

Fórum Legislativo nas Cidades-Sedes da Copa do Mundo de Futebol no Brasil



**“O Poder Legislativo fazendo parte do
time da Copa 2014”**

RELATÓRIO TÉCNICO – VERSÃO PRELIMINAR

**Realização: Comissão de Turismo e Desporto da Câmara dos Deputados (CTD/CD)
E Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo do Senado Federal (CDR/SF)**

**Relatório do
FÓRUM LEGISLATIVO NAS CIDADES-SEDES
DA COPA DO MUNDO DE FUTEBOL NO BRASIL**

1. APRESENTAÇÃO

O Congresso Nacional tem participado ativamente do esforço nacional para a realização da Copa do Mundo de Futebol 2014, no Brasil. O Fórum Legislativo nas Cidades-Sedes da Copa 2014 foi uma nova mobilização realizada pelas Comissões de Turismo e Desporto da Câmara dos Deputados (CTD/CD) e de Desenvolvimento Regional e Turismo do Senado Federal (CDR/SF), em continuação ao evento similar realizado em 2009.

Com a consigna “O Poder Legislativo fazendo parte do time da Copa de 2014”, o Fórum Legislativo nas Cidades-Sedes da Copa do Mundo de Futebol no Brasil teve como objetivo central mobilizar o Poder Legislativo, em todos os seus três níveis – federal (Câmara dos Deputados e Senado Federal), estadual (Assembleias Legislativas e Câmara Distrital) e municipal (Câmaras de Vereadores das Capitais) – para uma reflexão sobre as responsabilidades desse Poder em relação à realização desse megaevento esportivo internacional, bem como conhecer as oportunidades que estarão abertas para o país, tanto no desenvolvimento do seu futebol e do seu turismo, quanto da sua imagem perante o conjunto da comunidade internacional.

Ao realizar esses Fóruns Legislativos, as Comissões Técnicas de Turismo e Desporto da Câmara dos Deputados e do Senado Federal puderam ter uma visão geral de toda a mobilização dos municípios, estados e União em sediar a Copa das Confederações FIFA 2013 e a Copa do Mundo FIFA 2014, além de contribuir para que possamos alcançar como resultado de tantos esforços um significativo legado para o país depois da realização desses megaeventos.

A proximidade crescente da data de realização dos eventos nos aconselhou um sentimento de urgência na promoção de uma ampla conscientização e mobilização da sociedade brasileira, esforço este em que historicamente sempre esteve reservado ao parlamento brasileiro um papel de destaque.

O Fórum foi uma caminhada dos parlamentares federais por todas as cidades-sedes, com a finalidade de acompanhar e fiscalizar as obras da Matriz de Responsabilidades – o documento que apresenta os valores a serem investidos na Copa do Mundo de Futebol de 2014 e define o papel e as responsabilidades dos governos federal, estaduais e municipais, bem como de agentes privados, na liberação de recursos e na execução das ações – e, principalmente, ouvir os problemas locais e buscar as soluções legais e políticas junto aos diversos órgãos federais, estaduais e municipais.

Este documento é um relatório elaborado por técnicos das comissões promotoras e da Consultoria Legislativa do Senado Federal, a partir dos dados oficiais

do Ministério do Esporte, das apresentações realizadas ao longo das visitas, e dos dados do Portal de Transparência da Controladoria Geral da União – CGU. Também são citados outros importantes relatórios apresentados por instituições diversas ao longo das doze sessões realizadas pelo Fórum.

Importante ressaltar que, neste momento em que a Câmara dos Deputados debate o Projeto de Lei nº 2.330, de 2011 (Lei Geral da Copa), muitos dos deputados que acompanharam as visitas às cidades-sedes são atualmente membros da Comissão Especial que aprovará o parecer, o que certamente assegurará que a proposta de norma legal que regerá a Copa do Mundo de 2014 incorporará muitas das observações e informações constantes no presente relatório.

São essas observações e informações, colhidas no diálogo franco e direto, prestigiando o Poder Legislativo, a representação popular em todos os seus níveis, que oferecemos agora neste relatório. Pretende-se uma contribuição efetiva a essa ampla mobilização nacional para que se possam viabilizar os investimentos, com a transparência e eficácia de gestão indispensáveis, assim como assegurar ao nosso povo os legados tão esperados desse enorme elenco de oportunidades oferecidas por esse megaevento esportivo que é a Copa do Mundo de Futebol FIFA 2014.

Deputado Jonas Donizette

Senador Benedito de Lira

Presidente CTD/CD

Presidente CDR/SF

PROGRAMAÇÃO REALIZADA

18/abril/2011: FORTALEZA-CE
09/maio/2011: RECIFE-PE
16/maio/2011: CURITIBA-PR
06/junho/2011: BELO HORIZONTE-MG
13/junho/2011: MANAUS-AM
05/julho/2011: BRASÍLIA-DF
15/agosto/2011: CUIABÁ-MT
29/agosto/2011: SALVADOR-BA
12/setembro/2011: PORTO ALEGRE-RS
26/setembro/2011: NATAL-RN
10/outubro/2011: RIO DE JANEIRO-RJ
07/novembro/2011: SÃO PAULO-SP

2. METODOLOGIA

O processo para a realização do Fórum Legislativo tinha início com entendimentos informais entre um parlamentar membro da CTD com base eleitoral na cidade-sede a ser visitada e as autoridades locais – presidente da Assembleia Legislativa, governador do estado e prefeito do município. Acertada uma agenda, era apresentado um requerimento pelo parlamentar, formalizando esse entendimento, com a proposta de data para a realização daquele Fórum. Esse requerimento era submetido e aprovado no plenário da Comissão de Turismo e Desporto da Câmara dos Deputados. Na Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo do Senado Federal foi aprovado um único requerimento prevendo a participação da Comissão nas doze etapas do Fórum.

Para a realização do Fórum Legislativo foi indispensável o apoio das Assembleias Legislativas das cidades-sedes visitadas. A organização dos eventos iniciava-se com ofício das Comissões de Desenvolvimento Regional e Turismo do Senado Federal e de Turismo e Desporto da Câmara dos Deputados, encaminhado ao presidente de cada Assembleia Estadual. Por meio desse expediente eram solicitados os serviços básicos e a infraestrutura necessária para a realização da reunião, sempre nas dependências da Assembleia, como os serviços de cerimonial, segurança, copa, áudio, vídeo e notas taquigráficas.

Através do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Estaduais de Turismo – Fornatur, acertava-se a viabilização do traslado da delegação e a indicação de um hotel próximo ao evento.

Conjuntamente com o cerimonial de cada Assembleia Legislativa, redigia-se o roteiro para o evento, assegurando-se que em todas as reuniões pudessemos contar com um representante de cada nível da Matriz de Responsabilidades, protocolo de cooperação federativa, celebrado entre União, estados, municípios e o Distrito Federal, definindo as responsabilidades de cada um dos entes quanto a fontes de recursos e execução dos projetos.

Na sequência, ofício da CTD/CD e da CDR/SF ao governador sugeria a realização de um encontro (preferencialmente um almoço, em virtude do horário) com a comitiva do Fórum e solicitava a indicação de um representante para fazer a exposição na Assembleia sobre as obras do governo estadual na matriz de responsabilidades da Copa. Ofício similar era enviado ao prefeito, também solicitando a presença de um representante municipal para expor sobre as obras da prefeitura.

Também foram enviados ofícios para o órgão responsável pelas obras no estádio e para a Infraero solicitando o agendamento de uma visita técnica da comitiva às obras dos estádios e aos diversos aeroportos.

Por ofício, foram convidadas as seguintes autoridades nacionais para todas as visitas do Fórum: Ministro do Esporte, Ministro do Turismo, Ministro das Cidades, Ministro do Tribunal de Contas da União, Diretor-Presidente do Comitê Organizador da Copa, Presidente do Fórum dos Secretários Estaduais de Turismo

(Fornatur), Presidente da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC) e Presidente da Confederação Nacional do Turismo (CNTur).

Ofícios convidando para o evento na Assembleia também foram enviados para as seguintes autoridades locais: presidentes das câmaras municipais; secretários estaduais e municipais dos assuntos relativos à Copa; secretários estaduais e municipais de esporte e turismo; presidentes das comissões de esporte e turismo nas assembleias e nas câmaras municipais; presidentes das federações estaduais de futebol; e presidentes dos principais clubes de futebol da cidade.

Por e-mail, foram enviados convites para os senadores e deputados federais das comissões; para os senadores e deputados federais das bancadas dos estados onde foi realizado o Fórum; para os deputados estaduais e vereadores das cidades visitadas; para as entidades integrantes do Conselho Nacional do Turismo.

Um release com as informações gerais da delegação e do evento sempre era enviado para a imprensa local, para os principais meios de comunicação do país e para a imprensa especializada dos segmentos de turismo e esporte, formalizando esse entendimento.

3. AVALIAÇÃO DAS OBRAS

3.1. Mobilidade Urbana

Apesar de as obras de mobilidade urbana das cidades-sedes não terem sido verificadas *in loco*, durante as apresentações feitas nos Fóruns, os representantes dos governos estaduais e municipais apresentaram o estado geral em que essas se encontravam. Além do mais, as comissões, durante as visitas, puderam constatar as dificuldades encontradas pela população, durante os traslados das visitas, e a necessidade iminente das obras para que se deixe um legado concreto no pós-Copa aos cidadãos.

Verificou-se, assim, que o maior problema enfrentado por quase todas as cidades-sedes diz respeito à necessidade das obras de mobilidade urbana e ao atraso que enfrentam, justificados, muitas vezes, pela demora da liberação dos financiamentos junto à Caixa Econômica Federal ou pela necessidade de desapropriações.

Quanto ao argumento de morosidade de financiamentos, relatórios do Tribunal de Contas da União e outros documentos do Ministério do Esporte mostram que, na verdade, há falhas nos projetos e falta de entrega de documentos necessários para a liberação pelos executores das obras.

Sobre a questão das desapropriações, apesar do relatório divulgado no final de abril pela relatora especial do Conselho de Direitos Humanos da ONU, Raquel

Rolnik, segundo o qual Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Recife, Natal e Fortaleza realizaram desapropriações ilegais ligadas a projetos dos eventos esportivos, não foi possível constatar a procedência das referidas denúncias, e apenas em Fortaleza e Natal tratou-se do tema perifericamente.

Essa conclusão também pode ser tirada da análise dos cronogramas das Matrizes de Responsabilidades assinadas pelos governos. Consoante esses documentos, muitas dessas obras de mobilidade, envolvendo 11,9 bilhões de Reais, já deveriam estar concluídas, e praticamente todas iniciadas, mas os balanços apresentados pelo Ministério do Esporte em fevereiro e em setembro de 2011 corroboram o que se viu nas visitas: há constantes alterações de datas retardando o início e a conclusão em relação ao calendário projetado inicialmente para todas as obras.

Pelos dados do Ministério do Esporte, de setembro deste ano, apenas 9 das 51 obras de mobilidade urbana haviam sido iniciadas. Outro dado relevante é que somente 10 obras têm conclusão prevista às vésperas da Copa das Confederações FIFA 2013. As obras das cidades de Brasília, Rio de Janeiro e São Paulo não serão concluídas a tempo, mesmo sendo sedes dessa competição.

Merecedoras de especial atenção serão as quatro obras previstas para conclusão somente em 2014, que de forma alguma poderão comportar maiores atrasos. (Verificar Quadro I, abaixo).

QUADRO I – OBRAS DE MOBILIDADE URBANA

MOBILIDADE URBANA	Nº DE OBRAS	INICIADAS ATÉ SET/11	CONCLUSÃO PREVISTA ATÉ MAI/13	CONCLUSÃO PREVISTA PARA 2014
BELO HORIZONTE-MG	8	5	6	0
BRASÍLIA-DF	2	0	0	0
CUIABÁ-MT	2	1	0	0
CURITIBA-PR	12	0	1	1
FORTALEZA - CE	6	0	0	0
MANAUS-AM	2	0	0	2
NATAL-RN	2	0	0	0
PORTO ALEGRE-RS	10	1	0	0
RECIFE - PE	5	1	3	0
RIO DE JANEIRO-RJ	1	1	0	0
SALVADOR - BA	0	0	0	0
SÃO PAULO-SP	1	0	0	1
TOTAL MOBILIDADE URBANA	51	9	10	4

Fonte: Ministério do Esporte.

Outro ponto a se destacar é o aumento nos custos ocorrido nas obras de mobilidade urbana entre os balanços de janeiro e de setembro de 2011, cuja variação é de pouco mais de R\$ 1,2 bilhão (ou 10,75%) e ocorre em metade das sedes.

O maior aumento do custo é o de Cuiabá, com apenas duas obras, que foi de 142,3% (ou, em valores absolutos, de R\$ 695 milhões). Houve nessa cidade uma mudança de modal de transporte, do sistema de BRT (*Bus Rapid Transit*) para VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), com valores bem superiores.

No Rio de Janeiro, com apenas uma obra, o salto foi de 17% (R\$ 273,6 milhões); e, em Porto Alegre, em 10 obras previstas, a elevação foi de 11,2% (R\$ 53,8 milhões). Manaus, também com apenas duas obras, teve elevação de custo de R\$ 148,3 milhões (ou 8,8% entre janeiro e setembro). Fortaleza e Curitiba tiveram pequenas variações, respectivamente 5,3% e 3,3%.

Cinco cidades (Belo Horizonte, Brasília, Natal, Recife e São Paulo) não apresentaram variações nos custos de obras de mobilidade urbana no período em análise. (Ver Quadro II abaixo.)

Apesar de nos quadros apresentados pelo balanço do Ministério do Esporte não constarem obras em Salvador, foi confirmada pela presidente da República, Dilma Rousseff, a inclusão no PAC da ampliação do Metrô de Salvador para melhorar a mobilidade urbana daquela capital.

QUADRO II – VARIAÇÃO DOS CUSTOS DAS OBRAS DE MOBILIDADE URBANA POR CIDADES-SEDES (JAN-SET/2011)

MOBILIDADE URBANA	Nº OBRAS	JAN/11 (R\$ mi)	SET/11 (R\$ mi)	VAR.
CUIABÁ - MT	2	489,0	1.184,7	142,3%
RIO DE JANEIRO - RJ	1	1.610,0	1.883,6	17,0%
PORTO ALEGRE - RS	10	480,0	533,8	11,2%
MANAUS - AM	2	1.689,0	1.837,3	8,8%
FORTALEZA - CE	6	562,0	592,0	5,3%
CURITIBA - PR	12	464,0	479,1	3,3%
SÃO PAULO - SP	1	2.860,0	2.860,0	0,0%
BELO HORIZONTE - MG	8	1.466,0	1.466,0	0,0%
RECIFE - PE	5	884,9	884,9	0,0%
NATAL - RN	2	441,0	441,0	0,0%
BRASÍLIA - DF	2	380,0	380,0	0,0%
TOTAL – MOBILIDADE URBANA	51	11.325,9	12.542,4	10,75%

Fonte: Ministério do Esporte.

3.2. Estádios

As obras de todos os estádios foram verificadas. Mesmo em diferentes fases de construção, todas já foram iniciadas e devem ser concluídas a tempo, conforme informado pelos representantes locais das cidades-sedes.

Com relação às obras de reforma ou construção de estádios, consoante o Quadro III, o custo das obras do Estádio Beira-Rio, em Porto Alegre, teve elevação percentual de 88,3% (subindo de R\$ 154 milhões para R\$ 290 milhões). Os valores apresentados no novo documento do Ministério do Esporte apresentaram defasagem em relação a alguns valores mostrados pelo Portal da Transparência da Copa, da Controladoria-Geral da União (CGU), também atualizados no mesmo dia. Nesses casos, optou-se por utilizar os valores da CGU, visto que apresentam as fontes detalhadas (contratos e dados dos governos estaduais/distrital).

Outros grandes aumentos absolutos estão nas reformas da Fonte Nova (Salvador) e do Maracanã (Rio de Janeiro), R\$ 192,2 milhões e R\$ 103,9 milhões, respectivamente.

QUADRO III – VARIAÇÃO DOS CUSTOS DAS OBRAS DOS ESTÁDIOS (JAN-SET/2011)

ESTÁDIOS	JAN/11 (R\$ mi)	SET/11 (R\$ mi)	VARIAÇÃO
ESTÁDIO BEIRA-RIO (PORTO ALEGRE)	154,0	290,0	88,3%
EST. FONTE NOVA (SALVADOR)	591,7	783,9 ¹	32,5%
ARENA DA BAIXADA (CURITIBA)	184,6	220,0	19,2%
EST. DO MARACANÃ (RIO DE JANEIRO)	828,0	931,9 ²	12,5%
EST. CASTELÃO (FORTALEZA)	452,0	492,6 ³	9,0%
ARENA PERNAMBUCO (RECIFE)	491,1	494,2	0,6%
EST. MINEIRÃO (BELO HORIZONTE)	683,6	684,1	0,1%
ARENA MULTIUSO (CUIABÁ)	596,7	596,7	0,0%
ARENA DA AMAZÔNIA (MANAUS)	533,3	533,3	0,0%
ARENA DAS DUNAS (NATAL)	413,0	413,0 ⁴	0,0%
ESTÁDIO NACIONAL (BRASÍLIA)	701,9	676,5 ⁵	-3,6%
TOTAL - ESTÁDIOS	5.629,9	6.116,2	8,6%
ARENA DE SÃO PAULO (SÃO PAULO)	-	820,0	-

¹ Valor passado pelo Gov. do Estado da Bahia, conforme dados do Portal da Transparência – Copa 2014.

² Valor estimado pelo Gov. do Estado do Rio de Janeiro e confirmado pelo BNDES, devido a mudanças no projeto, conforme dados do Portal da Transparência – Copa 2014.

³ Não constam R\$ 6,8 milhões do proj. básico, conforme dados do Portal da Transparência – Copa 2014.

⁴ Não constam R\$ 13 milhões do proj. básico, conforme dados do Portal da Transparência – Copa 2014.

⁵ Não constam R\$ 5,3 milhões do proj. básico, conforme dados do Portal da Transparência – Copa 2014.

Fonte: Ministério do Esporte e Portal da Transparência – Copa 2014 – CGU.

Observa-se que o Estádio Nacional de Brasília foi o único que apresentou queda no custo (R\$ 25,4 milhões ou de 3,6%). Não houve aumento nos custos dos estádios de Cuiabá-MT, Manaus-AM e Natal-RN no período.

Desprezando-se o valor da Arena de São Paulo, o aumento no valor das obras em estádios foi de 8,6% (ou R\$ 486,3 milhões), a menor variação relativa nos diferentes grupos de obras.

Cabe ressaltar aqui que é notório que muitas das reformas que estão sendo realizadas constituem verdadeiros legados, em virtude do sucateamento atual dos estádios no “país do futebol”.

Durante a visita a Curitiba, a diretoria do Clube Atlético Paranaense, proprietário do Estádio Arena da Baixada, comentou o aumento imprevisto de custos, em virtude de novas exigências feitas pela FIFA, o que ocasionou uma ida de membros da CTD/CD ao Comitê Organizador Local (COL) para ter o conhecimento dessas novas exigências, sendo-lhes informado que se tratava de “fortes recomendações” que melhorariam o trânsito das pessoas, a segurança e a visibilidade dos espectadores nos estádios de futebol com padrão FIFA.

No fim do ano de 2011, o panorama era de que, mesmo em estádios onde estavam previstos originalmente investimentos exclusivamente privados, haveria entrada expressiva de dinheiro público.

3.3. Aeroportos

Havia uma percepção inicial, antes do início das visitas, de que as obras dos aeroportos deveriam se constituir na maior fonte de preocupação, devido aos atrasos em muitas delas, ao aumento de custos e à mudança dos planos originais.

Contudo, constatou-se que as soluções apresentadas após a divulgação do estudo “Aeroportos no Brasil: investimentos recentes, perspectivas e preocupações”, elaborado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), apontam para a viabilização de forma plena da aviação comercial no período das competições.

Conforme o Quadro IV abaixo, a elevação dos custos nas obras de aeroportos foi de R\$ 901,4 milhões (ou 16,2%) no período, muito em virtude das soluções apresentadas para contornar possível crise nos aeroportos no período da Copa.

QUADRO IV – VARIAÇÃO DOS CUSTOS DAS OBRAS DOS AEROPORTOS (JAN-SET/2011)

AEROPORTOS	JAN/11 (R\$ mi)	SET/11 (R\$ mi)	DIFER. (R\$ mi)	VAR.
AER. INTL. SALGADO FILHO (PORTO ALEGRE)	346,0	579,2	233,2	67,4%

AER. INTL. PINTO MARTINS (FORTALEZA)	280,0	349,8	69,8	24,9%
AER. INTL. TANCREDO NEVES – CONFINS (BELO HORIZONTE)	409,0	508,7	99,7	24,4%
AER. INTL. EDUARDO GOMES (MANAUS)	327,0	394,1	67,1	20,5%
AER. INTL. DO RIO DE JANEIRO / GALEÃO - ANTÔNIO C. JOBIM (RJ)	687,0	813,3	126,3	18,4%
AER. INTL. AFONSO PENA - SÃO JOSÉ DOS PINHAIS (PR)	73,0	84,5	11,5	15,8%
AER. INTL. DE BRASÍLIA - PRES. JUSCELINO KUBITSCHKE (DF)	748,0	864,7	116,7	15,6%
AER. INTL. DE GUARULHOS - GOV. ANDRÉ F. MONTORO (SP)	1.219,0	1.331,7	112,7	9,2%
AER. INTL. DE VIRACOPOS – CAMPINAS (SP)	742,0	796,6	54,6	7,4%
AER. INTL. DE SALVADOR - DEP. LUÍS E. MAGALHÃES (BA)	45,0	47,6	2,6	5,8%
AER. INTL. MARECHAL RONDON (CUIABÁ)	88,0	91,3	3,3	3,8%
AER. INTL. SÃO GONÇALO DO AMARANTE (RN)	577,0	582,4	5,4	0,9%
AER. INTL DO RECIFE / GUARARAPES – G. FREYRE (PE)	20,0	18,5	-1,5	-7,5%
TOTAL - AEROPORTOS	5.561,0	6.462,4	901,4	16,2%

Fonte: Ministério do Esporte.

O Aeroporto Internacional Salgado Filho, em Porto Alegre, apresentou o maior crescimento de custos, que aumentaram R\$ 233,2 milhões (ou 67,4%). Os aeroportos de Fortaleza (Pinto Martins), de Belo Horizonte (Confins), de Manaus (Eduardo Gomes) e do Rio de Janeiro (Galeão) também tiveram elevação acima da média.

Somente as obras em Recife tiveram variação negativa, de R\$ 1,5 milhão (ou 7,5%).

Há também o risco de as obras do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, que servirá à cidade de Natal, não serem concluídas a tempo e o deficiente Aeroporto Internacional Augusto Severo, em Parnamirim-RN, tornar-se a única alternativa para o megaevento.

Vale também ressaltar que a Infraero informou que há um planejamento de redesenho da malha aérea, assim como para a utilização das bases aéreas durante o período da copa para o atendimento da aviação geral.

A solução encontrada por quase todos os aeroportos será a construção de Módulos Operacionais Provisórios (MOPs), o que apenas contorna a crise nos

aeroportos durante o período da Copa e não pode se tornar uma solução permanente, como há anos o é no Aeroporto de Goiânia.

3.4. Portos

Ao contrário do que foi afirmado por algumas autoridades governamentais, não se recolheu junto ao empresariado responsável pelos cruzeiros marítimos a certeza de que venham os navios de cruzeiro suprir eventuais déficits de hospedagem durante o período da Copa. Muito ao contrário, partem do setor alertas sobre a dificuldade de que isso se confirme, dado o fato de que a realização da Copa do Mundo FIFA de Futebol coincide com a alta temporada de cruzeiros do hemisfério norte (Mediterrâneo e Caribe, principais rotas).

Porém, os crescentes números do setor aconselham a viabilização de uma melhor infraestrutura portuária de passageiros, visando incentivar a presença de cruzeiros marítimos formados na Europa e nos Estados Unidos, e mesmo na América do Sul, faixa de mercado mais lucrativa, mas ainda incipiente em nosso país.

Entretanto, com relação às obras dos portos, que não foram verificadas *in loco*, o levantamento do Ministério do Esporte de setembro de 2011 afirma que todas já estariam iniciadas.

Chegou-se a citar que os navios de cruzeiro poderiam ser alternativas para os problemas de hospedagem de algumas cidades, mas a Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Abremar) e outras entidades do ramo mostram que o período de realização da Copa é o de baixíssima estação no hemisfério sul. Ademais, três cidades, pelo menos, não seriam atendidas de forma alguma: Cuiabá, Belo Horizonte e Brasília, esta com seis jogos a serem realizados.

No tocante às obras de reforma nos sete portos programadas pelas Matrizes de Responsabilidades, a elevação de R\$ 158,2 milhões foi a maior em termos percentuais entre todos os grupos de obras, 21,4%, conforme o Quadro V, abaixo.

Na realidade, a elevação ocorreu em apenas dois terminais marítimos: Santos-SP, de R\$ 114,1 milhões (ou 96%), e Mucuri-CE, de R\$ 44,1 milhões (ou 40,7%).

QUADRO V – VARIAÇÃO DOS CUSTOS DAS OBRAS NOS PORTOS (JAN-SET/2011)

PORTOS	JAN/11 (R\$ mi)	SET/11 (R\$ mi)	VARIAÇÃO
PORTO DE SANTOS (SP)	119,9	235,0	96,0%
PORTO DE MUCURIPE (CE)	105,9	149,0	40,7%

PORTO DO RIO DE JANEIRO (RJ)	314,0	314,0	0,0%
PORTO DE MANAUS (AM)	89,4	89,4	0,0%
PORTO DE NATAL (RN)	53,7	53,7	0,0%
PORTO DE SALVADOR (BA)	36,0	36,0	0,0%
PORTO DE RECIFE (PE)	21,8	21,8	0,0%
TOTAL - PORTOS	740,7	898,9	21,4%

Fonte: Ministério do Esporte.

3.5 Hospedagem

Com relação ao tópico hospedagem, apresentado em várias cidades pelos secretários de turismo locais, é algo que preocupa, mas encontra-se em vias de solução.

Para análise mais precisa do assunto, utilizam-se aqui os dados passados pelo documento “Placar da Hotelaria 2015: Projeção da taxa de ocupação nas 12 cidades-sedes da Copa do Mundo no Brasil” – 3ª ed., de outubro de 2011, elaborado pelo Fórum de Operadores Hoteleiros do Brasil (FOHB) e Hotel Invest, com apoio do Senac-SP.

Aconselha-se uma observação mais atenta da evolução do setor, tendo em vista que as mudanças recentes no cenário econômico nacional e internacional tornaram as perspectivas econômicas menos favoráveis que o esperado anteriormente. Assim, a taxa de crescimento anual da demanda hoteleira foi revisada para baixo, acompanhando a expectativa de evolução do PIB nacional para os próximos anos.

De acordo com o setor empresarial hoteleiro, Manaus e Salvador apresentariam risco de superoferta de vagas, embora, paradoxalmente, seja nessas mesmas cidades que se concentrem as preocupações de insuficiência de vagas de hospedagem manifestadas publicamente pela FIFA. Segundo o mesmo estudo do setor empresarial, Belo Horizonte, Brasília e Cuiabá também apresentariam maior risco de superoferta e deveriam ser observadas com cautela. As demais cidades apresentam risco baixo, consideradas com oferta suficiente, pelo mesmo estudo.

Houve piora, nas perspectivas projetadas em 2011, nos seguintes mercados: econômico e *midscale* de Belo Horizonte, *midscale* de Brasília e *midscale* de Cuiabá (nos quais o risco passou a ser alto); bem como nos *Midscale* de Porto Alegre e *midscale* de Recife (nos quais o risco passou a ser moderado).

No total, foram contabilizadas 20.063 unidades habitacionais (UHs) com inauguração prevista até 2015, nas cidades-sedes. Os mercados onde houve incremento significativo no número de novas UHs com expectativa de abertura até 2015 foram: Belo Horizonte (2.974), Brasília (2.268), Recife (384), Rio de Janeiro (399) e São Paulo (876).

O documento afirma que grande parte dos mercados estudados têm **risco baixo** de crescimento excessivo da oferta hoteleira e devem obter boas taxas de ocupação após a Copa do Mundo. Isso se deve principalmente à expansão reduzida da oferta, decorrente de altos preços de terreno, competição com empreendimentos imobiliários residenciais e comerciais, além de diárias médias ainda em processo de

recuperação. Com boa ocupação, os hotéis existentes devem renovar suas instalações e elevar suas diárias. À medida que esse processo se consolida, novos projetos se tornarão novamente viáveis e permitirão expansão da oferta com qualidade.

Naqueles mercados em que o setor empresarial prevê um **risco alto ou moderado** de crescimento excessivo da oferta hoteleira, percebe-se uma reação de apreensão por parte dos empresários com o impacto gerado por instrumentos governamentais de expansão da rede hoteleira facilitados por incentivos fiscais, por vantagens na lei de uso e ocupação do solo para hotéis, e pela existência de investidores pulverizados dispostos a comprar *flats* e *condo-hotéis*.

Mercados em que há **risco moderado** merecem atenção, pois ainda é possível evitar que a situação de alerta se transforme em problema. De modo geral, não apresentam baixas taxas de ocupação futura, mas a inauguração de mais hotéis (como projetos anunciados que ainda estão em estágio preliminar e, consequentemente, não foram considerados na projeção desta edição do estudo) pode levar a taxa de ocupação futura para níveis mais que suficientes para as exigências do megaevento.

Veja-se no Quadro VI, abaixo, a classificação de risco dada pelo documento para cada cidade-sede.

QUADRO V – CLASSIFICAÇÃO DE RISCO DE SUPEROFERTA DE VAGAS DE HOSPEDAGEM NO PLACAR DA HOTELARIA 2015 (OUT/2011)

CIDADE-SEDE	ECONÔMICO	MIDSCALE	UPSCALE
BELO HORIZONTE-MG	ALTO RISCO	ALTO RISCO	NÃO DISPONÍVEL
BRASÍLIA-DF	NÃO DISPONÍVEL	ALTO RISCO	NÃO DISPONÍVEL
CUIABÁ-MT	NÃO DISPONÍVEL	ALTO RISCO	NÃO DISPONÍVEL
CURITIBA-PR	RISCO BAIXO	RISCO BAIXO	RISCO BAIXO
FORTALEZA-CE	NÃO DISPONÍVEL	RISCO BAIXO	NÃO DISPONÍVEL
MANAUS-AM	ALTO RISCO	ALTO RISCO	NÃO DISPONÍVEL
NATAL-RN	NÃO DISPONÍVEL	RISCO MODERADO	NÃO DISPONÍVEL
PORTO ALEGRE-RS	RISCO BAIXO	RISCO MODERADO	RISCO BAIXO
RECIFE-PE	NÃO DISPONÍVEL	RISCO MODERADO	NÃO DISPONÍVEL
RIO DE JANEIRO-RJ	RISCO BAIXO	RISCO BAIXO	RISCO BAIXO
SALVADOR-BA	ALTO RISCO	ALTO RISCO	DADOS OMITIDOS
SÃO PAULO-SP	RISCO BAIXO	RISCO BAIXO	RISCO BAIXO

Fonte: Placar da Hotelaria 2015: Projeção da taxa de ocupação nas 12 cidades-sedes da Copa do Mundo no Brasil” – 3ª Ed., de outubro de 2011 (FOHB/Hotel Invest).

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com relação às obras, verificou-se que, quanto aos estádios e aos portos, todas as obras (exceção do Beira-Rio, em Porto Alegre) estão dentro do cronograma. Nove dos doze estádios têm previsão de conclusão até dezembro de 2012, aptas, portanto, para receber os jogos da Copa das Confederações.

Verifica-se a preocupação com grande parte das obras de mobilidade urbana. Urge uma ação mais intensiva do governo federal, notadamente da Caixa Econômica Federal (CEF), junto aos estados e prefeituras municipais, no sentido de viabilizar, dentro dos prazos, as principais intervenções previstas.

Quanto às obras dos aeroportos visitados, como se ressaltou no Título 3.1, reconhece-se que as medidas anunciadas pela autoridade aeroportuária, tais como a construção de Módulos Operacionais Provisórios (MOPs) e o redesenho da malha aérea, asseguram a operacionalidade do sistema e afastam os temores iniciais de um novo “apagão aéreo”, mas não asseguram aos passageiros o conforto no padrão internacional e muito menos um legado ao país, de que teremos uma nova realidade nesse setor pós-Copa. Restam ainda preocupações para com a aviação geral (que viveu um grave colapso na Copa da África do Sul).

Com relação aos constantes aumentos de custos nas obras, três principais fatores básicos foram verificados: (1) a própria inflação do período – anomalias são verificadas quando os valores ultrapassam o Índice Nacional da Construção Civil da Fundação Getúlio Vargas (INCC/FGV); (2) erros de valores na apresentação dos projetos básicos, verificados na elaboração do projeto executivo; e (3) mudanças nos projetos iniciais.

Uma constatação de ordem mais geral é a de que o Estado brasileiro perdeu, ao longo das últimas décadas, a sua capacidade de planejamento estratégico. Isso vulnerabilizou os governos em todos os níveis, com a inexistência de projetos executivos que permitissem que os orçamentos fossem mais precisos e que abreviassem enormemente os prazos das obras, mesmo dos nossos portos e aeroportos, que deveriam já ter seus planos de expansão (com os devidos projetos) previamente elaborados, como atividade inerente às suas rotinas.

Percebeu-se baixo nível de informação e envolvimento da sociedade com a organização da Copa do Mundo. Além do mais, foi baixa a participação de cidadãos e das entidades da sociedade civil nos debates realizados nas Assembleias Legislativas.

Inicialmente, elogia-se a participação e o auxílio dado pelas Assembleias Legislativas, parceiras importantes para a realização e sucesso dos fóruns. Destacamos também o apoio logístico dado pelas secretarias estaduais e municipais da Copa e pelas secretarias estaduais de turismo.

Apesar de convidados para todas as edições do Fórum, destacamos e lamentamos a constante ausência dos representantes do Comitê Organizador Local (COL) e da Confederação Brasileira de Futebol (CBF).

Entre os principais temas apresentados e discutidos nas visitas, destacamos inicialmente a preferência pelo sistema modal de transporte coletivo nas obras de mobilidade urbana, cujos valores representam 92% do montante de recursos destinados, o que confirma a informação de relatório do Ministério do Esporte.

A questão das desapropriações para a realização das obras de mobilidade urbana foi apresentada como grave obstáculo, devendo merecer uma análise do Congresso Nacional sobre a adequação e suficiência da legislação atual.

Pouco se falou das questões de Tecnologia de Informação – TI e de Comunicações. Apenas Fortaleza e Recife apresentaram propostas de integração digital das populações.

Em relação aos estádios, destacamos a ausência de projetos de viabilidade econômica, principalmente nas praças de Manaus, Cuiabá, Natal e Brasília, onde o futebol ainda não conta com grandes clubes no cenário nacional.

Pouco se tratou de ações já iniciadas quanto à qualificação da mão de obra turística nas Cidades-Sedes, muitas com programas a serem ainda implantados – uma preocupação, visto que um programa de qualificação desse porte necessita ser iniciado com bastante antecedência à realização dos eventos.

Nas discussões nas Assembleias, ficou evidenciado o quanto o turismo ainda está distante de ter sua importância reconhecida pelos governos, seja na esfera federal, estadual ou municipal.

Por fim, com a possibilidade ter termos na Copa do Mundo cinco seleções sul-americanas, observamos ainda a ausência de discussão sobre a entrada dos turistas desses países pelas fronteiras rodoviárias. Além disso, pela presença forte de descendentes de diversas colônias no Brasil, também não foram discutidas ações para facilitar a locomoção desse grupo de turistas por meios rodoviários.

5. RECOMENDAÇÕES

Em relação às desapropriações para as obras de mobilidade urbana nas cidades-sedes, sugerimos ao Conselho Nacional de Justiça que recomende às diversas instâncias do Poder Judiciário prioridade para os processos que envolvam as obras de infraestrutura urbana para a Copa de 2014.

Além dos legados de obras, estádios e outros já amplamente discutidos, a experiência de organização da Copa do Mundo deveria servir como legado para que os entes públicos e privados voltem a planejar as ações de longo de prazo no Brasil, especialmente com a ênfase no planejamento urbano.

Recomendamos ao Congresso Nacional promover ações e eventos para envolver a população na organização da Copa, além da constituição de instâncias e fóruns permanentes de diálogo entre a sociedade e os organizadores.

Sugerimos, ainda, aproveitar a Copa do Mundo, e sua grande visibilidade internacional, para divulgação dos avanços relativos às questões de Tecnologia de Informação e do turismo brasileiro.

Reforçamos a necessidade de as cidades-sedes ainda sem clube no cenário nacional, casos de Manaus, Cuiabá, Natal e Brasília, apresentarem planos de viabilidade para utilização dos estádios no período pós-Copa.

Recomendamos reforçar os programas de qualificação dos prestadores de serviços no segmento do turismo, que hoje estão no âmbito do Ministério do Turismo, além da qualificação para os profissionais que atuam nas fronteiras rodoviárias, em virtude do incremento de turistas sul-americanos no período da Copa.

Brasília-DF, março de 2012.