

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **PROJETO DE LEI Nº 4.931, DE 2019**

Apensado: PL nº 5.044/2019

Altera a Lei nº 10.233, de 2001, para dispor sobre a verificação de qualidade em obras de pavimentação asfáltica em rodovias federais.

**Autor:** Deputado MARRECA FILHO

**Relator:** Deputado BOSCO COSTA

### **I - RELATÓRIO**

O projeto de lei principal, nº 4.931, de 2019, de autoria do Deputado Marreca Filho, pretende alterar “a Lei nº 10.233, de 2001, para dispor sobre a verificação de qualidade em obras de pavimentação asfáltica em rodovias federais”. A proposição inclui a obrigação de previsão, em editais do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Dnit –, de cláusula referente à obrigatoriedade de realização de testes e ensaios para a verificação de qualidade em rodovias federais. A aprovação nesses ensaios seria condição necessária para o recebimento da obra.

O projeto apensado, nº 5.044, de 2019, do Deputado Gustavo Fruet, também tem o objetivo de alterar a Lei nº 10.233, de 2001. O Autor pretende incluir dispositivo que prioriza a atuação do referido órgão para “realização de obras viárias nos trechos urbanos das rodovias federais, com objetivo de aumentar a segurança, o conforto e o bem-estar dos usuários da via e da população local”.

As proposições foram distribuídas às Comissões de Viação e Transportes – CVT – e de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC – (art.

54 RICD) e estão sujeitas à apreciação conclusiva pelas Comissões. Os projetos seguem em regime de tramitação ordinária.

Durante o prazo regimental, não foi apresentada emenda nesta Comissão.

É o relatório.

## **II - VOTO do RELATOR**

As proposições sob análise, embora pretendam modificar o mesmo art. 82 da Lei nº 10.233, de 2001, possuem objetivos distintos. O PL principal pretende instituir, “nos editais de licitações de obras em rodovias federais”, a obrigatoriedade “de cláusula referente à obrigatoriedade de realização de testes e ensaios para a verificação de qualidade em rodovias federais”. O projeto apensado, por outro lado, visa a priorizar os recursos de obras rodoviárias do Dnit nos trechos urbanos. Passemos à análise de cada proposição.

No que se refere ao projeto principal, devemos, primeiramente, relembrar que testes e ensaios de controle tecnológico de materiais e serviços são normatizados, e que a competência legal para estabelecer normas de obras viárias foi conferida ao próprio Dnit, conforme incisos I e II do artigo supracitado. Além disso, importa dizer que as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT – são igualmente obrigatórias. A Lei nº 4.150, de 21 de novembro de 1962 já prevê “a exigência e aplicação dos requisitos mínimos de qualidade, utilidade, resistência e segurança” de suas normas técnicas em contratações em nível federal. Ou seja, o cumprimento de **todas** as normas técnicas, incluindo as relativas a ensaios de controle tecnológico, já são obrigatórias.

O escopo de normas técnicas inclui a indicação de quando é obrigatório o ensaio de controle tecnológico, sua periodicidade e/ou sua amostragem, seja no recebimento final ou no acompanhamento de cada etapa da obra. Portanto, não é recomendável a previsão em edital de licitação de que

as “normas obrigatórias” devem ser cumpridas, muito menos relacioná-las. Com a aprovação da proposta, a redação do dispositivo poderia até induzir a interpretações errôneas de nossa legislação para a necessidade de somente cumprir as normas (ensaios) previstas em edital. Portanto, não obstante a legítima preocupação do Autor com a qualidade de nossa malha rodoviária, entendemos que a proposição não trará os benefícios pretendidos. A qualidade do serviço contratado está relacionada à efetiva fiscalização por parte do Poder Público, no caso em tela, o Dnit, de forma a exigir qualquer ensaio de qualidade requerido em normas técnicas durante todo o acompanhamento de suas obras.

Em relação ao projeto de lei apensado, devemos nos ater à atribuição do Congresso Nacional em sua atividade legiferante. Certamente, é direito dos cidadãos o trânsito em vias seguras. Não obstante, esse direito difuso não encontra pleno cumprimento quando da priorização de recursos em trechos urbanos. Não que, em inúmeras situações, a destinação mais adequada não seja em trechos urbanos inseguros. De fato, podem ser. Entretanto, não seriam lícitos os atos de governo para priorizar trechos rurais em situações precárias? Ou mesmo que comprometam seriamente a segurança viária? A essência do gestor, no caso em tela, o Dnit, é analisar a situação real e buscar as formas mais eficientes de aplicar seus recursos, cada vez mais escassos. A tarefa de quem governa é encontrar soluções específicas para prover os direitos previstos na legislação, tendo em vista que, para cada região, as necessidades são distintas, assim como serão, também, as escolhas de destinações de recursos.

Nosso maior desejo é que não faltassem recursos para investimentos em obras de melhoria das condições de nossa malha rodoviária. Infelizmente, estamos longe disso. Ao tornar prioritária a realização de obras em trechos urbanos, poderíamos ter que conviver, por longos anos, sem qualquer investimento em trechos rurais. Isso, se um dia atingíssemos o patamar de excelência nos trechos urbanos, que permitiria “liberar” recursos para trechos rurais.

As soluções técnicas para problemas de segurança viária podem não corresponder à aplicação de recursos em obras em trechos

urbanos. Dessa forma, consideramos inadequada a generalização, por meio de lei, de solução única por meio de priorização de recursos para trechos urbanos.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei principal, nº 4.931, de 2019, e do apensado, PL nº 5.044, de 2019.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2019.

Deputado BOSCO COSTA  
Relator