

**PROJETO DE LEI Nº       , DE 2008**

**(Do Sr. Roberto Rocha)**

Acrescenta §§ 4º e 5º ao art. 13 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 13 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 4º e 5º:

“Art. 13. ....

.....

§ 4º Os prestadores de serviços técnicos para elaboração de projetos básicos ou executivos serão avaliados anualmente, de acordo com parâmetros objetivos que incluam a acuidade do projeto quando da realização da obra no tocante aos quantitativos de serviços necessários à conclusão do objeto contratado.

§ 5º Quando da realização de certame para seleção de empresa de prestação de serviços técnicos para elaboração de projetos básico ou executivo de engenharia, deverá constar entre os critério de julgamento o resultado médio da avaliação obtida pela empresa nos cinco anos anteriores à abertura da licitação, nos termos do parágrafo anterior.”

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.



35015A2A57

## JUSTIFICAÇÃO

Em 2005, o Governo Federal lançou o chamado Projeto-Piloto de Investimentos (PPI), embrião do posteriormente apelidado Plano de Aceleração do Crescimento.

O PPI foi criado com o fito de promover investimentos que obtivessem retorno fiscal de médio prazo superior à taxa de remuneração dos títulos do Tesouro Nacional (a taxa de atratividade considerada para justificar o gasto em detrimento da obtenção de resultado primário superior). Sob estas condições, o investimento estaria dispensado de compor o cálculo do resultado primário, condição que conferiria ao Governo Federal maior liberdade para promover formação bruta de capital fixo e impulsionar a economia – conforme economistas ligados ao Banco Mundial, há uma relação biunívoca entre os investimentos em infra-estrutura e o crescimento do PIB de um País.

Na época, a constatação da situação estarrecedora do pavimento das rodovias federais motivou a simulação de retorno de potenciais investimentos direcionados à recuperação das estradas. Com base na aplicação de modelo de otimização das intervenções na malha rodoviária (o HDM-4, do Banco Mundial), chegou-se à conclusão de que o relativo ou total abandono da infra-estrutura quando projetos ainda dispõem de vida útil representa prejuízo brutal nos custos operacionais decorrentes e nas necessárias e posteriores intervenções mais profundas nas vias.

Assim, a recuperação da capacidade operacional de projeto das rodovias federais foi estabelecida como prioridade nos investimentos em infra-estrutura desde, pelo menos, 2005. Na avaliação inicial do PPI, investimentos maciços em 5 (cinco) anos teriam o condão de prover os usuários de vias de transporte em boas condições de conforto, segurança e trafegabilidade.

A meta foi reafirmada no PAC, mas, ao que parece, sem apresentar os avanços projetados. Conforme pesquisa realizada pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) em 2006, quando foram observados



84.382 km de rodovias nacionais (incluídos trechos federais e estaduais), verificou-se que 54,5% deste total encontravam-se em condição regular, ruim ou péssima. Conforme dados tabulados desde 2004, antes, pois, do início do PPI, não houve sequer relativa melhora em termos percentuais, o que se constata nas pesquisas anuais promovidas pela CNT.

Em 2006, a CNT avaliou as rodovias através de três características: pavimentação, sinalização e geometria, retratando a integralidade dos trechos rodoviários pavimentados, mais as principais vias estaduais. Na ocasião, verificou-se que 70,3% apresentavam sinalização em mau estado e 77,2% geometria inadequada. Ou seja, estão sendo promovidos investimentos vultosos de recursos que não comprometem o resultado primário, mas que não obedecem ao princípio básico que os esteia, qual seja, o de que gerarão resultados fiscais no médio prazo com taxa superior à de remuneração dos títulos do Tesouro. Não há diminuição na expectativa futura de gastos públicos quando os recursos são mal empregados e não solucionam os problemas a que se destinam.

Com a cooperação técnica do Banco Mundial, foram concebidos dois pacotes de soluções para balizar contratações baseadas em controle de níveis de serviço e padrões mínimos de desempenho. O Programa Integrado de Revitalização de Rodovias (PIR IV) congrega soluções de menor alcance e longevidade, para contratos com vigência até 2 (dois) anos, e envolve basicamente obras de recuperação, serviços de manutenção e serviços de conservação rotineira. O PIR-IV representa uma espécie de preparação qualificada para os chamados Contratos de Reabilitação e Manutenção de Rodovias (CREMA).

O CREMA, com vigência de até 5 anos, deve envolver, por sua vez, detalhamento do Projeto Executivo, recuperação inicial intensiva, estrutural e/ou funcional, do passivo ambiental, recuperação das OAEs (Obras-de-Arte Especiais), sinalização e obras complementares, melhoramentos operacionais e de segurança e implantação e operação de balanças móveis. Em todos os casos, o pagamento é condicionado ao desempenho mensurado. Por se tratar de intervenção mais qualificada, e considerando que a limitação fiscal não



tem sido apontada pelo Governo Federal como óbice à manutenção das rodovias sob sua jurisdição, o planejamento para a recuperação das rodovias federais prevê a transição gradativa das contratações para o tipo CREMA.

A que, pois, creditar resultados pífios ou nulos na provisão de melhorias à tráfegabilidade em rodovias federais? Primeiramente à predominância de instrumentos menos qualificados, com alcance apenas imediato, como os casos do PETSE e o desvirtuamento da Conservação Preventiva e Rotineira de Rodovias para serviços que suplantam a aplicação de 10 m<sup>3</sup> de CBUQ por quilômetro ao ano, mesmo que esta contratação prescindia da elaboração de projeto de engenharia. Também há sobreposição descoordenada de serviços nos trechos, como o de sinalização, ou, pior, em trechos que sequer foram alvo de melhorias. O movimento de transição para contratos CREMA, na realidade, não está ocorrendo.

Afora a predominância de serviços menos qualificados, em detrimento dos CREMA, o que se observa é a má qualidade dos projetos para contratação destes. Os serviços de CREMA têm sido licitados sem projeto executivo de engenharia e, mesmo, sem projeto básico. Como instrumentos para estimar o quantitativo de serviços requeridos são adotados o Levantamento Visual Contínuo (LVC) ou, no máximo, apuração do Índice de Rugosidade e Irregularidades (IRI), mas sem a realização de sondagens para diagnosticar problemas estruturais.

O descuido com a elaboração de projetos se manifesta no baixíssimo nível de empenho das dotações específicas para elaboração de estudos e projetos pelo órgão executor. A ausência de projetos em estoque tem sido remitentemente apontada pelo atual Governo para justificar o atraso das obras, mas, já no sexto ano da atual gestão, as autoridades públicas federais não lograram contornar esta sua grave falha. E, pelo que parece, também não vêm sendo muito felizes na liquidação dos serviços, uma vez que em quase 100% das obras contratadas têm sido necessário aditar o contrato no seu limite legal (25% a mais de serviços), alegando-se que os quantitativos previstos nos projetos têm se mostrado insuficientes. O argumento mais recorrente é a de incidência de solos moles em volume que o projeto executivo não apontou, ainda que este seja amparado por sondagem para avaliação de deflexões, etc.



Aos projetos mal elaborados, segue-se a supervisão pelas próprias empresas que os fizeram, até por recomendação do Banco Mundial. O que ocorre é que, constatada a inadequação dos projetos pelas empreiteiras contratadas, elas devem pedir anuência da empresa supervisora da obra para alterar os quantitativos. E as supervisoras vêm a ser exatamente as empresas que elaboraram os projetos, inclusive capturáveis pelas executoras das obras, uma vez que seu parecer não é contestado – são elas que, a princípio, erram os projetos e elas mesmas o admitem posteriormente. E não há qualquer sanção ao projetista pelos erros que oneram o Erário!

Ou seja, quer por negligência ou imperícia na elaboração do projeto, quer por desonestidade (cooptação) na fase de projeto ou supervisão, a empresa que errar, grosseiramente ou não, sequer fica impedida de participar de novo certame. Não há previsão nem para que classificação por acuidade seja considerada na classificação das propostas.

Se acolhidos os termos da presente iniciativa, essa conjuntura seria superada. A promoção de concursos destinados à seleção de projetos básicos e executivos passaria a priorizar, no respectivo resultado, empresas dotadas de experiência na área. Promover-se-ia grande restrição ao atual acesso de curiosos e incompetentes, circunstância que sem dúvida justifica muito do que se afirmou anteriormente.

Por tais razões, pede-se o apoio dos nobres Pares ao presente projeto.

Sala das Sessões, em                      de                      de 2008.

Deputado ROBERTO ROCHA



ArquivoTempV.doc



35015A2A57