulo)

261. O investimento global previsto na Matriz de Responsabilidades para a construção do estádio do Corinthians é de R\$ 820 milhões.

262. O Relatório de Acompanhamento da Secex/SP destaca que o custo total da obra tem se mantido em torno de R\$ 820 milhões, excluindo o custo dos assentos móveis. O Governo do Estado de São Paulo se comprometeu em arcar com R\$ 70 milhões para adequação dos assentos do estádio ao padrão exigido pela FIFA, todavia, existe a possibilidade do aporte desses recursos não ser necessário, tendo em vista que, segundo os responsáveis, o Corinthians já foi procurado por diversas empresas que tem interesse em patrocinar os 20 mil assentos temporários.

263. Os assentos removíveis serão montados, a partir de 31/12/2013, após o término da obra, atrás das arquibancadas dos setores sul e norte (atrás de cada gol), formando anéis superiores temporários, a serem desmontados após a realização da Copa.

264. O Governo Federal também anunciou um regime especial de tributação para a construção do estádio. Esse regime desonera o beneficiário de impostos como IPI, PIS/ Pasep, Cofins e de importação ao comprar equipamentos ou contratar serviços. Estima-se que os incentivos federais cheguem perto dos R\$ 90 milhões. Ao todo, somando-se as esferas de governo, o montante de recursos públicos no estádio será algo cerca de R\$ 580 milhões.

265. Segundo a Secex/SP, os engenheiros responsáveis informaram que as obras da Arena Corinthians já atingiram a marca de 42% de avanço, contando com o apoio de aproximadamente 2 mil trabalhadores em três turnos diários. Até o momento, os trabalhos de assentamento dos degraus do prédio Leste estão praticamente concluídos e o mesmo serviço também avança nos edifícios Sul e Norte. O andamento da obra encontra-se de acordo com o cronograma previsto, que estabelece como data para a conclusão o dia 31/12/2013.

Estádio Joaquim Américo – Arena da Baixada (Curitiba)

266. A reforma e ampliação do Estádio Joaquim Américo Guimarães, conhecido por Arena da Baixada, está sob a responsabilidade do Clube Atlético Paranaense, mas contará com investimentos públicos de recursos municipais e federais, neste último caso, por meio de financiamento do BNDES.

267. Para o Complexo Esportivo Curitiba 2014, como o empreendimento é intitulado na matriz de responsabilidades do Ministério do Esporte, foi previsto o montante global de R\$ 234 milhões, com a previsão de R\$ 123 milhões de financiamento federal. No entanto, de acordo com informação da Agência de Fomento do Paraná, de 18/7/2012, o investimento total está orçado em R\$ 184,6 milhões, com a previsão de que o financiamento do BNDES, já aprovado, no valor de R\$ 131,2 milhões, fosse contratado ao final de agosto de 2012.

268. Os projetos básico e executivo foram providenciados com recursos privados do Clube, assim como o início das obras, que se encontravam, de acordo com informação da referida Agência em 11,95% ao final de junho de 2012. Segundo informação do Portal da Copa (copa2014.gov.br), ao final de agosto de 2012, as obras teriam atingido 45%.

269. O prazo previsto inicialmente para conclusão das obras era junho de 2013, mas de acordo com o cronograma da empresa Engevix, foi postergado para agosto do mesmo ano.

Estádio Sport Club Internacional – Beira-Rio (Porto Alegre)

270. Em 19 de março de 2012, o Sport Club Internacional firmou contrato com a construtora Andrade Gutierrez para a reforma do Estádio Beira Rio. Orçado em R\$ 330 milhões, o projeto receberá investimentos da Sociedade de Propósito Específico (SPE) criada para esse fim.

271. O Clube aportou parte dos recursos (R\$ 26 milhões) para amortização dos custos. A maior parte deles, no entanto, será obtida por meio de financiamento federal a ser realizado pelo BNDES no âmbito do programa ProCopa Arenas.

272. Na Matriz de Responsabilidades consta a previsão de financiamento federal de R\$ 235 milhões, ainda em análise pelo BNDES. De acordo com o Portal da Copa, em agosto de 2012, as obras de reforma já haviam atingido 33% de execução.

Hospedagem para a Copa

273. Neste trabalho, coube à 5ª Secex acompanhar o item 9.3 do Acórdão 3.134/2011-TCU-Plenário, in verbis:

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.

274. Após diligência realizada pela 5ª Secex, o Ministério do Turismo (MTur) encaminhou informações relativas à oferta dos meios de hospedagem e aos investimentos governamentais, também sendo juntada aos autos “Pesquisa de Serviços de Hospedagem”, elaborada pelo IBGE em parceria com o MTur (peças 6 a 9 e 15 do TC 019.105/2012-6).

Oferta atual dos meios de hospedagem

275. O estudo intitulado “Pesquisa de Serviços de Hospedagem 2011”, desenvolvido pelo IBGE em parceria com o MTur, apresenta um mapeamento detalhado da oferta atual dos meios de hospedagem para as capitais brasileiras, bem como suas regiões metropolitanas e regiões integradas de desenvolvimento. O estudo abrange, portanto, outras cidades além das definidas como sedes dos jogos da Copa 2014.

276. Inicialmente, são apresentados dados para as localidades pesquisadas contemplando o número de estabelecimentos de hospedagem e o quantitativo correspondente de unidades habitacionais e de capacidade total de hóspedes. A seguir, reproduzimos tabela com os números para as cidades-sedes, abrangendo suas respectivas regiões metropolitanas e regiões integradas de desenvolvimento, conforme tabelas 1, 3 e 5 da pesquisa:

Cidade-sede	Estabelecimentos de hospedagem	Unidades habitacionais	Capacidade total de hóspedes
<i>Belo Horizonte</i>	589	21.809	48.393
<i>Brasília</i>	400	16.646	38.877
<i>Cuiabá</i>	182	6.104	14.260

<i>Curitiba</i>	358	16.061	35.689
<i>Fortaleza</i>	366	14.312	35.174
<i>Manaus</i>	179	8.036	17.661
<i>Natal</i>	254	12.355	32.134
<i>Porto Alegre</i>	362	14.946	31.885
<i>Recife</i>	372	14.922	33.453
<i>Rio de Janeiro</i>	609	38.565	83.130
<i>Salvador</i>	516	21.591	50.158
<i>São Paulo</i>	1.323	68.858	146.381

Fonte: Pesquisa de Serviços de Hospedagem 2011, IBGE

277. Na pesquisa realizada, os dados apresentados na tabela foram ainda desmembrados em diversos conjuntos de variáveis: por tipo de estabelecimento (hotéis, motéis, pousadas, pensões, etc.); por categoria (luxo, superior, turístico, etc.); por número de leitos (simples ou duplos); por característica (independentes, integrantes de cadeia nacional de hotéis, integrante de cadeia internacional de hotéis); e por porte (até 9 unidades habitacionais, 100 ou mais unidades habitacionais, etc.).

278. O Relatório de Acompanhamento da 5ª Secex destaca que, de acordo com a pesquisa, apenas 1,4% do total das unidades habitacionais possui instalações apropriadas para o atendimento a pessoas com necessidades especiais.

Oferta futura dos meios de hospedagem

279. Acerca da oferta futura dos meios de hospedagem, o MTur informou que os números têm sido levantados pelas Secretarias Estaduais de Turismo e/ou Secretarias Estaduais para Assuntos da Copa. O Ministério informou que pretende realizar o monitoramento dos números levantados pelas secretarias estaduais. O quadro a seguir, reproduz os números compilados pelo MTur para a previsão de implantação de meios de hospedagem e as respectivas unidades habitacionais e leitos:

Cidade	Meios de hospedagem	Unidades habitacionais	Leitos
<i>Belo Horizonte</i>	77	15.430	23.145
<i>Brasília</i>	6	1.188	2.025
<i>Cuiabá</i>	16	1.456	3.784
<i>Curitiba</i>	43	5.212	9.652
<i>Fortaleza</i>	8	5.970	14.925
<i>Manaus</i>	6	1.508	2.564
<i>Natal</i>	12	2.503	5.375
<i>Porto Alegre</i>	20	3.078	6.547
<i>Recife</i>	26	4.515	12.276
<i>Rio de Janeiro</i>	65	10.881	16.321
<i>Salvador</i>	8	3.978	9.052
<i>São Paulo</i>	11	1.667	2.500

Fonte: MTur

280. O MTur considera que esses números representam bons indicadores da oferta futura, embora os números tenham sido apurados com base em metodologias distintas, próprias das secretarias estaduais.

281. Segundo o MTur, as necessidades de meio de hospedagem serão melhor identificadas no momento do sorteio das chaves da Copa, em dezembro de 2013, e a consequente distribuição das seleções pelas cidades-sede.

282. Ainda em relação à oferta futura de meios de hospedagem, o MTur informou que foi criado um grupo de trabalho interministerial, inclusive com a participação da FIFA, e que está em discussão no âmbito desse grupo a possibilidade de se contratar um estudo técnico para determinar a oferta futura com maior precisão.

Previsão dos investimentos e linhas de créditos abertas por cidade-sede.

283. Conforme o MTur, o segmento de meios de hospedagem é de atuação eminentemente privada, onde o mercado é regulador de si mesmo, cabendo ao Ministério, dessa forma, promover ações ligadas ao fomento do setor em um eventual desequilíbrio entre a demanda para o evento e a oferta. O MTur listou como ações principais adotadas: a disponibilização de informações levantadas para investidores e grupos hoteleiros em cidades-sede e arredores; acompanhamento da dinâmica da demanda futura de hospedagem; apoio às Secretarias Estaduais e Municipais de Turismo na criação de alternativas de hospedagem durante o evento.

284. Além dessas ações, o MTur atua junto às Instituições Financeiras Federais na disponibilização de linhas de crédito para o setor, tendo desenvolvido ações com o BNDES e os gestores dos Fundos Constitucionais de Financiamento do Norte, Nordeste e Centro-Oeste..

285. Com o BNDES foi lançado, em 2010, o Programa BNDES ProCopa Turismo para o financiamento de reforma, ampliação e construção de hotéis e pousadas. A dotação inicial do programa foi de R\$ 1 bilhão, com prazo para manifestação de interesse para contratação de operações até 31/12/2012.

286. Tendo em vista que o programa do BNDES é direcionado a limites operacionais de R\$ 3 milhões nas capitais e R\$ 10 milhões nas demais cidades, o MTur informou que a Caixa Econômica Federal passou a operacionalizar, em 2011, as modalidades BNDES ProCopa Turismo e BNDES Automático – Condições Especiais para o Setor Hoteleiro, a fim de estender a oferta de financiamento a empreendimentos abaixo desses limites.

287. Com relação aos Fundos Constitucionais, o MTur destacou que, em negociações com os gestores desses fundos, foram promovidas alterações como o atendimento prioritário a projetos do turismo, em especial os localizados nas cidades-sede da Copa e áreas de influência, o aumento da dotação de recursos destinada ao turismo e a ampliação do prazo de pagamento para até 20 anos nas operações com meios de hospedagem referentes a projetos de implantação, ampliação e modernização.

288. O quadro a seguir apresenta a programação financeira dos Fundos Constitucionais para o setor de turismo, o qual abrange os projetos de implantação, ampliação e modernização de meios de hospedagem:

Fundo Constitucional	Programação 2010	Programação 2011	Programação 2012
FCO	R\$ 464 milhões	R\$ 453 milhões	R\$ 470 milhões
FNE	R\$ 434 milhões	R\$ 692 milhões	R\$ 951 milhões

FNO	R\$ 58 milhões	R\$ 106 milhões	R\$ 243 milhões
-----	----------------	-----------------	-----------------

Fonte: MTur

289. Por fim, o MTur mencionou ainda a existência de recursos de implantação, reforma e ampliação de meios de hospedagem, alocados no FUNGETur, operacionalizado pela Caixa Econômica Federal, e em outras linhas de financiamento, tais como FAT Proger, FAT Turismo, BNDES Automático, FINEM e FINAME, além de outras disponíveis em instituições financeiras privadas.

290. Pelo exposto, a 5ª Secex concluiu em seu Relatório que as informações apresentadas pelo MTur contemplam o solicitado no item 9.3 do Acórdão 3.134/2011-TCU-Plenário, referente à obtenção dos números da oferta atual e futura de meios de hospedagem, e a previsão dos investimentos, prazos e valores. Anota aquela unidade técnica que o Ministério apresentou dados sobre a oferta atual e futura dos meios de hospedagem, por cidade-sede, bem como informações acerca das linhas de financiamentos disponíveis.

291. Contudo, o estudo e as informações apresentadas pelo Ministério do Turismo ainda não permitem concluir se a oferta atual e futura de meios de hospedagem será capaz de atender à demanda gerada com a Copa do Mundo de 2014.

292. Se por um lado o crescimento excessivo da oferta hoteleira representa riscos para o mercado, eventual aumento na demanda gerada com a Copa em algumas cidades-sede, sem a garantia razoável de atendimento, pode representar riscos à imagem do país no exterior.

293. Cabe ressaltar que, segundo o MTur, as necessidades de meio de hospedagem serão melhor identificadas no momento do sorteio das chaves da Copa, em dezembro de 2013, e a consequente distribuição das seleções pelas cidades-sede. Por outro lado, informou-se que será prestado apoio às Secretarias Estaduais e Municipais de Turismo na criação de alternativas de hospedagem durante o evento.

294. Assim, considerando o período de apenas seis meses entre a identificação mais precisa da demanda, a partir do sorteio das chaves da Copa, e o início do mundial, julgamos pertinente formular proposta no sentido de que o Tribunal determine ao Ministério do Turismo que apresente, no prazo de 60 (sessenta dias), informações detalhadas acerca das medidas que serão adotadas em resposta à imprevisibilidade da demanda, em especial quanto às alternativas de hospedagem durante o evento, em casos extremos.

Sistemas de Monitoramento das Ações de Qualificação Profissional para a Copa

295. O Acórdão 2.236/2011-TCU-Plenário, de 24/8/2011, expediu determinação à 5ª Secex para monitorar, em autos específicos, a implementação dos itens 9.1 e 9.3, do referido acórdão, conforme disposto abaixo:

9.1. determinar ao Ministério do Turismo que, com base no art. 251 caput, c/c art. 250, inciso II do Regimento Interno do Tribunal, no prazo de 15 (quinze) dias, a contar da ciência, apresente a este Tribunal plano de ação, contendo o cronograma de implementação de medidas para garantir que os Sistemas Siga e Observatório sejam efetivamente utilizados no monitoramento e acompanhamento do Programa "Bem Receber Copa"; e

9.3. recomendar ao Ministério do Turismo que associe às estratégias de treinamento dos profissionais ligados ao setor turístico, ações para a informação e a sensibilização da sociedade sobre a importância da Copa do Mundo de 2014 e os possíveis benefícios advindos de sua realização.

296. O monitoramento foi realizado no TC 028.447/2011-5, com instrução de peça 7. Em síntese, a 5ª Secex considera prejudicada a verificação do cumprimento dos itens 9.1 e 9.3 do Acórdão 2.236/2011-TCU-Plenário, uma vez que o Ministério do Turismo:

a) suspendeu a execução das ações do Programa Bem Receber Copa, por meio da Portaria 180, em decorrência do Levantamento realizado pela unidade técnica do Tribunal no âmbito do TC 004.018/2001-7, que apontou riscos potenciais de dano ao erário;

b) criou grupo de trabalho para analisar 32 tomadas de contas especiais em convênios com entidades não governamentais;

c) revogou a Portaria 90, que regulamentava o Programa Bem Receber Copa;

d) está oferecendo cursos de qualificação, voltados para o evento Copa do Mundo de 2014, por meio do Pronatec, em parceria com o Ministério da Educação;

e) adotou medidas para integrar o sistema Siga ao sistema Mapa, bem como para buscar o ressarcimento dos valores repassados ao sistema Observatório; e

f) os sistemas Siga e Observatório foram examinados em auditoria de conformidade, no âmbito do TC 029.496/2011-0, com proposta de audiências e de ressarcimento de valores.

297. Ao apreciar a proposta da unidade técnica, o ministro relator, levando em conta que o referido monitoramento, no âmbito, versa sobre as providências tomadas pelo Ministério do Turismo voltadas ao sucesso da Copa do Mundo de 2014, e haja vista ter sido constituído processo específico para, de forma bem mais abrangente, verificar o andamento das ações de governo para o mesmo fim, determinou o apensamento, em definitivo, daqueles autos ao presente processo (TC 17.603.2012-9), para que as conclusões daquele trabalho possam vir a ser melhor aproveitadas se contextualizadas com os demais preparativos para os jogos.

CONCLUSÃO

298. O presente acompanhamento revela a situação até 31 de julho de 2012 das ações governamentais voltadas à realização da Copa do Mundo de 2014, especificamente nas áreas aeroportuária, mobilidade urbana, portos e estádios, bem como acerca da oferta de meios de hospedagem para o evento.

299. Para avaliação da situação dos aeroportos, foram requisitadas informações da Infraero e também da ANAC, no que concerne às concessões dos aeroportos de São Gonçalo do Amarante, Brasília, Guarulhos e Viracopos.

300. A situação das obras dos aeroportos continua a requerer especial atenção por parte do governo federal. Das 12 (doze) obras com previsão de término para o último trimestre de 2013, conforme levantamento anterior, (5) cinco permanecem ainda não iniciadas, sendo que em duas – construção de nova torre de controle no aeroporto de Recife e ampliação das pistas de pouso e decolagem do aeroporto de Porto Alegre – a previsão de término foi alterada para abril e março de 2014. Essa situação é agravada pelos significativos atrasos na execução dos contratos de obras, conforme alertou a Secob-I em seu relatório.

301. Com relação às obras nos aeroportos concedidos, à exceção do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, as mesmas ainda não foram iniciadas e, segundo as previsões, estariam prontas somente em maio de 2014.

302. Diante desse quadro, é forçoso concluir que há riscos de que relevantes intervenções nos aeroportos, previstas na matriz de responsabilidades da Copa do Mundo de 2014, não estejam prontas

até a realização do evento, tanto nos aeroportos administrados pela Infraero, quanto naqueles concedidos à iniciativa privada.

303. Propõe-se ao ministro relator que tal circunstância seja alertada pelo TCU, recomendando-se à Casa Civil da Presidência da República e ao Ministério do Esporte, na qualidade de coordenador do Grupo Executivo da Copa – GECOPA, especial atenção à situação das obras aeroportuárias com previsão de término próximo ao evento e ainda não iniciadas.

304. Quanto às obras de mobilidade urbana, no voto condutor do Acórdão 3.134/2011-TCU-Plenário, o ministro relator expressava sua preocupação com relação a essas intervenções, dado o significativo atraso na definição dos projetos e no início das obras e, em consequência, o risco de que fossem realizadas às pressas, baseadas em projetos sem o devido amadurecimento quanto ao seu detalhamento técnico.

305. Passados aproximadamente oito meses, pode-se concluir que houve uma modesta evolução na situação dessas obras. Se por um lado, dos 49 empreendimentos, faltam apenas 5 (cinco) operações a serem contratadas junto à Caixa, por outro, em apenas 11 (onze) contratos houve desembolsos pela instituição financeira. Em 33 (trinta e três) operações há uma série de pendências para a liberação do 1º desembolso. Observou-se ainda que boa parte das obras ainda não foi sequer iniciada.

306. Um aspecto que merece ser destacado é a existência de indícios de que algumas obras de mobilidade urbana não ficarão prontas até a Copa, conforme apontado nos itens 77, 127, 129 e 134 deste relatório.

307. Essa circunstância foi tratada no Acórdão 1036/2012-Plenário, tendo o TCU alertado os órgãos responsáveis de que a conclusão das obras até o mundial constitui condição necessária para a utilização do Regime Diferenciado de Contratação – RDC e para a flexibilização dos limites de endividamento, em face da exclusão das obras destinadas ao financiamento de infraestrutura para a realização da Copa dospq? limites estabelecidos na Resolução nº 43/2001, do Senado Federal.

308. Propõe-se que o Tribunal dê ciência ao Ministério do Esporte, ao Comitê Gestor da Copa do Mundo FIFA 2014 (CGCOPA) e ao Grupo Executivo para a Copa (GECOPA) de que a manutenção na matriz de responsabilidades de projetos que não ficarão prontos até o início do mundial pode ensejar o uso irregular do RDC, instituído pela Lei 12.462/2011, e o benefício indevido da exclusão da operação de crédito nos limites de endividamento dos estados, municípios e Distrito Federal, prevista na Resolução nº 43/2001 do Senado, alterada pela Resolução nº 45/2010.

309. A situação dos portos foi objeto de verificação junto à Secretaria de Portos (SEP), Companhias Docas e Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

310. Em vista das informações obtidas, verificou-se que a licitação da obra de reforma do terminal marítimo do Porto do Rio de Janeiro foi objeto de demanda judicial, a qual teve desfecho apenas recentemente. A previsão para duração das obras dos Pieres 1 e 3 é de 24 meses, ultrapassando, portanto, a data de início do mundial.

311. A situação do porto de Manaus também é preocupante, pois os investimentos previstos para revitalização do porto estão obstados pela presença das empresas arrendatárias, enquanto não resolvida, administrativa e judicialmente, a questão referente à irregularidade dos contratos de arrendamento.

312. O maior investimento previsto é para o porto de Santos, que visa a ampliar a demanda de passageiros e a correspondente atracação simultânea de cinco navios de cruzeiros. Até a conclusão da fiscalização, o contrato para execução das obras ainda não havia sido assinado. A previsão mais recente para a conclusão das obras é para 30/11/2013.

313. *Tais circunstâncias revelam a existência de entraves que podem prejudicar a conclusão das obras previstas para os Portos de Manaus, Rio de Janeiro e Santos até o início da Copa do Mundo de 2014. Em vista disso, entende-se pertinente que o Tribunal determine à SEP e ao Dnit que apresentem, no prazo de (60) sessenta dias, informações detalhadas quanto às medidas adotadas e a adotar para superar os gargalos identificados na execução das referidas obras, bem como eventuais soluções alternativas, caso não seja possível concluir as obras até o início do mundial.*

314. *As obras das arenas esportivas também foram objeto de acompanhamento. Observou-se que, das doze arenas, foram celebrados contratos de financiamento do BNDES em oito. Para as cidades-sede de Curitiba, São Paulo e Porto Alegre, apesar de haver previsão na matriz de responsabilidades para financiamento federal, ainda não foram celebrados os contratos. Para o estádio de Brasília, o BNDES informou que não haverá pedido de financiamento pelo Governo do Distrito Federal.*

315. *Quanto aos desembolsos, foram identificadas algumas pendências e condicionantes para liberação de recursos por parte do BNDES. Destaca-se o grande número de pendências para prosseguimento das liberações de recursos para o Governo do Estado do Rio Grande do Norte, no financiamento do projeto da Arena das Dunas.*

316. *Em razão disso, propõe-se que o Tribunal dê ciência dos fatos ao Ministério do Esporte, ao Comitê Gestor da Copa do Mundo FIFA 2014 (CGCOPA) e ao Grupo Executivo para a Copa (GECOPA), haja vista que a não solução dessas pendências pode colocar em risco o prosseguimento das obras de construção da Arena das Dunas.*

317. *Outro ponto que merece destaque é a situação das obras do entorno dos estádios e arenas. Noticiou-se o andamento de levantamentos e inspeções, para este fim, por meio de grupo de trabalho constituído no âmbito do Ministério do Esporte. Entendemos desnecessária a formulação de proposta de encaminhamento para esse assunto, tendo em conta que a análise da inclusão de obras do entorno e de acessibilidade aos estádios na Matriz de Responsabilidades será efetuada no monitoramento do Acórdão 563/2012-TCU-Plenário, após o encaminhamento do resultado das atividades do referido grupo de trabalho.*

318. *Ainda quanto às arenas esportivas, observaram-se algumas divergências quanto a prazos e valores, quando comparadas as informações levantadas junto aos governos estaduais com aquelas constantes da matriz de responsabilidades. Como exemplo, apontam-se as obras e aquisições relativas à cobertura do estádio, assentos, gramado e placares eletrônicos do Estádio Nacional de Brasília, as quais não se incluem nos custos originários das obras do estádio, previstos na Matriz de Responsabilidades da Copa.*

319. *Nesse sentido, propõe-se seja determinado ao Ministério do Esporte que revise a Matriz de Responsabilidades da Copa para a atualização dos prazos de conclusão das obras das arenas esportivas e a incorporação de obras e aquisições complementares desses empreendimentos, a exemplo dos custos relativos à cobertura, assentos, gramado e placares eletrônicos do Estádio Nacional de Brasília.*

320. *Por fim, aborda-se a oferta de meios de hospedagem para a Copa. As informações apresentadas pelo Ministério do Turismo contemplam o solicitado no item 9.3 do Acórdão 3.134/2011-TCU-Plenário, referente à obtenção dos números da oferta atual e futura de meios de hospedagem, e a previsão dos investimentos, prazos e valores.*

321. *Contudo, observa-se que as informações apresentadas pelo MTur ainda não permitem concluir se a oferta atual e futura de meios de hospedagem será capaz de atender à demanda gerada com a Copa do Mundo de 2014.*

322. *Considerando a informação levantada de que as necessidades de meio de hospedagem serão melhor identificadas somente no momento do sorteio das chaves da Copa, em dezembro de 2013, julga-se conveniente que o Tribunal determine ao Ministério do Turismo que apresente, no prazo de 60 (sessenta*

dias), informações detalhadas acerca das medidas que serão adotadas em resposta à imprevisibilidade na demanda hoteleira, em especial quanto às alternativas de hospedagem durante o evento, caso seja caso seja identificado eventual déficit no setor hoteleiro nas cidades-sede da Copa do Mundo de 2014.

PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

323. Diante do exposto, submete-se este relatório à consideração superior, para posterior encaminhamento dos autos ao Ministro-Relator Valmir Campelo, propondo, com fundamento no inciso I do art. 43 da Lei 8.443/1992 c/c os incisos II e III do art. 250 do Regimento Interno do TCU, a adoção das seguintes medidas:

I – Dar ciência ao Ministério do Esporte, ao Comitê Gestor da Copa do Mundo FIFA 2014 (CGCOPA) e ao Grupo Executivo para a Copa (GECOPA), quanto ao seguinte:

a) a conclusão de algumas obras aeroportuárias de responsabilidade da Infraero e das empresas concessionárias está prevista para o último trimestre de 2013 e 1º semestre de 2014, ainda sem contrato, o que pode colocar em risco a sua conclusão até o mundial (conforme os itens 33 a 37 deste relatório);

b) existem projetos de mobilidade urbana que estão elencados na Matriz de Responsabilidades da Copa de 2014 que apresentam considerável atraso e com fortes indícios de que não serão concluídos até o mundial, cuja manutenção na matriz pode ensejar o uso irregular do regime diferenciado de contratação – RDC, instituído pela Lei 12.462/2011, e o benefício indevido da exclusão da operação de crédito nos limites de endividamento dos estados, municípios e Distrito Federal, prevista na Resolução nº 43/2001 do Senado, alterada pela Resolução nº 45/2010 (conforme itens 77, 127, 129 e 134 deste relatório);

c) existem pendências por parte do governo do Estado do Rio Grande do Norte para a realização de desembolso dos recursos do financiamento obtido junto ao BNDES, o que pode colocar em risco o prosseguimento das obras de construção da Arena das Dunas (conforme itens 222.10 e 223 deste relatório).

II - Determinar à Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP que apresente ao Tribunal, no prazo de 60 (sessenta dias), a contar da ciência do acórdão, informações detalhadas quanto às medidas adotadas e a adotar para superar os gargalos identificados na execução das obras dos portos do Rio de Janeiro e de Santos, bem como eventuais soluções alternativas, caso não seja possível concluir as obras até o início do mundial (itens 201 a 208 e 215 a 217 deste relatório).

III - Determinar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Dnit que apresente ao Tribunal, no prazo de 60 (sessenta dias), a contar da ciência do acórdão, informações detalhadas quanto às medidas adotadas e a adotar para superar os gargalos identificados na execução das obras do porto de Manaus, bem como eventuais soluções alternativas, caso não seja possível concluir as obras até o início do mundial (itens 209 a 214 deste relatório).

IV – Determinar ao Ministério do Esporte que em próxima revisão da Matriz de Responsabilidades da Copa proponha aos demais entes responsáveis a atualização dos prazos de conclusão das obras das arenas esportivas e a incorporação de obras e aquisições complementares desses empreendimentos, a exemplo dos custos relativos à cobertura, assentos, gramado e placares eletrônicos do Estádio Nacional de Brasília (itens 246 a 251 deste relatório).

V – Determinar ao Ministério do Turismo que apresente ao Tribunal, por meio da 5ª Secretaria de Controle Externo, no prazo de 60 (sessenta dias), a contar da ciência do acórdão, informações detalhadas acerca das medidas que serão adotadas em resposta à imprevisibilidade na demanda hoteleira, em especial quanto às alternativas de hospedagem durante o evento, caso seja identificado

possível déficit no setor hoteleiro nas cidades-sede da Copa do Mundo de 2014 (itens 290 a 294 deste relatório).

VI - Encaminhar cópia do acórdão, acompanhada do relatório e do voto que o fundamentarem:

- a) à Casa Civil da Presidência da República;*
- b) ao Ministério da Fazenda;*
- c) ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão;*
- d) ao Ministério do Esporte;*
- e) ao Ministério das Cidades;*
- f) à Caixa Econômica Federal;*
- g) ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES);*
- h) à Controladoria-Geral da União;*
- i) ao Coordenador do Grupo de Trabalho "Copa do Mundo" da 5ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal;*
- j) ao Presidente da Comissão de Turismo e Desporto da Câmara dos Deputados;*
- l) ao Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados;*
- m) ao Presidente da Comissão do Meio Ambiente, Defesa do Consumidor, Fiscalização e Controle do Senado Federal; e*
- n) aos Tribunais de Contas dos Estados e dos Municípios com jurisdição sobre a aplicação de recursos estaduais e municipais em projetos para a Copa do Mundo de 2014 elencados na matriz de Responsabilidades da Copa.*

VII - Arquivar o presente processo.

4. Posteriormente, em reunião de minha assessoria com o Ministério das Cidades, foi-me encaminhado relatório mais atualizado da situação das obras de mobilidade urbana, com alteração relevante nos prazos de início e conclusão de alguns empreendimentos. Reproduzo extrato das relevantes informações prestadas, referentes ao final de setembro de 2012:

Cidade-Sede	Obra	Início	Término	Classif. (MinC)	Situação atual	Pontos críticos
Belo Horizonte	BRT Antônio Carlos/ Pedro I	Jan/12	Out/13	Sinal verde	1) Obra em andamento com desembolso adequado. 2) Licitação da Estação Pampulha em andamento, com pendência jurídica resolvida	1) Processo de Revisão de Matriz em andamento, pendente de definição sobre financiamento complementar oriundo da redução de escopo do Corredor Pedro II
Belo Horizonte	Corredor Pedro II	-	Out/13	Sinal verde	1) Obra em andamento com desembolso realizado. 2) Ainda será lançado edital de licitação da obra de adequações viárias do Corredor Pedro II.	1) Processo de Revisão da Matriz em andamento, pendente de definição contratual quanto à redução do escopo.
Belo Horizonte	BRT área central	-	Out/13	Sinal verde	1) Obra em andamento com desembolso efetuado.	Sem pontos críticos.
Belo Horizonte	Expansão da Central de Controle de Trânsito	-	Out/13	Sinal verde	1) Obra em andamento com desembolso realizado.	Sem pontos críticos.
Belo	Via 210 (Ligação)	Set/11	Set/13	Sinal verde	1) Obra em andamento	Sem pontos críticos.

Horizonte	Via Minério/ Tereza Cristina)				com desembolso realizado.	
Belo Horizonte	Via 710 (Andradas/ Cristiano Machado)	Abr/12	Dez/13	Sinal verde	1) Obra em andamento com desembolso realizado.	1) Obra paralisada pela Prefeitura de Belo Horizonte para realização de correções no projeto e para avançar no processo de desapropriação. 2) Apesar da paralisação, cronograma de finalização está mantido para dez/13.
Belo Horizonte	BRT Cristiano Machado	Set/11	Ago/13	Sinal verde	1) Obra em andamento com desembolso realizado. 2) Licitação da Estação São Gabriel em andamento, com pendência jurídica resolvida.	1) Processo de Revisão da Matriz em andamento, pendente de definição sobre financiamento complementar oriundo da redução de escopo da Corredor Pedro II.
Belo Horizonte	Boulevard Arrudas/ Tereza Cristina	Jun/10	Mai/13	Sinal verde	1) Obra em andamento com desembolso realizado.	Sem pontos críticos.
Brasília	VLT Linha1/ Trecho 1	Nov/12	Set/14	Obra retirada-da matriz	1) Processo licitatório paralisado. 2) O empreendimento (incluindo o projeto básico) será licitado utilizando o sistema RDC, e possui prazo estimado de 24 meses para entrar em operação.	1) Recomendação do MPF de não utilização de financiamento vinculado à Copa do Mundo e do RDC.
Brasília	DF-047	Ago/12	Fev/14	Sinal amarelo	1) Obra não iniciada. 2) Processo licitatório reiniciado em 20/8/12, após sanadas as pendências apontadas pelo TCDF.	Sem pontos críticos.
Cuiabá	VLT Cuiabá x Várzea Grande	Ago/12	Jun/14	Sinal amarelo	1) Obra em andamento, iniciada em 2 trechos com licença ambiental para obras civis. 2) obra seguindo o cronograma apresentado em agosto de 2012. Previsão para conclusão de infraestrutura em março de 2014, mais 90 dias de testes operacionais e recebimento da obra pelo Governo. Governo se compromete a entregar o VLT funcionando até 31 de maio de 2014. 3) Obra licitada pelo RDC. Várias etapas	1) Projetos básico e executivos em elaboração. 2) Prazo exíguo para a execução de um sistema de transporte sobre trilho. 3) Contrato de financiamento de contrapartida ainda não assinado. Trata-se de condição para desembolso no contrato de financiamento Pro-Transporte.

					estão sendo executadas ao mesmo tempo: elaboração de projetos, obtenção de licenças, execução de obras, especificação do material rodante, etc. 4) Desapropriação em processo de levantamento. 5) Caixa verificando alternativa para desembolso, pois para o material rodante é necessário pagar antecipadamente ao fornecedor 30% do valor da material (cerca de R\$ 60 mi). 6) Caixa também verificando forma de viabilizar desembolso por etapas (exemplo: projetos de obras separados, execução de etapas de obras, etc) e por valor global, em vez de valor unitário. 7) Ritmo de obra deverá ser elevado devido ao tempo exíguo. Ministério das Cidades, Caixa e Governo do Estado realizarão reuniões quinzenais para antecipar providências, além do monitoramento.	
Cuiabá	Corredor Mário Andreazza	Maio/11	Out/12	Sinal verde	1) Obra em andamento. 2) Obra dividida em 2 etapas: Etapa 1 – Duplicação da Ponte (1º desembolso em jun/12) e Etapa 2 – Duplicação da Rodovia (1º desembolso previsto para out/12). 3) Extrato de Termo Aditivo à Matriz de Responsabilidades publicado em 13/9/2012. 4) Ofício Semob nº 336 encaminhado à Caixa informando da desnecessidade de nova seleção/retificação da carta-consulta.	1) Sem pontos críticos.
Curitiba	Requalificação do Terminal Santa Cândida (reforma e ampliação)	Abr/12	Jan/14	Sinal amarelo	1) Primeiro desembolso já efetuado.	Sem pontos críticos.

Curitiba	Requalificação do Corredor Marechal Floriano - Prefeitura	Abr/12	Jan/14	Sinal amarelo	1) Obra em andamento. 2) Trecho municipal dividido em 3 lotes, com obras iniciadas apenas no lote 1. Os demais lotes estão em fases que antecedem o início das obras. 3) Em jul/12 a Caixa enviou solicitação de retificação de carta-consulta ao Ministério das Cidades para proceder à alteração contratual do empreendimento. 4) O Ministério das Cidades está analisando as alterações da proposta para em seguida informar à Caixa quanto a necessidade de retificação de carta-consulta e/ou seleção.	1) Desembolso – o empreendimento iniciou obra em abr/12 e ainda não obteve o primeiro desembolso. 2) Aumento de financiamento previsto na atualização da Matriz de Responsabilidades aprovada por Resolução-Gecopa não possui amparo no Programa Pro-Transporte
Curitiba	Requalificação do Corredor Marechal Floriano – Estado	Out/12	Dez/13	Sinal amarelo	1) Obra não iniciada. 2) Foi publicada em jul/12 a Resolução-Gecopa que autoriza a atualização da matriz de responsabilidades. Termo Aditivo pendente de assinatura. 3) O Ministério das Cidades está analisando as alterações da proposta para em seguida informar à Caixa quanto à necessidade de retificação da carta-consulta e/ou seleção	1) Problemas com a desapropriação. 2) Publicação do Termo Aditivo à matriz de responsabilidades.
Curitiba	Corredor Metropolitano	Out/12	Jul/13	Sinal amarelo	1) Obra não iniciada. 2) Obra dividida em 5 trechos: trecho 1, trecho 2a, trecho 2b, trecho 2c e trecho 3. 3) O Ministério das Cidades está analisando as alterações da proposta para em seguida informar à Caixa quanto à necessidade de retificação de carta-consulta e/ou seleção.	1) Obra de 70 km dividida em 5 trechos, com diversas obras de arte. 2) Há trechos que os projetos ainda não foram entregues à Caixa. 3) Desapropriações – Trechos ainda sem projeto não possuem o levantamento das desapropriações. 4) Em ago/12 o Governo Estadual encaminhou Ofício nº 199/12 ao Ministério das Cidades solicitando a exclusão dos trechos 1 e 3 da proposta. Essa

						solicitação possivelmente acarretará em Revisão da Matriz de Responsabilidades e alteração contratual.
Curitiba	Corredor Aeroporto/Rodofe rroviária - Prefeitura	Jun/12	Dez/13	Sinal verde	1) Obra dividida em 3 trechos. 2) Obra em andamento em 2 trechos. 3) Em jul/12 a Caixa enviou solicitação de retificação de carta-consulta ao Ministério das Cidades para proceder à alteração contratual do empreendimento. 4) O Ministério das Cidades está analisando as alterações da proposta para, em seguida, informar à Caixa quanto à necessidade de retificação de carta-consulta e/ou seleção.	1) As obras foram iniciadas em mai/12 e o primeiro desembolso ainda não ocorreu.
Curitiba	Corredor Aeroporto/Rodofe rroviária - Estado	Jun/12	Dez/13	Sinal verde	1) Obra não iniciada. 2) Ministério das Cidades está analisando as alterações do empreendimento para em seguida informar à Caixa quanto à necessidade de retificação da carta-consulta e/ou seleção.	1) Problemas com a desapropriação.
Curitiba	Sistema Integrado de Monitoramento - Prefeitura	set/12	Dez/13	Sinal verde	1) Obra dividida em 3 etapas, com 2 etapas já iniciadas e com 1º Desembolso em jul/12.	Sem pontos críticos.
Curitiba	Sistema Integrado de Monitoramento - Estado	Jan/13	Dez/13	Sinal verde	1) Obra não iniciada.	Sem pontos críticos.
Curitiba	Corredor Avenida Cândido de Abreu	Jan/13	Set/13	Sinal verde	1) Desenvolvendo ações preparatórias. 2) Em jul/12 a Caixa enviou solicitação de retificação de carta-consulta ao Ministério das Cidades para proceder à alteração contratual do empreendimento. 3) O Ministério das Cidades está analisando as alterações da proposta para, em seguida, informar à Caixa quanto à necessidade de retificação da carta-	Sem pontos críticos.

					consulta e/ou seleção.	
Curitiba	Requalificação da Rodoferroviária (inclusive acessos)	Jun/12	Dez/13	Sinal verde	1) Obras em andamento. 2) Obra dividida em 2 metas: Meta 1 – Rodoferroviária – Obras iniciadas. Meta 2 – Acessos – Executando as etapas que antecedem a obra. 3) Em jul/12, a Caixa enviou solicitação de retificação de carta-consulta ao Ministério das Cidades para proceder a alteração contratual do empreendimento. 4) Em agosto/12 o Ministério das Cidades informou à Caixa, através do Ofício SEMOB nº 293, que não há necessidade de retificação de carta-consulta e/ou seleção, e a Caixa poderá proceder a alteração contratual.	Sem pontos críticos.
Curitiba	BRT: Extensão da Linha Verde Sul	Mar/12	Fev/13	Sinal verde	1) Obra em andamento. 2) Em jul/12 a Caixa enviou solicitação de retificação de carta-consulta ao Ministério das Cidades para proceder a alteração contratual do empreendimento. 3) em set/12 o Ministério das Cidades informou à Caixa, através do Ofício SEMOB nº 337, que não há necessidade de retificação da carta-consulta e/ou seleção, devendo a Caixa proceder a alteração contratual.	1) As obras foram iniciadas em mar/12 e o primeiro desembolso ainda não ocorreu.
Curitiba	Vias de integração Radial Metropolitanas	Ago/12	Dez/13	Sinal verde	1) Obra ainda não iniciada. 2) Empreendimento dividido em 3 metas: Meta 1 – Salgado Filho, Meta 2 – Av. da Integração e Meta 3 – Rua da Pedreira. 3) Foi publicada em jul/12, a Resolução Gecopa que autoriza a	1) Projeto da Alça da Salgado Filho ainda em elaboração. 2) Publicação do Termo Aditivo à Matriz de Responsabilidades.

					atualização da matriz de responsabilidades. Termo aditivo pendente de assinatura. 4) O Ministério das Cidades está analisando as alterações da proposta para, em seguida, informar à Caixa quanto à necessidade de retificação de carta-consulta e/ou seleção.	
Fortaleza	VL T Parangaba/ Mucuri pe	Jun/12	Mar/14	Sinal amarelo	1) Obras em andamento. 2) Desapropriação: 75% do cadastramento social realizado. 3) Governo aprovou lei incluindo aluguel social e subsídio local.	1) O empreendimento deverá causar a desapropriação e o reassentamento de aproximadamente 2.150 famílias.
Fortaleza	BRT Av. Dedé Brasil	Fev/12	Mar/14	Sinal amarelo	1) Obras em andamento. 2) Obra estava paralisada e reiniciou em ago/12. 3) Licença de Instalação do Complexo do Parangaba não emitida.	Sem pontos críticos.
Fortaleza	Eixo Via Expressa/ Raul Barbosa	Jan/12	Nov/13	Sinal verde	1) Obras paralisadas, com previsão de reinício em set/12. 2) Raul Barbosa tem licença prévia e Via Expressa tem licença de instalação.	1) Pendência entre a Prefeitura e o Estado sobre a responsabilidade pelas desapropriações.
Fortaleza	BRT Av. Alberto Craveiro	Mar/12	Ago/13	Sinal verde	1) Obras paralisadas com previsão de reinício em set/12. 2) Prefeitura se comprometeu com a FIFA em finalizar a infraestrutura em maio de 2013. 3) Interferência com obra do coletor tronco de esgoto da CAGECE. Caso não se resolva o impasse entre a CAGECE e a empresa executora até 17/9/12, a Prefeitura dará continuidade na obra do BRT, deixando a calçada para ser executada na obra da CAGECE.	Sem pontos críticos.
Fortaleza	BRT Av. Paulino Rocha	Mar/12	Maio/13	Sinal verde	1) Obras paralisadas com previsão de	Sem pontos críticos.

					reinício em set/12. 2) Prefeitura se comprometeu com a FIFA em finalizar a infraestrutura em maio/13, inclusive a rotatória próxima ao estádio.	
Fortaleza	Estações Padre Cícero e Juscelino Kubitschek	Jun/12	Nov/13	Sinal verde	1) Obras em andamento	Sem pontos críticos.
Manaus	Monotrilho Norte/Centro	Out/12	Jun/14	Sinal vermelho	1) Obra não iniciada. 2) A licitação foi realizada, tendo sido vencedor o Consórcio Monotrilho Manaus. O contrato com o Consórcio foi assinado em 18/1/12. O projeto executivo encontra-se em elaboração. 3) Contrato de financiamento com a Caixa ainda não assinado. Atualmente, a Caixa aguarda a justificativa técnica do Consórcio vencedor para reduzir cronograma proposto de 46 para 21 meses. 4) Recomendação do MPF para cancelamento da licitação e não contratação do financiamento.	1) Risco elevado de não conclusão da obra para a Copa. Cronograma inicial era de 46 meses e foi reduzido para 21 meses para atender ao evento. Porém, a obra ainda não se iniciou. 2) Recomendações do MPF contra o processo licitatório e contra a celebração do contrato de financiamento. 3) Contrato de financiamento ainda não celebrado. 4) IPHAN ainda não concedeu licença de instalação. O Governo do Estado aguarda manifestação técnica do IPHAN sobre os projetos analisados. 5) Problema de titularidade do terreno destinado ao pátio de manutenção da linha. O terreno pertence à Aeronáutica/ Infraero.
Manaus	BRT Leste/ Oeste	Ago/12	Ago/14	Sinal vermelho	1) Obra ainda não iniciada. 2) Contrato de financiamento Pró-transporte assinado em dez/11. O Governo do Estado é o tomador do recurso e deverá repassá-lo por meio de convênio à Prefeitura, que executará a obra. 3) Impasse entre o Estado e a Prefeitura impede a assinatura do convênio. A prefeitura informou que retomará os trabalhos de planejamento da obra apenas após a assinatura do convênio. 4) O cronograma	1) Impasse entre o Estado e a Prefeitura sobre o convênio para repasse de recursos do financiamento Pró-Transporte impede o início das obras. 2) Cronograma previsto de obras é de 24 meses, restando menos de 21 meses para o início da Copa do Mundo. 3) Recomendação do MPF à Prefeitura de suspensão do processo licitatório, e à Caixa para não realização de desembolso, em razão de inexistência de autorização do IPHAN para intervenção do BRT

					previsto de obras é de 24 meses. A Prefeitura informou que, após a assinatura do convênio com o Estado, o cronograma da obra será reajustado para o prazo de 18 meses. 5) Levantamentos de desapropriação indicam cerca de 1.000 famílias atingidas, sendo que 900 já foram cadastradas e as demais serão executadas no decorrer das obras. 6) A licitação foi finalizada, mas a assinatura do contrato depende da celebração de convênio entre o Estado e a Prefeitura.	no Centro Histórico de Manaus. 4) IPHAN apresentou extensa lista de exigências para a liberação da licença, incluindo solicitação de mudança de local da Estação T0, de maneira a não interferir no Centro Histórico. 5) Desapropriação de aproximadamente mil famílias.
Natal	Corredor Estruturante – Zona Norte/ Estádio Arena das Dunas	Ago/12	Dez/14	Sinal Vermelho	1) Lote 1 iniciado, mas apenas com a execução de desvios de tráfego. 2) Lote 2 não iniciado.	1) O projeto encontra-se em revisão, com prazo de conclusão até 30/9/12. A Prefeitura informou que o prazo de conclusão será estendido para dez/14. 2) O lote 2 refere-se a intervenções junto à Arena das Dunas. Conforme informações do Município, o lote 2 tem prazo de execução de 15 meses, o que define mai/2014 como a data de término. 3) Município informou que entregará os projetos do lote 2 somente em out/12. 4) Existem pendências do Município junto à PGFN, o que impede a assinatura dos contratos de garantia e contra-garantia. 5) Desapropriações enfrentam protestos de moradores, que entraram com ação judicial. Prefeitura levantou a possibilidade de alterar o projeto para reduzir a necessidade de desapropriação. 6) Desapropriações também dependem de doação de imóvel do Estado para o Município. 7) Ainda não finalizado

						processo de obtenção de anuência do DNIT para intervenção em trecho de BR.
Natal	Acesso ao Novo Aeroporto de São Gonçalo do Amarante	Ago/12	Mar/14	Sinal amarelo	1) Licitação concluída, aguardando início das obras. 2) Contrato de financiamento não assinado. 3) A anuência do DNIT para as intervenções nos trechos de BRs já foi obtida, faltando apenas a formalização.	1) O cronograma de execução da obra foi modificado de forma a antecipar a data de término.
Natal	Reestruturação da Av. Eng. Roberto Freire	Dez/12	Mai/14	Sinal amarelo	1) Obra não iniciada. 2) Previsão de lançamento do edital de licitação em out/12. 3) Contrato de financiamento não assinado. 4) Cronograma de execução foi modificado pelo Estado em jun/12, visando antecipar o término da obra. Em junho, o cronograma previsto tinha prazo de conclusão em set/14. O cronograma previsto de agosto tem prazo de conclusão para mai/14, conforme informações obtidas em reunião com representantes do Estado, ocorrida em Natal. 5) Período de licitação considerado no cronograma foi de 60 dias, conforme informação do Estado, que pretende licitar utilizando o RDC. 6) A anuência do DNIT para intervenção junto à BR-101 já foi obtida, faltando apenas a formalização.	1) Cronograma de execução instável. Estado afirma que a via terá condições de operação até a Copa do Mundo FIFA 2014. 2) Trata-se de via de grande tráfego, que faz a ligação da BR-101 (que vem do aeroporto atual).
Natal	Implantação da via Prudente de Moraes	Set/12	Dez/13	Sinal verde	1) Obra não iniciada. 2) Pretende utilizar licitação já realizada. 3) Contrato de financiamento não assinado. 4) A anuência do DNIT para intervenção junto à BR-101 já foi obtida,	1) Cronograma de execução foi modificado de forma a antecipar a data de término.

					faltando apenas a formalização	
Porto Alegre	Corredor Av. Tronco	Jun/12	Abr/14	Sinal amarelo	1) Obra dividida em 2 lotes: Lote 1 – Meta de 3.3 km (Trecho III – da rótula da Av. Gastão Mazon até a estação Neves – e trecho IV – da estação Neves até a rótula da Av. Icarai) – Obras em andamento. Lote 2 – Meta de 2 km (Trecho I – da 3ª Perimetral até a Rua Gomes Carneiro – e trecho II – da Rua Gomes Carneiro até Av. Cascatinha) – em licitação. 2) A matriz de responsabilidades assinada em 2010 previa um financiamento federal de R\$ 129,3 milhões, que contemplava as obras viárias da Av. Tronco e as de construção de unidades habitacionais para aproximadamente 1.250 famílias, que deverão ser removidas. Porém, considerando que o Programa Pró-Transportes não financia unidades habitacionais, foi assinado contrato de financiamento de apenas R\$ 71,68 mi, valor inicialmente estimado para o custo da obra viária. Atualmente, a Prefeitura vem solicitando ao Ministério das Cidades um financiamento complementar de R\$ 57,62 mi para a obra viária, de forma a atingir o valor de financiamento inicialmente previsto na matriz de responsabilidades.	1) Necessidade de remoção de 1.450 famílias que vivem no eixo da via. 2) Prefeitura solicita contratação adicional, contemplando o valor de financiamento inicialmente previsto.
Porto Alegre	Corredor Terceira Perimetral	Jun/12	Mai/14	Sinal amarelo	1) Empreendimento composto por 5 obras de arte no Corredor da 3ª Perimetral: 1.1 – Passagem subterrânea viária da	Sem pontos críticos

					Rua Anita Garibaldi – Ordem de Serviço emitida, sem início da obra. 1.2 – Passagem subterrânea da Avenida Ceará – Em contratação. 1.3 – Passagem subterrânea da Avenida Cristóvão Colombo – Empresa contratada. 1.4 – Viaduto da Avenida Bento Gonçalves – Obras em andamento. 1.5 – Viaduto da Plínio Brasil Milano – finalização de projeto básico e previsão de início de obras em out/13.	
Porto Alegre	Corredor Padre Cacique/ Av. Beira Rio	Mar/12	Maio/14	Sinal amarelo	1) Obra dividida em 4 lotes: 1.1 – Duplicação do Trecho 3 da Av. Beira Rio (2.2 km) – Obras em andamento. 1.2 – Viaduto junto ao cruzamento da Pinheiro Borda com a Av. Padre Cacique – Obras em andamento. 1.3 – Duplicação da Av. Beira Rio Rótula das Cuias até o Gasômetro (2.4 km) – Empresa contratada. 1.4 – Corredor da Av. Padre Cacique (2.0 km) – Previsão de finalização do projeto básico e abertura de edital de licitação em set/12, com início de obras em jan/13.	Sem pontos críticos.
Porto Alegre	Monitoramento dos 3 corredores	Out/12	Maio/14	Sinal amarelo	1) Projeto básico em andamento. 2) Edital de licitação em elaboração.	Sem pontos críticos.
Porto Alegre	BRT Protásio Alves	Mar/12	Maio/14	Sinal amarelo	1) Obra dividida em 3 lotes: 1.1 – Substituição do pavimento existente (flexível) por pavimento de concreto – Obras em andamento. 1.2 – 14 Estações do BRT – Finalização do	Sem pontos críticos.

					projeto básico e elaboração do edital de licitação com início de obras previsto para Nov/12. 1.3 – Terminal Manoel Elias – Previsão de início de obras em maio/13 e conclusão em maio/14.	
Porto Alegre	BRT João Pessoa	Set/12	Maio/14	Sinal amarelo	1) O projeto passará por nova seleção, pois substituiu o projeto BRT Assis Brasil, cancelado pela Prefeitura Municipal em virtude do Metrô-POA passar pelo eixo da Av. Assis Brasil. 2) Obra dividida em 3 lotes.: 2.1 – Substituição do pavimento existente (flexível) por pavimento de concreto – Empresa contratada. 2.2 – Estações do BRT – Finalização do projeto básico e elaboração do edital de licitação, com início de obras previsto para nov/12.	1) Aguardando publicação do aditivo da matriz de responsabilidades para iniciar o processo de seleção da proposta no Programa Pró-Transporte.
Porto Alegre	Corredor Rua Voluntários da Pátria e Terminal de ônibus São Pedro	Jun/12	Maio/14	Sinal amarelo	1) Obra dividida em 3 lotes: 1.1 – Trecho I (da Rua Conceição em direção à Rua Ramiro) – 670 m – Obras em andamento. 1.2 – Trecho II (da Rua Ramiro Barcelos até a Av. Sertório) – 2.830 m – Finalização do projeto básico e elaboração do edital de licitação, com início de obras previsto para dez/12. 1.3 – Terminal São Pedro – Previsão da finalização de projeto básico em set/12 e início de obras em jan/13.	Sem pontos críticos.
Porto Alegre	Prolongamento da Av. Severo Dullius	Jul/12	Maio/14	Sinal amarelo	1) Projeto básico concluído. 2) Prefeitura contratou empresa que removerá o lixo do antigo aterro sanitário, que fica no leito do prolongamento da Av. Severo Dullius.	1) Obra complexa.

					3) Edital de licitação da obra viária lançado em 13/9/12.	
Porto Alegre	Complexo da Rodoviária	Ago/12	Mail/14	Sinal amarelo	1) Obra dividida em 2 lotes: 1.1 – viaduto Júlio de Castilhos – Obras em andamento. 1.2 – Estação Especial – Finalização do projeto básico e elaboração do edital de licitação, com início de obras previsto para dez/12.	Sem pontos críticos.
Porto Alegre	BRT Av. Bento Gonçalves e Terminal Antônio Carvalho	Mar/12	Mai/14	Sinal amarelo	1) Obra dividida em 3 lotes: 1.1 – Substituição do pavimento existente (flexível) por pavimento de concreto – Obras em andamento. 1.2 – 12 estações do BRT – Finalização do projeto básico e elaboração do edital de licitação com início de obras previsto para nov/12. 1.3 – Terminal Antônio de Carvalho – Previsão de início de obras em mai/13 e conclusão em mai/14.	Sem pontos críticos.
Recife	Corredor Caxangá (Leste/Oeste)	Dez/11	Mai/13	Sinal verde	1) Obras em andamento. 2) Poderá obter 1º Desembolso da Caixa no período eleitoral, pois o Banco já atestou o início das obras. 3) Em 12/7/12, o Gecopa decidiu que não se faz necessário modificar a revisão da matriz de responsabilidades. 4) Em 31/7/12 o Ministério das Cidades comunicou à Caixa que o projeto encontra-se validado, não havendo necessidade de retificação de seleção.	1) Há obras de arte neste corredor inscritas no PAC Mobilidade Urbana, programa que ainda não iniciou contratação dos empreendimentos. 2) Não houve alteração da data final da desapropriação. Porém, existem atividades relacionadas a este item que não foram finalizadas no tempo informado (Laudo de Avaliação – Negociação, Decreto de Utilidade Pública, acompanhamento da negociação e pagamento e acompanhamento da mudança e demolição). 3) Não houve alteração na data final da obra, porém as obras dos Terminais de Integração (III e IV Perimetral), previstas para jun/12,

						não foram iniciadas.
Recife	BRT Norte/ Sul	Dez/11	Mai/13	Sinal verde	1) Obras em andamento. 2) Poderá obter o 1º Desembolso no período eleitoral pois a Caixa já atestou o início das obras. 3) O Ministério das Cidades comunicou à Caixa em 22/8/12 que o projeto encontra-se validado e que não se faz necessária a retificação de seleção.	1) Não houve alteração da data de término da obra. Porém, as obras do Ramal Centro e a reforma dos três terminais de Integração (as reformas estavam previstas para se iniciarem em jun/12) ainda não foram iniciadas.
Recife	BRT Leste/ Oeste – Ramal Cidade da Copa	Nov/11	Abr/13	Sinal verde	1) Obras em andamento. 2) O Ministério das Cidades comunicou à Caixa em 22/8/12 que o projeto encontra-se validado e que não se faz necessária a retificação da seleção.	1) Governo do Estado aguarda entrega do projeto executivo do Ramal Externo. 2) Não houve alteração na data final da desapropriação. Porém, existem atividades relacionadas a este item que não foram realizadas no tempo informado (Laudo de Avaliação – Negociação, Decreto de Utilidade Pública, acompanhamento da negociação e pagamento).
Recife	Corredor Via Mangue	Mai/11	Set/13	Sinal verde	1) Obras em andamento. 2) Recentemente houve liberação de área pertencente à Marinha para a passagem da Via Mangue. 3) A questão relativa à área do Governo do Estado onde atualmente funciona um aeroclube foi resolvida.	Sem pontos críticos.
Recife	Metrô – Terminal Cosme e Damião	Dez/11	Mar/13	Sinal verde	1) Obras em andamento. 2) Projeto validado pelo Ministério das Cidades em 8/8/12.	Houve atraso na obra decorrente da Licença de Instalação, que foi emitida apenas em jun/12, seis meses após a data prevista para o início das obras. O cronograma foi estendido por três meses.
Rio de Janeiro	BRT Transcarioca (Aeroporto/ Penha/ Barra) BNDES	Mar/11	Dez/13	Sinal verde	1) Obras em andamento. 2) Obra dividida em 2 Trechos: trecho 1 – Barra da Tijuca/ Penha (primeiro desembolso já efetuado). Trecho 2 – Penha/ Aeroporto	Sem pontos críticos.

					(primeiro desembolso já efetuado). 3) Dez frentes de obra trabalhando nos locais de intervenção.	
São Paulo	Monotrilho – Linha 17 – Ouro	Abr/12	Maio/14	Sinal vermelho	1) Obra iniciada no trecho prioritário (Aeroporto de Congonhas até Estação Morumbi – CPTM). 2) Em ago/12 o Governo do Estado de São Paulo solicitou ao Ministério das Cidades a redução de escopo do empreendimento para a Copa, de forma a manter na matriz o trecho prioritário apenas com as estações inicial (Congonhas) e final (Morumbi-CPTM). O Ministério solicitou ofício com justificativas, novos valores e prazos, o qual ainda não foi enviado pelo GESP. 3) A assinatura da matriz de responsabilidades atualizada depende dessa definição. 4) Finalização do projeto básico das estações e do pátio está previsto para out/2012. 5) Governo do Estado de São Paulo informou que o cronograma da obra se estenderá até dez/14.	1) Curto prazo para execução da obra até a Copa do Mundo frente ao cronograma previsto. 2) GESP solicitou nova redução de metas na matriz de responsabilidades, porém não enviou Ofício solicitado pelo Ministério das Cidades com justificativas, valores e prazos. 3) Questões judiciais que podem afetar o cronograma das obras. 4) Necessidade de retificação contratual do financiamento, frente às reduções de escopo que estão ocorrendo, para viabilizar os desembolsos.

5. Bom alertar que **as qualificações quanto aos sinais verde, amarelo e vermelho, bem como quanto aos pontos críticos identificados, foram do próprio Ministério das Cidades.**

6. Alfim, a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades considerou 26 obras como "sinal verde", 19 obras como "sinal amarelo" e cinco obras como "sinal vermelho" (VLT de Brasília, Monotrilho de Manaus, BRT de Manaus, Corredor estruturante de Natal e Monotrilho de São Paulo); essas últimas com R\$ 4,34 bilhões em investimentos. Mais de metade das obras têm expectativa de conclusão em 2014, sendo que 35% delas findarão – espera-se – após o mês de maio de 2014.

7. Cinco cidades-sede, apenas, receberam desembolsos da Caixa Econômica Federal (Belo Horizonte, Cuiabá, Curitiba, Recife e Rio de Janeiro), sendo que somente nas capitais mineira e pernambucana é que o volume de recursos repassados superou os 25%. O restante ainda não recebeu qualquer numerário provindo do financiamento da Caixa.

8. Por sua vez, a Caixa Econômica Federal encaminhou extrato da situação dos financiamentos, contemplando desembolsos efetuados até 30/9/2012. Eis um resumo das informações repassadas:

Cidade-sede	Obras	Situação do Contrato de Financiamento	1º Desembolso (Caixa)	Valor contratual do Financiamento	Valor Total do Empreendimento	Valor total desembolsado pela Caixa	% desembolsado em relação ao financiado
TOTAL GERAL	49 (Nota 1)	44 assinados (Nota 2)	11 com 1º desembolso	5.910.930.638,00	9.590.807.573,22	495.310.616,61	8,380%
		5 não assinados (Nota 3)	38 sem 1º desembolso				

Fonte: Elaborado pela 2ª Secex / 3ª D, a partir de informações prestadas pela Caixa Econômica Federal em atendimento aos Acórdãos Plenário-TCU 678/2010, 1.583/2010 e 3.134/2011.

Nota 1: A alteração de 48 para 49 empreendimentos foi resultante do acréscimo do total de empreendimentos em Natal de 2 para 4 (proveniente do desmembramento de uma das obras em 3), e da exclusão da obra de Salvador. Em Porto Alegre, houve apenas uma permuta entre dois empreendimentos.

Nota 2: Não entraram no cômputo de contratos assinados, os contratos de financiamento do BRT Assis Brasil (Porto Alegre) e do BRT Aeroporto Acesso Norte (Salvador), haja vista tais empreendimentos terem sido excluídos da Matriz de Responsabilidades.

Nota 3: Os contratos não assinados se referem a 3 empreendimentos em Natal, 1 em Manaus e 1 em Porto Alegre.

9. Outras atualizações foram realizadas. A Resolução-Gecopa nº 14, de 21 de setembro de 2012, reviu a matriz de responsabilidades para incluir um anexo referente ao Plano de Turismo, com previsão de gastos da ordem de R\$ 213,18 milhões. Veja-se o teor da matriz de turismo:

Ações de Infraestrutura do Turismo: Belo Horizonte						TSM-G.01
Valor total: R\$ 18,54 milhões						
Referência	Ação	Valor (em milhões)	Prazo		Responsabilidade	
			Início	Conclusão	Recursos	Execução
TSM-G.01/01	Implantação, reforma e adequação de Centros de Atendimento ao Turista (CAT)	8,55	dez/12	fev/14	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Estadual e Municipal
		0,84			Governo Estadual	
		0,16			Governo Municipal	
TSM-G.01/02	Sinalização turística nos atrativos turísticos	2,29	dez/12	mai/13	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Estadual e Municipal
		0,18			Governo Estadual	
		0,06			Governo Municipal	
TSM-G.01/03	Acessibilidade nos atrativos turísticos	5,99	set/13	fev/14	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Municipal
		0,47			Governo Municipal	

Ações de Infraestrutura do Turismo: Brasília						TSM-G.02
Valor total: R\$ 10,19 milhões						
Referência	Ação	Valor (em milhões)	Prazo		Responsabilidade	
			Início	Conclusão	Recursos	Execução
TSM-G.02/01	Implantação, reforma e adequação de Centros de Atendimento ao Turista (CAT)	0,26	dez/12	mai/13	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Distrital
		0,03			Governo Distrital	
TSM-G.02/02	Sinalização turística nos atrativos turísticos	2,79	dez/12	mai/13	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Distrital
		0,30			Governo Distrital	
TSM-G.02/03	Acessibilidade nos atrativos turísticos	6,20	dez/12	fev/14	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Distrital
		0,61			Governo Distrital	

Ações de Infraestrutura do Turismo: Cuiabá						TSM-G.03
Valor total: R\$ 13,84 milhões						
Referência	Ação	Valor (em milhões)	Prazo		Responsabilidade	
			Início	Conclusão	Recursos	Execução
TSM-G.03/01	Implantação, reforma e adequação de Centros de Atendimento ao Turista (CAT)	Q,37	dez/12	mai/13	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Municipal
		Q,03			Governo Municipal	
TSM-G.03/02	Sinalização turística nos atrativos turísticos	4,79	dez/12	fev/14	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Estadual e Municipal
		Q,16			Governo Estadual	
		Q,13			Governo Municipal	
TSM-G.03/03	Acessibilidade nos atrativos turísticos	7,92	dez/12	fev/14	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Estadual e Municipal
		Q,32			Governo Estadual	
		Q,12			Governo Municipal	

Ações de Infraestrutura do Turismo: Curitiba						TSM-G.04
Valor total: R\$ 19,40 milhões						
Referência	Ação	Valor (em milhões)	Prazo		Responsabilidade	
			Início	Conclusão	Recursos	Execução
TSM-G.04/01	Implantação, reforma e adequação de Centros de Atendimento ao Turista (CAT)	1,90	dez/12	mai/13	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Estadual e Municipal
		Q,23			Governo Estadual	
		Q,05			Governo Municipal	
TSM-G.04/02	Sinalização turística nos atrativos turísticos	3,91	set/13	fev/14	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Municipal
		Q,30			Governo Municipal	
TSM-G.04/03	Acessibilidade nos atrativos turísticos	12,03	dez/12	fev/14	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Municipal
		Q,98			Governo Municipal	

Ações de Infraestrutura do Turismo: Fortaleza						TSM-G.05
Valor total: R\$ 22,09 milhões						
Referência	Ação	Valor (em milhões)	Prazo		Responsabilidade	
			Início	Conclusão	Recursos	Execução
TSM-G.05/01	Acessibilidade nos atrativos turísticos	17,44	dez/12	mai/13	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Municipal
		4,65			Governo Municipal	

Ações de Infraestrutura do Turismo: Manaus						TSM-G.06
Valor total: R\$ 8,75 milhões						
Referência	Ação	Valor (em milhões)	Prazo		Responsabilidade	
			Início	Conclusão	Recursos	Execução
TSM-G.06/01	Implantação, reforma e adequação de Centros de Atendimento ao Turista (CAT)	6,45	set/13	fev/14	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Municipal
		Q,25			Governo Municipal	
TSM-G.06/02	Sinalização nos atrativos turísticos	1,85	dez/12	mai/13	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Estadual
		Q,20			Governo Estadual	

Ações de Infraestrutura do Turismo: Natal						TSM-G.07
Valor total: R\$ 22,97 milhões						
Referência	Ação	Valor (em milhões)	Prazo		Responsabilidade	
			Início	Conclusão	Recursos	Execução
TSM-G.07/01	Implantação, reforma e adequação de Centros de Atendimento ao Turista (CAT)	Q,33	dez/12	mai/13	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Municipal
		Q,01			Governo Municipal	
TSM-G.07/02	Sinalização turística nos atrativos turísticos	3,60	dez/12	mai/13	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Municipal
		Q,15			Governo Municipal	
TSM-G.07/03	Acessibilidade nos atrativos turísticos	18,15	dez/12	fev/14	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Municipal
		Q,73			Governo Municipal	

Ações de Infraestrutura do Turismo: Porto Alegre						TSM-G.08
Valor total: R\$ 25,70 milhões						
Referência	Ação	Valor (em milhões)	Prazo		Responsabilidade	
			Início	Conclusão	Recursos	Execução
TSM-G.08/01	Implantação, reforma e adequação de Centros de Atendimento ao Turista (CAT)	11,04	dez/12	mai/13	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Estadual e Municipal
		Q,87			Governo Estadual	
		Q,59			Governo Municipal	
TSM-G.08/02	Sinalização turística nos atrativos turísticos	6,25	dez/12	fev/14	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Municipal
		Q,49			Governo Municipal	
TSM-G.08/03	Acessibilidade nos atrativos turísticos	5,99	set/13	fev/14	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Municipal
		Q,47			Governo Municipal	

Ações de Infraestrutura do Turismo: Recife						TSM-G.09
Valor total: R\$ 17,56 milhões						
Referência	Ação	Valor (em milhões)	Prazo		Responsabilidade	
			Início	Conclusão	Recursos	Execução
TSM-G.09/01	Implantação, reforma e adequação de Centros de Atendimento ao Turista (CAT)	6,50	dez/12	fev/14	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Municipal
		Q,27			Governo Municipal	
TSM-G.09/02	Sinalização turística nos atrativos turísticos	3,08	dez/12	mai/13	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Estadual
		Q,16			Governo Estadual	
TSM-G.09/03	Acessibilidade nos atrativos turísticos	7,18	dez/12	mai/13	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Estadual
		Q,37			Governo Estadual	

Ações de Infraestrutura do Turismo: Rio de Janeiro						TSM-G.10
Valor total: R\$ 25,90 milhões						
Referência	Ação	Valor (em milhões)	Prazo		Responsabilidade	
			Início	Conclusão	Recursos	Execução
TSM-G.10/01	Implantação, reforma e adequação de Centros de Atendimento ao Turista (CAT)	Q,47	dez/12	mai/13	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Municipal
		Q,04			Governo Municipal	
TSM-G.10/02	Sinalização turística nos atrativos turísticos	16,98	dez/12	mai/13	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Municipal
		1,44			Governo Municipal	
TSM-G.10/03	Acessibilidade nos atrativos turísticos	6,46	dez/12	fev/14	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Municipal
		Q,51			Governo Municipal	

Ações de Infraestrutura do Turismo: Salvador						TSM-G.11
Valor total: R\$ 11,96 milhões						
Referência	Ação	Valor (em milhões)	Prazo		Responsabilidade	
			Início	Conclusão	Recursos	Execução
TSM-G.11/01	Implantação, reforma e adequação de Centros de Atendimento ao Turista (CAT)	1,03	dez/12	mai/13	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Estadual
		0,05			Governo Estadual	
TSM-G.11/02	Sinalização turística nos atrativos turísticos	3,59	dez/12	mai/13	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Estadual
		0,18			Governo Estadual	
TSM-G.11/03	Acessibilidade nos atrativos turísticos	6,67	dez/12	fev/14	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Estadual e Municipal
		0,16			Governo Estadual	
		0,28			Governo Municipal	

Ações de Infraestrutura do Turismo: São Paulo						TSM-G.12
Valor total: R\$ 15,57 milhões						
Referência	Ação	Valor (em milhões)	Prazo		Responsabilidade	
			Início	Conclusão	Recursos	Execução
TSM-G.12/01	Implantação, reforma e adequação de Centros de Atendimento ao Turista (CAT)	0,90	dez/12	mai/13	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Municipal
		0,08			Governo Municipal	
TSM-G.12/02	Sinalização turística nos atrativos turísticos	1,95	set/13	fev/14	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Municipal
		0,15			Governo Municipal	
TSM-G.12/03	Acessibilidade nos atrativos turísticos	11,59	set/13	fev/14	Governo Federal (Ministério do Turismo)	Governo Municipal
		0,90			Governo Municipal	

10. Na Resolução-Gecopa nº 14 também houve revisão da matriz de responsabilidades, com a apresentação de novos valores para ações nos estados de Minas Gerais, Mato Grosso, Paraná, Amazonas, Rio Grande do Sul e Amazonas, nos seguintes termos:

Cidade-sede	Projeto	Data início Obra	Data conclusão Obra	Investimento Total (R\$ mi)	Financ. Federal (R\$ mi)	Invest. Federal (R\$ mi)	Invest. Governo Local (R\$ mi)	Natureza da alteração	Justificativa
Belo Horizonte	BRT: Antônio Carlos / Pedro I	jun/10	out/13	588,2	382,3	-	205,9	Atualização	Alteração de objeto ou funcionalidade
	Corredor Pedro II e Obras Complem. Nos BRTs Antonio Carlos/ Pedro I e Cristiano Machado	mar/12	out/13	158,8	146,0	-	12,8	Atualização	Alteração de Nome do Projeto, Objeto ou Funcionalidade e valor do empreendimento (> 25%)
	BRT: Cristiano Machado	set/11	jun/13	52,6	50,0	-	2,6	Atualização	Alteração de objeto ou funcionalidade

Cuiabá	Corredor Mário Andrezza	mai/11	dez/13	46,0	31,0	-	15,0	Atualização	Alteração significativa de valor do empreendimento (> 25%)
Curitiba	Requalific. Corredor Marechal Floriano	abr/12	dez/13	57,3	33,8	-	23,5	Atualização	Alteração significativa de valor do empreendimento (> 25%)
	Vias de Integração Radial Metropolit.	Jul/12	dez/13	58,4	36,5	-	21,9	Atualização	Alteração significativa de valor do empreendimento (> 25%)
Manaus	BRT Leste/Centro	jul/12	mar/14	290,7	200,0		90,7	Atualização	Alteração significativa de valor do empreendimento (> 25%)
Porto Alegre	Corredor da 3ª Perimetral	mai/12	mai/14	194,1	94,6		99,5	Atualização	Alteração do nome e de valor do empreendimento (> 25%)
	Corredor Padre Cacique – Av. Beira Rio (Av. Edvaldo Pereira Paiva)	mar/12	mai/14	119,2	78,2		41,0	Atualização	Alteração de Objeto ou Funcionalidade e valor do empreendimento (>25%)
	BRT: Protásio Alves e Terminal Manoel Elias	mar/12	mai/14	77,9	53,0	-	24,9	Atualização	Alteração de nome e valor do empreendimento (>25%)
	BRT: João Pessoa e Terminal Azenha	set/12	mai/14	64,5	28,0	-	36,5	Atualização	Alteração de nome e valor do empreendimento (> 25%)
	Corredor Rua Voluntários da Pátria e Estação São Pedro	jul/12	mai/14	95,3	24,0		71,3	Atualização	Alteração de nome e valor do empreendimento (> 25%)
	Prolongamento da Avenida Severo Dullius	jul/12	mai/14	83,0	21,6	-	61,4	Atualização	Alteração significativa de valor do empreendimento (> 25%)
	Complexo da Rodoviária	jul/12	mai/14	31,5	19,0		12,5	Atualização	Alteração significativa de valor do empreendimento (> 25%)

	BRT: Avenida Bento Gonçalves e Terminal Antônio de Carvalho	mar/12	mai/14	52,7	23,0	-	29,7	Atualização	Alteração de nome do projeto e valor do empreendimento (>25%)
Rio de Janeiro	BRT Transcar. Aeroporto / Penha / Barra)	mar/11	dez/13	1883,6	1179,0		704,6	Atualização	Alteração do nome do projeto

11. Já na Resolução-Gecopa nº15/2012, de 28 de setembro, excluiu-se, formalmente, o VLT de Brasília da matriz de responsabilidades. A versão oficial do documento passou a vigorar deste modo, em milhões de reais:

Estádios						
Cidade	Obra	Investimento Total	Financiamento Federal	Investimento Federal	Investimento Governo Local	Investimento Iniciativa Privada
Belo Horizonte	Reforma e adaptação do Estádio Magalhães Pinto (Mineirão)	695,00	400,00	-	295,00	-
Brasília	Reforma do Estádio Mané Garrincha	745,30	400,00	-	345,30	-
Cuiabá	Construção da Arena Multiuso Pantanal	518,90	285,00	-	233,90	-
Curitiba	Complexo Esportivo Curitiba 2014 (Reforma e Ampliação do Estádio)	234,00	123,00	-	14,00	97,00
Fortaleza	Reforma do Estádio Castelão	623,00	400,00	-	223,00	-
Manaus	Reconstrução do Estádio Vivaldão	515,00	375,00	-	140,00	-
Natal	Construção da Arena das Dunas	350,00	250,50	-	99,50	-
Porto Alegre	Reforma do Estádio Beira Rio	330,00	235,00	-	132,40	95,00
Recife	Construção de Novo Estádio "Cidade da Copa"	529,50	397,10	-	408,40	-
Rio de Janeiro	Reforma do Estádio Mário Filho (Maracanã)	808,40	400,00	-	191,70	-
Salvador	Reconstrução do Estádio da Fonte Nova	591,70	400,00	-	-	-
São Paulo	Construção do Estádio do Corinthians	820,00	400,00	-	2083,20	420,00
Total Estádios		6760,80	4065,60	0		612,00

Mobilidade Urbana						
Cidade	Obra	Investimento Total	Financiamento Federal	Investimento Federal	Investimento Governo Local	Investimento Iniciativa Privada
Belo Horizonte	BRT: Antônio Carlos / Pedro I	588,20	382,30	-	205,90	-

Belo Horizonte	Corredor Pedro II e Obras Complementares nos BRTs Antonio Carlos/Pedro I e Cristiano Machado	158,80	146,00	-	12,80	-
Belo Horizonte	BRT: Área Central	56,00	55,00	-	1,00	-
Belo Horizonte	Expansão da Central de Controle de Trânsito	30,00	30,00	-	0,00	-
Belo Horizonte	Via 210 (Ligação Via Minério / Tereza Cristina)	96,00	72,00	-	24,00	-
Belo Horizonte	Via 710 (Andradas / Cristiano Machado)	156,10	78,00	-	78,10	-
Belo Horizonte	BRT: Cristiano Machado	52,60	50,00	-	2,60	-
Belo Horizonte	Boulevard Arrudas / Tereza Cristina	213,00	210,00	-	3,00	-
Brasília	DF 047	103,10	98,00	-	5,10	-
Cuiabá	VLT Cuiabá / Várzea Grande	1261,60	423,70	-	837,90	-
Cuiabá	Corredor Mário Andreazza	46,00	31,00	-	15,00	-
Cuiabá	Adequação Viária e Obras de Acessibilidade à Arena Multiuso Pantanal	145,90	107,50	-	38,40	-
Curitiba	Corredor Aeroporto / Rodoferroviária	160,30	104,80	-	55,50	-
Curitiba	Sistema Integrado de Monitoramento	69,10	68,20	-	0,90	-
Curitiba	Corredor Avenida Cândido de Abreu	14,20	4,90	-	9,30	-
Curitiba	Requalificação da Rodoferroviária (inclusive acessos)	48,90	35,00	-	13,90	-
Curitiba	BRT: Extensão da Linha Verde Sul	15,50	14,70	-	0,80	-
Curitiba	Requalificação do Terminal Santa Cândida (reforma e ampliação)	12,10	12,00	-	0,10	-
Curitiba	Requalificação do Corredor Marechal Floriano	57,30	33,80	-	23,50	-
Curitiba	Corredor Metropolitano (Requalificação de Vias Existentes)	137,60	130,70	-	6,90	-
Curitiba	Vias de Integração Radial Metropolitanas	58,40	36,50	-	21,90	-
Fortaleza	VLT: Parangaba/Mucuripe	265,50	170,00	-	95,50	-
Fortaleza	Eixo Via Expressa/Raul Barbosa	151,60	141,70	-	9,90	-
Fortaleza	BRT Avenida Dedé Brasil	41,60	21,60	-	20,00	-
Fortaleza	BRT Av. Alberto Craveiro	33,70	23,70	-	10,00	-
Fortaleza	BRT Av. Paulino Rocha	34,60	19,60	-	15,00	-
Fortaleza	Estações: Padre Cícero e Juscelino Kubitschek	35,00	33,20	-	1,80	-
Manaus	Monotrilho Norte/Centro	1307,00	600,00	-	707,00	-
Manaus	BRT Leste/Centro	290,70	200,00	-	90,70	-
Natal	Corredor Estruturante – Zona Norte / Estádio Arena das Dunas	338,80	293,00	-	45,80	-

Natal	Acesso ao Novo Aeroporto de São Gonçalo do Amarante	73,10	12,10	-	61,00	-
Natal	Reestruturação da Av. Eng. Roberto Freire	221,70	45,30	-	176,40	-
Natal	Eixo 2: Implantação da Via Prudente de Moraes	27,70	10,60	-	17,10	-
Porto Alegre	Corredor Avenida Tronco	133,60	129,30	-	4,30	-
Porto Alegre	Corredor da 3ª Perimetral	194,10	94,60	-	99,50	-
Porto Alegre	Corredor Padre Cacique – Av. Beira Rio(Av. Edvaldo Pereira Paiva)	119,20	78,20	-	41,00	-
Porto Alegre	Monitoramento dos 3 Corredores	13,70	13,70	-	0,00	-
Porto Alegre	BRT: Protásio Alves e Terminal Manoel Elias	77,90	53,00	-	24,90	-
Porto Alegre	BRT: João Pessoa e Terminal Azenha	64,50	28,00	-	36,50	-
Porto Alegre	Corredor Rua Voluntários da Pátria e Estação São Pedro	95,30	24,00	-	71,30	-
Porto Alegre	Prolongamento da Avenida Severo Dullius	83,00	21,60	-	61,40	-
Porto Alegre	Complexo da Rodoviária	31,50	19,00	-	12,50	-
Porto Alegre	BRT: Avenida Bento Gonçalves e Terminal Antônio de Carvalho	52,70	23,00	-	29,70	-
Recife	Corredor Caxangá (Leste/Oeste)	74,00	71,00	-	3,00	-
Recife	BRT: Norte / Sul - Trecho Igarassu / Tacaruna / Centro do Recife	180,90	162,00	-	18,90	-
Recife	BRT: Leste / Oeste - Ramal Cidade da Copa	137,00	99,00	-	38,00	-
Recife	Corredor da Via Mangue	433,20	331,00	-	102,20	-
Recife	Metrô: Terminal Cosme e Damião	15,80	15,00	-	0,80	-
Rio de Janeiro	BRT Transcarioca (Aeroporto / Penha / Barra)	1883,60	1179,00	-	704,60	-
São Paulo	Construção do Monotrilho Linha 17 - Ouro	1881,50	1082,00	-	799,50	-
Total Mobilidade Urbana		11773,20	7118,30	0,00	4654,90	

Aeroportos						
Cidade	Obra	Investimento Total	Financiamento Federal	Investimento Federal	Investimento Governo Local	Investimento Iniciativa Privada
Belo Horizonte	Reforma e Modernização do Terminal de Passageiros e Adequação do Sistema Viário	238,10	-	238,10	-	-
Belo Horizonte	Reforma e Ampliação da Pista de Pouso e do Sistema de Pátios	170,50	-	170,50	-	-

Belo Horizonte	Construção do Terminal de Passageiros 3, Pátio de Aeronaves, Estacionamento de Veículos e Adequação do Sistema Viário	100,00	-	100,00	-	-
Brasília	Reforma do Corpo Central do Terminal de Passageiros	6,40	-	6,40	-	-
Brasília	Concessão para Ampliação, Manutenção e Exploração do Aeroporto Internacional de Brasília - Fase 1B	640,00	-	-	-	640,00
Brasília	Construção do Módulo Operacional - MOP	4,00	-	4,00	-	-
Cuiabá	Reforma e Modernização do Terminal de Passageiros, Adequação do Sistema Viário e Construção de Estacionamento	87,50	-	87,50	-	-
Cuiabá	Implantação do Módulo Operacional - MOP	2,90	-	2,90	-	-
Curitiba	Ampliação do Terminal de Passageiros e Ampliação do Sistema Viário	41,30	-	41,30	-	-
Curitiba	Ampliação do Pátio, Infraestrutura, Macrodrenagem e Obras Complementares	25,40	-	25,40	-	-
Curitiba	Restauração da Pista de Pouso e Decolagem e de Táxi e Obras Complementares	17,80	-	17,80	-	-
Fortaleza	Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros e Adequação do Sistema Viário (1º Fase)	349,80	-	349,80	-	-
Manaus	Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros (1º Fase)	327,40	-	327,40	-	-
Natal	Infraestrutura de Pista de Pouso, Infraestrutura dos Sistemas de Auxílio e Proteção ao Voo	168,90	-	168,90	-	-
Natal	Construção do Terminal de Passageiros, Sistema Viário de Acesso e Obras Complementares	408,00	-	8,00	-	400,00
Porto Alegre	Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros (1ª Fase)	345,80	-	345,80	-	-
Porto Alegre	Ampliação da Pista de Pouso e Decolagem	228,20	-	228,20	-	-
Porto Alegre	Implantação do Módulo Operacional – MOP	5,20	-	5,20	-	-
Recife	Construção de Nova Torre de Controle	19,80	-	19,80	-	-
Rio de Janeiro	Reforma do Terminal de Passageiros 1	301,10	-	301,10	-	-

Rio de Janeiro	Conclusão da Reforma do Terminal de Passageiros 2	386,20	-	386,20	-	-
Rio de Janeiro	Recuperação e Revitalização dos Sistemas de Pistas e Pátios	157,40	-	157,40	-	-
Salvador	Reforma e Adequação do Terminal de Passageiros	15,40	-	15,40	-	-
Salvador	Ampliação do Pátio de Aeronaves	16,80	-	16,80	-	-
Salvador	Construção de Torre de Controle	15,10	-	15,10	-	-
São Paulo - Guarulhos	Terraplenagem do Terminal de Passageiros 3	417,00	-	417,00	-	-
São Paulo - Guarulhos	Terminal de Passageiros 4 (Fase 1)	86,00	-	86,00	-	-
São Paulo - Guarulhos	Ampliação e Revitalização do Sistema de Pista e Pátio (PR-B e PR-FF)	148,00	-	148,00	-	-
São Paulo - Guarulhos	Concessão para Ampliação, Manutenção e Exploração do Aeroporto Internacional de Guarulhos - Fase 1B	1420,00	-	-	-	1420,00
São Paulo - Viracopos	Construção do Módulo Operacional - MOP	5,00	-	5,00	-	-
São Paulo - Viracopos	Concessão para Ampliação, Manutenção e Exploração do Aeroporto Internacional de Viracopos - Fase 1B	1180,00	-	-	-	1180,00
Total Aeroportos		7335,10	0,00	3695,10	0,00	3.640,00

Portos						
Cidade	Obra	Investimento Total	Financiamento Federal	Investimento Federal	Investimento Governo Local	Investimento Iniciativa Privada
Fortaleza	Terminal Marítimo de Mucuripe	149,00	-	149,00	-	-
Manaus	Porto de Manaus	89,40	-	89,40	-	-
Natal	Terminal Marítimo de Natal	53,70	-	53,70	-	-
Recife	Terminal Marítimo de Recife	21,80	-	21,80	-	-
Rio de Janeiro	Terminal Marítimo de Rio de Janeiro	314,00	-	314,00	-	-
Salvador	Terminal Marítimo de Salvador	36,00	-	36,00	-	-
Santos	Terminal Marítimo de Santos	235,00	-	235,00	-	-
Total Portos		898,90	0,00	898,90	0,00	0,00

Turismo

Cidade	Obra	Investimento Total	Financiamento Federal	Investimento Federal	Investimento Governo Local	Investimento Iniciativa Privada
Belo Horizonte	Ações de Infraestrutura do Turismo	18,50	-	16,80	1,70	-
Brasília	Ações de Infraestrutura do Turismo	10,20	-	9,30	0,90	-
Cuiabá	Ações de Infraestrutura do Turismo	13,80	-	13,00	0,80	-
Curitiba	Ações de Infraestrutura do Turismo	19,40	-	17,80	1,60	-
Fortaleza	Ações de Infraestrutura do Turismo	22,10	-	17,40	4,70	-
Manaus	Ações de Infraestrutura do Turismo	8,80	-	8,30	0,50	-
Natal	Ações de Infraestrutura do Turismo	23,00	-	22,10	0,90	-
Porto Alegre	Ações de Infraestrutura do Turismo	25,70	-	23,30	2,40	-
Recife	Ações de Infraestrutura do Turismo	17,60	-	16,80	0,80	-
Rio de Janeiro	Ações de Infraestrutura do Turismo	25,90	-	23,90	2,00	-
Salvador	Ações de Infraestrutura do Turismo	12,00	-	11,30	0,70	-
São Paulo	Ações de Infraestrutura do Turismo	15,60	-	14,50	1,10	-
Total Turismo		212,50	0,00	194,50	18,00	0

Telecomunicações						
Cidade	Obra	Investiment. Total	Financiament. Federal	Investiment. Federal	Investiment. Governo Local	Investiment. Iniciativa Privada
Todas	Modernização da Infraestrutura e serviços e suporte às competições	371,20	-	371,20	-	-
Total Telecomunicações		371,20	0,00	371,20	18,00	0

Cidade	Obra	Investiment. Total	Financiament. Federal	Investiment. Federal	Investiment. Governo Local	Investiment. Iniciativa Privada
Todas	Matriz Consolidada	27.351,60	11.183,90	5159,70	6756,1	4.252,00

12. Finalmente, na Resolução-Gecopa nº 15 incluiu-se a matriz de segurança:

Ações de Segurança Pública: Controle dos Pontos de Entrada no País						SGR-G.01
Valor total: R\$ 79,7 milhões						
Referência	Ação	Valor (em milhões)	Prazo		Responsabilidade	
			Início	Conclusão	Recursos	Execução
SGR-G.01/01	Fortalecimento da Infraestrutura dos pontos de entrada no país	40,0	ago/12	mai/13	Governo Federal	Governo Federal
		39,7	jun/12	dez/12	Governo Federal	Receita Federal

Ações de Segurança Pública: Segurança do Evento						SGR-G.02
Valor total: R\$ 45,9 milhões						
Referência	Ação	Valor (em milhões)	Prazo		Responsabilidade	
			Início	Conclusão	Recursos	Execução
SGR-G.02/01	Equipamentos e Sistemas para a Segurança do Evento.	37,5	jun/12	mai/13	Governo Federal	DPRF
		8,4	jun/12	mar/13	Governo Federal	DPF

É o relatório.

VOTO

Em apreciação, acompanhamento realizado em cumprimento ao Acórdão 3.134/2011-Plenário, constituído com o objetivo de apresentar um painel das ações governamentais voltadas à realização da Copa do Mundo de 2014, especificamente nas áreas aeroportuária, portuária, mobilidade urbana, estádios, turismo e segurança, fontes de maior impacto na realização daquele megaevento esportivo.

2. Busca-se, neste momento, promover a transparência das ações governamentais, mapear os riscos e identificar os principais gargalos para a realização bem-sucedida do Mundial de Futebol, mormente no que concerne à tempestividade das providências ainda faltantes para a viabilização do evento, em confrontação com o quadro elaborado no acompanhamento anterior no Acórdão 3.134/2011-Plenário.

3. Tenho manifestado meu entendimento no sentido de 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. E é nesse espírito que esta Corte de Contas vem se guiando em suas ações para a Copa de 2014: o de colaboração.

4. Não se almeja, portanto, empreender críticas desassociadas de, pelo menos, uma proposição de medida saneadora. Foca-se a solução. Todos os alertas, determinações e recomendações devem pautar-se, sempre, pela proposição de medidas corretivas ou pela instigação de planos alternativos voltados ao cumprimento dos objetivos previamente delineados.

5. Nesse pensar, em um trabalho que contou com a participação de dezenove secretarias do Tribunal – as quais parabeno pelo esforço despendido e pela qualidade do que foi apresentado – promoveram-se diligências e inspeções à Caixa Econômica Federal, à Infraero, à Secretaria Especial dos Portos da Presidência da República, ao Ministério do Esporte, ao Ministério das Cidades, ao Ministério do Turismo e a cada um dos comitês organizadores das cidades-sede.

6. Em razão da dimensão do que se pretende, sinalizo para uma importante limitação temporal dos dados oferecidos. Após o esforço de reunir os relatórios de cada secretaria, em um habilidoso trabalho de consolidação, a Secretaria Adjunta de Planejamento e Procedimento realizou

um juízo sobre a fotografia apresentada pelo Governo Federal em julho de 2012. Existe, assim, um *delay* potencial a ser relevado como fonte de informação primária sobre a real e atual situação das obras.

7. De modo a contornar tal percalço, minha assessoria reuniu-se com membros do Ministério das Cidades e do Ministério do Esporte, de maneira a – na medida do possível – obter números mais contemporâneos acerca de cada ação sob crítica. Alcançaram-se, deste modo, informações referentes ao final de setembro e outubro. Essa nova situação fez constar no relatório antecedente, em aditamento às informações oferecidas no acervo técnico instrutivo.

8. Disso resultou um relatório consolidado, em que, à exceção das áreas de turismo, telecomunicações e segurança (recentemente incluídas na matriz e das quais tratarei em capítulo específico), consta um mapa preciso da situação de todas as ações previstas na matriz de responsabilidades para os jogos.

9. No global, apresento a expectativa de gastos consolidada na última publicação da matriz:

Investimento Total (R\$ mi)	Financiamento Federal (R\$ mi)	Investimento Federal (R\$ mi)	Investimento Governo Local (R\$ mi)	Investimento Iniciativa Privada (R\$ mi)
27.351,60	11.183,90	5.159,70	6.756,1	4.252,00

10. Em contraste com a primeira versão da matriz de responsabilidades apresentada pelo Governo Federal em janeiro de 2011, temos, em milhões de reais:

	Estádios	Mobilidade	Aeroportos	Portos	Turismo	Telecom.	Total
Primeira versão da matriz	R\$ 5.631	R\$ 11.896	R\$ 5.561	R\$ 741	-	-	R\$ 23.829
Última versão apresentada	R\$ 6.761	R\$ 11.773	R\$ 7.335	R\$ 899	R\$ 212	R\$ 371	R\$ 27.352
Diferença	R\$ 1.130	- R\$ 123	R\$ 1.774	R\$ 158	R\$ 212	R\$ 371	R\$ 3.523

11. A versão original do documento, para o primeiro ciclo de ações (voltadas, unicamente, para as obras de infraestrutura), trazia R\$ 23,8 bilhões estimados. Houve, portanto, um incremento pouco superior a R\$ 3,5 bilhões nas expectativas, correspondentes a 14,7%. Desses, verifiquei que R\$ 1,13 bilhão provém da ampliação dos custos dos estádios. Outros R\$ 158 milhões decorrem dos portos. Os aeroportos contaram com R\$ 1,78 bilhão de acréscimo. As obras de mobilidade urbana, até o momento, têm previsão global quase idêntica à inicial (até um pouco inferior). Também foram incluídas ações – já esperadas – referentes ao segundo ciclo de planejamento na matriz, como telecomunicações e turismo, com expectativa somada de R\$ 583 milhões.

12. Em uma avaliação crítica dessas diferenças, inicialmente no que se refere às arenas, dos R\$ 1,78 bilhão, R\$ 820 milhões referem-se ao Itaquerao que, no documento outrora apresentado, não possuía, ainda, previsão de investimentos (como também não o Morumbi, até então escolhido). Outros R\$ 225 milhões relacionam-se aos estádios Beira-Rio e Arena da Baixada, cuja origem de recursos é particular. Mais R\$ 156 milhões das PPPs, as quais, sabe-se, os investimentos e riscos do setor público são divididos com o privado. Logo, no que respeita às obras públicas, o incremento até o momento foi inferior a R\$ 100 milhões, consideravelmente abaixo dos limites legais de aditamento contratual. Nesses termos, faz-se precipitada qualquer conclusão sobre "estouro nos orçamentos".

13. No que se refere aos aeroportos, a dilatação de custos é, fundamentalmente, consequência das obras em São Paulo. Houve ampliação do escopo dos investimentos, nomeadamente em função das

recentes concessões dos aeroportos de Viracopos e Guarulhos. Outro plano de investimentos foi idealizado. Também foi nova a decisão de construir o Terminal de Passageiros 4, em Guarulhos.

14. Nos Portos, em Santos cresceu-se R\$ 157,9 milhões em relação ao primeiramente previsto. Naquela obra, aviso, em três oportunidades, o Tribunal julgou pretensas irregularidades apontadas na licitação: nos Acórdãos 226/2012, 1686/2012 e 3135/2011, todos do Plenário. Nessa última decisão, em face de impropriedades apuradas por esta Corte, os responsáveis acolheram na totalidade os apontamentos de auditoria realizados, o que ensejou uma economia aos cofres públicos superior a R\$ 8 milhões. Logo, não obstante a esse chamativo aumento de custo, até o momento, não se identificou materialização de desvios de recursos públicos; o que não escusa o acompanhamento contínuo deste Tribunal no desenvolver da obra.

15. Passo a discorrer, em específico, sobre cada área de investimento.

II

16. Adequado iniciar pelas obras de mobilidade urbana, principal preocupação – até mesmo reconhecida pelo Governo Federal –, no que atine ao término tempestivo das intervenções programadas.

17. São mais de R\$ 11,77 bilhões em gastos, dos quais R\$ 7,12 bilhões são federais e R\$ 4,65 bilhões estaduais e municipais.

18. A situação continua preocupante. Em novembro de 2011, fiz constar que, das 49 operações de financiamento da Caixa Econômica Federal constantes da matriz de responsabilidades, somente oito contavam com contrato assinado para execução das obras. Dessas, 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.

19. No atual quadro, datado do final de setembro, cinco obras ainda se encontram pendentes de assinatura das avenças de empréstimo. Das 44 que possuem financiamentos firmados, 38 não têm qualquer desembolso efetuado. Destacam-se, da consolidação oferecida pelo Ministério das Cidades – e que fiz constar do relatório antecedente – entraves ambientais, desapropriatórios e relativos (a essa altura dos preparativos) à ausência de projeto. Até mesmo para muitas das obras classificadas como "*sinaleira*" existem pendências atinentes a projetos e desapropriações. Mais da metade têm data de término prevista no ano de 2014 e, em mais de 35% deles, o fim está marcado para os derradeiros maio e junho de 2014.

20. Cinco cidades-sede, apenas, receberam desembolsos da Caixa Econômica Federal, com maiores avanços em Belo Horizonte e Recife, que conta com um volume de recursos transferido superior a 25%. Outras sete cidades ainda não receberam qualquer montante provindo do financiamento da Caixa. O total de valores repassados, até 30 de setembro, eram de apenas 8,33% do total financiado.

21. Em voto pretérito, no Acórdão 3.134/2011-Plenário, já opinei sobre o temor de que essas intervenções de mobilidade, a serem fatalmente realizadas às pressas, careçam de projetos sem o devido amadurecimento quanto ao seu detalhamento técnico e até mesmo quanto a sua viabilidade. Tais fatores poderiam interferir diretamente no valor estimado dos empreendimentos. Além dos inevitáveis aditivos, a ampliar os dispêndios para a conclusão das obras, relatei o receio de conceber uma herança que não corresponda às reais necessidades da população ao término dos jogos; como também a assunção, pelos cofres da União, de providências não tomadas pelos parceiros estaduais e municipais, tal qual ocorreu nos Jogos Pan-americanos.

22. Avanço um pouco mais neste juízo de valor. É bem verdade que alguns empreendimentos foram iniciados com recursos dos próprios municípios (ou estados). Se assim não o fosse, tais obras já

estariam, em definitivo e sem qualquer margem à dúvida, com os cronogramas completamente comprometidos. Existe, em contrapartida, uma situação particular que, entendo, merece um melhor atino.

23. Mesmo com os contratos de financiamento assinados – mas sem as condições de desembolso perfeitamente preenchidas –, o início das intervenções somente com recursos próprios dos estados e municípios carregam risco de iniciar uma obra a ser inevitavelmente paralisada, por ausência de recursos para completá-la.

24. Explico: existem gargalos sensíveis relacionados ao cumprimento das condições para que ocorra o primeiro desembolso do financiamento com a Caixa. Alguns deles, inclusive, remetem à própria viabilidade ambiental e econômica dos empreendimentos. Cito alguns casos concernentes às pendências desapropriatórias. Muitas vezes, os custos para realocação e indenização das famílias superam – e muito – o inicialmente estimado; e não foram previstos recursos dessa monta para essa rubrica (o programa Pró-Transporte não suporta tais despesas). Não é raro o imperativo de despender centenas de milhões nesses gastos. Em Fortaleza, por exemplo, consta que serão mais de duas mil famílias removidas para a construção da Via Expressa; ou dois mil processos desapropriatórios independentes, todos potencialmente motivadores de embargos judiciais.

25. Há, também, as pendências ambientais; o que inclui o aval do IPHAN. Existem questões de enleada solução. É o que experimentaram as obras do monotrilho e do BRT em Manaus. Em outro caso, em Brasília, vivencia-se uma etapa da obra do VLT inacabada. Existe hoje uma estrutura do viaduto, ao final da movimentada avenida W3 Sul, que, teme-se, não seja sequer utilizada na nova concepção do projeto. Sem contar os transtornos ao trânsito e à população com a obra paralisada, há bastante tempo.

26. O fato é que, uma vez pactuados os empréstimos e confirmada a expectativa de receita de capital, existe espaço para a alocação de recursos para alimentar essas obras. O Orçamento Anual dos entes federados e municipais, assim, terá a previsão de rubrica para a alimentação daqueles investimentos, em harmonia com o que prescreve o art.167 da Constituição Federal. Havendo – ao menos formalmente – previsão orçamentária, os entes podem realizar suas licitações, como também contratar e efetuar seus empenhos. As obras, assim, podem ser iniciadas; primeiramente, com financeiro próprio.

27. Ocorre que essas receitas estimadas, provindas dos empréstimos, não são imediatamente realizáveis. Como disse, existem condicionantes que remetem, numerosas vezes, à própria viabilidade dos empreendimentos. Caso não confirmada a expectativa de desembolso, por inadimplemento de requisitos legais e contratuais, aquela ausência de recursos para alimentar a obra levará, inexoravelmente, à sua paralisação.

28. Reporto, aqui, em outra situação exemplificativa, a situação de duas obras da capital paranaense. Em 27 de setembro, recebi, em meu gabinete, o Ofício 63/2012, do Tribunal de Contas do Estado do Paraná, dando conta da paralisação das obras da *"Extensão da Linha Verde Sul"* e de *"Requalificação do Corredor Av. Marechal Floriano"*, em Curitiba. O motivo foi a ausência de repasses de recursos pela Caixa; ou seja, a obra iniciou com recursos próprios, mas, por falta de dinheiro, teve de parar.

29. Consta de cópia de expediente encaminhado pela Prefeitura de Curitiba àquela Corte de Contas Estadual que (Ofício SIP/103/12):

"o pagamento do primeiro desembolso do financiamento desses contratos foi condicionado pela Caixa Econômica Federal à aprovação, pelo Ministério das Cidades, da revisão da Matriz de Responsabilidades e das respectivas Cartas Consulta. (...)

Apesar de todos os esforços empreendidos pelo Município nos últimos **dezoito meses**, até o momento não foi possível finalizar os entendimentos necessários à manifestação favorável do MCidades. (...)

Diante do exposto, e conforme documentação anexa encaminhada pela empresa EMPO (...), detentora do contrato para a execução das obras de Extensão da Linha Verde Sul, e da MAVILLIS (...), detentora do contrato para execução das obras de Requalificação do Corredor Av. Marechal Floriano, informamos que as mesmas foram **paralisadas pelas respectivas empresas**, até a regularização do fluxo financeiro. (grifei)

30. Não há, entretanto, a certeza de que os "*novos projetos*" serão aprovados, tanto porque podem não se alinhar com as diretrizes do Programa Pró-Transporte, como porque têm, também, um crivo relativo às demais condições de desembolso. E mesmo que sejam preenchidas, impossível certificar que as liberações ocorrerão em data tempestiva para a Copa do Mundo. É o custo da apresentação e modificação extemporânea dos projetos.

31. Existem, acrescento, situações assemelhadas relacionadas à nova análise das cartas-consulta e tendentes à revisão da matriz de responsabilidades em Natal, Porto Alegre e Curitiba, dentre outras obras. Tudo em virtude de alterações substanciais nos projetos.

32. Lembro, novamente, que, de acordo com a Resolução nº 45/2010 do Senado Federal, somente as obras relacionadas à Copa do Mundo e às Olimpíadas de 2016 estão excepcionadas do limite de endividamento. Eventual "*desenquadramento*" das operações financeiras carregam o mesmo risco de paralisação das obras. Já mencionei tal circunstancia no voto condutor do Acórdão 1.036/2012-Plenário.

33. Do exposto, tenho que os Estados e Municípios devam calcular esses riscos. Diante da necessidade de iniciar os empreendimentos, mesmo sem as condições de desembolso da Caixa perfeitamente preenchidas, deve-se pensar sobre a necessidade de retirar essas obras da matriz de responsabilidades, buscando outras fontes de financiamento, em face da possibilidade de paralisação dos investimentos e consequente desperdício e ineficiência na aplicação de recursos públicos. É um alerta importante a ser feito. Tanto com relação aos entes mutuários, quanto com relação à União – mutuante.

34. Um outro viés de análise – em algum ponto coincidente com o que já perfilhei – é sobre o acompanhamento realizado pelo Ministério do Esporte e pelo Ministério das Cidades, no que tange à avaliação crítica dos prazos dos empreendimentos.

35. Embora o MCidades tenha classificado somente cinco obras como " *sinal vermelho*", ao que tudo indica, tais juízos foram realizados unicamente com **dados declaratórios**. A chancela quanto à situação das obras foi tomada com base em informações dos próprios tomadores de recursos, arriada na data – por eles estimada – para o término dos empreendimentos. Caso a data informada estivesse posterior a maio/2014, a tarja seria "*vermelha*". Se a declaração de conclusão fosse posterior a dez/13, a classificação constaria como "*amarelo*". Para os demais, com término declarado até 2013, o sinal dado foi "*verde*".

36. Não houve um juízo crítico suficiente, por parte do Ministério das Cidades, a respeito desses prazos assumidos pelos estados e municípios. E são as informações técnicas oferecidas pelo MCidades que subsidiam o Gecopa sobre a decisão de incluir ou excluir obras da matriz de responsabilidades. As decisões do Governo Federal, no que atine à lista de empreendimentos de mobilidade urbana estratégicos para o Mundial, podem estar sendo tomadas *unicamente* com dados oferecidos pelos estados e municípios. Pelo menos até o momento.

37. A situação não é nova. No voto condutor do Acórdão 1.036/2012-Plenário assim adverti:

22. O Ministério das Cidades, na Nota Técnica 34/2012, entendeu que os alertas proferidos pelo TCU são adequados, do ponto de vista técnico. Aquela Pasta concordou que a situação das obras de mobilidade urbana é preocupante, tendo em vista a proximidade dos jogos e a dificuldade dos governos locais em realizar as intervenções. Situou, todavia, que "*os governos estaduais e municipais se comprometem a entregar as obras em prazos anteriores ao evento*".

23. Acredito que se deva fazer mais. A avaliação de prazos de uma obra envolve a prévia existência de um orçamento. Ao se conhecer, então, todos os serviços a serem executados, bem como as suas produtividades e relações de interdependência, aí sim se elabora o cronograma da obra.
24. Existe um arsenal de meios na engenharia de custos para a realização desse exame (diagramas PERT-CPM, dentre outras técnicas). Não há margem, de modo algum, para simples declarações.
25. Urge que os prazos sejam adequadamente motivados; como também que tais estudos sejam examinados e aprovados. Existe uma relação de **corresponsabilidade** quanto à inclusão de empreendimentos na matriz dos jogos; **não de submissão**. Diante das enormes consequências de se incluir – ou excluir – qualquer empreendimento na matriz de responsabilidades, deve haver uma prévia motivação e aprovação dos cronogramas apresentados.
26. Enfatizo que não cabe ao TCU estabelecer quais as ações que devem – ou não – estar na matriz de responsabilidades. Esse não é um papel do controle externo, e sim do executor dos recursos. Diante disso, em vez da determinação propugnada pela unidade instrutiva e dentro da esfera possível de ação deste Tribunal, tendo em vista as possíveis consequências e eventuais responsabilizações advindas do atraso na implementação de uma ou outra ação, entendo que se possam empreender importantes alertas aos órgãos e entidades envolvidos com o gerenciamento do Mundial – e que preservam, em essência, os objetivos do encaminhamento alvitrado pela Secex-2.
38. Os prazos necessários para a resolução dos processos de desapropriação também são uma incógnita. Como ainda o limite de tempo para a resolução dos problemas ambientais.
39. Diante do que se apresenta, penso, novamente, que se deva alertar o Ministério das Cidades e o Ministério do Esporte quanto ao risco da assunção incondicionada dos prazos oferecidos pelos parceiros estaduais e municipais, em face, tanto da possibilidade de paralisação das obras – pelos motivos que mencionei –, quanto da dificuldade que causará aos visitantes advinda de canteiros de obra em pontos sensíveis dos centros urbanos, tal como ocorreu em Brasília, no caso do VLT. Cabível, outrossim, fixar prazo para que o Ministério se manifeste sobre a viabilidade de aferição técnica dos prazos apresentados para cada obra inscrita na matriz de responsabilidades.
40. Finalmente, nessa área de ação, existe um último risco sobre o qual urge discorrer.
41. Diante da mais recente revisão da matriz disponibilizada, foi possível constatar tanto um incremento de valor em algumas obras, como a redução de escopo de outros empreendimentos. Algumas ações tiveram cortes pela metade.
42. Em todos os casos, a Caixa Econômica Federal argui que a revisão constante do valor dos financiamentos se faz inviável, pela própria dinâmica das obras que se executam. Igualmente, o Ministério das Cidades situa a impossibilidade de, a cada revisão contratual, realizar a simultânea alteração da matriz. Seria medida de controversa possibilidade prática.
43. Pondero, apenas, que, principalmente nos casos nos quais houve redução de escopo, caso exista mora na revisão da matriz de responsabilidades (e a consequente revisão dos termos dos contratos de financiamento), pode ocorrer de o valor do empréstimo ultrapassar o montante do empreendimento, com risco de desvio de finalidade dos recursos repassados mediante o Programa Pró-Transporte.
44. Os empréstimos devem ser direcionados apenas para a feitura das obras pré-aprovadas, que se encontram alinhadas com o objetivo do Programa. Em verdade, o dinheiro provém de recursos do FGTS, que conta com lei própria e hipóteses limitadas de aplicação (Lei 8.036/90). Caso seja disponibilizado R\$ 100 milhões em empréstimos e a obra tenha alterado o seu valor para R\$ 60 milhões, até que seja aditado o contrato de financiamento, os outros R\$ 40 milhões estariam disponíveis ao ente executor do empreendimento, mesmo sem haver uma despesa associada a esse gasto. Aqui, outro alerta merece ser empreendido.

45. Quanto aos estádios de futebol, a última versão da matriz de responsabilidades informa que os custos totais necessários para as construções e reformas serão de R\$ 6,76 bilhões, donde R\$ 612 milhões provêm da iniciativa privada.

46. Eis os dados oficiais disponibilizados pelo Ministério do Esporte em seu endereço eletrônico (6 de novembro de 2012):

Cidade-sede	Andamento	Responsabilidade pela execução
Belo Horizonte	84%	PPP
Brasília	81%	Governo do Estado
Cuiabá	50%	Governo do Estado
Curitiba	46%	Iniciativa Privada
Fortaleza	93%	PPP
Manaus	45%	Governo do Estado
Natal	39%	PPP
Porto Alegre	45%	Iniciativa Privada
Recife	64%	PPP
Rio de Janeiro	70%	Governo do Estado
Salvador	74%	PPP
São Paulo	51%	Iniciativa Privada

47. Embora no Portal da Copa do Governo Federal o Mineirão estar com 84% de execução, os dados são de setembro. Atualmente se sabe que o avanço físico supera os 90%. O Portal da Transparência, por exemplo, indica avanço financeiro de 97%.

48. No que se refere à Copa das Confederações, em junho de 2013, a FIFA confirmou, na data de hoje, seis cidades-sede: Recife, Brasília, Belo Horizonte, Salvador, Rio de Janeiro e Fortaleza. Dessas, a que conta com menor percentual de execução é Recife: 64%, até setembro de 2012.

49. Sopeso, em um juízo de razoabilidade, que dessas seis sedes, quatro estão sendo executadas mediante o regime de PPP: Belo Horizonte, Salvador, Recife e Fortaleza. Esses estádios serão explorados pela iniciativa privada. Existe, portanto, um relevante interesse dos parceiros particulares na conclusão de seus investimentos, tendo em vista o retorno financeiro que deles advirá. Afora as sanções contratuais, haveria um prejuízo considerável decorrente do atraso dessas obras.

50. Releve-se, ainda, que as empresas não têm os entraves burocráticos – como a necessária licitação – para cada modificação ou nova intervenção porventura necessária. Há, nas concessões, por suas características, maior agilidade para a tomada de providências tendentes à aceleração dos investimentos.

51. Em outras duas arenas, em Brasília e no Rio de Janeiro, constata-se um bom andamento físico, pelo que, igualmente, não se vislumbra maiores dificuldades.

52. O maior empecilho que, entendo, seja capaz de obstar a entrega tempestiva das obras (inclusive as das PPPs) é algum atraso na irrigação dos recursos via financiamento. Apresento quadro ilustrativo do andamento dos desembolsos pelo BNDES:

**Desembolsos já efetuados no âmbito do Programa ProCopa Arenas Esportivas
Posição em outubro de 2012**

Cidade-Sede/Estádio	Valor Contratado	Desembolsado	% Desembolso
---------------------	------------------	--------------	--------------

	(A)	(B)	(B/A)
Manaus/Arena Amazônia	400.000.000,00	125.917.846,63	31,48
Salvador/Arena Fonte Nova	323.629.000,00	291.266.100,00	90,00
Fortaleza/Arena Castelão	351.545.150,00	248.909.030,00	70,80
Recife/Arena Pernambuco	400.000.000,00	230.083.899,16	57,52
Cuiabá/Arena Pantanal	392.952.860,00	161.096.950,00	41,00
Rio de Janeiro/Maracanã	400.000.000,00	248.000.000,00	62,00
Belo Horizonte/Estádio do Mineirão	400.000.000,00	380.000.000,00	95,00
Natal/Arena Dunas	396.571.000,00	154.120.631,53	38,86

53. Existem também outros pedidos feitos ao BNDES:

Projeto Estádio	Fase	Valor a ser Contratado (R\$)	Valor da Contrapartida (R\$)
Paraná – Arena da Baixada	Operação enquadrada em 3/4/2012. Atualmente está em análise pelo BNDES. Em seguida, passará pelas fases de aprovação e contratação.	131.168.000,00	53.432.000,00
São Paulo	Operação Indireta enquadrada em 22/5/2012 e aprovada em 10/7/2012. Ainda não contratada.	400.000.000,00	420.000.000,00
Rio Grande do Sul	Operação enquadrada em 10/4/2012. Atualmente está em análise pelo BNDES. Em seguida, passará pelas fases de aprovação e contratação.	277.000.000,00	99.400.000,00

54. A 9ª Secex, em metódico trabalho, esmiuçou cada pendência nos contratos de empréstimo capaz de obstar o livre fluxo de recursos para as construções e reformas. A manutenção desses entraves, portanto, é gargalo a ser alertado.

55. Outra situação é que, para as cidades de Porto Alegre, São Paulo e Curitiba, os clubes de futebol responsáveis pelas construções e reformas dos estádios solicitaram financiamento do BNDES. Até o momento, entretanto, não houve a formalização dos contratos. São situações a serem acompanhadas *pari passu*, para que a ausência de recursos não enseje em mora inviabilizadora do término tempestivo daquelas obras. Mesmo executadas por entidades privadas.

56. Existe, finalmente, a questão das obras do entorno dos estádios.

57. No Acórdão 3.134/2011-Plenário, alertou-se que existiam 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. Também, no Acórdão 563/2011-Plenário, determinou-se ao Ministério do Esporte que envidasse esforços para a atualização da matriz de responsabilidades, fazendo incluir todas as ações de infraestrutura essenciais para a realização do evento.

58. Não obstante algumas obras do entorno já terem sido incluídas na última matriz de responsabilidades – e mesmo do antecipado anúncio de revisão da matriz, com a inclusão de novos projetos do entorno –, a unidade especializada propõe que a avaliação acerca das providências tomadas pelo Ministério do Esporte seja apreciada no processo concernente ao acompanhamento das

determinações emanadas no Acórdão 563/2011-Plenário, em autos específicos de monitoramento. Concorde com o encaminhamento; até porque se anuncia que a matriz está prestes a ser novamente alterada, o que poderá ser mais bem aferido em oportunidade posterior.

59. Também se sugeriu determinação ao Ministério do Esporte para que, em próxima revisão da matriz de responsabilidades, tome providências a seu cargo para a atualização dos prazos de conclusão das obras das arenas esportivas, assim como dos valores dos empreendimentos; a exemplo dos custos relativos à cobertura, assentos, gramado e placares eletrônicos do Estádio Nacional de Brasília, no que ponho-me inteiramente de acordo.

IV

60. Para o exame da situação das obras nos aeroportos, foram efetuadas diligências diretamente à Infraero e à Anac. São R\$ 7,34 bilhões em investimentos, de acordo com a última versão publicada da matriz de responsabilidades.

61. No modo geral, em extrato, no que se refere às obras aeroportuárias, em quatro delas, empreendimentos estão por conta da iniciativa privada, pela recente concessão dos aeródromos em Brasília, Guarulhos, Campinas e Natal.

62. Nessas concessões, em todos, prevê-se a conclusão das obras após maio de 2014. De acordo com dados do Governo Federal, em Guarulhos, na primeira fase do empreendimento, serão investidos valores superiores a R\$ 1,38 bilhões. Em Campinas serão despendidos, até o Mundial, R\$ 873 milhões; e em Brasília, a previsão é de R\$ 626 milhões. Em São Gonçalo do Amarante, R\$ 450 milhões.

63. As obras em Natal estão em andamento e em Brasília recém iniciaram. Nos demais aeroportos privatizados, as obras não começaram – o que não deixa de ser inquietante. Para Guarulhos, foi recentemente aprovado um empréstimo-ponte com o BNDES, no valor de R\$ 1,2 bilhão.

64. Nessas obras concedidas, mesmo em face da ultrapassagem dos prazos inicialmente previstos para o início das obras, a situação é semelhante aos estádios executados mediante o regime de PPP: fora o interesse comum no término tempestivo dos empreendimentos, os particulares contam, a seu favor, com a agilidade própria do setor privado, desvinculada das burocracias necessárias ao desenlace das contratações realizadas na esfera pública. Isso, porém, não exime a solicitação de informações à Anac, para que, periodicamente, encaminhe a esta Corte informação sobre o andamento das obras, o que, avalio, seja medida suficiente neste momento.

65. Situação distinta são os aeroportos cujas intervenções estão a cargo da Infraero. A instrução antecedente relatou que permaneciam não iniciadas, até o final de julho deste ano, as obras nos aeroportos de Confins (reforma e ampliação da pista de pouso), Curitiba, Recife (construção da torre de controle) e Porto Alegre; essas duas últimas com expectativa de finalização após março de 2014, sendo que na capital pernambucana o edital de licitações era em 31 de outubro. Em Salvador, a reforma e adequação do terminal de passageiros, ainda não iniciada, teve a sua data de término postergada de julho de 2013 para o último trimestre daquele ano. O procedimento licitatório da capital baiana está em vias de conclusão.

66. Em Curitiba, diga-se, a Infraero teve problemas relativos à finalização do projeto básico. Os cronogramas iniciais pretendidos foram ultrapassados. Em Confins (reforma da pista) a licitação foi fracassada, em razão da apresentação de propostas de preço pelas licitantes em valor superior ao estimado pela Administração. Também foi constatado significativo atraso nas obras de Manaus e Confins (desta vez, nas obras do terminal de passageiros).

67. Em todos os casos, embora exista o atraso, torno a repetir que ainda não se materializou, irrefutavelmente, a impossibilidade do término das obras anteriormente à Copa do Mundo. A atenção quanto ao acompanhamento dos cronogramas, todavia, aumentou. Tenho por pertinente, assim,

determinar à Infraero que, no prazo de noventa dias, apresente as medidas adotadas para a recuperação dos atrasos identificados, em comparação com o plano de ataque disposto nos cronogramas editalícios e os previstos da última versão na matriz de responsabilidades.

68. Há, finalmente, um último juízo a fazer acerca dessa área de investimentos; especificamente em consequência do recente fracasso da licitação em Confins. Situação semelhante já havia ocorrido em João Pessoa, na contratação do projeto para ampliação do estacionamento; e em Recife, na licitação para a construção da torre de controle. Em Salvador, após o procedimento eletrônico aberto findado no último dia 26 de outubro, a melhor proposta também teve preços superiores ao estimado pela Administração. Sem contar outros procedimentos em que o "melhor preço" foi superior ao estimado, mas em etapa posterior conseguiu-se negociar valor abaixo dos inicialmente previstos, com descontos diminutos em relação ao valor-base.

69. O orçamento fechado, no RDC, foi pensado em prestígio à competitividade dos certames. Isso porque, a disponibilização prévia do valor estimado das contratações tende a favorecer a formação de conluíus. Ao saber, de antemão, o valor máximo admitido pela Administração como critério de classificação das propostas, facilita-se a prévia combinação de valores ofertados. Nesse caso, em termos do princípio fundamental licitatório – o da obtenção da melhor proposta –, a isonomia e a competitividade compensariam possível perda de transparência, no que se refere à publicação dos preços estimativos.

70. Essa dualidade de princípios é perfeitamente visualizada nas compras, o que já era experimentado nos pregões realizados pela Administração Pública sob a luz da Lei 10.520/2002, visto que a descrição do objeto permite um perfeito delineamento do que será oferecido.

71. As obras públicas possuem um caráter peculiar. Haja vista a necessidade de apresentar os serviços a serem executados – acompanhados de suas quantidades – e tendo em vista o que dispõe a LDO (e a própria Lei 12.462/2011), tais encargos devem ser referenciados pelo Sinapi/Sicro; e isso é público. O licitante cuidadoso, portanto, tem meios de investigar tais referências de modo a "prever" o preço base da Administração. Ainda mais quando a reserva orçamentária das LOAs também são públicas.

72. Quanto mais os serviços tenham previsão direta nesses sistemas referenciais, maior a previsibilidade do preço paradigma editalício. Obras rodoviárias, por exemplo, possuem, tradicionalmente, mais serviços referenciados pelo Sicro. São menos encargos possíveis e maior a previsibilidade do preço-base.

73. Obras portuárias e aeroportuárias, ao contrário, têm a característica de possuírem, via de regra, serviços relevantes – e complexos – não passíveis de parametrização direta com o Sinapi. A Administração, então, promove adaptações aos serviços similares, ou motiva estudos e pesquisas próprias, para estimar o valor razoável daquele item orçamentário. Da mesma maneira, na ausência de composição referencial, cada licitante promoverá mesma avaliação. Estaria, nesse caso, em tese, melhor justificado o sigilo do orçamento.

74. Existe um contraponto. Esses estudos podem resultar em preços maiores ou menores que os do edital; e isso é tão mais verdade, quanto mais complexo e mais oneroso for o serviço. Se o mercado entender como maiores aqueles encargos, existirá uma grande possibilidade de fracasso do certame licitatório, por preços ofertados superiores aos valores paradigma. Muitas vezes, a licitação é "salva" por um argumento pertinente oferecido por um dos interessados; inclusive no que se refere à viabilidade do preço estimado.

75. Concluo, então, que, como o sigilo no orçamento-base não é obrigatório, e pelo dever de motivação de todo ato, se possa recomendar à Infraero que pondere a vantagem, em termos de celeridade, de realizar procedimentos com preço fechado em obras mais complexas, com prazo muito exíguo para conclusão e em que parcela relevante dos serviços a serem executados não possua

referência explícita no Sinapi/Sicro, em face da possibilidade de fracasso das licitações decorrente dessa imponderabilidade de aferição de preços materialmente relevantes do empreendimento.

76. Quero deixar claro que entendo ser o RDC um avanço histórico em matéria licitatória. Contratos por desempenho, inversão de fases, fase recursal única, disputa aberta, pré-qualificação permanente, sustentabilidade... Incluiu-se um arsenal de mecanismos para melhor dotar os gestores de instrumentos para contratações que mais atendam o interesse público. Delinearam-se outros meios para objetivar o que vem a ser a melhor proposta. Nessa miríade de possibilidades, entretanto, com incremento na discricionariedade aos gestores, o contraponto é um maior dever motivador. Com mais caminhos, aumenta-se a necessidade de transparência quanto à escolha da trilha mais adequada a ser seguida. O sigilo do orçamento, como optativo, é uma dessas portas a serem devidamente motivadas. Orçamento aberto ou fechado, basta sopesar, em cada caso, a melhor escolha. O que ora apresentamos, deste modo, é que a extrema urgência no término da obra é um dos fatores a serem ponderados, em face do risco de licitações fracassadas.

77. Necessário, por último, que a Secob-1, no Fiscobras 2013, continue o eficaz acompanhamento realizado, priorizando, sobremaneira, a avaliação da viabilidade dos prazos de conclusão dos empreendimentos.

V

78. A situação das obras portuárias é a seguinte, com R\$ 513 milhões previstos em investimentos, em posição repassada pela unidade instrutiva de final de julho:

Ação	Invest. Previsto (R\$ mi)	Início das Obras	Conclusão Prevista	Estágio atual da obra
Construção do Terminal Marítimo de Passageiros no Porto de Fortaleza - CE	149	2/3/2012	29/11/2013	Obra em andamento Execução física: 11,66%
Adaptação de Armazém Frigorífico e de Galpão para Terminal Marítimo de Passageiro no Porto de Natal – RN	53,7	4/5/2012	30/8/2013	Obra em andamento Execução física: 6,70%
Adaptação de Armazém para Terminal Marítimo de Passageiros no Porto de Salvador – BA	36	23/4/2012	30/4/2013	Obra em andamento Execução física: 3,81%
Implantação de 3 Píeres de Atracação no Porto do Rio de Janeiro – RJ	314	-	30/11/2013	Em processo licitatório Suspensão judicialmente
Alinhamento de Cais no Porto de Santos – SP	235	-	10/10/2013	Aguardando assinatura do contrato
Construção de Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Recife - PE	21,8	7/11/2011	17/6/2013	Obra em andamento Execução: 14%
Adaptação do Terminal de Passageiros e Aumento do cais do Porto de Manaus - AM	89,4	-	Mar/2014	Projeto básico e executivo em elaboração
Total	898,9			

79. Em visão mais atual, para as obras já iniciadas, é claro que houve um incremento de seus avanços físicos.

80. De acordo com o "Portal da Transparência", em Fortaleza, as obras avançaram para 28,3% de execução; em Natal, 20,5%; Em Recife, 27,7%. Em Salvador, a situação é semelhante à já apresentada.

81. Em Santos, o contrato foi assinado, com emissão da ordem de serviço em 31/8/2012. Foi já realizada a primeira medição da obra. A data prevista para a conclusão da primeira fase, contudo, é de dezesseis meses após o início. Se contada a partir de setembro, a empreitada estaria pronta em novembro de 2013. Já a segunda fase, se confirmada a previsão inicial, será concluída dez meses após o fim da primeira; ou seja, após a Copa. Devem ser providenciadas medidas aceleradoras para viabilizar a sua entrega antes do Mundial.

82. No Porto do Rio, após paralisação do certame em razão de litígio judicial, os entraves licitatórios foram saneados para a contratação da empresa que executará a obra; mas dos três píeres de atracação previstos, somente um ficará pronto antes da Copa.

83. Não houve evolução em Manaus. O projeto está ainda em elaboração. Se tudo correr dentro do previsto, a obra acabará em jan/14; mas existem entraves jurídicos respectivos ao arrendamento do Porto que, ao que consta, e tal qual demonstrado pela unidade instrutiva, não tem expectativa de resolução imediata.

84. Diante desse cenário, avalio como pertinente a proposta da Secretaria Adjunta de Planejamento e Procedimentos de determinar à Secretaria dos Portos da Presidência da República e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes que apresentem informações detalhadas quanto às medidas a serem adotadas para superar os gargalos identificados na execução das obras, principalmente em Manaus e Santos, bem como eventuais alternativas, caso não seja possível concluir as obras até o Mundial.

85. A Secob-4, em outra mão, deve continuar o acompanhamento então realizado nas obras portuárias que – cabe repisar – já rendeu benefícios ao erário superiores a R\$ 65 milhões.

VI

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

87. O item 9.2.4 do Acórdão 2.000/2011 – 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 têm 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.

88. O Ministério do Turismo relatou que, após estabelecer os números atuais de oferta, 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 seria 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 possibilidades.

89. No Acórdão 3.134/2011-Plenário, então, determinou-se ao MTur que apresentasse 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.

90. Em resposta, em termos sintéticos, aludiu-se que o segmento de meios de hospedagem é atividade eminentemente privada, em que o mercado é regulador de si próprio. Caberia ao Ministério do Turismo promover ações ligadas ao fomento do setor em um eventual desequilíbrio entre a demanda e a oferta. O Ministério listou como ações principais adotadas: i) a disponibilização de informações levantadas para investidores e grupos hoteleiros em cidades-sede e arredores; ii) o

acompanhamento da dinâmica da demanda futura de hospedagem; iii) o apoio às Secretarias Estaduais e Municipais de Turismo na criação de alternativas de hospedagem durante o evento.

91. Também se destacou a ação daquela pasta ministerial junto às instituições federais de fomento, como o BNDES, possibilitando a abertura de linhas de crédito para o setor. O Programa Pro-Copa Turismo, do BNDES, conta com uma dotação inicial de R\$ 1 bilhão, com prazo para manifestação de interesse para contratação de operações até 31/12/2012.

92. Tão ou mais relevantes, contudo, foram as informações apresentadas em resposta ao item 9.3 do Acórdão 3.134/2011-Plenário, relativas à obtenção dos números de oferta atual e futura de hospedagem. Os estudos referem-se à expectativa de oferta de leitos disponíveis nas capitais à época dos jogos; mas a demanda estimada, por razões de incertezas quanto à distribuição das chaves do Mundial, ainda não pode ser realizada.

93. Existe, então, alguma incerteza com relação à suficiência de vagas nos hotéis. Em visão bem objetiva, experiência semelhante foi vivenciada no recente "*Rio+20*". A demanda foi tão grande que, em decorrência do preço excessivo dos hotéis, houve extremada dificuldade de acolher todas as delegações estrangeiras que chegaram à cidade. Existiu, inclusive, corte de delegações, para diminuição dos gastos.

94. Isso dito, avalio que se possa estudar, com antecipação, estratégias regulatórias para o setor, de modo a evitar a formação de cartéis e garantir um preço justo de hospedagem para a Copa. Isso também é um fomento à atividade turística, ao transmitir uma impressão menos onerosa a potenciais visitantes.

95. Adequado, assim, com base no art. 250, II, do Regimento Interno do TCU, recomendar ao Ministério do Turismo a adoção de tais estratégias para evitar excessiva disparidade entre oferta e demanda de leitos nos hotéis para a Copa, acionando, inclusive e se necessário, os órgãos próprios do estado brasileiro voltados à regulação e defesa da ordem econômica. Evitar-se-á, deste modo, um legado negativo para a imagem das cidades-sede após o Mundial.

VII

96. Nas Resoluções-Gecopa nº 14 e 15 foram incluíram-se na matriz de responsabilidades os investimentos relativos à área de Segurança e Turismo. São esperados gastos da ordem de R\$ 127 milhões e R\$ 212 milhões, respectivamente.

97. Também já fora objeto de aditamento na matriz as intervenções necessárias na área de Telecomunicações, da ordem de R\$ 371 milhões.

98. Até mesmo em face da tenra inclusão dessas disposições na matriz de responsabilidades, tais rubricas não foram objeto de apreciação neste trabalho. É momento oportuno, portanto, para determinar à Secretaria Geral de Controle Externo que sugira estratégia para acompanhar essa parcela importante de gastos e providências para a Copa do Mundo, levando a este relator, no prazo de noventa dias, proposta de trabalho para tal. Conveniente, também, que sejam contemplados nesse plano de avaliação os gastos necessários com as instalações provisórias, de monta considerável; tanto para a Copa do Mundo de 2014 quanto para a Copa das Confederações de 2013, que se avizinha.

99. A Segecex também deve dar continuidade ao presente trabalho de acompanhamento. Deve-se, por meio da unidade que entender competente, autuar novo processo, a ser levado à apreciação do relator até o dia 30/6/2013, para acompanhar o andamento das ações de governo relacionadas à Copa do Mundo, onde serão também apreciadas as manifestações dos responsáveis relativas às determinações, alertas e recomendações ora empreendidos.

VIII

100. Em epílogo, não posso concluir este voto sem parabenizar, novamente, todos os servidores envolvidos no presente trabalho. Foram dezenove secretarias. Um esforço institucional relevante, no que agradeço o apoio incontestado do Presidente Benjamim Zymler e de todos os meus pares, na forma de pensar a participação do TCU nas fiscalizações dos gastos para Copa do Mundo. Merecidos cumprimentos ao AUFC Marcelo Chaves Aragão e ao AUFC Luciano José Maia, pela dedicação ao trabalho. A consolidação e disposição, de maneira sólida e objetiva, de todas as informações das unidades técnicas, demonstram a visão do todo e a competência desses servidores. Agradecimentos especiais aos servidores do meu Gabinete, em particular ao AUFC Rafael Jardim Cavalcante e ao AUFC Carlos Maynard Gomes Junior, Chefe de Gabinete.

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 8 de novembro de 2012.

VALMIR CAMPELO

Ministro-Relator

ACÓRDÃO Nº 3011/2012 – TCU – Plenário

1. Processo nº TC 017.603/2012-9.
2. Grupo I – Classe V – Assunto: Acompanhamento
3. Interessado: Tribunal de Contas da União
4. Órgãos/Entidades: Ministério do Esporte; Ministério do Turismo; Ministério da Justiça; Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES); Caixa Econômica Federal (Caixa); Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeronáutica (Infraero); Secretaria Especial dos Portos da Presidência da República, Agência Nacional de Aviação Civil e outros.
5. Relator: Ministro Valmir Campelo.
6. Representante do Ministério Público: não atuou.
7. Unidades: 9ª Secex, 2ª Secex, 1ª Secex, 5ª Secex, 6ª Secex, Secex-MT, Secex-CE, Secex-AM, Secex-PE, Secex-PR, Secex-RJ, Secex-RS, Secex-SP, Secex-MG, Secex-RN, Secex-BA, Secob-1, Secob-4 e Adplan.
8. Advogado: não há.

9. Acórdão:

VISTO, relatado e discutido este processo de acompanhamento, realizado em cumprimento ao Acórdão 3.134/2011-Plenário, constituído com o objetivo de apresentar um painel das ações governamentais voltadas à realização da Copa do Mundo de 2014, especificamente nas áreas aeroportuária, portuária, de mobilidade urbana, de estádios, de turismo e de segurança, fontes de maior impacto na realização daquele megaevento esportivo.

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

9.1. determinar ao Ministério do Esporte que, com base no art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, na próxima revisão da matriz de responsabilidades, tome providências para a atualização dos prazos de conclusão das obras das arenas esportivas e dos valores dos

empreendimentos, a exemplo dos custos relativos à cobertura, assentos, gramado e placares eletrônicos do Estádio Nacional de Brasília;

9.2. determinar ao Ministério das Cidades que, com base no art. 157, caput, do Regimento Interno do TCU, se manifeste, no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da ciência, quanto à viabilidade de aferição técnica dos prazos apresentados pelos estados e municípios nas obras de mobilidade urbana constantes da matriz de responsabilidades, utilizando-se de critérios objetivos de análise, como o diagrama PERT-CPM e outros meios de engenharia de custos disponíveis;

9.3. determinar à Anac que, com base no art. 157, caput, do Regimento Interno do TCU, apresente ao TCU, no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da ciência, informações sobre o andamento físico das obras constantes da matriz de responsabilidades para a Copa do Mundo nos aeroportos concedidos de Brasília, São Paulo, Campinas e Natal, com manifestação conclusiva acerca da viabilidade de término anteriormente ao Mundial de Futebol;

9.4. determinar à Infraero que, com base no art. 157, caput, do Regimento Interno do TCU, no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da ciência, apresente as medidas adotadas para superar o atraso identificado nos cronogramas previstos nos editais e na última versão da matriz de responsabilidades para a Copa do Mundo de 2014;

9.5. determinar à Secretaria Especial dos Portos da Presidência da República e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes que, com base no art. 157, caput, do Regimento Interno do TCU, no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da ciência, apresente informações detalhadas quanto às medidas a serem adotadas para superar os gargalos identificados na execução das obras, no que se refere ao atraso verificado nos cronogramas inicialmente previstos nas obras portuárias constantes da matriz de responsabilidades para a Copa do Mundo de 2014, com especial enfoque para Manaus, Rio de Janeiro e Santos, bem como eventuais alternativas, caso não seja possível concluir as obras até o Mundial;

9.6. alertar o Ministério das Cidades, o Ministério do Esporte, bem como os estados e municípios-sede da Copa do Mundo de 2014, com base no art. 179, § 6º, do Regimento Interno do TCU, sobre o risco da paralisação das obras de mobilidade urbana financiadas pela Caixa Econômica Federal, iniciadas com recursos próprios daqueles entes da federação, em que ainda subsistam questões atinentes à viabilidade dos empreendimentos como condição de desembolso, tais como requisitos ambientais e desapropriatórios, em face da eventual incapacidade no prosseguimento das intervenções unicamente com recursos próprios dos tomadores de recursos, além da possibilidade de "desenquadramento" das operações financeiras em situações de término das obras posteriormente ao Mundial de Futebol, o que implicará na obediência dos limites da dívida pública estabelecidos na Resolução-Senado nº 43/2001;

9.7. alertar o Ministério das Cidades e o Ministério do Esporte, com base no art. 179, § 6º, do Regimento Interno do TCU, quanto aos seguintes riscos:

9.7.1. assunção dos prazos oferecidos pelos parceiros estaduais e municipais sem um juízo crítico das expectativas de término declaradas, que pode ensejar tanto a paralisação das obras, em face do que consta no item 9.1 desta decisão, quanto dificuldades na mobilidade dos visitantes em face dos canteiros de obra no meio das cidades-sede;

9.7.2. desvio de finalidade no emprego de recursos dos financiamentos da Caixa Econômica Federal para as obras de mobilidade urbana da Copa do Mundo de 2014, provindos do FGTS, por meio do Programa Pró-Transporte, em face da mora na atualização dos valores dos empreendimentos constantes da matriz de responsabilidades, nos casos em que houve redução expressiva na expectativa de custo daqueles empreendimentos;

9.8. alertar o Ministério do Esporte, com base no art. 179, § 6º, do Regimento Interno do TCU, sobre a necessidade de acompanhamento *pari passu* dos gargalos identificados para a manutenção das condições de desembolso apresentadas no item 222 do relatório que acompanha esta decisão, como, ainda, das condições de contratação e desembolso dos financiamentos do BNDES para o Beira-Rio, o Itaquero, e a Arena da Baixada, potencialmente causadores de atraso na entrega

tempestiva dos estádios de futebol para a Copa das Confederações de 2013 e para a Copa do Mundo de 2014;

9.9. recomendar à Infraero, com base no art. 250, inciso III, do Regimento Interno do TCU, que, em face do caráter optativo do orçamento fechado em licitações vigidas segundo o RDC, pondere a vantagem, em termos de celeridade, de realizar procedimentos com preço fechado em obras mais complexas, com prazo muito exíguo para conclusão e cuja parcela relevante dos serviços a serem executados não possua referência explícita no Sinapi/Sicro, em face da real possibilidade de preços ofertados superiores aos orçados, decorrente da imponderabilidade da aferição dos custos dessa parcela da obra;

9.10. recomendar ao Ministério do Turismo, com base no art. 250, inciso III, do Regimento Interno do TCU, que empreenda estudos tendentes à adoção de estratégias para evitar excessiva disparidade entre oferta e demanda de leitos nos hotéis para a Copa, acionando, inclusive e se necessário, os órgãos próprios do estado brasileiro de regulação e defesa da ordem econômica, de modo a evitar um legado negativo para a imagem das cidades-sede após o Mundial decorrente do preço abusivo dos leitos nos hotéis;

9.11. determinar à Secob-1 e à Secob-4, com base no art. 157, caput, do Regimento Interno do TCU, que tomem as providências necessárias para a inclusão das obras portuárias e aeroportuárias inscritas na matriz de responsabilidades da Copa do Mundo de 2014 no Fiscobras 2013, priorizando os exames na crítica dos cronogramas físico-financeiros dos empreendimentos e manifestando-se, conclusivamente, sobre viabilidade do término das obras anteriormente ao Mundial de Futebol;

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

9.12.1. autue novo processo, a ser levado à apreciação do relator até o dia 30/6/2013, para acompanhar o andamento das ações de governo avaliadas no presente levantamento, ocasião em que serão também apreciadas as manifestações dos responsáveis relativas às determinações constantes dos itens 9.1 a 9.9 desta decisão;

9.12.2. apresente ao relator, no prazo de 90 (noventa) dias, plano de fiscalização das ações dispostas na matriz de responsabilidades nas áreas de turismo, segurança e telecomunicações, como também do planejamento e dos gastos necessários com as instalações provisórias para o Mundial de 2014 e para a Copa das Confederações de 2013;

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

9.13.1. à Casa Civil da Presidência da República;

9.13.2. ao Ministério do Esporte;

9.13.3. ao Ministério das Cidades;

9.13.4. ao Ministério do Turismo;

9.13.5. ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão;

9.13.6. ao Ministério da Justiça;

9.13.7. ao BNDES;

9.13.8. à Caixa Econômica Federal;

9.13.9. à Secretaria Especial dos Portos da Presidência da República;

9.13.10. aos governos dos estados e municípios-sede da Copa do Mundo de 2014;

9.13.11. aos Tribunais de Contas do Estado e dos Municípios das sedes da Copa do Mundo de 2014;

9.13.12. à CGU;

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

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

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

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

9.14. arquivar os presentes autos.

10. Ata nº 45/2012 – Plenário.

11. Data da Sessão: 8/11/2012 – Extraordinária.

12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-3011-45/12-P.

13. Especificação do quorum:

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

13.2. Ministros-Substitutos convocados: 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