

Subcomissão de Fiscalização da Copa de
2014 e das Olimpíadas de 2016

Relatório de Atividades 2011

Relator: Deputado Alexandre Santos (PMDB/RJ)

Brasília, 12 de dezembro de 2011
Câmara dos Deputados
Comissão de Fiscalização Financeira e Controle

SUMÁRIO

Introdução

2. Composição da Subcomissão em 2011

3. Roteiro de Trabalho

4. Requerimentos

5. Matriz de Responsabilidades

6. Visitas técnicas

7. Ações orçamentárias diretamente relacionadas à Copa de 2014 e aos Jogos Olímpicos de 2016

8. Mobilidade Urbana

9. Estádios

10. Aeroportos

11. Portos

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Corpo Técnico:

Marcos Rogério Rocha Mendlovitz – Consultor de Orçamento

Colaboração:

Equipe de servidores da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle

INTRODUÇÃO

A Subcomissão Permanente para Acompanhamento, Fiscalização e Controle dos Recursos Públicos Federais Destinados à Copa 2014 e às Olimpíadas de 2016 (Subcomissão Permanente da Copa 2014 e das Olimpíadas de 2016) da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 54ª Legislatura foi instalada na 3ª Reunião Ordinária da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle, realizada em 23 de março de 2011.

Os cargos de Presidente, Vice-Presidente e Relator desta Subcomissão, até a presente data, são exercidos, respectivamente, pelos Deputados Filipe Pereira, Anthony Garotinho e Alexandre Santos.

2. COMPOSIÇÃO DA SUBCOMISSÃO EM 2011

A composição, em 2011, da Subcomissão Permanente da Copa de 2014 e Olimpíadas de 2016, é mostrada no quadro a seguir¹.

SUBCOMISSÃO PERMANENTE DA COPA 2014 E DAS OLIMPÍADAS DE 2016

“Subcomissão Permanente para Acompanhamento, Fiscalização e Controle dos Recursos Públicos Federais Destinados à Copa de 2014 e às Olimpíadas de 2016.”

Presidente: Filipe Pereira (PSC/RJ)

Vice-Presidente: Anthony Garotinho (PR/RJ)

Relator: Alexandre Santos (PMDB/RJ)

Requerimento de Reinstalação: Req. nº 03/2011 Dep Carlos Brandão

Subcomissão instalada: : 23/03/2011

¹ Dados extraídos da página eletrônica da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle. Posição em 05.10.2011.

TITULARES	SUPLENTES
EDSON SANTOS (PT/RJ)	EDIO LOPES (PMDB/RR)
ALEXANDRE SANTOS (PMDB/RJ)	AUREO (PRTB/RJ)
ANTHONY GAROTINHO (PR/RJ)	ADEMIR CAMILO (PDT/MG)
FILIPPE PEREIRA (PSC/RJ)	1 VAGA
DR. PAULO CÉSAR (PR/RJ)	1 VAGA
1 VAGA	1 VAGA

3. ROTEIRO DE TRABALHO

Após a instalação da Subcomissão da Copa de 2014 e das Olimpíadas de 2016, foram propostas, em reunião ordinária realizada em 31 de maio de 2011, as ações, abaixo discriminadas, a serem implementadas para consecução dos objetivos da Subcomissão.

A primeira ação se refere à realização de mesa-redonda com visitas técnicas às cidades sedes dos jogos da Copa 2014, juntamente com o Tribunal de Contas da União, para fiscalizar e avaliar a aplicação dos recursos federais nos preparativos para o mundial.

A segunda e última ação propõe a realização de fóruns de debates nas Assembleias Legislativas das cidades sedes da Copa, a fim de discutir as questões pertinentes ao evento.

4. REQUERIMENTOS

O quadro a seguir apresenta os requerimentos aprovados na Comissão de Fiscalização Financeira e Controle relacionados à Copa de 2014 e das Olimpíadas de 2016:

Requerimento/Autor/Assunto	Situação
REQUERIMENTO N. 44/2011 , do Deputado Filipe Pereira, que “Requer a realização de Audiência Pública Conjunta com a Comissão de Viação e Transportes - CVT para debater a situação dos aeroportos brasileiros.	27/4/2011 – aprovado pelo Colegiado da CFFC
REQUERIMENTO N. 75/2011 , do Deputado Filipe Pereira, que “Requer a realização de fóruns de debates com visitas técnicas às cidades-sedes da Copa, para acompanhar os preparativos para o mundial’.	8/6/11 – aprovado pelo Colegiado da CFFC 16/6/11 – realizada visita a São Paulo 30/6/11 e 1º/7/11 – realizada visita ao Rio de Janeiro e a Belo Horizonte, respectivamente.
REQUERIMENTO N. 80/11 , do Deputado Vaz de Lima, que “Requer a realização de audiência pública para discutir formas de coibir as práticas de direcionamento nas licitações, conforme especifica”.	15/6/11 – aprovado pelo Colegiado da CFFC
REQUERIMENTO N. 82/11 , do Deputado Filipe Pereira, que “Requer a realização de fóruns de debates com visitas técnicas às cidades que especifica”.	15/6/11 – aprovado pelo Colegiado da CFFC, com a participação dos membros da Subcomissão de Segurança Pública
REQUERIMENTO N. 83/11 , do Deputado João Dado, que “Propõe que a Comissão de Fiscalização Financeira e Controle solicite aos Senhores Ministro do Esporte e Presidente do Tribunal de Contas da União, por meio de Requerimento de Informação, relatórios quadrimestrais detalhados das licitações, projetos e execução de obras, com as devidas ações realizadas, ocorrências e irregularidades constatadas e eventuais providências saneadoras pertinentes à realização da Copa do Mundo de 2014”.	15/6/11 – aprovado pelo Colegiado da CFFC
REQUERIMENTO N. 104/11 , do Deputado Vaz de Lima, que “Requer seja convocado o Senhor Ministro do Esporte para esclarecer sobre a atualização da Matriz de Responsabilidade relacionada à Copa do Mundo de 2014 e sobre o Sistema de Monitoramento da Copa (SMC)”.	6/7/11 – aprovado pelo Colegiado da CFFC, com alteração: convite ao Ministro dos Esportes para audiência pública.
REQUERIMENTO N. 184/11 , do Deputado Vanderlei Macris, que “solicita sejam convidados para Reunião de Audiência Pública o Ministro do Esporte, Orlando Silva, o Secretário Executivo do Ministério do Esporte, Waldemar Manoel Silva de Souza e o Assessor Especial de Futebol do Ministério do Esporte, Alcino Reis, para prestarem esclarecimentos sobre denúncias relativas ao projeto Torcida Legal”.	14/09/2011 - Aprovado com alteração: Transformado em convite apenas ao Ministro do Esporte para discorrer sobre os investimentos na Copa do Mundo de Futebol de 2014.

5. MATRIZ DE RESPONSABILIDADES

O Governo Federal, no início de 2010, seguindo recomendações do Tribunal de Contas da União - TCU e desta Subcomissão, elaborou e apresentou a chamada Matriz de Responsabilidade da Copa de 2014, documento assinado por representantes das três esferas de governo (União, Estados e DF e Municípios), contendo o comprometimento de cada ente no tocante à mobilidade urbana, estádios e aeroportos.

A Matriz de Responsabilidade é atualizada por meio de aditivos assinados pelos entes responsáveis. No entanto, ocorreram poucas atualizações, sendo que em 2011 não houve nenhuma modificação.

Os dados constantes da Matriz não incluem despesas na área do turismo, investimentos em segurança, saúde, promoção de eventos nem gastos com qualificação e formação de mão-de-obra.

No que tange aos gastos com mobilidade urbana, os recursos da União se referem aos financiamentos da Caixa Econômica Federal – CEF às prefeituras, exceto ao Município do Rio de Janeiro, cujos recursos constituem empréstimos do BNDES da ordem de R\$ 1,19 bilhão, consoante a Matriz de Responsabilidade.

Em relação aos Estádios observa-se que, normalmente, essa atribuição foi assumida pelos Estados e DF. No entanto, os dados da Matriz mostram que dois municípios, Curitiba e São Paulo, disponibilizarão recursos próprios para os estádios. Vale lembrar que nesses municípios assim como em Porto Alegre, as arenas são particulares, ao contrário dos demais estádios-sede, que são públicos. A União se comprometeu a financiar, com recursos do BNDES, até R\$ 400 milhões por estádio que for sediar jogos da Copa.

As obras financiadas com recursos da União (CEF e BNDES) envolvem implantação e modernização de estádios e locomoção urbana, tais como veículos sobre trilhos e corredores para ônibus, e serão

executadas pelos estados e municípios que receberem o repasse, cuja fiscalização compete aos tribunais de contas estaduais e municipais.

As obras nos aeroportos e portos bem como as demais ações de organização da Copa executadas por órgãos federais, por constituírem responsabilidade da União, são fiscalizadas pelo TCU.

Cabe à Comissão de Fiscalização Financeira e Controle bem como à Subcomissão da Copa fiscalizar as obras e ações relativas à organização da Copa de 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016, não somente aquelas de responsabilidade da União quanto as que receberem empréstimos da União.

Os gastos, inicialmente previstos na Matriz de Responsabilidade, apontam para a cifra de R\$ 23,7 bilhões. No entanto, relatório do TCU, intitulado “O TCU e a Copa do Mundo de 2014”, de setembro de 2011, estima que os investimentos cheguem a cerca de R\$ 33 bilhões.

Os dados da Matriz de Responsabilidade estão representados nas próximas tabelas.

A primeira tabela mostra quanto cada ente pretende gastar por área de investimento. Os gastos da União, da ordem de R\$ 17,8 bilhões, representam 75% do total, sendo R\$ 7,8 bi para obras de mobilidade urbana, R\$ 3,7 bi para estádios e R\$ 6,3 bi para obras de infraestrutura de portos e aeroportos.

DADOS DA MATRIZ DE RESPONSABILIDADE

Por área de Investimento e Recursos Financeiros

Valores em R\$ milhões

Recursos	Mobilidade Urbana	Estádio	Aeroporto	Porto	Total
Municípios	1.485,20	79,10			1.564,30
Estados	2.429,50	1.269,40			3.698,90
DF	3,00	345,30			348,30
Munic.e Estado	14,60	0,00			14,60
Clubes	0,00	333,00			333,00
União	7.825,50	3.677,60	5.560,50	740,70	17.804,30
CEF	6.635,50				6.635,50
BNDES	1.190,00	3.677,60			4.867,60
Infraero			5.560,50		5.560,50
Portos				740,70	740,70
TOTAL GERAL	11.757,80	5.704,40	5.560,50	740,70	23.763,40

O Relatório do TCU consolidado até set/11 deixou de registrar R\$ 408 milhões Aeroporto Natal.

Diferença Estádio Porto Alegre (Rec.Própr.) de R\$ 3 milhões a menor em relação ao Relatório TCU consolidado até set/11

São Paulo é a cidade-sede com maior previsão de gasto, seguida pelo Rio de Janeiro, Manaus e Belo Horizonte. Embora a Matriz revele que o estádio de Brasília é o mais caro, a modernização da Maracanã já está estimada em cerca de R\$ 1 bilhão, conforme se verá no tópico relativo à visita técnica à cidade do Rio de Janeiro. Em relação aos investimentos nos aeroportos, observa-se que 35% dos recursos previstos na Matriz estão direcionados para São Paulo, que possui dois aeródromos (Guarulhos e Viracopos) indicados para receber recursos da União no tocante aos preparativos para a Copa. Por fim, nota-se que sete cidades-sedes receberão da União investimentos em Portos.

DADOS DA MATRIZ DE RESPONSABILIDADE

QUADRO RESUMO - TOTAIS (Consolidado)

Valores em R\$ milhões

Cidade-Sede	Mobilidade Urbana	Estádio	Aeroporto	Porto	Total
Belo Horizonte	1.522,0	426,1	408,6		2.356,7
Brasília	364,0	745,3	748,4		1.857,7
Cuiabá	481,2	454,2	87,5		1.022,9
Curitiba	446,0	184,6	72,8		703,4
Fortaleza	562,0	623,0	279,5	105,9	1.570,4
Manaus	1.536,9	515,0	327,4	89,4	2.468,7
Natal	411,1	350,0	576,9	53,7	1.391,7
Porto Alegre	524,9	130,0	345,8		1.000,7
Recife	872,0	529,5	19,8	21,8	1.443,1
Rio de Janeiro	1.610,0	600,0	687,3	314,0	3.211,3
Salvador	567,7	591,7	45,1	36,0	1.240,5
São Paulo	2.860,0	555,0	1.961,4	119,9	5.496,3
TOTAIS	11.757,8	5.704,4	5.560,5	740,7	23.763,4

O Relatório do TCU consolidado até set/11 deixou de registrar R\$ 408 milhões Aeroporto Natal.

Diferença Estádio Porto Alegre (Rec.Própr.) de R\$ 3 milhões a menor em relação ao Relatório TCU consolidado até set/11

A tabela a seguir mostra que a maior parte dos recursos que os entes pretendem investir nas obras das arenas e de locomoção urbana provem de financiamentos da União (CEF e BNDES). Dos recursos da União da ordem de 17,8 bilhões (conforme a primeira tabela), apenas R\$ 6,3 bilhões constituem investimentos diretos do Governo Federal, concentrados em Aeroportos e Portos (responsabilidade da União na Matriz).

DADOS DA MATRIZ DE RESPONSABILIDADE

Total das 12 cidades-sedes

Por Natureza do Recurso Financeiro

Valores em R\$ milhões

Recursos	Mobilidade Urbana	Estádio	Aeroporto	Porto	Total
Município	5.653,0	79,1	0,0	0,0	5.732,1
Recursos Próprios	1.485,2	79,1			1.564,3
CEF	2.977,8				2.977,8
BNDES	1.190,0				1.190,0
Estado	5.726,2	4.122,0	0,0	0,0	9.848,2
Recursos Próprios	2.429,5	1.269,4			3.698,9
CEF	3.296,7				3.296,7
BNDES		2.852,6			2.852,6
Distrito Federal	364,0	745,3	0,0	0,0	1.109,3
Recursos Próprios	3,0	345,3			348,3
CEF	361,0	0,0			361,0
BNDES		400,0			400,0
Clube	0,0	508,0	0,0	0,0	508,0
Recursos Próprios		333,0			333,0
BNDES		175,0			175,0
Munic.e Estado	14,6	250,0	0,0	0,0	264,6
Recursos Próprios	14,6				14,6
BNDES		250,0			250,0
União	0,0	0,0	5.560,5	740,7	6.301,2
Recursos Próprios			5.560,5	740,7	6.301,2
TOTAIS	11.757,8	5.704,4	5.560,5	740,7	23.763,4

O Relatório do TCU consolidado até set/11 deixou de registrar R\$ 408 milhões Aeroporto Natal.

Diferença Estádio Porto Alegre (Rec.Própr.) de R\$ 3 milhões a menor em relação ao Relatório TCU consolidado até set/11

6. VISITAS TÉCNICAS

A Subcomissão realizou visita técnica às cidades-sede da Copa de 2014 de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte bem como às cidades de Berlim e Frankfurt, na Alemanha, e de Londres, na Inglaterra. Nas visitas nacionais objetivou-se verificar os preparativos para o mundial e fiscalizar a aplicação dos recursos públicos federais destinados à Copa de 2014. Já as visitas internacionais tiveram por escopo conhecer as experiências alemãs e inglesas, tanto na construção e administração de estádios quanto na realização de jogos para grandes eventos, como a Copa do Mundo de 2006, na Alemanha, e os Jogos Olímpicos de 2012.

6.1 São Paulo

A primeira visita técnica realizada pela Subcomissão de Fiscalização da Copa de 2014, no exercício de 2011, foi às cidades de São

Paulo e Campinas, em 16 de junho de 2011, com o intuito de verificar os preparativos para o mundial e fiscalizar a aplicação dos recursos públicos federais destinados à Copa de 2014, conforme Requerimento da CFFC nº 75, de 2011, do Deputado Filipe Pereira.

O trabalho da Subcomissão teve por escopo verificar in loco as obras de infraestrutura dos aeroportos de Guarulhos e de Campinas (Viracopos) bem como a construção do estádio do Corinthians, na capital paulista, no bairro de Itaquera, em face da realização da Copa de 2014.

Aeroporto de Guarulhos

A visita se iniciou pelo Aeroporto André Franco Montoro, em Guarulhos, e contou com a participação dos Deputados Sérgio Brito, Filipe Pereira, Anthony Garotinho e Delegado Waldir, acompanhados pelo Consultor de Orçamento da Câmara dos Deputados, Marcos Rogério Rocha Mendlovitz, e pelos representantes do Tribunal de Contas da União, André Pachioni Baeta, titular da 3ª Diretoria da Secretaria de Fiscalização de Obras, e Marcelo Chaves Aragão, Chefe do Serviço de Coordenação de Redes de Controle.

No aeroporto de Guarulhos, o grupo foi recebido por representantes da Infraero, do Governo do Estado de São Paulo, e da Prefeitura de São Paulo.

As ações de reestruturação do aeroporto de Guarulhos relativas aos preparativos para Copa de 2014 no Estado de São Paulo foram apresentadas pelos Srs. Willer Larry Furtado (Superintendente Regional de São Paulo) e Antônio Morato (Superintendente do Aeroporto de Guarulhos), dentre outros servidores da Infraero.

As principais obras de infraestrutura apresentadas para esse aeródromo consistem em construir novas pistas de táxis e duplicar o pátio de permanência remota (de dez/11 a out/13), obras de pistas de saídas rápidas da cabeceira (de out/11 a dez/12), adequações e ampliações nos terminais de passageiros - TPS 1 e 2 (a serem concluídas ainda em 2011), construção de estacionamentos e terminais remotos centrais, fase 1 e 2

(conclusão prevista da obra e capacidade de atendimento: Central-jul/11- 1,0 milhão pax/ano²; fase1-dez/11- 5,5 milhões pax/ano e fase 2-mai/12- 2,5 milhões pax/ano) e implantação do complexo do terceiro terminal de passageiros (conclusão e capacidade: 40% em dez/13- 19 milhões pax/ano e 60% até jun/16- 23 milhões pax/ano) com edifício-garagem de 7.500 vagas.

Segundo os expositores, a Infraero investirá, com recursos próprios, cerca de R\$ 2 bilhões na modernização do aeroporto de Guarulhos até a Copa de 2014.

Indagada pela Subcomissão sobre a existência de plano B, se porventura as obras não ficarem prontas até o evento da FIFA, a equipe da Infraero disse não haver proposta alternativa. No entanto, argumentou que não haverá problemas para a Copa de 2014, pois o término da maioria das obras está previsto para dezembro de 2013. Após a conclusão da primeira etapa (40%) do terceiro terminal de passageiros a capacidade de atendimento se ampliará dos atuais 27 milhões de passageiros por ano para 46 milhões. O Superintendente da Infraero alegou que, se necessário, poderá transformar o terminal de cargas em terminal de passageiros.

Na visão de Willer, a reestruturação do aeródromo está sob controle e, portanto acredita ser desnecessária a privatização do maior aeroporto do país com o fito de agilizar as obras de infraestrutura aeroportuária para o evento futebolístico.

Em virtude de São Paulo pleitear, junto à FIFA, a abertura da Copa 2014, a Subcomissão ponderou sobre a existência de ações de segurança para o evento, uma vez que diversos chefes de Estados afluirão para a solenidade de abertura. Em resposta, os representantes da Infraero alegaram desconhecer qualquer plano específico e aduziram não terem sido procurados, até o momento, por nenhum órgão de segurança para discutir sobre o referido tema.

A Subcomissão também solicitou à Infraero demonstrativos de Receita e Despesa dos aeroportos de Guarulhos e Viracopos bem como

² Passageiro/ano

cronograma físico-financeiro das obras desses aeródromos. A Infraero os enviou posteriormente à Subcomissão.

Durante a visita, observou-se que diversas obras do aeroporto que deveriam ser realizadas pelo Exército, acabaram terceirizadas.

Ademais, cumpre a esta Subcomissão destacar que o TCU realizou recentemente auditoria no projeto e licitação da obra de construção da pista de saída rápida (Processo TC 14.336/2011-1), sendo apontado sobrepreço de quantitativos de R\$ 12,9 milhões. O processo, na data da visita, estava em fase de oitivas, mas a INFRAERO já havia aceitado boa parte dos achados do TCU.

Exposição da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano de São Paulo

Em seguida, passou-se à exposição do Sr. Alberto Fasanaro Laurretta (arquiteto da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano de São Paulo) sobre a construção e o acesso ao Estádio do Corinthians no bairro de Itaquera, zona leste de São Paulo. O expositor destacou que o local onde será erguida a nova arena, distante cerca de 20 Km da área central, já conta com estação de trem e de metrô. A construção antecipa investimentos na região e trará desenvolvimento à região. Salientou que, por se tratar de região carente, a prefeitura oferece incentivos fiscais às empresas que investirem nessa área. Para a implantação da arena, está estimada renúncia em torno de R\$ 300 milhões a R\$ 420 milhões.

O Sr. Alberto destacou ainda a construção da Linha 17 de Monotrilho (Linha Ouro) que ligará o aeroporto de Congonhas à região hoteleira e às estações que possuem linhas de trem e metrô para o estádio. O custo total previsto da obra desta linha é de R\$ 2,86 bilhões, sendo R\$ 1,1 bilhão financiado com recursos da Caixa Econômica Federal.

Segundo o representante da prefeitura, prevê-se ainda a colocação de linhas especiais de ônibus com bolsões de estacionamentos, nos moldes das operações destinadas à Fórmula 1 de automobilismo.

Indagado pelos parlamentares sobre o recurso de R\$ 400 milhões do BNDES para a construção de estádio, o Sr. Alberto crê que esse montante deve ser utilizado integralmente na implantação da arena e, portanto, o entorno não será contemplado com esses recursos.

No tocante à remoção dos dutos da Petrobrás, para a construção do Estádio do Itaquerã, o Sr. Alberto expôs que a Construtora Odebrecht completaria, até setembro do ano corrente, a obra de terraplenagem, para que a estatal petrolífera faça o remanejamento, que já conta com licença ambiental. No entanto, ele não soube explicar se os gastos da operação recairiam sobre o responsável pela construção da arena ou sobre a Petrobrás.

Obras do Estádio do Itaquerã

No início da tarde, a Subcomissão visitou o local onde será construído o Estádio do Corinthians, com vistas a acolher os jogos da Copa 2014 na cidade de São Paulo. A comitiva foi recebida pelo presidente do Corinthians, Andrés Sanchez, e pelo gerente-geral da Construtora Odebrecht, Frederico Barbosa.

A Subcomissão verificou que as obras de terraplenagem estão sendo executadas.

Sanchez explicou que assinaria contrato com a Construtora Odebrecht, responsável pela construção da arena. Segundo o dirigente do Corinthians, o custo total previsto para a implantação do estádio seria de R\$ 700 milhões, incluindo os R\$ 400 milhões que o BNDES deve emprestar à Odebrecht. A construção do estádio contaria ainda com benefícios fiscais da ordem de R\$ 300 milhões (podendo chegar a R\$ 420 milhões) concedidos pela Prefeitura de São Paulo para empreendimentos na Zona Leste.

De acordo com o clube, o incentivo é financeiro e não fiscal e beneficiaria o desenvolvimento da zona leste da capital paulista, região menos desenvolvida da cidade. Segundo Sanchez, os Certificados de Incentivo ao Desenvolvimento (CIDs) são emitidos pela prefeitura em

favor do investidor, no valor de até 60% dos investimentos, e existem na legislação de São Paulo desde 2005. Portanto, ressaltou o dirigente do clube, que o Corinthians não será o único beneficiário, pois qualquer empresa disposta a investir na zona leste ou qualquer clube que decida construir um estádio na mesma região fará jus aos CIDs.

Tais certificados podem ser cedidos pelo investidor a terceiros, que por sua vez os utilizarão para pagamento de ISS e IPTU por eles devidos ao Município.

Sanchez explicou que o Clube estava preparado para suportar o projeto inicial que previa a construção de um estádio com capacidade para 48 mil expectadores. Todavia, tendo em vista a necessidade de alteração do projeto de modo a ampliar a capacidade da arena para 65 mil lugares, a concessão dos CIDs seria importante para que o Corinthians absorva os custos derivados da modificação do projeto, ponderou o dirigente Corintiano.

Uma vez que, para a construção do novo estádio, a Prefeitura criou requisitos mais rígidos do que os atualmente existentes, impôs-se necessária, como condição para a concessão dos CIDs, uma nova lei, cujo processo de votação estava prestes a ser concluído pela Câmara paulistana, até a data da visita em questão.

Segundo Sanchez, para pagar a Odebrecht, o clube paulista cederá parte da arrecadação do estádio à Construtora durante 25 anos.

Vale ressaltar que, até a data da visita, o Corinthians ainda não havia assinado contrato com a Odebrecht.

Indagado pela Subcomissão acerca do custo do deslocamento dos dutos da Petrobrás que atravessam o subsolo da área destinada à construção do estádio, Sanchez estimou que a operação custaria entre R\$ 5 a 10 milhões, abaixo dos R\$ 30 milhões divulgados pela imprensa. No entanto, não soube dizer se o ônus financeiro será da Petrobrás ou do consórcio responsável pela construção da arena.

No tocante ao prazo de entrega da obra, Frederico Barbosa disse que pretende concluí-la até dezembro de 2013 ou, no mais tardar, até fevereiro de 2014, salvo imprevistos.

Aeroporto Viracopos

Às 17 horas, a comitiva visitou o Aeroporto Viracopos, em Campinas, tendo sido recebida novamente pelo Sr. Willer Larry Furtado (Superintendente Regional da Infraero de São Paulo) e pela Sra. Lilian e Sr. Wagner, representantes da Infraero no Aeroporto Viracopos. A referida equipe apresentou as obras de modernização aeroportuária.

A demanda anual de passageiros nesse aeroporto ascendeu de 1,8 milhões, em 2008, para 5,4 milhões em 2010, devendo alcançar, em 2011, 7,2 milhões. Atribui-se esse crescimento à chegada da companhia aérea Azul – que constituiu sua base em Viracopos – e à implantação de voos regionais com conexão para diversas áreas do país, dentre outros fatores.

As principais obras de infraestrutura aeroportuária em Campinas até a data da realização da Copa de 2014 constituem na conclusão do Módulo Operacional Provisório – MOP até julho de 2011, que ampliará a capacidade de atendimento em 2,5 milhões pax/ano; reforma do TPS atual até dezembro de 2013 com elevação da capacidade de atendimento para 7,9 milhões pax/ano; obras no pátio de aeronaves (fase 1); construção de novo TPS (fase 1) até dezembro de 2013 com capacidade para mais 6,6 milhões pax/ano.

Estima-se em R\$ 796 milhões o custo dessas obras, a serem realizadas com recursos próprios. Aduziram os expositores que ainda há recursos do PAC para o Viracopos que, se necessário, poderão ser utilizados.

Após a Copa, estão previstas as obras do TPS (fase 2) e do pátio de aeronaves (fase 2). A conclusão da configuração do projeto de modernização do aeroporto em tela, prevista para 2030, prevê elevação

da área dos atuais 8 Km² para 28 Km² mediante desapropriação de 20 Km².

Segundo os anfitriões, a situação financeira do Viracopos é superavitária e as obras previstas são suficientes para atender às necessidades da Copa de 2014.

Todas as visitas foram acompanhadas pelo Sr. Mário Imura, Diretor de Projetos Estratégicos da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Regional do Governo do Estado de São Paulo.

6.2 Rio de Janeiro

Os trabalhos consistiram em visitar as obras de infraestrutura do aeroporto internacional do Galeão, do Porto do Rio de Janeiro bem como a modernização do estádio do Maracanã.

No Rio de Janeiro, as referidas visitas foram realizadas, em 30 de junho de 2011, pelos Deputados Filipe Pereira, Delegado Waldir, Ademir Camilo, Áureo, Edson Santos e Dr. Paulo César. Acompanharam os parlamentares o Consultor de Orçamento da Câmara dos Deputados, Marcos Rogério Rocha Mendlovitz, os representantes do Tribunal de Contas da União Carlos Eduardo de Queiroz Pereira, Carlos Borges Teixeira e Márcio Emmanuel Pacheco.

Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão - Antônio Carlos Jobim

Na visita ao Aeroporto do Galeão, a Subcomissão foi recebida pelo Sr. Lucínio Baptista, Superintendente Regional da Infraero-RJ, Sr. Abibe Ferreira Júnior, Superintendente do Aeroporto Galeão, Sr. Sérgio Seixas, Gerente Temporário de Empreendimentos e engenheiro responsável pelas obras, e demais membros da equipe.

Inicialmente, a Subcomissão indagou aos representantes do Galeão, acerca da correção das falhas apontadas pela fiscalização do Tribunal de Contas da União – TCU.

O TCU realizou auditoria, em 2010, nas obras de revitalização e modernização do Terminal de Passageiros 2 do Aeroporto Internacional do Galeão (Processo TC 001.742/2010-0) e apontou sobrepreço, em quantitativos, de aproximadamente R\$ 17,4 milhões relativo a um contrato de R\$ 73,9 milhões. A Infraero firmou termo aditivo repactuando o valor do contrato, reduzindo-o em R\$ 15,1 milhões.

O Superintendente da Infraero confirmou o fato e garantiu ter tomado as providências para correção das ocorrências identificadas pelo TCU.

Dando prosseguimento à visita, os anfitriões passaram à apresentação das principais obras do aeroporto do Galeão, que consistem em ampliar e reformar os terminais de passageiros 1 e 2 bem como revitalizar o sistema de pistas e pátios de aeronaves.

A revitalização do Terminal de Passageiros (TPS) nº 1, com custo previsto de R\$ 301,0 milhões, teve início em setembro de 2008 e possui data prevista de conclusão para dezembro de 2012.

As obras de complementação (expansão de 60.000 m²) e reforma do TPS nº 2 se iniciaram em novembro de 2008 e têm previsão para terminar em janeiro de 2013, ao custo de R\$ 356,4 milhões.

Já a recuperação e revitalização dos sistemas de pistas e pátios, cujo valor total do empreendimento (2007-2014) está estimado em R\$ 161,6 milhões, teve início em setembro de 2008 e possui previsão de conclusão em outubro de 2013. Segundo a Infraero, para essas últimas intervenções há R\$ 103,43 milhões de investimentos do PAC 2 (2011-2014).

Uma vez que os valores informados na apresentação divergiam dos verificados pelo Deputado Waldir, foram solicitadas à Infraero pelos Deputados Filipe Pereira e Delegado Waldir informações detalhadas

(sobretudo objeto e valor) das obras do Galeão, os valores iniciais e finais das obras bem como indicar quais são os recursos próprios e os do PAC.

Baptista comentou também sobre o resultado operacional do Galeão, mas não entregou o material à Subcomissão. Segundo o Superintendente, que se comprometeu enviar os demonstrativos financeiros, o aeroporto internacional do Rio de Janeiro apresenta resultado operacional superavitário, sendo de R\$ 33,75 milhões em 2008 e R\$ 10,67 milhões em 2010. Para 2011, estima-se o resultado recorrente em R\$ 35,92 milhões.

Além disso, Lucínio Baptista destacou que o Galeão possui capacidade de atendimento suficiente para os megaeventos de 2014 e 2016, cuja demanda prevista é de 18,7 milhões de passageiros em 2014 e 20 milhões em 2016. A capacidade atual é de 21,4 milhões de passageiros por ano e, com a reforma do Terminal 2, se expandirá para 44 milhões.

Baptista lembrou a experiência em grandes eventos. Segundo ele, o aeroporto internacional - que atualmente liga o Rio de Janeiro a 24 países e dezenas de cidades brasileiras, com média anual de 12 milhões de passageiros - conseguiu atender à demanda dos Jogos Pan-americanos em 2007, quando recebeu 5.633 atletas, 42 delegações nacionais e 1.689 árbitros. Baptista também acredita que não haveria problemas no Galeão durante a realização dos Jogos Mundiais Militares, realizados em julho próximo passado, com previsão de 6 mil atletas, 110 delegações e 2 mil árbitros.

Explicou Lucínio que a movimentação internacional ficará praticamente toda no Galeão, que, após a referida reforma, ampliará as áreas operacionais para serviços relacionados à alfândega e à Polícia Federal.

O Superintendente da Infraero ainda ressaltou que os aeroportos de Santos Dumont e Jacarepaguá também estão sendo preparados para a Copa de 2014.

No tocante ao Santos Dumont, Baptista informou que não há como ampliá-lo por causa de sua localização. Esse fator limita sua

capacidade, que atualmente está em torno de 12 milhões de passageiros ao ano. No entanto, salientou a previsão de uma nova torre de controle e a recuperação do pátio de aeronaves. As duas obras estão no início do processo licitatório e, de acordo com os projetos executivos, foram orçadas em cerca de R\$ 53 milhões.

Já em relação ao aeroporto de Jacarepaguá, destinado a voos executivos de pequenos jatos, Baptista destacou que sua capacidade atual é de 700 mil passageiros por ano e a demanda abaixo de 140 mil. Segundo ele, estão previstas para esse aeródromo reformas da nova torre de controle e do pátio de aeronaves, obras estimadas em 800 mil pelos respectivos projetos executivos.

Indagado pelos parlamentares a respeito da segurança do Aeroporto Galeão para os megaeventos, o Superintendente da Infraero informou que houve reunião com a Agência Brasileira de Inteligência - ABIN para discutir sobre o tema.

No que tange o acesso ao Galeão, há previsão de se implantar uma estação do Expresso Carioca (Corredor T5 de BRT que ligará o Aeroporto Tom Jobim à Barra da Tijuca, passando pela Penha).

A acessibilidade de pessoas com dificuldade de locomoção também foi lembrada. O Engenheiro Seixas, afirmou que essa questão já está em acerto.

Em atendimento às perguntas da Subcomissão, Seixas esclareceu ainda que o Exército brasileiro não realizou obras no Galeão. O engenheiro também explicou que o percentual de alteração do custo da obra é de 23%, até a data da visita técnica.

Estádio Mário Filho - Maracanã

Em seguida, a Subcomissão visitou o estádio do Maracanã, onde foi recepcionada pelo Sr. Ícaro Moreno Júnior, Diretor-Presidente da

Empresa de Obras Públicas do Estado do Rio de Janeiro (EMOP), responsável pelas obras da arena carioca.

Segundo Ícaro e sua equipe, a modernização da arena multiuso carioca, que possui cinco pavimentos e capacidade prevista para 76 mil lugares, prevê a implantação de quatro vestiários no nível do campo; 348 vagas de estacionamento cobertas; sistema para evacuação de estádio cheio em 8 minutos; sistema de iluminação mais eficiente e econômico; campo de jogo com sistema de drenagem tanto pela superfície quanto pelo subsolo com irrigação automatizada; gramado Bermuda (*Cynodon Dactylon*), apropriado para a região tropical; 37.000 m² de área climatizada (ar condicionado); geradores; nobreaks para cargas essenciais com funcionamento de até 20 minutos sem gerador; sistema de controle de acesso ao público; equipamentos de segurança de última geração; nova cobertura (para abrigar todo o público) com captação e drenagem de água de chuva para reuso.

A previsão inicial de valor constante na matriz de responsabilidades para o estádio do Maracanã era de R\$ 600 milhões. No entanto, a proposta do consórcio (formado pelas construtoras Andrade Gutierrez, Delta e Odebrecht) vencedor da licitação realizada em 2010 para executar as obras de modernização do Maracanã foi de R\$ 705,6 milhões.

Contudo, atualmente as obras do Maracanã estão orçadas entre R\$ 932 a 956 milhões (por conta da demolição da antiga cobertura), sofrendo, portanto, um acréscimo em torno de 35% em relação ao licitado em 2010 (R\$ 705 milhões).

Sob o argumento de que a Lei 8.666/93 (Lei de Licitações) prevê, para o caso em tela, um acréscimo do valor contratual de até 50%, a Subcomissão alertou acerca do risco de o custo da obra ultrapassar esse limite.

Em resposta, Ícaro esclareceu que tal incremento se motivou pela demolição da cobertura, que estava em estado precário e irrecuperável, segundo análises técnicas, situação não prevista quando da assinatura do contrato. Além disso, a nova área coberta também sofrerá

ampliação para abrigar todos os torcedores, conforme exigência da Fifa. Aduziu que a vida útil da nova cobertura, em estrutura tubular e lona, possui vida útil acima de 50 anos. Quanto ao limite do acréscimo contratual, o dirigente da EMOP não fez maiores comentários, pois estava dentro do limite legal.

A Subcomissão lembrou que o TCU – mediante Relatório TC-028.114/2010-8 para acompanhar a operação de crédito do BNDES relativa ao projeto de reforma e adequação do Estádio Mário Filho (Maracanã) para a realização da Copa 2014 – identificou falhas na elaboração do projeto básico bem como a falta de cumprimento de exigências do BNDES. O Acórdão TCU 267/2011-Plenário determina ao BNDES que informe ao Tribunal acerca do prazo e das medidas que estão sendo tomadas junto ao Governo do Estado do Rio de Janeiro para sanar: a) as pendências relativas ao estudo de viabilidade econômica da arena do Maracanã e à descrição dos projetos de intervenção no entorno, com os respectivos orçamentos; e b) os indícios de graves irregularidades no processo licitatório de contratação da obra, apontados nas análises do projeto e orçamentária.

Devido às pendências nos projetos básico e executivo o contrato com o BNDES ainda não havia sido celebrado até a data da visita da Subcomissão ao estádio. Desse modo, as obras em andamento estariam sendo realizadas com recursos próprios do Governo do Estado do Rio de Janeiro.

O projeto executivo e o orçamento completo foram entregues ao TCU em 15 de junho último. A partir dessa data, a corte de contas dispõe de prazo de 45 dias para examiná-los.

Em resposta, Ícaro afirmou que o Estádio Mário Filho apresenta resultado superavitário e possui viabilidade econômica. No tocante ao financiamento do BNDES para a obra em questão, ele confirmou que ainda não houve liberação de recursos financeiros, fato esse justificado pelas pendências apontadas pelo TCU, conforme acima assinalado. Confirmou também a entrega do projeto executivo e do orçamento ao TCU na data supramencionada.

Posteriormente, em 15 de junho do ano corrente, o TCU recebeu o projeto executivo e o orçamento completo correspondente a R\$ 956,8 milhões. No entanto, após auditoria conjunta do TCU e CGU, o Governo do Estado do Rio de Janeiro apresentou novo orçamento reduzindo o orçamento em R\$ 97 milhões, ficando no valor total de R\$ 859, 4 milhões. Diante disso, o TCU sinalizou ao BNDES e ao Governo do RJ a ausência de óbices ao regular repasse dos recursos.

A Subcomissão arguiu ainda sobre a informação do TCE-RJ de que poderia haver economia de R\$ 27,5 milhões com o gasto das obras se o Governo do Rio utilizasse os benefícios da lei federal 12.350/10, que estabelece isenções fiscais para projetos da Copa de 2014 (Regime Especial de Tributação para Construção, Ampliação, Reforma ou Modernização de Estádios de Futebol - Recopa).

Redarguiu o dirigente da EMOP que já estava providenciando a requisição do sobredito benefício.

Perguntada sobre a execução da obra, a equipe da EMOP informou que, passados 10 meses do início da reforma, executou-se um percentual de 20% do total, com conclusão prevista para dezembro de 2012. A equipe não soube quantificar valores.

Quanto ao questionamento sobre concessão de uso da arena, Ícaro afirmou que o Estado do Rio de Janeiro está analisando essa perspectiva.

No que tange o entorno do estádio, o palestrante esclareceu que o orçamento do Maracanã inclui apenas o entorno imediato, sendo de responsabilidade da Prefeitura do Rio de Janeiro as demais áreas do entorno.

Companhia Docas do Rio de Janeiro (Porto)

Por fim, às 17 horas e 40 minutos, último compromisso da agenda na cidade do Rio de Janeiro, a Subcomissão visitou a Companhia

Docas do Rio de Janeiro - CDRJ (Porto), sendo recepcionada pelo Sr. Jorge Luiz de Mello, Diretor-Presidente da Companhia, Sra. Eliane Barbosa, Diretora de Planejamento e Relações Comerciais, Engenheiro Hélio Szmajser, Diretor de Engenharia e Gestão Portuária.

O foco da visita consistiu em vistoriar a implantação de píeres para atracação de navios-hotéis no período da Copa e dos Jogos Olímpicos.

Segundo Mello, a demanda do Porto cresce, em média, 10% ao ano. São esperados 600 mil passageiros em 2011. Para atender a expansão do movimento de passageiros, visando os megaeventos esportivos de 2014 e 2016, está prevista a construção de três píeres com recursos da Secretaria Especial de Portos – SEP no valor de R\$ 314 milhões.

Os píeres serão no formato de “y” vazado e sustentado por estacas de concreto armado com 30 metros de largura e possibilitarão a atracagem de até 6 navios de uma vez.

Melo ressaltou que, em decorrência de vedação legal para aterrar a Baía da Guanabara, a implantação dos píeres constitui a melhor opção para a expansão do porto.

Para iniciar a obra é necessário trabalho de sondagem, cujo valor orçado era de R\$ 680 mil e foi reduzido para R\$ 610 mil, de acordo com a equipe da CDRJ.

Também serão realizadas obras de dragagem, para aumentar o calado (profundidade) do porto, no valor de R\$ 115,2 milhões com recursos da CDRJ.

Melo lembrou que auditoria do TCU (Processo TC 002.856/2011-5), com vistas a fiscalizar as obras de construção de três píeres de atracação, parte integrante do Projeto de Ampliação e Adequação do Terminal Portuário de Passageiros do Porto do Rio de Janeiro, apontou falhas e irregularidades que ensejaram oitivas dos responsáveis bem como a suspensão da licitação pela SEP, que ficou de publicar novo edital com as correções.

O relatório do TCU ratificou as informações do dirigente de que as obras serão realizadas com recursos da Secretaria Especial de Portos - SEP e envolvem, também, a CDRJ: obras de dragagem no valor de R\$ 115,2 milhões; construção de novo terminal de passageiros (píer), em formato de Y no valor de R\$ 314 milhões. O prazo de conclusão previsto para essas obras é dezembro de 2013.

Melo comentou ainda que, a fim de evitar a paralisação das obras, as mesmas foram incluídas pelo TCU na categoria de indícios graves com continuidade da obra.

Foram entregues à Subcomissão cópia dos demonstrativos financeiros da CDRJ.

Por fim, concluiu Melo que as ações de fiscalização no Porto resultaram em ajustes e correções de impropriedades bem como em redução de valores. Aduziu ainda que a expansão e modernização do terminal de passageiros bem como a implantação dos píeres constituirão importante legado à cidade maravilhosa.

O dirigente do Porto acredita que os eventos de 2014 e 2016 deixarão um aporte de 14 bilhões de dólares à cidade do Rio de Janeiro.

6.3 Belo Horizonte

Os trabalhos consistiram em visitar as obras de infraestrutura do aeroporto internacional de Confins e a modernização do estádio do Mineirão.

Participaram das visitas ao aeroporto de Confins e ao Estádio do Mineirão, em Belo Horizonte, os Deputados Filipe Pereira, Delegado Waldir e Ademir Camilo bem como o Consultor de Orçamento Marcos Mendlovitz e os representantes do Tribunal de Contas da União Rodrigo Oliveira Bueno Queiroz Fontes e Moisés Viana.

Aeroporto Internacional Tancredo Neves/Confins (MG)

A visita técnica, em Belo Horizonte, iniciou-se pelo Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em Confins-MG às 9h 50min de 1º de julho de 2011.

A Subcomissão foi recebida pela Sra. Maria Edwirges Madeira, Superintendente do Aeroporto Internacional Confins, Sra. Rose, representando a Superintendência Regional, Sr. Odair, Gerente de Empreendimentos de Confins, Sra. Brenda, Assessora de Imprensa e demais membros da equipe. Também participou da visita ao aeroporto mineiro a Sra. Daniela Fraga, Assessora da Secretaria de Estado Extraordinária da Copa do Mundo - Secopa, do Governo do Estado de Minas Gerais.

As obras do Aeroporto de Confins foram apresentadas pelo Sr. Odair.

As principais intervenções no aeroporto visitado consistem na reforma do Terminal de Passageiros (TPS) e ampliação da área de movimentação de aeronaves (táxi, pátio e pista), com previsão de conclusão até o final de 2013 e custo previsto na matriz de responsabilidade de R\$ 238,1 milhões e R\$ 170,5 milhões, respectivamente.

Está prevista, ainda, a construção de outro terminal de passageiros (TPS 2) e da segunda pista de pouso e decolagem.

Além disso, será implantado um Módulo Operacional Provisório - MOP até novembro de 2012, para auxiliar na operação de atendimento a passageiros, durante as obras dos TPS 1 e 2.

Verificou-se ainda que o aeroporto de Confins tem apresentado, nos últimos exercícios, resultado financeiro superavitário.

Em virtude de denúncia (PROCESSO TC 658/2011-1), o TCU examinou o edital de licitação da Concorrência Internacional 010/2010 da

Infraero, cujo objeto é a contratação de empresa para execução das obras e serviços de engenharia para reforma, ampliação e modernização do terminal de passageiros do aeroporto internacional Tancredo Neves - Confins, no valor total estimado de R\$ 294.756.117,22 (valor atualizado em 20/1/2011).

Conforme exame realizado pela Secretaria de Obras do TCU (Secob-1), havia suspeita de restrição ao caráter competitivo da licitação, sobrepreço de cerca de 46 milhões de reais no orçamento, além de cláusulas em conflito com a lei de licitações e a jurisprudência sumulada desta Corte de Contas.

Vislumbrando os pressupostos do perigo da demora e o potencial risco ao erário, foi adotada a medida cautelar pelo Relator e aprovada pelo Tribunal. Tal medida foi revogada pelo relator, pois houve o saneamento da maior parte das irregularidades que restringiam a competitividade do certame, resultando em benefícios ao erário no montante de aproximadamente 72 milhões de reais. Acórdão TCU 718/2011-Plenário. A obra já foi licitada e o objeto adjudicado.

No tocante à demanda de passageiros, o aeroporto de Confins possui infraestrutura capaz de atender o movimento atual e, após as interferências supracitadas estará apto a atender a demanda prevista para a Copa de 2014, segundo os anfitriões.

Informou Odair que o movimento anual de passageiros no aeródromo em questão foi de 5,6 milhões em 2009, saltando para 7,2 milhões em 2010. Prevê-se uma taxa média anual de crescimento de 15,69% para o período de 2011 a 2014 e de 6,71% para os anos de 2015 a 2019.

A capacidade atual de atendimento de Confins é de 10 milhões pax/ano. Após a implantação do MOP chegará a 15 milhões e atingirá 16,3 milhões quando a modernização do TPS 1 estiver concluída, de acordo com Odair.

O Deputado Filipe Pereira destacou que teria sido mais interessante construir primeiro o TPS 2 e, por último, reformar o TPS 1,

posto que, em face dos valores apresentados, o custo da implantação é menor do que o da reforma. Além disso, a inversão de etapas provocaria menos desconforto aos passageiros.

No final dessa visita, Odair mencionou, como plano de investimento da Infraero, a construção de nova torre de controle no aeroporto da Pampulha, se referindo ao outro aeródromo da capital mineira.

Estádio Governador Magalhães Pinto (Mineirão)

A subcomissão visitou, por fim, o Estádio Governador Magalhães Pinto (Mineirão), último compromisso em Belo Horizonte, sendo recebida pelo Sr. Éder Campos, Chefe de Gabinete da Secretaria de Estado Extraordinária da Copa do Mundo – SECOPA e pelo Sr. Ricardo Barra, Diretor-Presidente do Consórcio Minas Arena.

A previsão inicial de valor constante na matriz de responsabilidades para o estádio do Mineirão, com capacidade para 69 mil lugares, era de R\$ 426,1 milhões, contudo a proposta vencedora foi de R\$ 743,4 milhões do consórcio formado pelas construtoras Construcap, Egesa e Hap pelo regime de Parceria Público Privada - PPP.

Campos e Barra estimaram custo de R\$ 683 milhões para as três etapas das obras de modernização da arena e a execução física em cerca de 15%, até a data da visita. No que tange o financiamento do BNDES, Éder Campos informou que o projeto já teria sido enquadrado e havia expectativa de recebimento do financiamento para outubro do corrente exercício, cujo valor solicitado era de R\$ 400 milhões.

O representante da SECOPA informou que o prazo de concessão de uso da arena será de 25 anos.

O TCU, até a data da visita, não havia realizado auditoria nas obras da arena mineira. Todavia, o Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais (TCE-MG) havia fiscalizado e apontado falhas na execução do contrato de PPP e nas obras.

De acordo com a corte de contas mineira, o Estádio Governador Magalhães Pinto passou por duas etapas iniciais de obras. As 1ª e 2ª etapas da reforma já foram concluídas. A 1ª etapa constituiu no reforço estrutural dos pilares ao custo de 8,2 milhões reais. Já 2ª etapa, na demolição da geral ao custo de 3,5 milhões de reais. A 3ª etapa, até a data da visita, estava na fase de licitação.

A licitação da concessão para construção e administração da nova arena e seu entorno está sendo acompanhada pelo TCE e pelo MPE.

Segundo informações do DEOP - Departamento Estadual de Obras Públicas do Governo do Estado de Minas Gerais, o projeto básico do estádio Mineirão/entorno custou 17,8 milhões de reais.

Relatório de auditoria do TCE-MG apontou indícios de superfaturamento e de contratos sem licitação. Um dos problemas verificados pelo TCE foi o pagamento por serviços não realizados, como a recuperação da laje de cobertura. Além disso, foram pagos R\$ 423 mil para que o concreto do Mineirão fosse fixado, sem que o serviço fosse realizado, segundo o Tribunal. O relatório aponta superfaturamento na contratação de obras, bens e serviços.

Segundo a Corte de Contas, foram pagos R\$ 33 mil por mês pelo aluguel de plataformas, R\$ 10 mil a mais do que o preço médio do mercado.

A comitiva que recepcionou a Subcomissão disse que as falhas estavam sendo corrigidas. No tocante à denúncia de superfaturamento do aluguel das plataformas, os anfitriões alegaram que os referidos aluguéis de andaimes possuíam especificidades diferentes das consideradas como média do mercado e, além disso, precisavam ser desmontados e remontados diversas vezes, o que justificariam o custo elevado.

Acompanharam a Subcomissão, nas visitas realizadas em Belo Horizonte, os representantes do Tribunal de Contas da União Rodrigo Oliveira Bueno Queiroz Fontes e Moisés Viana.

6.4 Berlim, Frankfurt e Londres

O deputado federal Filipe Pereira (PSC-RJ), presidente da Subcomissão Permanente de Fiscalização da Copa de 2014 e das Olimpíadas de 2016, acompanhado dos deputados federais Sérgio Brito (PSC-BA) e Ademir Camilo (PDT-MG), visitaram as cidades de Berlim e Frankfurt, na Alemanha, e de Londres, na Inglaterra, de 26 a 30 de setembro de 2011, para conhecer de perto as experiências alemãs e inglesas, tanto no que tange à construção e administração de estádios quanto à realização de jogos para grandes eventos, como a Copa do Mundo de 2006, na Alemanha, e os Jogos Olímpicos de 2012.

Berlim

Em Berlim, a Embaixada Brasileira prestou assistência à delegação parlamentar da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle (CFFC) da Câmara dos Deputados.

No dia 26 de setembro de 2011, acompanhados do Chefe do Setor de Cooperação da Embaixada, os deputados foram recebidos para visita guiada no Bundestag (a Câmara Baixa), foram informados sobre o sistema político alemão.

No dia 27, a delegação visitou o Estádio Olímpico (Olympiastadion) de Berlim, reformado para a Copa de 2006, onde ocorreu a final da Copa do Mundo. O Diretor do Centro de Visitantes do Estádio colocou à disposição da delegação brasileira uma equipe para informar, com precisão, sobre fatos, como a história do Estádio, desde sua primeira fundação em 1917 até a última reforma para a Copa, em 2004, além de outros estádios da Alemanha e a organização da Copa de 2006 em geral. A seguir, a delegação foi recebida pelo embaixador Sérgio França Danese para almoço na Embaixada, ocasião em que abordaram a experiência alemã na Copa de 2006, seus investimentos em infraestrutura,

segurança e publicidade e os retornos auferidos em turismo e mesmo na melhoria da imagem internacional do país. Ele disse aos parlamentares que os investimentos em infraestrutura foram bem menos vultosos do que se poderia esperar para um evento da magnitude da Copa, uma vez que a infraestrutura já existente estava em condições de atender às necessidades do evento. A partir do momento em que a Alemanha foi nomeada país-sede da Copa, em 2000, o governo alemão destinou cerca de EUR 3,7 bilhões (euros) para o investimento em medidas de ampliação e de construção das estradas federais. Esses recursos, contudo, não foram incluídos no orçamento da Copa, embora tenham contribuído para o sucesso do evento. Caso semelhante se deu com a construção da Estação Ferroviária Central (Hauptbahnhof) de Berlim, que foi inaugurada em 2005. O embaixador recomendou à delegação uma visita à Hauptbahnhof, que seria um ótimo exemplo de investimento em obra de infraestrutura que serviu a um megaevento e ficou posteriormente como benefício à população. O embaixador destacou ainda sobre o interesse alemão na cooperação em nível governamental, especialmente no campo da segurança, na organização dos megaeventos, assim como de empreendedores de diversos setores, quanto aos investimentos. Na oportunidade, a Embaixada Brasileira preparou material de apoio com informações sobre a experiência alemã na Copa de 2006, em resposta aos

Frankfurt

Pela manhã de 28 de setembro, a delegação visitou o Estádio Eintrach Frankfurt, o Commerzbank Arena, que possui um dos melhores custos-benefícios da Alemanha, sendo realizados, anualmente, cerca de 200 eventos não esportivos. Os deputados foram recepcionados na residência oficial do cônsul brasileiro em Frankfurt. O Estádio é administrado por uma empresa pública, com 80 funcionários, gramados natural e artificial, mas pertence à Prefeitura local. Tem capacidade para 52 mil pessoas, incluindo as bancadas, além de 5.500 lugares para o público em pé. Além de jogos, o estádio é alugado para eventos de todas as naturezas, visando o lucro financeiro. Um dos membros da delegação

destacou que eles estavam na Alemanha para conhecer de perto as construções, os estádios, os fatos relativos à preparação da Copa do Mundo e das Olimpíadas; que estavam preocupados no sentido de adquirir *know-how* e contribuir para que a Copa de 2014 e as Olimpíadas de 2016 tenham o mesmo sucesso que a Alemanha na realização da Copa do Mundo de 2006.

Londres

A delegação brasileira visitou, em 29 de setembro, o Parlamento Britânico, conhecendo não somente as suas instalações, mas sendo informados sobre o funcionamento do Poder Legislativo. A delegação foi recepcionada pelo embaixador do Brasil, em sua residência oficial.

No dia seguinte, os deputados da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados visitaram pela manhã o Parque Olímpico e, à tarde, a autoridade pública olímpica e o Comitê Organizador das Olimpíadas de Londres para os Jogos de 2012. Durante a noite, a delegação foi recepcionada na residência oficial do Embaixador do Brasil.

7. AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS DIRETAMENTE RELACIONADAS À COPA DE 2014 E AOS JOGOS OLÍMPICOS DE 2016

A Lei Orçamentária para o exercício de 2011 (LOA 2011) possui, no âmbito do Ministério do Esporte, quatro ações orçamentárias específicas para a Copa de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016, a saber, com valores autorizados e executados até 14 de novembro de 2011: “128X – Apoio à Implantação de Infraestrutura para os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016” (autorizado R\$ 576,8 milhões e liquidado R\$ 2,3 milhões), “20D8 – Preparação e Organização dos Jogos Olímpicos e

Paraolímpicos Rio 2016” (autorizado R\$ 152,8 milhões e liquidado R\$ 11,9 milhões), “20DB – Apoio à Realização da Copa do Mundo FIFA 2014” (autorizado R\$ 119,4 milhões e liquidado R\$ 15,8 milhões), e “20EE – Gestão e Administração da Autoridade Pública Olímpica – APO” (autorizado R\$ 123,6 milhões e liquidado R\$ 0,00).

Já o Projeto de Lei Orçamentária para 2012 (LOA 2012) prevê, no âmbito do Ministério do Esporte, as quatro ações supramencionadas, com algumas modificações na nomenclatura e os seguintes valores: “20D8 - Preparação e Organização dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016” (R\$ 216,0 milhões), “20DB – Apoio à Realização da Copa do Mundo FIFA 2014 (R\$ 230,0 milhões), “20SL – Apoio à Implantação de Infraestrutura para os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016” (R\$ 474,0 milhões), e “20EE – Apoio à Implantação, Gestão e Manutenção da Autoridade Pública Olímpica – APO (R\$ 155,2 milhões).

8. MOBILIDADE URBANA

De acordo com relatório de situação do Ministério do Esporte, de fevereiro de 2011, dos 50 projetos de mobilidade urbana assinados na Matriz de Responsabilidade, 34% das obras estavam em consonância com o programado, 54% foram reprogramadas e mereciam atenção e 12% estavam atrasadas.

A Matriz de Responsabilidade prevê que eventuais alterações nas intervenções que acarrete maior aporte de recursos serão de responsabilidade exclusiva do responsável pela execução, exceto se houver aditamento acordado entre os entes envolvidos.

Já os dados abaixo, extraídos do relatório “O TCU e a Copa do Mundo de 2014”, de setembro de 2011, mostram que 38 obras de mobilidade urbana já foram contratadas, havendo apenas 4 contratos com desembolso. 16 operações ainda estão pendentes de contratação.

Situação das operações de Financiamento

(posição em 30/09/2011)

<u>Cidade /Qtd.Operaç.Contratadas/Vlr. Oper. Contrat./Qtd.desemb./Vlr.desembolsado</u>				
Cuiabá	03	R\$ 454.700.000	01	R\$ 1.192.462
São Paulo	01	R\$ 1.082.000.000		
Belo Horizonte	08	R\$ 1.023.250.000	03	R\$ 87.000.000
Porto Alegre	10	R\$ 426.780.638		
Curitiba	12	R\$ 440.600.000		
Salvador	01	R\$ 541.800.000		
Recife	01	R\$ 331.000.000		
Fortaleza	02	R\$ 203.200.000		
Total	38	R\$ 4.503.330.638	04	R\$ 88.192.462

Cidade /Qtd.Op.Não Contratad./Vlr.Oper. Não Contratadas

Brasília	02	R\$ 361.000.000
Recife	04	R\$ 347.000.000
Natal	03	R\$ 361.000.000
Fortaleza	05	R\$ 206.600.000
Manaus	02	R\$ 800.000.000
Total	16	R\$ 2.075.600.000

Fonte: Caixa Econômica Federal

Os 16 empreendimentos, segundo o supramencionado relatório do TCU, cujos contratos de financiamento ainda não foram celebrados com a CEF, por haver pendências, encontram-se relacionados a seguir.

Operações não contratadas pela CAIXA

EMPREENDIMENTO	RESPONSÁVEL
Monotrilho Norte/Centro	Governo do Estado do Amazonas
Redes de BRT Eixo Leste/Centro	Governo do Estado do Amazonas
VLT – Implementação do trecho 1 da linha 1 (ligação Aeroporto - Terminal Asa Sul)	Governo do DF
Ampliaç.Capacid.DF-047 e obras de arte especial	Governo do DF
Alargamento do Corredor Norte/Sul e ligação viária entre o Setor Hoteleiro e o Estádio Castelão	Prefeitura Municipal de Fortaleza
BRT Dedé Brasil	Prefeitura Municipal de Fortaleza
BRT – Projeto Raul Barbosa	Prefeitura Municipal de Fortaleza
BRT – Av. Alberto Craveiro	Prefeitura Municipal de Fortaleza
BRT – Paulino Rocha	Prefeitura Municipal de Fortaleza
Obras viárias para integração do novo Aeroporto, Arena das Dunas e Setor Hoteleiro	Prefeitura Municipal de Natal
BRT - Corredor Av. Caxangá	Governo do Estado de Pernambuco
Terminal Cosme Damião	Governo do Estado de Pernambuco

BRT – Corredor Norte/Sul
Interligação da Av. Caxangá com a Cidade da Copa e o Terminal Cosme Damião
Obras viárias para integração do Novo Aeroporto, Arena das Dunas e Setor Hoteleiro
Obras de prolongamento da Av. Prudente de Moraes

Governo do Estado de Pernambuco
Governo do Estado de Pernambuco
Governo do Estado do Rio Grande do Norte
Governo do Estado do Rio Grande do Norte

Fonte: Caixa Econômica Federal

9. ESTÁDIOS

Doze estádios estão programados para sediar os jogos da Copa de 2014. A próxima tabela mostra os principais dados para essas arenas, desde os valores previstos na Matriz de Responsabilidade até a fase licitatória.

ESTÁDIOS/ARENAS		R\$ milhões								
Cidade	Estádio	Capacidade (mil lugares)	Recursos Matriz (em R\$ milhões)				Na Prática		Vencedor	Tipo de Contratação
			Ente	Público	Privado	BNDES	Total	Vencedora		
Belo Horizonte	Mineirão	69	126,00		300,00		426,00	743,40	Egesa, Hap e Construcap	PPP-construção e administr. da arena e entorno
Brasília (1)	Estádio Nacional	71	345,30		400,00		745,30	671,00	Andrade Gutierrez e Via Engenh.	Lei nº 8.666/93
Cuiabá	Verdão	43	124,20		330,00		454,20	342,10	Santa Bárbara e Mendes Jr.	Lei nº 8.666/93
Curitiba	Arena da Baixada	42	46,60	113,00	25,00		184,60		Estádio Privado	Contrato Privado
Fortaleza (2)	Castelão	66	223,00		400,00		623,00	526,00	Galvão Eng, Serveng e BWA	PPP - 8 anos (R\$ 407 mil mensais por 8 anos)
Manaus	Arena da Amazônia	44	140,00		375,00		515,00	499,51	Andrade Gutierrez	Lei nº 8.666/93
Natal	Arena das Dunas	45	99,50		250,50		350,00		OAS	PPP
Porto Alegre	Beira-Rio	60		130,00			130,00		Estádio Privado	Contrato Privado
Recife	Cidade da Copa	46	132,40		397,10		529,50	464,00	Odebrecht ISG e AEG Facilities	PPP
Rio de Janeiro	Maracanã	76	200,00		400,00		600,00	859,40	Andrade, Delta e Odebrecht	Lei nº 8.666/93
Salvador (4)	Fonte Nova	50	191,70		400,00		591,70	1.605,00	OAS e Odebrecht	PPP - 35 anos
São Paulo	Itaquero								Estádio Privado	Contrato Privado
TOTAIS		612	1.628,70	243,00	3.277,60	5.149,30	5.710,41			

Fontes: Relatório Consolidado TCU set/2011 e Matrizes de Responsabilidade

Obs: (1) A proposta vencedora para Brasília assinou contrato de R\$ 696 milhões, mas houve redução de R\$ 25 milhões

(2) Fortaleza: R\$ 486,9 milhões + contraprestação de R\$ 39,1 milhões (=R\$407 mil mensais por 8 anos). Os vencedores se denominam Consórcio Arena Multiuso Castelão.

(3) Após atuação do TCU e CGU houve revisões no orçamento das obras que ficou estimada em R\$ 859,4 milhões, segundo TCU em set/11.

(4) Proposta vencedora Salvador: R\$ 107 milhões anuais durante 15 anos = R\$ 1.605 milhões

Para cada estádio, a União colocou à disposição recursos de até R\$ 400 milhões do BNDES para obras de implantação ou modernização. De acordo com o relatório “O TCU e a Copa do Mundo de 2014”, até setembro de 2011 apenas seis projetos tinham sido contratados, sendo liberados recursos somente para cinco arenas, conforme dados abaixo.

Situação dos Financiamentos - posição em setembro de 2011

(valores contratado e liberado em R\$ 1,00)

Amazonas: Contratado 400.000.000,00, Liberado 11.772.616,00 (para elaboração de projeto executivo).

Bahia: Contratado 323.629.000,00, Liberado 64.725.800,00.

Ceará: Contratado 351.545.150,00, Liberado 70.309.030,00.

Pernambuco: Contratado*** 400.000.000,00, Não Liberado.

Mato Grosso: Contratado 392.952.860,00 (entorno: 107mi e arena: 285mi), Liberado 57.000.000,00.

Rio de Janeiro: Contratado 400.000.000,00, Liberado 68.833.900,00.

Minas Gerais*: Aprovado --- Não Liberado

DF, São Paulo e Rio Grande Sul* --- --- ---

Paraná: Em enquadramento --- ---

Rio Grande Norte: Aprovado --- ---

Observações:

* Ainda não há carta consulta protocolada no BNDES

** SPE- Sociedade de Propósito Específico constituída para viabilizar as Parcerias Público Privadas - PPP

*** Financiamento com o Governo do Estado de Pernambuco R\$ 400 milhões (já contratado). Contratado financiamento para a SPE no valor de R\$ 280 milhões.

10.AEROPORTOS

Os dados a seguir referentes às obras e valores constam da Matriz de Responsabilidade. Já a informação sobre a situação das obras foram extraídas do relatório “O TCU e a Copa do Mundo de 2014”, de setembro de 2011.

FORTALEZA

Aeroporto Internacional Pinto Martins (obras não iniciada).

Reforma e ampliação do terminal de passageiros e adequação do sistema viário. Total do Projeto: R\$ 279, 5 milhões.

SALVADOR

Aeroporto Internacional Luís Eduardo Magalhães (obras não iniciadas).

Reforma e adequação do terminal de passageiros e ampliação do pátio de aeronaves. Total do Projeto: R\$ 30,0 milhões.

Construção de torre de controle. Total do Projeto: R\$ 15,1 milhões.

NATAL

Aeroporto São Gonçalo do Amarante (em processo de licitação para outorga de concessão da construção parcial, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional, de responsabilidade da ANAC).

Construção do terminal de passageiros, sistema viário de acesso e obras complementares. Total do Projeto: R\$ 408 milhões.

Infraestrutura de pista de pouso, dos sistemas de auxílio e proteção ao voo. Total do Projeto: R\$ 168,9 milhões

RIO DE JANEIRO

Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – Antônio Carlos Jobim (obras em andamento)

Reforma do terminal de passageiros - TPS 1. Total do Projeto: R\$ 301,1 milhões.

Conclusão da reforma do terminal de passageiros – TPS 2. Total do Projeto: R\$ 386,2 milhões.

MANAUS

Aeroporto Internacional Eduardo Gomes (obra sem percentual de execução física).

Reforma e ampliação do terminal de passageiros (1ª fase). Total do Projeto: R\$ 327,4 milhões.

BRASÍLIA

Aeroporto Internacional Presidente Juscelino Kubitschek (obras não iniciadas)

Reforma e ampliação sul do terminal de passageiros (1ª fase), ampliação do sistema de pátios de aeronaves e do sistema viário e construção de edificações complementares. Total do projeto: R\$ 744,4 milhões.

Construção do Módulo Operacional – MOP. Total do projeto: R\$ 4,0 milhões.

CUIABÁ

Aeroporto Internacional Marechal Rondon (obras não iniciadas).

Reforma e modernização do terminal de passageiros, adequação do sistema viário e construção de estacionamento. Total do projeto: R\$ 87,5 milhões

BELO HORIZONTE

Aeroporto Internacional Tancredo Neves – Confins (obras não iniciadas).

Reforma e modernização do terminal de passageiros e adequação do sistema viário. Total do projeto: R\$ 238,1 milhões.

Reforma e ampliação da pista de pouso e do sistema de pátios. Total do projeto: R\$ 170,5 milhões.

CURITIBA

Aeroporto Internacional Afonso Pena (obras não iniciadas).

Ampliação do terminal de passageiros e ampliação do sistema viário. Total do projeto: R\$ 41,3 milhões

Ampliação do sistema de pátio e pista de táxi. Total do projeto: R\$ 31,5 milhões.

RECIFE

Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes – Gilberto Freire (obras não iniciadas).

Construção de nova torre de controle. Total do projeto: R\$ 19,8 milhões.

PORTO ALEGRE

Aeroporto Internacional Salgado Filho (obras não iniciadas).

Reforma e ampliação do terminal de passageiros (1ª fase). Total do projeto: R\$ 345,8 milhões.

SÃO PAULO

Aeroporto Internacional de Guarulhos – Governador André Franco Montoro. (obras em andamento)

Construção do terminal de passageiros – TPS 3 (1ª fase). Total do projeto: R\$ 716,6 milhões.

Construção do Módulo Operacional – MOP 1. Total do projeto: R\$ 32,5 milhões.

Construção do Módulo Operacional – MOP 2. Total do projeto: R\$ 23,2 milhões.

Ampliação e revitalização do sistema de pistas e pátios. Total do projeto : R\$ 427,1 milhões.

Construção de pistas de táxi de saída rápida. Total do projeto: R\$ 20,0 milhões.

Aeroporto Internacional de Viracopos – Campinas (obras em andamento)

Construção do Módulo Operacional – MOP. Total do Projeto: R\$ 5,0 milhões.

Adequação do terminal de passageiros existente. Total do projeto: R\$ 47,4 milhões.

Construção do novo terminal de passageiros e pátio (1ª fase).
Total do projeto: R\$ 689,6 milhões

11. PORTOS

Os dados abaixo, extraídos do relatório “O TCU e a Copa do Mundo de 2014”, de setembro de 2011, e fornecidos pela Secretaria Especial de Portos mostram em quais intervenções a União pretende investir os R\$ 740,7 milhões em infraestrutura portuária.

São Paulo (Santos)

Intervenções:

- Alinhamento do cais.
- Nova via de acesso.

Total Investimento: R\$ 119,9 milhões

Situação:

- Elaboração de edital para execução de obra do cais (em estudo aumento de valor – alinhamento do cais).

Início: Nov/11 Fim: Abr/14

Rio de Janeiro

Intervenções:

- Implantação de píeres. Total do investimento: R\$ 314,0 milhões

Situação:

- Edital de licitação suspenso
- Execução da sondagem do subsolo.

Início: Jun/11 Fim: Mar/14

Manaus

Intervenções:

- Adaptação para terminais de passageiros.
- Aumento do cais.

Total dos investimentos: R\$ 89,4 milhões

Situação:

- Aguardando regularização do porto.

Início: Jan/13 Fim: Mar/14

Fortaleza

Intervenções:

- Construção de terminal de passageiros e cais.

Valor do investimento: R\$ 105,9 milhões

Situação:

- Licitados o projeto e EIA/RIMA

Início: Jan/12 Fim: Nov/13

Salvador

Intervenções:

- Adaptação para terminal de passageiros.

Total do investimento: R\$ 36,0 milhões

Situação:

- Consulta prévia para o licenciamento ambiental.
- Previsão do projeto executivo para jun/11.

Início: Dez/11 Fim: Maio/13

Recife

Intervenções:

- Construção e adaptação para terminais de passageiros.

Total do investimento: R\$ 21,8 milhões

Situação:

- 1ª etapa concluída (R\$ 1,5 milhão).
- 2ª etapa: projeto básico concluído.

Início: Out/11 Fim: Fev/13

Natal

Intervenções:

- Adaptação para terminais de passageiros.
- Aumento do cais.

Total dos investimentos: R\$ 53,7 milhões

Situação:

- Projeto básico concluído.

Início: Jan/12 Fim: Fev/13

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

O acompanhamento da aplicação dos recursos públicos nas obras da Copa de 2014 e dos Jogos de 2016 por parte dos órgãos de controle tem contribuído para dar maior transparência à sociedade, proporcionar maior eficiência na utilização desses recursos e propiciar maior sucesso na realização desses eventos.

Nesse contexto, uma das atividades desenvolvidas por esta Subcomissão, no exercício de 2011, foi a realização de visitas técnicas às cidades-sede da Copa de 2014 de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte bem como às cidades de Berlim e Frankfurt, na Alemanha, e de Londres, na Inglaterra. Nas visitas nacionais objetivou-se verificar os preparativos para o mundial bem como fiscalizar a aplicação dos recursos públicos federais destinados à Copa de 2014. Já as visitas internacionais tiveram por escopo conhecer as experiências alemãs e inglesas, tanto na construção e administração de estádios quanto na realização de jogos para grandes eventos, como a Copa do Mundo de 2006, na Alemanha, e os Jogos Olímpicos de 2012.

Na visita a São Paulo, a Subcomissão constatou a existência de obras do aeroporto de Guarulhos que deveriam ter sido realizadas pelo Exército, no entanto, acabaram sendo terceirizadas.

No tocante às obras do Estádio do Itaquera, recomendamos acompanhar se o custo da operação de remanejamento dos dutos da Petrobrás, que passam sob a área destinada à nova arena, recairá sobre o responsável pela construção do Itaquirão ou sobre a estatal petrolífera.

Nas visitas técnicas aos estádios, a Subcomissão constatou também a demora para que as obras das arenas se beneficiem dos incentivos fiscais do RECOPA.

Observou ainda esta Subcomissão que o montante previsto, até a data das visitas, para as obras de modernização dos estádios ficou bem acima dos valores previstos inicialmente na matriz de responsabilidade. No caso do Maracanã, a matriz previa R\$ 600 milhões contra o custo atual

que chegou a quase R\$ 1 bilhão, sendo reduzido, após auditoria conjunta do TCU e CGU para em torno de R\$ 860 milhões. Já no Mineirão os valores saltarão de R\$ 426 milhões para R\$ 743 milhões.

A previsão inicial de valor constante na matriz de responsabilidades para o estádio do Maracanã era de R\$ 600 milhões. A proposta do consórcio - formado pelas construtoras Andrade Gutierrez, Delta e Odebrecht - vencedor da licitação realizada em 2010 para executar as obras de modernização do Maracanã foi de R\$ 705,6 milhões, face a reestruturação da totalidade da cobertura, por exigência da FIFA.

No entanto, até a data da visita, as obras do Maracanã estavam orçadas entre R\$ 932 a 956 milhões (por conta da demolição da antiga cobertura), sofrendo, portanto, um acréscimo em torno de 35% em relação ao licitado em 2010 (R\$ 705 milhões), face a reestruturação da totalidade da cobertura, por exigência da FIFA.

Sob o argumento de que a Lei 8.666/93 (Lei de Licitações) prevê, para o caso em tela, um acréscimo do valor contratual de até 50%, esta Subcomissão alerta acerca do risco de o custo da obra ultrapassar esse limite.

Cumprе salientar que, em 15 de junho do ano corrente, o TCU recebeu o projeto executivo e o orçamento completo do Maracanã correspondente a R\$ 956,8 milhões. No entanto, após auditoria conjunta do TCU e CGU, o Governo do Estado do Rio de Janeiro apresentou novo orçamento reduzindo o orçamento em R\$ 97 milhões, que ficou no valor total de R\$ 859, 4 milhões. Diante disso, o TCU sinalizou ao BNDES e ao Governo do Rio de Janeiro a ausência de óbices ao regular repasse dos recursos.

No Mineirão, até a data da visita, o TCU não havia realizado auditoria. Todavia, fiscalização do Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais (TCE-MG) havia apontado falhas na execução do contrato de PPP e nas obras.

No tocante à infraestrutura aeroportuária, segundo informações dos representantes da Infraero, os aeroportos que atendem as cidades

visitadas, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, estariam aptos a acolher a demanda de passageiros durante a realização da Copa de 2014.

Quanto ao Porto do Rio, cumpre observar que o TCU realizou auditoria na Companhia Docas do Rio de Janeiro S.A. (Processo TC 002.856/2011-5), tendo como objetivo a fiscalização das obras de construção de três píeres de atracação no Porto do Rio de Janeiro, e apontou irregularidades que ensejaram oitivas dos responsáveis. Em virtudes dessas falhas constatadas pelo TCU, a licitação foi suspensa pela SEP, que ficou de publicar novo edital com as correções, até a data da visita.

No que tange a Matriz de Responsabilidade, os gastos da União estão estimados em R\$ 17,8 bilhões e representam 75% do total, sendo R\$ 7,8 bi para obras de mobilidade urbana, R\$ 3,7 bi para estádios e R\$ 6,3 bi para obras de infraestrutura de portos e aeroportos.

São Paulo é a cidade-sede com maior previsão de gasto, seguida pelo Rio de Janeiro, Manaus e Belo Horizonte.

Embora a Matriz revele que os gastos com o estádio de Brasília é o de valor mais elevado, a modernização do Maracanã está estimada em cerca de R\$ 860 milhões.

Em relação aos investimentos nos aeroportos, observa-se que 35% dos recursos previstos na Matriz estão direcionados a São Paulo, que possui dois aeródromos (Guarulhos e Viracopos) indicados para receber recursos da União no tocante aos preparativos para a Copa. Por fim, nota-se que sete cidades-sedes receberão da União investimentos em Portos.

Verificou-se ainda, neste Relatório, que a maior parte dos recursos que os entes pretendem investir nas obras das arenas e de locomoção urbana proveem de financiamentos da União (CEF e BNDES). Dos recursos da União da ordem de 17,8 bilhões, apenas R\$ 6,3 bilhões constituem investimentos diretos do Governo Federal, concentrados em Aeroportos e Portos (responsabilidade da União na Matriz).

Cumpre observar que a Matriz de Responsabilidade é atualizada por meio de aditivos assinados pelos entes responsáveis. No entanto,

ocorreram poucas atualizações, sendo que em 2011 não houve nenhuma modificação. Diante disso, recomendamos maior agilidade na atualização dos dados da Matriz de Responsabilidade de modo a retratar com maior fidelidade os gastos programados e os projetos em execução e a executar. Recomendamos ainda que a Matriz de Responsabilidade detalhasse as obras no entorno das arenas.

Os gastos, inicialmente previstos na Matriz de Responsabilidade, apontam para a cifra de R\$ 23,7 bilhões. No entanto, relatório do TCU, intitulado “O TCU e a Copa do Mundo de 2014”, de setembro de 2011, estima que os investimentos cheguem a cerca de R\$ 33 bilhões, motivo que ressalta a importância do trabalho desta Subcomissão em parceria com os demais órgãos de controle.

As obras de mobilidade urbana também constituem motivo de grande preocupação, pois tais intervenções são as que deixariam maiores benefícios à população após a Copa de 2014. No entanto, dos 38 empreendimentos contratados, apenas 4 receberam empréstimos da CAIXA até setembro de 2011. Além disso, há 16 empreendimentos com pendências e que, por esse motivo, não tiveram os contratos de financiamento celebrados pela CAIXA.

Dos doze estádios que receberão jogos da Copa de 2014, 6 já firmaram contrato de financiamento com o BNDES, desses 5 já tiveram recursos liberados parcialmente.

Quanto aos 7 portos com previsão de obras de infraestrutura para a Copa de 2014, quase nenhum iniciou as intervenções programadas, segundo Relatório da Secretaria Especial de Portos de abril do corrente ano.

No tocante aos 13 aeroportos relacionados na Matriz de Responsabilidades para receberem investimentos em infraestrutura, 8 não tiveram as obras iniciadas. Segundo dados do TCU, das 31 intervenções previstas na referida Matriz, apenas 12 têm previsão de término até a Copa das Confederações. Nesse contexto, entendo como preocupante a situação dos prazos para conclusão das obras nos aeroportos, o que requer especial atenção por parte do Governo Federal.

Por fim, para realizarmos uma Copa à altura do gosto do brasileiro pelo futebol, convém destacar ainda a necessidade de melhorar a qualidade da mão-de-obra de serviços no país. Além disso, reputo como fundamental que as obras de mobilidade urbana bem como nos aeroportos, portos, estádios não se esqueçam da acessibilidade para portadores de necessidades especiais. Assim poderemos ter uma copa do tamanho deste País.

Esses são os pontos que queria ressaltar e espero que esta pequena contribuição seja aproveitada pelos organizadores destes eventos.

É o relatório.

Brasília, 12 de dezembro de 2011.

Deputado Alexandre Santos

Relator da Subcomissão de Fiscalização e Controle dos
Gastos Públicos para a Organização da Copa de 2014 e das Olimpíadas de
2016.