

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

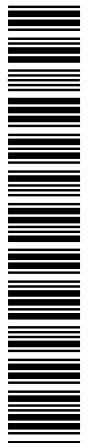
SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.628, DE 2005

Altera a Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, que institui o Código Civil, de forma a ampliar para dez anos a garantia das obras de infra-estrutura e pavimentação de estradas e vias urbanas.

VOTO EM SEPARADO **(Deputado LEODEGAR TISCOSKI)**

I – RELATÓRIO

Trata-se de alteração do art. 618 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, proposta inicialmente pelo Deputado Hélio Esteves e posteriormente apresentado Substitutivo pelo Relator, Deputado Giacobo, objetivando a inclusão de um parágrafo no artigo 618 da Lei 10.406/2002, a fim de acrescer o prazo para dez anos no que se refere à garantia nos contratos de empreitada quando se tratar de obras de infra-estrutura e de pavimentação de estradas e vias urbanas.



B84A5CBB30

A justificativa do Proposta, apoiada no Substitutivo, funda-se no fato de que “*a realização de obras com material de baixa qualidade, tanto no pavimento quanto nas camadas de base e sub-base, é um dos problemas que contribui para o péssimo estado de conservação de nossas vias, trazendo desconforto, atrasos, prejuízos e, até mesmo, ocasionando situações de risco para a segurança e para a vida dos cidadãos.*

Ainda segundo o Autor, com a ampliação do prazo de garantia dessas obras para dez anos deverão ocorrer significativas mudanças nas normas técnicas e na durabilidade das obras públicas de pavimentação, visto que não poderão ser alegados problemas de excesso de chuvas, de tráfego ou de peso dos veículos que utilizarem a via, devendo essas análises serem realizadas previamente, nas etapas de dimensionamento do pavimento e de elaboração da proposta para a competente licitação.”

O Substitutivo, por sua vez, reproduziu o texto do Projeto inaugural, acrescentando o Art. 2º, que reza:

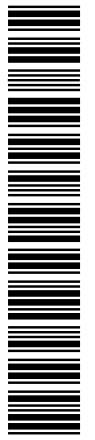
“No caso de contratação de obras e serviços públicos, a extensão de garantia de que trata o art. 1º terá efeitos apenas para as obras que tenham processo licitatório, na forma definida no art. 7º da Lei nº 8.666, de 1993, iniciado após a entrada em vigor desta lei.”

Por fim, concedeu-se o prazo de 180 dias após a publicação para a vigência da lei, concedendo, dessa forma, prazo para a necessária adequação aos operadores da norma a ser imposta.

II – FUNDAMENTAÇÃO

Em que pesem as argumentações do autor e do relator, há que se levar em consideração a segurança jurídica.

O prazo previsto para a garantia das obras nos contratos de

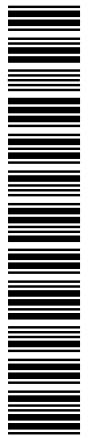


empreitada não pode ser elevado para dez anos, sob pena de responsabilizar-se os contratados para a obra por tempo superior àquele de sobrevida por circunstâncias alheias, como, por exemplo, o excesso de peso permitido por eixo com que trafegam os caminhões, por ineficiência ou tolerância dos órgãos de fiscalização competentes, etc.

Alega o autor que “*com a ampliação do prazo de garantia dessas obras para dez anos deverão ocorrer significativas mudanças nas normas técnicas e na durabilidade das obras públicas de pavimentação, visto que não poderão ser alegados problemas de excesso de chuvas, de tráfego ou de peso dos veículos que utilizarem a via, devendo essas análises serem realizadas previamente, nas etapas de dimensionamento do pavimento e de elaboração da proposta para a competente licitação*”. Ora, não se pode eximir os órgãos públicos de suas responsabilidades. Não é o fato de aumentar o prazo de garantia nos contratos de empreitada que vai efetivamente assegurar a melhora na qualidade das obras. Cabe aos Órgãos competentes a fiscalização de técnicas e materiais utilizados, podendo e devendo proceder ao acompanhamento geométrico (medidas de superfície e espessuras, locação, etc), controle geotécnico (em especial em relação aos tipos de materiais, índice de suporte, índices físicos dos materiais de sub-leito, sub-base, base e revestimento asfáltico), controle dos materiais asfálticos (físicos e químicos) e os demais componentes das misturas que compõem a camada de revestimento, aliado ao controle da aplicação desses materiais na respectivas usinas devidamente calibradas, na pista considerando a temperatura, descarga e compactação.

Ademais, os projetos de engenharia, além de outros parâmetros, levam em consideração a precipitação pluviométrica e o volume de tráfego. Quanto as precipitações, são utilizadas metodologias tecnicamente comprovadas, onde as estatísticas são largamente aplicadas, que permitem definir o comportamento dos escoamentos das águas superficiais e os efeitos das águas subterrâneas.

A deterioração da malha rodoviária no Brasil é decorrente do péssimo planejamento, do descaso com o patrimônio público, pois vivemos na era do “tapa-buracos” e não da restauração ou melhoramento da rodovias. Há um



B84A5CBB30

equívoco em dizer que com a vigência desse novo prazo de garantia refletirá em uma maior economia para o Poder Público.

Portanto, cabe ao Poder Público exigir o cumprimento das normas já existentes a fim de garantir a solidez das obras.

III – CONCLUSÃO

ANTE O EXPOSTO, apresento voto em separado pela **rejeição** do PL 5.628 de 2005.

Sala da Comissão, em de fevereiro de 2006.

Deputado LEODEGAR TISCOSKI



B84A5CBB30