



PROJETO DE LEI Nº _____, de 2023
(Do Sr. AMOM MANDEL)

Dispõe sobre a fixação, pela União, de critérios mínimos de qualidade nas contratações e execuções de obras públicas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, passa a vigorar acrescida do seguinte dispositivo:

“Art. 7º-A Regulamento editado pela União estabelecerá critérios técnicos mínimos de qualidade a serem observados na contratação e execução das obras públicas”. (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O tema qualidade de obras públicas é extremamente importante para qualquer esfera da administração, especialmente para a federal, incumbida, frequentemente, da realização de obras vultosas. A Administração Pública é a grande construtora das obras públicas que determinarão o acesso da população a direitos básicos.

A Administração Pública possui a atribuição de construir as principais rodovias, pontes, escolas, portos, represas, barragens, açudes, hidroelétricas, adutoras, sistemas de esgotos, parques, praças, túneis, enfim, toda a infraestrutura necessária para a população.

Tomando como exemplo o sistema rodoviário sob administração federal, infelizmente o Brasil é carente de um sistema de transporte rodoviário seguro e eficiente, os padrões de segurança e qualidade da grande maioria das rodovias brasileiras são sofríveis. Faltam estradas, falta





segurança nas estradas existentes e mesmo quando a administração consegue investir na infraestrutura rodoviária é muito comum que as estradas, pontes e viadutos construídos apresentem graves problemas alguns meses ou poucos anos após o término da construção e entrega da obra.

As placas de concreto das estradas quebram, os trechos de asfalto cedem, surgindo verdadeiras crateras, os encontros das estradas com as pontes e viadutos se degradam, tudo isso deixando evidente a falta de qualidade das obras.

Uma obra rodoviária mal executada, ou seja, executada sem a qualidade adequada, de forma a apresentar, com poucos meses ou anos de uso, buracos, depressões, deslizamentos de encostas, rachaduras *etc.*, não traz somente os prejuízos referentes aos recursos gastos na obra em si, mas também diversos outros prejuízos, que facilmente alcançarão valores até maiores que os montantes nela investidos.

Obras públicas sem qualidade têm um grande potencial para provocar prejuízos e danos diretos e indiretos à população e à própria Administração Pública.

Como prejuízos diretos, podemos mencionar os relacionados aos recursos mal investidos (pois obra pública sem qualidade equivale a dinheiro público mal-empregado) e à própria impossibilidade de uso adequado da obra. Em uma estrada mal construída, por exemplo, os veículos transitarão lentamente, haverá atrasos nos transportes de pessoas e mercadorias; em casos mais graves, haverá necessidade de os motoristas se valerem de desvios *etc.*

Como exemplos de prejuízos indiretos da má qualidade de rodovias, pode-se citar a necessidade de contratações – muitas vezes emergenciais – para consertar os problemas surgidos e a própria mobilização dos recursos do órgão responsável (pessoal, material de expediente *etc.*) para efetuar a contratação e acompanhamento das obras de reparos.

Entretanto, certamente um dos grandes prejuízos indiretos da má qualidade das obras públicas, em especial de obras rodoviárias, é aquele





relacionado às indenizações referentes aos danos morais e materiais causados a particulares.

Um exemplo vem a calhar.

Em janeiro de 2002, em uma rodovia federal no sertão da Bahia, um automóvel trafegando para São Paulo desviou-se de buracos na pista e veio a colidir com um outro veículo que trafegava no sentido oposto¹.

No veículo que se dirigia para o Norte, morreram o motorista e um funcionário de uma grande empresa². Cada um dos trabalhadores que morreu deixou uma viúva e um casal de filhos. As viúvas e os filhos, por sua vez, propuseram ações de indenização por danos materiais e morais contra o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Somadas, as ações pleiteiam indenizações de quase 10 milhões de reais. Se por um lado é improvável que as indenizações atinjam o total do valor pleiteado, mormente em virtude da provável redução do dano moral requerido, por outro é quase certo que alguns milhões serão pagos às famílias.

A jurisprudência, no caso de acidentes automobilísticos decorrentes de problemas estruturais em rodovias, é uníssona no sentido de que indenizações devem ser pagas aos acidentados ou às famílias dos falecidos.

O fundamento para tais indenizações decorre da responsabilidade civil objetiva do Estado estabelecida no art. 37, § 6º, da Constituição da República.

Este é um exemplo típico de acidente e indenização decorrentes de obras executadas sem a devida qualidade. A administração pública, além do desperdício de recursos decorrente do fato de a obra ter sido mal executada e ter sua durabilidade grandemente reduzida, ainda tem de arcar com o pagamento das indenizações referentes aos acidentes.

¹ https://www.tce.pe.gov.br/internet/docs/tce/Cartilha-Qualidade-Obras_FEV.pdf.

² Vide Cartilha com Orientações para a Verificação da Qualidade De Obras Públicas, elaborada pelo TCE/PE. Disponível em: https://www.tce.pe.gov.br/internet/docs/tce/Cartilha-Qualidade-Obras_FEV.pdf. Acesso em 8/5/2023.





Nesse sentido, estamos propondo alteração na Lei nº 8.666, de 1993 (que teve a vigência prorrogada pela Medida Provisória nº 1.167, de 2023), a fim de determinar à União que edite decreto dispondo, concretamente, sobre critérios técnicos mínimos de qualidade e durabilidade, a serem observados na contratação e na execução de obras públicas federais.

Com isso, os fiscais de contrato e os órgãos de controle terão parâmetros mínimos de qualidade para melhor fiscalizar o cumprimento das contratações firmadas entre o Poder Público e as empresas vencedoras das licitações.

Convictos do acerto de nossa proposta, contamos com o apoio dos nobres Pares, no sentido de sua aprovação.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado AMOM MANDEL

