

**REQUERIMENTO N° , DE 2004  
(Do Sr. Nilton Capixaba)**

Requer que a Comissão de Fiscalização Financeira e Controle solicite ao Tribunal de Contas da União a realização de inspeção nas obras da BR 364, trechos abaixo indicados, realizadas pelo 5º Batalhão de Engenharia e Construção.

Senhor Presidente,

Com base no Art.100 § 1º, combinado com os Arts. 60, inciso 1 e 61 do RICD, proponho a Vossa Excelência se digne a adotar as medidas necessárias para que seja solicitado ao Tribunal de Contas da União, de conformidade com o artigo 71, inciso IV da Constituição Federal, inciso II do art. 1º da Lei 8.443, de 1992, e inciso II do art. 1º do Regimento Interno do Tribunal de Contas da União, a realização de inspeção “in loco” a fim de apurar o nível dos serviços técnicos e a qualidade dos materiais empregados nas obras da BR 364, entre Cacoal e Presidente Médici - Rondônia, nos trechos compreendidos entre os quilômetros 245.8 até o 265.8; assim como entre os quilômetros 265.8 até o 308, realizadas pelo 5º Batalhão de Engenharia e Construção, do Exército Brasileiro.

**JUSTIFICAÇÃO**

É flagrante a situação de precariedade das rodovias brasileiras. Recente auditoria do Tribunal de Contas da União – TCU revela que “as más condições das rodovias brasileiras fazem aumentar em até 38% o custo operacional dos veículos, 58% do consumo de combustíveis, 100% o tempo das viagens e 20% o custo do frete. Esses são, no mínimo, os prejuízos econômicos. (...) Mas os custos da deterioração da malha rodoviária não se resumem a prejuízos materiais. Calcula-se que num trecho de rodovia em estado crítico da elevação do número de acidentes pode chegar a 50%”.

O Ministério dos Transportes, através do DNIT, tem repassado recursos do Orçamento da União para operações emergenciais, conhecidas como “operações

tapa-buracos”. Há, entretanto, designação desses recursos para manutenção e restauração, assim como para recuperação total da superfície e da base asfáltica.

As diferentes modalidades técnicas de recuperação das rodovias federais demandam uma fração expressiva dos recursos públicos para investimento em infra-estrutura. Tanto e de tal monta que até inviabilizam qualquer possibilidade de novos investimentos em pavimentação asfáltica para outras rodovias federais ainda cobertas de cascalho, muitas das quais intransitáveis no período chuvoso.

É diante deste quadro que priorizamos a função fiscalizadora no exercício do mandato e clamamos pela ação imediata desta doura Comissão.

Indicamos o caso mais recente da BR 364, que partindo de Cuiabá atravessa todo o Estado de Rondônia para chegar ao Acre.

A BR 364 é a única via de ligação dos Estados de Rondônia e do Acre com o centro-sul do País. É por onde passa a nossa comida, bebida, combustíveis, máquinas industriais, tratores agrícolas, a safra de grãos. Enfim, tudo o que é produzido por este País afora e que nós podemos consumir ou exportar, como se faz nos demais estados da Federação, graças as rodovias e aos caminhões.

A BR 364 é por onde passamos nós quando queremos ir de um município ao outro dentro do Estado de Rondônia. As nossas principais cidades nasceram e hoje crescem à margem da rodovia, que sempre foi sinônimo de progresso.

Hoje, na situação em que se encontra, significa mais prejuízo econômico do que desenvolvimento.

Hoje, a BR 364, em Rondônia, é sinônimo de acidentes fatais e gravíssimos. É, para algumas famílias, sinônimo de morte!!

É, para as empresas de transportes de cargas e de passageiros, assim como para os motoristas profissionais, os caminhoneiros, aquilo mesmo que disse o ministro do TCU – um estrada pela qual se vai... mas nem sempre se volta!

Neste termo refiro-me, especificamente, ao trecho da BR 364 entre o município de Cacoal e o de Presidente Médici, cuja “operação tapa-buracos”, foi realizada há menos de 90 dias.

Em dois trechos, que totalizam 63 quilômetros foram consumidos 6 milhões e 500 mil reais.

E ainda faltam 5 quilômetros a serem restaurados. Para os quais o 5º BEC pede mais 900 mil reais, em termo aditivo que tramita no DNIT.

**A qualidade do material empregado e o tipo de serviço realizado não deixaram sequer as marcas de sua realização.**

No trecho entre os quilômetros 245.8 e 265.8, de 20 quilômetros, foram gastos 2 milhões e 800 mil reais. Uma média de 140 mil reais por quilômetro e não há um vestígio sequer deste serviço, realizado há menos de 90 dias, portanto dentro do período chuvoso.

No trecho entre os quilômetros 265.8 ao 308, de 43 quilômetros, foram gastos mais 3 milhões e 700 mil reais. Uma média de 86 mil reais por quilômetro. E já acabou tudo. O serviço, antes não tivesse sido feito durante as chuvas.

E ainda faltam 5 quilômetros para os quais são pedidos mais 900 mil reais. Um custo médio de 180 mil reais o quilômetro.

**Como pode variar tanto o custo médio do quilômetro de recuperação asfáltica no mesmo trecho, no mesmo contrato?!**

**Que tipo de material foi utilizado neste serviço, a esses custos, para que não exista mais o seu vestígio?!**

**O DNIT proverá aditamento ao contrato, numa obra que julgamos - no mínimo - executada sem a qualidade necessária?!**

Termos em que apresentamos este requerimento.

Sala da Comissão, 03 de Março de 2004

**NILTON CAPIXABA  
Deputado Federal**