

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO
“Terminal Intermodal de Maringá”

RELATÓRIO

| | |
|----------------------------|---|
| Presidente: | Vereador Sidnei Telles |
| Relator Geral: | Vereador Jean Marques |
| Relatores Parciais: | Vereador Alex Chaves Vereador Do Carmo |
| Membro: | Vereador Belino Bravin |

Maringá/PR
Julho/2017

SUMÁRIO

| | |
|---|-----------|
| INTRODUÇÃO | 03 |
| SÍNTESE DOS TRABALHOS | 06 |
| RELATÓRIO | 11 |
| 3.1 Edital de Concorrência n. 026/2013 | 13 |
| 3.2 Participação da Empresa TCCC | 30 |
| 3.3 Terminal Provisório | 35 |
| CONCLUSÕES | 40 |
| RESULTADOS E ENCAMINHAMENTOS FINAIS | 49 |

INTRODUÇÃO

Trata-se o presente de relatório final da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigação do Terminal Intermodal, incluído no projeto de mobilidade urbana do Município de Maringá.

A Câmara Municipal de Maringá, intrinsecamente, possui função fiscalizadora, nos termos da Lei Orgânica do Município:

Art. 113. A fiscalização contábil, financeira, operacional e patrimonial do Município e das entidades da Administração Direta, Indireta e Fundacional, quanto à legalidade, legitimidade, economicidade, aplicação das subvenções e renúncia de receitas, será exercida pela Câmara, mediante controle externo, e pelo sistema de controle interno de cada Poder.

Além disso, no art. 21, §2º, VI, resta definido que, através de suas comissões, a Câmara Municipal exercerá a fiscalização da Administração Direta, Indireta e Fundacional do Município. Assim, para o fim de cumprir com uma de suas principais atribuições, qual seja, fiscalizar os atos que possam causar prejuízos ao Erário, afetando direta ou indiretamente o interesse público, foi criada a Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI), para investigação de irregularidades apontadas pela atual Administração Municipal no projeto do Terminal Intermodal de Maringá.

Apresente CPI buscou, ao longo dos seus trabalhos, apurar os fatos realmente ocorridos, objetivando assegurar a defesa do erário público, sempre em atenção aos princípios da moralidade, impessoalidade, publicidade, legalidade e eficiência, valendo-se de todos os instrumentos legais cabíveis, dentro dos limites impostos pelo estado democrático de direito.

A Constituição Federal define em seu art. 58, ao discorrer a respeito das Comissões no Congresso Nacional, e que, pelo princípio da simetria, se aplica à Câmara Municipal de Maringá, que:

§ 3º As comissões parlamentares de inquérito, que terão poderes de investigação próprios das autoridades judiciais, além de outros previstos nos regimentos das respectivas Casas, serão criadas pela Câmara dos Deputados e pelo Senado Federal, em conjunto ou separadamente, mediante requerimento de um terço de seus membros, para a apuração de fato determinado e por prazo certo, sendo suas conclusões, se for o caso, encaminhadas ao Ministério Público, para que promova a responsabilidade civil ou criminal dos infratores.

Na esfera Municipal, a Comissão Parlamentar de Inquérito esta regulamentada pela Lei Orgânica do Município, que assim dispõe:

§ 4.º As comissões parlamentares de inquérito, criadas mediante requerimento subscrito por um terço dos Vereadores, terão amplos poderes de investigação e serão destinadas à apuração de fato determinado e por prazo certo, sendo suas conclusões, se for o caso, encaminhadas ao Poder Executivo e ao Ministério Público, para que promova a responsabilidade civil e/ou criminal dos indiciados.

§ 5.º As comissões parlamentares de inquérito poderão, dentre outras atribuições, determinar as diligências que reputarem necessárias, tomar o depoimento de qualquer autoridade ou cidadão, ouvir os indiciados, inquirir testemunhas sob compromisso, requisitar de órgãos e entidades da Administração Pública informações e documentos, e transportar-se por um mínimo de dois de seus membros aos lugares onde se fizer mister a sua presença.

O Regimento Interno da Câmara Municipal de Maringá regulamenta a criação, instalação e procedimentos das Comissões de Inquérito, conforme trecho *in verbis*:

Art. 85. As Comissões Parlamentares de Inquérito, criadas mediante requerimento subscrito por 1/3 (um terço) dos Vereadores, terão amplos poderes de investigação e serão destinadas à apuração de fato determinado e por prazo certo.

§ 1.º Considera-se fato determinado o acontecimento de interesse para a vida pública e a ordem constitucional, legal, econômica e social do Município, que estiver devidamente caracterizado no requerimento de instituição da Comissão.

§ 2.º O requerimento será recebido se atender os requisitos legais e regimentais, caso contrário será indeferido e arquivado, cabendo ao autor recurso ao Presidente.

§ 3.º A Comissão, que também poderá atuar durante o recesso parlamentar, terá o prazo de 90 (noventa) dias, prorrogável por até metade, mediante deliberação do Plenário, no período ordinário, e decisão

da maioria da Mesa, nos períodos de recesso, para a conclusão de seus trabalhos.

§ 4.º Do ato de instituição constarão a provisão de meios, os recursos administrativos, as condições organizacionais e o assessoramento necessários ao bom desempenho da Comissão, incumbindo à Mesa e à Administração da Câmara o atendimento preferencial das providências que solicitar.

§ 5.º Na reunião de instalação, que dar-se-á no prazo máximo de 3 (três) dias úteis da constituição, a Comissão elegerá o Presidente e o Relator Geral e, se necessários, Relatores Parciais.

Por fim, o Regimento Interno da Câmara Municipal discorre a respeito do relatório final, aqui introduzido, e as providências que deverão ser tomadas com o resultado do procedimento investigatório:

Art. 87. Ao término dos trabalhos, a Comissão apresentará relatório circunstanciado e conclusivo, que será publicado no Órgão Oficial do Município e encaminhado:

I – à Mesa, para as providências de alçada desta ou do Plenário;

II – ao Ministério Público, com a cópia da documentação, para que promova a responsabilidade civil ou criminal por infrações apuradas e adote outras medidas decorrentes de suas funções institucionais;

III – ao Poder Executivo Municipal, para adotar as providências saneadoras, de ordem constitucional ou legal;

IV – à Comissão Permanente que tenha maior pertinência com a matéria, à qual incumbirá fiscalizar o atendimento do prescrito no inciso anterior;

V – ao Tribunal de Contas do Estado, para as providências de sua alçada.

Parágrafo único. Nos casos dos incisos II, III e V, a remessa será feita pelo Presidente da Câmara, no prazo assinalado pela Comissão, sob pena de responsabilidade.

Deste modo, analisada a viabilidade jurídica da Comissão Parlamentar de Inquérito, desde sua abertura até a presente entrega de relatório final, passa a CPI a discorrer a respeito da síntese dos trabalhos realizados, sendo que se aprovado o relatório final, deverá ser encaminhado para as autoridades competentes na forma acima.

SÍNTESE DOS TRABALHOS

Em 02 de março de 2017 os Vereadores Sidnei Oliveira Telles Filho, Alex Sandro de Oliveira Chaves, Mário Sérgio Verri, Jean Carlos Marques Silva, Janderson Flávio Mantovani, Mário Massao Hossokawa, Carlos Emar Mariucci, Odair de Oliveira Lima, Altamir Antônio dos Santos, Homero Figueiredo Lima e Marchese, Onivaldo Barris, Paulo Rogério do Carmo, Belino Bravin Filho e William Charles Francisco de Oliveira assinaram, cronologicamente, o requerimento n. 146/2017, requerendo a constituição de uma Comissão Parlamentar de Inquérito, a ser composta por 03 (três) membros, para, no prazo de 90 (noventa) dias, apurar possíveis irregularidades no tocante às falhas apontadas pela Administração Municipal no projeto e na implementação do Terminal Intermodal de Maringá, inclusive no que se refere à contratação do Consórcio vencedor do procedimento licitatório em questão.

Em 07 de março de 2017 foi apresentado adendo ao requerimento n. 146/2017, assinado pelos Vereadores Sidnei Oliveira Telles Filho, Jean Carlos Marques Silva, Janderson Flavio Mantovani, Alex Sandro de Oliveira Chaves e Odair de Oliveira Lima, visando a alteração do número de membros da Comissão Parlamentar de Inquérito, passando para a formação com 05 (cinco) membros.

Em 15 de março foi proferido parecer jurídico Procurador Jurídico da Câmara Municipal de Maringá, opinando pela admissibilidade do requerimento n. 146/2017 apresentado.

Em 07 de março de 2017 foi proferido despacho Exmo. Sr. Presidente da Câmara Municipal de Maringá, Vereador Mário Massao Hossokawa, recebendo o requerimento n. 146/2017.

Em 08 de março de 2017, através da Portaria n. 120/2017, o Exmo. Sr. Presidente da Câmara Municipal de Maringá nomeia uma Comissão Parlamentar e Inquérito, composta pelos Vereadores Alex Sandro de Oliveira

Chaves, Flávio Mantovani, Jean Marques, Paulo Rogério do Carmo, Sidnei de Oliveira Telles Filho, para investigar as denúncias formuladas em relação ao terminal intermodal.

Em 09 de março de 2017 foi realizada a 1ª reunião da CPI, lavrada a respectiva ata de instalação, sendo eleitos os Vereadores Sidnei Telles – Presidente, Jean Marques – Relator Geral e Flávio Mantovani – Relator Parcial, bem como sendo definido que as reuniões ordinárias da Comissão ocorreriam todas as segundas e quintas-feiras, às 13h30min, e que a Comissão trabalharia com divisão de tarefas, sendo que o Vereador Paulo Rogério do Carmo ficou responsável de verificar as questões relativas à mobilidade urbana no que tange às obras do Terminal Intermodal e o Vereador Alex Chaves pelas questões de integração dos projetos executivos da obra do Terminal em relação à sua interligação com os modais de transporte.

Em 13 de março de 2017 foi realizada a 2ª reunião da CPI, oportunidade em que o Vereador Flávio Mantovani formulou requerimento solicitando a retirada de seu nome dentre os integrantes da CPI nomeados pela Portaria n. 120/2017, por motivos profissionais, tendo em vista que é advogado em Maringá e possui ações judiciais em face da Empresa Sial Engenharia, que compõe o núcleo de investigação da CPI, requerimento este deferido pelo Presidente da CPI; bem como foram aprovados diversos requerimentos formulados pelos Vereadores que compõem a CPI, com solicitação de documentos pertinentes ao Terminal Intermodal.

Em 16 de março de 2017 os Vereadores membros da CPI do Terminal Intermodal compareceram ao atual Terminal de Transportes Coletivos Urbano de Passageiros de Maringá, com a finalidade de investigar a situação dos abrigos provisórios, o atendimento aos passageiros e o deslocamento dos ônibus, concluindo pela falta de consideração com a população maringaense e com o uso equilibrado e transparente do dinheiro público.

Em 16 de março de 2017, através da Portaria n. 127/2017, foi substituído o Vereador Flávio Mantovani como membro da CP pelo Vereador

Belino Bravin Filho, eleito em Sessão Especial do Legislativo realizado na mesma data.

Em 20 de março de 2017 foi realizada a 3ª reunião da CPI, comparecendo, além dos membros da Comissão, os Secretários Municipais Sr. Celso Saito, de Planejamento e Urbanismo, Sr. José Gilberto Purpur, de Mobilidade Urbana; e Sr. Marcos Zuccoloto Ferra, de Obras Públicas, além do Procurador Geral do Município, Sr. Alexis Kotsifas, oportunidade em que prestaram informações na qualidade de testemunha, com o fito de esclarecer os fatos desde a licitação do projeto do Terminal Intermodal até a execução da obra, depoimentos devidamente transcritos e juntados aos autos.

Em 15 de março de 2017 foi disponibilizada resposta do Ofício n. 43/2017, enviado por esta CPI à empresa Transporte Coletivo Cidade Canção.

Em 23 de março de 2017 foi realizada 4ª reunião da CPI, com deliberações ordinárias, bem como foi juntado aos autos cópia integral do processo administrativo n. 2209/2013, em que se encontra a concorrência n. 026/2013, processo licitatório do projeto do Terminal Intermodal.

Em 27 de março de 2017, alguns membros da CPI do Terminal Intermodal realizaram visita à sede da Caixa Econômica Federal de Maringá, a fim de apurar as informações a respeito do processo relativo ao financiamento do Terminal Intermodal, vez que o mesmo conta com recursos federais para sua execução. Foi realizada também a 5ª reunião da CPI do Terminal Intermodal, comparecendo à Comissão o Sr. José Carlos Horita, engenheiro civil da Empresa Sial Construções Ltda., responsável técnico encarregado da execução da obra do Terminal, que prestou informações na qualidade de testemunha, com o fito de esclarecer fatos pertinentes a obra do Terminal Intermodal, depoimento devidamente transcrito e juntado aos autos.

Em 04 de abril de 2017 foi realizada a 6ª reunião da CPI do Terminal Intermodal, comparecendo à Comissão a Sra. Joicelei Terezinha Tozetto Menon, ex-fiscal do contrato pela Prefeitura Municipal de Maringá, que

acompanhou o processo de aprovação do projeto do Terminal, que prestou informações na qualidade de testemunha, depoimento este devidamente transcrito e juntado aos autos.

Em 06 de abril de 2017 foi realizada a 7ª reunião da CPI do Terminal Intermodal, com deliberações ordinárias.

Em 10 de abril de 2017 foi realizada a 8ª reunião da CPI do Terminal Intermodal, comparecendo à Comissão os Srs. Elyson Andrew Pozo Liberati e Adriano Toshiharu Passos Okawa, ex-fiscais da Prefeitura Municipal de Maringá que acompanharam o projeto do Terminal, oportunidade em que prestaram informações na qualidade de testemunhas, depoimentos estes devidamente transcritos e juntados aos autos.

Em 17 de abril de 2017 foi realizada a 9ª reunião da CPI do Terminal Intermodal, comparecendo à Comissão o Sr. Adolfo Cochia Junior, ex-Secretário Municipal de Obras Públicas, que prestou informações na qualidade de testemunha, depoimento este devidamente transcrito e juntado aos autos.

Em 24 de abril de 2017, extraordinariamente, foi realizada a 10ª reunião da CPI do Terminal Intermodal, comparecendo à Comissão o Sr. José Borelli Neto, sócio e diretor da empresa Borelli e Merigo Arquitetura e Urbanismo Ltda., que prestou informações na qualidade de investigado, depoimento este devidamente transcrito e juntado aos autos. Ainda, foi realizada a 11ª reunião da CPI do Terminal Intermodal, comparecendo à Comissão os Srs. Roberto Petrucci, ex-Secretário Municipal de Obras Públicas e Laércio Barbão, ex-Secretário de Planejamento e Urbanismo, na qualidade de testemunhas, depoimentos estes devidamente transcritos e juntados aos autos.

Em 27 de abril de 2017 foi realizada a 12ª reunião da CPI do Terminal Intermodal, comparecendo à Comissão os Srs. Rogério Malheiros Guedes e Eduardo Hideo Sakae, membros da Comissão de Licitação da Prefeitura de Maringá, Maikon Pereira Rangel, ex-fiscal do contrato da Prefeitura de Maringá

e Marcos Mitsuo Miura, fiscal de obras da Prefeitura de Maringá, todos na qualidade de testemunhas, depoimentos estes devidamente transcritos e juntados aos autos.

Em 05 de maio de 2017 foi realizada a 13ª reunião da CPI do Terminal Intermodal, comparecendo à Comissão os Srs. Armando Roberto Jacomelli, administrador da empresa Transporte Coletivo Cidade Canção – TCCC, e Fernando Antônio Maia Camargo, ex-Secretário de Obras Públicas da Prefeitura de Maringá, todos na qualidade de testemunhas, depoimentos estes devidamente transcritos e juntados aos autos.

Em 11 de maio de 2017 foi realizada a 14ª reunião da CPI do Terminal Intermodal, com deliberações ordinárias de trabalho.

Em 22 de maio de 2017 foi realizada a 15ª reunião da CPI do Terminal Intermodal, com deliberações ordinárias de trabalho.

Em 1º de junho de 2017 foi realizada a 16ª reunião da CPI do Terminal Intermodal, comparecendo à Comissão o Sr. Carlos Roberto Pupin, ex-Prefeito do Município de Maringá, na qualidade de testemunha, depoimento este devidamente transcrito e juntado aos autos.

Em 05 de junho de 2017, foi realizada a 17ª reunião da CPI do Terminal Intermodal, comparecendo à Comissão o Sr. Adolfo Cochia, ouvido na qualidade de investigado, depoimento este devidamente transcrito e juntado aos autos.

Em 26 de junho de 2017, foi realizada a 18ª reunião da CPI do Terminal Intermodal, oportunidade em que o Relator Geral procedeu com a leitura de uma prévia dos pontos a serem abordados no relatório final, oriundo das sugestões dos demais membros e da comunidade, oportunidade que recebeu comentários e observações dos demais membros da CPI.

Em 03 de julho de 2017, foi realizada a 19ª reunião da CPI do Terminal Intermodal, procedendo o Relator Geral com a leitura do relatório final que, posto em votação, foi aprovado por unanimidade pelos Vereadores membros da CPI.

Assim, a presente Comissão Parlamentar de Inquérito apresenta seu relatório e conseqüentes conclusões.

RELATÓRIO

Ao término de 2012, iniciou-se o processo que resultará na construção do Terminal Intermodal de Maringá. A Administração Municipal, através de Carta-consulta enviada ao Governo Federal, solicitou recursos para construção de Terminal intermodal e corredor de ônibus Norte-Sul, num total de R\$ 67.880.000,00 (sessenta e sete milhões, oitocentos e oitenta mil reais), sendo R\$ 63.060.000,00 de valor financiado e R\$ 4.820.000,00 de contrapartida do Município.

Com o aceite por parte do Ministério das Cidades, a Administração Municipal iniciou o procedimento licitatório para elaboração do projeto de construção, concorrência n. **26/2013**, com o objeto "**Contratação de empresa especializa na área de engenharia e/ou arquitetura para a prestação de serviços 'ELABORAÇÃO DO PLANO DE OCUPAÇÃO E PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA E PROJETOS COMPLEMENTARES DE ENGENHARIA (PROJETO ESTRUTURAL, DE FUNDAÇÕES, DE CONTENÇÃO, PROJETOS DE INSTALAÇÕES ELÉTRICAS, INCLUINDO SISTEMA DE PROTEÇÃO CONTRA DESCARGA ATMOSFÉRICA E ATERRAMENTO, DE INSTALAÇÕES HIDRÁULICAS, DE INSTALAÇÕES DE SISTEMAS ELETRÔNICOS, DE INSTALAÇÕES DE COMBATE A INCÊNDIO E DE SISTEMAS DE CONDICIONAMENTO DE AR, VENTILAÇÃO E EXAUSTAÇÃO), PARA CONSTRUÇÃO DAS OBRAS DO TERMINAL INTERMODAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS NA ÁREA CENTRAL DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ/PR**", no valor de R\$ 2.886.571,84 (dois milhões, oitocentos e oitenta e seis mil, quinhentos e setenta e um reais e oitenta e quatro centavos).

Referido processo restou vencido pelo consórcio Borelli e Merigo – Aeroservice, pelo valor de R\$ 2.598.000,00 (dois milhões, quinhentos e noventa e oito mil reais), com assinatura do contrato em 23/12/2013 e ordem de serviço emitida em 31/03/2014.

Em 13/06/2014, a empresa Borelli e Merigo – Aeroservice entregou um estudo preliminar do projeto. Após alterações na concepção da obra, a empresa faz a entrega do projeto completo, em 17/10/2014.

Meses depois, novamente após alterações na concepção da obra, foi formalizado aditivo de valor ao contrato firmado entre a municipalidade e o consórcio vencedor da licitação, no valor de R\$ 280.000,00 (duzentos e oitenta mil reais). A entrega provisória do projeto final ocorreu em 18/02/2016, com a entrega definitiva do projeto em 28/04/2016.

A partir de então, inicia-se o segundo procedimento licitatório, concorrência n. **50/2015**, tendo como objeto “CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA NA ÁREA DE ENGENHARIA PARA EXECUÇÃO DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO TERMINAL INTERMODAL URBANO, SENDO FUNDAÇÃO, ALVENARIA, CONCRETO E EQUIPAMENTOS, LOCALIZADO QUADRA 51-A/4 LOTES 3-4 E 5, QUADRA 51-A/5/7 LOTES 1-2 E 3, NESTA CIDADE DE MARINGÁ, LOCALIZADO ENTRE A AV. HORÁCIO RACCANELLO FILHO E AV. TAMANDARÉ, CRUZAMENTO COM A AV. HERVAL E AV. DUQUE DE CAXIAS, CONFORME PROJETOS, MEMORIAL DESCRITIVO, PLANILHA DE SERVIÇOS E CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO, E OUTROS DOCUMENTOS, PARTE INTEGRANTE DESTE PROCESSO.”, saindo vencedora a empresa Sial Construções Civis Ltda., pelo valor de R\$ 24.395.582,82 (vinte e quatro milhões, trezentos e noventa e cinco mil, quinhentos e oitenta e dois reais e oitenta e dois centavos). O contrato de empreitada foi assinado em 30/06/2016, com emissão da ordem de serviço em 25/07/2016. A obra, atualmente, se encontra em andamento.

A presente Comissão Parlamentar de Inquérito, após análise de documentos e oitiva de testemunhas e investigados, levantou alguns pontos que merecem destaque, a seguir trazidos.

2.1) Do Edital de Concorrência n. 026/2013 e a licitação dos projetos.

Conforme consta do edital de licitação para elaboração de projeto para construção do Terminal Intermodal, a entrega seria finalizada após as seguintes fases:

3.4. Estudos Preliminares (EP)

Estudos efetuados para assegurar a viabilidade técnica e o adequado tratamento do impacto ambiental do empreendimento, a partir dos dados levantados no Programa de Necessidades, bem como das condicionantes estabelecidas neste ANEXO e pelo Contratante:

- Visita ao local da obra para reconhecimento do terreno onde o empreendimento será projetado e do contexto de interesse para o projeto. Obtenção de condicionantes para projeto junto aos órgãos públicos e concessionárias de serviços públicos locais que tenham relação com o projeto.
- Estudos prévios existentes e projetos “as built” das instalações de interface.
- Levantamentos topográficos e planialtimétricos/cadastrais, identificando instalações existentes, elementos adjacentes de interesse ao projeto e interferências, inclusive desenhos, conforme NBR nº 13.133.
- Plano de Ocupação da área designada para o empreendimento, conforme instruções e condicionantes de aprovações a serem dadas pela Contratante.
- Estudos de implantação, inclusive desenhos em escala adequada ao seu entendimento, croquis e esquemas, mostrando soluções de locação das instalações previstas, vias de acesso externo e interno, solução técnica para interferências, etc.

3.5. Ante Projeto (AP)

Conjunto de informações técnicas necessárias e suficientes para aprovar o objeto deste ANEXO nos órgãos públicos, inclusive ambientais, observando-se suas exigências legais ou seja, de acordo com a legislação em vigor pelas autoridades. Tem como objetivo obter as licenças e os alvarás para execução de obras:

- Arquitetura – definição do partido arquitetônico proposto, incluindo plantas baixas de arquitetura das edificações, plantas de implantação das obras externas às edificações, cortes principais, elevações e perspectivas esquemáticas, em escala reduzida.
- Estrutura – proposição do partido estrutural e indicativo das soluções de fundação, em escala reduzida.
- Demais disciplinas de projeto: plantas e cortes simplificados, em escala reduzida.

3.6. Projeto Básico (PB)

Conjunto de informações técnicas necessárias e suficientes com nível de precisão e qualidade técnica adequados, para caracterizar a obra ou serviço, elaborado com base nas indicações dos estudos técnicos preliminares, que assegurem a viabilidade técnica e o adequado

tratamento do impacto ambiental do empreendimento, e que possibilite a avaliação do custo da obra e a definição dos métodos construtivos e do prazo de execução, devendo conter os seguintes elementos:

- Desenvolvimento da solução escolhida de forma a fornecer visão global da obra e identificar todos os seus elementos construtivos com clareza;
- Soluções técnicas globais e localizadas, suficientemente detalhadas, de forma a minimizar a necessidade de reformulação ou de variantes durante as fases de elaboração do projeto executivo e de realização das obras e montagem;
- Informações que possibilitem o estudo e a dedução de métodos construtivos, instalações provisórias e condições organizacionais para a obra, sem frustrar o caráter competitivo para sua execução;
- Subsídios para montagem do plano de licitação e gestão da obra, compreendendo a sua programação, a estratégia de suprimentos, as normas de fiscalização e outros dados necessários em cada caso;
- Orçamento detalhado do custo global da obra, fundamentado em quantitativo de serviços e fornecimentos propriamente avaliados.

Compõem o Projeto Básico as seguintes disciplinas:

- Projeto de Arquitetura (incluindo urbanização/paisagismo/sinalização vertical interna);
- Projeto de Terraplenagem;
- Projeto de Drenagem;
- Projeto de Estruturas/Fundações;
- Projeto de Instalações Hidrossanitárias;
- Projeto de Instalações Elétricas/Eletrônicas;

Fazem parte dos documentos de Projeto Básico materiais para apresentação e divulgação do empreendimento, na forma de vistas de maquete eletrônica. (grifos no original)

Ao longo de todas as reuniões realizadas, houve muita discussão em relação à conceituação dos projetos básicos, complementares e executivo. O edital de licitação previa ao final a entrega de projeto básico de arquitetura e projetos complementares de engenharia. Quando da reunião do representante da empresa Sial, Sr. José Carlos Horita, este explicou a respeito dos projetos recebidos pela empresa para execução da obra o seguinte:

Continuando a sua explanação, o Senhor José Carlos Horita, apontou o rol dos projetos recebidos e afirmou que **o projeto básico arquitetônico foi entregue com a Anotação de Responsabilidade Técnica - ART recolhida de projeto básico**, e o projeto básico de alarme de incêndio de cabeamento estruturado, exceto TV, vieram como de projeto básico e a ART foi recolhida como de projeto básico e informou que neste projeto o projetista havia declarado na memória que não teria validade para se executar a obra, sendo requerido a necessidade de um detalhamento maior, principalmente, em se tratando de estruturas de tecnologia para que a execução saísse de forma correta, com a tratção e a aquisição de equipamentos eletrônicos para que ficasse a contento, da forma como o projetista concebeu. Na continuação, destacou que recebeu projetos tarjados, com um Selo e detalhou que Selo seriam os dados da obra e ao

que se refere àquela obra, e o **Projeto de estruturas veio tarjado como Selo de Projeto Executivo, porém, com ART recolhida de projeto básico**. O Projeto básico hidrosanitário de combate ao incêndio foi recolhido de projeto básico e a ART foi de projeto básico. Projeto básico elétrico, ART recolhido de projeto elétrico básico, projeto executivo de contenções e fundações, ART de Básico, neste caso o projeto veio com Selo de Projeto executivo. Projeto básico de climatização e ar condicionado a ART de projeto executivo, projeto básico luminotécnico, ART recolhida como projeto básico. Projeto básico de pavimento rígido e ART como projeto básico. Somando-se a isso vieram relatórios técnicos e laudos dos quais compreenderam sondagens e levantamento topográfico. (...) Vários outros itens foram detectados, como a compatibilização entre os projetos. Pois a compatibilização entre os projetos seria importantíssima para averiguar se um projeto não interfere no outro. Então, citou um exemplo, um projeto hidrosanitário não poderia interferir no Projeto de estruturas. E explicou que ocorreram algumas interferências e incompatibilidades, que deveriam ser revisadas no projeto detalhado. Ao nível de aprovação, o projeto básico foi elaborado ao nível de básico e foi aceitável, porém esclareceu que deve ser compatibilizado, para que não haja diferenças entre os projetos.

Ocorre, no entanto, que em depoimento ainda na qualidade de testemunha, o Sr. José Borelli Neto afirma que:

Após, questionou se os projetos entregues foram os executivos compatibilizados. **Em resposta o senhor Borelli informou que todos os projetos foram compatibilizados, mas que a licitação foi de projetos básicos**. Que o projeto de estrutura metálica é sempre feito em nível básico, porque o projeto executivo é feito pela fabricante, que é o chamado projeto de fabricação. Que imaginava que essa obra seria licitada integralmente e pelo fato de não ter sido licitada a estrutura metálica, alguns pontos ficaram sem compatibilização, mas que sua empresa fará à medida que for licitada a estrutura metálica e que o fabricante fornecer todos os detalhes inerentes à fabricação, quando fará, então, o complemento da compatibilização. Afirmou, assim, que o projeto está compatibilizado dentro do nível de projeto básico, que quando vier o projeto de fabricação será feita uma complementação. **Questionado em relação aos demais projetos, hidráulico, elétrico, esgotamento sanitário, se foram compatibilizados, o depoente respondeu que foram todos compatibilizados e entregues executivos**.

Depreende-se dos trechos extraídos dos depoimentos que não há exatidão com relação aos projetos entregues, se básicos, se executivos. Além disso, a empresa que produziu o projeto afirma que os projetos complementares estão compatibilizados, ao passo que o representante da empresa executora afirma que existem diferenças entre os projetos que acarretam interferências, o que não poderia ocorrer.

Ainda no tocante ao edital, a minuta apresentava como requisitos para comprovação de acerto técnico a seguinte relação:

4.2.3. Documentos necessários à demonstração da capacidade técnica:

- a) Certidão de registro ou inscrição no Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU) e/ou no Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA), comprovando a regularidade da situação da licitante e dos profissionais a ela vinculados, na forma da legislação vigente;
- b) **Comprovação por meio de Atestados, expedidos por pessoa jurídica de direito público ou privado, devidamente vistados no CAU/CREA, de que a empresa elaborou projetos de terminais urbanos de passageiros, compreendendo projetos, básicos e/ou executivos, que contemplaram, no mínimo, projeto funcional, arquitetura, estruturas metálicas e de concreto armado e comunicação visual ou de informações ao usuário, além de projeto(s) de sistema de transporte de massa com interface ferroviário e rodoviário.**
- c) No caso de consórcio, para atendimento ao exigido no subitem “b” acima, admitir-se-á, para efeito de qualificação técnica, o somatório dos atestados de um ou mais integrantes do consórcio;
- d) No caso de alterações societárias e nos casos de fusão, incorporação ou desmembramento de empresas, somente serão considerados os atestados de que, inequívoca e documentalmente, a empresa comprove a transferência definitiva de acervo técnico.
- e) VISITA TÉCNICA - Os licitantes, a fim de que tenham pleno conhecimento das condições locais em que será realizada a referida obra, bem como suas peculiaridades, deverão realizar visita técnica ao local em que será realizada a obra. Mas independentemente da realização da visita técnica, deverão apresentar declaração formal (Modelo Anexo III) de que conhecem as condições locais em que será realizada a obra, bem como todas as suas peculiaridades, e que assumem a responsabilidade por eventuais erros em sua proposta decorrente da falta de visita ao local da futura obra;
- f) Declarações de: recebimento de documentos (conforme modelo constante do Anexo IV deste Edital), idoneidade (conforme modelo do Anexo VII deste Edital), de Sujeição às Condições estabelecidas no Edital (conforme modelo constante do Anexo VIII) e de Não Existência de Trabalhadores Menores (conforme modelo constante do Anexo IX); (grifo nosso)

Em depoimento à CPI, o Sr. Fernando Antônio Maia Camargo, Secretário de Obras Públicas quando da formulação da minuta do edital, afirmou que:

Após, o Presidente Sidnei Telles questionou se **coube ao depoente a imposição de exigências e requisitos para participação de empresas concorrentes no edital de licitação**. Em resposta o senhor Fernando informou que quando assumiu a Secretaria adotou uma política de padronização dos editais de licitação, assim, todos os editais de obras,

pavimentação e projetos ficaram padronizados. Informou que as exigências de cada obra estão sempre de acordo com a Lei n. 8.666/93.

(...)

Após, questionou o Presidente Sidnei Telles **se o depoente se recorda das exigências do edital como, por exemplo, que a empresa tivesse um acervo referente a terminais urbanos e terminais ferroviários. Em resposta o depoente informou que a tipologia da obra era de terminal intermodal.** Que foi muito elogiado na época no Ministério das Cidades em razão da interligação dos diversos modais, inclusive VLT. **Que havia preocupação em relação às exigências, mas a exigência do edital ficou muito aquém do que a Lei n. 8.666 exigia. Que foi exigido que os participantes da licitação tivessem, apenas, desenvolvido um projeto de transporte de massa e que deveria ter ligação com via ferroviária.** (grifo nosso)

Analisando o procedimento licitatório, importa ressaltar que apenas uma empresa participou da concorrência, empresa esta oriunda de um consórcio de dois escritórios renomados que, sozinhos, não apresentavam o acervo técnico necessário. Neste sentido, o depoente Sr. José Borelli Neto afirma que:

Em seguida, o Presidente questionou se o depoente tinha acervo próprio para participar da licitação do Terminal. **Em resposta o senhor Borelli informou que o edital exigia acervo técnico no modal ferroviário e a sua empresa não tinha, apenas a Aeroservice tinha, por esse motivo foi feita a parceria.** (grifo nosso)

Em sentido contrário, afirmou o Sr. Fernando Camargo que muitos projetistas poderiam ter participado da licitação, conforme excerto abaixo transcrito:

Após, o Presidente Sidnei Telles informou que, em seu depoimento, o senhor Borelli afirmou que, mesmo seu escritório sendo renomado e amplo, teve que fazer um consórcio, porque as exigências ultrapassavam suas capacidades, principalmente em função das duas exigências de terminal de massa e ferroviário, motivo pelo qual foi o único licitante. Em resposta o senhor **Fernando informou que discorda do posicionamento pessoal do profissional porque existem muitos projetistas e projetos com ligação ferroviária, como metrô, que têm essa finalidade.** Que a preocupação da Secretaria era que o projeto atendesse ao transporte rodoviário de massa, ao terminal metropolitano e ao transporte ferroviário, uma vez que Maringá havia concluído em 2012 o rebaixamento da linha férrea. (grifo nosso)

Assim, ao que parece, houve um excesso de exigências a título de acervo técnico, que pode ter frustrado a possibilidade de competição no certame, acarretado num eventual favorecimento no processo licitatório.

Um item apurado pela CPI e que merece total atenção é o fato de um dos depoentes, Sr. Marcos Mitsuo Miura, apesar de constar numa das atas do processo como membro da comissão de licitação, afirmar que nunca participou da licitação do Terminal Intermodal. Em seu depoimento, menciona expressamente que:

Questionado se participou da licitação do projeto ou da obra do terminal, o depoente respondeu que não. Em seguida, o Presidente Sidnei Telles informou ao depoente que consta seu nome na Ata n. 875/13, da reunião de julgamento da documentação e proposta ao edital de concorrência n. 026/2013, para contratação de empresa especializada em engenharia e arquitetura para prestação de serviço e elaboração de projeto, ocorrida no dia 23/12/2013, em substituição da titular da Comissão, senhora Carla Sanches, através da CI n. 2013.066.516. **Em resposta o senhor Marcos informou que não se recorda de ter participado e questionou se tem sua assinatura na ata. Nesse sentido, o Presidente Sidnei Telles informou que não consta assinatura na ata, apenas o nome do depoente. Dessa forma, o senhor Marcos informou que, embora seu nome conste na ata, não participou da reunião.** Diante da negativa de participação do depoente, o Presidente Sidnei Telles dispensou a testemunha. (grifo nosso)

No entanto, conforme se verifica de trecho da ata n. 875/2013 da reunião de julgamento da documentação e propostas ao edital de concorrência n. 026/2013, o nome do Sr. Marcos consta como membro da Comissão Especial, abaixo transcrito:

Às 09h (nove horas) do dia 23 (vinte e três) do mês de dezembro do ano de 2013 (dois mil e treze) na Sala de Reuniões da Diretoria de Licitações, reuniu-se a **Comissão Especial** designada pela Portaria nº. 611/13-GAPRE, composta por: Rogério Malheiros Guedes, na Presidência, Katia Simohiro, substituída através da CI-nº2013066506, por **Marcos Mitsuo Miura**, Eliane Kamimura, substituída por Eduardo Hideo Sakae e Rodrigo Pupin, substituído através da CI nº2013067777 por Esdras Marques de Oliveira Miranda (suplente) como membros, com vistas ao Edital de **Concorrência Pública nº. 026/2013.** (grifo nosso)

Conclui-se, assim, que houve uma informação inverídica na data do certame dando conta da presença do membro que efetivamente não participou do ato.

Com relação ao valor máximo das propostas constante do edital, qual seja R\$ 2.886.571,84 (dois milhões, oitocentos e oitenta e seis mil, quinhentos e setenta e um reais e oitenta e quatro centavos), o Sr. Fernando Camargo afirma que o valor é resultado do cálculo entre a metragem prevista para o projeto e os valores utilizados na tabela do Instituto dos Arquitetos do Brasil, *in verbis*

Após, questionou o **Relator Jean Marques quais os critérios utilizados nas tabelas citadas para definir os custos. Em resposta o depoente informou que a tabela do Instituto de Arquitetura do Brasil, que é de cunho nacional, é baseada no tipo de projeto, nas complementações, e alguns parâmetros de comparação como o custo unitário básico da construção civil e a área projetada.** Assim, chega-se à estimativa de custo do projeto. Em seguida, o **Presidente Sidnei Telles questionou se foi feita uma estimativa de área para o terminal, com base na qual foi determinada a estimativa de valor para a licitação. Em resposta o depoente informou que sim** e que os valores e as condições de pagamento foram definidos pela Secretaria de Fazenda.

(...)

Após, fez uso da palavra o Vereador Paulo Rogério do Carmo para questionar **qual o critério utilizado para se chegar ao custo aproximado do projeto.** Em resposta o senhor Fernando informou que **foi utilizada a tabela do Instituto de Arquitetos do Brasil a qual gera um valor a partir da avaliação de tipologia de projeto, do custo unitário básico de construção, projetando-se a área a ser licitada.** Após, questionou se, **havendo previsão de construção com 32.000 m², essa área foi utilizada como parâmetro para determinar o custo do projeto. Em resposta o depoente informou que sim.** (grifo nosso)

Adiante, o Sr. Adolfo Cochia Junior, no depoimento na qualidade de investigado, afirmou que:

Nesse sentido, o Vereador Paulo Rogério do Carmo lembrou que é possível reduzir a área, mas que o preço é definido de acordo com a metragem e, a partir da sua redução, o valor do contrato deveria ter sido reduzido também. Dessa forma, questionou **o motivo porque não houve a redução do preço pago.** Quanto ao tema, o depoente respondeu que **o regime de execução é empreitada por preço global, assim, havendo uma redução substancial do projeto, deveria haver a redução do valor.** (grifo nosso)

Importante esclarecer essa divergência quando se passa a analisar a entrega definitiva do projeto pelo consórcio vencedor do processo licitatório. Isso porque o edital indicava uma área prevista de 32.000 m², que, no entanto, quando da entrega definitiva do projeto, restou reduzida para 22.308,47 m², sem que houvesse qualquer devolução de valores, conforme dito pelo Sr. Adolfo em seu depoimento.

Essa redução se deu pelo fato de Administração Municipal ter decidido pela retirada das vagas de estacionamento subterrâneas, que ao seu entender acabaria por atrapalhar o fluxo de veículos. Ocorre, no entanto, que, conforme consta do depoimento da Sra. Jocelei Terezinha Tozzeto Menon, com a entrega do projeto básico definitivo, mesmo ante a diminuição da área, foram realizados os pagamentos normalmente:

Após, questionou o Vereador Paulo Rogério do Carmo se, havendo a necessidade de correção, a depoente como fiscal da obra poderia liberar os pagamentos à empresa. Que no dia 28 de fevereiro foi pago o contrato e após foram feitos os aditivos. Que a depoente entrou no mês de fevereiro na Prefeitura e dia 26 de fevereiro a depoente autorizou o pagamento de R\$ 387.000,00 (trezentos e oitenta e sete mil reais) e questionou se a depoente já tinha conhecimento total do projeto e com autonomia para liberar os pagamentos. **Informou a senhora Jocelei que foi chamada pelo Secretário de Obras Públicas que lhe falou que o projeto estava pronto. Concluiu o Vereador Paulo Rogério do Carmo que a depoente liberou os pagamentos apenas em confiança do Secretário de Obras Públicas, ao que a senhora Jocelei respondeu que sim.** Que era impossível verificar um projeto desse tamanho em 20 dias que estava na Prefeitura, mas que entendeu que estavam completos, **inclusive com uma planilha de custos.** Nesse sentido, frisou o Vereador Paulo Rogério do Carmo que era impossível à depoente liberar, sem ter conhecimento, um projeto no valor de R\$ 387 mil, que desencadeou uma série de dúvidas, como a questão da metragem e dos aditivos. Por fim, solicitou à depoente a confirmação que fez a liberação do projeto confiando no Secretário. Em resposta a senhora Jocelei informou que sim, que teve antecessores que avaliaram e também liberam os pagamentos. Que quando se assume uma função pública, entende que seu antecessor e o Secretário têm conhecimento do que está acontecendo. (grifo nosso)

Assim, no caso em apreço não houve devolução de valores ante a redução de área para construção. Houve então, segundo informaram os depoentes, uma suposta compensação de metragem em outros projetos.

Explica-se! O Consórcio Borelli e Merigo – Aeroservice entregou um projeto definitivo com 22.308,47 m², área bem abaixo pela qual recebeu para projetar e supostamente a metragem remanescente teria sido cumprida com os projetos dos terminais de bairro e corredores de ônibus das Avenidas Morangueira e Kakogawa, como se verifica do excerto abaixo do depoimento do senhor Borelli:

Quando houve o decréscimo da área, informou que não se opôs à redução dos honorários, mas a Prefeitura apurou que não poderia fazer a redução. **A solução adotada foi que iria desenvolver um projeto do corredor de ônibus e dos outros terminais, como forma de compensação de área, porque o terminal intermodal e o projeto do corredor de ônibus são considerados um único projeto.** Seguramente, o projeto que fez dos corredores de ônibus compensaria a diferença de área do terminal. Assim, desenvolveu o projeto com aquela concepção, considerando que estava de acordo com a pujança e o poder da cidade. (grifo nosso)

Ocorre, no entanto, que durante o processo de apuração dos fatos, esta CPI constatou que as obras dos terminais dos bairros seguiram projetos que não foram assinados pelo consórcio Borelli e Merigo – Aeroservice. Ou seja, apesar de alegarem que a diferença de metragem apurada com a entrega do projeto do Terminal foi suprimida com os projetos dos corredores e terminais nas Avenidas Morangueira e Kakogawa, em verdade, tais avenidas foram projetadas por outros profissionais.

O consórcio vencedor pode até ter realizado estudos de viabilidade para essas regiões que serviram como embasamento para o projeto definitivo, mas não são os autores do que foi projetado. Assim, esta suposta compensação, ao que parece, não chegou a ocorrer.

E pior, se realmente tivesse ocorrido, essa compensação não recebeu parecer jurídico favorável pela Procuradoria Geral, sendo embasado na simples discricionariedade dos gestores, porquanto representaria, certamente, burla ao necessário procedimento licitatório para a realização daqueles projetos, uma vez que não eram objeto do processo anterior.

Especificamente quanto à suposta compensação de metragem, o investigado Sr. Adolfo Cochia apresentou petição em que refuta as alegações tecidas pelo Ex-Prefeito Municipal, Sr. Carlos Roberto Pupin, de que as negociações ocorreram sob sua responsabilidade, abaixo trazidas no depoimento do ex-Prefeito:

Após, o Presidente Sidnei Telles solicitou ao depoente que informasse o que sabe sobre questão da diminuição da área do projeto inicialmente licitado e da não diminuição do valor pago ao Borelli para executar um projeto menor, diante da informação passada pelo senhor Borelli que procurou a Prefeitura para fazer a devolução dos recursos, uma vez que a obra estava menor, sendo-lhe passado que ele deveria fazer uma compensação de área. **Em resposta o depoente informou que estava presente na reunião em que se decidiu que o projeto seria refeito pelo Borelli, mas não estava presente na reunião em que se decidiu sobre a compensação de área. Informou que o Borelli, de fato, fez a compensação de área e trabalhou na avenida.** Que entende que todo o projeto nasceu de um projeto único e entende que se trata de uma obra só. **Que foi comunicado, posteriormente, que houve um acordo verbal entre o Borelli e o Secretário Adolfo em que ficou definido que haveria a compensação na Avenida Morangueira, nos terminais e na Avenida Kakogawa.** (grifo nosso)

Em seu petítório posterior, o Sr. Adolfo alega:

Portanto, Senhores Vereadores componentes desta CPI, o Peticionário, que foi Secretário de Obras Públicas atuou em obras, porém **não tem competência para realizar “compensações” ou troca de serviços, sendo inconcebível acreditar que qualquer Secretário tenha autonomia de autorizar qualquer ato que não seja de sua competência, sem conhecimento e a concordância explícita da Administração Superior.** Ainda mais, que ele não era o gestor do projeto, tão somente acompanhou as entregas dos projetos. (grifo nosso)

Não bastasse, a legislação brasileira não admite a figura da compensação de diferentes objetos em processos licitatórios, o que constitui uma visível burla à licitação. Não apenas por frustrar a competição – certamente outras empresas poderia se interessar em realizar um projeto menor mediante o pagamento do mesmo valor do projeto maior – como também por nítida violação ao edital licitado.

Aliás, a lei de licitações tem bastante clareza neste sentido:

Art. 3º A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a administração e a promoção do desenvolvimento nacional sustentável e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, **da vinculação ao instrumento convocatório**, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos.

(...)

Art. 55. São cláusulas necessárias em todo contrato as que estabeleçam:

(...)

XI - a vinculação ao edital de licitação ou ao termo que a dispensou ou a inexistiu, ao convite e à proposta do licitante vencedor;

Logo, não é possível, em licitações, a figura da compensação de diferentes serviços, relacionados a diferentes objetos, em relação ao previsto no edital de licitação, porquanto isso caracterizaria burla ao procedimento licitatório.

A lei federal nº. 8.666/93 abarca a possibilidade de alteração do quantitativo contratado que, no caso de supressão, importa também na redução do valor inicial atualizado do contrato:

Art. 65. Os contratos regidos por esta Lei poderão ser alterados, com as devidas justificativas, nos seguintes casos:

I - unilateralmente pela Administração:

(...)

b) quando necessária a modificação do valor contratual em decorrência de acréscimo ou diminuição quantitativa de seu objeto, nos limites permitidos por esta Lei;

(...)

§ 1º O contratado fica obrigado a aceitar, nas mesmas condições contratuais, os acréscimos ou **supressões que se fizerem nas obras, serviços ou compras, até 25% (vinte e cinco por cento) do valor inicial atualizado do contrato**, e, no caso particular de reforma de edifício ou de equipamento, até o limite de 50% (cinquenta por cento) para os seus acréscimos.

Ainda, desse item, importa ressaltar um sobressalente. Ora, constatando-se que seria necessária uma alteração de meta física – ainda que para menor – pela redução da metragem, por que razão a Administração Municipal não exigiu que a mesma ocorresse dentro do próprio projeto? Isso porque, em 27/01/2015, o consórcio Borelli e Merigo – Aeroservice protocolou junto à Prefeitura requerimento de aditivo de preço, no valor de R\$ 280.000,00

(duzentos e oitenta mil reais), para refazer o projeto estrutural, considerando as alterações de concepção requeridas pela Administração.

Referido aditivo recebeu parecer jurídico positivo pela Procuradoria Geral, formalizado em 30/01/2015.

A justificativa para o aditivo de valor se daria pela alteração de concepção do projeto pela Prefeitura. No estudo preliminar, idealizou-se o Terminal Intermodal com 03 (três) arcos que sustentavam toda a estrutura vertical, de lojas, lanchonetes, áreas de convivência. Ocorre que tal mecanismo estrutural encareceria demasiadamente a obra, segundo os depoentes, em torno de R\$ 25.000.000,00 (vinte e cinco milhões).

Assim, foi requerido ao consórcio projetista a alteração estrutural, o que teria justificado o aditivo de valor. Ocorre, no entanto, conforme já exposto, que a obra, com a redução do espaço subterrâneo, apresentou um déficit enorme de metragem, o que poderia servir como compensação ao trabalho dobrado dos projetistas. Não foi o que aconteceu. Foram gastos mais R\$ 280.000.00 (duzentos e oitenta mil reais) de dinheiro público para alteração pretendida e entrega do projeto definitivo.

Observou-se, a partir disso, que o termo de referência que embasou o edital de licitação do projeto não detalhou o valor máximo a ser gasto pela Administração Pública na obra a ser executada, informação essa essencial para realização do projeto, já que seu desenvolvimento deveria, obviamente, se ater aos limites orçamentários previstos pela Administração Pública, sem o risco de prejuízos com a entrega de um projeto inexecutável.

Por óbvio, essa é uma exigência da lei consoante dispõe o art. 8º da Lei nº. 8.666/93 que, embora numa leitura superficial possa ser entendida na literalidade que se refira que a execução das obras e de serviços daquele procedimento licitatório apenas, não podemos deixar de entender que, no caso de projetos, deve se considerar a totalidade a ser investida pela Administração Pública em todo o empreendimento:

Art. 8º. A execução das obras e dos serviços deve programar-se, sempre, em sua totalidade, previstos seus custos atual e final e considerados os prazos de sua execução.

Por óbvio, a licitação para elaboração dos projetos deveria prever em seu termo de referência, no edital da licitação ou, ainda, nos estudos preliminares o valor máximo a que a Administração Pública pretendia gastar para conclusão da obra, a fim de orientar a elaboração do projeto, sob pena de obter um projeto inútil ante a indisponibilidade orçamentária para realização da obra nos termos projetados. Exatamente o que ocorreu, gerando, portanto, esse aditivo contratual, decorrente da mudança do projeto ante o alto custo da obra baseando-se na primeira versão, o que causou prejuízo ao erário.

Todavia, ao não encontrar essa informação no termo de referência, edital de licitação e não ter sido tratado nos estudos preliminares, a empresa contratada não poderia simplesmente traçar o projeto que lhe convinha, principalmente quando a opção por si adotada seria excessivamente onerosa, devendo buscar a situação mais econômica ao Poder Público, na forma prevista pela legislação:

Art. 12. Nos projetos básicos e projetos executivos de obras e serviços serão considerados principalmente os seguintes requisitos:

I - segurança;

II - funcionalidade e adequação ao interesse público;

III - economia na execução, conservação e operação;

IV - possibilidade de emprego de mão-de-obra, materiais, tecnologia e matérias-primas existentes no local para execução, conservação e operação;

V - facilidade na execução, conservação e operação, sem prejuízo da durabilidade da obra ou do serviço;

VI - adoção das normas técnicas adequadas;

VI - adoção das normas técnicas, de saúde e de segurança do trabalho adequadas;

VII - impacto ambiental.

Logo, ao elaborar um projeto com arcos suspensos, cuja estrutura custaria um valor excessivamente alto, por sua escolha, a empresa estaria impondo ônus maior ao Poder Público do que o adequado, de modo que caberia, antes de elaborar um projeto cuja opção de custos da obra fosse tão

alto, a consulta ao órgão contratante sobre os custos possível com a decisão do projeto, principalmente na fase de estudos preliminares seria necessária.

Assim, vislumbra-se o erro no termo de referência em não constar o valor máximo que a Administração Municipal estaria disposta a despende com a obra para balizar o projeto a ser construído, todavia, a responsabilidade pela entrega de projeto em que o valor de execução da obra seria excessivamente alto, gerando a necessidade de aditivo dada a mudança na concepção da estrutura para um custo razoável foi exclusiva responsabilidade da empresa contratada, a qual não observou a legislação vigente que impunha o dever de o projeto considerar a “*economia na execução, conservação e operação*” da obra, ou seja, a obrigação de, na ausência de determinação expressa da estrutura a ser utilizada, fornecer para a administração a opção mais econômica.

Não obstante todas as falhas cometidas e descritas acima, o projeto de construção do Terminal Intermodal de Maringá, mesmo após a entrega definitiva, ainda apresentou problemas nada fáceis de serem resolvidos, que ocasionaram um atraso de aproximadamente 06 (seis) meses na execução da obra.

A presente CPI, quando do início de suas atividades, justificou sua abertura pelas evidentes falhas nos projetos básico e complementares utilizados para licitação da obra, conforme se verifica de trecho do requerimento subscrito por quase todos os Vereadores da Câmara Municipal de Maringá:

As possíveis falhas apontadas pela Administração Municipal indicam, com relação ao método utilizado para sondagem do solo, que **o projeto licitado demonstrou haver rochas na profundidade de até 21 (vinte e um) metros abaixo do solo, enquanto que em nova sondagem foi encontrado material rochoso na distância de 33 (trinta e três) metros.** Além disso, na primeira sondagem realizada não fora localizado lençol freático na área de instalação do Terminal Intermodal, ao passo que em novo procedimento foi encontrada água a 28 (vinte e oito) metros do solo. Outrossim, quanto ao projeto estrutural, decorre de obrigação contratual por parte do Consórcio vencedor do procedimento licitatório a **apresentação de desenhos e especificações das plantas de**

chumbadores a serem fixados nas estruturas de concreto armado. No entanto, não há qualquer comprovação do cumprimento de referido requisito.

Ademais, a Administração Municipal verificou, também, a **ausência de detalhamento nos cálculos no que concerne aos projetos hidrosanitário e de instalação de sprinklers.**

Por fim, o projeto do Terminal Intermodal é omissivo no tocante às **interferências de redes subterrâneas de alta e baixa tensão que estão na projeção das obras**, haja vista a existência de um alimentador impactando na execução de paredes de contenção de subsolo. (grifo nosso)

Assim, considerando que tais erros se confirmaram durante as investigações da Comissão, serão agora analisados com mais afinco.

Com relação às falhas estruturais ocasionadas pelos equívocos nos processos de sondagem, as informações veiculadas quando do requerimento de abertura da presente CPI se confirmaram. O projeto licitado pela Administração Municipal demonstrava que haviam rochas impenetráveis a 21 metros de profundidade abaixo do solo. No entanto, em sondagens posteriores através de estacas teste, confirmou-se que a camada impenetrável está localizada a 33,40 metros.

Para realização da referida estaca teste, o Poder Executivo se viu obrigado a contratar empresa exclusivamente para este fim. Quem vai arcar com esse custo? Se o Poder Público, através dos recursos de todos os contribuintes, já arcou com um projeto que incluía análises de solo, e que faziam parte do objeto do edital licitado, certamente não pode arcar com os custos da sondagem para comprovar o erro de responsabilidade do contratado. Quem quer que seja o responsável pela falha, este deve arcar com os gastos dessas estacas teste, e que restou comprovado, no curso da CPI, ser o consórcio contratado.

Aliás, apenas esse erro aqui demonstrado poderia incorrer em alguma tragédia descomunal, já que com o passar dos meses ou anos, toda a estrutura do Terminal Intermodal poderia desabar. Com relação a este fato, o Sr. José Borelli Neto, em seu depoimento, afirmou que:

Após, fez o uso da palavra o Presidente Sidnei Telles informando que foi passado pela Empresa Sial documentos relatando **diversos problemas encontrados nos projetos complementares, como é o caso da sondagem, e que houve uma demora grande por parte da empresa Borelli e Merigo para a resposta, causando prejuízos ao Município.** Assim, questionou o porque da demora para tomar providências diante de um fato tão sério e se os profissionais responsáveis pelos projetos complementares trabalhavam para a empresa. **Em resposta o senhor Borelli informou que seu escritório é de Arquitetura e paisagismo, profissão para a qual é legalmente habilitado. Que não há empresas que tenham em seu quadro técnico todos os profissionais exigidos para esses projetos de grande porte, salvo as grandes multinacionais. Assim, quando desenvolve projetos em outras cidades procura contratar profissionais locais para os projetos de sondagem, levantamento topográfico, hidráulico, elétrico, etc.** As contratações ocorreram por avaliação de currículo e indicações. Que a primeira solicitação recebida foi para o encaminhamento do detalhamento dos chumbadores, porque ainda não havia sido feito o projeto de fabricação da estrutura metálica. Assim, foi encaminhado o detalhamento genérico dos chumbadores e foi quando soube que havia uma divergência em relação à sondagem, que originou os projetos de fundação e de estrutura. A sondagem foi feita por uma empresa de Maringá, idônea, que na época tinha mais de 40 anos de mercado e que tinha feito 80% das sondagens da cidade. **Ao questionar a empresa, eles continuaram entendendo que a sondagem estava dentro da metodologia e parâmetros corretos. Informou que demorou um tempo para avaliar qual seria a proposta correta e, após esse período, dirigiu-se à Maringá e se comprometeu a refazer os projetos.** Questionado pelo Vereador Alex Chaves sobre qual a data dessa vinda a Maringá, o depoente informou que foi no dia 23 de janeiro, em que acompanhou a nova sondagem, juntamente com o consultor de fundações de sua empresa e a empresa que havia feito a primeira sondagem. Nessa data constatou-se o erro, quando comprometeu-se a entregar o novo projeto de fundações, que ficou na dependência de uma segunda medição, que seria realizada pela Prefeitura para verificar a profundidade exata. Que a demora decorreu desses fatos, mas que sua intenção é que essa obra seja concluída com a máxima brevidade possível. (grifo nosso)

No entanto, não é o que se verifica na prática. O consórcio Borelli e Merigo – Aeroservice por diversas vezes, inclusive através de matérias veiculadas na mídia, afirmou que não haviam erros na sondagem, que os projetos de estrutura estavam corretos e que se necessário, executaria toda a fundação do Terminal. Além disso, quando confirmado o erro na sondagem, o consórcio demorou a entregar os projetos corrigidos, atrasando ainda mais uma obra que tanto mexe com a população maringaense.

Importa ressaltar que o consórcio Borelli e Merigo – Aeroservice apenas cogitou adequar seus cálculos estruturais e de fundação depois de

instaurada esta Comissão Parlamentar de Inquérito. Só este fato já demonstra uma grande contribuição desta CPI.

Assim, restou evidenciada a negligência tanto da empresa que projetou o Terminal quando da Administração Municipal, que demorou a tomar providências para solucionar os problemas que afetam o dia-a-dia da população maringaense.

2.2) Participação da Empresa Transporte Coletivo Cidade Canção Ltda.

Ao longo dos meses de trabalho, a Comissão Parlamentar de Inquérito do Terminal Intermodal de Maringá tomou depoimento de diversas pessoas, entre elas ex-Secretários Municipais, o ex-Prefeito Carlos Roberto Pupin, o diretor do consórcio vencedor da licitação do projeto e representante da empresa vencedora da licitação da obra. Para várias delas, houve questionamentos a respeito da participação da empresa Transporte Coletivo Cidade Canção Ltda., detentora da concessão do transporte coletivo no Município de Maringá, no projeto de construção do Terminal. Nas respostas dadas pelas testemunhas e investigados, foram apuradas diversas divergências, conforme será demonstrado a seguir.

Em seu depoimento na qualidade de testemunha, o Sr. Adolfo afirma que houve participação da empresa TCCC, *in verbis*:

Na ocasião estavam presentes vários Secretários, o Prefeito Municipal e um representante da empresa Concessionária de Transporte Coletivo - TCCC, porque ela tem que opinar na compatibilização do tráfego entre o que estava previsto no edital, que era o estacionamento subterrâneo com o fluxo dos ônibus na superfície. **Naquele momento foi aberto um prazo para que as empresas, principalmente a TCCC, dessem sua opinião para saber se estava compatível a compatibilização de tráfego entre veículos e transporte coletivo.** Outra questão que foi levantada e que o depoente ficou incumbido de **verificar junto à TCCC, era o peso de um ônibus vazio e de um ônibus carregado, porque os ônibus iriam trafegar sobre uma laje, tratando-se de uma carga dinâmica que essa laje teria de suportar.** Não se lembra qual era o valor da carga exatamente, se 12 toneladas vazio e 18 toneladas com a lotação de passageiro. Que num determinado momento se chegou à conclusão que o custo dessa laje subterrânea para ter esse espaço subterrâneo seria excessivamente alto e ficava fora do financiamento que já tinha sido

aprovado pelo Ministério das Cidades. Assim, foi descartado nesse momento fazer essa laje superior. Outra coisa que chamou a atenção no projeto foi que, o túnel tinha a capacidade de instalação de 03 linhas, havendo apenas uma linha instalada hoje, que é de transporte de carga, e tem a possibilidade de mais duas linhas. Ali foi previsto somente uma estação de transbordo do lado norte. O lado sul ficou sem porque, pelo sistema, nos trilhos haveria uma transposição, tinha que parar na estação norte, mas não tinha estação sul. Então, essa foi uma das observações feitas e pediram a inclusão da estação sul. **Outra coisa que a TCCC levantou foi a parte operacional. No projeto novo tem duas obras redondas nas pontas para vestuário, refeitório, banheiros e área de descanso dos motoristas.**

(...)

Em seguida, fez uso da palavra o Presidente Sidnei Telles lembrando que o depoente afirmou que a TCCC participou dessas observações, todavia, quando questionada por escrito, a empresa TCCC informou que não teve qualquer participação ou consulta a não ser ao final do projeto para sugerir uma área adequada aos motoristas, e questionou se eles participaram ou não. Em resposta o senhor **Adolfo informou que eles participaram, porque a Prefeitura não tinha condições de fazer uma análise de compatibilidade com o tráfego para fluir adequadamente.**(grifo nosso)

O Sr. Borelli, no mesmo sentido, afirma:

Após, fez uso da palavra o Vereador Belino Bravin, questionando se alguém da TCCC acompanhou o desenvolvimento do projeto. Questionou, ainda, se foi projetada a demolição do antigo terminal para construir o novo sem projeção de terminal provisório. Em resposta o senhor **Borelli informou que o pessoal da empresa de ônibus TCCC participou de todas as reuniões feitas para desenvolver o projeto funcional, dando as informações necessárias do número de linhas, itinerários, etc.** (grifo nosso)

De forma não muito conclusiva, o Sr. Roberto Petrucci, ex-Secretário Municipal de Obras Públicas, alega que apenas em algumas reuniões representantes da empresa TCCC se fizeram presentes:

Após, fez uso da palavra o Vereador Alex Chaves para questionar se havia a presença de membros da empresa TCCC durante as reuniões realizadas pela Administração para discutir os assuntos do terminal. Em resposta o senhor Petrucci informou que havia a presença da Caixa Econômica, que todos os dias havia reunião na Secretaria de Obras para deliberar os assuntos do dia, que nessas reuniões não havia a presença da TCCC. **Que se recorda que a empresa TCCC participou das reuniões para a obra da Avenida Morangueira, não sabendo informar se havia a discussão das obras do terminal nessas reuniões.** Que o projeto é feito por três metas, uma das metas é o terminal, outra é a Morangueira e a última é os três terminais, que todos os projetos são interligados, podendo ter havido discussões nesse sentido. (grifo nosso)

Eduardo Hideo Sakae, membro da comissão de licitação do projeto do Terminal, afirmou que a empresa TCCC não participou do processo licitatório, nos termos do abaixo transcrito:

Após, o Vereador Belino Bravin questionou se havia algum representante da TCCC nas reuniões. **Em resposta o depoente informou que as reuniões da licitação eram abertas ao público, mas que nunca nenhum representante da empresa participou.** (grifo nosso)

Ainda, de forma clara, o ex-Prefeito afirma a participação da empresa TCCC:

Após, o Relator Jean Marques informou que, quando de seu depoimento à CPI, o senhor Borelli declarou que nas primeiras reuniões com a Prefeitura já entendeu que seria inviável o subsolo, na forma em que proposta. **E questionou se essa reunião foi a mesma em que estavam presentes os Secretários e o pessoal da TCCC. Em resposta o depoente informou que sim, que se decidiu retirar o subsolo em razão do seu custo elevado.**

(...)

Questionado se o senhor Roberto Jacomelli participou das reuniões de planejamento do Terminal, respondeu o ex-Prefeito Pupin que participou, conversando sobre as melhores opções para o terminal e para a realização dos estudos. Que sua posição foi considerada pela equipe, mas não foi determinante para a tomada de decisão, que a alteração do projeto ocorreu em razão dos custos. Questionado se o senhor Jacomelli participou das reuniões sobre a Avenida Morangueira, o depoente respondeu que não se recorda, que pode ter participado em alguma das reuniões em que o depoente não estava presente. (grifo nosso)

Ao contrário das falas trazidas acima, a empresa Transporte Coletivo Cidade Canção Ltda. alega não ter participado do processo de elaboração do projeto de construção do Terminal Intermodal de Maringá. Há nos autos resposta da TCCC ao ofício encaminhado pela CPI:

Pergunta: Se houve participação da concessionária no planejamento do projeto, na definição do atendimento provisório ao usuário do sistema.

Resposta: **Esta concessionária não teve qualquer participação no planejamento do projeto, ou seja, não teve envolvimento no curso do seu desenvolvimento.** (grifo nosso)

Além disso, em depoimento à CPI, o Sr. Armando Roberto Jacomelli afirmou que não participou de reuniões de discussão do projeto do Terminal Intermodal, trechos abaixo transcritos:

Iniciando a inquirição, o Presidente Sidnei Telles informou que a CPI encaminhou ofício questionando a participação da Concessionária de Transporte Coletivo – TCCC na elaboração e discussão dos projetos do terminal intermodal, havendo uma resposta negativa, segundo a qual a empresa não teria colaborado. Todavia, vários depoentes declararam que a empresa TCCC participou das reuniões destinadas à discussão dos projetos e questionou qual foi a participação da empresa nesse processo. Em resposta o senhor **Armando Jacomelli informou que seu objetivo é colaborar e ratificou as informações encaminhadas por ofício. Informou que a empresa, efetivamente, não participou da elaboração do projeto.** Que quando os estudos preliminares estavam prontos, foi convocado para uma reunião na Prefeitura, na qual tomou conhecimento do projeto e teve a oportunidade de opinar sobre algumas questões relacionadas à parte operacional, nunca em relação à parte estrutural. (grifo nosso)

Assim, dos vários depoimentos tomados pela CPI, alguns questionamentos merecem atenção. A empresa Transporte Coletivo Cidade Canção Ltda. efetivamente participou de reuniões de discussão do projeto do Terminal Intermodal? Limitou-se a participar de discussões sobre funcionalidade do Terminal? Participou do processo de idealização do projeto como um todo?

Além disso, ao longo das investigações, a CPI apurou indícios de que todo o projeto de mobilidade urbana, envolvendo a construção do Terminal Intermodal e as linhas de ônibus das Avenidas Morangueira e Kakogawa foi idealizado e praticado sem que houvesse ao menos estudo técnico de viabilidade. Ou seja, foram feitos planejamento para execução de obras cujos valores totais do conjunto importam em mais de R\$ 67.000.000,00 (sessenta e sete milhões de reais), oriundos de recursos próprios da Prefeitura e de financiamento federal com verbas do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço, sem que fosse estudada a real necessidade de todos os elementos pretendidos.

A empresa Transporte Coletivo Cidade Canção Ltda., em resposta ao ofício encaminhado pela CPI, afirmou, *in verbis*:

Pergunta: As linhas que atenderão o Terminal da Praça Ouro Preto, na Morangueira e o terminal da Avenida Kakogawa foram discutidos com essa concessionária?

Resposta: Em relação a presente questão, na oportunidade em que esta empresa tornou conhecimento de como seriam as obras nessas vias, as quais, inclusive, contemplava a implementação de corredores exclusivos para ônibus, concluiu que poderiam haver mudanças significativas na operação do sistema do transporte coletivo na região e que tais mudanças poderiam implicar na operação com outro tipo de ônibus, na modificação de horários, trajetos, etc. **Em face dessas prováveis alterações sugeri que a Município diligenciasse no sentido de contratar uma empresa com expertise na área de pesquisa de interesses (origem e destino), identificando o nova fluxo para se planejar a operação dentro dessa nova formatação.** (grifo nosso)

O atual Secretário de Mobilidade Urbana, Sr. José Gilberto Purpur, nesse sentido, ao comentar a viabilidade das linhas de ônibus para alimentarem os terminais de bairros, esclareceu que não foi feito nenhum estudo, como se verifica abaixo:

Informou também que não havia junto à Secretaria nenhum estudo que justificasse a construção dos terminais da Avenida Kakogawa e da Praça Ouro Preto, que não há um estudo das linhas que irão alimentar esses terminais o que causa bastante estranheza, porque primeiramente deve ser feito o projeto para justificar a implantação das linhas e verificar a necessidade do terminal e após é feito o planejamento para sua construção e, no presente caso, vai acontecer o contrário, terá que ser feito o reestudo das linhas para alimentar esses terminais. (grifo nosso)

Além disso, o Sr. Jacomelli em depoimento à CPI, confirma a necessidade de contratação de empresa especializada para aferição da necessidade de linhas de ônibus em atenção à quantidade de passageiros:

Em relação ao corredor de ônibus, informou que foi apresentado o projeto e participou de algumas reuniões na Prefeitura para definir como seria o tráfego dos ônibus no período de execução das obras. Informou que, nesse aspecto, a empresa participou ativamente sugerindo as rotas e vias alternativas por onde os ônibus deveriam passar, mas ressaltou que não teve participação nenhuma na questão de elaboração de projetos. **Com relação às Avenidas Morangueira e Kakogawa, informou que sugeri à Prefeitura que contratasse uma empresa especializada na área de transporte coletivo para desenvolver os projetos, para evitar**

surpresas sobre as questões relativas ao embarque, movimentação de passageiros, paradas de ônibus, etc. Em seguida, o Presidente Sidnei Telles questionou se esse especialista foi contratado. Em resposta o depoente informou que não, que na semana passada teve uma reunião na Prefeitura, na qual comunicou ao atual Prefeito que a empresa entende que há necessidade de fazer esse estudo, porque não está voltado apenas para essa região da cidade e, como Maringá cresceu, há necessidade de atualização dos dados sobre movimentação de passageiros, para que a empresa tenha maior capacidade de direcionamento dos recursos a serem investidos.

(...)

Após, o Vereador Alex Chaves questionou se o depoente tem a informação de quais linhas irão alimentar os terminais de bairros em construção nas Avenidas Morangueira e Kakogawa. Em resposta o depoente informou que sugeriu a contratação do profissional em transporte coletivo para fazer o estudo sobre o deslocamento da população usuária que circula próximo às avenidas para os terminais, porque não é possível determinar as linhas que passarão sem ter um estudo nesse sentido. (grifo nosso)

Assim, verifica-se que não há informações a respeito da viabilidade das linhas de ônibus para os terminais de bairro. A Administração Municipal optou pela construção de um Terminal Intermodal ligando corredores de ônibus sem estudo de viabilidade, sem comprovação de necessidade real, o que pode levar no futuro, quando da entrega das obras, ao ostracismo dos espaços, acarretando prejuízo ao Erário municipal, em detrimento de outras regiões que haveriam real necessidade.

Além disso, no tocante à Avenida Morangueira, é de notório conhecimento os vários erros verificados quando das obras de revitalização, atrasando ainda mais a normalidade do serviço e acarretando grandes aborrecimentos para a população maringaense. O atual secretário de Mobilidade Urbana, Sr. Gilberto Purpur, em manifestação encaminhada à CPI, esclarece todos os pontos pelos quais há irregularidades, como na construção dos corredores de ônibus da Av. Morangueira, ausência de material de sinalização, com cancelamento da licitação para aquisição de semáforos, problemas com o sistema de captação de água nas paradas, problemas com os canteiros centrais, como a necessidade de retirada de árvores já plantadas.

Um desses erros, talvez o de maior repercussão, diz respeito aos corredores de ônibus, que não apresentavam áreas de embarque e desembarque. Isso porque tais corredores foram concebidos ao lado do

canteiro central, onde não há área de circulação de pessoas. Tal medida atrasou ainda mais a liberação do tráfego provisório na região, levando a concessionária do transporte público inclusive a cogitar a substituição de todos os ônibus de sua frota para veículos com portas de embarque e desembarque em ambos os lados, o que poderia repercutir no valor das tarifas.

Não obstante, no tocante aos corredores, a CPI apurou que para instalação dos pontos de embarque/desembarque, a malha asfáltica está sendo recortado, procedimento incomum nos processos de reperfilagem, já que a empresa executora acaba por desperdiçando área já executada. Nesse ponto, a CPI entende por necessário que se acompanhe o pagamento da obra de revitalização da Avenida Morangueira, para que os trechos recortados por opção da empresa executora não sejam pagos, já que os pagamentos são feitos por m² efetivamente realizado, não podendo ser considerado a área asfaltada e que agora esta sendo removida.

Portanto, no presente tópico, restou demonstrada a divergência entre os depoimentos colhidos pela CPI no tocante à participação da empresa Transporte Coletivo Cidade Canção Ltda. no processo de elaboração do projeto do Terminal Intermodal de Maringá. Além disso, foi verificado por esta Comissão a ausência de estudos de viabilidade que demonstrassem a necessidade das obras dos corredores de ônibus e terminais de bairro das Avenidas Morangueira e Kakogawa. E, por fim, restaram explicitados os erros cometidos na Avenida Morangueira, que atrasaram a entrega da obra, acarretando em prejuízo ao erário público e desconforto à população interessada.

2.3) Terminal Provisório

Durante todo o processo de investigação, a CPI do Terminal do Intermodal, por diversas vezes, percebeu certo descaso para com os usuários do transporte público durante o período de execução das obras. Isso porque, apesar de discussões a respeito da viabilidade de construção de um terminal provisório, nada foi efetivamente feito, priorizando-se aprovação do projeto

junto à Caixa Econômica Federal e deixando-se de lado os usuários. Em depoimento à CPI, os Secretários Municipais de Obras Públicas e Mobilidade Urbana, Srs. Marcos Zucoloto e José Gilberto Purpur confirmaram essa tese, nos termos do abaixo transcrito:

Inicialmente, o Relator Jean Marques informou que a imprensa local noticiou, após a instauração da CPI, a inexistência de previsão com relação ao terminal provisório, bem como que seria feito um aditivo contratual para que a empresa executora da obra construísse um terminal provisório e questionou se essa informação é verdadeira. Em resposta o Secretário José Gilberto Purpur informou que essa informação procede. **Que não foi licitado um terminal provisório e nem planejado um local em que pudesse ser atendida a população nesse período.** O Secretário Zucoloto foi quem informou que **houve uma proposta da empresa Sial para a construção de um terminal provisório por meio de aditivo**, mas que em sua opinião foge do objeto do contrato, e o **custo do terminal provisório seria de mais de R\$ 2 milhões**. A única coisa que foi deixada da gestão passada, em relação ao terminal provisório, foi a licitação de 65 abrigos, que agora estão sendo instalados nas intermediações do terminal. (...) Após, questionou o Vereador Alex Chaves se foi passado pela Administração anterior algum projeto ou planejamento da situação de atendimento da população ou forma para resolver esse problema. (...) Concluiu, dessa forma, que **não houve nenhuma preocupação, principalmente em relação ao terminal provisório, pois agora estão sendo feitas contratações emergenciais para instalação de banheiros para serem colocados na praça Raposo Tavares, e não houve nenhuma preocupação da gestão passada em relação à transição da demolição do antigo terminal para um terminal provisório.** (...) Após, questionou o Presidente Sidnei Telles se havia algum planejamento ou orçamento na Prefeitura de Maringá para execução da obra do terminal provisório. O Secretário **José Gilberto Purpur respondeu que não, que na Secretaria de Mobilidade não havia nenhum planejamento.** Que no dia 02 de janeiro, quando a nova Administração assumiu, havia apenas um mapa para a colocação dos abrigos na Praça Raposo Tavares e na Rua Joubert Carvalho, o qual foi modificado e alguns pontos continuaram na Avenida Tamandaré. (...) Para complementar a resposta, informou o Secretário Marcos Zucoloto que **na Secretaria de Obras também não havia nenhum planejamento de terminal provisório**, apenas um pedido de aditivo da Construtora Sial para utilizar aquela área para fazer um terminal provisório, mas que entendeu-se que não havia a possibilidade de encaixar esse aditivo no contrato. (grifo nosso)

A empresa executora da obra, através de seu representante, Sr. José Carlos Horita, confirmou o exposto pelos Secretários:

Vereador Do Carmo – A SIAL entrou nos valores da demolição do terminal ou estava proposta na licitação e qual foi o valor. Dr. Walter Toledo – A SIAL foi contratada para fazer a desmontagem da estrutura metálica e a demolição de demais estruturas que não tem aproveitamento.

Paralelamente a isto criou-se a necessidade da operação deste terminal provisório. **Quanto ao Terminal provisório havia a ideia de implantá-lo na área de estacionamento da antiga rodoviária. E isto não é objeto do contrato da SIAL, o Terminal Provisório. Procedeu-se vários estudos para esta execução.** Vereador Do Carmo perguntou se o layout foi apresentado pela Prefeitura. E as tratativas com relação a isto foram formais ou não. José Carlos Horita apontou que **a SIAL elaborou um layout e um orçamento para aquele desenho e oficialmente passou para a Prefeitura**, foi no ano passado e o valor de novecentos e cinquenta e nove mil, seiscentos e trinta e cinco mil reais. (grifo nosso)

Além disso, a empresa Transporte Coletivo Cidade Canção alegou, em resposta ao ofício encaminhado pela CPI, que:

Pergunta: Qual foi o planejamento combinado para o atendimento dos passageiros durante a construção do Terminal?

Resposta: **Na fase de planejamento do projeto não foi discutido com a empresa sobre o atendimento aos passageiros durante a construção do terminal.** Após a conclusão do projeto houve reuniões entre representantes da Prefeitura e desta empresa, quando foram discutidas alternativas de locais para de instalação de pontos de embarque e desembarque nas imediações do Terminal. (grifo nosso)

O ex-Prefeito Municipal, Sr. Carlos Roberto Pupin, afirmou em seu depoimento, que existia sim planejamento para construção do terminal provisório na região de estacionamento ao lado do antigo terminal, através de mão de obra da própria Administração:

Após, questionou o Vereador Alex Chaves se houve algum projeto de terminal provisório para atender a população durante o período da construção do terminal intermodal. Em resposta o depoente informou que não sabe se existe um projeto, mas que esse assunto foi discutido com a SEPLAN e SETRANS nas reuniões, sendo que **a programação da Administração era remontar o terminal velho na área de estacionamento ao lado, local em caberia o terminal para atender à população. Que nas reuniões decidiu-se que seria colocado naquele local e executado pela SEMUSP.** (grifo nosso)

Desta forma, apesar das divergências entre as diversas falas, se existia previsão de construção de um terminal provisório, esta não se concretizou, cabendo à população usuária do serviço de transporte coletivo arcar com essa negligência do Poder Público.

O fato é que não houve, dentro da Administração Municipal, nenhum ato concreto para construção ou instalação de um terminal provisório, de modo que não se passou de supostas intenções não materializadas. Ressaltando que a nova Administração tinha um número pequeno de abrigos licitados para realizar esse planejamento, o que contribuiu para um atendimento provisório inadequado para a população.

CONCLUSÕES

Após exposição de todos os fatos apurados, esta Comissão Parlamentar de Inquérito do Terminal Intermodal de Maringá passa a expor suas conclusões, indicando os eventuais erros, ilegalidades ou irregularidades, os motivos que levaram a tanto e os possíveis responsáveis:

1) Requisitos de acervo técnico da licitação dos projetos arquitetônicos e complementares, considerados excessivos.

Motivos: Verificou-se um excessivo acervo técnico exigido para participação da concorrência pública n. 026/2013, que pode ter acarretado numa eventual frustração de competição e/ou favorecimento de empresa, já que apenas um consórcio de duas empresas que, sozinhas, não possuíam o acervo necessário, participou do certame, prejudicando a competitividade.

Responsável: Secretário Municipal de Obras Públicas que confeccionou o edital de licitação, Sr. Fernando Camargo.

2) Ausência de previsão no termo de referência, no edital de licitação ou na fase de estudos preliminares do valor máximo previsto para ser gasto pela Administração Pública na obra.

Motivos: A necessidade de previsão do valor máximo a ser gasto pelo poder público para execução da obra era informação essencial em alguma das fases do procedimento de licitação do projeto, eis que balizaria a sua confecção sem ocasionar a necessidade de alteração do mesmo por superar o valor orçamentário previsto.

Responsável: Secretário Municipal de Obras Públicas que confeccionou o edital de licitação, Sr. Fernando Camargo.

3) Eventual irregularidade na comissão de licitação dos projetos.

Motivos: Um membro da Comissão Especial que acompanhou a concorrência pública n. 026/2013, que teve seu nome constando da ata da reunião de julgamento da documentação e propostas, Sr. Marcos Miura, afirmou em depoimento à CPI não ter participado da referida reunião.

Responsável: Considerando tratar-se de uma ata do procedimento licitatório, não foi possível a CPI concluir pelo responsável pela informação incluída.

4) Valor máximo das propostas do edital de licitação do projeto apurado de acordo com a área prevista de 32.000 m² e projeto definitivo entregue com área de 22.308,47 m².

Motivos: O consórcio Borelli e Merigo - Aeroservice apresentou proposta de R\$ 2.598.000,00 (dois milhões, quinhentos e noventa e oito mil reais), vencendo o certame cujo edital indicava uma área prevista de 32.000 m². Ocorre que, quando da entrega do projeto definitivo, com a retirada das vagas de estacionamento subterrâneas, o projeto passou a constar com uma área total de 22.308,47 m², entretanto, consórcio contratado recebeu o valor total do contrato, mesmo tendo uma redução de meta física de aproximadamente 30,28%. Assim, numa conta aritmética simples, considerando o preço global dividido pela metragem quadrada, poderia incorrer em um prejuízo de R\$ 786.831,09 (setecentos e oitenta e seis mil e oitocentos e trinta e um reais e nove centavos), que poderá ser exatamente apurado através de perícia.

Responsável: Consórcio Borelli e Merigo – Aeroservice, representado pelo Sr. José Borelli Neto, e Secretário Municipal de Obras Públicas, Sr. Adolfo Cochia.

4.1) Entrega de projeto básico definitivo com área menor a prevista no edital, mediante autorização de um ajuste de compensação, cabendo ao consórcio vencedor do certame projetar os corredores de ônibus e terminais de bairro das Avenidas Morangueira e Kakogawa.

Motivos: A suposta compensação não restou comprovada porque os projetos dos corredores e terminais foram assinados por outros profissionais. Todavia, mesmo que supostamente fosse realizada, a compensação seria irregular. O contrato firmado entre a Administração Municipal e o consórcio Borelli e Merigo – Aeroservice referia-se tão somente aos projetos envolvendo a obra do Terminal Intermodal de Maringá. Ainda que o Terminal faça parte de um projeto de mobilidade urbana que envolva as referidas avenidas e terminais

de bairros, o consórcio não poderia ter projetado os corredores e terminais de bairro com pagamento através de valor sobressalente do contrato da obra do Terminal Intermodal, em nítida burla à licitação. Inclusive, não há comprovação de parecer jurídico da Procuradoria Geral do Município favorável à compensação.

Responsável: Consórcio Borelli e Merigo – Aeroservice, representado pelo Sr. José Borelli Neto, além dos agentes que autorizaram a compensação.

Não há clareza quanto à autoridade que teria tomado a iniciativa da decisão de autorizar a compensação. O Prefeito Municipal da época, Sr. Carlos Roberto Pupin, alega que delegou a responsabilidade para o Secretário Municipal de Obras Públicas, Sr. Adolfo Cochia Junior, ao tempo que o ex-Secretário afirma que não possuía competência legal e legitimidade para autorizar tal compensação. De qualquer modo, não há como ignorar que tal negociação deixaria de passar pelo crivo de tais autoridades em se tratando de um projeto tão relevante, sendo as autoridades responsáveis pela aceitação e pagamento do objeto licitado.

5) Autorização de aditivo de valor ao contrato de elaboração dos projetos, ante a alteração de concepção da obra relativa a estrutura.

Motivos: Foi pago aditivo de valor de R\$ 280.000,00 ao consórcio vencedor da licitação para alterações no projeto da estrutura, mudando a concepção com a criação de pilares de sustentação, uma vez que antes, toda a estrutura vertical de lojas, lanchonetes, seria sustentada pelos 03 arcos aéreos, o que encareceria a obra. Ocorre, no entanto, que ainda que o trabalho tivesse que ser feito pelos projetistas, a diminuição de quase 10.000 m² na área prevista alteraria a meta física e compensaria esse trabalho do consórcio, não havendo motivos para pagamento de aditivo de valor.

Além disso, como a empresa realizou a concepção do projeto, inclusive a concepção da estrutura a ser empregada, por sua livre escolha, sem consultar a Administração sobre o valor máximo disponível para executar a obra, e sem observância do disposto no art.12, III, da Lei Federal nº. 8.666/93, que determina a observância do método mais econômico, não caberia a cobrança de aditivo decorrente da necessidade de elaboração de projeto para baratear a obra, sendo indevido o pagamento.

Responsável: Consórcio Borelli e Merigo – Aeroservice, representado pelo Sr. José Borelli Neto, e Secretário Municipal de Obras Públicas que autorizou o aditivo de valor, Sr. Adolfo Cochia Junior.

6) Projetos complementares de engenharia utilizados para licitar a obra apresentam incompatibilidades, ou seja, interferências entre eles.

Motivos: O representante da empresa Sial Construções Civis Ltda., Sr. José Carlos Horita, afirmou em depoimento à CPI que os projetos complementares de engenharia apresentam incompatibilidade que inviabilizam as obras. Os projetos complementares, de responsabilidade do consórcio Borelli e Merigo – Aeroservice, deveriam apresentar compatibilização entre si, conforme previsto no edital. O representante do consórcio, em depoimento à CPI, afirmou que os projetos complementares foram entregues compatibilizados, todavia isso restou descartado. Cumpre salientar e reforçar no relatório que a empresa contratada se comprometeu perante a CPI a realizar a compatibilização de todos os projetos entregues sem qualquer custo adicional.

Responsável: Consórcio Borelli e Merigo – Aeroservice, representado pelo Sr. José Borelli Neto.

7) Falhas evidentes nos projetos complementares de engenharia, como erros na sondagem que acarretaram em problemas no projeto de fundação; ausência de detalhamento nos cálculos dos projetos hidrosanitário e de instalação de sprinklers; omissão quanto às interferências de redes subterrâneas de alta e baixa tensão, causando atraso na execução das obras com repercussão em reajuste no preço contratado.

Motivos: Dos erros constatados pela Administração Municipal, o mais grave deles se refere aos problemas na sondagem que acarretaram em falhas nos projetos de fundação e estrutura. Os projetos entregues pelo consórcio Borelli e Merigo – Aeroservice levavam em consideração a existência de camada impenetrável a 21 metros de profundidade abaixo do solo, sendo que, após a realização de estacas-teste por uma terceira empresa contratada pela atual Administração, constatou-se que referida camada se encontra a 33,40 metros abaixo do solo. Essa diferença, no ramo da construção civil, poderia

ocasionar graves consequências, como desabamento do Terminal. A sondagem, realizada por empresa subcontratada de Maringá, era única e exclusivamente competência do consórcio vencedor do certame, conforme previa o edital de licitação. E, de forma totalmente negligente, o consórcio afirmou reiteradas vezes que não haviam falhas nos projetos de fundação e estrutura, se prontificando a executar as fundações caso necessário.

Esse erro gerou prejuízo ao erário, com a contratação de terceira empresa para realizar a sondagem de contraprova acerca da profundidade da camada impenetrável, além de prejuízos com o atraso da obra, decorrente dos juros de financiamento e necessário aditivo de reajuste para a empresa executora da obra.

Responsável: Consórcio Borelli e Merigo – Aeroservice, representado pelo Sr. José Borelli Neto.

8) Negligência por parte da Administração Municipal em resolver os problemas, assim que constatados indícios de irregularidades nos projetos de construção do Terminal Intermodal.

Motivos: Conforme consta do depoimento do atual Secretário Municipal de Obras Públicas, Sr. Marcos Zucoloto, a empresa executora da obra, Sial Construções Civis Ltda., apresentou uma primeira comunicação à Prefeitura, em 22/07/2016, três dias antes da emissão da ordem de serviço, datada de 25/07/2016, questionando as interferências existentes na projeção da obra e implantação do terminal, que são questões dos alimentadores subterrâneos da Copel e uma segunda comunicação, em 16/09/2016, na qual encaminha os relatórios por ela feitos com as estacas teste questionando a sondagem apresentada anteriormente. Ou seja, a partir do dia 16/09/2016 a Administração Municipal já tinha ciência dos problemas constados pela empresa Sial nos projetos.

Há nos registros de um dos fiscais do contrato que, desde o dia 03/08, foram feitas tentativas de comunicação com o consórcio Borelli e Merigo - Aeroservice. O Secretário informou ainda que, nesse período, a antiga gestão realizou uma única notificação, datada de 11/10/2016, com prazo de 05 dias para resposta, mesmo após meses de tentativa de contato. Resta demonstrado, portanto, a demora pela Administração em tentar resolver os

problemas apresentados pela empresa executora. Apesar de tudo isso, ainda foi emitida ordem de serviço para início das obras mesmo diante de notificação da Sial alegando a existência de irregularidades no projeto, deixando a impressão de tentativa em acelerar o início das obras, mesmo estando ciente dos erros no projeto. Até 20/01/2017, quando a Prefeitura emitiu nova notificação ao consórcio Borelli e Merigo – Aeroservice, praticamente nada foi feito, ficando a obra pendente de manifestação do consórcio, sem que fosse tomada qualquer atitude pela Administração neste período.

Responsável: não foi possível à CPI apontar especificamente os responsáveis pela negligência, todavia, a Secretaria de Obras Públicas era a responsável por essa licitação.

9) Dúvidas sobre a participação da empresa Transporte Coletivo Cidade Canção no processo de elaboração do Terminal Intermodal de Maringá.

Motivos: Há divergências entre as falas dos depoentes à CPI com relação a participação da empresa TCCC no processo de elaboração do Terminal Intermodal de Maringá. A empresa afirma em ofício e através de depoimento de seu diretor, Sr. Armando Roberto Jacomelli, que não participou do processo, tendo feito apenas sugestões com relação ao trânsito interno de veículos dentro dos espaços do Terminal e na necessidade de criação de espaços de descanso para os motoristas. Já alguns depoentes, como o ex-Prefeito Carlos Roberto Pupin, afirmam que representantes da empresa TCCC participaram de várias das reuniões de discussão quanto ao Terminal. Certamente, a empresa deveria participar de discussões acerca do terminal urbano, principalmente sobre a real necessidade/viabilidade dos terminais de bairros e sobre os corredores, vez que opera o sistema na cidade, inclusive sobre o subsolo do Terminal, que posteriormente foi excluído do projeto, ocasionando a redução de área.

Responsável: não foi possível à CPI apontar especificamente os responsáveis pela negligência, todavia, a Secretaria de Obras Públicas era a responsável por essa licitação.

10) Ausência de estudos de viabilidade ou comprovação da real necessidade da construção dos terminais de bairro nas Avenidas Morangueira e Kakogawa.

Motivos: Foi apurado pela CPI que as obras dos terminais de bairro nas Avenidas Morangueira e Kakogawa foram iniciadas sem que houvesse estudo de viabilidade ou comprovação de sua real necessidade. A empresa detentora do serviço de transporte coletivo afirmou em ofício que ainda não há previsão de quais linhas serão utilizadas para alimentar tais terminais, tendo sugerido, ainda no início dos trâmites, a contratação de empresa especializada em pesquisa de interesses (origem e destino), para identificação do novo fluxo de passageiros, o que, no entanto, até o momento não ocorreu. O atual Secretário de Mobilidade Urbana, Sr. Gilberto Purpur, também confirmou à CPI que não há ainda previsão de quais linhas irão alimentar os terminais de bairro, constatando que o processo, no caso em apreço, foi feito de forma inversa, determinando a construção dos espaços sem que fosse constatada a real necessidade anteriormente.

Responsável: não foi possível à CPI apontar especificamente os responsáveis pela negligência, todavia, a Secretaria de Obras Públicas era a responsável pela elaboração do termo de referência, edital de licitação e condução de todo o processo relativo a essas obras.

11) Problemas com a Avenida Morangueira.

Motivos: Nos termos do Ofício nº 876/2017-GAPRE, a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, através de seu Secretário, Sr. Gilberto Purpur, indicou que houve negligência na obra da avenida Morangueira, encontrando diversos problemas, tais como:

i. irregularidades na construção do corredor de ônibus (ausência de sinalização horizontal, em desacordo com o previsto no Código Brasileiro de Trânsito);

ii. cancelamento da licitação para aquisição de conjuntos de semáforos, que deveria ter sido realizada em outubro de 2016, atrasando a liberação das pistas de tráfego regular e prejudicando o andamento do trânsito;

iii. problemas com as paradas de ônibus (nos locais previstos para as paradas foi executado pavimento em CBUQ, como se não houvesse a previsão

das paradas dos ônibus. Para que as paradas constantes nos projetos sejam agora construídas serão necessários o corte e a remoção do pavimento existente em CBUQ – rígido, elevando os custos operacionais);

iv. problemas com a pista de parada dos ônibus (na faixa dos ônibus onde deveria ser a parada dos mesmos, o projeto previa o pavimento em concreto rolado, porém o pavimento foi executado em CBUQ, ignorando o projeto. Esse pavimento deverá ser cortado e removido, além da base de brita graduada, para atingir a profundidade exigida para a concretagem da parada);

v. problemas com o canteiro central (no local das paradas dos ônibus o projeto previa a ausência do canteiro central e em seu lugar haveria uma mureta de concreto (New Jersey) separando as pistas, o canteiro foi construído como se não houvesse a parada no local. Agora para a construção da parada dos ônibus o canteiro deverá ser também demolido e o pavimento reconstruído ora em concreto rolado, ora em CBUQ. Devido à necessidade de eliminação do canteiro em alguns pontos, algumas palmeiras que foram plantadas também deverão ser removidas);

vi. problemas com os pontos de captação de água (nos locais das paradas dos ônibus foram construídas bocas de lobo para captação das águas pluviais, estas bocas deverão ser isoladas e rebaixadas para que não permaneçam sob a faixa destinadas aos ônibus e a nova captação deverá ser feita anterior e posteriormente às paradas. Nos pontos de parada previstos em projeto o pavimento não foi executado de maneira a conduzir a água para o ponto de captação, sendo em alguns casos necessária a construção de pequenas galerias que levem a água acumulada nas bordas do ponto até rede principal, o que ocasionará cortes no pavimento já executado);

vii. problemas com sinalização do corredor (sobre o corredor, que será exclusivo para o tráfego de ônibus, estão previstas placas aéreas que regulamentam esta condição, proibindo a circulação de outros veículos. Ocorre que os braços que suportarão estas placas são demasiadamente longos, o que fará com que a placa fique posicionada sobre a faixa DOIS, e não sobre a faixa UM.).

Responsável: não foi possível à CPI apontar especificamente os responsáveis pela negligência, todavia, a Secretaria de Obras Públicas era a responsável pela condução de todo o processo relativo a essas obras.

12) Negligência da Administração Municipal em realocar o serviço de atendimento aos usuários do transporte coletivo a partir da demolição do antigo Terminal.

Motivos: Ao longo dos depoimentos à CPI, foi constatada negligência por parte da Administração na eventual construção de Terminal Provisório ou outra alternativa viável que mitigasse as dificuldades dos usuários do transporte coletivo. O atual Secretário Municipal de Obras Públicas, Sr. Marcos Zucoloto, afirmou que a empresa executora da obra, Sial Construções Civis Ltda., apresentou proposta de aditivo contratual, com o objetivo de construção do Terminal Provisório, sendo corretamente recusada por fugir do objeto principal do contrato firmado com o Município. Foram localizados nos documentos da Prefeitura estudos preliminares para a construção de um Terminal Provisório na área localizada ao lado do antigo Terminal, o que, no entanto, não teve prosseguimento. O ex-Prefeito Pupin confirmou a ideia da construção do Terminal Provisório, mas, segundo ele, o serviço seria realizado pela própria Administração, através da Secretaria Municipal de Serviços Públicos. No entanto, apesar das ideias e projeções, nada efetivamente foi feito, sendo que a gestão que assumiu no início de 2017 tinha apenas 65 abrigos de ônibus licitados para instalação, não tendo conseguido atender satisfatoriamente os usuários do transporte coletivo.

Responsável: não foi possível à CPI apontar especificamente os responsáveis pela negligência, todavia, a Secretaria de Obras Públicas era a responsável pela condução de todo o processo relativo a essas obras.

RESULTADOS E ENCAMINHAMENTOS FINAIS

Considerando o conjunto probatório discorrido *supra*, recomendamos os seguintes encaminhamentos:

1 – Encaminhamento de cópia do presente relatório para a Mesa Diretora da Câmara Municipal de Maringá, para as providências de alçada desta ou do Plenário;

2 – Encaminhamento de cópia do presente relatório para o Ministério Público do Patrimônio Público do Estado do Paraná, para ciência das conclusões alcançadas;

3 – Encaminhamento de cópia do presente relatório para o Poder Executivo Municipal, para adotar as providências saneadoras, de ordem constitucional ou legal;

4 – Encaminhamento de cópia do presente relatório ao Tribunal de Contas do Estado do Paraná, para ciência das diligências realizadas por esta CPI, colocando, desde já, os documentos que instruíram o processo, a disposição daquele Tribunal, sem prejuízo das medidas cabíveis.

Vereador Jean Marques

Relator Geral

Acompanham o Relator:

Vereador Sidnei Telles

Presidente

Vereador Alex Chaves

Relator Parcial

Vereador Do Carmo

Relator Parcial

Vereador Belino Bravin

Membro