

GRUPO II – CLASSE V – Plenário

TC 007.054/2017-3

Natureza: Relatório de Auditoria

Órgãos/Entidades: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes; Secretaria de Transporte do estado de Pernambuco

Responsáveis: Cacildo de Medeiros Brito Cavalcante (039.211.334-16); Carlos Augusto Barros Estima (002.068.494-00); Sebastião Ignácio de Oliveira Júnior (733.877.894-91)

Representação legal: não há

SUMÁRIO: FISCOBRAS 2017. REABILITAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO DA BR-101/PE CORRESPONDENTE AO CONTORNO DE RECIFE. TERMO DE COMPROMISSO FIRMADO ENTRE O DNIT E O ESTADO DE PERNAMBUCO. MONITORAMENTO DAS DETERMINAÇÕES PROFERIDAS NOS ITENS 9.3.1, 9.3.2 E 9.4 DO ACÓRDÃO 1.522/2015-TCU-PLENÁRIO. ATENDIMENTO DAS DETERMINAÇÕES CONSTANTES NOS ITENS 9.3.1 E 9.4. PERDA DE OBJETO DA DETERMINAÇÃO PROFERIDA NO ITEM 9.3.2. POSSÍVEL SUPERESTIMATIVA DOS CUSTOS DE APÓLICES DE SEGURO DE RISCOS DE ENGENHARIA. POSSÍVEL DUPLICIDADE NO ORÇAMENTO DE SEGUROS. REDUÇÃO DO OBJETO PACTUADO SEM A CORRESPONDENTE ADEQUAÇÃO FINANCEIRA. OITIVAS. AUSÊNCIA DE JUSTIFICATIVA PARA A ADOÇÃO DE PERCENTUAL DE 2% PARA SEGURO DE RISCO DE ENGENHARIA. AUSÊNCIA DE ELEMENTOS SUFICIENTES PARA CARACTERIZAR A OCORRÊNCIA DE DUPLICIDADE NO ORÇAMENTO DE SEGUROS. AUSÊNCIA DE FORMALIZAÇÃO DO IMPACTO FINANCEIRO DA REDUÇÃO DO ESCOPO DO TERMO DE COMPROMISSO. DETERMINAÇÃO. CIÊNCIA.

RELATÓRIO

Trata-se de relatório de auditoria realizada, no âmbito do Fiscobras 2017, nas obras de reabilitação do trecho rodoviário da BR-101/PE correspondente ao contorno de Recife/PE.

2. Os recursos para a execução das obras provêm de termo de compromisso (TC 1.115/2012-00, Siafi 673434), firmado entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e o estado de Pernambuco, no valor de R\$ R\$ 223.666.419,83, sendo R\$ 182.000.000,00 de origem federal e R\$ 41.666.419,83 a título de contrapartida. Ressalto que, originalmente, o objeto do termo de compromisso abrangia, além das obras de reabilitação mencionadas, a construção do *Bus Rapid Transit* (BRT) no canteiro central da rodovia.

3. Para execução do empreendimento, foi firmado, entre a Secretaria das Cidades do estado de Pernambuco (Secid) e o consórcio Mendes Júnior – Lidermarc, o Contrato 51/2013, no valor de R\$ 216.896,50. Posteriormente, esse contrato foi rescindido, e o seu objeto foi novamente licitado,

adotando-se o regime de contratação integrada. O novo contrato foi firmado com o consórcio Andrade Guedes/Astep, no valor de R\$ 191.938.917,00.

4. Até a conclusão dos trabalhos de auditoria, o início da execução do contrato aguardava análise prévia da Procuradoria Geral de Pernambuco, conforme disposto no art. 1º do Decreto Estadual 37.271/2011.

5. Comento, ainda, que, em 2013, esta Corte realizou auditoria no mesmo trecho rodoviário, ocasião em que, dentre outras medidas, foram proferidas determinações para que o Dnit e a Secid (Acórdão 1.522/2015-TCU-Plenário): i) adotassem providências para adequar as distâncias de transporte de brita graduada previstas no termo de compromisso à realidade da obra (item 9.3.1); ii) apresentassem ao Tribunal documentos atualizados acerca do andamento dos projetos dos elevados e das obras de arte especiais, e das tratativas para contratação de empréstimo junto à Caixa Econômica Federal para financiar os segmentos 2 e 3 do BRT (item 9.3.2); e, especificamente ao Dnit, que iii) elaborasse metodologia de mensuração de serviços de conservação rodoviária então não contemplados no Sicro, eliminando a possibilidade de remunerar a empresa com base na quantidade de horas trabalhadas.

6. Feito esse breve histórico, os objetivos da presente auditoria foram: i) averiguar a conformidade da execução das obras; e ii) realizar o monitoramento das deliberações constantes nos itens 9.3.1, 9.3.2 e 9.4 do Acórdão 1.522/2015-TCU-Plenário.

7. No que tange ao monitoramento, os auditores constataram que foram cumpridos os itens 9.3.1 e 9.4 do Acórdão 1.522/2015-TCU-Plenário. O atendimento ao item 9.3.2, por sua vez, foi considerado prejudicado em razão da perda de seu objeto.

8. A equipe de auditoria identificou, ainda, os seguintes indícios de irregularidades (peça 45):

8.1. superestimativa do percentual de custos de apólice do seguro de riscos de engenharia e possível duplicidade do percentual desse seguro com a taxa de 'Seguros e Garantias Contratuais' contida na composição de BDI do orçamento referencial das obras, em descumprimento aos princípios da economicidade e eficiência;

8.2. não adequação financeira do termo de compromisso decorrente da redução do objeto da avença promovida pelo segundo termo aditivo, com a retirada do alargamento da faixa, visando a implantação de corredor de ônibus do tipo BRT- *Bus Rapid Transit*, alterando o equilíbrio econômico-financeiro da avença, em descumprimento do § 2º, art. 58 c/c art. 116 da Lei 8.666/1993.

9. Por esses indícios, foram realizadas as oitivas do Dnit e da Secretaria de Transporte do estado de Pernambuco (Setra/PE), que passou a ser a interveniente do termo de compromisso após a assinatura do segundo termo aditivo.

10. As análises das respostas foram objeto de instrução pela Secex-PE, cujo exame técnico transcrevo a seguir (peça 58):

“EXAME TÉCNICO

12. Por meio do Ofício 1194/2017 e 1193/2017-TCU/Secex/PE, datados de 17/7/2017, Peças 51 e 52, cujos comprovantes de ciência encontram-se às Peças 53 e 56, respectivamente, o Dnit e a Setra/PE foram chamados a se pronunciar a respeito dos indícios de irregularidades atinentes à superestimativa dos custos de apólice de seguro de riscos de engenharia e à redução do objeto pactuado sem a correspondente redução financeira.

13. Abaixo serão apresentados os principais argumentos trazidos pelas unidades jurisdicionadas em suas manifestações e a correspondente análise para cada irregularidade apontada no relatório de auditoria.

I. Superestimava dos custos de apólice de seguro de riscos de engenharia

I.1. Síntese da irregularidade - Relatório de Auditoria (peça 45):

14. A equipe de fiscalização apontou indícios de superestimativa dos custos de apólice de seguro de riscos de engenharia previstos no edital de licitação das obras da BR-101/PE - Contorno do Recife (peça 35, p. 40) e possibilidade de duplicidade com a taxa de ‘Seguros e Garantias Contratuais’ da composição de BDI do orçamento das obras (peça 39), contrariando os princípios da economicidade e eficiência.

I.2. Síntese da Manifestação do Dnit (peça 55):

15. A Superintendência Regional do Dnit no Estado de Pernambuco (SR-PE/DNIT) inicia sua resposta mencionando o art. 9º, inciso III, parágrafo 5º, da Lei 12.642/2011 (Regime Diferenciado de Contratações), que dispõe o seguinte:

‘Se o anteprojeto contemplar matriz de alocação de riscos entre a administração pública e o contratado, o valor estimado da contratação poderá considerar taxa de risco compatível com o objeto da licitação e as contingências atribuídas ao contratado, de acordo com metodologia predefinida pela entidade contratante.’

16. Afirma que, no âmbito da autarquia federal, a Instrução de Serviço IS/DG 01/2014 define a metodologia e regula o processo de gerenciamento de riscos para aplicação nas contratações integradas, com o objetivo de quantificar e remunerar os riscos que serão transferidos para o contratado. Alega que o Risco considerado na IS/DG 01/2014 refere-se às incertezas porventura existentes no anteprojeto licitado (exemplo: possibilidade de existência de solo mole ou rocha não identificado através das sondagens feitas na fase de estudos).

17. A título de comparação, relata que, em uma contratação por regime de preços unitários, quando surge qualquer destes imprevistos, faz-se aditivos contratuais visando à inserção dos novos itens. No caso de RDCi, em razão da elaboração de uma matriz de riscos a ser quantificada de acordo com metodologia que traduz em número percentual a ser considerado sobre o custo total da obra, a ocorrência de imprevistos não implicará em ônus financeiro ao contratante.

18. Complementa asseverando que, em relação ao Seguro de Risco de Engenharia, que abrange todo o valor contratual pela seguradora, é garantida a execução da obra. Caso qualquer evento aconteça que comprometa a execução dos serviços, esse seguro possui cobertura para sua conclusão, independente das penalidades a serem aplicadas aos terceiros envolvidos.

19. Já em relação à taxa de ‘Seguros e Garantias Contratuais’, inclusa no BDI da obra, afirma que se trata de exigência legal (Lei 8.666/1993) e se refere ao valor que a empresa contratada deverá desembolsar para as companhias seguradoras visando à emissão de apólices de seguros que serão acionadas/liquidadas nos casos de inexecução total/parcial do contrato, além de outros sinistros que causem danos a terceiros.

20. Conclui afirmando que os ‘Riscos’ e os ‘Seguros e Garantias Contratuais’, além de terem previsão legal, correspondem a itens completamente distintos que têm seus próprios critérios de quantificação, não havendo assim duplicidade.

I.3. Síntese da Manifestação da Setra/PE (peça 54):

21. O órgão estadual alega inicialmente que o edital de licitação e o anteprojeto de engenharia seguiram as especificações técnicas, instruções de serviços e modelo de edital do Dnit e que os mesmos foram objetos de análise e aceitação por parte da SR-PE/DNIT.

22. Especificamente quanto ao Seguro de Risco de Engenharia, afirma que foi utilizado o mesmo percentual adotado pelo Dnit em outros editais, como também ter aceitação por parte da SR-PE/DNIT, conforme aprovação do anteprojeto e do orçamento básico.

23. Após discorrer sobre as coberturas do referido seguro, conclui que não há superestimativa do percentual dos custos de apólice de seguros de riscos de engenharia e possível duplicidade do percentual deste seguro com a taxa de ‘seguros e garantias’ contratuais contidas no BDI da obra, não se configurando, portanto, descumprimento aos princípios da economicidade e eficiência.

I.4. Análise:

24. As alegações apresentadas pelas unidades jurisdicionadas não merecem ser acatadas, pois não foram apresentadas cotações e pesquisas de mercado que respaldassem o percentual de 2% do valor da obra utilizado no edital de licitação a título de Seguro de Riscos de Engenharia.

25. Cabe reprimir que, segundo o Relatório de Auditoria OS: 201505075, da Controladoria - Geral da União (CGU), realizada no período de 1/10/2015 a 6/9/2016, com base em uma amostra de apólice de seguro de obras contratados sob o regime de RDCi, constatou-se que os custos de apólice de seguro de riscos de engenharia representam, em média, um décimo do percentual estimado pela autarquia, ou seja, apenas 0,20%, conforme quadro abaixo (peça 37, p. 93-94):

285. Cabe destacar também que, em diversos trabalhos desta CGU, evidenciou-se outra fragilidade sistêmica nos primeiros orçamentos da Autarquia, qual seja, a incidência reiterada da superestimativa dos custos das apólices do 'Seguro de Risco de Engenharia', para as quais, o DNIT estimava um valor de 2% do custo da obra, em que pese aos seus custos sejam bastante inferiores. Apresenta-se, a seguir, um quadro com a comparação dos custos das apólices obtidas pela CGU e com os preços estimados pelo DNIT em seus orçamentos:

[Figura consta no original, peça 58, p. 4]

RECOMENDAÇÕES:

a) abstenha-se de utilizar o percentual de 2% do valor contratual como estimativa de custo para o valor das apólices de seguro risco de engenharia e adote o valor calculado com base no preço das apólices anteriormente prestadas à Autarquia, que atualmente é em média um décimo do valor ora questionado pela CGU.

26. Registra-se que, em publicação no sítio eletrônico do Ministério da Transparência e Controladoria-Geral da União, datada de 8/2/2017, consta a notícia de que o Dnit já havia sido acatado a recomendação acima transcrita (peça 57).

27. Desta forma, verifica-se que o edital de licitação em questão foi analisado e aprovado pela SR-PE/DNIT e pela Setra/PE em inobservância à recomendação da CGU, que fora acatada pelo Dnit, conforme noticiado acima.

28. No entanto, considerando que o edital de licitação é datado de 28/9/2016 (peça 35, p. 48), ou seja, logo após a conclusão da auditoria realizada pela CGU e antes da notícia de acatamento da recomendação emanada pelo órgão de controle interno do Poder Executivo, no presente caso concreto, considera-se não ser pertinente a realização de audiência de responsáveis ou proposta de repactuação do contrato de execução das obras.

29. Contudo, considerando que esse tema tem especial relevância nos orçamentos de obras públicas contratadas pelo Dnit, tendo em vista o volume de recursos públicos federais empregado com a utilização do RDC-Contratação Integrada, será proposto dar ciência ao Dnit de que a utilização do percentual de 2% do valor contratual como estimativa de custo para o valor das apólices de seguro risco de engenharia, em vez de se adotar o valor calculado com base no preço das apólices anteriormente prestadas à Autarquia, que atualmente é em média um décimo do valor utilizado em licitações anteriores, contraria os princípios da eficiência e economicidade e a recomendação contida no Relatório de Auditoria OS: 201505075, da Controladoria - Geral da União.

30. Quanto à possível duplicidade do percentual de 2% do valor das obras na planilha de custos diretos e o percentual de 0,25% a título de 'Seguros e Garantias Contratuais' previsto na composição de BDI incidente sobre o valor de venda (peças peça 37, p. 93-94, e 39), deve-se reconhecer que se trata de um tema que requer maior aprofundamento em estudos específicos.

31. No caso concreto em tela, importante frisar que, diferentemente do orçamento referencial, a planilha de composição das taxas de BDI do consórcio vencedor do certame não prevê a rubrica 'Seguros' (peça 44, p. 31). Desse modo, deixa-se propor qualquer medida a esse respeito.

II. Redução do objeto pactuado sem a correspondente redução financeira.

II.1. Síntese da irregularidade - Relatório de Auditoria (peça 45):

32. A equipe de auditoria constatou que houve a redução do objeto do Termo de Compromisso (TC) 1.115/2012-00 promovida pelo segundo termo aditivo (peça 26), com a retirada da implantação de corredor de ônibus do tipo BRT, sem a correspondente adequação financeira, alterando o equilíbrio econômico-financeiro da avença, em descumprimento do § 2º, art. 58 c/c art. 116 da Lei 8.666/1993.

II.2. Síntese da Manifestação do Dnit (peça 55):

33. A Superintendência Regional do Dnit/PE alega que a adequação financeira do convênio decorrente da supressão do BRT ainda não havia sido feita em razão do processo licitatório para contratação de empresa/consórcio de empresas estar em fase de conclusão.

34. Informa ainda que está no aguardo do novo cronograma/plano de trabalho a ser enviado pelo Governo do Estado de Pernambuco para que seja formalizado o aditivo ao TC 1.115/2012 com os devidos ajustes necessários.

35. Conclui afirmando que nenhuma despesa não prevista no convênio será aprovada pela fiscalização do mesmo, o que implicará (caso ocorra) em ressarcimento por parte do conveniado.

II.3. Síntese da Manifestação da Setra/PE (peça 54):

36. O órgão estadual afirma que está em tratativas junto ao Ministério dos Transportes e o Dnit para promover o aditamento do Termo de Compromisso, visando à eliminação de dois pontos críticos onde há retenção do tráfego e alta incidência de acidentes, quais sejam: a) A Interseção da BR-101 no km 64,20 para Dois Irmãos; e b) a Interseção da BR-101 no km 80,70 com a Estrada de Integração da Muribeca. Essas interseções contemplarão a implantação de viadutos que estão em fase de estudos pela SETRA/DER, para submeter à aprovação do Dnit. Os estudos foram encaminhados ao TCU (itens não digitalizáveis).

37. Alega ainda que o Termo de Compromisso também será adequado com a retirada dos alargamentos da faixa, visando à Implantação do BRT - Bus Rapid Transit, com a implantação de um novo projeto de iluminação pública em toda a extensão da Rodovia da BR-101/PE no Contorno do Recife, tendo em vista que o atual sistema de iluminação está quase sem funcionamento, totalmente deteriorado e fora das especificações vigentes.

38. Conclui assim que são esses os fatos pelos quais não houve a atualização Econômica - Financeira do Termo de Compromisso.

II.4. Análise:

39. Com base nas manifestações trazidas aos autos pelas unidades jurisdicionadas, em razão da retirada dos alargamentos da faixa para fins de implantação do BRT, encontram-se em análise estudos técnicos que poderão promover alterações do escopo do objeto do Termo de Compromisso.

40. Estão sendo previstos a implantação de duas interseções da BR-101 (no km 64,20 para Dois Irmãos e no km 80,70 com a Estrada de Integração da Muribeca) e o projeto de iluminação pública em toda a extensão da Rodovia da BR-101/PE no Contorno do Recife.

41. Da leitura da Portaria Interministerial CGU/MF/MP 507/2011, de 24/11/2011, aplicável ao Termo de Compromisso em questão, por força do art. 2º, inciso I, alínea 'a', da Portaria Interministerial 424, de 30/12/2016, depreende-se que, em regra, não é autorizada a alteração do objeto pactuado, após a celebração do convênio, conforme estabelece o inciso XXIII do §1º do art. 1º, que veda termos aditivos contendo alteração do objeto aprovado.

42. No entanto, ressalta-se que o inciso III do art. 52 da Portaria Interministerial CGU/MF/MP 507/2011 apresenta exceções à regra. Esse dispositivo autoriza que os partícipes podem alterar o objeto da avença, após a celebração do convênio, em duas situações, desde que assegurada a manutenção da funcionalidade do objeto conveniado, quais sejam: (i) ampliação da execução do objeto pactuado; e (ii) redução ou exclusão de meta do convênio.

43. Importante consignar que a norma aplicável ao caso estabelece que qualquer alteração no ajuste

seja sujeita à prévia proposta do conveniente, devidamente formalizada e justificada. Não se admite, de forma alguma, a alteração unilateral do objeto, nem tampouco o comprometimento da sua funcionalidade. Ressalta-se também que a aprovação **a posteriori** pelo órgão concedente não sana eventual irregularidade de promover a alteração do objeto sem prévia anuência.

44. Diante do exposto, será proposta a realização de determinação à Setra/PE para que encaminhe a este tribunal cópia de toda a documentação atinente à alteração do objeto do termo de compromisso, incluindo pareceres técnicos e jurídicos, projetos completos de engenharia, termo aditivo, contratos com construtora (se houver), a fim de comprovar a readequação financeira do termo de compromisso e aplicação do saldo remanescente em objeto compatível com o plano de trabalho originalmente aprovado pelos partícipes.

CONCLUSÃO

45. A presente instrução apresentou a análise das oitivas do Dnit e da Setra/PE, feitas em virtude de indícios de irregularidades apontados no curso da auditoria realizada no âmbito do Fiscobras 2017 (Relatório de Fiscalização 95/2017). A equipe de auditoria apontou os seguintes indícios de irregularidade: superestimava dos custos de apólice de seguro de riscos de engenharia e redução do objeto pactuado sem a correspondente redução financeira.

46. Em relação ao primeiro fato apontado pela equipe de auditoria, conforme abordado nos parágrafos 14-31 desta instrução, os argumentos apresentados pelas unidades jurisdicionadas não foram suficientes para afastar os indícios de superestimava dos custos de apólice de seguro de riscos de engenharia.

47. Com isso, será proposto dar ciência ao Dnit de que a utilização do percentual de 2% do valor contratual como estimativa de custo para o valor das apólices de seguro risco de engenharia, em vez de se adotar o valor calculado com base no preço das apólices anteriormente prestadas à Autarquia, que atualmente é em média um décimo do valor utilizado em licitações anteriores, contraria os princípios da eficiência e economicidade e a recomendação contida no Relatório de Auditoria OS: 201505075, da Controladoria - Geral da União

48. Quanto à segunda irregularidade, as unidades jurisdicionadas informaram que estão sendo previstos a implantação de duas interseções da BR-101 (no km 64,20 para Dois Irmãos e no km 80,70 com a Estrada de Integração da Muribeca) e o projeto de iluminação pública em toda a extensão da Rodovia da BR-101/PE no Contorno do Recife.

49. Com efeito, será proposta a realização de determinação à Setra/PE para que encaminhe a este tribunal cópia de toda a documentação atinente à alteração do objeto do termo de compromisso, incluindo pareceres técnicos e jurídicos, projetos completos de engenharia, termo aditivo, contratos com construtora (se houver), a fim de comprovar a readequação financeira do termo de compromisso e aplicação do saldo remanescente em objeto compatível com o plano de trabalho originalmente aprovado pelos partícipes.

50. Ademais, entende-se que o monitoramento da determinação deva ser realizado no âmbito deste processo, nos termos da Portaria Segecex 27/2009, art. 4º, inciso I. Cabe, ainda, propor o encaminhamento do acórdão que vier a ser proferido à SR-PE/Dnit e Setra/PE, visando a fornecer-lhes informações que subsidiem a adoção das medidas pertinentes, informando-os, ainda, de que o relatório e o voto que fundamentam o acórdão podem ser acessados por meio do endereço eletrônico www.tcu.gov.br/acordaos.

51. Por fim, cabe reprimir que no curso da auditoria constatou-se que a autarquia adotou providências com vistas dar cumprimento às determinações exaradas por este Tribunal por meio do Acórdão 1.522/2015-TCU-Plenário. Com isso, caber propor considerar cumpridos os itens 9.3.1 e 9.4 e prejudicado, por perda de objeto, o item 9.3.2 do referido acórdão.

PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

52. Ante todo o exposto, submetem-se os autos à consideração superior, propondo:

52.1. determinar à Secretaria de Transporte do estado de Pernambuco (Setra/PE), na pessoa de seu

responsável legal, com fulcro no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c o art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, para que encaminhe a este Tribunal, no prazo de quinze dias, a contar da ciência, cópia de toda a documentação atinente à alteração do objeto do Termo de Compromisso (TC) 1.115/2012-00, que trata da implantação de duas interseções da BR-101 (no km 64,20 para Dois Irmãos e no km 80,70 com a Estrada de Integração da Muribeca) e de projeto de iluminação pública em toda a extensão da Rodovia da BR-101/PE no Contorno do Recife, incluindo pareceres técnicos e jurídicos, projetos completos de engenharia, termo aditivo, contratos com construtora (se houver);

52.2. dar ciência ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) sobre a utilização, identificada na Concorrência RDC-I 1/2016, Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Pernambuco, com aprovação do Dnit, do percentual de 2% do valor contratual como estimativa de custo para o valor das apólices de seguro risco de engenharia, em vez de se adotar o valor calculado com base no preço das apólices anteriormente prestadas à Autarquia Federal, que atualmente é em média um décimo do valor utilizado em licitações anteriores, o que afronta os princípios da eficiência e economicidade e a recomendação contida no Relatório de Auditoria OS: 201505075, da Controladoria - Geral da União, com vistas à adoção de providências internas que previnam a ocorrência de outras semelhantes;

52.3 encaminhar Secretaria de Transporte do estado de Pernambuco (Setra/PE) e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) cópia do acórdão que vier a ser proferido, informando-os de que o relatório e o voto que o fundamentam podem ser acessados por meio do endereço eletrônico www.tcu.gov.br/acordaos; e

52.4. considerar cumpridos os itens 9.3.1 e 9.4 e prejudicado, por perda de objeto, o item 9.3.2 do Acórdão 1.522/2015-TCU-Plenário, comunicando o fato à SeinfraRodoviaAviação.”

11. A proposta contou com a anuência do corpo diretivo da unidade (peças 59 e 60).
É o relatório.