

## **PARECER Nº , DE 2013**

**Da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle**, sobre o AMA nº 24/2012, de 2012 (Aviso nº 1492-GP/TCU, de 08 de novembro de 2012, na origem), que trata do “Acórdão proferido nos autos do processo nº TC 017.603/2012-9, pelo Plenário desta Corte na sessão Extraordinária de 08/11/2012, acompanhado do Relatório e Voto que o fundamentam”.

Relator: Senador JORGE VIANNA

### **1 RELATÓRIO**

#### **1.1 INTRODUÇÃO**

Trata-se do Aviso da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle - AMA nº 24/2012, de 2012 (Aviso nº 1492-GP/TCU, de 08 de novembro de 2012, na origem), que trata do “Acórdão proferido nos autos do processo nº TC 017.603/2012-9, pelo Plenário desta Corte na sessão Extraordinária de 08/11/2012, acompanhado do Relatório e Voto que o fundamentam”.

O Referido Acórdão trata da avaliação do panorama das ações de governo para o Mundial de 2014 nas áreas de mobilidade urbana, aeroportuária, estádios e turismo. Trata, também, sobre a inclusão de telecomunicações e segurança e análise das obras em andamento, alertando sobre cronogramas de entrega próximos ao início da Copa.

#### **1.2 ANÁLISE**

O Tribunal de Contas da União procedeu ao presente acompanhamento 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.

O acompanhamento teve por objetivo 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.

### **1.2.1 Visão Geral**

A versão original da Matriz de Responsabilidades assinada pelos Entes Federados envolvidos na Copa do Mundo de 2014, para o primeiro ciclo de ações (voltadas, unicamente, para as obras de infraestrutura), trazia R\$ 23,8 bilhões estimados. Houve, no início deste ano, um incremento pouco superior a R\$ 3,5 bilhões nas expectativas, correspondentes a 14,7%. Desses, verificamos 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.

Em uma avaliação crítica dessas diferenças, inicialmente no que se refere às arenas, dos R\$ 1,78 bilhão, R\$ 820 milhões referem-se ao Itaquerão 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 que 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".

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.

Nos Portos, em Santos cresceu-se R\$ 157,9 milhões em relação ao inicialmente previsto. Naquela obra, em três oportunidades, o Tribunal de Contas da União 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 essa 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 do Tribunal no desenvolver da obra.

### 1.2.2 Mobilidade Urbana

É adequado iniciar-se pelas obras de mobilidade urbana, principal preocupação - até mesmo reconhecida pelo Governo Federal -, no que diz respeito ao término tempestivo das intervenções programadas.

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.

Em novembro de 2011, 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; e 24 não haviam iniciado seus procedimentos licitatórios. Em quatorze obras não existia sequer o contrato de financiamento.

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 entraves ambientais, desapropriatórios e relativos (a essa altura dos preparativos) à ausência de projeto. Até mesmo para muitas das obras classificadas como "sinal verde" existem pendências atinentes a projetos e desapropriações. Mais da metade têm data de término prevista no ano de 2014 e, em mais de 35% delas, o fim está marcado para os derradeiros maio e junho de 2014.

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, era de 8,33% do total financiado.

### 1.2.3 Arenas e Estádios

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.

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

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%.

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.

#### **1.2.4 Aeroportos**

Para o exame da situação das obras nos aeroportos, O TCU efetuou 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.

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

Nessas concessões 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 bilhão. Em Campinas serão despendidos, até o Mundial, R\$ 873 milhões, em Brasília, a previsão é de R\$ 626 milhões e em São Gonçalo do Amarante, R\$ 450 milhões.

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.

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 exige a solicitação de informações à Anac, para que, periodicamente, encaminhe ao TCU informação sobre o andamento das obras, o que, avalio, seja medida suficiente neste momento.

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.

Em Curitiba 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).

### 1.2.5 Portos

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 Suspenso 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

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

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.

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.

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.

Não houve evolução em Manaus. O projeto está ainda em elaboração. Se tudo correr dentro do previsto, a obra acabará em janeiro de 2014; 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.

### 1.2.6 Turismo e Hotelaria

Foram também examinadas as ações previstas na área de hotelaria. O item 9.2.4 do Acórdão 2.000/2011 - TCU - Plenário determinou que fossem verificadas - 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 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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

### **1.2.7 Segurança e Telecomunicações**

Nas Resoluções-Gecopa nº 14 e 15 foram incluídas na matriz de responsabilidades investimentos relativos à área de Segurança e Turismo: R\$ 127 milhões e R\$ 212 milhões.

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

Até mesmo em face da tenra inclusão dessas disposições na matriz de responsabilidades, tais rubricas não foram objeto de apreciação no trabalho desenvolvido pelo TCU.

### 1.2.8 Decisão do TCU

O Acórdão ora em tela traz providências para reforço do planejamento e emite alertas aos Ministérios supervisores sobre o andamento das obras:

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

