



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO SEMI-ÁRIDO
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA
MESTRADO PROFISSIONAL EM ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

LUCAS GRANDI FERNANDES

A EFETIVIDADE DA GARANTIA CONTRATUAL EM OBRAS DE INFRAESTRUTURA: O
CASO DO DNIT NO CEARÁ.

Mossoró

2023

LUCAS GRANDI FERNANDES

A EFETIVIDADE DA GARANTIA CONTRATUAL EM OBRAS DE INFRAESTRUTURA: O
CASO DO DNIT NO CEARÁ.

Dissertação apresentada ao Mestrado Profissional em Administração Pública do Programa de Pós-Graduação em Administração Pública da Universidade Federal Rural do Semi-Árido como requisito para obtenção do título de Mestre em Administração Pública.

Linha de Pesquisa: Administração Pública

Orientador: Prof. Dr. Napiê Galvê Araújo Silva
Coorientadora: Prof.^a. Dr.^a. Andréia Moreira da
Fonseca Boechat

Mossoró

2023

© Todos os direitos estão reservados a Universidade Federal Rural do Semi-Árido. O conteúdo desta obra é de inteira responsabilidade do (a) autor (a), sendo o mesmo, passível de sanções administrativas ou penais, caso sejam infringidas as leis que regulamentam a Propriedade Intelectual, respectivamente, Patentes: Lei nº 9.279/1996 e Direitos Autorais: Lei nº 9.610/1998. O conteúdo desta obra tomar-se-á de domínio público após a data de defesa e homologação da sua respectiva ata. A mesma poderá servir de base literária para novas pesquisas, desde que a obra e seu (a) respectivo (a) autor (a) sejam devidamente citados e mencionados os seus créditos bibliográficos.

F363e Fernandes, Lucas Grandi.
A efetividade da garantia contratual em obras
de infraestrutura: o caso do DNIT no Ceará. /
Lucas Grandi Fernandes. - 2023.
119 f. : il.

Orientador: Napiê Galvê Araújo Silva.
Coorientador: Andréia Moreira da Fonseca
Boechat.
Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal
Rural do Semi-árido, Programa de Pós-graduação em
Mestrado Profissional em Administração Pública,
2023.

1. contratos administrativos. 2. DNIT. 3.
garantia de execução contratual. 4. performance
bonds. I. Silva, Napiê Galvê Araújo, orient. II.
Boechat, Andréia Moreira da Fonseca, co-orient.
III. Título.

Ficha catalográfica elaborada por sistema gerador automático em conformidade
com AACR2 e os dados fornecidos pelo(a) autor(a).
Biblioteca Campus Mossoró / Setor de Informação e Referência
Bibliotecária: Keina Cristina Santos Sousa e Silva
CRB: 15/120

O serviço de Geração Automática de Ficha Catalográfica para Trabalhos de Conclusão de Curso (TCC's) foi desenvolvido pelo Instituto de Ciências Matemáticas e de Computação da Universidade de São Paulo (USP) e gentilmente cedido para o Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal Rural do Semi-Árido (SISBI-UFERSA), sendo customizado pela Superintendência de Tecnologia da Informação e Comunicação (SUTIC) sob orientação dos bibliotecários da instituição para ser adaptado às necessidades dos alunos dos Cursos de Graduação e Programas de Pós-Graduação da Universidade.

LUCAS GRANDI FERNANDES

A EFETIVIDADE DA GARANTIA CONTRATUAL EM OBRAS DE INFRAESTRUTURA: O
CASO DO DNIT NO CEARÁ.

Dissertação apresentada ao Mestrado Profissional
em Administração Pública do Programa de Pós-
Graduação em Administração Pública da
Universidade Federal Rural do Semi-Árido como
requisito para obtenção do título de Mestre em
Administração Pública.

Linha de Pesquisa: Administração Pública

Defendida em: 28/09/2023.

Documento assinado digitalmente
 **NAPIÊ GALVÊ ARAÚJO SILVA**
Data: 04/07/2024 18:23:47-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Napiê Galvê Araújo Silva (UFERSA)

Presidente

Documento assinado digitalmente
 **JOSE DE LIMA ALBUQUERQUE**
Data: 05/07/2024 16:10:21-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. José de Lima Albuquerque (UFRPE)

Membro Examinador

Documento assinado digitalmente
 **RODILON TEIXEIRA**
Data: 05/07/2024 17:49:50-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Rodilon Teixeira (UFRJ)

Membro Examinador

AGRADECIMENTOS

Meu agradecimento inicial é a Deus, por ter me permitido iniciar o mestrado e ter caminhado comigo todo o tempo. À minha esposa, Suelen, pelo amor, apoio e compreensão, por ter sido uma fortaleza, por ter cuidado tão bem do nosso filho na minha ausência e por ter dividido comigo todas as alegrias e angústias desse mestrado e se manteve ao meu lado em todos os momentos. Você foi fundamental para essa conquista. Com você tudo ganha outro sentido e a vida fica mais leve. Eu amo você imensamente. Ao meu filho, Henrique, que me motivou a seguir em frente e concluir esse trabalho. Henrique nasceu quando papai estava assistindo às aulas do mestrado. Não foi fácil conciliar a recém-chegada paternidade com as atividades do mestrado, mas poder ver o seu crescimento, desenvolvimento, primeiros passos, primeiras palavras, sorrisos e gargalhadas, motivou-me a continuar e finalizar este trabalho. Papai te ama muito.

Gratidão aos meus pais, que sempre estiveram ao meu lado, amando e cuidando de forma incondicional. por sempre acreditarem em mim e me apoiarem no que for necessário. Aos meus sogros por todo o apoio nos fornecido sempre e nesse período que foi crucial. De forma geral, a toda a minha família pelo suporte.

Agradecimento imensurável ao meu orientador Prof. Napiê Galvê e a minha coorientadora Andréia Boechat por terem desempenhado tão bem a tarefa de orientação, sempre disponíveis e pacientes. Sem seus ensinamentos eu não teria conseguido. Sou grato a Deus pela oportunidade de tê-los como grandes facilitadores deste trabalho.

Gratidão ao amigo Lucas Gurgel do DNIT/CE por ter me auxiliado na construção do banco de dados, fornecendo dados solicitados, explicando quando surgiam as dúvidas mais técnicas de sua área de atuação e pela paciência. E aos demais colegas de trabalho pelo apoio e incentivo.

Agradeço também a todos os professores que tive durante esses dois anos. Todos vocês plantaram sementes que jamais deixarão de existir. Aos professores da banca, Prof. José de Lima Albuquerque e Prof. Rodilon Teixeira, por terem aceitado fazer parte da minha banca e por todas as dicas e conselhos para a elaboração dessa dissertação. Agradeço também ao prof. Jorge da Silva Correia Neto pelas sugestões e críticas com a finalidade de melhoria deste trabalho durante a banca de qualificação deste trabalho. Aos colegas do PROFIAP, sempre solícitos e pela convivência harmoniosa. A todos, meu muito obrigado!

RESUMO

A garantia de execução dos contratos firmados pela Administração Pública é prevista pela legislação brasileira conforme a lei de licitações e contratos, que faculta à Administração a exigir essa garantia da empresa a ser contratada, após finalizado todo o procedimento licitatório. Um dos problemas mais graves enfrentados pelas organizações públicas é a não conclusão de obras públicas, causando danos ao erário e por consequência à população. Essa dissertação objetiva identificar a efetividade da garantia contratual em obras de infraestrutura no âmbito do DNIT entre 2012 e 2021 no Estado do Ceará. Para tanto, desenvolveu-se uma pesquisa exploratória e descritiva tendo como método um estudo de caso avaliativo no âmbito da administração pública federal indireta, mais especificamente na Superintendência Regional do DNIT localizada em Fortaleza/CE. Durante a análise dos dados obtidos, verificou-se que todas as sanções administrativas pecuniárias impostas pela Administração às empresas contratadas foram maiores do que o valor garantido pela apólice do seguro garantia entregue no início do contrato. Dessa forma, verificou-se a baixa efetividade da garantia de execução contratual uma vez que o valor garantido na apólice não foi suficiente para garantir à Administração a cobertura total dos danos ocasionados.

Palavras-chave: Contratos Administrativos, DNIT, Garantia de Execução Contratual, *Performance Bonds*

ABSTRACT

The guarantee of contract enforcement by the Public Administration is provided for by Brazilian legislation, as per the Bidding and Contracts Law, which allows the Administration to demand this guarantee from the company to be contracted, after the entire bidding process is completed. One of the most serious problems faced by public organizations is the failure to complete public works, causing damage to public funds and, consequently, to the population. This dissertation aims to identify the effectiveness of contractual guarantees in infrastructure projects within the scope of DNIT (National Department of Infrastructure and Transportation) between 2012 and 2021 in the state of Ceará, Brazil. To do so, an exploratory and descriptive research was conducted, using an evaluative case study method within the federal indirect public administration, specifically at the Regional Superintendency of DNIT located in Fortaleza, Ceará. During the analysis of the obtained data, it was found that in all administrative monetary penalties imposed by the Administration on the contracted companies, the values exceeded the amount guaranteed by the performance bond provided at the beginning of the contract. Thus, the low effectiveness of the contractual performance guarantee was observed since the amount guaranteed in the bond was insufficient to ensure full coverage of the damages caused to the Administration.

Keywords: Contract Performance Guarantee, DNIT, Government Contracts, Performance Bonds.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Evolução Histórica do total de Prêmios em Seguro Garantia – Setor Público.	44
Tabela 2 – Características do performance bond nos estados norte-americanos	47
Tabela 3 - Valor Total por Tipo de Contrato.....	74
Tabela 4 - Percentual por Tipo de Contrato	75
Tabela 5 - Dados relativos aos valores dos contratos firmados.....	75
Tabela 6 - Média de Vigência dos Contratos em Anos.....	77
Tabela 7 - Ocorrência de Atraso pela Empresa Contratada na Conclusão da Obra ou Serviço.....	78
Tabela 8 - Obra/Serviço que não finalizou no Prazo Previsto Inicial	79
Tabela 9 - Ocorrência de Falhas na Execução do Objeto	80
Tabela 10 - Quantidade de Processo Administrativo de Apuração de Responsabilidade Instaurados	81
Tabela 11 - Quantidade de Penalidades Aplicadas	83
Tabela 12 - Quantidade de Acionamento da Garantia Contratual	86
Tabela 13 - Quantidade de Prescrição de Punibilidade.....	88
Tabela 14 – Matriz de Correlação	89
Tabela 15 – Quantitativos de Ocorrências por Tipo de Contrato	90
Tabela 16 – Percentual de Ocorrências por Tipo de Contrato	90
Tabela 17 – Contratos Vigentes.....	91

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Tipos de Contratos	72
Gráfico 2 - Média dos Valores por Tipo de Contrato	72
Gráfico 3 - Medidas de Posição e Dispersão por Exercício Financeiro	76
Gráfico 4 - Percentuais de Ocorrências em Relação ao Total de Contratos	91

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CADIN - Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal

CREMA - Programa de Contratos de Recuperação e Manutenção Rodoviária

CRFB - Constituição da República Federativa do Brasil

DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

EUA - Estados Unidos da América

FGV - Fundação Getúlio Vargas

FMI - Fundo Monetário Internacional

IBRE - Instituto Brasileiro de Economia

IGP-M - Índice Geral de Preços - Mercado

LOC - Letters of Credit

OAE - Obra de Arte Especial

PAAR - Processo Administrativo de Apuração de Responsabilidade

PAC - Programa de Aceleração do Crescimento

PLA - Patrimônio Líquido Ajustado

RDC - Regime Diferenciado de Contratações Públicas

SEINFRAURBANA - Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Urbana

SIAC - Sistema de Acompanhamento de Contratos

SICRO - Sistema de Custos Rodoviários

SMMLV - salários-mínimos mensais legais vigentes

SNV - Sistema Nacional de Viação

SR/CE – Superintendência Regional do DNIT no Estado do Ceará

SUSEP - Superintendência de Seguros Privados

TCU - Tribunal de Contas da União

SUMÁRIO

Sumário

1. INTRODUÇÃO	6
2. REFERENCIAL TEÓRICO.....	10
2.1. CONTRATAÇÕES PÚBLICAS NO BRASIL	10
2.1.1. Marco regulatório das licitações e dos contratos administrativos com o Poder Público ...	11
2.1.1.1. Licitação e sua previsão constitucional e infraconstitucional	11
2.1.1.1.1. Modalidades Licitatórias.....	14
2.1.1.1.1.1. Concorrência	15
2.1.1.1.1.2. Tomada de Preços	16
2.1.1.1.1.3. Convite	16
2.1.1.1.1.4. Concurso.....	17
2.1.1.1.1.5. Leilão.....	18
2.1.1.1.1.6. Pregão.....	18
2.1.1.1.1.7. Regime Diferenciado de Contratação (RDC)	19
2.1.2. Contratos Administrativos.....	20
2.1.2.1. Prerrogativas de direito público da administração contratante ("cláusulas exorbitantes")	22
2.1.2.1.1. Alteração unilateral do contrato.....	23
2.1.2.1.1.1. Manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato	24
2.1.2.1.1.1.1. Reajuste	24
2.1.2.1.1.1.2. Revisão.....	25
2.1.2.1.1.1.3. Repactuação	26
2.1.2.1.2. Possibilidade de rescisão unilateral do contrato.....	26

2.1.2.1.3.	Fiscalização da execução do contrato.....	28
2.1.2.1.4.	Aplicação direta de sanções	28
2.1.2.1.4.1.	Processo Administrativo de Apuração de Responsabilidade	30
2.1.2.1.5.	Ocupação temporária	32
2.1.2.1.6.	Restrições à oposição da exceção do contrato não cumprido (<i>exceptio non adimpleti contractus</i>).....	32
2.1.2.1.7.	Exigência de garantia	33
2.1.2.1.8.	Exigência de medidas de compensação.....	34
2.1.2.2.	Prazo de duração e prorrogação dos contratos	35
2.2.	ESTUDO SOBRE O PERFORMANCE BOND.....	37
2.2.1.	Como é regulado no Brasil	40
2.2.2.	Mercado Brasileiro de Seguro Garantia	43
2.2.3.	A Aplicação do Seguro Garantia de Execução (Performance Bond) em Obras Públicas no Direito Internacional.	45
2.2.3.1.	Estados Unidos da América (EUA)	46
2.2.3.2.	Europa.....	49
2.2.3.3.	América Latina.....	50
2.2.4.	Vantagens da utilização de <i>Performance Bond</i>	51
2.2.4.1.	Mitigação da Assimetria de Informações	54
2.2.4.1.1.	Enfrentamento à Seleção Adversa e ao Risco Moral (<i>Moral Hazard</i>).....	56
2.2.4.2.	Continuidade e conclusão do objeto contratado	57
2.2.4.3.	Desestímulo à Corrupção	59
2.2.5.	Possibilidade de Obstáculos na Implementação.....	60
2.2.5.1.	Possibilidade jurídica da não Observância ao Princípio da Competitividade. ..	60
2.2.5.2.	Deficiência de Mercado e de Regulação.....	61
2.2.6.	Considerações sobre a Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021.....	63

3. METODOLOGIA.....	66
3.1. ENTIDADE PÚBLICA OBJETO DE ESTUDO	66
3.2. TIPOLOGIA DA PESQUISA	67
3.3. ESTRATÉGIA DE PESQUISA E TÉCNICA DE COLETA DE DADOS	68
4. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS.....	71
4.1. ESTATÍSTICA DESCRITIVA	71
4.1.1. Informações dos Contratos	71
4.1.2. Informações sobre a Execução dos Contratos	78
4.1.3. Processo Administrativo de Apuração de Responsabilidade	81
4.1.4. Sanções Administrativas.....	83
4.1.5. Acionamento e Recebimento de Valor da Garantia de Execução do Contrato	86
4.1.6. Casos de Prescrição do Direito de Aplicação de Sanção Administrativa.....	88
5. CONCLUSÃO.....	92
REFERÊNCIAS	97
ANEXOS	103

1. INTRODUÇÃO

Um dos problemas mais graves enfrentados pelas organizações públicas é a não conclusão de obras públicas que, por vezes, ficam anos paralisadas. Essa questão é um assunto de grande interesse tanto para a sociedade quanto para as autoridades governamentais. Ao longo dos anos, houve muitos debates e esforços feitos para reduzir o desperdício decorrente da paralisação de tais projetos no país (BRASIL, 2018, p. 1).

De acordo com o Tribunal de Contas de União – TCU, a paralisação de uma obra causa diversos danos difíceis de quantificar, incluindo os custos relacionados à deterioração e manutenção das estruturas, a perda dos serviços já executados e o prejuízo resultante da falta dos benefícios sociais que o projeto originalmente pretendia oferecer¹.

Segundo auditoria operacional realizada em fevereiro de 2018 (TC 011.196/2018-1) pela corte de contas da União, existia o total de 2.292 obras do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC paralisadas, representando o total de R\$ 127.421.780.797,36 (cento e vinte e sete bilhões quatrocentos e vinte e um milhões setecentos e oitenta mil setecentos e noventa e sete reais e trinta e seis centavos) em valor de contratos firmados com a Administração Pública.

Nesse contexto, o Senado Federal criou em 2016 a Comissão Especial das Obras Inacabadas para examinar a situação das obras não finalizadas no Brasil. Durante o período em que a comissão esteve em atividade, foi constatado por meio do Relatório Preliminar² que cerca de 1.600 obras em todo o país não foram finalizadas.

Nesse relatório, verificou-se que as obras foram interrompidas devido a diversas razões significativas, que abrangem uma série de circunstâncias específicas, incluindo: abandono por parte da empresa responsável; restrições ambientais; ações judiciais em curso; limitações orçamentárias e financeiras; paralisação preventiva por órgãos de controle; questões técnicas;

¹ BRASIL. Tribunal de Contas da União. TC 011.196/2018-1. Diagnóstico das obras paralisadas. Identificação das principais causas e das oportunidades de melhoria. Recomendações. Monitoramento. Disponível em: https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/documento/acordao-completo/*/NUMACORDAO%253A1079%2520ANOACORDAO%253A2019%2520COLEGIADO%253A%2522Plen%25C3%25A1rio%2522%2520DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/0. Acesso em: 09 Set. 2023.

² Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/comissoes/comissao?codcol=2061>. Acesso em: 10 Set. 2023.

pendências relacionadas à titularidade da propriedade ou processos de desapropriação; bem como outros motivos.

Nesse sentido, segundo o TCU³, quando a Administração consegue avaliar de maneira adequada esses elementos - fiscalização eficaz combinada com uma gestão competente, capacitação e aprimoramento de sua equipe técnica, adoção de medidas preventivas para desenvolver projetos mais precisos que estejam alinhados com as necessidades da comunidade e minimizando a lacuna temporal entre o planejamento e a execução da obra, além de garantir o financiamento de forma oportuna - o risco de ocorrer a paralisação de uma obra é reduzido.

Assim, nesse contexto de eficácia na fiscalização alinhada com uma competente gestão, pondera-se que a exigência e gestão adequada da garantia contratual por parte da administração pública federal brasileira pode reduzir as chances de haver obras públicas inacabadas, bem como o desperdício de recursos públicos, o que contribuiria para o alcance dos resultados estipulados pelas políticas públicas legalmente estabelecidas. É nesse contexto de obras públicas e exigência e gestão adequada da garantia contratual que esta pesquisa realizará um estudo de caso das obras de infraestrutura de transportes realizadas sob a responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) entre os anos 2012 e 2021.

Justifica-se a escolha dessa entidade pública para a realização da pesquisa, uma vez que este autor é servidor público pertencente aos quadros do DNIT desde outubro de 2013, quando ingressou por meio de concurso público, estando em atividade funcional nela desde então, o que facilita, inegavelmente, o acesso aos sistemas corporativos para fins de obtenção dos dados necessários para a realização deste trabalho.

O DNIT é uma autarquia federal vinculada ao Ministério dos Transportes, criada pela Lei nº 10.233/2001 e é gestor e executor das vias navegáveis, ferrovias e rodovias federais (BRASIL, 2001). A sua sede é em Brasília, no Distrito Federal, e atualmente o órgão conta com vinte e seis Superintendências Regionais, cada uma com autonomia administrativa, financeira e técnica reguladas pela sede (BRASIL, 2023).

³ BRASIL. Tribunal de Contas da União. TC 011.196/2018-1. Diagnóstico das obras paralisadas. Identificação das principais causas e das oportunidades de melhoria. Recomendações. Monitoramento. Disponível em: https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/documento/acordao-completo/*/NUMACORDAO%253A1079%2520ANOACORDAO%253A2019%2520COLEGIADO%253A%2522Plen%25C3%25A1rio%2522%2520DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/0 .Acesso em: 09 Set. 2023.

A Autarquia tem por objetivo implementar a política de infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração, adequação de capacidade e ampliação mediante construção de novas vias e terminais, sendo órgão gestor e executor (BRASIL, 2001). Por tudo isso, apresenta-se a importância estratégica em se ter uma análise de como se dá a efetividade da gestão da garantia de execução contratual referente às obras de infraestrutura a cargo do DNIT.

Diante do exposto, este estudo tem o potencial de gerar discussões no campo da infraestrutura em âmbito nacional e das políticas públicas, quando relaciona temas de suma importância para gestores públicos e profissionais atuantes do segmento, uma vez que analisará se o modelo atual de gestão de garantia de execução contratual atende às necessidades de obras de infraestrutura.

Assim, o presente trabalho apresenta o seguinte problema de pesquisa: Qual a efetividade da garantia contratual em obras de infraestrutura no âmbito do DNIT entre 2012 e 2021 no Estado do Ceará?

Para responder à questão, o trabalho tem como objetivo geral identificar a efetividade da garantia contratual em obras de infraestrutura no âmbito do DNIT entre 2012 e 2021 no Estado do Ceará.

Assim, os objetivos específicos, diretamente relacionados ao objetivo geral, são os que se seguem: a) listar as obras de infraestrutura no âmbito do DNIT entre 2012 e 2021 no Estado do Ceará em que foi exigida a garantia de execução contratual; b) especificar os casos de aplicação de sanções administrativas pecuniárias às empresas contratadas em decorrência dos processos administrativos de apuração de responsabilidade; c) analisar os casos de acionamento e recebimento de valor relativo à garantia contratual.

Para tanto, o trabalho está dividido em cinco capítulos, sendo o primeiro a introdução. No segundo capítulo, será apresentado o referencial teórico com dois tópicos principais. O primeiro apresentará como se dão as contratações públicas no Brasil, apresentando os normativos legais e princípios constitucionais que as norteiam. Em seguida, será demonstrado o estudo sobre *performance bond*, que é a ferramenta que outros países utilizam como forma de garantia da execução dos contratos na administração pública. No capítulo três será apresentada a metodologia da presente pesquisa. Em seguida, serão apresentados os dados e as respectivas análises dos

resultados obtidos no capítulo quatro. E, por fim, o capítulo cinco tratará das considerações finais do trabalho.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Este capítulo objetiva abordar as fundamentações teóricas afetas à presente pesquisa, que servirão de embasamento para a interpretação dos dados, crítica da realidade e análise objetiva do assunto, possibilitando as conclusões lógicas deste trabalho.

2.1. CONTRATAÇÕES PÚBLICAS NO BRASIL

A administração pública, segundo Salm e Menegasso (2009), é um conjunto de conhecimentos e de estratégias para fornecer os serviços públicos às pessoas, e aos cidadãos, que por sua natureza são indivíduos complexos, que vivem numa sociedade multifacetada e articulada politicamente.

No contexto das contratações públicas no Brasil, os contratos relacionados a obras públicas são uma questão particularmente delicada no Sistema Brasileiro de Contratações Públicas. Isso ocorre não apenas devido à frequência com que ocorrem problemas durante a execução dos contratos, mas também devido ao significativo prejuízo financeiro tanto para o Erário quanto para a sociedade em geral. Essa situação resulta da falta de estruturas adequadas para a prestação de serviços públicos, o que afeta diretamente a qualidade de vida da população (LOPES, 2019, p. 37).

Conforme uma auditoria operacional conduzida pela Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Urbana (SEINFRAURBANA), cujas conclusões foram incorporadas no relatório do Acórdão n.º 1079/2019 do Tribunal de Contas da União (Processo n.º TC 011.196/2018-1), que teve como objetivo avaliar obras financiadas com recursos federais, foi observado que a mensuração dos prejuízos causados pela paralisação de uma obra é uma tarefa complexa⁴.

Isso se deve ao fato de que é necessário considerar uma série de custos, incluindo os relacionados à deterioração e manutenção das estruturas existentes, os serviços já realizados que ficam comprometidos e os prejuízos decorrentes da falta dos benefícios sociais que o projeto em andamento proporcionaria. Além dos montantes investidos nas construções paralisadas, as estruturas já edificadas ficam vulneráveis a intempéries e danos de toda sorte (climáticos, vandalismo, furtos) e acabam se deteriorando, gerando novos custos para reformar uma estrutura

⁴ BRASIL. Tribunal de Contas da União. TC 011.196/2018-1. Diagnóstico das obras paralisadas. Identificação das principais causas e das oportunidades de melhoria. Recomendações. Monitoramento. Disponível em: <https://static.poder360.com.br/2019/05/011.196-2018-1-VRdiagnostico-de-obras-paralisadas.pdf> Acesso em: 17 de outubro de 2019.

que sequer foi completada, além dos materiais estocados, suscetíveis ao perecimento, demandando nova aquisição⁵.

Além desses danos mais palpáveis, deve-se somar com o prejuízo do prolongamento na deficiência cujas obras visavam a endereçar, por exemplo, a falta de uma rodovia federal responsável pelo escoamento de produção de soja, além do desaquecimento da economia, uma vez que o setor da construção civil responde por parte considerável das circulações de riquezas no Brasil⁶.

2.1.1. Marco regulatório das licitações e dos contratos administrativos com o Poder Público

Um dos pontos do presente trabalho consiste na execução adequada dos contratos administrativos pelo Poder Público. No entanto, para a Administração Pública firmar um contrato com o particular, faz-se necessário seguir todo o rito do processo licitatório previsto no ordenamento jurídico. Dessa forma, serão apresentados os principais conceitos e aspectos importantes do processo licitatório e da execução do contrato no âmbito das obras públicas.

Nesse sentido, a Administração Pública atua de forma multiforme e complexa, sempre visando o interesse público. E para alcançá-lo, precisa valer-se de serviços e bens fornecidos por terceiros, motivo pelo qual firma contratos para realização de obras, prestação de serviços, fornecimento de bens, execução de serviços públicos, locação de imóveis, dentre outros⁷.

Ainda, segundo Carvalho Filho (2020, p. 464), a lei não poderia dar liberdade plena ao administrador para escolha das pessoas a serem contratadas, pois essa autonomia concederia margem para escolhas impróprias, ou até mesmo arranjos escusos entre alguns administradores públicos e particulares, restando prejudicado o interesse público. Dessa forma, o procedimento licitatório veio para contornar esses riscos, sendo um procedimento anterior ao contrato administrativo, propiciando que seja escolhida a proposta mais vantajosa para a Administração.

2.1.1.1. Licitação e sua previsão constitucional e infraconstitucional

A Constituição Federal de 1988, em seu art. 37, inciso XXI⁸, instituiu normas gerais para as licitações e contratos administrativos para toda a Administração Pública e para os Poderes da

⁵ Ibidem.

⁶ Ibidem.

⁷ CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de Direito Administrativo. 34 ed. rev. ampl. atual. São Paulo Atlas, 2020, p. 464.

⁸ Art. 37. (...)
(...)

XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam

União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. Mais adiante, a Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, regulamentou a regra constitucional, garantindo um ordenamento amplo sobre a matéria.

Assim, o processo licitatório é de extrema importância como instrumento de garantia da probidade administrativa, uma vez que a lei não poderia dar liberdade plena ao administrador para escolha das pessoas a serem contratadas, pois essa autonomia concederia margem para escolhas impróprias, ou até mesmo arranjos escusos entre alguns administradores públicos e particulares, restando prejudicado o interesse público. Dessa forma, o procedimento licitatório veio para contornar esses riscos, sendo um procedimento anterior ao contrato administrativo, propiciando que seja escolhida a proposta mais vantajosa para a Administração (CARVALHO FILHO, 2020, p. 464).

Além da probidade administrativa, a Lei de Licitações e Contratos, por meio do seu art. 3º, visa a garantir o princípio da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a administração e a promoção do desenvolvimento nacional sustentável. Além disso, essa seleção será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos.

Segundo Di Pietro (2023, p. 837), define-se licitação como o procedimento administrativo por meio do qual um ente público, ao exercer a sua função administrativa, disponibiliza a todos os interessados, que se sujeitem às condições fixadas no instrumento convocatório, a possibilidade de formularem propostas dentre as quais selecionará e aceitará a mais conveniente para a celebração de contrato.

No que concerne ao procedimento de seleção da proposta mais vantajosa por parte do Poder Público, é salutar o arranjo de dois elementos complementares. O primeiro relaciona-se com a prestação a ser realizada por parte da Administração; o outro se vincula à prestação ao cargo do particular. O maior benefício se apresenta quando a Administração contrair o dever de realizar a prestação menos onerosa, e o particular se submeter a realizar a melhor e mais completa prestação. Caracteriza-se, portanto, uma relação de custo-benefício. A maior vantagem equivale à situação de menor custo e maior benefício para a Administração (JUSTEN FILHO, 2001, p. 55).

Ato contínuo, a lei em comento traz uma série de definições, contudo, em razão do objeto da presente pesquisa, não serão trazidas todas as definições. Assim, um dos aspectos importantes

obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.

para o presente trabalho diz respeito à definição de obra pública, que, segundo o art. 6º, inciso I da Lei 8.666/1993, é toda construção, reforma, fabricação, recuperação ou ampliação de um bem público, a ser realizada por execução direta ou indireta.

Outra definição importante está contida no inciso II do art. 6º da lei citada. Aqui o dispositivo legal traz a definição de serviços, que é toda atividade destinada a obter determinada utilidade de interesse para a Administração, tais como: demolição, conserto, instalação, montagem, operação, conservação, reparação, adaptação, manutenção, transporte, locação de bens, publicidade, seguro ou trabalhos técnico-profissionais.

No que concerne à execução de serviços públicos de forma indireta, o inciso VIII do mesmo artigo determina que é quando o órgão ou entidade contrata com terceiros sob quatro regimes distintos, quais sejam: empreitada por preço global, empreitada por preço unitário, tarefa e empreitada integral.

A empreitada por preço global (art. 6º, inciso VIII, alínea “a”) será utilizada quando a Administração Pública contrata a execução da obra ou serviço de engenharia por preço certo e total. Nessa esteira, conforme o relatório contido no Acórdão nº 1977, de 31 de julho de 2013, do Plenário do Tribunal de Contas da União – TCU⁹, indica-se esse regime de execução quando os quantitativos dos serviços a serem executados puderem ser definidos com precisão. Sendo assim, pressupõe uma delimitação minuciosa de todos os componentes da obra, de modo que seus custos possam ser estimados com uma margem mínima de incerteza.

Ainda, no art. 47 da Lei 8.666/1993, é exigido que, nesse regime de execução, a Administração disponibilize, junto com o edital, todos os dados e informações necessários para que os licitantes possam preparar suas propostas de preços com total e completo conhecimento do objeto licitado. Segundo o citado acórdão, deve existir um projeto básico com alto grau de detalhamento, com o objetivo de minimizar os riscos a serem suportados pela contratada durante a execução contratual, o que se traduz consequentemente em menores preços ofertados pelos licitantes.

Prosseguindo, o segundo regime de execução é a empreitada por preço unitário (art. 6º, inciso VIII, alínea “b”), que consiste na contratação da execução da obra ou do serviço por preço certo de unidades determinadas. Dessa forma, em referência ao acórdão mencionado, essa

⁹ TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. Acórdão nº 1977/2013 – Plenário. **Estudo sobre aplicação do regime de empreitada por preço global na contratação de obras públicas**. Disponível em: <https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/redireciona/acordao-completo/%22ACORDAO-COMPLETO-1280941%22>. Acessado em: 23 Ago. 2023.

empreitada é utilizada sempre que os quantitativos a serem executados não puderem ser definidos com grande precisão.

O regime de tarefa (art. 6º, inciso VIII, alínea “d”) é utilizado para a contratação de mão-de-obra para pequenos trabalhos de engenharia por preço determinado, com ou sem o fornecimento de materiais.

Por fim, o regime de empreitada integral (art. 6º, inciso VIII, alínea “e”) será utilizado quando há a pretensão de contratar o objeto em sua integralidade, abarcando o empreendimento em todas as etapas em sua totalidade, inclusive no que diz respeito aos serviços e as instalações necessárias. Dessa forma, a empresa contratada assume a inteira responsabilidade pelo objeto até a sua entrega para a Administração, atendidos todos os requisitos técnicos e legais para a utilização em condições de segurança estrutural e operacional.

Impende destacar que o art. 7 da Lei 8.666/93 determina que, no caso de execução de obras públicas ou de prestação de serviços, as licitações deveram obedecer à seguinte sequência: projeto básico, projeto executivo e a execução das obras e serviços. Posteriormente em seu parágrafo primeiro, explicita que, ao final de cada etapa, a execução será obrigatoriamente precedida da conclusão e aprovação, pela autoridade competente, dos trabalhos relativos às etapas anteriores.

Com relação ao projeto básico, a lei define como uma soma de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão apropriado, para qualificar a obra ou serviço, ou conjunto de obras ou serviços objeto da licitação, realizado com fundamento nas indicações dos estudos técnicos preliminares, que certifiquem a viabilidade técnica e o adequado tratamento do impacto ambiental do empreendimento, e que possibilite a avaliação do custo da obra e a definição dos métodos e do prazo de execução, devendo conter os seguintes elementos previstos nas alíneas do inciso IX do art. 6º.

2.1.1.1.1. Modalidades Licitatórias

Verifica-se que o art. 22 da Lei nº 8.666/1993 evidencia cinco modalidades de licitação, sendo elas concorrência, tomada de preços, convite, concurso e leilão. Nota-se que, de acordo com os dispositivos que se sucedem na lei, essas modalidades possuem três finalidades distintas, uma vez que as três primeiras têm o mesmo objetivo que é a contratação de obras, serviços e fornecimentos, ao passo que as duas últimas possuem objetos diferenciados e próprios.

Com a publicação da Lei nº 10.520, de 17 de julho de 2002, houve a criação da modalidade pregão, para aquisição de bens e serviços comuns, passando assim a licitação comportar seis modalidades distintas, as quais serão detalhadas a seguir nos próximos subtópicos. Além disso, foi

instituído o Regime Diferenciado de Contratações Públicas (RDC) foi instituído pela Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, a ser aplicado em alguns casos específicos, conforme será demonstrado adiante.

2.1.1.1.1.1. Concorrência

A concorrência é a modalidade de licitação por meio da qual quaisquer todos os interessados que comprovem, durante a etapa inicial de habilitação preliminar, possuir os critérios de qualificação mínima estipulados no edital para a realização de sua finalidade (art. 22, I, §1º).

Essa é a modalidade de licitação apropriada para contratos de grande magnitude, conforme os patamares de valores trazidos na própria lei, quais sejam: um para empreendimentos e serviços de engenharia (artigo 23, parágrafo I, alínea “c”: acima de R\$ 3.300.000,00), e outro para aquisições e serviços (artigo 23, parágrafo II, alínea “c”: acima de R\$ 1.430.000,00)¹⁰. A partir desses montantes, a seleção do contratado exigirá a concorrência.

Nos casos envolvendo consórcios públicos, os valores mencionados anteriormente são modificados, sendo o dobro do montante quando o consórcio é composto por até três entidades administrativas, ou o triplo quando o número de contratantes ultrapassar três, como estabelecido no parágrafo 8 do art. 23.

Segundo Carvalho Filho (2020, p. 520), devido à alocação de recursos financeiros mais substanciais por parte da Administração, essa modalidade é caracterizada por um nível mais elevado de conformidade formal em seu processo e requer uma divulgação mais abrangente. Como resultado dessa exigência, todos os interessados que consigam evidenciar a posse dos requisitos mínimos de competência estabelecidos no edital são elegíveis para participar (conforme o art. 22, I e § 1o, do Estatuto).

Contudo, a lei requer a realização da modalidade de concorrência em determinadas circunstâncias nas quais o critério não é o montante financeiro envolvido, mas sim a característica do contrato que será estabelecido. É o caso, por exemplo, previsto no art. 19 quando a Administração tem a intenção de comprar ou vender propriedades imóveis, embora haja uma exceção na lei que permite o uso do leilão quando a aquisição deriva de um processo judicial ou de uma dação em pagamento. Além disso, deve ser utilizada quando o certame tem cunho internacional e quando se pretende celebrar contrato de concessão de direito real de uso.

¹⁰ O Decreto nº 9.412, de 18 de junho de 2018, atualizou os valores das modalidades de licitação de que trata o art. 23 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

2.1.1.1.1.2. Tomada de Preços

A tomada de preços é a modalidade de licitação que ocorre entre indivíduos interessados que estão devidamente registrados no cadastro ou que atendam aos critérios para registro até três dias antes da data de recebimento das propostas. Nesse processo, a necessária qualificação é devidamente considerada, conforme mencionado no art. 22, parágrafo 2 do regulamento.

No contexto dos valores, o setor público tem a opção de escolher essa modalidade com base no critério financeiro, quando o montante do contrato for de até R\$ 3.300.000,00 para obras e serviços de engenharia, conforme o art. 23, parágrafo I, alínea “b”, ou até R\$ 1.430.000,00 para outras aquisições e serviços de acordo com o art. 23, parágrafo II, alínea “b”¹¹.

Da mesma forma que ocorre na concorrência, os valores serão alterados em dobro ou em triplo, quando se tratarem os contratantes de consórcios públicos, observados os mesmos critérios mencionados anteriormente, conforme o parágrafo 8º do art. 23.

2.1.1.1.1.3. Convite

É a modalidade que requer a participação de pelo menos três indivíduos ou entidades interessados no campo relevante ao propósito da licitação. Esses participantes podem ser previamente cadastrados ou não, e são selecionados e convidados pela unidade administrativa responsável. Além disso, aqueles que não receberam convite, mas que estão cadastrados na área correspondente podem expressar seu interesse em participar, desde que o façam com pelo menos 24 horas de antecedência em relação à apresentação das propostas (conforme definido no artigo 22, parágrafo 3º).

De acordo com Di Pietro (2023, p. 911), essa é a única modalidade de licitação em que não é mandatória a publicação de um edital, pois a convocação é realizada por meio de comunicação escrita, entregue com pelo menos 5 dias úteis de antecedência (conforme definido no artigo 21, parágrafo 2º, IV), geralmente através de uma carta-convite. No entanto, a Lei nº 8.666/1993 trouxe uma inovação ao permitir que outros interessados participassem da licitação, desde que estivessem cadastrados e expressassem sua intenção com até 24 horas de antecedência em relação à apresentação das propostas. Essa abordagem visa ampliar o número de licitantes.

No entanto, de forma paradoxal, torna mais intrincado um processo que é notório e justificado por sua simplicidade. Isso se deve ao fato de que essa modalidade de licitação é destinada a contratos de pequeno valor. Para viabilizar essa inclusão, o parágrafo 3º do artigo 22

¹¹ Faixas de valores das modalidades de licitação contidas na Lei nº 8.666 de 1993 foram atualizados pelo Decreto nº 9.412, de 18 de junho de 2018.

requer que a unidade administrativa exponha uma cópia do convite em local apropriado (DI PIETRO, 2023, p.911).

Conforme Carvalho Filho (2020, p. 525) o convite apresenta uma maior oportunidade para atos de má conduta por parte de administradores inescrupulosos. É por isso que alguns órgãos têm implementado um controle mais rigoroso sobre essa abordagem ou até mesmo a substituído pela modalidade de tomada de preços. Nesta, a divulgação é mais abrangente e menos direcionada. Apesar de todas as considerações, a modalidade convite possibilita uma maior agilidade e rapidez na seleção, embora também traga consigo possibilidades de desvios.

2.1.1.1.1.4. Concurso

Essa é uma modalidade particular de processo licitatório destinada à seleção de trabalhos de natureza técnica, científica ou artística, que envolvem principalmente criação intelectual. Isso é realizado através do estabelecimento de prêmios ou compensações para os vencedores, conforme os critérios definidos no edital. Esse edital é publicado na imprensa oficial com pelo menos quarenta e cinco dias de antecedência, de acordo com o disposto no artigo 22, parágrafo 4º.

Geralmente, é comum oferecer prêmios aos participantes bem classificados nesse contexto, mas a legislação também permite a opção de oferecer uma remuneração (conforme indicado no artigo 111). Portanto, a Administração Pública somente está autorizada a contratar, remunerar, premiar ou adquirir projetos ou serviços de natureza técnica especializada caso o autor concorde em ceder os direitos de propriedade associados a eles. Além disso, a Administração só pode fazer uso desses trabalhos de acordo com as diretrizes definidas no regulamento do concurso ou no contrato estabelecido para sua elaboração.

De acordo com Justen Filho (2005, p.202), existem diferenças fundamentais entre o concurso e as modalidades tradicionais de licitação. Nas modalidades convencionais (concorrência, tomada de preços e convite), a execução do serviço por parte do contratado ocorre após o processo licitatório. Os participantes elaboram propostas e o vencedor é escolhido para executar determinado serviço. No caso do concurso, os participantes devem apresentar (em geral) um trabalho artístico ou técnico já completo e finalizado. Não há seleção entre "propostas para futura execução". Os participantes exibem o resultado de seus esforços e o submetem à avaliação da Administração. Portanto, não é responsabilidade do vencedor desenvolver qualquer atividade de execução após a seleção.

2.1.1.1.1.5. Leilão

O leilão é a modalidade licitatória que envolve todos os indivíduos interessados na compra de bens móveis considerados sem utilidade para a Administração, assim como produtos que foram apreendidos ou penhorados legalmente. Ele também é utilizado para a venda de bens imóveis conforme especificado no artigo 19. Nessa modalidade, os participantes competem oferecendo lances, e a venda é realizada para aquele que apresentar o lance mais alto, igual ou superior ao valor de avaliação estabelecido, de acordo com o artigo 22, parágrafo 5º.

O leilão pode ser conduzido por um leiloeiro oficial ou por um servidor designado pela Administração. Nesse processo, os bens que foram arrematados são pagos à vista ou seguindo o percentual definido no edital, que não pode ser inferior a 5%. Após a assinatura da ata do leilão no local, os bens são imediatamente entregues ao arrematante. Este último assume o compromisso de efetuar o pagamento restante no prazo estipulado no edital de convocação. Caso não cumpra esse prazo, há a consequência de perder a favor da Administração o valor que já tenha sido pago até então, conforme indicado no artigo 53, parágrafo 2º.

2.1.1.1.1.6. Pregão

De acordo com a Lei nº 10.520, de 17 de julho de 2002, o pregão é a modalidade licitatória utilizada para adquirir bens e serviços comuns, independentemente do valor estimado do contrato. Nessa modalidade, a competição entre os fornecedores ocorre por meio da apresentação de propostas e lances durante uma sessão pública. O parágrafo 1º do artigo 2º da Lei nº 10.520/02 autoriza a realização do pregão por meio de recursos de tecnologia da informação, conforme regras detalhadas em regulamentação específica. As diretrizes para isso são encontradas no Decreto nº 10.024, de 20 de setembro de 2019.

De acordo com o parágrafo 1º do artigo 1º do Decreto nº 10.024/19, é mandatório que os órgãos da administração pública federal direta, assim como as autarquias, fundações e fundos especiais, utilizem a modalidade de pregão de forma eletrônica.

A Lei nº 10.520/02 foi revogada pelo artigo 193, inciso II, da Lei nº 14.133/2021, após um período de dois anos desde a publicação oficial desta última. Durante esses dois anos, a Administração Pública tem a opção de escolher a utilização da lei revogada. No caso de optar por essa escolha dentro desse prazo de dois anos, o contrato correspondente continuará sendo regulamentado pela Lei nº 10.520 durante todo o período de sua validade, conforme estabelecido no parágrafo único do artigo 191 da Lei nº 14.133/2021.

2.1.1.1.1.7. Regime Diferenciado de Contratação (RDC)

O Regime Diferenciado de Contratações Públicas (RDC) foi instituído pela Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, aplicável somente para as licitações e contratos necessários à realização: dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016; da Copa das Confederações da Fifa 2013 e Copa do Mundo 2014; e para as obras de infraestrutura e de contratação de serviços para os aeroportos das capitais dos Estados da Federação distantes até 350 km das cidades sedes dos mundiais desses eventos. Posteriormente, em decorrência de alterações legislativas, o mesmo Regime é aplicável também para as seguintes hipóteses:

Art. 1º. (...)

(...)

IV - ações integrantes do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC (conforme Lei nº 12.688, de 2012);

V - obras e serviços de engenharia celebrados no âmbito do Sistema Único de Saúde – SUS (conforme Lei nº 12.745, de 19-12-12, conversão da Medida Provisória nº 580, de 2012);

VI - das obras e serviços de engenharia para construção, ampliação e reforma e administração de estabelecimentos penais e de unidades de atendimento socioeducativo (conforme Lei nº 13.190, de 2015);

VII - das ações no âmbito da segurança pública (conforme Lei nº 13.190, de 2015);

VIII - das obras e serviços de engenharia, relacionadas a melhorias na mobilidade urbana ou ampliação de infraestrutura logística (conforme Lei nº 13.190, de 2015);

IX - dos contratos a que se refere o art. 47-A (incluído pela Lei nº 13.190, de 2015);

X - das ações em órgãos e entidades dedicados à ciência, à tecnologia e à inovação (incluído pela Lei nº 13.243, de 2016); e

XI - das obras e serviços de engenharia para infraestrutura, construção, requalificação, urbanização e regularização fundiária no âmbito das políticas públicas de desenvolvimento urbano e habitação (incluído pela Lei nº 14.620, de 2023).

Portanto, essa modalidade é destinada a ser usado em circunstâncias distintas e tem uma duração limitada até a finalização dos eventos mencionados no artigo 1º. Embora a lei originalmente tivesse um âmbito mais restrito, o Regime Diferenciado de Contratações (RDC) tem sido ampliado para abranger outros tipos de contratos.

Nesse contexto, conforme Alves (2019, p. 39) as obras de revitalização e manutenção das estradas licitadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), que fazem parte do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, podem ser contratadas através do Regime Diferenciado de Contratações - RDC, conforme estipulado no item IV do artigo 1º da Lei nº 12.462/2011. Além disso, a escolha do método de contratação integrada, que supostamente é mais rápido, requer uma justificativa tanto econômica quanto técnica, conforme o artigo 9º da Lei do RDC.

Ainda, de acordo com Alves, o DNIT conduz processos de licitação e contratação para a conservação e manutenção das rodovias federais. Uma parcela significativa dessas obras de renovação rodoviária ocorre por meio de um programa administrado por um contrato de gestão, chamado Contrato de Recuperação, Restauração e Manutenção de Rodovias (CREMA), o qual consolida suas atividades de recuperação e manutenção. Este programa é regulamentado pela Instrução de Serviço DNIT nº 05/2005.

Portanto, a preferência pelo CREMA é justificada porque esse formato de contrato possibilita uma comparação mais precisa entre as diferentes modalidades de licitação em consideração. Além disso, por ser um contrato padronizado com cláusulas similares, as responsabilidades estabelecidas para as partes e a divisão dos custos são equivalentes, tornando-os adequados para serem licitados tanto através do RDC quanto da modalidade de licitação por Concorrência¹².

2.1.2. Contratos Administrativos

Após a conclusão do processo licitatório, começa a etapa contratual que, no caso de obras públicas, engloba a elaboração do contrato, a fiscalização da obra e o seu recebimento. Nesse contexto, é crucial trazer a definição dos contratos administrativos e suas particularidades, conforme previsão contida em todo o capítulo III da Lei nº 8.666/1993.

É importante ressaltar que os contratos firmados com a Administração Pública estão regidos por normas específicas de direito público. As normas de direito privado são aplicadas de forma complementar¹³, somente quando houver uma disposição legal nesse sentido. Em outras palavras, o regime jurídico distingue os contratos administrativos dos contratos privados da administração (CARVALHO FILHO, 2020, p. 361).

Nessa esteira, de acordo com Meirelles (2015, p. 233), o contrato administrativo é um acordo formalizado entre a Administração Pública e um indivíduo ou entidade administrativa, com a finalidade de alcançar objetivos de interesse público. Esse contrato é estabelecido de acordo com as condições definidas pelo Poder Público, abrangendo os arranjos tanto da Administração direta quanto indireta, uma vez que ambas têm a capacidade de celebrar contratos com particularidades administrativas que os submetem às regras do Direito Público.

¹² ALVES, Francisco Carlos Aragão. *Análise Comparativa das Modalidades de Licitação Concorrência e Regime Diferenciado de Contratações Públicas: Um Estudo de Caso no Departamento Nacional de infraestrutura de Transportes*. 2019, p. 40

¹³ Art. 54 - Os contratos administrativos de que trata esta Lei regulam-se pelas suas cláusulas e pelos preceitos de direito público, aplicando-se-lhes, supletivamente, os princípios da teoria geral dos contratos e as disposições de direito privado.

Por sua vez, Carvalho Filho (2020, p.362), conceitua o contrato administrativo como o acordo assinado entre a Administração Pública e um indivíduo, principalmente regulado pelas leis do direito público. Seu objetivo é envolver uma atividade que, de alguma maneira, reflita o interesse público.

Dentro desse contexto, os contratos administrativos devem ser redigidos de maneira clara e precisa, estipulando de forma explícita as condições para sua realização. Isso é feito por meio de cláusulas que estabelecem os deveres, obrigações e responsabilidades de ambas as partes, de acordo com os parâmetros definidos na licitação e na proposta à qual estão ligados (conforme o artigo 54, parágrafo 1º).

Conforme estabelecido pelo artigo 55 da Lei nº 8.666/1993, todos os contratos administrativos devem incluir cláusulas essenciais. Estas cláusulas obrigatórias abrangem várias áreas, como a descrição do objeto e seus aspectos distintivos, o sistema de execução ou a modalidade de fornecimento, o preço e as modalidades de pagamento, os prazos para o início das etapas de execução, conclusão, entrega, período de observação e aceitação definitiva, a fonte de recursos responsável pelo custeio, com detalhes da classificação funcional programática e da categoria econômica.

Além disso, deve incluir cláusulas sobre as garantias solicitadas para garantir a execução completa da obra ou serviço, direitos e obrigações das partes envolvidas, penalidades aplicáveis e as quantias das multas, a conexão do contrato com o edital de licitação ou o termo que justificou a dispensa ou inexigibilidade, com referência ao convite e à proposta do licitante vencedor, bem como a obrigação do contratado de manter, durante todo o período de execução do contrato, em conformidade com as obrigações que assumiu, todas as condições de habilitação e qualificação requeridas no processo de licitação.

Destaca-se que em todos os contratos estabelecidos entre a Administração Pública e indivíduos ou empresas, incluindo aquelas localizadas no exterior, é necessário incluir uma cláusula que o foro da localização da sede da Administração é o competente para resolver quaisquer questões relativas ao contrato (conforme o artigo 55, parágrafo 2º).

Outro aspecto importante a ser enfatizado em relação às características dos contratos administrativos são as chamadas cláusulas exorbitantes mencionadas no artigo 58 e seus parágrafos da Lei 8.666/93. Essas cláusulas conferem à Administração Pública certas prerrogativas, assegurando que o interesse público prevaleça sobre o interesse privado.

Ato contínuo, afirma Carvalho Filho, (2020, p. 289) que o Poder Público tem a prerrogativa de modificar o contrato, rescindi-lo unilateralmente¹⁴ e fiscalizar a sua execução¹⁵. Além disso, possui o direito de exigir garantias¹⁶ e aplicar sanções¹⁷, e em situações específicas, pode temporariamente ocupar imóveis e bens móveis ligados ao objeto do contrato. Todas essas ações devem ser realizadas dentro dos limites legais e de acordo com os parâmetros previamente definidos. Em outras palavras, é fundamental observar os princípios que orientam o regime jurídico administrativo, bem como os interesses da sociedade, a fim de assegurar a concretização dos direitos e garantias estabelecidos constitucionalmente.

Ainda, de acordo com Di Pietro (2023, p. 617), as cláusulas exorbitantes são aquelas que não seriam típicas ou até mesmo seriam inválidas em um contrato estabelecido entre indivíduos privados. Isso ocorre porque essas cláusulas conferem privilégios a uma das partes (a Administração) em relação à outra. Essas cláusulas conferem à Administração uma posição de superioridade sobre o contratado, devido às prerrogativas e poderes especiais que lhe são concedidos.

2.1.2.1. Prerrogativas de direito público da administração contratante (“cláusulas exorbitantes”)

As cláusulas exorbitantes, como são chamadas, são os elementos distintivos dos contratos administrativos, constituindo a característica de direito público desses contratos. Elas são as normas que os diferenciam dos acordos regidos pelo direito privado. São denominadas "exorbitantes" exatamente porque ultrapassam e vão além das cláusulas comuns estabelecidas no direito privado, e não seriam aceitas nesse contexto, uma vez que, nos contratos de direito privado, as partes estão em um estado de igualdade jurídica (ALEXANDRINO; PAULO, 2021, p. 707-708).

Segundo Di Pietro (2023, p. 589), algumas cláusulas não são usuais em contratos de direito privado, porém podem existir se forem acordadas livremente pelas partes, em conformidade com

¹⁴ Assim como acontece nos casos de modificações contratuais, a rescisão também é um preceito de ordem pública. Ela pode ocorrer devido a várias razões, tais como: inadimplemento por parte do contratado (conforme artigo 78, itens I a VIII); situações que levem ao desaparecimento do contratado, insolvência ou impossibilidade de execução (conforme artigo 78, itens IX a XI); motivos relacionados ao interesse público (conforme artigo 78, item XII); eventos de caso fortuito ou força maior (conforme artigo 78, item XVII); violação da proteção ao trabalhador menor estabelecida no artigo 7º, inciso XXXIII da Constituição Federal (conforme artigo 78, item XVIII). Em todas essas situações mencionadas, é essencial respeitar os princípios do contraditório e da ampla defesa (de acordo com o parágrafo único do artigo 78).

¹⁵ Conforme art. 58, III, 67 e 78, VII.

¹⁶ As possibilidades de garantias, como estipulado pelo artigo 56 e seus parágrafos, incluem: caução (na forma de dinheiro ou títulos da dívida pública), fiança bancária e seguro garantia. O tópico específico do seguro garantia, que é de grande importância e um foco central neste trabalho, será discutido em um momento apropriado.

¹⁷ Conforme art. 58, IV, 86 e 87.

o princípio da autonomia da vontade e desde que não violem disposições explícitas da lei. Isso ocorre quando se trata de cláusulas que garantem a uma das partes a capacidade de modificar o acordo ou rescindi-lo de forma unilateral antes do prazo estipulado, bem como de supervisionar a execução do contrato e requisitar garantias.

Ato contínuo, essa autora menciona que outras cláusulas seriam consideradas inválidas em contratos entre indivíduos, uma vez que conferem a uma das partes um poder de autoridade e controle que normalmente é exclusivo das entidades administrativas. Isso ocorre nas cláusulas que estipulam a imposição de penalidades administrativas, a retomada de concessão, ou a responsabilização do contratado sem a necessidade de recorrer ao sistema judiciário. Em todos esses cenários, há a presença do conceito de executoriedade, o qual é um atributo de certos atos realizados pelas entidades administrativas e que não seriam válidos se fossem conferidos a um indivíduo comum.

2.1.2.1.1. Alteração unilateral do contrato

De acordo com Alexandrino e Paulo (2021, p. 709), a modificação unilateral de um contrato administrativo deve estar sempre direcionada para aprimorar a sua conformidade com os objetivos do interesse público. Além disso, é fundamental respeitar os direitos do indivíduo sujeito à administração, com destaque para o direito de garantir que as alterações realizadas pela administração sejam dentro dos limites legais permitidos e o direito de restaurar o equilíbrio econômico-financeiro originalmente acordado.

Não se pode ignorar, como resultado, uma certa disparidade entre as partes envolvidas no contrato, o que concede à Administração uma posição de superioridade em relação ao contratado. O mesmo é aplicável aos princípios clássicos do direito romano, como a imutabilidade unilateral dos contratos (*lex inter partes e pacta sunt servanda*), que são notavelmente atenuados quando se trata de contratos administrativos, como será explorado em momento oportuno (CARVALHO FILHO, 2020, p. 371).

O art. 65, inciso I, da Lei 8.666/1993 delinea as situações nas quais a administração tem o direito de efetuar mudanças unilaterais no contrato, quais sejam: quando ocorrer alteração no projeto ou nas especificações, visando aprimorar a adaptação técnica aos objetivos; e quando for necessária a modificação do valor contratual devido a um aumento ou diminuição quantitativa do objeto, nos limites estipulados por esta Lei;

2.1.2.1.1.1. Manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato

Embora a Administração possua a prerrogativa de alterar unilateralmente o escopo e as condições de execução dos contratos administrativos, fazendo modificações nas cláusulas de execução, regulamentares ou de serviço, desde que dentro dos limites legais, é assegurado ao contratado a impossibilidade de alterar, por meio de ação unilateral, as cláusulas de natureza econômico-financeira do contrato (conforme disposto nos parágrafos 1º e 2º do artigo 58).

O princípio da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato está firmemente estabelecido no artigo 37, inciso XXI, da Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB), o qual estipula a obrigação de manter as "condições efetivas da proposta" vitoriosa tanto na licitação quanto na contratação direta.

Sendo assim, afirma Oliveira (2021, p. 919), que a equação econômica é estabelecida no momento em que a proposta é apresentada (não na assinatura do contrato) e leva em conta tanto as obrigações do contratado quanto o montante pago pela Administração. Essa equação deve ser mantida intacta ao longo de todo o período de execução do contrato.

Prossegue esse autor ressaltando que o princípio da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro pode ser invocado tanto pelo contratado (particular) quanto pelo contratante (Poder Público). Por exemplo, se os custos contratuais aumentarem devido a circunstâncias não atribuíveis ao contratado, o Poder Público deverá ajustar o valor a ser pago pelo cumprimento do contrato ao contratado. Em contrapartida, se os custos contratuais diminuïrem, o Poder Público deverá reduzir os montantes a serem pagos ao contratado.

Segundo a 8.666/1993, existem os mecanismos de reajuste, revisão e repactuação para evitar o desequilíbrio dessa equação financeira.

2.1.2.1.1.1.1. Reajuste

O reajuste é uma cláusula indispensável nos contratos administrativos com a finalidade de proteger o valor do contrato diante da inflação, conforme previsto nos artigos 55, III, e 40, XI, da Lei 8.666/1993.

Nesse sentido, devido à previsibilidade das flutuações econômicas que podem resultar em desequilíbrio no contrato, as partes decidem com antecedência um índice específico que ajustará automaticamente o contrato. O reajuste ocorre anualmente e deve ser determinado por "índices de preços gerais, setoriais ou que reflitam a variação dos custos de produção ou dos insumos utilizados nos contratos", conforme estabelecido no parágrafo 1º do artigo 2º da Lei 10.192/2001.

No entanto, é importante enfatizar que a frequência anual do reajuste deve ser determinada com base na data de apresentação da proposta ou do orçamento a que a proposta está relacionada, de acordo com o artigo 40, XI, da Lei 8.666/1993 e o artigo 3º, parágrafo 1º, da Lei 10.192/2001.

Em contrapartida, caso o edital e o contrato não incluam a cláusula de reajuste, o valor da proposta é considerado não sujeito a ajustes. Essa questão está relacionada aos direitos que as partes podem dispor, e a inflação não é um evento imprevisível, o que impede a aplicação da teoria da imprevisão para atualizar o valor do contrato (OLIVEIRA. 2021, p. 920-921).

Além disso, pontua ainda esse autor que os licitantes, ao apresentarem suas propostas, tiveram conhecimento do edital e da minuta do contrato, e, portanto, concordaram com seus termos, incorporando em suas propostas o "custo" da ausência de reajuste. A concessão do reajuste iria contra os princípios de igualdade entre os licitantes e de aderência aos termos do edital.

2.1.2.1.1.1.2. Revisão

A revisão está relacionada a eventos posteriores e imprevisíveis (como caso fortuito e força maior) ou previsíveis, mas de efeitos incalculáveis (como alteração unilateral do contrato), que causam um desequilíbrio na equação econômica do contrato. Isso está previsto nos artigos 58, parágrafo 2º, 65, inciso II, alínea "d" e seus parágrafos 5º e 6º da Lei 8.666/1993.

Ao contrário do reajuste, o direito à revisão não depende de uma cláusula específica no contrato, sendo suficiente a comprovação de um evento posterior que tenha desequilibrado a equação econômico-financeira do acordo¹⁸. Dois fundamentos embasam essa conclusão: em primeiro lugar, esse direito deriva diretamente da legislação, o que o coloca acima das disposições contratuais; adicionalmente, é impossível prever eventos futuros que possam afetar a relação contratual. O ponto crucial é a ocorrência do evento, e não a sua formalização no contrato (CARVALHO FILHO, 2020, p. 400).

Dessa forma, conclui Oliveira (2021, p. 921) que as características da revisão são as seguintes: deriva diretamente da lei, sendo aplicável independentemente de previsão contratual; abrange todas as cláusulas contratuais, sejam regulamentares ou econômicas; diz respeito a eventos imprevisíveis ou previsíveis, porém com resultados imensuráveis; tem o propósito de restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato; e não requer uma periodicidade mínima.

¹⁸ Nesse sentido dispõe a Orientação Normativa/AGU 22: "O reequilíbrio econômico-financeiro pode ser concedido a qualquer tempo, independentemente de previsão contratual, desde que verificadas as circunstâncias elencadas na letra 'd' do inc. II do art. 65, da Lei n.º 8.666, de 1993".

2.1.2.1.1.3. Repactuação

A repactuação está estabelecida no artigo 12 do Decreto 9.507/2018, o qual trata da execução indireta de serviços pela administração pública federal direta e indireta por meio de contratação. Além disso, ela também é regulamentada pela Instrução Normativa 5/2017 do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão.

Dessa forma, a repactuação é aplicável somente a contratos de serviços contínuos nos quais a mão de obra é dedicada exclusivamente, com o propósito de assegurar a compensação financeira do contratado devido a um desequilíbrio contratual comum causado pelo aumento dos encargos trabalhistas e dos insumos na relação contratual¹⁹.

Ademais, o início da periodicidade anual da repactuação será: a) a data limite para a apresentação das propostas conforme especificado no ato convocatório, em relação aos custos relacionados com a execução do serviço, como os custos de materiais e equipamentos necessários para a execução do serviço; ou b) a data do Acordo, Convenção, Dissídio Coletivo de Trabalho ou equivalente em vigor na época da apresentação da proposta, caso a variação dos custos esteja associada à mão de obra e esteja vinculada às datas-bases desses instrumentos²⁰.

2.1.2.1.2. Possibilidade de rescisão unilateral do contrato

No contexto do direito privado, normalmente não se contempla a viabilidade de encerrar unilateralmente um contrato, dado que ambas as partes estão em uma posição de igualdade legal. Contrastando, os contratos administrativos são principalmente orientados pelas leis do direito público, o que atribui a uma das partes - a administração pública - uma posição de primazia legal em relação à outra parte - o indivíduo privado (ALEXANDRINO; PAULO, 2021, p. 714).

¹⁹ A jurisprudência do TCU já delimitava a incidência da repactuação aos contratos de mão de obra com dedicação exclusiva (TCU, Acórdão 1.488/2016, Plenário, Monitoramento, Rel. Min. Vital do Rêgo). A Instrução Normativa 05/2017 do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão define os serviços de dedicação exclusiva de mão de obra nos seguintes termos: “Art. 17. Os serviços com regime de dedicação exclusiva de mão de obra são aqueles em que o modelo de execução contratual exija, dentre outros requisitos, que: I – os empregados da contratada fiquem à disposição nas dependências da contratante para a prestação dos serviços; II – a contratada não compartilhe os recursos humanos e materiais disponíveis de uma contratação para execução simultânea de outros contratos; e III – a contratada possibilite a fiscalização pela contratante quanto à distribuição, controle e supervisão dos recursos humanos alocados aos seus contratos. Parágrafo único. Os serviços de que trata o caput poderão ser prestados fora das dependências do órgão ou entidade, desde que não seja nas dependências da contratada e presentes os requisitos dos incisos II e III.”

²⁰ O art. 55 da IN 05/2017 do MPDG dispõe: “Art. 55. O interregno mínimo de um ano para a primeira repactuação será contado a partir: I – da data limite para apresentação das propostas constante do ato convocatório, em relação aos custos com a execução do serviço decorrentes do mercado, tais como o custo dos materiais e equipamentos necessários à execução do serviço; ou II – da data do Acordo, Convenção, Dissídio Coletivo de Trabalho ou equivalente vigente à época da apresentação da proposta quando a variação dos custos for decorrente da mão de obra e estiver vinculada às datas-bases destes instrumentos.” A Orientação Normativa/AGU 25 prevê: “No contrato de serviço continuado com dedicação exclusiva de mão de obra, o interregno de um ano para que se autorize a repactuação deverá ser contado da data do orçamento a que a proposta se referir, assim entendido o acordo, convenção ou dissídio coletivo de trabalho, para os custos decorrentes de mão de obra, e da data limite para a apresentação da proposta em relação aos demais insumos.” Ver, também: TCU, Acórdão 1.827/2008, Plenário, Rel. Min. Benjamin Zymler).

A rescisão está estipulada no artigo 58, II, em conjunto com os artigos 79, I, e 78, com seus incisos I a XII e XVII, da Lei nº 8.666/1993. Ela é aplicável nos cenários de: descumprimento culposo, descumprimento não culposo, fundamentos de interesse público e ocorrência de caso fortuito ou força maior.

Com relação ao inadimplemento com culpa, são os casos previstos nos incisos I a VIII e XVIII do art. 78 da referida lei, abrangendo hipóteses como não cumprimento ou cumprimento irregular das cláusulas contratuais, lentidão, atraso injustificado, paralisação, subcontratação total ou parcial, cessão, transferência (salvo se admitidas no edital e no contrato), desatendimento de determinações regulares da autoridade designada para acompanhar e fiscalizar a execução do contrato, cometimento reiterado de faltas, e, por fim, violação ao artigo 7º, XXXIII, da Constituição Federal, que versa sobre a proibição de trabalho de menores de idade.

Atinente ao inadimplemento sem culpa, são as circunstâncias que caracterizam o desaparecimento do sujeito, sua insolvência ou comprometimento da execução do contrato (conforme incisos IX a XI do art. 78), quais sejam, falência, concordata, início de processo de insolvência civil, encerramento da sociedade, falecimento do contratante, mudança na estrutura ou finalidade da empresa. Verifica-se que, em caso de concordata, a Administração tem permissão para manter o contrato e assumir o controle de atividades específicas indispensáveis para sua execução (conforme definido no artigo 80, parágrafo 2º).

Nesse sentido, segundo Di Pietro (2023, p. 624), nas duas primeiras situações, ou seja, inadimplemento com culpa e sem culpa, a Administração não possui nenhuma obrigação pendente com o contratado, uma vez que a rescisão ocorreu devido a ações atribuídas a ele mesmo; são as implicações do não cumprimento que o contratado deve enfrentar. Se o descumprimento for por sua culpa, podem surgir medidas como reembolso de danos, punições administrativas, a apropriação do objeto do contrato pela Administração e a perda da garantia.

Por fim, a autora citada afirma, com relação às duas últimas hipóteses, ou seja, rescisão por motivo de interesse público, ou ocorrência de caso fortuito ou de força maior, que a Administração tem a obrigação de compensar o contratado por prejuízos devidamente comprovados, além de restituir a garantia, quitando as parcelas devidas até a data da rescisão e cobrindo os custos de desmobilização (conforme o artigo 79, parágrafo 2º). Isso também deriva do direito do contratado à preservação do equilíbrio econômico-financeiro, que é estabelecido com base em diversos fatores, incluindo o prazo do contrato; se a rescisão ocorre antes do término acordado, ocorre um desequilíbrio e a Administração tem a obrigação de compensar financeiramente a parte prejudicada.

2.1.2.1.3. Fiscalização da execução do contrato

Essa é uma prerrogativa do Poder Público, também contemplada no artigo 58, III, da Lei nº 8.666 e devidamente regulamentada no artigo 67. Tal regulamentação estipula que a execução do contrato precisa ser monitorada e supervisionada por um representante designado pela Administração, com permissão para contratar terceiros para fornecer assistência e informações relevantes sobre essa função.

Ainda nessa esteira, o dispositivo legal prevê que o fiscal designado deve manter um registro detalhado de todas as situações relacionadas à execução do contrato, tomando medidas para corrigir eventuais falhas ou defeitos identificados. Se as decisões ultrapassarem a sua competência, o fiscal pode solicitar orientações aos seus superiores.

A ausência de cumprimento das instruções da autoridade responsável pela fiscalização resulta na rescisão unilateral do contrato (de acordo com o artigo 78, VII), além das possíveis penalidades aplicáveis.

2.1.2.1.4. Aplicação direta de sanções

Segundo Di Pietro (2023, p. 626 – 627), a Lei nº 8.666/1993 estabelece as penalidades apropriadas, mas não fornece definições das violações administrativas. Ela restringe-se a enumerar como prerrogativa da Administração a capacidade de impor penalidades fundamentadas pela falta de cumprimento total ou parcial do contrato (artigo 58, inciso IV) e a determinar que a falta de cumprimento total ou parcial do contrato confere à Administração a autoridade para aplicar penalidades de cunho administrativo, conforme elencadas no artigo 87, bem como o art. 7º da Lei nº 10.520/2003(Pregão) e art. 47 da Lei nº 12.462/2011(RDC), a saber:

- I - advertência;
- II - multa, na forma prevista no instrumento convocatório ou no contrato;
- III - suspensão temporária de participação em licitação e impedimento de contratar com a Administração, por prazo não superior a 2 anos;
- IV - Impedimento de licitar e contratar com a Administração Pública Federal, Estadual, Distrital ou Municipal, nos casos previstos no art. 7º da Lei nº 10.520/2003(Pregão) e art. 47 da Lei nº 12.462/2011(RDC);
- IV - declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública, enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação, perante a própria autoridade que aplicou a penalidade, que será concedida sempre que o contratado ressarcir a Administração pelos prejuízos resultantes e após decorrido o prazo da sanção aplicada com base no inciso anterior.

A legislação também contempla a imposição de uma multa por atraso injustificado na execução do contrato (artigo 86), de acordo com as disposições estipuladas no edital de

convocação ou no próprio contrato. O parágrafo 1º esclarece que a aplicação dessa multa não impede a rescisão unilateral do contrato, nem a aplicação de outras penalidades estipuladas pela lei.

Ato contínuo, o parágrafo 2º estabelece a exigência de um processo administrativo para a imposição da multa por atraso e permite que o valor seja deduzido da garantia fornecida pelo contratado em questão. Se o montante da multa exceder o valor da garantia, o contratado será responsável pela diferença, a qual será subtraída dos pagamentos que possam ser devidos pela Administração ou, alternativamente, poderá ser alvo de cobrança judicial, caso necessário (parágrafo 3º).

A penalidade de multa mencionada no artigo 87 pode ser combinada com qualquer uma das demais penalidades (conforme o parágrafo 2º do mesmo artigo), sendo proibida a aplicação simultânea de mais de uma sanção administrativa em qualquer outro cenário.

Com relação ao direito à defesa, conforme estabelecido no artigo 87, caput da Lei nº 8.666/1993, é uma demanda constitucional conforme previsto no artigo 5º, inciso LV, da Constituição Federal. Para exercer esse direito, a parte interessada possui um período de cinco dias, a menos que se trate da situação de declaração de inidoneidade, na qual o prazo é estendido para dez dias (conforme os parágrafos 2º e 3º do artigo 87).

No caso de multas impostas pela Administração, estas podem ser diretamente subtraídas da garantia fornecida pelo contratado, se disponível. Além disso, se a multa aplicada ultrapassar o montante da garantia, o contratado também será responsável pela diferença. Essa diferença será deduzida pela própria administração dos pagamentos que possam estar pendentes para o contratado (de acordo com o artigo 86, parágrafos 2º e 3º, e artigo 87, parágrafo 1º).

Segundo Alexandrino e Paulo (2021, p. 716), a imposição das multas nessas circunstâncias possui a característica de autoexecutoriedade. No entanto, se não existirem pagamentos devidos pela administração ao contratado, ou se o valor desses pagamentos for inferior à diferença entre as multas e a garantia fornecida, a parte restante das multas terá que ser objeto de cobrança judicial. Em outras palavras, a exigência dessa parte das multas não terá a natureza de autoexecutoriedade nesse cenário.

No que tange à penalidade de suspensão temporária de participação em licitações e contratações, é necessário que a Administração determine a extensão dessa medida com base na gravidade das infrações confirmadas no processo administrativo relevante. No entanto, é

importante destacar que essa restrição não pode exceder um período de dois anos (ALEXANDRINO; PAULO, 2021, p. 716).

Ainda afirma o citado autor que, no caso de impedimento de licitar ou contratar com a Administração, tal proibição subsistirá enquanto as razões que justificaram a punição continuarem válidas, ou até que ocorra o processo de reabilitação junto à autoridade que inicialmente impôs a penalidade. O processo de reabilitação somente poderá ser solicitado após decorridos dois anos a partir da aplicação dessa sanção, e será aprovado sempre que o contratado ressarcir a administração pelos prejuízos decorrentes da inexecução parcial ou total do contrato.

Com relação à declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a administração pública, essa sanção está sob a jurisdição exclusiva de ministro de Estado, secretário estadual ou secretário municipal, conforme a situação. É uma obrigação da administração pública permitir que o indivíduo afetado apresente uma defesa final dentro de um período de dez dias, a contar da disponibilização dos registros do processo para exame (de acordo com o artigo 87, parágrafo 3º).

2.1.2.1.4.1. Processo Administrativo de Apuração de Responsabilidade

Importante destacar que, no âmbito do DNIT, existe a Instrução Normativa nº 06/2019/DG/DNIT, de 24 de maio de 2019, a qual dispõe sobre o rito de aplicação das penalidades previstas nas Leis 8.666 de 21 de junho de 1.993, 10.520 de 17 de julho de 2.002 e 12.462 de 04 de agosto de 2.011, instituindo o rito procedimental conexo ao Processo Administrativo de Apuração de Responsabilidade – PAAR das infrações praticadas por fornecedores, na fase licitatória e/ou contratual.

Conforme o art. 2º desta instrução, as sanções podem ser de “advertência, multa, suspensão temporária de participar de licitação e impedimento de contratar com a Administração, impedimento de licitar e contratar com a Administração Pública Federal, declaração de inidoneidade, nos termos do art. 87 da Lei nº 8.666 de 21 de junho de 1993, art. 7º da Lei 10.520 de 17 de julho de 2002 e art. 47 da Lei 12.462 de 04 de agosto de 2011 e suas alterações posteriores”.

Dessa forma, a instrução normativa em comento prevê toda a instrução processual, no âmbito da autarquia, que o agente público deve seguir, bem como as devidas competências e prazos a serem observados, visando sempre a perseguir os princípios constitucionais, em especial ao da ampla defesa e contraditório.

Com relação aos prazos, destaca-se o previsto no art. 21 desse normativo o qual menciona que o Processo Administrativo de Apuração de Responsabilidade (PAAR) deve ser iniciado e

concluído dentro do prazo de prescrição quinquenal, de acordo com a legislação vigente relacionada à irregularidade identificada, a menos que se trate de um caso de crime.

Ainda em seu parágrafo primeiro, é elucidado que o início da contagem do prazo de prescrição será a data em que o ato foi cometido ou, no caso de uma infração permanente ou contínua, a partir do momento em que cessou. Esse dispositivo legal vai ao encontro da previsão contida no art. 1º da Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999, conforme se segue:

Art. 1º Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.

A partir do art. 22, a norma traz as definições das espécies de sanções administrativas, bem como as regras procedimentais para cada uma a partir do art. 24, fornecendo os percentuais, prazos e os respectivos casos aplicáveis.

Extremamente importante relatar que, no que tange à espécie multa, o art. 25 e seus parágrafos traz os percentuais aplicáveis a cada situação, conforme se segue:

Art. 25. A multa, no âmbito do contrato, que poderá ser:

I - De caráter compensatório, quando será aplicado os seguintes percentuais:

a) 15% (quinze por cento) em caso de inexecução parcial do objeto pela contratada ou nos casos de rescisão do contrato, calculada sobre a parte inadimplida;

b) 20% (vinte por cento) sobre o valor do contrato, pela sua inexecução total.

II - De caráter moratório, na hipótese de atraso injustificado na entrega ou execução do objeto do contrato, quando será aplicado os seguintes percentuais:

a) 0.33% (trinta e três centésimos por cento) por dia de atraso, na entrega de material ou execução de serviços, calculado sobre o valor correspondente à parte inadimplente, quando o atraso não for superior à 1 (um) mês;

b) 0.66% (sessenta e seis centésimos por cento) por dia de atraso que exceder a alínea anterior, na entrega de material ou execução de serviços, calculados desde o trigésimo primeiro dia de atraso, sobre o valor correspondente à parte inadimplente, em caráter excepcional e a critério do órgão contratante.

Parágrafo único. Para o cálculo da multa, a alíquota indicada deverá incidir sobre o valor contratual com eventuais acréscimos, apostilamentos e aditivos, atualizado até a data da decisão pela aplicação da penalidade, considerando o índice estipulado em contrato ou, na falta deste, pelo Índice Geral de Preços – Mercado (IGP-M), ou aquele que vier a substituí-lo.

Posteriormente, a norma prevê que a multa será imposta pela autoridade competente e poderá ser executada das seguintes maneiras: i) o fornecedor deverá quitar o valor da penalidade no prazo determinado pela autoridade competente; ii) o valor da multa poderá ser deduzido do montante da garantia depositada referente ao contrato em questão; iii) o valor da multa poderá ser descontado das parcelas devidas à contratada; e iv) em último caso, a execução da multa poderá ocorrer por meio de um procedimento judicial (conforme art. 26 da referida norma).

Por fim, o parágrafo 1º do artigo 26 estabelece que, se a multa aplicada for maior do que o valor da garantia fornecida, a contratada será responsável pela diferença, a qual será devidamente atualizada de acordo com o índice especificado no contrato, ou, na ausência dessa especificação, pelo Índice Geral de Preços – Mercado (IGP-M) ou qualquer outro índice que o substitua no futuro.

2.1.2.1.5. Ocupação temporária

No caso em que o contrato envolve a prestação de um serviço essencial, a administração tem a prerrogativa de realizar uma "ocupação temporária" de propriedades móveis e imóveis, recursos humanos e serviços associados ao escopo do contrato. Isso ocorre quando há a necessidade de assegurar a investigação administrativa de infrações contratuais por parte do contratado, assim como no cenário de encerramento do contrato administrativo (conforme o artigo 58, inciso V).

2.1.2.1.6. Restrições à oposição da exceção do contrato não cumprido (*exceptio non adimpleti contractus*)

No âmbito do direito privado, caso uma das partes não cumpra com as obrigações contratuais, a outra parte pode deixar de cumprir suas próprias obrigações, invocando a exceção do contrato não cumprido, conforme previsto no artigo 477 do Código Civil.

Nesse sentido, de acordo com Di Pietro (2023, p. 641), no campo do direito administrativo, um particular não tem permissão para interromper a execução de um contrato, devido aos princípios de manutenção da continuidade do serviço público e da supremacia do interesse público sobre o interesse particular. Em geral, o curso de ação apropriado é que o particular solicite, seja por meios administrativos ou judiciais, a rescisão do contrato e a compensação por perdas e danos.

Enquanto isso, a referida autora menciona que o particular deve prosseguir com a execução do contrato até receber uma ordem da autoridade competente (seja administrativa ou judicial) para interrompê-lo. É importante notar que a Lei nº 8.666/93 apenas contempla a possibilidade de rescisão unilateral por parte da Administração (conforme o artigo 79, item I); em nenhum ponto ela concede esse direito ao contratado.

No entanto, a partir da promulgação da Lei 8.666/1993, passou a ser apropriado referir-se à temporária inviabilidade da aplicação da exceção do contrato não cumprido. Na verdade, a utilização dessa cláusula implícita por parte do contratado passou a ser explicitamente permitida, especialmente quando houver um atraso superior a noventa dias nos pagamentos devidos pela Administração em relação a obras, serviços ou fornecimentos, ou partes destes que já tenham sido recebidos ou executados de acordo com o artigo 78, inciso XV (ALEXANDRINO; PAULO, 2021, p. 720).

2.1.2.1.7. Exigência de garantia

A possibilidade de requerer garantias nos contratos que envolvem obras, serviços e aquisições está estabelecida no parágrafo 1º do artigo 56 da Lei nº 8.666/93, conforme redação conferida pela Lei nº 11.079, de 3 de outubro de 2004, e também no artigo 96 da Lei nº 14.133/21. Essa faculdade pode englobar as seguintes opções, conforme descritas no parágrafo 1º do mesmo dispositivo: depósito em dinheiro ou títulos da dívida pública (inciso I), seguro-garantia (inciso II) e fiança bancária (inciso III).

Nesse sentido, a Lei 8.666/1993 possibilita que a solicitação de garantia seja efetuada durante o processo licitatório "como forma de assegurar o cumprimento do contrato a ser firmado posteriormente" (artigo 31, parágrafo 2º). Nesse caso, a garantia deve ser devolvida aos licitantes que não forem selecionados.

Já a nova Lei de Licitações, no artigo 58, permite que, no momento da apresentação da proposta, seja requerida a comprovação do pagamento de uma quantia como garantia da proposta, como um requisito de pré-qualificação. Essa garantia será devolvida aos licitantes dentro de um prazo de dez dias úteis, contados a partir da assinatura do contrato ou da data em que a licitação for considerada fracassada (parágrafo 2º).

No que se refere à modalidade de garantia, a decisão sobre qual utilizar é responsabilidade do contratado, contanto que essa garantia não exceda 5% do montante total do contrato, exceto quando se trata de acordos que envolvem a entrega de bens pela Administração, nos quais o contratado assume o papel de depositário. Nesse cenário, o valor dos bens deve ser adicionado ao montante da garantia (conforme o artigo 56, parágrafo 5º, da Lei 8.666).

No caso de garantia exigida quando da assinatura do contrato, esta é restituída após a conclusão do contrato; no evento de rescisão contratual por conta de ação imputada ao contratado, a Administração pode manter a garantia para compensar-se dos danos, multas e indenizações a que tem direito (segundo o artigo 80, item III). Essa é uma medida que pode ser implementada diretamente, não necessitando de intervenção judicial, ou seja, é auto executória (DI PIETRO, 2023, p. 618).

No que tange aos limites percentuais, a Lei nº 14.133/2021 estabelece, no caso de obras, serviços e fornecimentos, o limite de 5% do valor inicial do contrato, com a possibilidade de aumento para até 10% mediante justificativa que leve em conta a complexidade técnica e os riscos envolvidos (conforme o artigo 98). De acordo com o parágrafo único desse mesmo dispositivo,

nos contratos com duração superior a um ano, bem como suas prorrogações, será utilizado o valor anual do contrato para definir e aplicar os percentuais estipulados;

Ato contínuo, relativamente aos contratos para obras e serviços de engenharia consideráveis, poderá ser requerido um seguro-garantia com cláusula de retomada, de acordo com o artigo 102, em uma quantia equivalente a até 30% do valor inicial do contrato (de acordo com o artigo 99).

Por sua vez, nos contratos que envolvam a entrega de bens por parte da Administração, onde o contratado atuará como depositário, o valor desses bens deverá ser somado à quantia da garantia (conforme o artigo 101).

A nova lei de licitações traz uma inovação no artigo 102, ao permitir que, em contratos de obras e serviços de engenharia, o edital possa solicitar a garantia por meio de seguro-garantia, e também introduz a obrigação de que a seguradora, em caso de não cumprimento das obrigações por parte do contratado, assuma a responsabilidade pela execução e conclusão do objeto do contrato, trazendo três consequências a seguir descritas.

A primeira implicação é a de que a seguradora deve ser parte do contrato como uma interveniente, com permissão para acessar livremente as instalações onde o contrato principal está sendo executado, monitorar a execução do contrato principal, ter acesso a auditorias técnicas e contábeis, e solicitar esclarecimentos ao responsável técnico pela obra ou pelo fornecimento.

A segunda é que a Administração pode emitir empenho um empenho em nome da seguradora ou de quem ela designar para concluir o contrato, desde que a regularidade fiscal seja comprovada.

Por fim, a seguradora tem o direito de subcontratar a finalização do contrato, seja de forma total ou parcial. Se a seguradora executar e concluir com sucesso o objeto do contrato, ela fica isenta da obrigação de pagar o valor segurado indicado na apólice. Caso ela não assuma a execução do contrato, ela será responsável por pagar a totalidade do valor segurado mencionado na apólice (conforme o parágrafo único do artigo 102).

2.1.2.1.8. Exigência de medidas de compensação

A Lei 12.349/2010 modificou a Lei nº 8.666/1993 ao acrescentar o parágrafo 11 no artigo 3º. Esse acréscimo prevê que os editais de licitação para a contratação de bens, serviços e obras têm a permissão de exigir, mediante justificação prévia da autoridade competente, que o contratado realize, em favor de um órgão ou entidade integrante da administração pública, ou daqueles

selecionados através de um processo isonômico, ações de compensação comercial, industrial, tecnológica ou o acesso a condições favoráveis de financiamento.

Nessa esteira, o Decreto 7.546/2011 define medida de compensação industrial, comercial ou tecnológica como qualquer prática de compensação estabelecida como requisito para reforçar a produção de bens, o avanço tecnológico ou a prestação de serviços, com o intuito de gerar benefícios nos campos industrial, tecnológico ou comercial, manifestados de várias maneiras, incluindo, entre outras: coprodução, produção sob licença, produção subcontratada, investimento financeiro em aprimoramento industrial e tecnológico, transferência de tecnologia, aquisição de materiais e auxiliares de instrução, capacitação de recursos humanos, compensação comercial ou compensação industrial.

Como exemplo, seria possível em uma situação de concorrência internacional na qual o governo brasileiro tenciona adquirir uma ampla rede de radares de grande porte para modernizar o controle do espaço aéreo nacional, que o edital requisitasse do futuro contratado medidas de compensação comercial, como a obtenção de vantagens de acesso aos mercados do país cuja empresa ganhasse a licitação (ALEXANDRINO; PAULO, 2021, p. 723-724).

Por fim, outro exemplo mencionado por esses autores é de que seria possível a imposição de medidas de compensação tecnológica, como a transferência de conhecimento das tecnologias empregadas nos radares, visando beneficiar empresas brasileiras que fabricam componentes eletrônicos relacionados a essa área.

2.1.2.2. Prazo de duração e prorrogação dos contratos

Como norma geral, a duração dos contratos administrativos está restrita ao período de vigência dos créditos orçamentários correspondentes (artigo 57, caput). No entanto, a Lei 8.666/1993 contempla exceções que serão descritas nos parágrafos subsequentes.

A primeira exceção diz respeito aos contratos associados a projetos cujos resultados estejam incluídos nas metas definidas no Plano Plurianual. Nesses casos, a prorrogação desses contratos é possível caso haja interesse administrativo e desde que tal possibilidade tenha sido previamente estipulada no ato de convocação (artigo 57, inciso I).

Em seguida, a lei apresenta outra exceção relacionada aos contratos referentes à prestação de serviços que devem ser executados de maneira contínua. Esses contratos podem ser estendidos por períodos sucessivos e iguais para buscar condições e preços mais benéficos para a administração, com um limite de sessenta meses (artigo 57, inciso II). Em situações excepcionais,

essa duração pode ser estendida por até doze meses adicionais, contudo, é necessária justificação adequada e a autorização da autoridade superior (artigo 57, parágrafo 4º).

Outra exceção se aplica aos contratos referentes ao aluguel de equipamentos e à utilização de programas de informática, os quais podem ter sua duração prolongada por um período de até quarenta e oito meses após o início do contrato (artigo 57, inciso IV).

Mais um caso excepcional diz respeito aos contratos firmados nas situações de licitação dispensável estipuladas nos incisos IX, XIX, XXVIII e XXXI do artigo 24 da Lei 8.666/1993. Nesses casos, se houver interesse administrativo, esses contratos podem ter um período de validade de até cento e vinte meses (artigo 57, inciso V).

É importante observar também que, no contexto das parcerias público-privadas, o período de duração do contrato deve ser no mínimo de cinco anos e no máximo de trinta e cinco anos, abrangendo quaisquer possíveis prorrogações (conforme o artigo 5º, inciso I, da Lei 11.079/2004).

O Supremo Tribunal Federal já estabeleceu que, mesmo em situações em que a lei permite a prorrogação da duração de um contrato após o término do prazo original, como por exemplo nos contratos de serviços a serem executados continuamente, o contratado privado possui apenas uma expectativa de direito. A decisão de prorrogar o contrato ou realizar um novo processo licitatório para firmar um novo contrato permanece a critério discricionário da entidade contratante²¹.

Ademais, a Lei 8.666/1993 apresenta uma lista de circunstâncias que permitem a extensão dos prazos de início da execução, conclusão e entrega dos contratos administrativos. Nesse contexto, é essencial que as cláusulas restantes do contrato sejam mantidas e que seja garantida a preservação do seu equilíbrio econômico-financeiro. Essas diretrizes estão estabelecidas no parágrafo 1º do seu artigo 57, conforme abaixo transcrito.

§ 1. Os prazos de início de etapas de execução, de conclusão e de entrega admitem prorrogação, mantidas as demais cláusulas do contrato e assegurada a manutenção de seu equilíbrio econômico-financeiro, desde que ocorra algum dos seguintes motivos, devidamente autuados em processo:

I - alteração do projeto ou especificações, pela Administração;

II - superveniência de fato excepcional ou imprevisível, estranho à vontade das partes, que altere fundamentalmente as condições de execução do contrato;

III - interrupção da execução do contrato ou diminuição do ritmo de trabalho por ordem e no interesse da Administração;

IV - aumento das quantidades inicialmente previstas no contrato, nos limites permitidos por esta Lei;

V - impedimento de execução do contrato por fato ou ato de terceiro reconhecido pela Administração em documento contemporâneo à sua ocorrência;

²¹ Mandado de Segurança nº 26.250/DF e Mandado de Segurança nº 27.008/AM, rei. Min. Ayres Britto.. 17.02.2010.

VI - omissão ou atraso de providências a cargo da Administração, inclusive quanto aos pagamentos previstos de que resulte, diretamente, impedimento ou retardamento na execução do contrato, sem prejuízo das sanções legais aplicáveis aos responsáveis.

2.2. ESTUDO SOBRE O PERFORMANCE BOND

Nesta seção, pretende-se apresentar exemplos de como as garantias de execução de contratos públicos são regulamentadas em outros países, fazendo comparações com a forma como essa questão é tratada no Brasil, incluindo as características envolvidas em cada abordagem.

Neste tópico, será abordado o emprego do seguro garantia de execução contratual, que é uma modalidade de garantia que visa assegurar a execução adequada do contrato. Dentro dessa categoria, existe uma variedade de aplicações específicas do seguro garantia, como os *bid bonds* (garantias de propostas), seguros garantia judiciais, seguros garantia de funcionamento, seguros garantia aduaneiros, seguros garantia imobiliários e seguros garantia administrativos, entre outras. Cada uma dessas aplicações visa cobrir diferentes contextos e riscos, garantindo que as obrigações contratuais sejam cumpridas de acordo com o acordado (BURANELLO, 2006, p. 189-200)

Inicialmente, segundo Carvalhosa (2017, p. 215) demonstra-se o conceito de *performance bond* o qual pode ser entendido como um sistema de garantia no qual se estabelece a inclusão de um terceiro na relação contratual, que se envolve como parte interessada na execução adequada do contrato. O seguro garantia é um acordo formal e recíproco entre o contratante (tomador) e a seguradora, destinado a proteger os interesses de um terceiro (beneficiário), assegurando a execução correta do contrato que é o objeto da garantia.

Ainda, segundo esse autor, nessa relação contratual é inserido um terceiro com interesse - a seguradora - desde o estágio inicial até a execução do contrato. Como resultado, o seguro-garantia difere completamente da apólice de seguro convencional. Enquanto nesta última existe a expectativa de sinistro, na apólice de *performance bond*, a condição para emitir a apólice é que a sinistralidade seja zero.

Segundo Thean (1998, p. 389), o *performance bond* gera um vínculo por meio de uma garantia que impõe ao emissor um pagamento sob demanda (*on demand*) pelo beneficiário, e, em alguns casos, a partir do surgimento de qualquer espécie de evidência que o vínculo possa especificar. No entanto, em grande parte dos casos, tal evidência é de fato mínima, por exemplo, um certificado do beneficiário afirmando que a parte segurada praticou uma quebra do contrato subjacente. Frequentemente o título é emitido pelo banco, companhia de seguro ou outra instituição financeira para o seu cliente em favor de um beneficiário, com quem o cliente tem um contrato, a fim de garantir a performance adequada.

De forma semelhante, Adnan e Supardi (2009, p. 25) definem o instituto como um vínculo de garantia para assegurar o cumprimento de um contrato em que uma pessoa (o devedor) se compromete a realizar ou deixar de fazer uma ação em benefício de outra (o credor). No contexto de contratos de construção, um *performance bond* é uma forma de garantia adquirida pelo contratado, normalmente de uma instituição financeira ou seguradora (mediante o pagamento de um prêmio), em favor do contratante, com a definição de um valor máximo de responsabilidade. Essa garantia pode ser executada pelo contratante em situações como negligência, abandono ou insolvência por parte do contratado.

Adicionalmente, os autores exploram a possibilidade de existirem dois tipos de *performance bond*: o condicional (*conditional*) e o incondicional (*unconditional*). No primeiro cenário, o garantidor assume uma responsabilidade solidária pela execução das obrigações do contratado, mas este último ainda permanece como principal responsável, não sendo amparado pela garantia. No caso do incondicional, estamos diante de uma garantia "sob demanda" (*on*

demand), na qual o garantidor é acionado para indenizar o contratante conforme as condições estipuladas na garantia.

Em uma definição mais ampla, o *performance bond* oferece uma opção ao garantidor, pois além de indenizar o contratante, ele pode assumir a responsabilidade do segurado e cumprir a obrigação em seu lugar, arcando com as despesas necessárias. Nesse contexto, um *performance bond* assegura que, caso um contratado não cumpra suas obrigações, o garantidor assumirá a responsabilidade de completar a obra ou pagar pelos custos de mão-de-obra e materiais empregados no projeto (BRIGLIA e ETCHEVERRY, 2010, p. 32).

Ato contínuo, os autores mencionam que, geralmente, o contrato estipula que o contratado deve realizar suas obrigações de acordo com os projetos e especificações, de forma diligente. Portanto, sob o *performance bond*, é provável que o dever do garantidor se estenda à correção de defeitos ou trabalhos mal executados.

No que tange aos subtipos ou modalidades, há uma distinção, reconhecida pela Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), relacionada com a parte que se beneficia da garantia. Assim, temos dois produtos distintos, identificados pelos números 0775 e 0776 na tabela da Susep: o primeiro é o seguro garantia de execução do contrato nas modalidades de segurado-setor público - quando a apólice de performance é emitida em favor da Administração Pública; o segundo é segurado-setor privado - quando a apólice de performance é emitida em benefício de uma entidade privada, conforme estabelecido na Circular SUSEP n.º 535, de 28 de abril de 2016.

Essas definições dessas modalidades são estabelecidas por meio da Circular SUSEP n.º 662, de 11 de abril de 2022, em seu artigo. 2º, conforme se segue:

Art. 2º Para fins desta Circular define-se:

(...)

V -Seguro Garantia: seguro que tem por objetivo garantir o fiel cumprimento das obrigações garantidas;

VI -Seguro Garantia: Segurado – Setor Público: Seguro Garantia cujo objeto principal está sujeito ao regime jurídico de direito público;

VII -Seguro Garantia: Segurado – Setor Privado: Seguro Garantia cujo objeto principal está sujeito ao regime jurídico de direito privado;

Dessa forma, a SUSEP vai ao encontro das definições internacionais do seguro garantia, tratando-o como um mecanismo em que a seguradora fica responsável pelo adimplemento da obrigação de seu tomador em favor de um terceiro, o verdadeiro beneficiário da relação, em razão de um contrato anterior.

Ademais, de acordo com Vollbrecht e Lewis (2009, p. 9), um aspecto fundamental desse sistema é a diligência da seguradora em busca constante de evitar a ocorrência de um sinistro. Como um requisito para emitir as apólices, ela realiza uma pré-qualificação e avaliação minuciosa da empresa licitante. No processo de subscrição da apólice, que inclui a pré-qualificação e a avaliação da subscrição, a seguradora procura avaliar e medir os riscos envolvidos no contrato que será coberto pela apólice. Ao emitir a apólice, a seguradora indica para a parte segurada a sua avaliação positiva da capacidade do tomador em cumprir o contrato.

2.2.1. Como é regulado no Brasil

A regulamentação desse instituto ficou a cargo da normatização administrativa, desempenhada pela Superintendência de Seguros Privados – SUSEP. Atualmente, a normatização dessa matéria é estabelecida pela Circular SUSEP n.º 662, datada de 11 de abril de 2022.

Nesse regulamento, estão delineadas todas as diretrizes fundamentais para a implementação do Seguro Garantia, independentemente da modalidade escolhida. Além disso, são apresentadas cláusulas-padrão para os contratos, adaptadas para situações envolvendo tanto entidades públicas quanto privadas como segurados. Adicionalmente, são incluídas cláusulas gerais, que são aplicáveis a todos os tipos de seguro garantia, bem como cláusulas específicas para cenários especiais.

Dentro dessa perspectiva, o artigo 3º da circular estabelece a finalidade do seguro garantia, que é assegurar a completa execução das obrigações assumidas pelo contratante em relação ao beneficiário. No contexto específico do setor público, o artigo 2º, inciso VI, como já mencionado anteriormente, apresenta a definição do conceito quando o beneficiário é um órgão ou entidade da Administração Pública.

Nesse sentido, de acordo com Poletto (2003, p. 58), a finalidade do contrato referido como "condições gerais contratuais" é marcada por dois propósitos distintos: o primeiro envolve a regulamentação dos direitos e responsabilidades do tomador e da seguradora no que se refere à emissão de uma ou várias apólices para uma terceira parte que não detém influência sobre tal contrato; o segundo tem a função de estabelecer garantias destinadas a resguardar a seguradora em caso de eventual descumprimento.

Em seguida, serão apresentados os dispositivos da norma relacionados às contragarantias, situações de sinistro, o direito de sub-rogação do segurador e as circunstâncias em que o segurado/beneficiário pode perder seus direitos.

Inicialmente, a própria seguradora precisa se precaver contra a possibilidade de o tomador não cumprir suas obrigações. Para isso, é estabelecido um terceiro contrato conhecido como contragarantia. Nesse cenário, o acordo é menos rigidamente regulado, conferindo às partes uma maior liberdade de ação. De fato, conforme estipulado no art. 32, parágrafo único da Circular SUSEP n.º 662/2022, esse contrato pode ser firmado de maneira flexível, desde que não prejudique os direitos do segurado. Além disso, a SUSEP não regulamenta o contrato de contragarantia.

No que tange à ocorrência de sinistro, há a devida caracterização, tramitação e instrumentalização prevista no artigo 18 dessa circular SUSEP. No entanto, preliminarmente, a normativa prevê a expectativa de sinistro em seu art.17, definindo-a como o evento ou ação que sugere a ocorrência do sinistro e o começo das etapas de procedimentos e/ou avaliação de requisitos para demonstrar a falta de cumprimento das obrigações, conforme estabelecido no parágrafo 1º do art. 18.

Logo em seguida, no parágrafo 1º do artigo 17, está disposto que, na situação em que a expectativa de sinistro for prevista, as cláusulas contratuais do seguro devem de maneira clara descrever o evento ou circunstância que a caracteriza, e determinar se será necessário ou não informar a seguradora sobre esse evento. No caso de necessidade de comunicação, as condições devem também esclarecer os critérios para efetuar essa notificação.

Ato contínuo, no parágrafo seguinte da norma, é previsto que, se a situação envolver a necessidade de informar antecipadamente a seguradora sobre a possibilidade de um sinistro, a ausência dessa notificação, ou o não cumprimento das condições estipuladas para essa comunicação conforme as cláusulas do contrato de seguro, só resultará na perda dos direitos do segurado se isso implicar um aumento no risco e impedir a seguradora de tomar medidas de acordo com os incisos II e III do artigo 29²².

Adiante, o sinistro será considerado válido quando for comprovado que o tomador não cumpriu com a obrigação garantida. Essa caracterização pode ocorrer imediatamente após o inadimplemento ou pode exigir a realização de procedimentos e/ou a avaliação de critérios para confirmar sua ocorrência, seguindo os termos do objeto principal do contrato ou da legislação específica correspondente conforme art. 18 e seu parágrafo 1º.

Nesse sentido, de acordo com Poletto (2003, p. 60), a descrição do sinistro deve ser feita de maneira clara e objetiva. Posteriormente, essa descrição deve ser protocolada na companhia

²² Art. 29. Desde que prévia e expressamente acordado entre as partes, o Seguro Garantia poderá prever, isolada ou conjuntamente, a possibilidade ou a obrigação de a seguradora: I -realizar o acompanhamento e/ou monitoramento do objeto principal; II -atuar como mediadora da inadimplência ou de eventual conflito entre segurado e tomador;

seguradora, que prontamente irá registrar o reclamo no livro de registro auxiliar de sinistros avisados, conforme obrigação. Os documentos mencionados, que acompanham a reclamação, devem efetivamente comprovar a ocorrência do sinistro.

Além disso, continua o autor na explanação, informando que esses documentos devem demonstrar que o inadimplemento do tomador está coberto pela apólice, ou seja, ocorreu durante a vigência do seguro. Também é necessário que a ocorrência tenha causado prejuízos no valor quantificado.

Depois da constatação do sinistro, a seguradora tem duas opções: (i) indenizar o segurado até o limite máximo definido na apólice; (ii) assumir a obrigação diretamente e realizá-la por meio da contratação de terceiros, nos termos do art. 21 da Circular SUSEP 662/2022.

Nessa perspectiva, uma vez que o sinistro seja caracterizado, a seguradora compensará o segurado, seguindo um dos métodos abaixo, de acordo com o que tiver sido acordado entre as partes nas cláusulas gerais do seguro: ela poderá completar o objeto do contrato principal por meio de terceiros, assegurando sua continuidade e conclusão sob sua responsabilidade total; ou então, reembolsará financeiramente os danos resultantes da inadimplência do tomador, até o limite máximo estipulado pela garantia (BURANELLO, 2006, p. 206).

Após a realização da obrigação ou o pagamento da indenização, ocorrerá a sub-rogação do segurado para a seguradora que efetuou o pagamento em decorrência do inadimplemento do tomador. A seguradora assume a posição de recuperar do devedor original (o tomador) os prejuízos causados. No entanto, é importante notar que a sub-rogação ocorre apenas dentro dos limites de pagamento estabelecidos pela própria seguradora, conforme definido na apólice (POLETTI, 2003, p. 62).

No entanto, é essencial ressaltar que as condições gerais do seguro garantia incluem a possibilidade de o segurado perder o direito à cobertura, conforme o art. 24. Essa perda de direito pode ocorrer nos seguintes casos: I - se a falta de cumprimento de obrigações garantidas for resultado de ações ou eventos pelo próprio segurado e tiverem sido um fator determinante na ocorrência do sinistro; ou II - se a falta de cumprimento de obrigações relacionadas ao objeto principal não estiver sob a responsabilidade do tomador.

Além disso, a regulamentação também abrange o encerramento da cobertura da apólice. A Circular da SUSEP estabelece as condições para determinar o término da cobertura contratual, conforme o artigo 26, da seguinte forma:

Art. 26.O Seguro Garantia será extinto na ocorrência de um dos seguintes eventos, o que ocorrer primeiro, sem prejuízo da comunicação do sinistro conforme arts. 19 e 20:

I -quando as obrigações garantidas forem definitivamente concluídas e houver manifestação expressa do segurado neste sentido;

II -quando o segurado e a seguradora expressamente acordarem;

III -quando o pagamento da indenização ao segurado ou beneficiário atingir o valor da garantia;

IV -quando o objeto principal for extinto; ou V -quando do término de vigência da apólice.

Parágrafo único. A extinção do Seguro Garantia em decorrência das situações previstas nos incisos II e IV do caput, poderá ensejar a restituição da parcela do prêmio calculada de acordo com o critério definido nas condições contratuais do seguro, o qual deverá ser compatível com o risco efetivamente coberto pelo seguro até a data da rescisão contratual.

Em suma, conforme Souza (2016, p. 20), as etapas previstas na norma acerca do seguro garantia, desde a contratação até a execução pela seguradora da obrigação inadimplida, podem ser resumidas da seguinte forma: (i) envio de documentação cadastral para a exame da proposta pelo segurador; (ii) análise econômico-financeira, de caráter e de competência pelo segurador; (iii) efetivação do cadastro determinando limites e taxas; (iv) assinatura do contrato de contragarantia; (v) subscrição do risco a partir da análise do contrato principal a ser garantido; (vi) emissão da apólice.

Em caso de sinistro, nos contratos para garantia de construção, fornecimento e prestação de serviços para segurado do setor público, haverá: (vii) notificação de expectativa de sinistro pelo beneficiário para o tomador; (viii) conversão da expectativa de sinistro em reclamação de sinistro, mediante comunicação do segurado à seguradora; (ix) caracterização do sinistro pela seguradora; (x) escolha, pela seguradora, entre indenizar o segurado ou adimplir a obrigação principal; (xi) sub-rogação da seguradora em face do tomador (Ibidem, p. 20).

2.2.2. Mercado Brasileiro de Seguro Garantia

Finalmente, é crucial examinar a recente progressão do mercado de seguro garantia no Brasil. Para essa análise, foram utilizados os dados dos prêmios pagos por esse produto a partir do ano 2000. A seleção desse ponto no tempo é fundamentada tanto na disponibilidade dos dados no portal pesquisado quanto no fato de que um período de vinte anos é adequado para compreender o crescimento de um setor que realmente começou a se desenvolver a partir de 2011.

A tabela 1 foi elaborada com base em uma pesquisa realizada no Sistema de Estatísticas da SUSEP (SES)²³. Esse banco de dados organiza as estatísticas por tipos de operações. Para a tabela

²³ Sítio do sistema: <http://www2.susep.gov.br/menuestatistica/SES/principal.aspx>

em questão, a pesquisa foi focada na categoria de seguros, e dentro dessa categoria, na subcategoria "Garantia - Segurado Setor Público".

Tabela 1 - Evolução Histórica do total de Prêmios em Seguro Garantia – Setor Público.

Ano	Prêmio Seguros
2003	R\$ 24.179.268,00
2004	R\$ 17.369.333,00
2005	R\$ 202.514,00
2006	Sem emissão
2007	Sem emissão
2008	Sem emissão
2009	Sem emissão
2010	Sem emissão
2011	R\$ 429.320.619,00
2012	R\$ 554.162.811,00
2013	R\$ 779.529.518,00
2014	R\$ 960.946.522,00
2015	R\$ 1.465.804.205,00
2016	R\$ 1.899.304.380,00
2017	R\$ 2.460.852.356,00
2018	R\$ 2.441.713.266,00
2019	R\$ 2.604.385.863,00
2020	R\$ 2.716.085.907,00
2021	R\$ 2.574.003.206,00
2022	R\$ 2.801.871.680,00
2023	R\$ 1.749.494.511,00
Total	R\$ 23.479.225.959,00

Fonte: Bando de Dados da SUSEP

Com base nas informações contidas nessa tabela, é possível observar que houve um recebimento de prêmios de seguros garantia expressivo a partir do ano de 2011. Nesse sentido, explica Doria (2019, p. 42), que o mercado efetivamente se consolidou a partir de 2011, impulsionado por grandes projetos de infraestrutura, como o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2), que envolveu investimentos de aproximadamente R\$ 955 bilhões entre 2011 e 2014, além dos eventos esportivos de grande escala como a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016, que também contribuíram significativamente para o crescimento do setor.

Ainda afirma esse autor que, apesar desse crescimento, o mercado de seguro garantia ainda não explorou completamente todas as suas capacidades e é considerado um setor relativamente "novo e pequeno" no Brasil quando comparado a outros tipos de seguros comercializados.

A dimensão limitada do mercado de seguro garantia é frequentemente atribuída à prerrogativa do licitante escolher o tipo de garantia que deseja oferecer, em vez de a Administração Pública deter esse poder de escolha. Além disso, devido ao fato de representar uma porcentagem relativamente baixa (entre 5% e 10%) do valor total do contrato, a quantia assegurada e, por consequência, os prêmios cobrados tendem a ser substancialmente mais baixos (Ibidem, p. 42).

2.2.3. A Aplicação do Seguro Garantia de Execução (Performance Bond) em Obras Públicas no Direito Internacional.

Segundo Ferrari (2018, p.20-21), o intercâmbio de ideias entre sistemas jurídicos distintos pode desencadear uma colaboração mútua na resolução de desafios e no aprimoramento de instituições em contextos legais diversos. Esse princípio se baseia na concepção de "racionalidade transversal", que reflete a troca recíproca de conhecimentos e a interação criativa entre diversas ordens jurídicas. A racionalidade transversal, assim, está relacionada com a variação na disseminação e absorção de informações entre sociedades, o que também se reflete na formulação de normas variadas.

Ainda segundo a autora, ao examinar legislações de diferentes países, é possível observar a recorrência de problemas semelhantes em sistemas jurídicos distintos. Esses problemas estão relacionados às dinâmicas internas de cada entidade de tomada de decisão e tendem a ser replicados em outros sistemas legais (Ibidem, p. 11).

Nessa direção, o campo do direito administrativo é particularmente propício para transferências jurídicas devido a três fatores interligados: o crescente interesse na governança experimentalista nesse domínio; a capacidade de restringir a experiência administrativa ao nível local; e os mecanismos geralmente pouco formais que o direito administrativo requer para a implementação dessas experiências localizadas (Ibidem, p. 168).

Nessa perspectiva, a autora define o Transadministrativismo como sendo um mecanismo notável é a busca sistemática em outras ordens jurídicas (nacionais e internacionais, de diversos níveis) por soluções preexistentes para abordar os desafios enfrentados pelo direito administrativo contemporâneo (Ibidem, p. 166).

E um dos exemplos, a propósito, explorado pela autora para ilustrar as possibilidades de solução de problemas por meio de transplantes jurídicos é exatamente a utilização de *performance bonds* nas contratações públicas no Brasil.

Nesse cenário, a autora ressalta que examinar o êxito da implementação dos *performance bonds* nos Estados Unidos para abordar questões relacionadas a licitações pode ampliar a perspectiva brasileira em relação a alternativas que, de outra forma, não teríamos considerado devido à predominante inclinação em buscar soluções para os desafios por meio da criação de exceções e fórmulas de natureza pública (como as cláusulas exorbitantes)²⁴.

Após essas considerações, buscar-se-á analisar a seguir o ordenamento jurídico norte-americano atinente ao seguro garantia na modalidade *performance bond* como mecanismo de garantia de suas obras públicas.

2.2.3.1. Estados Unidos da América (EUA)

A legislação norte-americana prevê esse instrumento desde 1894 quando foi promulgada Lei *Heard Act*. Essa legislação introduziu uma única garantia abrangente de desempenho e pagamento, visando oferecer certa proteção a subcontratados e trabalhadores não remunerados, no entanto, apresentava diversas restrições tanto em termos substanciais quanto processuais²⁵.

Segundo Galiza (2015, p. 15), o propósito era transferir o ônus da inadimplência para o setor privado, enquanto também delegava a empresas a responsabilidade pela análise técnica e financeira, com o intuito de aumentar a segurança na alocação de recursos públicos.

Nessa esteira, o *Heard Act* estipulava, de acordo com Myers (2009, p14), que as obrigações decorrentes de contratos com empreiteiras contratadas pelo governo federal deveriam ser garantidas por meio de seguro-garantia, obtido por meio de *good and sufficient sureties* (fiadores confiáveis e suficientes).

Posteriormente essa lei foi modificada pelo *Miller Act*, em 24 de agosto de 1935, o qual adicionou mais proteção ao Governo dos EUA ao requerer uma garantia dupla, composta por *performance bond e payment bond* (CUSHMAN, 1956, p. 243).

²⁴ FERRARI, Isabela. Transadministrativismo: Uma teoria dos transplantes jurídicos aplicada ao direito administrativo. 2018, p. 15-16.

²⁵ "That act established a single performance and payment bond which did afford some protection to the unpaid subcontractors and materialmen, but it was fraught with substantive and procedural limitations." Wallick, Robert D. e Stafford, John A., "The Miller Act: Enforcement of the Payment Bond" em Law and Contemporary Problems, 1964

Assim, o *Miller Act*²⁶ representou o acréscimo da exigência de seguro-garantia para a contratação de obras federais, em uma tentativa de mitigar as perdas resultantes da profunda crise econômica de 1929, que havia paralisado o setor de construção. Nesse contexto, o *performance bond* foi um dos instrumentos empregados no âmbito do *New Deal*, um plano que tinha como objetivo revitalizar o crescimento econômico dos Estados Unidos (CNSEG, 2012, p. 2).

A legislação estabelece que antes de conceder qualquer contrato de valor superior a \$100.000 (cem mil dólares) para a construção, alteração ou reparo de edifícios públicos ou obras públicas do Governo Federal, uma pessoa deve apresentar ao Governo os seguintes documentos, que se tornam obrigatórios quando o contrato é adjudicado: *performance bond* e *payment bond* (conforme subcapítulo III, §3131, b 1 e 2 do Título 40 do Código dos Estados Unidos²⁷).

Segundo Schubert (2003, p. 51), a maioria dos 50 Estados, o Distrito de Columbia, Porto Rico e várias jurisdições locais promulgaram leis semelhantes, frequentemente denominadas de *Little Miller Acts*, que exigem o uso de seguro-garantia em obras públicas acima de determinado valor. Muitas empresas de construção também solicitam que seus subcontratados obtenham um seguro-garantia semelhante para se protegerem contra possíveis inadimplências por parte da construtora principal. Embora a maioria dos Estados não exija o seguro-garantia em projetos privados, muitos proprietários optam por sua utilização como forma de proteger seus projetos e ativos.

De acordo com dados fornecidos pela *National Association of Credit Management* dos Estados Unidos (GALIZA, 2015, p. 31-34), a legislação específica varia de acordo com cada Estado da Confederação Americana. No entanto, de forma geral, alguns Estados exigem uma cobertura integral de 100% por meio das *surety bonds*, enquanto a maioria exige uma cobertura mínima de 50% das obras públicas. Além disso, é comum a exigência de cobertura para mão de obra e material utilizados na obra, conforme se verifica na tabela a seguir:

Tabela 2 – Características do *performance bond* nos estados norte-americanos

<i>Performance Bond</i> nos Estados dos EUA.	
Alabama	Exigência mínima de 50% do valor da obra, aplicável a um valor total superior a US\$ 50.000,00.
Alaska	Para obras com valores até US\$ 1.000.000,00, a exigência é de 40% do valor.
Arizona	Para obras cujo valor ultrapassa US\$ 100.000,00, a exigência é de 100% do valor da obra.

²⁶ Conforme capítulo 642, Seção. 1-3, 49 Estatutos Gerais p. 793,794, codificada conforme alterada no Título 40 do Código dos Estados Unidos.

²⁷ Disponível em < <https://www.govinfo.gov/content/pkg/USCODE-2011-title40/html/USCODE-2011-title40.htm> >

Arkansas	Para obras cujo valor ultrapassa US\$ 20.000,00, a exigência é de 100% do valor da obra.
Califórnia	Para obras cujo valor ultrapassa US\$ 25.000,00, a exigência é de 100% do valor da obra.
Colorado	Para obras cujo valor ultrapassa US\$ 50.000,00, a exigência é de 100% do valor da obra.
Connecticut	Para obras cujo valor ultrapassa US\$ 100.000,00, a exigência é de 100% do valor da obra.
Delaware	Exigência de 100% do valor da obra.
Distrito de Columbia	No mínimo, é necessário 50% do valor total da obra.
Flórida	Exigência de 100% do valor da obra.
Geórgia	Exigência de 100% do valor da obra.
Havai	Exigência de 100% do valor da obra.
Idaho	No mínimo, é necessário 85% do valor total da obra.
Illinois	Dispensado para obras de baixo valor
Indiana	Exigência de 100% do valor da obra.
Iowa	É exigido acima de 75% do valor da obra.
Kansas	Para obras cujo valor ultrapassa US\$ 100.000,00, a exigência é de 100% do valor da obra.
Kentucky	Exigência de 100% do valor da obra.
Louisiana	A porcentagem varia dependendo das dimensões da construção.
Maine	Exigência de 100% do valor da obra.
Maryland	Exigência de 50% do valor da obra.
Massachusetts	No mínimo, é necessário 25% do valor total da obra.
Michigan	Para obras cujo valor ultrapassa US\$ 50.000,00, a exigência é de 100% do valor da obra.
Minnesota	Exigência de 100% do valor da obra.
Mississippi	Exigência de 100% do valor da obra.
Montana	Obrigatoriedade de 100% para contratos a nível estadual; no mínimo 25% para contratos em âmbito municipal.
Nebraska	Exigência de 100% do valor da obra.
New Hampshire	Para obras cujo valor ultrapassa US\$ 35.000,00, a exigência é de 100% do valor da obra.
New Jersey	Exigência de 100% do valor da obra.
New Mexico	A exigência inicial é de 100% do montante, porém o estado possui a prerrogativa de diminuir esse valor para um mínimo de 50%.
New York	Não é necessário para obras com custo inferior a US\$ 50.000,00; não há uma porcentagem estabelecida.
North Carolina	Exigência de 100% do valor da obra; sendo dispensado em obras de valor inferior a US\$ 300.000,00
North Dakota	É requerida a abrangência completa dos custos relacionados à mão de obra e materiais.
Ohio	É requerida a abrangência completa dos custos relacionados à mão de obra e materiais.

Oklahoma	Exigência de 100% do valor da obra.
Oregon	Dispensado para obras de valor inferior a US\$ 100.000,00
Pensilvânia	Exigência de 100% do valor da obra.
Porto Rico	Exigência mínima de 25% do valor da obra
Rhode Island	Exigência de garantia entre 50 e 100% do valor da obra
South Carolina	Exigência de 100% para estradas, 50% para os outros tipos de obra
South Dakota	Dispensado para obras de valor inferior a US\$ 25.000,00
Tennessee	Exigência mínima de 25% do valor da obra
Texas	Exigência de 100% do valor da obra.
Utah	Exigência de 100% do valor da obra.
Vermont	Exigido apenas para estradas
Virginia	Dispensado para obras de valor inferior a US\$ 350.000,00
Washington	Exigência de 100% do valor da obra. Em caso de obras de menor montante, há a possibilidade de redução do percentual.
West Virginia	Varia de acordo com o tipo de obra
Wisconsin	Exigência de 100% do valor da obra.
Wyoming	Exigência de 25% do valor da obra; para obras de valor acima de US\$ 100.000,00, o percentual pode aumentar; quando o valor da obra for inferior a US\$ 7.500,00 pode ser dispensado

Fonte: Adaptada de: GALIZA, Francisco. Uma Análise Comparativa do Seguro Garantia de Obras Públicas. Série Estudos sobre Seguros. Escola Nacional de Seguros. Rio de Janeiro. Novembro de 2015.

Conforme essa tabela, verifica-se que a legislação depende de cada Estado, porém segue um padrão lógico. Quanto aos valores percentuais requeridos, frequentemente eles estão vinculados ao tamanho e à natureza da obra. A título de ilustração, empreendimentos de maior custo estão associados a percentagens exigidas mais elevadas.

Em conclusão, Carvalhosa (2017, p. 218), demonstra que a experiência nos Estados Unidos com os *performance bonds* apresenta benefícios práticos desse sistema de garantias. As seguradoras realizam uma avaliação criteriosa ao subscrever a apólice, apoiada em três elementos-chave: a obrigatoriedade de contratar a apólice de performance para todos os empreiteiros de obras públicas; a cobertura de 100% do valor do contrato; e a atribuição de um poder de supervisão à seguradora, tanto no local da obra quanto na auditoria de execução financeira do contrato.

2.2.3.2. Europa

Segundo Rosenberg (2010), na Europa e em outras regiões do mundo, as *LOCs - Letters of Credit* (Cartas de Crédito) têm sido principalmente utilizadas para cumprir garantias de contratos e outras obrigações. Já nos Estados Unidos, o seguro garantia é a opção predominante.

Hoyos (2000) apresenta três razões para explicar a menor utilização do seguro garantia na Europa. Primeiramente, o seguro garantia geralmente surge de obrigações legais, regulatórias ou contratuais, sendo necessário que o Estado estabeleça limites mínimos para sua contratação. Em segundo lugar, na Europa, a porcentagem da Importância Segurada coberta pelo seguro é pequena, em média cerca de 10%. Nos Estados Unidos, essa porcentagem pode chegar a 100% (como será discutido a seguir), ou 50% no Canadá.

Por último, o terceiro motivo, explanado pelo autor, é a competição com o setor bancário. Nos Estados Unidos, existem certas restrições para a atuação dos bancos nesse segmento. Na Europa, essas restrições seriam menores, e como o seguro garantia não é tão significativo no perfil das operações bancárias (os bancos obtêm lucro de outras maneiras), os valores cobrados nessas operações podem ser mais baixos, atendendo ao cliente tradicional do banco. As entidades representativas desse setor na Europa estão buscando soluções para essa questão.

Por fim, Parker (2012) menciona que o mercado na Europa pode passar por mudanças devido às novas regras de solvência para bancos (Basileia 2), que tornarão mais difícil a emissão de novas cartas de crédito para tais operações.

2.2.3.3. América Latina

Nesse tópico, será abordado o sistema de garantia na Colômbia e México, uma vez que foram os países em que foi possível obter acesso às informações acerca desta temática.

No caso da Colômbia, o instituto é regulamentado pelo Decreto n 1510²⁸, de 17 de julho de 2013, o qual prevê em seu artigo 121 que a garantia de cumprimento do contrato deve permanecer válida até a conclusão do contrato. O montante dessa garantia deve ser de pelo menos dez por cento (10%) do valor do contrato, a menos que o valor do contrato seja superior a um milhão (1.000.000) de salários-mínimos mensais legais vigentes (smmlv)²⁹. Nesse caso, serão aplicadas as seguintes regras pelo órgão estatal:

Artigo 121. (...)

(...)

1. Se o valor do contrato for superior a um milhão (1.000.000) de smmlv e até cinco milhões (5.000.000) de smmlv, a Entidade do Estado pode aceitar garantias que cubram pelo menos dois vírgula cinco por cento (2,5%) do valor do contrato valor.

²⁸ Disponível em: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=53776>

²⁹ O salário-mínimo da Colômbia está, em 2023, 1.160.000 pesos colombianos ou cerca de 282 dólares americanos conforme cotação de 31 de agosto de 2023. Informação extraída de <https://elpais.com/america-colombia/2023-01-16/asi-queda-el-salario-minimo-y-el-subsidio-de-transporte-en-colombia-para-2023.html>

2. Se o valor do contrato for superior a cinco milhões (5.000.000) de smmlv e até dez milhões (10.000.000) de smmlv, a Entidade do Estado pode aceitar garantias que cubram pelo menos um por cento (1%) do valor do contrato.

3. Se o valor do contrato for superior a dez milhões (10.000.000) smmlv, a Entidade do Estado pode aceitar garantias que cubram pelo menos zero vírgula cinco por cento (0,5%) do valor do contrato.

4. A Colômbia Compra Eficiente deverá determinar o valor da garantia única de cumprimento do Acordo Quadro de Preços de acordo com o objeto, valor, natureza e obrigações nele contidas.³⁰

Nesse sentido, afirma Galiza (2015, p. 24) que a exigência de garantia é obrigatória apenas para obras públicas, e não há regulamentação específica para obras entre entidades privadas. No entanto, é bastante comum que os mesmos padrões de garantia sejam seguidos nas obras realizadas por entidades públicas.

Ato contínuo esse autor finaliza com a análise do Título III (Garantias) da lei mencionada em que são estabelecidas as condições dos seguros obrigatórios, incluindo os valores mínimos e o tipo de seguro necessário. Inicialmente, o decreto define três opções para fornecer garantias: seguro, utilização de patrimônio próprio ou fiança bancária. No entanto, de acordo com pesquisas realizadas, o seguro tem sido a opção mais comumente escolhida, devido às vantagens em termos de custo e rapidez.

Outro país que utiliza esse tipo de garantia é o México. Assim como na Colômbia, a maioria dos contratos de seguro garantia no México está relacionada a obras públicas, com beneficiários que incluem o governo federal, os estados, os municípios e outros órgãos estatais. Na esfera privada, embora não sejam legalmente obrigatórios, esses produtos também têm apresentado crescimento ao longo do tempo (Ibidem, p. 25).

Segundo esse autor, de acordo com a legislação mexicana, todas as obras no setor público devem ser garantidas de alguma forma, e essa garantia deve ser apresentada em um prazo de até 15 dias após a assinatura do contrato. No caso dos seguros de garantia de cumprimento ou qualidade do contrato, o valor da garantia é de 20% do valor total do contrato.

2.2.4. Vantagens da utilização de *Performance Bond*

³⁰ Livremente traduzido de: artículo 121 (...): 1. Si el valor del contrato es superior a un millón (1.000.000) de smmlv y hasta cinco millones (5.000.000) de smmlv, la Entidad Estatal puede aceptar garantías que cubran al menos el dos punto cinco por ciento (2,5%) del valor del contrato; 2. Si el valor del contrato es superior a cinco millones (5.000.000) de smmlv y hasta diez millones (10.000.000) de smmlv, la Entidad Estatal puede aceptar garantías que cubran al menos el uno por ciento (1%) del valor del contrato; 3. Si el valor del contrato es superior a diez millones (10.000.000) de smmlv, la Entidad Estatal puede aceptar garantías que cubran al menos el cero punto cinco por ciento (0,5%) del valor del contrato; 4. Colombia Compra Eficiente debe determinar el valor de la garantía única de cumplimiento del Acuerdo Marco de Precios de acuerdo con el objeto, el valor, la naturaleza y las obligaciones contenidas en este.

Inicialmente, verifica-se que o instituto do seguro garantia tem o potencial de realinhar os incentivos das partes envolvidas em um contrato. Isso ocorre porque cada uma das partes interessadas possui incentivos adequados para cumprir as obrigações acordadas³¹.

Após a subscrição da apólice e o início da execução contratual, as seguradoras acompanham as atividades de forma diligente. Nos Estados Unidos, as seguradoras têm a autoridade para realizar auditorias e fiscalizar o local onde as obras estão sendo realizadas e/ou os serviços estão sendo prestados³².

A competência para fiscalizar pode ser delegada a um terceiro especializado, selecionado pela própria seguradora. As *Surety Consulting Firms* são as empresas contratadas pelas seguradoras para acompanhar a execução dos contratos garantidos. Essas empresas possuem um corpo técnico especializado na atividade de acompanhamento e fiscalização de obras³³.

Por outro lado, o tomador do serviço compreende que o não cumprimento das obrigações e a subsequente acionamento da apólice podem resultar na impossibilidade de obter novos seguros, o que, por sua vez, pode impedir a contratação com o Poder Público ou com particulares mais rigorosos em relação às garantias exigidas³⁴.

O Estado também é incentivado pelo fato de que, caso ocorra algum descumprimento contratual, como um atraso nos pagamentos, isso poderá fornecer à seguradora um argumento de defesa que a isentará da obrigação de garantir a performance da empreiteira. Em outras palavras, o seguro-garantia estabelece um mecanismo de incentivos que não se limita apenas ao monitoramento mais eficaz da empreiteira pela seguradora, mas também à vigilância das obrigações contratuais devidas pelo próprio Estado³⁵.

E com relação ao tomador do seguro, este também pode obter benefícios ao optar pelo uso do *performance bond* como modalidade de garantia. Comparado à fiança bancária, que frequentemente envolve maiores exigências financeiras, incluindo contragarantias substanciais, o seguro garantia é mais flexível em termos de requisitos financeiros. Isso significa que o tomador

³¹ XAVIER, Vitor Boaventura. O Seguro Garantia de Execução do Contrato – Performance Bond: Uma Análise dos Aspectos Regulatórios e Concorrenciais da sua Exigência pela Administração Pública no Brasil, 2017 p. 22.

³² Ibidem, p. 21

³³ Ibidem, p. 21

³⁴ LOPES, Pedro Henrique Christofaro. Análise econômica do direito e contratações públicas: o performance bond em contratos de obras públicas como instrumento para mitigar a assimetria de informações / Pedro Henrique Christofaro Lopes. – 2019, p. 113.

³⁵ GOMES, Francisco Yokota Choucair. Análise Econômica do Performance Bond nos Contratos de Obras Públicas. 2016, p. 28.

não precisa imobilizar ativos significativos da empresa para garantir a obrigação (LOPES, 2019, p. 113).

Em vez disso, conclui o autor, o seguro garantia oferece uma alternativa mais eficaz e menos onerosa para cumprir os requisitos de garantia do contrato, permitindo que a empresa utilize seus recursos financeiros de forma mais eficiente em suas operações regulares. Dessa forma, há uma redução do comprometimento dos ativos do contratado. Isso pode ter o efeito de facilitar a execução do contrato, uma vez que os recursos financeiros e os ativos da empresa não ficam tão amarrados pelas exigências de garantias.

Nesse sentido, essa relação jurídica é concebida com base na ideia de ajuda recíproca, uma vez que as partes têm como objetivo primordial a conclusão bem-sucedida do projeto em andamento. A inadimplência de qualquer uma das partes envolvidas pode resultar na paralisação e no prolongamento indesejado dos efeitos do projeto em questão (POLETTTO, 2003, p. 57).

Em conclusão, o autor afirma que é comum que a seguradora desempenhe um papel de mediador-cooperador em certos casos. Seu objetivo é facilitar a consecução da meta final, que é a conclusão do projeto, sem causar ônus excessivo para nenhuma das partes envolvidas. Qualquer tipo de inadimplência, seja por parte do tomador do serviço ou do segurado, pode comprometer o empreendimento como um todo. Isso não apenas impacta os aspectos econômicos do projeto, mas também gera prejuízos sociais decorrentes dos efeitos negativos da inadimplência.

No que tange à vantajosidade financeira da utilização desse sistema, Gomes (2016, p.25) afirma que a contratação de uma obra com seguro garantia será vantajosa quando os benefícios provenientes da transferência parcial dos custos de monitoramento e riscos do Estado para a seguradora forem maiores do que os custos de transação associados à manutenção de uma relação trilateral, em contraste com uma relação bilateral.

Dessa forma, segundo esse autor, o *performance bond* será vantajoso quando a seguradora possuir uma capacidade superior em comparação ao governo para monitorar, executar ou indenizar em caso de inadimplência por parte da contratada. A seguradora deve demonstrar ser mais eficiente no monitoramento da empreiteira, o que resultaria na redução significativa dos custos associados à fiscalização e aos riscos que fazem parte da operação.

Sendo assim, conclui Lopes (2019, p.115) que, em última análise, os custos associados à incorporação adequada de tal garantia podem se equilibrar com os prejuízos resultantes de sua omissão no contrato. Portanto, é prudente adotar essa medida preventiva, em proporções apropriadas, uma vez que isso pode resultar em vantagens para todas as partes envolvidas no

contrato. Isso fortalecerá a confiabilidade na realização do contrato e fomentará a colaboração mútua.

2.2.4.1. Mitigação da Assimetria de Informações

Segundo Mankiw (2018, p. 442), a assimetria de informação, em termos simples, refere-se a uma disparidade na quantidade de informações detidas pelas diferentes partes envolvidas em uma relação. Em outras palavras, isso significa que uma das partes possui um nível superior de conhecimento sobre os acontecimentos em comparação com a outra parte envolvida na relação.

De acordo com Sampaio e Araújo (2014, p. 315-316), o fenômeno da assimetria de informação se refere ao fato de que, durante a celebração de contratos, as partes frequentemente não têm acesso a informações completas sobre todas as variáveis relevantes para o ato em questão. Isso significa que, na verdade, as escolhas são restritas pelo conjunto de informações que cada parte foi capaz de reunir, resultando em uma situação na qual os agentes econômicos exibem "racionalidade limitada" devido à falta de informações completas.

No caso de uma obra pública, por exemplo, a empresa responsável pela execução da obra geralmente detém um conhecimento mais abrangente sobre sua capacidade de concluir o projeto, o ritmo apropriado para sua realização e a qualidade dos materiais utilizados. Para acessar essas informações, o setor público deve realizar atividades de fiscalização, o que implica em custos adicionais, e nem sempre consegue fazê-lo de maneira eficaz (GARCIA, 2016, p. 507).

Um exemplo ilustrativo dessa situação é a dificuldade enfrentada pela Administração ao conduzir pesquisas de mercado, uma vez que muitos atores privados tendem a inflar os preços durante essa fase, como forma de compensar eventuais lances que possam fazer durante as licitações (LOPES, 2019, p. 57).

Segundo Lopes (2019, p. 115-116), essa discrepância na informação acontece devido ao fato de que os fornecedores têm acesso a uma quantidade e qualidade de informações superiores em relação aos produtos, sua capacidade de desempenho e ao mercado em comparação com a Administração Pública que está adquirindo esses produtos. Isso ocorre devido à limitada capacidade do Poder Público para coletar informações, sendo que, em muitos casos, o governo busca informações diretamente no mercado em que pretende realizar a licitação.

Nesse contexto, de acordo com Freitas (2018, p. 28), para evitar esse comportamento oportunista, a reforma do sistema de contratações públicas deve contemplar a ideia de que a supervisão do contrato não seja uma responsabilidade exclusiva do poder público, mas sim uma

atribuição de um terceiro imparcial e especializado na área de contratação. A expertise e a imparcialidade desse terceiro, que não está sujeito à influência das partes envolvidas, contribuirão para reduzir a assimetria de informações, resultando em uma fiscalização mais eficaz do contrato.

Nesse sentido, através da aplicação do *performance bond*, a seguradora, que possui um nível mais elevado de conhecimento em comparação com o Estado no que diz respeito ao cálculo de riscos, realiza uma avaliação da capacidade técnica e financeira do licitante para cumprir o objeto do contrato³⁶.

Ato contínuo, as seguradoras, devido à sua especialização na gestão de riscos e no acompanhamento das condições da empresa contratante para executar a obra de acordo com as especificações, avaliam essas empresas com base em seu histórico de desempenho anterior (GOMES, 2016, p. 31).

Por consequência, Fiuza (2009, p. 263) destaca que a falta de cuidado de uma empresa de construção com a qualidade de seu trabalho pode resultar em problemas ao buscar contratar um seguro em futuros contratos. Portanto, o prêmio de risco pago por uma empreiteira à seguradora pode, por si só, servir como um indicador do seu desempenho passado.

Afirma ainda Gomes (2016, p.31) que as empresas com um histórico de maior confiabilidade têm a capacidade de oferecer preços mais competitivos ao Estado, uma vez que pagam prêmios menores para a obtenção do seguro-garantia. Assim, é importante ressaltar que o prêmio geralmente é determinado como uma porcentagem do valor da apólice emitida. Entretanto, a própria porcentagem é determinada com base nas condições específicas da construtora³⁷.

Portanto, ao envolver as seguradoras nesse processo, uma das principais dificuldades da Administração Pública, que é a obtenção de informações verdadeiras e precisas sobre a capacidade real de seus possíveis contratados para concluir o projeto licitado, pode ser atenuada. Isso ocorre porque as empreiteiras, visando obter um seguro a um preço mais vantajoso para si, se esforçarão ao máximo para apresentar informações que respaldem sua capacidade técnica³⁸.

³⁶ LOPES, Pedro Henrique Christofaro. Análise Econômica do Direito e Contratações Públicas: O Performance Bond em Contratos de Obras Públicas como instrumento para mitigar a assimetria de informações / Pedro Henrique Christofaro Lopes. – 2019. 147 f. Dissertação (mestrado) - Escola de Direito do Rio de Janeiro da Fundação Getúlio Vargas, p 116.

³⁷ CALVERAS, A.; GANUZA; J. J.; HAUKE, E. Wild bids. Gambling for resurrection in procurement contracts. *Journal of regulatory Economics*, v. 26, n. 1, 2004, p. 50.

³⁸ LOPES, Pedro Henrique Christofaro. Análise Econômica do Direito e Contratações Públicas: O Performance Bond em Contratos de Obras Públicas como instrumento para mitigar a assimetria de informações / Pedro Henrique Christofaro Lopes. – 2019. 147 f. Dissertação (mestrado) - Escola de Direito do Rio de Janeiro da Fundação Getúlio Vargas, p 117.

2.2.4.1.1. Enfrentamento à Seleção Adversa e ao Risco Moral (*Moral Hazard*)

A seleção adversa pode ser compreendida como a situação na qual o contratante, devido à sua incapacidade de avaliar adequadamente as diferentes características do produto ou serviço e, portanto, diante do risco de comportamento oportunista por parte da outra parte, opta, de maneira racional, pelo produto ou serviço de menor custo. Como resultado, no extremo, apenas produtos e serviços de qualidade inferior acabam sendo disponibilizados no mercado³⁹.

Além disso, segundo Araújo (2007, p. 286), essa assimetria pode até distorcer os mecanismos concebidos para mitigá-la. Isso acontece porque, ao tentar evitar ou reduzir o risco de seleção adversa, a Administração Pública pode solicitar garantias contratuais. No entanto, essas garantias podem se limitar ao que se sabe sobre o objeto do contrato, não abrangendo efetivamente todos os riscos envolvidos.

Araújo ainda ressalta a importância fundamental da prestação de garantias pela contratada. No entanto, é comum observar que essas garantias não abrangem, nem de perto, todo o universo dos "experience goods"⁴⁰, principalmente porque tendem a se concentrar apenas em circunstâncias do objeto contratual proposto que são consideradas como alta probabilidade de ocorrência durante o período de garantia.

Em contrapartida, conforme Dias (2016, p. 13-14), quando a assimetria de informações surge durante a fase de execução do contrato, a falha de mercado associada é conhecida como "risco moral" (*moral hazard*). Nessa situação, após vencer a licitação, o contratado tem incentivos para agir de maneira oportunista, buscando reduzir ao máximo os custos de execução do contrato, incluindo o uso de insumos de qualidade inferior.

Ato contínuo, essa autora comenta que um dos sinais de risco moral é quando a empreiteira adia o início das obras até ser declarada vencedora da licitação, contratando funcionários e adquirindo insumos somente após essa conquista. Isso é feito com o propósito de permitir um reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, o que demonstra um comportamento oportunista.

Com a utilização do *performance bond*, no contexto da seleção adversa, o empreiteiro deve apresentar detalhadamente como pretende realizar o projeto ao qual deseja se comprometer. Dessa

³⁹ SAMPAIO, Patrícia Regina Pinheiro. ARAÚJO, Thiago Cardoso. Previsibilidade ou Resiliência? Notas sobre a repartição de riscos em contratos Administrativos. Op. Cit., p. 317.

⁴⁰ Um bem de experiência é um produto ou serviço cujas características do produto, como qualidade ou preço, são difíceis de observar antecipadamente, mas essas características podem ser determinadas no momento do consumo. NELSON, Phillip. "Information and Consumer Behavior." *Journal of Political Economy*, vol. 78, no. 2, p. 311–29, 1970. JSTOR, <http://www.jstor.org/stable/1830691>. Acesso em: 6 Feb. 2024. Tradução própria.

forma, a seguradora terá conhecimento antecipado se a lista de insumos a serem utilizados será adequada para concluir a obra, e se há indícios de qualquer desvio que possa sugerir manipulação dos custos no projeto⁴¹.

No que tange ao risco moral, quando a seguradora é incorporada como garantidora do contrato, ela assume simultaneamente o papel de fiscal da adequada execução do contrato. Se o contratado optar por utilizar insumos que possam prejudicar a conclusão adequada da obra no futuro, ou se reduzir a contratação de mão de obra, a seguradora certamente identificará esse aumento de risco e comunicará o empreiteiro a respeito⁴².

Afirma ainda o autor que um dos desafios observados no contexto das licitações é que, embora esse seja um processo repetitivo, uma vez que o Poder Público sempre precisa realizar licitações para contratar prestadores de serviços, ele acaba funcionando como um jogo de "rodada única" para a Administração. Esta acaba se vinculando ao procedimento licitatório e não poderá eliminar um concorrente devido a um desempenho inadequado em um contrato específico (a não ser nos casos de declaração de inidoneidade e suspensão no direito de contratar).

Portanto, do ponto de vista da Administração, é como se ela recomeçasse o jogo a cada rodada, enquanto o setor privado tem o incentivo de agir de forma oportunista em sua atuação, pois não enfrentará uma punição significativa "na próxima rodada" do processo licitatório⁴³.

Dessa forma, com a expansão do uso do *performance bond*, a seguradora desempenha um papel que beneficia o Estado, pois o agente privado é obrigado a buscar uma apólice no mercado de seguros, e seu comportamento anterior é avaliado. Sendo assim, qualquer desvio em um projeto será sancionado pela seguradora, seja por meio do aumento das taxas de prêmio, seja pela recusa de cobertura em casos mais graves, criando um incentivo adicional para que as empresas atuem de forma responsável e em conformidade com os termos do contrato⁴⁴.

2.2.4.2. Continuidade e conclusão do objeto contratado

Segundo Lopes (2019, p. 119), a característica distintiva do seguro garantia de execução de obrigações é a capacidade da própria seguradora de concluir o cumprimento do objeto do contrato, que neste caso se refere a uma obra pública.

⁴¹ LOPES, Pedro Henrique Christofaro Análise econômica do direito e contratações públicas: o *performance bond* em contratos de obras públicas como instrumento para mitigar a assimetria de informações / Pedro Henrique Christofaro Lopes. – 2019, p. 119.

⁴² Ibidem, p. 118.

⁴³ Ibidem, p. 118

⁴⁴ Ibidem, p. 119

Ato contínuo, se a seguradora tem a capacidade de assumir a execução do projeto, é lógico concluir que isso dispensa a necessidade de uma nova licitação, economizando todos os custos associados a essa atividade. Além disso, licitações para projetos em andamento tendem a ser mais onerosas para o Poder Público, uma vez que a deterioração do canteiro de obras e dos elementos já incorporados pode exigir a reexecução de parte do trabalho, aumentando os gastos⁴⁵.

A garantia de que a seguradora concluirá a obra proporciona uma maior segurança não apenas para o Estado contratante, mas também para os fornecedores, subcontratados e a mão de obra envolvida no projeto, surgindo uma externalidade positiva com a utilização do *performance bond*⁴⁶.

Nessa esteira, Schubert (2003, p. 50) menciona que o *performance bond* assegura que, se a empreiteira não cumprir o contrato, outro agente econômico estará disponível com os recursos necessários para honrar as obrigações originalmente assumidas pelo contratado inicial. Isso é especialmente valorizado pelos subcontratados, pois garante a continuidade da execução contratual com uma parte capaz de validar seus próprios contratos sem a necessidade de passar por um novo processo licitatório.

Essa continuidade do contrato é capaz de mitigar também parte do problema de *hold up*⁴⁷ contratual da Administração Pública à medida que o não cumprimento das obrigações contratuais por parte da empreiteira pode ser solucionado através da ativação da seguradora, ou seja, a empreiteira não mantém mais um controle exclusivo temporário sobre a Administração Pública⁴⁸.

Dessa forma, o Estado passa a ter a alternativa de iniciar um processo de notificação de sinistro para examinar o comportamento da contratada. Isso, por sua vez, diminui a probabilidade de a entidade pública ficar à mercê de um contratado oportunista e preso a um contrato desvantajoso⁴⁹.

⁴⁵ Ibidem, p. 119

⁴⁶ GOMES, Francisco Yokota Choucair. Análise Econômica do Performance Bond nos Contratos de Obras Públicas. Op. Cit. p. 31.

⁴⁷ O *hold up* da Administração durante a execução de contratos administrativos ocorre quando o particular opta por “adotar estratégias não cooperativas, tornando a Administração Pública uma ‘refém’ do contratado”. DIAS, Maria Tereza Fonseca. Análise Econômica do Direito nas Contratações Públicas: estudo de casos da legislação e experiência brasileira. Op. Cit., p. 15.

⁴⁸ LOPES, Pedro Henrique Christofaro Análise econômica do direito e contratações públicas: o performance bond em contratos de obras públicas como instrumento para mitigar a assimetria de informações / Pedro Henrique Christofaro Lopes. – 2019, p. 120.

⁴⁹ Ibidem.

2.2.4.3. Desestímulo à Corrupção

Segundo Carvalhosa (2017, p, 214), o problema da corrupção no Brasil é agravado devido à contínua existência de um sistema de "capitalismo de laços," também conhecido como *crony capitalism* (capitalismo de compadrio). Isso pode ser compreendido como uma forma de capitalismo em que o sucesso nos empreendimentos depende principalmente das relações entre empresários e agentes estatais, em vez de se basear na competição livre e igualitária entre os agentes econômicos, impulsionada pela produtividade no mercado.

Por conseguinte, isso resulta no favorecimento de empresas específicas que celebram contratos para realizar obras, prestar serviços e fornecer produtos para o Estado. Essas conexões levam à manipulação e fraude nos projetos básicos quando se trata de concorrências e leilões, bem como na manipulação dos termos e cláusulas dos contratos assinados com governos e empresas estatais. Essas conexões, posteriormente, possibilitam fraudes contínuas nesses contratos, incluindo aditivos superfaturados e a execução inadequada ou defeituosa das obras⁵⁰.

A solução fundamental para combater eficazmente esse tipo de corrupção sistêmica no Brasil envolve o rompimento do sistema de "capitalismo de laços," por meio da eliminação das relações diretas entre empreiteiras, fornecedoras e os agentes políticos e administrativos⁵¹.

Dessa forma, um instrumento capaz de promover essa ruptura nos contratos de obras públicas é, de fato, o *performance bond*. Isso ocorre porque sua estrutura exige a inclusão de um terceiro na relação contratual. Além disso, esse terceiro tem um interesse direto na execução adequada das obrigações por parte da Administração Pública⁵².

Assim, é razoável presumir que as seguradoras devem levar em consideração as falhas no projeto e a propensão a atos de corrupção, uma vez que esses fatores aumentam os riscos que elas enfrentam, resultando em maior incerteza em relação a uma obra. Embora a supervisão da seguradora não elimine completamente essas incertezas, certamente contribui para reduzi-las⁵³.

⁵⁰ CARVALHOSA, Modesto. Performance Bonds: Quebra da Interlocução Direta entre Agentes Públicos e Privados na Execução de Contratos Administrativos. Op. Cit. [n.p.]

⁵¹ Ibidem, p. 215

⁵² Ibidem, p. 215

⁵³ GOMES, Francisco Yokota Choucair. Análise Econômica do Performance Bond nos Contratos de Obras Públicas. Op. Cit. p. 26.

Portanto, considerando a significativa quantia de dinheiro envolvida em uma obra, pode-se concluir que um dos benefícios do *performance bond* é incentivar as seguradoras a monitorar de perto os recursos utilizados, atuando como um aliado no combate à corrupção⁵⁴.

Corroborando com isso, Carvalhosa (2017, p. 230) conclui o *performance bond* representa um mecanismo crucial para promover a execução adequada de obras públicas e combater a corrupção, ao quebrar a comunicação direta entre agentes públicos e privados. A estruturação de um sistema de garantias contratuais que concede poder de fiscalização às seguradoras e estabelece níveis de até 100% de cobertura tem como objetivo proporcionar às seguradoras, como terceiros interessados na execução regular do contrato, os incentivos necessários para oferecer esse produto.

Assim, a eficiência proporcionada pelo sistema de *performance bond* aponta o caminho para a melhoria dos instrumentos de ética pública e para a avaliação da capacidade de execução contratual, visando a otimização dos recursos alocados pelo Estado em obras contratadas⁵⁵.

2.2.5. Possibilidade de Obstáculos na Implementação

Neste tópico, serão trazidos alguns desafios que podem surgir na sua implementação e, na prática, pode não ser totalmente eficaz na resolução das disfunções contratuais mencionadas.

2.2.5.1. Possibilidade jurídica da não Observância ao Princípio da Competitividade.

O princípio da competitividade no procedimento licitatório está previsto na Constituição Federal de 1988 em seu art. 37, inciso XXI, conforme se segue:

Art. 37.

(...)

XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.

Nesse sentido, manifesta-se Graells (2011, 326-327) de forma contrária à exigência de quaisquer garantias contratuais por parte da Administração na licitação. O autor argumenta que, ao impor o cumprimento de certos requisitos como critérios de qualificação para participação em licitações, o governo acaba restringindo o acesso esperado pela livre concorrência.

⁵⁴ Ibidem, p. 26.

⁵⁵ CARVALHOSA, Modesto. Performance Bonds: Quebra da Interlocução Direta entre Agentes Públicos e Privados na Execução de Contratos Administrativos. Op. Cit. p. 230.

Nesse contexto, continua esse autor, os *surety bonds* (um gênero do qual os *performance bonds* são uma espécie) são vistos de maneira negativa, pois têm um impacto significativo na dinâmica e no nível de competição dos mercados.

O autor faz críticas específicas à exigência dos *performance bonds*, argumentando que são garantias excessivas que, quando tornadas um requisito pela Administração, aumentam de forma inadequada as barreiras de entrada para candidatos com recursos financeiros mais limitados. Como resultado, a exigência de apresentação da apólice poderia fortalecer o domínio de determinados mercados por grandes empresas que já possuem conhecimento e experiência prévia, criando um cenário de monopólio.

Nesse contexto, é fundamental considerar o trade-off em questão: por um lado, a exigência do *performance bond* proporcionará maior segurança para a Administração em seus contratos de obras públicas, mas, por outro lado, poderá reduzir a competitividade das licitações, o que poderia resultar em propostas mais caras e, conseqüentemente, menos vantajosas para o Estado. Portanto, é essencial levar em conta as circunstâncias específicas das compras públicas ao tomar uma decisão sobre se deve ou não ser imposta uma exigência mais rigorosa de *performance bond*⁵⁶.

2.2.5.2. Deficiência de Mercado e de Regulação

A deficiência de mercado diz respeito à capacidade, ou à possível falta dela, do mercado brasileiro de *performance bond* para lidar com um aumento na demanda, caso seja necessário elevar o percentual exigido nas licitações.

Nesse contexto, a determinação específica da porcentagem do valor dos contratos a serem assegurados enfrenta obstáculos devido às restrições do mercado segurador em relação à sua capacidade de retenção (XAVIER, 2017, p. 43). Assim, surgem incertezas quanto à capacidade do mercado segurador brasileiro em acomodar a demanda resultante da obrigatória contratação da apólice e da expansão do nível de cobertura para 100% do valor do contrato (LAAN, 2016, p. 8).

Nessa esteira, de forma similar ao que ocorre nos Estados Unidos, onde as regulamentações do *United States Treasury* estabelecem um limite de 10% para cada apólice emitida por uma seguradora em relação ao seu excedente (VOLLBRECHT; LEWIS, 2009, p. 8), no Brasil, a retenção de riscos no setor de seguros é limitada a 5% do Patrimônio Líquido Ajustado (PLA)⁵⁷.

⁵⁶ XAVIER, Vitor Boaventura. O Seguro Garantia de Execução do Contrato – Performance Bond: Uma Análise dos Aspectos Regulatórios e Concorrenciais da sua Exigência pela Administração Pública no Brasil, 2017 p. 49.

⁵⁷ Resolução CNSP nº 321, de 2015.

Sendo assim, segundo Xavier (2017, p. 43) qualquer aumento nos níveis atuais de cobertura segurada deve considerar as restrições de absorção do mercado brasileiro, uma vez que a capacidade de retenção para esse produto específico é limitada.

No que diz respeito à deficiência de regulação do setor, é necessário verificar se a SUSEP está devidamente preparada para regulamentar o crescimento desse produto no mercado de seguros.

Nesse sentido, afirma Xavier (2017, p. 44) que a regulamentação desempenha um papel fundamental ao garantir que as seguradoras atuem com rigor durante o processo de subscrição da apólice e ao assegurar níveis adequados de competição nos mercados envolvidos.

Segundo esse autor, em 2012, o Fundo Monetário Internacional (FMI) conduziu uma análise minuciosa da conformidade do Brasil com os princípios fundamentais da Associação Internacional de Supervisores de Seguro.

Como resultado, o FMI analisou, em relatório, o modelo de regulação adotado pela SUSEP. Esse fundo também formulou propostas de reformas destinadas a fortalecer a supervisão realizada pela autarquia. Especificamente, em relação ao princípio da regulação, os resultados são preocupantes, especialmente no que diz respeito à capacidade regulatória da SUSEP. O FMI afirmou que o quadro legal que governa a SUSEP contém elementos que comprometem sua independência e sua capacidade de cumprir plenamente seus objetivos de regulação do mercado⁵⁸.

Do ponto de vista estrutural, o relatório identificou que a SUSEP enfrenta carência de recursos financeiros e de pessoal para conduzir a supervisão de forma eficaz. O relatório também destacou a falta de pessoal em todos os departamentos e a baixa qualificação técnica das equipes examinadas. Além disso, observou que o Ministério da Fazenda possui total controle sobre o orçamento e a alocação de recursos da Superintendência⁵⁹.

Esse diagnóstico evidencia diversos desafios para a melhoria da regulação realizada pela Superintendência e aponta limitações em sua capacidade regulatória. Embora seja possível que a autarquia tenha feito avanços nos anos seguintes à elaboração do diagnóstico pelo FMI, as deficiências na efetiva regulação pela autarquia ainda persistem⁶⁰.

⁵⁸ XAVIER, Vitor Boaventura. O Seguro Garantia de Execução do Contrato – Performance Bond: Uma Análise dos Aspectos Regulatórios e Concorrenciais da sua Exigência pela Administração Pública no Brasil, 2017 p. 49.

⁵⁹ Ibidem, p. 45.

⁶⁰ Ibidem, p. 45.

Portanto, para promover um crescimento saudável do regime de *performance bond* no Brasil e, conseqüentemente, expandir o mercado, torna-se essencial aumentar a capacidade regulatória da SUSEP, para fins de alinhar e assegurar os interesses divergentes entre seguradoras, tomadores de seguro e beneficiários. Isso envolve acompanhar e promover o desenvolvimento do mercado, elaborar e fiscalizar o cumprimento de normas técnicas e avaliar a eficácia da estrutura regulatória⁶¹.

2.2.6. Considerações sobre a Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021.

A nova lei de Licitações e Contratos Administrativos trouxe alguns avanços no que tange à temática do seguro garantia, especialmente quanto a sua aplicação no contexto de contratos de obras públicas.

Inicialmente, a lei define o seguro garantia em seu art. 97, bem como estipula um período mínimo de validade e estabelece que o não pagamento do prêmio pelo tomador não prejudicará os direitos do beneficiário, de acordo com as regulamentações pertinentes ao assunto.

O art. 98 mantém praticamente a redação da lei anterior de nº 8.666/1993, prevendo que a “garantia poderá ser de até 5% (cinco por cento) do valor inicial do contrato, autorizada a majoração desse percentual para até 10% (dez por cento), desde que justificada mediante análise da complexidade técnica e dos riscos envolvidos”.

Já o art. 99 traz uma inovação importante acerca do tema, onde prevê que em contratos para a realização de projetos de obras e serviços de engenharia de grande vulto, é possível solicitar a prestação de uma garantia na forma de seguro-garantia. Essa garantia pode incluir uma cláusula de retomada prevista no art. 102 da Lei, com um valor equivalente a até 30% do montante inicial do contrato, conforme a seguir:

Art. 102. Na contratação de obras e serviços de engenharia, o edital poderá exigir a prestação da garantia na modalidade seguro-garantia e prever a obrigação de a seguradora, em caso de inadimplemento pelo contratado, assumir a execução e concluir o objeto do contrato, hipótese em que:

I - a seguradora deverá firmar o contrato, inclusive os aditivos, como interveniente anuente e poderá:

- a) ter livre acesso às instalações em que for executado o contrato principal;
- b) acompanhar a execução do contrato principal;
- c) ter acesso a auditoria técnica e contábil;

⁶¹ LOPES, Pedro Henrique Christofaro Análise econômica do direito e contratações públicas: o performance bond em contratos de obras públicas como instrumento para mitigar a assimetria de informações / Pedro Henrique Christofaro Lopes. – 2019, p. 113.

d) requerer esclarecimentos ao responsável técnico pela obra ou pelo fornecimento;

II - a emissão de empenho em nome da seguradora, ou a quem ela indicar para a conclusão do contrato, será autorizada desde que demonstrada sua regularidade fiscal;

III - a seguradora poderá subcontratar a conclusão do contrato, total ou parcialmente.

Parágrafo único. Na hipótese de inadimplemento do contratado, serão observadas as seguintes disposições:

I - caso a seguradora execute e conclua o objeto do contrato, estará isenta da obrigação de pagar a importância segurada indicada na apólice;

II - caso a seguradora não assuma a execução do contrato, pagará a integralidade da importância segurada indicada na apólice.

Ato contínuo, faz-se necessário verificar que a lei considera obras e serviços de engenharia de grande vulto aqueles cujo valor estimado supera R\$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de reais), de acordo com o art. 6, inciso XXII da lei em comento.

Além disso, percebe-se o avanço da norma na previsão de direitos para a seguradora, facilitando a sua atuação fiscalizatória. Essa questão está abordada no artigo 101, inciso I, o qual concede à seguradora a possibilidade de ter acesso às instalações onde o contrato principal está sendo executado, acompanhar a execução desse contrato, realizar auditorias técnicas e contábeis, e solicitar esclarecimentos ao responsável técnico pela obra ou fornecimento.

Por outro lado, conforme a previsão contida no parágrafo 1º do art. 96, a lei nova ainda manteve a regra da lei anterior, ou seja, concedeu a possibilidade para o contratado fazer a opção da modalidade de garantia, podendo ser: caução em dinheiro, seguro-garantia ou fiança bancária. Esse fato, acaba por obstaculizar a maior utilização do *performance bond* no Brasil, uma vez que o contratado buscará mecanismos mais fáceis de se adquirir no mercado e que não são tão eficazes para atestar sua capacidade de executar o objeto contratual⁶².

Segundo Doria (2019, p. 53), o aumento do limite para 30% do valor do contrato é geralmente bem recebido pelo mercado. Isso ocorre porque, se o limite fosse aumentado para 100%, o custo do prêmio de seguro seria impraticável para os negócios. Portanto, ao estabelecer esse aumento para 30%, as seguradoras têm uma margem que lhes permite garantir a retomada da

⁶² LOPES, Pedro Henrique Christofaro Análise econômica do direito e contratações públicas: o *performance bond* em contratos de obras públicas como instrumento para mitigar a assimetria de informações / Pedro Henrique Christofaro Lopes. – 2019, p. 130.

obra, cobrindo os custos necessários para contratar uma nova empresa após a quebra de contrato, ao mesmo tempo em que torna o seguro mais acessível para as partes envolvidas.

A previsão desse percentual possibilita uma implementação mais gradual desse instrumento no Brasil, evitando a necessidade de que o mercado de seguros tenha que se adaptar rapidamente a uma demanda ampliada de forma repentina. Em outras palavras, permite testar o uso do *performance bond* e, se ele for bem-sucedido na realidade brasileira, considerar a ampliação de sua utilização em futuras reformas legislativas⁶³.

Destaca-se, por fim, que a Lei nº 14.133/2021, embora tenha sido publicado em 01º de abril de 2021, permitiu que os entes federados, conforme o inciso II do art. 193, ainda utilizassem as Leis anteriores de nº 8.666/1993 e 10.520/2022 até 30 de dezembro de 2023, quando serão efetivamente revogadas.

⁶³ LOPES, Pedro Henrique Christofaro. Análise econômica do direito e contratações públicas: o performance bond em contratos de obras públicas como instrumento para mitigar a assimetria de informações / Pedro Henrique Christofaro Lopes. – 2019, p. 131.

3. METODOLOGIA

3.1. ENTIDADE PÚBLICA OBJETO DE ESTUDO

Conforme mencionado anteriormente, o DNIT é uma autarquia federal vinculada ao Ministério dos Transportes, criada pela Lei nº 10.233/2001. Essa legislação reformulou o sistema de transportes terrestres, aquaviários e ferroviários do Brasil, encerrando a existência do antigo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER).

A principal missão do DNIT é implementar a política de infraestrutura de transportes terrestres e aquaviários, com o objetivo de contribuir para o desenvolvimento sustentável do país. Os recursos necessários para a realização das obras são fornecidos pelo governo federal. Em outras palavras, o DNIT é responsável por gerenciar e executar, sob a supervisão do Ministério dos Transportes, projetos relacionados a rodovias federais, ferrovias, vias navegáveis, instalações de transbordo intermodal, instalações portuárias fluviais e lacustres.

Além disso, o DNIT desempenha um papel fundamental no cumprimento das atribuições estabelecidas no artigo 21 do Código de Trânsito Brasileiro, especificamente nas rodovias federais. Isso inclui a aplicação de multas por excesso de peso e velocidade, por meio de postos de pesagem e dispositivos eletrônicos de fiscalização.

A gestão do DNIT é liderada pelo diretor-geral e por outros seis diretores setoriais, que são nomeados pelo Presidente da República e fazem parte da Diretoria Colegiada. As decisões administrativas são tomadas por meio dessa Diretoria e do Conselho Administrativo, que é composto por seis membros, incluindo o secretário executivo do Ministério da Infraestrutura, o diretor-geral do DNIT, dois representantes do Ministério da Infraestrutura e dois representantes do Ministério da Economia.

A visão do DNIT é alcançar reconhecimento pela excelência na gestão da infraestrutura de transportes, estabelecendo padrões de referência na América Latina⁶⁴. Atualmente, conforme os dados extraídos do Sistema Nacional de Viação – SNV⁶⁵, o DNIT é responsável por administrar 60.391 (sessenta mil trezentos e noventa e um) quilômetros de rodovias federais.

Além das rodovias federais, o DNIT tem a responsabilidade de operar na malha hidroviária que faz parte do Sistema Nacional de Viação (SNV), conforme estabelecido na Lei nº 12.379/2011. Entre as 26 hidrovias existentes, existe uma priorizada que se estende por cerca de 19.000 km,

⁶⁴ Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/aceso-a-informacao/institucional> . Acesso em 14 Set. 2023.

⁶⁵ Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/atlas-e-mapas/pnv-e-snv> Versão 202308A. Acesso em: 14 Set. 2023.

sendo que aproximadamente 14.000 km desses trechos são de extrema relevância para o transporte de cargas e passageiros. Portanto, o DNIT é encarregado de investimentos e manutenções atuais e futuros nesses trechos prioritários⁶⁶.

E no que tange ao modal ferroviário, a Diretoria de Infraestrutura Ferroviária do DNIT tem a responsabilidade de conduzir obras na malha ferroviária sob sua jurisdição, com foco especial na resolução de conflitos entre as ferrovias e áreas urbanas. Esses conflitos foram previamente avaliados no âmbito do PROSEFER, o Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas. As obras podem ser realizadas diretamente pelo DNIT ou em colaboração com municípios e estados por meio de convênios⁶⁷.

E relativamente à malha federal no Estado do Ceará, verifica-se que, conforme os dados extraídos do SIAC, a Superintendência Regional do DNIT nesse Estado detém apenas contratos referentes ao modal rodoviário, uma vez que o estado não possui vias navegáveis de acordo com o Atlas Aquaviário (versão de agosto de 2023)⁶⁸.

A SR/CE é responsável pela administração da malha rodoviária federal de 2.310 (dois mil trezentos e dez) quilômetros pavimentada e não pavimentada, conforme os dados extraídos do Sistema Nacional de Viação – SNV (Versão 202308A)⁶⁹.

3.2. TIPOLOGIA DA PESQUISA

O presente estudo assume uma abordagem de pesquisa que é exploratória e descritiva. Sua principal finalidade é abordar as questões de pesquisa estabelecidas, especialmente com o intuito de identificar a efetividade da garantia contratual em obras de infraestrutura no âmbito do DNIT. Inicialmente, a pesquisa adota uma característica exploratória. Posteriormente, a pesquisa assume um caráter descritivo, tem como objetivo primordial a apresentação detalhada das características de uma população ou fenômeno em estudo, ou então, a identificação e análise das relações existentes entre diferentes variáveis (EVÊNCIO et al, 2019).

De acordo com Marconi e Lakatos (2017), a pesquisa descritiva tem como propósito principal a descrição das características tanto das organizações quanto da população em estudo. Por outro lado, a pesquisa exploratória atua de forma complementar à descritiva, buscando

⁶⁶ Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/aquaviario>. Acesso em: 14 Set. 2023.

⁶⁷ Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/ferrovias>. Acesso em: 14 Set. 2023.

⁶⁸ Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/aquaviario/atlas-aquaviario/>. Acesso em 14. Set. 2023.

⁶⁹ Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/atlas-e-mapas/pnv-e-snv>. Acesso em: 14 Set. 2023.

proporcionar ao pesquisador uma maior familiaridade com o problema de pesquisa em questão e auxiliando na construção de seus objetivos de estudo.

Segundo Sitta et al (2010) e Garces (2010), a pesquisa exploratória tem como propósito a investigação de fenômenos ainda não completamente compreendidos, contribuindo para satisfazer a necessidade do pesquisador em adquirir uma compreensão mais aprofundada. Ela é útil para avaliar a viabilidade de um estudo mais abrangente ou para determinar quais métodos seriam mais apropriados em uma investigação futura.

Dessa forma, o tipo de investigação, de acordo com seus objetivos, foi exploratório e descritivo, pois o estudo de caso exigiu a coleta de dados e informações, descrições da situação atual e do novo modelo proposto. O método da pesquisa foi um estudo de caso, avaliativo, uma vez que houve uma análise de uma organização e envolveu a descrição, avaliação, explicação e julgamento da situação (GIL, 2009).

O tipo de pesquisa, quanto à abordagem, foi qualitativo e quantitativo. Aquela ocorreu devido à utilização de dados documentais e bibliográficos e de estudo e observação da análise da aplicabilidade da gestão do conhecimento na sua etapa de armazenamento (LAKATOS, 2007). A característica quantitativa foi obtida pelo uso de informações numéricas, representadas por meio de tabelas e gráficos, permitindo classificar e realizar análise traduzindo os resultados em números, para serem classificados e consequentemente analisados (WILL, 2012).

3.3. ESTRATÉGIA DE PESQUISA E TÉCNICA DE COLETA DE DADOS

Como estratégia, utilizou-se a pesquisa documental e a pesquisa bibliográfica. Com relação à primeira, segundo Martins e Theóphilo (2016), a pesquisa documental é comum em estudos que fazem uso de documentos como uma fonte de dados, informações e evidências. Esses documentos podem ser de diversas naturezas, sejam eles textos escritos ou não, incluindo, mas não se limitando a diários, registros arquivados em instituições públicas e privadas, gravações, correspondências tanto pessoais quanto formais, fotografias, filmes, mapas, entre outros.

Nesse sentido, houve a pesquisa a documentos insertos em processos administrativos da instituição pública DNIT. Os documentos pesquisados foram do tipo despachos de encaminhamento, notas técnicas, relatórios, ofícios, despachos decisórios, apólices de seguro garantia, termo de contrato, termo aditivo, termo de apostilamento para reajustamento de valor, parecer e nota jurídicos, documento de defesa prévia de empresa contratada e documento de recurso à decisão administrativa.

No que tange à pesquisa bibliográfica, esta tem como objetivo investigar e analisar um assunto, tópico ou questão, fazendo uso de fontes de informação disponíveis em publicações como as utilizadas nesta pesquisa como livros, artigos científicos, anais de congressos, dissertações de mestrado, monografia, leis, decretos, instruções normativas, periódicos, revistas e acórdãos (MARTINS; THEÓPHILO, 2016).

Com base nos objetivos propostos, iniciou-se a coleta de dados para a construção do banco de dados que ocorreu entre novembro de 2022 e maio de 2023. Pelo fato de a coleta de dados ter se iniciado ainda no ano de 2022, não foi possível obter os dados relativos a esse ano, uma vez que os dados estariam incompletos. Dessa forma, optou-se por trabalhar com os dados até o ano de 2021 para manter a completude das informações relativas a esse ano.

Inicialmente realizou-se pesquisa no sistema SIMDNIT e Sistema de Acompanhamento de Contratos - SIAC de todos os contratos que estavam sob a responsabilidade da Superintendência Regional do DNIT no Estado do Ceará. Dessa pesquisa, foi possível extrair um banco de dados em planilha de Excel contendo os seguintes dados: Número do Contrato, Unidade Fiscal, Data de Início, Data de Término, Empresa Contratada, Número do Processo Administrativo de Contratação, Situação do Contrato, Tipo de Contrato, Tipo de Intervenção, Objeto da Contratação, Valor da Garantia, Valor do Contrato (representando por Valor Inicial mais Aditivos mais Reajustes de Preços).

Em sequência, verificou-se ser necessário realizar o corte temporal dos últimos dez anos, uma vez que os dados anteriores ao ano de 2012 estavam incompletos ou imprecisos, não sendo possível fornecer a veracidade e segurança necessária das informações. Dessa forma, o banco de dados foi construído considerando os contratos celebrados desde o ano de 2012 até o ano 2021 (conforme motivação relatada anteriormente), o que representa o total de 115 (cento e quinze) contratos assinados durante esse período.

Desses 115 contratos, treze não tinham todas as informações necessárias para o objeto desta pesquisa, motivos pelos quais não foram considerados para o banco de dados. Dessa forma, o banco de dados foi construído contendo o total de 102 contratos administrativos cujos objetivos são obras ou serviços de engenharia.

Posteriormente, foram inseridos mais elementos no banco de dados por meio de novas colunas representadas pelas seguintes informações: ocorrência de atraso na execução do objeto por parte da empresa, informação se obra ou serviço finalizou no prazo inicial previsto, se houve ocorrência de falhas na execução, se houve processo administrativo de apuração de

responsabilidade, qual penalidade aplicada e, por fim, se houve acionamento da garantia contratual, conforme exposto no Anexo A.

Para o levantamento desses dados, houve a necessidade de acessar e ler cada processo administrativo por meio do processo eletrônico no SEI. As informações foram coletadas acessando o processo-base da contratação, bem como os processos de fiscalização e processos de apurações de responsabilidade (estes por meio de consulta também ao sistema PortalAD) atrelados a cada contrato listado no banco de dados.

A análise desses dados será realizada por meio das estatísticas descritivas das variáveis que fazem parte do banco de dados da pesquisa, contendo as seguintes informações: média dos valores por tipo de contrato; mediana; desvio padrão; variância; coeficiente de variação; média de vigência dos contratos em anos e coeficientes de correlação (com apresentação da matriz de correlação).

4. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

Este capítulo destina-se à apresentação e análise dos dados que foram obtidos na pesquisa. Foram analisados todos os contratos relacionados às obras de infraestrutura do DNIT no Estado do Ceará dentro do período de 2012 a 2021. Os dados foram organizados em planilha do *Excel* e posteriormente analisados e trazidos para este capítulo em forma de gráficos e tabelas. Assim, optou-se por dividir este capítulo para uma melhor apresentação e análise dos resultados.

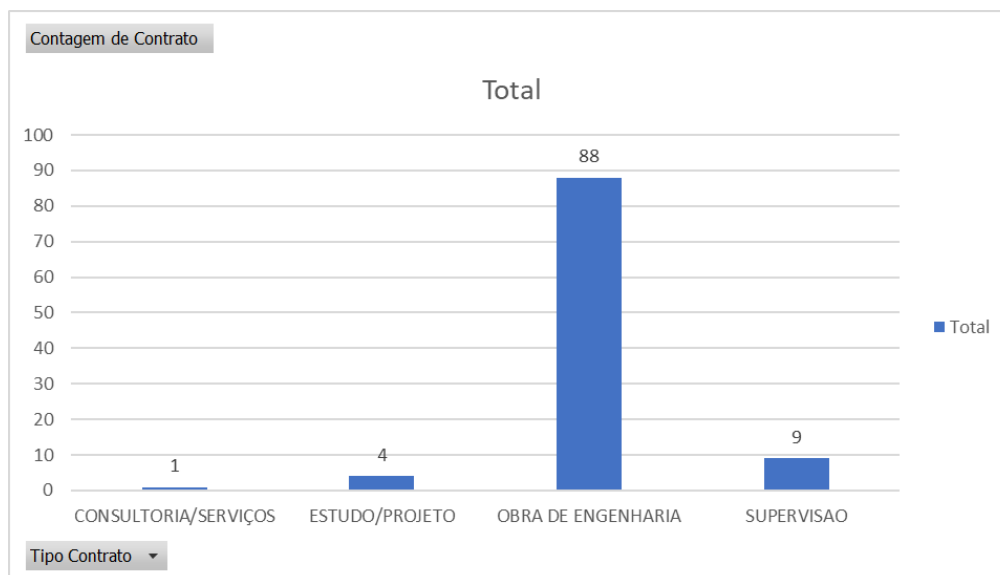
4.1. ESTATÍSTICA DESCRITIVA

4.1.1. Informações dos Contratos

Serão apresentadas nessa seção as estatísticas descritivas das variáveis que fazem parte do banco de dados da pesquisa.

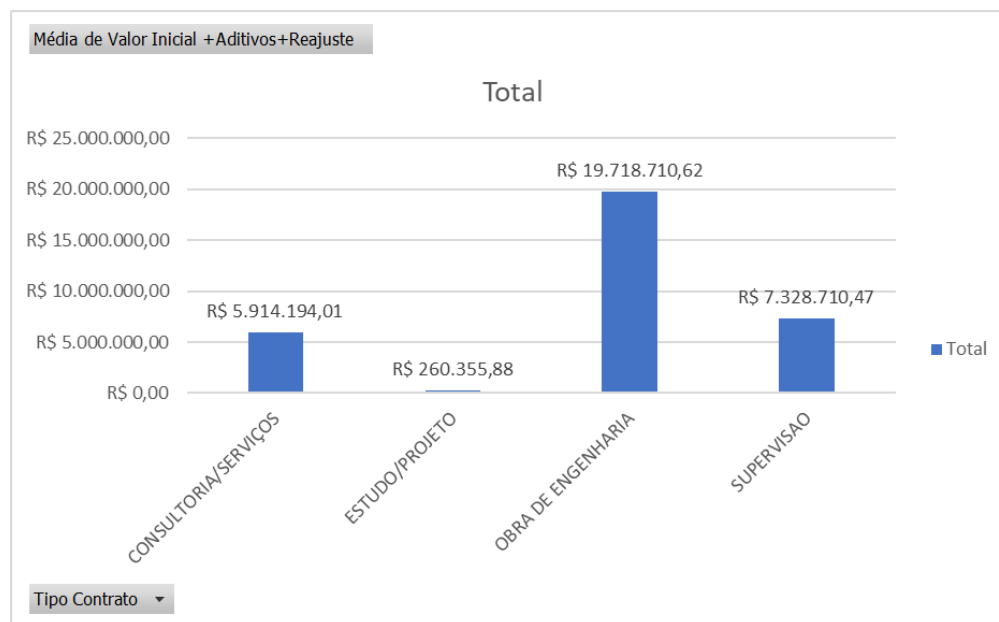
Inicialmente, destaca-se o banco de dados da pesquisa apresenta 102 (cento e dois) contratos firmados com a Administração Pública, sendo divididos em quatro tipos de contratos, sendo eles: Consultoria ou Serviços, Estudo ou Projetos, Obras de Engenharia e, por fim, Supervisão. Além disso, em todos eles o DNIT exigiu da contratada a garantia de execução contratual. O Gráfico 1 demonstra os quantitativos totais de contratos pelos tipos de contratos apresentados. Já o gráfico 2 apresenta a média dos valores por tipo de contrato.

Gráfico 1 - Tipos de Contratos



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2023).

Gráfico 2 - Média dos Valores por Tipo de Contrato



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2023).

Preliminarmente, cabe trazer as definições dos tipos de contratos elencados nesse gráfico. Assim, obra de engenharia refere-se a qualquer ação que, de acordo com a legislação, é reservada exclusivamente às profissões de arquiteto e engenheiro e envolve a intervenção no meio ambiente

através de um conjunto coordenado de atividades que, quando combinadas, resultam em uma inovação no espaço físico natural ou causam uma mudança significativa nas propriedades originais de um bem imóvel⁷⁰.

Ainda, a Lei 14.133 de 2021 traz ainda a definição de serviço de engenharia em seu art. 6º, inciso XXI, conforme se segue:

Art. 6º (...)

XXI - serviço de engenharia: toda atividade ou conjunto de atividades destinadas a obter determinada utilidade, intelectual ou material, de interesse para a Administração e que, não enquadradas no conceito de obra a que se refere o inciso XII do caput deste artigo, são estabelecidas, por força de lei, como privativas das profissões de arquiteto e engenheiro ou de técnicos especializados, que compreendem:

- a) serviço comum de engenharia: todo serviço de engenharia que tem por objeto ações, objetivamente padronizáveis em termos de desempenho e qualidade, de manutenção, de adequação e de adaptação de bens móveis e imóveis, com preservação das características originais dos bens;
- b) serviço especial de engenharia: aquele que, por sua alta heterogeneidade ou complexidade, não pode se enquadrar na definição constante da alínea “a” deste inciso;”

No que tange ao tipo de contrato supervisão, é quando a Administração contrata profissionais encarregados de monitorar, fiscalizar e supervisionar uma obra utilizando abordagens técnicas e gerenciais. O objetivo é assegurar que a qualidade da execução da obra esteja totalmente de acordo com as diretrizes estabelecidas nos projetos, em conformidade com normas, procedimentos e especificações definidos em contrato, bem como respeitando as leis, os cronogramas físicos e financeiros estabelecidos para as obras⁷¹.

Já os estudos e projetos de obras englobam todas as fases essenciais para a elaboração do anteprojeto, projeto básico e projeto executivo, com o propósito de oferecer soluções precisas e eficientes para a realização das obras. Essas soluções são desenvolvidas utilizando métodos qualificados e atualizados, visando alcançar o melhor custo para os empreendimentos de infraestrutura⁷².

Atinente à consultoria, é quando se contrata serviços técnicos altamente especializados, com o objetivo de oferecer soluções personalizadas para projetos industriais, de construção civil e infraestrutura. Elas desempenham um papel crucial tanto nas fases de planejamento e projeto

⁷⁰ Conforme art. 6º, inciso XII da Lei 14.133/2021.

⁷¹ INSTITUTO BRASILEIRO DE ECONOMIA – IBRE. Engenharia Consultiva - Supervisão de Obras: Desenvolvimento de novas metodologias e composições para definição de custos de referência de projetos, de estudos ambientais, de fiscalização e de gerenciamento de obras rodoviárias, ferroviárias e hidroviárias. Fundação Getúlio Vargas - FGV Instituto Brasileiro de Economia - IBRE. Brasília, 2019, p. 14

⁷² Ibidem, p. 15.

quanto na implementação desses empreendimentos. Esse setor da engenharia é caracterizado pelo uso intensivo do trabalho intelectual, e a experiência e qualificação da equipe técnica representam os principais diferenciais desse campo de atuação⁷³.

Prosseguindo, conforme pode ser observado nos gráficos 1 e 2, as obras de engenharia representam o maior número de contratos firmados e a maior média de valor de contrato no período pesquisado. Tal dado era esperado, uma vez que compreendem de fato as intervenções necessárias nas infraestruturas existentes e novas que podem ser necessárias.

Naturalmente, isso faz com que a Administração tenha um olhar mais atento e zeloso para esse tipo de contrato não só por conta vulto de recursos ser maior e porque, conforme será demonstrado adiante na tabela 9, foi responsável por 88,63 % do total de ocorrências de falhas na execução do objeto contratado. Muito embora se saiba que o gestor público deva se atentar para todas as normas previstas na legislação para todos os contratos administrativos conforme demonstrado na literatura.

Nesse sentido, conforme as definições trazidas anteriormente, verifica-se que os outros tipos de contratos, por sua natureza, são, por vezes, necessários serem celebrados para a execução posterior ou concomitante da obra de engenharia. Cabe salientar que, conforme levantamento desses contratos que foram consolidados no banco de dados, esse tipo de contrato engloba tanto as obras quanto serviços de engenharia à luz das definições legais.

Em seguida, a Tabela 3 demonstra o valor total dos contratos agregados por tipo de contrato.

Tabela 3 - Valor Total por Tipo de Contrato

Tipo de Contrato	Soma de Valor Inicial +Aditivos + Reajuste
OBRA DE ENGENHARIA	R\$ 1.735.246.534,43
SUPERVISAO	R\$ 65.958.394,19
CONSULTORIA/SERVIÇOS	R\$ 5.914.194,01
ESTUDO/PROJETO	R\$ 1.041.423,52
Total Geral	R\$ 1.808.160.546,15

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2023).

Verifica-se que o valor total de contratos firmados foi de R\$ 1.808.160.546,15 (um bilhão, oitocentos e oito milhões, cento e sessenta mil quinhentos e quarenta e seis reais e quinze centavos). O tipo de contrato Obra de Engenharia apresenta o total de R\$ 1.735.246.534,43 (um

⁷³ Ibidem, p. 15.

bilhão, setecentos e trinta e cinco milhões, duzentos e quarenta e seis mil quinhentos e trinta e quatro reais e quarenta e três centavos), o que traduz em 95,97% do total de contratos firmados, conforme demonstrado na Tabela 4.

Tabela 4 - Percentual por Tipo de Contrato

Tipo de Contrato	Soma de Valor Inicial +Aditivos+Reajuste
CONSULTORIA/SERVIÇOS	0,33%
ESTUDO/PROJETO	0,06%
OBRA DE ENGENHARIA	95,97%
SUPERVISAO	3,65%
Total Geral	100,00%

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2023).

Essas constatações se devem ao fato de que as obras de engenharia representam inevitavelmente uma maior complexidade frente aos demais tipos de contratos elencados, uma vez que representam de fato a execução de obra de engenharia referente à manutenção ou construção de quilômetros de uma rodovia. Conforme demonstrado no capítulo anterior, a malha rodoviária federal no Ceará tem cerca de dois mil e trezentos quilômetros, possuindo assim uma grande extensão.

Dessa forma, há a necessidade constata de licitar e contratar empresas para manutenção dessas estradas, além de construção novas estradas quando necessário, para que haja a correta trafegabilidade dos veículos.

A tabela 5 evidencia as medidas de posição e de dispersão referente ao valor dos contratos, em reais, firmados entre no período de 2012 a 2021.

Tabela 5 - Dados relativos aos valores dos contratos firmados

Média	R\$ 17.727.064,18
Moda	#N/D
Mediana	R\$ 10.213.316,73
Desvio Padrão	25929384,61
Variância	6,72333E+14
Coeficiente de variação	146,2700442
Mínimo	R\$ 59.956,37
Máximo	R\$ 211.569.734,76

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2023).

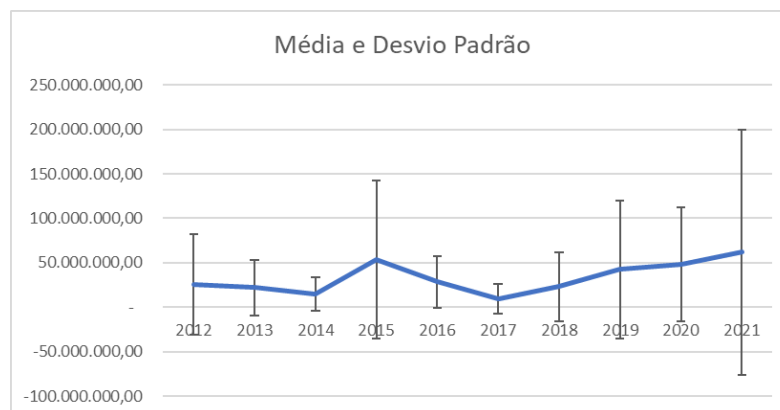
Verifica-se que o valor médio do contrato é de R\$ 17.727.064,18 (dezessete milhões, setecentos e vinte e sete mil sessenta e quatro reais e dezoito centavos), apresentando o menor valor de contrato firmado o de R\$ 59.956,37 (cinquenta e nove mil novecentos e cinquenta e seis

reais e trinta e sete centavos) referente ao contrato 082/2019 celebrado com a empresa HUGO A. MOTA CONS. ENG. PROJ. S/C cujo tipo de contrato é Estudo ou Projeto, tendo como objeto da contratação a elaboração de projeto básico e executivo para a execução dos serviços emergenciais de recuperação de obra de arte especial - OAE localizada no km 406,60 da BR - 020/CE e no km 11,40 da BR - 222/CE no município de CAUCAIA/CE.

Já o valor máximo contratado foi de R\$ 211.569.734,76 (duzentos e onze milhões, quinhentos e sessenta e nove mil setecentos e trinta e quatro reais e setenta e seis centavos) referente ao contrato 537/2015 celebrado com o CONSÓRCIO TORC - MAIA MELO cujo tipo de contrato é Obra de Engenharia, tendo como objeto da contratação a elaboração dos projetos básico e executivo e execução das obras de duplicação, restauração com melhoramentos e obras-de-arte especiais na rodovia BR-222/CE.

Ato contínuo, os dados anteriores foram distribuídos por exercício financeiro em que houve o início da vigência dos contratos, conforme demonstrado no Gráfico 3, de forma a apresentar a variação dos números ao longo do período objeto da pesquisa.

Gráfico 3 - Medidas de Posição e Dispersão por Exercício Financeiro



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2023).

Importante destacar que os valores dos contratos firmados são apresentados com os seus valores iniciais (quando da assinatura do contrato) somado com os aditivos permitidos em lei⁷⁴ e somado também os instrumentos para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato mencionados e detalhados no referencial teórico desta pesquisa, quais sejam, revisão, reajuste e repactuação a depender de cada caso.

⁷⁴ Conforme §1º do art. 65 da Lei 8.666 de 1993: “O contratado fica obrigado a aceitar, nas mesmas condições contratuais, os acréscimos ou supressões que se fizerem nas obras, serviços ou compras, até 25% (vinte e cinco por cento) do valor inicial atualizado do contrato, e, no caso particular de reforma de edifício ou de equipamento, até o limite de 50% (cinquenta por cento) para os seus acréscimos.”

Por isso, os dados estão apresentados de forma nominal, ou seja, desconsiderando a inflação do período desde a finalização do contrato até a construção do banco de dados. Aqui é importante ressaltar que não houve a necessidade de calcular o valor real dos contratos, uma vez que o efeito da inflação ao longo do tempo não interfere no objetivo da pesquisa, que é a identificação da efetividade da garantia contratual em obras de infraestrutura no âmbito do DNIT durante a execução do contrato ao longo do período em que esteve vigente.

Em seguida, será destacada na tabela 6 a média de vigência dos contratos em anos por tipo de contrato.

Tabela 6 - Média de Vigência dos Contratos em Anos

Média de Vigência dos Contratos em Anos	
CONSULTORIA/SERVIÇOS	2,00
ESTUDO/PROJETO	0,50
OBRA DE ENGENHARIA	2,41
SUPERVISAO	3,39
Total Geral	2,42

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2023).

Verifica-se na tabela 6 que, com exceção do tipo de contrato estudo ou projeto, os quais, por sua natureza específica, demandam um tempo de execução menor, os demais tipos de contratos possuem médias temporais de execução de obras ou serviços plurianuais, ou seja, a execução dos serviços objetos dos contratos tem uma duração que ultrapassa o exercício financeiro em que foi assinado o contrato. E esse dado era esperado, uma vez que as obras e serviços de engenharia atrelados às rodovias federais são por vezes complexos e demandam tempo de execução maior.

No que tange ao prazo de duração dos contratos, o assunto foi tratado no tópico 2.1.2.2 onde se trouxe a fundamentação legal para a vigência e prorrogação dos contratos. Assim, conforme verificado na tabela 6, os contratos, em sua maioria, possuem duração superior a um ano, o que é permitido conforme o art. 57 de Lei 8.666 de 1993.

Dessa feita, verifica-se que o ano de 2017 foi o que apresentou a menor média de valor de contrato iniciado nesse exercício financeiro da série histórica e o menor desvio padrão, conforme demonstrado no gráfico 3. Essa constatação não significa necessariamente que houve um menor volume de obras ou serviços em andamento, uma vez que, conforme constatado na tabela 6, a vigência dos contratos em média tem uma vigência superior a dois anos. E para fins de melhor entendimento, nesse ano de 2017 foram assinados 14 (quatorze) contratos, ao passo que no ano de 2018, que possuiu uma média maior, foram assinados apenas 3 (três) contratos.

Já o ano de 2021, por sua vez, detém a maior média de valor de contrato iniciado nesse exercício financeiro da série histórica e o menor desvio padrão, conforme demonstrado no gráfico

3. Nesse ano, foram assinados 18 (dezoito) contratos, totalizando em R\$ 376.455.041,44 (trezentos e setenta e seis milhões, quatrocentos e cinquenta e cinco mil, quarenta e um reais e quarenta e quatro centavos).

No que tange ao desvio padrão, constatou-se uma grande dispersão dos dados. E isso pode ser justificado pelo fato de que o Gráfico 3 engloba todos os quatro tipos de contratos. Como estes possuem complexidades e tipos de intervenções de engenharia distintos, o montante de recursos financeiros para execução do objeto do contrato acaba sendo diferente, conforme demonstrado no Gráfico 2.

4.1.2. Informações sobre a Execução dos Contratos

Na tabela 7 são demonstrados os quantitativos de obras ou serviços, agregados por tipo de contrato e por tipo de intervenção, em que a empresa contratada atrasou a conclusão do objeto do contrato, independente do motivo do atraso ter ocorrido.

Tabela 7 - Ocorrência de Atraso pela Empresa Contratada na Conclusão da Obra ou Serviço

Tipo de Intervenção	Contagem de Ocorrência de Atraso pela Empresa
ESTUDO/PROJETO	1
ESTUDOS AMBIENTAIS	1
OBRA DE ENGENHARIA	25
ADEQUAÇÃO-REST./MELH.	1
CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	18
CONSTRUÇÃO DE OAE	1
CREMA 1a.ETAPA - PISTA SIMPLES	5
SUPERVISAO	2
SUPERVISÃO	1
SUPERVISÃO DE CREMA	1
Total Geral	28

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2023).

Verifica-se na tabela 7 que dos 102 contratos analisados no período, 28 (vinte e oito) obras ou serviços tiveram o atraso na consecução do objeto, sendo Obra de Engenharia o tipo de contrato com maior ocorrência de atrasos pela contratada, sendo 25 (vinte e cinco) contratos, e Conservação de Rodovia Pavimentada com Pista Simples o tipo de intervenção com maior quantitativo dentro desse subgrupo, apresentando 18 (dezoito) contratos.

Nesse sentido, verifica-se uma relação diretamente proporcional entre a quantidade de atrasos no tipo de intervenção citado com a quantidade total e valor de contratos firmados por tipo de intervenção. Do total de 102 (cento e dois) contratos firmados, 56 (cinquenta e seis) são relativos ao tipo de intervenção Conservação de Rodovia Pavimentada de Pista Simples, o que totaliza o

valor total somado de R\$ 788.603.700,95 (setecentos e oitenta e oito milhões, seiscentos e três mil, setecentos reais e noventa e cinco centavos), sendo o maior quantitativo de contratos firmados e maior somatório de valor de contrato dentre todos os tipos de intervenções.

Dito isso, na Tabela 8 é demonstrado o total de contratos que não finalizou no prazo previsto inicialmente.

Tabela 8 - Obra/Serviço que não finalizou no Prazo Previsto Inicial

Tipo de Intervenção	Contagem de Obra/Serviço que não finalizou no tempo previsto inicial
ESTUDO/PROJETO	3
ESTUDOS AMBIENTAIS	1
EVTE-ESTUDOS DE VIABILIDADE	1
TEC. E ECON.	
PROJETO DE ENG. ROD.-RECUP. OAE	1
OBRA DE ENGENHARIA	38
ADEQUAÇÃO DE OAE	1
ADEQUAÇÃO-REST./MELH.	3
CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA	1
DUPLA	
CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA	19
SIMPLES	
CONSERVAÇÃO DE RODOVIA	1
IMPLANTADA	
CONSTRUÇÃO DE OAE	1
CREMA 1a.ETAPA - PISTA SIMPLES	6
DUPLICAÇÃO/RESTAURAÇÃO	1
ELIMINAÇÃO DE PONTOS CRÍTICOS	1
RECUPERAÇÃO DE OAE	2
SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA	1
(MANUTENÇÃO)	
SUPERVISÃO DE RESTAURAÇÃO	1
SUPERVISAO	6
SUPERVISÃO	4
SUPERVISÃO DE CONSTRUÇÃO	1
SUPERVISÃO DE CREMA	1
Total Geral	47

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2023).

Aqui cumpre observar que, comparando os dados da Tabela 8 com a Tabela 7, verifica-se que, do total de 47 (quarenta e sete) contratos que não finalizaram no prazo inicialmente previsto, 28 (vinte e oito) contratos foram ocasionados pela empresa contratada, representando 59,57% desse total. Os motivos observados para tal atraso foram: dificuldade financeira da empresa, ausência de capacidade técnica necessária para o tipo de intervenção de engenharia, quantitativo de mão-de-obra inferior para a consecução do objeto contratado no prazo previsto e desmobilização total ou parcialmente de equipe de trabalho para outras obras ou serviços.

Com relação à outra parte, ou seja, 19 (dezenove) contratos que não concluíram no prazo inicialmente previsto excluindo aqueles que foram ocasionados pela própria contratada, que representa a diferença de 47 (quarenta e sete) menos 28(vinte e oito), segundo Silva (2017, p.62), tal fato ocorre por interrupção das obras devido à escassez de financiamento público, modificações no plano de execução, incremento nos quantitativos originalmente estabelecidos nos acordos, demoras nos desembolsos financeiros para as empresas contratadas, bem como atrasos resultantes de decisões judiciais ou intervenção de órgãos regulatórios.

Além disso, o próprio DNIT pode resolver prorrogar o contrato por um tempo maior, para que tenha tempo hábil de contratar outra empresa ou para o mesmo tipo de intervenção de engenharia, ou para uma intervenção mais complexa como um Programa de Contratos de Recuperação e Manutenção Rodoviária - CREMA⁷⁵, por exemplo, que tem como modalidade de licitação o Regime Diferenciado de Contratação, conforme Alves (2019).

Seguindo com a apresentação e análise dos dados, a Tabela 9, por sua vez, demonstra a ocorrência de falhas na execução do objeto contratado segregados por tipo de contrato e por tipo de intervenção.

Tabela 9 - Ocorrência de Falhas na Execução do Objeto

Tipo de Intervenção	Contagem de Ocorrência de Falhas na Execução
ESTUDO/PROJETO	1
ESTUDOS AMBIENTAIS	1
OBRA DE ENGENHARIA	39
ADEQUAÇÃO-REST./MELH.	2
CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA	1
DUPLA	
CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA	24
SIMPLES	
CONSTRUÇÃO DE OAE	1
CREMA 1a. ETAPA - PISTA DUPLA	1
CREMA 1a. ETAPA - PISTA SIMPLES	10
SUPERVISAO	4
CONSULTORIA	1
SUPERVISÃO	1
SUPERVISÃO DE CONSTRUÇÃO	1
SUPERVISÃO DE CREMA	1
Total Geral	44

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2023).

Verifica-se, na tabela 9, que foram 44 (quarenta e quatro) contratos que apresentaram falhas na execução, representando 43,13% do total de obras e serviços levantados na pesquisa. Essas

⁷⁵ Tipo de intervenção de engenharia previsto na Resolução nº 10, de 05 de maio de 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/central-de-conteudos/atos-normativos/tipo/resolucoes/resolucao-10-2021-dir-publ.pdf> . Acesso em 14 Set. 2023.

falhas são decorrentes a exemplo de inexecução total ou parcial do objeto, que englobam buracos na rodovia, falta de sinalização de advertência aos motoristas nos trechos danificados, não conformidades na execução do contrato, empresa não atendeu à determinação de refazimento dos serviços, ausência de limpeza de faixa de domínio, ausência ou precariedade na conservação dos dispositivos de drenagem superficial e corrente e de dispositivos complementares.

Conforme visto no referencial teórico, essas falhas na execução do contrato são detectadas graças à prerrogativa de direito público que a Administração possui de fiscalização da execução do objeto contratado. Sendo assim, o ente público, quando identifica falhas ou impropriedades, tem o poder-dever de aplicar as sanções administrativas (vide tópico 2.1.2.1.4) previstas em lei, mediante a apuração prévia de responsabilidade (vide tópico 2.1.2.1.4.1). Assim, no próximo tópico, serão detalhados os processos abertos para apuração de responsabilidade para essas falhas.

4.1.3. Processo Administrativo de Apuração de Responsabilidade

Neste tópico, serão abordados os dados relativos aos Processos Administrativos de Apuração de Responsabilidade – PAAR instaurados pelo DNIT, à luz da Instrução Normativa nº 06-DG/DNIT Sede de 2019, conforme demonstrado no referencial teórico.

Assim, na Tabela 10, pode-se constatar a quantidade de PAAR que foram instaurados nesse período de 2012 a 2021 segregados por tipo de contrato e tipo de intervenção.

Tabela 10 - Quantidade de Processo Administrativo de Apuração de Responsabilidade Instaurados

Tipo de Intervenção	Contagem de PAAR
OBRA DE ENGENHARIA	26
ADEQUAÇÃO-REST./MELH.	1
CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	17
CONSTRUÇÃO DE OAE	1
CREMA 1a.ETAPA - PISTA DUPLA	1
CREMA 1a.ETAPA - PISTA SIMPLES	6
SUPERVISAO	2
SUPERVISÃO	1
SUPERVISÃO DE CREMA	1
Total Geral	28

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2023).

Portanto, percebe-se que foram instaurados no total 28 (vinte e oito) processos administrativos para apurar a responsabilidade de quem deu causa à infração e para posteriormente aplicar a penalidade cabível em cada caso.

Na tabela 10, verifica-se mais uma vez o quantitativo maior sendo representado pelo tipo de intervenção Conservação de Rodovia Pavimentada com Pista Simples, sendo o resultado esperado, uma vez que, conforme já demonstrado anteriormente, é o tipo de intervenção que mais contratos foram celebrados e apresenta o maior volume de recursos financeiros contratados.

Além disso, na Tabela 9, foi demonstrado que esse tipo de intervenção foi o que mais apresentou falhas na sua execução, totalizando em 24 (vinte e quatro). A diferença entre o total de contratos que apresentaram falhas em sua execução e os que efetivamente tiveram a instauração do PAAR representa 7 (sete) contratos. Esses contratos não tiveram instauração de PAAR pelos seguintes motivos:

No contrato nº 917/2017, foi dada a ordem de paralisação da execução dos serviços tendo em vista a baixa realização dos serviços de manutenção do trecho da rodovia BR - 116/CE, km 424,80 ao km 550,80, objeto do contrato, conforme percentual de execução em 22,95%, aliado à necessidade de mudança dos serviços para metodologia do Novo SICRO⁷⁶, conforme previsto no Manual de Custos Rodoviários (DNIT, 2011)

Prosseguindo, no que se refere aos contratos nº 831/2017 e 407/2015, também houve ordem de paralisação da execução dos serviços, e, posteriormente, foi realizada nova licitação para uma contratação com especificações que melhor atendessem às necessidades de intervenção da rodovia BR - 116 km 286,5 ao 424,80 e, respectivamente, BR-230/CE, trecho: divisa Paraíba e Ceará.

Ato contínuo, no contrato nº 538/2019, houve estorno de valores, pois houve aparecimento precoce de defeitos no pavimento em segmentos recuperados na rodovia federal BR-116/CE.

Ainda, no que tange aos contratos nº 510/2021 e 402/2020, não houve abertura de PAAR, no entanto, até o momento da coleta de dados, havia trâmite em andamento processual acerca de uma possível instauração de PAAR, conforme constatado no processo de fiscalização do contrato.

Por fim, atinente ao contrato de nº 346/2019, até o momento da coleta de dados, não houve instauração de PAAR, uma vez que o contrato foi encerrado por decurso de prazo, ou seja, houve a finalização de vigência. Porém, mesmo nesse caso de contrato encerrado pelo fim de sua vigência, a administração pública ainda tem tempo para apurar a responsabilidade desde que não haja a prescrição de punibilidade considerando o marco temporal de 5 (cinco) anos, conforme previsto no art. 1º, caput, da Lei n.º 9.873, de 23 de novembro de 1999.

Ressalta-se que, quando do levantamento dos dados, havia três contratos (344/2019, 321/2013 e 276/2016) que estavam com o PAAR ainda em andamento, motivo pelo qual ainda

⁷⁶ SICRO: Sistema de Custos Rodoviários. É um sistema informatizado que tem por embasamento o Manual de Custos Rodoviários onde se verificam a metodologia e os critérios adotados para o cálculo dos custos unitários dos insumos e serviços necessários à execução das obras de construção, restauração e sinalização rodoviária e dos serviços de conservação rodoviária. Apresenta, ainda, as rotinas e procedimentos empregados pelo sistema informatizado implantado para o cálculo dos custos unitários de referência.

não se sabe se haverá punição e, em caso positivo, qual a penalidade pode ser aplicada à empresa contratada.

4.1.4. Sanções Administrativas

Neste tópico, serão abordados os dados relativos às sanções administrativas aplicadas pelo DNIT às empresas contratadas, à luz da legislação conforme demonstrado anteriormente na teoria.

Dessa forma, a Tabela 11 demonstra a quantidade de penalidades aplicadas às empresas contratadas em decorrências da apuração da falha e penalidade cabível para cada caso.

Tabela 11 - Quantidade de Penalidades Aplicadas

Tipo de Intervenção	Contagem de Penalidade
ESTUDO/PROJETO	1
ESTUDOS AMBIENTAIS	1
OBRA DE ENGENHARIA	17
ADEQUAÇÃO-REST./MELH.	1
CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	13
CONSTRUÇÃO DE OAE	1
CREMA 1a. ETAPA - PISTA SIMPLES	2
Total Geral	18

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2023).

De acordo com os dados, constata-se o total de 18 (dezoito) contratos que tiveram aplicação de penalidade à empresa contratada. A seguir, demonstra-se os tipos de penalidades que foram aplicadas para esses casos: rescisão unilateral do contrato, advertência, multa, impedimento de licitar e contratar com a administração pública federal, estadual, distrital ou municipal, por 12 (doze) meses, suspensão temporária de participar de licitação e estorno de valor.

Assim, verificou-se que a penalidade de advertência foi aplicada em 6 (seis) contratos, quais sejam: 665/2012, 669/2012, 523/2014, 474/2016, 735/2017 e 848/2017. Todos esses contratos são do tipo Obra de Engenharia.

Além disso, houve a aplicação conjunta das penalidades advertência e multa para as empresas no bojo dos contratos 425/2015 e 415/2015 ambos do tipo Obra de Engenharia. Foram aplicadas respectivamente a multa de R\$ 255.294,51 (duzentos e cinquenta e cinco mil, duzentos e noventa e quatro reais e cinquenta e um centavos) e R\$ 470.519,51 (quatrocentos e setenta mil quinhentos e dezenove reais e cinquenta e um centavos).

No que tange ao contrato nº 425/2015, houve a tentativa de acionamento de sinistro referente à apólice de Seguro Garantia da seguradora Porto Seguro Cia de Seguros Gerais, no entanto não se obteve êxito. Subsequentemente, houve novas tentativas de cobrança à empresa, porém sem o sucesso pretendido. Dessa forma, a empresa foi inscrita no Cadastro Informativo de

Créditos não Quitados do Setor Público Federal – CADIN e a dívida inscrita na Dívida Ativa da União. Aqui é importante salientar que o valor da multa ultrapassou em R\$ 163.844,51 (cento e sessenta e três mil oitocentos e quarenta e quatro reais e cinquenta e um centavos) do valor da garantia contratual, resultando no quociente multa sobre apólice de 2,7916 ou 279,16%.

Em relação ao contrato nº 415/2015, houve a tentativa de acionamento de sinistro referente à apólice de Seguro Garantia da seguradora Porto Seguro Cia de Seguros Gerais, no entanto não se obteve êxito. Subsequentemente, houve novas tentativas de cobrança à empresa, porém sem o sucesso pretendido. Dessa forma, a empresa foi inscrita no Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal – CADIN e a dívida inscrita na Dívida Ativa da União. Aqui é importante salientar que o valor da multa ultrapassou em R\$ 306.019,51 (trezentos e seis mil dezenove reais e cinquenta e um centavos) do valor da garantia contratual, resultando no quociente multa sobre apólice de 2,8603 ou 286,03%.

Ademais, houve a aplicação conjunta das penalidades multa e suspensão temporária de participar de licitação e impedimento de contratar com o DNIT para as empresas no âmbito dos contratos nº 990/2017, 813/2017 e 755/2015, sendo todos do tipo Obra de Engenharia. Foram aplicadas respectivamente as multas nos valores de R\$ 473.738,10 (quatrocentos e setenta e três mil setecentos e trinta e oito reais e dez centavos), R\$ 457.945,29 (quatrocentos e cinquenta e sete mil novecentos e quarenta e cinco reais e vinte e nove centavos) e R\$ 991.891,14 (novecentos e noventa e um mil oitocentos e noventa e um reais e quatorze centavos).

Com relação ao contrato nº 990/2017, este será mais bem detalhado no próximo tópico denominado Acionamento e Recebimento de Valor da Garantia de Execução do Contrato. Prosseguindo com a análise, com relação ao contrato nº 813/2017, o valor da multa aplicada ainda não foi executado, uma vez que o processo de apuração de responsabilidade ainda não passou por todas as etapas previstas na Instrução Normativa nº 06-DG/DNIT Sede de 2019.

No que tange ao contrato nº 755/2015, houve a tentativa de acionamento de sinistro referente à apólice de Seguro Garantia da seguradora Junto Seguros, no entanto não se obteve êxito, uma vez que a seguradora alegou circunstâncias relacionadas à execução do contrato, concluindo que o sinistro noticiado não está sob égide de cobertura securitária da respectiva apólice, uma vez que houve omissão do segurado em circunstâncias que seriam relevantes à subscrição do risco, bem como a inexatidão de declarações prestadas, conforme os normativos da SUSEP detalhados no item 2.2.1. do referencial teórico, motivo pelo qual foi negado o pagamento da quantia segurada no valor de R\$ 728.924,39 (setecentos e vinte e oito mil novecentos e vinte e quatro reais e trinta e nove centavos).

Posteriormente, houve análise jurídica por parte do DNIT acerca do que fora relatado pela seguradora e houve a recomendação de que houvesse a retenção dos valores que a empresa teria a receber da autarquia referente aos valores de serviços executados para fins de desconto do valor

da multa aplicada, uma vez que a vigência do contrato havia finalizada. Sendo assim, houve a retenção do valor correspondente ao crédito que a empresa teria a receber de R\$ 496.834,84 (quatrocentos e noventa e seis mil oitocentos e trinta e quatro reais e oitenta e quatro centavos).

Aqui observa-se que o valor da apólice do seguro, caso fosse pago pela seguradora, não seria suficiente para cobrir o dano causado pela empresa durante a execução do contrato. Ou seja, o valor da multa ultrapassou em R\$ 262.966,75 (duzentos e sessenta e dois mil novecentos e sessenta e seis reais e setenta e cinco centavos) do valor da garantia contratual, resultando no quociente multa sobre apólice de 1,3607 ou 136,07%.

Subsequentemente, o valor residual de R\$ 495.056,30 (quatrocentos e noventa e cinco mil cinquenta e seis reais e trinta centavos) foi atualizado monetariamente, totalizando em R\$ 892.751,44 (oitocentos e noventa e dois mil setecentos e cinquenta e um reais e quarenta e quatro centavos). Houve novas tentativas de cobrança à empresa, porém sem o sucesso pretendido. Dessa forma, a empresa foi inscrita no Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal – CADIN e a dívida inscrita na Dívida Ativa da União.

Prosseguindo, houve ainda a aplicação conjunta das penalidades multa e impedimento de licitar e contratar com a administração pública federal, estadual, distrital ou municipal relativamente aos contratos nº 921/2017, 920/2017, 134/2019 e 445/2015, sendo todos do tipo Obra de Engenharia. Foram aplicadas respectivamente as multas nos valores de R\$ 521.272,69 (quinhentos e vinte e um mil duzentos e setenta e dois reais e sessenta e nove centavos), R\$ 1.049.549,46 (um milhão, quarenta e nove mil quinhentos e quarenta e nove reais e quarenta e seis centavos), R\$ 950.812,71 (novecentos e cinquenta mil oitocentos e doze reais e setenta e um centavos) e R\$ 1.540.847,49 (um milhão, quinhentos e quarenta mil oitocentos e quarenta e sete reais e quarenta e nove centavos).

Com relação ao contrato nº 921/2017, o valor da multa ultrapassou em R\$ 390.954,52 (trezentos e noventa mil novecentos e cinquenta e quatro reais e cinquenta e dois centavos) do valor da garantia contratual, resultando no quociente multa sobre apólice de 4 ou 400%.

Relativamente ao contrato nº 920/2017, o valor da multa ultrapassou em R\$ 787.162,09 (setecentos e oitenta e sete mil cento e sessenta e dois reais e nove centavos) do valor da garantia contratual, resultando no quociente multa sobre apólice de 3,9999 ou 399%.

No que concerne ao contrato 134/2019, o valor da multa ultrapassou em R\$ 409.191,96 (quatrocentos e nove mil cento e noventa e um reais e noventa e seis centavos) do valor da garantia contratual, resultando no quociente multa sobre apólice de 1,7554 ou 175,54%.

Por fim, em relação ao contrato 445/2015, o valor da multa ultrapassou em R\$ 1.110.960,76 (um milhão, cento e dez mil novecentos e sessenta reais e setenta e seis centavos) do valor da garantia contratual, resultando no quociente multa sobre apólice de 3,5843 ou 358,43%.

Cabe ressaltar que, no que diz respeito a esses quatro contratos mencionados anteriormente, o valor da multa aplicada ainda não foi executado, uma vez que o processo de apuração de responsabilidade ainda não passou por todas as etapas previstas na Instrução Normativa nº 06-DG/DNIT Sede de 2019.

Avançando na análise das sanções, houve a aplicação de estorno de valor totalizando em R\$ 779.633,73 (setecentos e setenta e nove mil seiscientos e trinta e três reais e setenta e três centavos). Esse estorno ocorreu sob a égide do contrato nº 519/2015. De acordo com a comissão de fiscalização do contrato composta por servidores públicos, houve inconsistências ou não conformidades atreladas a pagamento à empresa contratada de serviços não executados. Dessa feita, procedeu-se com o estorno do valor apontado.

Importante nesse quesito observar que o estorno só foi possível pois o contrato ainda estava vigente. Além disso, esse valor ultrapassou em R\$ 457.171,27 (quatrocentos e cinquenta e sete mil cento e setenta e um reais e vinte e sete centavos) do valor da garantia contratual, resultando no quociente de estorno sobre apólice de 2,4177 ou 241,77%.

Por fim, no que tange aos contratos nº 149/2019 (Obra de Engenharia) e 445/2012 (Estudo ou Projeto), houve a aplicação respectivamente das penalidades de impedimento de licitar e contratar com a administração pública federal, estadual, distrital ou municipal e a penalidade rescisão unilateral do contrato. Nessas duas circunstâncias, não houve aplicação de multa.

4.1.5. Acionamento e Recebimento de Valor da Garantia de Execução do Contrato

Neste tópico, serão abordados os dados relativos ao acionamento e recebimento do valor previsto na apólice da garantia de execução do contrato, conforme detalhado na literatura trazida no referencial teórico.

Dessa forma, verifica-se na Tabela 12 a quantidade de acionamento da garantia contratual, em virtude da aplicação da penalidade de multa, em que houve sucesso no recebimento de valor pelo DNIT pago pela seguradora.

Tabela 12 - Quantidade de Acionamento da Garantia Contratual

Tipo de Intervenção	Contagem de Acionamento do Seguro Garantia	Soma de Valor Inicial +Aditivos+Reajuste	Soma de Valor da Garantia
OBRA DE ENGENHARIA	1	R\$ 4.693.045,54	R\$ 234.652,28
ADEQUAÇÃO- REST./MELH. 03 00990/2017	1	R\$ 4.693.045,54	R\$ 234.652,28
	1	R\$ 4.693.045,54	R\$ 234.652,28
Total Geral	1	R\$ 4.693.045,54	R\$ 234.652,28

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2023).

Verifica-se, na tabela 12, que apenas 01 (um) contrato no universo de 102 (cento e dois) da pesquisa teve o acionamento e recebimento de valor da garantia que foi o contrato de nº 990/2017, celebrado com a empresa Socorpena Construções LTDA cujo objeto foi a execução das obras remanescentes para o acesso, por meio de viaduto, à cidade de Horizonte a partir da Rodovia BR-116/CE.

A obra teve como valor total R\$ 4.693.045,54 (quatro milhões, seiscentos e noventa e três mil quarenta e cinco reais e cinquenta e quatro centavos) e a garantia apresentada foi de 5%, ou seja, R\$ 234.652,28 (duzentos e trinta e quatro mil seiscentos e cinquenta e dois reais e vinte e oito centavos).

Nesse caso específico, houve falha na execução do contrato por parte da empresa contratada. Posteriormente houve instauração de processo administrativo de apuração de responsabilidade e a penalidade aplicada foi de multa no valor de multa de 15%, no valor de R\$ R\$ 473.738,10 (quatrocentos e setenta e três mil setecentos e trinta e oito reais e dez centavos), pela inexecução parcial do objeto, sobre a parte inadimplente do contrato e suspensão por 2 (dois) anos de participar de licitação, por dar causa à inexecução parcial do contrato.

Por conseguinte, parte da multa foi executada através do desconto no valor da garantia depositada no respectivo contrato. Foi acionada a seguradora Sompo Seguros S/A e esta ressarciu aos cofres públicos a título de pagamento de indenização securitária o montante de R\$ 234.652,28 (duzentos e trinta e quatro mil seiscentos e cinquenta e dois reais e vinte e oito centavos) referente ao valor do seguro garantia do contrato nº 990/2017.

Com relação ao restante do valor de R\$ 239.085,82 (duzentos e trinta e nove mil oitenta e cinco reais e oitenta e dois centavos), a empresa foi notificada novamente para efetuação do pagamento do residual da multa, porém não se manifestou ou realizou o pagamento. Não restando mais medidas administrativas a serem tomadas para cobrança da multa, o processo foi encaminhado a Procuradoria Federal da Advocacia Geral da União junto ao DNIT- PFE/DNIT para inscrição da empresa SOCORPENA CONSTRUÇÕES LTDA no CADIN e do crédito em dívida ativa. Porém, foi informado que a empresa SOCORPENA está em situação cadastral "Inapta" na Receita Federal desde 05/01/2022. Diante da dissolução irregular da pessoa jurídica, a inscrição no CADIN pelo CNPJ é medida totalmente ineficaz, o que também se aplica à inscrição do débito em dívida ativa apenas para o CNPJ.

Logo, para tentar garantir alguma efetividade futura para a cobrança em questão, o PAAR foi redirecionado para o sócio-gerente da empresa, que passou a responder como corresponsável pelo débito, em razão da irregularidade na extinção da empresa, estando ainda em andamento o processo da cobrança desse valor residual.

Ressalta-se que o início do PAAR se deu em 25 de outubro de 2018 e a efetiva devolução por parte da seguradora ocorreu em 22 de abril de 2020, demonstrando a demora em conseguir reaver os valores frutos do dano ao erário ocasionado por parte da empresa contratada.

Importante também evidenciar que o valor da multa ultrapassou em R\$ 239.085,82 (duzentos e trinta e nove mil oitenta e cinco reais e oitenta e dois centavos) do valor da garantia contratual, resultando no quociente multa sobre apólice de 2,0188 ou 201,88%.

4.1.6. Casos de Prescrição do Direito de Aplicação de Sanção Administrativa

Neste tópico, serão abordados os achados relativos às ocorrências em que a administração pública perdeu o direito de aplicar alguma sanção administrativa pelo acontecimento da prescrição prevista no art. 1º da Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999, mencionada no referencial teórico.

Esse dispositivo legal prevê que Administração Pública Federal, direta e indireta, exercendo o seu poder de polícia, com a finalidade de apurar infração à legislação em vigor, perde o direito de promover ação punitiva em cinco anos contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.

Dessa forma, a Tabela 13 mostra o total de 07 (sete) contratos em que foi constatada a falha na execução do contrato e consequentemente foi aberto o procedimento para apurar a responsabilidade. No entanto houve a prescrição de cobrança do débito pelo motivo de o DNIT ter demorado mais de 5 (cinco) anos da data do fato punível para aplicar a sanção administrativa cabível e cobrança do possível débito.

Tabela 13 - Quantidade de Prescrição de Punibilidade

Tipo de Intervenção	Contagem de Prescrição de Punibilidade
OBRA DE ENGENHARIA	7
CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA DUPLA	1
CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	1
CREMA 1a.ETAPA - PISTA DUPLA	1
CREMA 1a.ETAPA - PISTA SIMPLES	4
Total Geral	7

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2023).

Conforme tabela 13, desses 7 (sete) contratos, 3 (três) houve a aplicação da sanção de multa no bojo dos contratos de nº 630/2012, 1034/2012 e 523/2015. Ocorreu a aplicação de multa respectivamente no valor de R\$ 340.305,50 (trezentos e quarenta mil trezentos e cinco reais e cinquenta centavos), 1.286.940,99 (um milhão, duzentos e oitenta e seis mil novecentos e quarenta

reais e noventa e nove centavos) e 1.007.611,17 (um milhão, sete mil seiscentos e onze reais e dezessete centavos).

No contrato nº 630/2012, observou-se que o valor da multa foi a menor que o valor da garantia do contrato, que era de R\$ 1.612.848,38 (um milhão, seiscentos e doze mil oitocentos e quarenta e oito reais e trinta e oito centavos). Nesse caso, caso não tivesse ocorrido a prescrição do direito de cobrança do débito pela União, a garantia cobriria o valor da multa aplicada.

Passando a analisar o ocorrido no contrato nº 1034/2012, o valor da multa foi maior que o valor da garantia em R\$ 119.644,95 (cento e dezenove mil seiscentos e quarenta e quatro reais e noventa e cinco centavos), resultando no quociente multa sobre apólice de 1,1024 ou 110,24%.

Finalmente, com relação ao contrato nº 523/2015, o valor da multa foi maior que o valor da garantia em R\$ 808.861,17 (oitocentos e oito mil oitocentos e sessenta e um reais e dezessete centavos), resultando no quociente multa sobre apólice de 5,0697 ou 506,97%.

Portanto, tanto no contrato nº 523/2015 quanto no contrato nº 1034/2012, caso não tivesse ocorrido a prescrição do direito de cobrança do débito pela União, a garantia não cobriria o valor da multa aplicada.

Verifica-se que os resultados dessa pesquisa vão ao encontro do que afirma Araujo, uma vez que nesses casos a garantia contratual não seria suficiente para cobrir o dano ao erário, ou seja, a garantia exigida não previu todos os riscos envolvidos.

Ato contínuo, a Tabela 14 demonstra a Matriz de Correlação considerando as variáveis Obra/Serviço que não finalizaram no tempo previsto inicialmente, Ocorrência de Atraso pela Empresa, Ocorrência de Falhas na Execução do Contrato e Aplicação de Penalidade.

Tabela 14 – Matriz de Correlação

	<i>Obra/Serviço não finalizou no tempo previsto inicial</i>	<i>Ocorrência de Atraso pela Empresa</i>	<i>Ocorrência de Falhas na Execução</i>	<i>Aplicação de Penalidade</i>
Obra/Serviço não finalizou no tempo previsto inicial	1			
Ocorrência de Atraso pela Empresa	0,983204297	1		
Ocorrência de Falhas na Execução	0,970218939	0,988399738	1	
Aplicação de Penalidade	0,968602059	0,994373695	0,978183846	1

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2023).

Conforme demonstrado na Tabela 14, os coeficientes de correlação indicam uma correlação muito forte (acima de 0,9) e diretamente proporcionais entre as variáveis, demonstrando uma interdependência entre elas. Ou seja, conforme os dados, o fato de ocorrer atraso na execução

do serviço ou obra em que seja ocasionado pela empresa contratada enseja em uma forte correlação com a ocorrência de falhas na execução e aplicação de sanções administrativas.

Em resumo, a Tabela 15 demonstra de forma consolidada as informações anteriores para melhor visualização acerca das quantidades de Ocorrência de Atraso pela Empresa, Obra ou Serviço que não finalizou no tempo previsto inicialmente, Obra ou Serviço que apresentaram falhas na execução do objeto, penalidades e acionamento da garantia contratual.

Tabela 15 – Quantitativos de Ocorrências por Tipo de Contrato

Tipo de Contratos	Quantidade por Tipos de Contratos	Quantidade de Ocorrência de Atraso pela Empresa	Quantidade de Obra/Serviço que não finalizou no tempo previsto inicial	Quantidade de Obra/Serviço com Falhas na Execução do objeto	Quantidade de Penalidade	Quantidade de Acionamento de Garantia Contratual
CONSULTORIA/SERVIÇOS	1					
ESTUDO/PROJETO	4	1	3	1	1	
OBRA DE ENGENHARIA	88	25	38	39	17	1
SUPERVISAO	9	2	6	4		
Total Geral	102	28	47	44	18	1

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2023).

Já a Tabela 16 demonstra os dados apresentados na tabela 15, mas em termos percentuais.

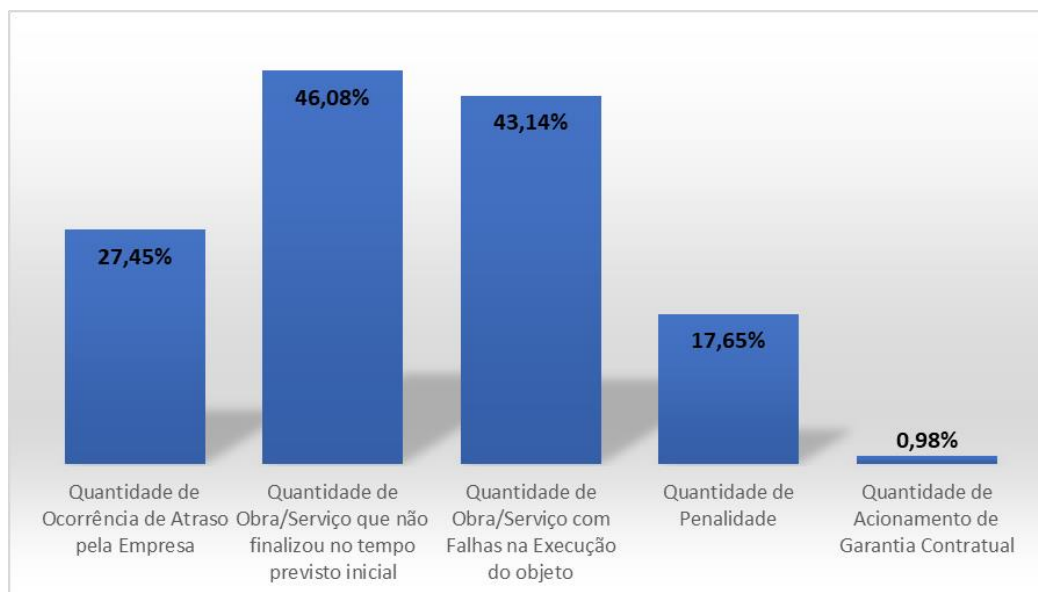
Tabela 16 – Percentual de Ocorrências por Tipo de Contrato

Tipo de Contratos	Percentual por Tipos de Contratos	Percentual de Ocorrência de Atraso pela Empresa	Percentual de Obra/Serviço que não finalizou no tempo previsto inicial	Percentual de Obra/Serviço com Falhas na Execução do objeto	Percentual de Penalidade	Percentual de Acionamento de Garantia Contratual
CONSULTORIA/SERVIÇOS	0,98%					
ESTUDO/PROJETO	3,92%	3,57%	6,38%	2,27%	5,56%	
OBRA DE ENGENHARIA	86,27%	89,29%	80,85%	88,64%	94,44%	100,00%
SUPERVISAO	8,82%	7,14%	12,77%	9,09%		
Total Geral	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2023).

E, por fim, o Gráfico 04 consolida as quantidades de ocorrências em termos percentuais em relação ao total de contratos do banco de dados da pesquisa.

Gráfico 4 - Percentuais de Ocorrências em Relação ao Total de Contratos



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2023).

Importante destacar que no período de realização da coleta de dados, existiam contratos ativos, ou seja, obras ou serviços que estavam em andamento, conforme demonstrado na Tabela 17. Verifica-se que, nesses contratos, ainda não há aplicação de penalidade. Existe, no entanto, processo de apuração de responsabilidade em andamento, mas sem decisão final ainda proferida.

Tabela 17 – Contratos Vigentes

Tipo de Intervenção	Quantidade de Obra/Serviço em andamento
CONSULTORIA/SERVIÇOS	1
OBRA DE ENGENHARIA	15
SUPERVISAO	1
Total Geral	17

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2023).

5. CONCLUSÃO

Conforme verificado ao longo da literatura, é possível observar que a garantia de execução contratual representa uma estratégia para redistribuir os riscos inerentes a um contrato de obras de infraestrutura. Seu objetivo fundamental é resguardar os recursos públicos, promover a integridade na administração pública e assegurar a eficácia na prestação de serviços públicos (AMÉRICO, 2017).

Notadamente, observou-se que a Administração Pública, ao prestar determinado serviço público, deve perseguir o interesse público, bem como deve pautar-se nos princípios que regem o regime jurídico administrativo.

Especificamente no que tange ao seguro garantia, teoricamente, deveria haver o incentivo à execução regular dos contratos administrativos, já que estrutura um sistema de incentivos recíprocos, atuando de forma a favorecer a execução contratual com o adimplemento das obrigações assumidas pelas partes.

Dessa forma, com o propósito de compreender a efetividade da garantia contratual em obras de infraestrutura no âmbito do DNIT, levando em consideração os contratos listados no banco de dados celebrados entre 2012 e 2021, essa pesquisa foi desenvolvida de forma qualitativa e quantitativa, mediante a utilização de dados documentais e bibliográficos e construção de banco de dados.

Buscou-se, mediante os objetivos específicos, listar as obras de infraestrutura no âmbito do DNIT entre 2012 e 2021 no Estado do Ceará em que foi exigida a garantia de execução contratual. Como resultado para tal objetivo, constatou-se a existência de 102 contratos celebrados. Além disso, verificou-se que em todos foi exigida a garantia de execução contratual da empresa contratada.

Verificou-se que o valor total dos contratos firmados foi de R\$ 1.808.160.546,15 (um bilhão, oitocentos e oito milhões, cento e sessenta mil quinhentos e quarenta e seis reais e quinze centavos). O valor médio de contrato celebrado foi de R\$ 17.727.064,18 (dezessete milhões, setecentos e vinte e sete mil sessenta e quatro reais e dezoito centavos), sendo o tipo de contrato Obras e Serviços de Engenharia o detentor do maior número de contratos assinados e do maior montante de recursos despendidos.

Referente ao segundo objetivo específico da pesquisa, que se relaciona com os processos administrativos de apuração de responsabilidade, buscou-se identificar os casos de aplicação de sanções administrativas pecuniárias aplicadas pelo DNIT às empresas contratadas.

Inicialmente, é importante registrar que em todos esses casos a Administração exigiu, no momento da celebração do contrato, a garantia de execução do contrato no percentual mínimo de

5% do valor total do contrato, conforme previsto na legislação. Adicionalmente, em todos esses casos, a garantia apresentada pela empresa foi na modalidade de seguro garantia.

Pode-se observar que, dos 102 contratos analisados, houve a aplicação de sanção pecuniária (multa e devolução de valor) em dez contratos. E o fato de extrema relevância para esta pesquisa é que, em todos esses casos, o dano ao erário ocasionado pela irregularidade foi superior à garantia exigida pelo DNIT, tendo casos em que o valor da multa aplicada à empresa contratada era de quatro vezes o valor da garantia de execução do contrato.

Diante disso, foi possível detectar que, em média, o valor da multa aplicada pela Administração superou 2,70 vezes o valor da garantia apresentada pela empresa quando da assinatura do contrato, demonstrando assim a baixa efetividade da garantia contratual nas obras de infraestrutura no âmbito do DNIT entre 2012 e 2021 no Estado do Ceará.

Além disso, durante a análise dos dados, verificou-se que em sete contratos a Administração perdeu o direito de aplicar qualquer sanção administrava por conta da prescrição punitiva prevista na literatura, sendo 5 contratos celebrados no ano de 2012 e dois firmados no ano de 2015.

No entanto, considerando apenas os casos relacionados à sanção que envolve multa, houve o total de três contratos. Desses três, em apenas um, a garantia cobriria a multa caso o ente público pudesse ter aplicado essa sanção. Por outro lado, nos outros dois contratos, a garantia também não seria suficiente para cobrir o possível dano ao erário, chamando atenção o caso ocorrido no contrato nº 523/2015 em que a multa aplicada foi 5,06 vezes superior ao valor da garantia de execução do contrato.

Importante aqui destacar que, por mais que não tenham tido casos recentes de prescrição, há a necessidade de a Administração estar sempre atenta para evitar que novos casos como esses ocorram futuramente, agindo sempre vigilante e aperfeiçoando seus mecanismos de gestão e fiscalização dos contratos a luz da literatura e legislação vigentes.

Com relação ao último objetivo específico, verificou-se que, em apenas um contrato, houve o acionamento e recebimento do valor relativo à garantia contratual. Conforme detalhado na análise dos dados, foi possível, no âmbito do contrato de nº 990/2017, esse recebimento de valor por parte da seguradora que emitiu a apólice do seguro garantia.

Contudo, o valor devolvido pela seguradora para a União não foi suficiente para cobrir o dano ocasionado pela inexecução parcial do contrato por parte da empresa contratada. Nesse caso específico, o valor da multa foi superior em 2,01 vezes o valor garantido e devolvido pela seguradora. Em razão disso, o DNIT teve que providenciar as medidas judiciais previstas na legislação para tentar reaver o restante do valor. No entanto, até o fim da elaboração do banco de dados para esta pesquisa, esse ressarcimento ao erário ainda não havia ocorrido.

Aqui se destacam duas situações negativas para o Estado. A primeira diz respeito ao fato de que a garantia não foi efetiva, uma vez que não cobriu a totalidade do dano ao erário. A segunda refere-se ao tempo decorrido de 545 dias entre a data do fato (dano) até a data do efetivo ressarcimento ao erário por parte da seguradora, conforme descrito no capítulo anterior.

Diante disso, verifica-se que, no Brasil, o seguro garantia possui uma utilização restrita para o caso de obras públicas, uma vez que a lei nº 8.666 de 1993 restringia a sua contratação a um limite de apólice de 5% a 10% do contrato. Recentemente, com a publicação da nova lei de licitações e contratos, a Lei nº 14.133 de 2021, pode-se dizer que houve avanço desse mecanismo, uma vez que, embora continue sendo de 5% até 10% o limite da apólice mediante análise da complexidade técnica e dos riscos envolvidos, a lei permite a majoração desse limite para até 30% para os casos de contratos de grande vulto.

Outra inovação trazida pela lei, conforme apontado na literatura, é que essa garantia pode conter uma cláusula de retomada até esse limite de 30%, hipótese em que a seguradora, em caso inadimplemento pelo contratado, deverá assumir a execução e concluir o objeto do contrato. No entanto, a lei prevê duas situações: se a seguradora executar e concluir o objeto do contrato, ela estará dispensada da obrigação de efetuar o pagamento da quantia segurada; caso contrário, ela será responsável por pagar a totalidade da quantia segurada indicada na apólice.

Além disso, a nova lei prevê também o direito de fiscalização por parte da seguradora, por meio do qual ela tem a possibilidade de ter acesso às instalações onde o contrato principal está sendo executado, acompanhar a execução desse contrato, realizar auditorias técnicas e contábeis, e solicitar esclarecimentos ao responsável técnico pela obra ou fornecimento.

No entanto, por outro lado, a nova legislação brasileira continuou mantendo a regra anterior em que concede a possibilidade para o contratado fazer a opção da modalidade de garantia, podendo ser: caução em dinheiro, seguro garantia ou fiança bancária. Além disso, continua sendo facultativo à Administração Pública exigir, mediante previsão no edital licitatório, a prestação de garantia nas contratações de obras, serviços e fornecimentos.

Mesmo diante dos avanços mencionados na legislação brasileira, nos casos práticos analisados nesta pesquisa, verificou-se que o aumento do percentual da garantia para até 30% do valor do contrato só seria possível em apenas um contrato do universo de 102, pois apenas o contrato de nº 537/2015 ultrapassou o valor de R\$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de reais), sendo classificado como obra de engenharia de grande vulto à luz da nova lei. Com relação aos outros 101 contratos, a Administração só poderia exigir o limite máximo de 10% do valor do contrato como garantia de execução contratual.

Caso a legislação permitisse, considerando que o valor da multa aplicada pela Administração superou, em média, 2,70 vezes o valor da garantia apresentadas pelas empresas e considerando que o percentual da garantia exigido em contrato foi de 5%, a entidade pública

deveria exigir um percentual de 13,5% nos próximos contratos como forma de mitigar os riscos, lentando em consideração esse estudo.

No entanto, tal percentual não seria possível, pois, em todos esses casos analisados, o percentual máximo permitido seria de 10%, uma vez que não são considerados obras de grande vulto à luz da nova lei. Dessa forma, embora a nova legislação tenha trazido avanços, estes não trouxeram efetividade para os casos analisados nesta pesquisa.

Conforme demonstrado na literatura, outros países utilizam esse mecanismo conhecido como *performance bond*, a exemplo dos Estados Unidos. No entanto, há diferenças em comparação ao modelo adotado no Brasil, uma vez que o valor da contratação e da cobertura da apólice chega a 100%, na maioria dos estados americanos, do valor do contrato, e há obrigatoriedade em sua contratação em todos os contratos de obra com valor igual ou superior a US\$ 100.000 (cem mil dólares). Além disso, no caso norte-americano, também existe a cláusula de retomada nas garantias emitidas.

Com base nisso e no que fora explorado na teoria, pode-se inferir que a nova legislação brasileira sobre o assunto buscou o alinhamento das práticas internacionais sobre o mecanismo de seguro garantia ao trazer esses avanços para os contratos públicos. No entanto, aumentar significativamente a porcentagem e tornar sua inclusão obrigatória em obras públicas certamente teria um impacto substancial no mercado de seguros no Brasil. Este mercado, por sua vez, pode não estar preparado para lidar com um aumento repentino na procura por esse tipo de seguro (LOPES, 2019).

Além disso, de acordo com o relatório do FMI mencionado, a SUSEP enfrenta atualmente desafios que prejudicam sua capacidade de regular efetivamente o mercado de seguros. Esses obstáculos têm como resultado a criação de um ambiente de incerteza para os agentes econômicos e dificultam a consolidação do mercado de seguros garantia.

O fato é que, conforme os dados analisados, a garantia de execução contratual, prevista na legislação brasileira, se mostrou pouco efetiva, uma vez que, em todos os casos que ocorreu a aplicação de multa por parte do DNIT, o valor coberto pela apólice do seguro garantia não foi suficiente para cobrir o dano ao erário. Além disso, houve demora significativa para o ressarcimento ao erário.

Por todo o exposto, tendo em vista o cenário apresentado, uma utilização mais efetiva do *performance bond* ou seguro garantia (obrigatório em obras públicas e em percentuais mais elevados) parece recomendável, mesmo considerando as dificuldades elencadas nesta pesquisa relativamente à realidade brasileira do mercado regulatório desse mecanismo.

Embora a nova lei de licitações e contratos tenha trazido avanços em relação à lei anterior, ainda há uma trava para uma utilização mais efetiva desse mecanismo, uma vez que o percentual de 30% só é permitido para obras públicas de grande vulto. Além disso, não trouxe a

obrigatoriedade de exigência por parte da Administração Pública e deu margem para escolha de outros mecanismos como caução e fiança bancária.

Desse modo, a expectativa é que este trabalho possa contribuir para a reflexão sobre a importância da garantia de execução dos contratos de obras públicas no cenário brasileiro, apontando que existem espaços para melhorias desse mecanismo à luz das experiências internacionais. Por fim, sugere-se que novos estudos sejam realizados aprofundando os temas aqui apresentados, assim como mostrando novas propostas e reflexões teórico-metodológicas sobre a garantia de execução contratual enquanto estratégia de mitigação de riscos para a Administração Pública.

REFERÊNCIAS

ADNAN, Hamimah; SUPARDI, Azizan. Legal Analysis on Malasyan Construction Contract: Conditional versus Unconditional Performance Bond. *Journal of Politics and Law*. Vol. 2, n.º 3. Malásia, setembro, 2009, p. 25-34.

ALEXANDRINO, Marcelo; PAULO, Vicente. *Direito Administrativo Descomplicado*. 29. ed. Rio de Janeiro: Forense; Método, 2021.

ALVES, Francisco Carlos Aragão. *Análise Comparativa das Modalidades de Licitação Concorrência e Regime Diferenciado de Contratações Públicas: Um Estudo de Caso no Departamento Nacional de infraestrutura de Transportes*. / Francisco Carlos Aragão Alves. - Palmas, TO, 2019.

AMÉRICO, Lucas Carvalho. *A performance bond como mecanismo de controle e eficiência no setor público e a garantia da probidade administrativa como direito fundamental difuso* / Lucas Carvalho Américo. -- Itaúna, MG: 2017.

ARAÚJO, Fernando. *Teoria econômica do contrato*. Coimbra: Almedina. Janeiro, 2007.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Promulgada em 5 de outubro de 1988. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 5 de outubro de 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 22 de agosto de 2023.

BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. Instrução Normativa nº 06-DG/DNIT SEDE, de 24 de maio de 2019. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/central-de-conteudos/atos-normativos/tipo/instrucao-normativa/2019/instrucao-normativa-no-6-2019>. Acesso em: 29 jul. 2023.

BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. *Manual de Custos Rodoviários*, 2011. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/planejamento-e-pesquisa/custos-e-pagamentos/sicr2/manual-de-custos-rodoviaros> . Acesso em: 30 jul. 2023.

BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. *Organograma*, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/acesso-a-informacao/institucional/organograma> . Acesso em: 24 jul. 2023.

BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. Resolução nº 10, de 05 de maio de 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/central-de-conteudos/atos-normativos/tipo/resolucoes/resolucao-10-2021-dir-publ.pdf> . Acesso em 14 Set. 2023.

BRASIL. Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências. Brasília, DF: *Diário Oficial da União*, 2001.

BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 11 jan. 2002. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406compilada.htm>. Acesso em: 27 ago. 2023.

BRASIL. Lei de Licitações e Contratos. Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18666cons.htm. Acessado em 27 Abr. 2022.

BRASIL. Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999. Estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 1999.

BRASIL. Nova Lei de Licitações e Contratos. Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2021/lei/L14133.htm. Acessado em 27 Abr. 2022.

BRASIL. Lei nº 10.520 de 17 de julho de 2002. Institui, no âmbito da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos do art. 37, inciso XXI, da constituição federal, modalidade de licitação denominada pregão, para aquisição de bens e serviços comuns, e dá outras providências. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 2002.

BRASIL. Lei nº 12.462 de 04 de agosto de 2011. Institui o Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 2011.

BRASIL. Senado Federal. Relatório Preliminar da Comissão Especial das Obras Inacabadas – 2016. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/comissoes/comissao?codcol=2061> . Acesso em: 10 Set. 2023.

BRASIL. Superintendência de Seguros Privados. Circular SUSEP nº 477, de 30 de setembro de 2013. Dispõe sobre o direcionamento dos recursos garantidores das provisões técnicas e prêmios de seguro, das sociedades seguradoras, das entidades abertas de previdência complementar e das sociedades de capitalização. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 1º out. 2013. Seção 1, p. 70-74.

BRASIL - Superintendência de Seguros Privados. Circular SUSEP nº 535, de 28 de abril de 2016. Dispõe sobre os produtos de seguro garantia e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 28 abr. 2016. Seção 1, p. 52.

BRASIL - Superintendência de Seguros Privados. Circular SUSEP nº 622, de 11 de abril de 2022. Dispõe sobre o seguro garantia. Disponível em <<https://www2.susep.gov.br/safe/scripts/bnweb/bnmap.exe?router=upload/25882>>. Acesso em: 30 ago. 2023.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. TC 011.196/2018-1. Diagnóstico das obras paralisadas. Identificação das principais causas e das oportunidades de melhoria. Recomendações. Monitoramento. Disponível em: https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/documento/acordao-completo/*/NUMACORDAO%253A1079%2520ANOACORDAO%253A2019%2520COLEGI

ADO%253A%2522Plen%25C3%25A1rio%2522%2520/DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/0 .Acesso em: 09 Set. 2023.

BRIGLIA, S. J.; ETCHEVERRY, E. The construction defect hot potato: the interplay between the performance bond and CGL policy - a surety's perspective. *Defense Counsel Journal*, [s. l.], n. 1, 2010, p. 30.

BURANELLO, Renato Macedo. *Do Contrato de Seguro: O seguro garantia de obrigações contratuais*. Editora Quartier Latin do Brasil. São Paulo, 2006.

CALVERAS, A.; GANUZA, J. J.; HAUKE, E. Wild bids. Gambling for resurrection in procurement contracts. *Journal of Regulatory Economics*, v. 26, n. 1, p. 41-68, 2004

CARVALHO FILHO, José dos Santos. *Manual de Direito Administrativo*. 34 ed. rev. ampl. atual. São Paulo Atlas, 2020.

CARVALHOSA, Modesto. Performance bonds: quebra de interlocução direta entre agentes públicos e privados na execução de contratos administrativos. In: PASTORE, Affonso Celso (Org.). *Infraestrutura: eficiência e ética*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2017. cap. 7;

CNSEG – Confederação Nacional das Empresas de Seguros Gerais, Previdência Privada e Vida, Saúde Suplementar e Capitalização. *Seguro Garantia: obras do governo e aumento do limite de garantia*. Rio de Janeiro: CNSEG, 2012.

CUSHMAN, Edward H. Surety Bonds on Federal Construction Contracts: Current Decisions Reviewed. Vol. 25, *Fordham Law Review*, p. 241-260, 1956.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito administrativo / Maria Sylvia Zanella Di Pietro*. – 36. ed. – Rio de Janeiro: Forense, 2023.

DIAS, Maria Tereza Fonseca. *Análise Econômica do Direito nas Contratações Públicas: estudo de casos da legislação e experiência brasileira*. Trabalho apresentado e debatido no “II Congresso Internacional de Compras Públicas: Para um crescimento da Economia Assente na Contratação Pública Sustentável, Inteligente e Inovadora”, promovido pelo Serviço Nacional de Contratação Pública (SNCP) de Angola em colaboração com a Autoridade Reguladora das Aquisições Públicas de Cabo Verde (ARAP) e a Universidade do Minho, entre os dias 16 a 18 de novembro de 2016, em Luanda.

DORIA, Thaila Renata Teixeira Doria. *Seguro Garantia como Alternativa às Obras Públicas Paralisadas no Brasil*. Dissertação apresentada ao curso de Pós-Graduação em Desenvolvimento Econômico, Setor de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Econômico. Orientador: Prof. Dr. José Guilherme Silva Vieira. Curitiba, 2019.

EVÊNCIO, K. M. M, et al. Dos Tipos de Conhecimento às Pesquisas Qualitativas em Educação; *Id on Line Rev. Mult. Psic.* V.13, N. 47, p. 440-452, outubro/2019.

FERRARI, Isabela. Transadministrativismo: Uma teoria dos transplantes jurídicos aplicada ao direito administrativo. Lumen Juris, Rio de Janeiro, 2018.

FIUZA, E. P. S. Licitações e governança de contratos: a visão dos economistas. In: SALGADO, Lúcia H.; FIUZA, Eduardo P.S. (Org.). Marcos Regulatórios no Brasil: É tempo de rever regras? Rio de Janeiro: IPEA, 2009. p. 239-274.

FREITAS, Rafael Veras de, Análise Econômica das Contratações Públicas. 2018. Disponível em: <https://dspace.almg.gov.br/handle/11037/34956>; Acesso em 01 de setembro de 2023.

GALIZA, Francisco. Uma análise comparativa do seguro garantia de obras públicas. Rio de Janeiro: ENS-CPES, 2015.

GARCES, S. B. B. Classificação e Tipos de Pesquisas. Universidade de Cruz Alta – Unicruz; Abril de 2010.

GARCIA, Flávio Amaral, Licitações e Contratos Administrativos: casos e polêmicas. 4ª edição, Editora Malheiros, São Paulo, 2016.

GIL, Antônio Carlos. Estudo de caso: método de pesquisa. São Paulo: Atlas, 2009.

GOMES, Francisco Yokota Choucair. Análise Econômica do Performance Bond nos Contratos de Obras Públicas. 2016. Disponível em: https://www.academia.edu/30388405/AN%C3%81LISE_ECON%C3%94MICA_DA_PERFORMANCE_BOND_NOS_CONTRATOS_DE_OBRAS_P%C3%94BLICAS . Acesso em 31 Ago. 2023.

GRAELLS, Albert Sánchez. Public Procurement and EU Competition Rules. Oxford and Portland, Oregon, Estados Unidos da América: Hart Publishing, 2011, pp. 326-327 e 425-426.

HOYOS, Carlos. Toward a New Surety Model for the European Union. Revista Mercado Assegurador. 2000. Disponível em: <https://documentacion.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/es/media/group/1021791.do> . Acesso em: 31 Ago. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE ECONOMIA – IBRE. Engenharia Consultiva - Supervisão de Obras: Desenvolvimento de novas metodologias e composições para definição de custos de referência de projetos, de estudos ambientais, de fiscalização e de gerenciamento de obras rodoviárias, ferroviárias e hidroviárias. Fundação Getulio Vargas - FGV Instituto Brasileiro de Economia - IBRE. Brasília, 2019.

JUSTEN FILHO, Marçal. Comentários à lei de licitações e contratos administrativos / Marçal Justen Filho. 11. ed. São Paulo: Dialética, 2005.

JUSTEN FILHO, Marçal. Pregão (Comentários à Legislação do Pregão Comum e Eletrônico). São Paulo: Dialética, 2001, p. 55.

LAAN, Cesar van der. “Reformulação da Lei de Licitações e Contratações Públicas: fragilidades na proposta de uso de seguro-garantia como instrumento anticorrupção”. Brasília: Núcleo de Estudos e Pesquisas/CONLEG/Senado, setembro/2016. Disponível em: www.senado.leg.br/estudos> Acesso em: 01 Set. 2023.

LAKATOS, E.M.; MARCONI, M.A. Metodologia científica. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

LOPES, Pedro Henrique Christofaro. Análise Econômica do Direito e Contratações Públicas: O Performance Bond em Contratos de Obras Públicas como instrumento para mitigar a assimetria de informações / Pedro Henrique Christofaro Lopes. – 2019. 147 f. Dissertação (mestrado) - Escola de Direito do Rio de Janeiro da Fundação Getúlio Vargas.

MANKIW, N. Gregory. Introdução à Economia. Tradução da 6ª edição norteamericana. Tradução: Allan Vidigal Hastings; Elisete Paes e Lima; Ez2 Translate. Revisão Técnica Manuel José Nunes Filho. São Paulo. Cengage Learning, 2018.

MARCONI, M. de A.; LAKATOS, E. M. de. Metodologia do trabalho científico: projetos de pesquisa / pesquisa bibliográfica / teses de doutorado, dissertações de mestrado, trabalhos de conclusão de curso. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

MARTINS, Gilberto de Andrade; THEÓPHILO, Carlos Renato. Metodologia da Investigação Científica para Ciências Sociais Aplicadas. 3ª Edição. São Paulo: Atlas, 2016.

MEIRELLES, Hely Lopes. Direito administrativo brasileiro. 41 ed. São Paulo: Malheiros, 2015, p. 233.

MYERS, Lorena. Performance Bond Cost-Effectiveness Analysis. Dissertação [mestrado]. University of Florida, Graduate School. Florida, 1999.

NELSON, Phillip. "Information and Consumer Behavior." Journal of Political Economy, vol. 78, no. 2, p. 311–29, 1970. JSTOR, <http://www.jstor.org/stable/1830691>. Acesso em: 6 Feb. 2024.

OLIVEIRA, Rafael Carvalho Rezende. Curso de direito administrativo / Rafael Carvalho Rezende Oliveira. 9. ed., Rio de Janeiro: Forense; MÉTODO, 2021.

PARKER, Christopher. Risk Management. The Case for Surety Bonds in Europe. 2012. Disponível em: <https://www.rmmagazine.com/2012/11/16/the-case-for-surety-bonds-in-europe/> . Acesso em: 31 Ago. 2023.

POLETTTO, Gladimir Adriani. O Seguro Garantia: em busca de sua natureza jurídica. Série Cadernos de Seguros: teses, v. 8, n.º 17. Fundação Escola Nacional de Seguros (FUNENSEG), Rio de Janeiro, 2003.

ROSENBERG, Mathew. Surety Bonds in a tightening market, Revista Financial Worldwide, 2010.

SAMPAIO, Patrícia Regina Pinheiro. ARAÚJO, Thiago Cardoso. Previsibilidade ou Resiliência? Notas sobre a repartição de riscos em contratos Administrativos. Revista de Direito da

Procuradoria Geral, Rio de Janeiro, (Edição Especial): Administração Pública, Risco e Segurança Jurídica. 2014.

SALM, José F.; MENEGASSO, Maria E. Os modelos de Administração Pública como estratégias complementares para a coprodução do bem público. *Revista de Ciências da Administração*, Florianópolis, v. 11, n. 25, p. 97-114, set./dez. 2009.

SCHUBERT, Lynn. The legal basics of surety bonds. *ABC Construction Executive Magazine*. Nov., 2003. Disponível em: <http://suretyinfo.org/news_room/products/legal_basics.pdf>. Acesso em: 31 Ago. 2023.

SILVA, Marcos José da. Economia das Licitações, a Contratação de Obras e Reformas em Prédios Públicos: O caso da UFRGS. Dissertação apresentada ao programa de pós-graduação em Economia da Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Economia. Orientador: Prof. Dr. Giacomio Balbinotto Neto. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Faculdade de Ciências Econômicas. Porto Alegre, 2018

SITTA. E. I et al. A contribuição de estudos transversais na área da linguagem com enfoque em afasia. *Rev. CEFAC*, São Paulo. vol.12, no.6. Nov./Dec. 2010 Epub Aug 13.

SOUZA, Sergio Ricardo de Magalhães. *Seguro Garantia*. 7ª Edição. Escola Nacional de Seguros, Diretoria de Ensino Técnico. Rio de Janeiro, 2016, p. 20.

THEAN, L. P. The Enforcement of a Performance Bond: The perspective of the underlying contract. *19 Singapore Law Review*. 1998, pp. 389-421.

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. Acórdão nº 1977/2013 – Plenário. Estudo sobre aplicação do regime de empreitada por preço global na contratação de obras públicas. Disponível em: <https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/redireciona/acordao-completo/%22ACORDAO-COMPLETO-1280941%22>. Acessado em: 23 Ago. 2023.

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. TC 011.196/2018-1. Diagnóstico das obras paralisadas. Identificação das principais causas e das oportunidades de melhoria. Recomendações. Monitoramento. Disponível em: <https://static.poder360.com.br/2019/11/Relato%CC%81rio-Obras-Paralisadas-impressa%CC%83o.pdf> . Acessado em: 27 Abr. 2022.

UNITED STATES. Title 40—Public Buildings, Property, and Works. Disponível em: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/USCODE-2011-title40/html/USCODE-2011-title40.htm> . Acesso em: 31 Ago. 2023

VOLLBRECHT & LEWIS, Thomas J. and Jacqueline. “Creation of the relationship”. In: *The Law of the Performance Bonds*, 2nd. Edition. Lawrence R. Moelmann, Matthew M. Horowitz, Kevin L. LYBECK Editor. Chicago, United States of America: American Bar Association, 2009.

WALLICK, Robert D. e STAFFORD, John A., "The Miller Act: Enforcement of the Payment Bond" em *Law and Contemporary Problems* , 1964. Disponível em:

<<https://scholarship.law.duke.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://en.wikipedia.org/&httpsredir=1&article=3010&context=lcp>> Acessado em: 31 Ago. 2023.

WILL, D. E. M. Metodologia da pesquisa científica. Livro digital. 2ª ed. Palhoça. Unisul Virtual, 2012.

XAVIER, Vitor Boaventura. O Seguro Garantia de Execução do Contrato – Performance Bond: Uma Análise dos Aspectos Regulatórios e Concorrenciais da sua Exigência pela Administração Pública no Brasil. Monografia apresentada como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Direito pela Faculdade de Direito da Universidade de Brasília – UnB. Orientadora: Prof.ª Dra. Ana de Oliveira Frazão Vieira de Mello. Brasília, 2017.

ANEXOS

ANEXO A – BANCO DE DADOS DA PESQUISA

Contrato	Unidade de Fiscalização	Data Inicio Vigência	Data Término Vigência	Número do Processo	Tipo Contrato	Tipo Intervenção	Objeto da Contratação	Valor da Garantia	Valor Inicial + Aditivos-Resgate	Ocorrência de Atraso pela Empresa	Obr/Serviço finalizou no tempo previsto inicial	Ocorrência de Falhas na Execução	Processo Administrativo de Atuação de Responsabilidade	Penalidade	Acionamento do Seguro Garantia
074/2018	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	15/05/2018	15/05/2023	50600.001826/2018-32	OBRA DE ENGENHARIA	FISCALIZAÇÃO ELETR. VELOCIDADE	Execução dos Serviços e Disponibilização, Instalação, Operação e Manutenção de Equipamentos Eletrônicos de Controle de Tráfego nas Rodovias Federais Sob a Circunscrição do DNIT.	4.058.698	R\$ 81.173.963,91	NÃO	EM ANDAMENTO	NÃO	NÃO	-	-
883/2012	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	03/12/2012	30/01/2016	50600.056305/2012-27	SUPERVISÃO	SUPERVISÃO DE CREMA	Serviços de apoio técnico à SRECE e suas Unidades Locais, Supervisão da execução das obras do Crema e demais obras de Restauração.	640.286	R\$ 12.805.725,80	SIM	NÃO	Inexecução Contratual	Há menção de que houve abertura de PAAR, mas não foi identificado qual número do processo	-	-
1062/2013	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	17/02/2014	16/01/2020	50600.095688/2013-30	OBRA DE ENGENHARIA	SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA (MANUTENÇÃO)	Elaboração de projeto básico e executivo de engenharia e execução dos serviços técnicos de aplicação e manutenção de dispositivos de segurança e de sinalização rodoviária, no âmbito do programa nacional de segurança e sinalização rodoviária - BR-LEGAL.	4.809.196	R\$ 47.803.834,05	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	-	-
004/2012	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	04/01/2012	23/09/2016	50603.000666/2011-16	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA DUPLA	Execução dos serviços de Manutenção (Conservação/Recuperação) na BR-116/CE, TRECHO: FORTALEZA (AV. TREZE DE MAIO) ? DIV. CEPE, SUBTRECHO: FORTALEZA (AV. TREZE DE MAIO) ? ENTR. CE-040(PRIMEIRA JANELA), SEGMENTO Km 0,00 ao Km 12,2 (DUP), e EXTENSÃO: 12,2km	80.417	R\$ 1.566.347,48	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	Sem penalidade. Houve rescisão amigável do contrato pois a Administração Pública resolveu celebrar contrato com outra empresa para executar outro tipo de serviço com outra solução que melhor atenderia o problema da rodovia.	Sem penalidade. Houve rescisão amigável do contrato pois a Administração Pública resolveu celebrar contrato com outra empresa para executar outro tipo de serviço com outra solução que melhor atenderia o problema da rodovia.
0092/016	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	07/01/2016	20/09/2020	50603.001197/2015-78	SUPERVISÃO	SUPERVISÃO DE CONSTRUÇÃO	EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE CONSULTORIA PARA COORDENAÇÃO, SUPERVISÃO, CONTROLE E DE SUBSÍDIOS À FISCALIZAÇÃO DA EXECUÇÃO DAS OBRAS REMANESCENTES PARA O ACESSO, POR MEIO DE VIADUTO, À CIDADE DE HORIZONTE A PARTIR DA RODOVIA BR-116/CE.	99.857	R\$ 1.997.137,20	NÃO	NÃO	SIM	NÃO	-	-
0112/012	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	07/01/2012	28/02/2018	50603.000592/2011-18	SUPERVISÃO	SUPERVISÃO DE CONSTRUÇÃO	Serviços técnicos de supervisão de obras de melhoramentos com adequação de capacidade e segurança da ponte sobre o Rio Jaguaribe em Aracati/CE, Rodovia BR-304/CE, Código PNV: 304BCE0030 a 304BCE0040, Extensão 3,1km.	755.749	R\$ 3.670.595,89	NÃO	SIM	NÃO	NÃO	-	-
022/2017	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	03/03/2017	22/09/2020	50603.003412/2015-75	OBRA DE ENGENHARIA	SUPERVISÃO DE RESTAURAÇÃO	EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE SUPERVISÃO E ACOMPANHAMENTO DA EXECUÇÃO DOS PROJETOS BÁSICO E EXECUTIVO E EXECUÇÃO DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DE 26 PASSARELAS PARA PEDESTRES SOBRE AS RODOVIAS BR-020/CE, BR-116/CE, BR-222/CE E BR-304/CE.	255.199	R\$ 5.103.987,51	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	-	-
028/2012	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	11/01/2012	14/12/2016	50603.000633/2011-68	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE RODOVIA IMPLANTADA	Execução dos serviços de Manutenção (Conservação/Recuperação) na BR-437/CE, TRECHO: DIV. RNICE - ENTR. BR-116/CE-266, SUBTRECHO: DIV. RNICE - ENTR. BR-116/CE-266, SEGMENTO Km 0,00 AO Km 52,3, EXTENSÃO: 52,3km.	1.039.334	R\$ 3.229.938,61	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	Sem penalidade. Houve justificativa para a prorrogação de prazo do contrato.	Sem penalidade. Houve justificativa para a prorrogação de prazo do contrato.
031/2020	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	03/02/2020	03/02/2021	50603.002241/2019-91	OBRA DE ENGENHARIA	OBRA DE EMERGÊNCIA	PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE LOCAÇÃO E MANUTENÇÃO DE 05 (CINCO) PASSARELAS METÁLICAS SOBRE A BR - 116/CE, DO KM 0,00 AO KM 12,5, conforme condições, quantidades, exigências e especificações discriminadas na proposta estabelecida pela contratada.	102.741	R\$ 2.054.828,52	NÃO	SIM	NÃO	NÃO	-	-
062/2019	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	04/01/2019	03/04/2019	50603.000162/2019-45	ESTUDO/PROJETO	OBRA DE EMERGÊNCIA	SERVIÇOS DE ELABORAÇÃO DE PROJETO BÁSICO E EXECUTIVO PARA A EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS EMERGENCIAIS DE RECUPERAÇÃO DE OBRA DE ARTE ESPECIAL - OAE LOCALIZADA NO KM 406,60 DA BR - 020/CE E NO KM 11,40 DA BR - 222/CE NO MUNICÍPIO DE CAUCAIA/CE.	2.998	R\$ 59.956,37	NÃO	SIM	NÃO	NÃO	-	-
065/2019	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	04/01/2019	03/05/2019	50603.000005/2019-30	OBRA DE ENGENHARIA	RECUPERAÇÃO DE OAE	Execução dos serviços emergenciais de escoramento e recuperação de Obra de Arte Especial - no viaduto localizado no km 406,60 da BR-020/CE e no Km 11,40m da BR-222/CE, na interseção das rodovias BR-020/CE e BR-222/CE.	85.235	R\$ 1.704.694,13	NÃO	SIM	NÃO	NÃO	-	-
0131/2019	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	05/03/2019	03/03/2021	50603.003893/2018-61	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	Exec. dos Serv. de Conser. e Manut. da Rod. Fed. BR-222/CE, Trecho: FORTALEZA(AV. BEZERRA DE MENEZES)-DIV. CEPE, Subtrechos: FORTALEZA(AV. BEZERRA DE MENEZES)-ENTR. CE-243 (ITAPAGÉ), ENTR. BR-020/222 - ACESSO LESTE CAUCAIA e ENTR. BR-222 - ACESSO OESTE CAUCAIA.	705.472	R\$ 14.109.441,12	NÃO	SIM	NÃO	NÃO	-	-
0134/2019	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	11/03/2019	09/03/2021	50603.003889/2018-01	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	Execução dos Serviços de Conservação e Manutenção das Rodovias Federais BR-402/CE e BR-403/CE.	541.621	R\$ 10.816.010,02	SIM	NÃO	SIM	SIM 50603.000749/2021-79	1- MULTA de 15%, no valor de R\$ 950.812,71 (novecentos e cinquenta mil oitocentos e doze reais e setenta e um centavos) a preços iniciais, pela inexecução parcial do objeto, sobre a parte inadimplente do contrato e;	PAAR em andamento.
0136/2019	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	12/03/2019	10/03/2021	50603.003418/2018-95	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	Exec. dos Serviços de Conserv. e Manut. da Rod. Fed. BR-122/CE, Trecho: ENTR. BR-116 (A) (CHOROZINHO) - ENTR. CE - 494 (B) (DIV. CEPE); Subtrecho: ENTR. BR-116 (B) - ENTR. CE - 153/266/368 (BANABUIÚ); Seg. Km 5,00 ao Km 158,20; Extensão total: 153,20km	1.433.642	R\$ 10.459.377,54	NÃO	SIM	NÃO	NÃO	-	-
148/2019	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	13/03/2019	11/03/2021	50603.003968/2018-12	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	para Execução dos Serviços de Conservação e Manutenção das Rodovias Federais BR-226/CE, Trecho: DIV. RNICE - DIV. CEPE, Subtrecho: ENTR. BR-020 (SANTA CRUZ DO BANABUIÚ) - ENTR. BR-404 (CRATELUS); Segmento: km 255,80 ao km 339,70; Extensão: 83,90 km	765.830	R\$ 6.171.989,94	NÃO	SIM	NÃO	NÃO	1- IMPEDIMENTO de licitar e contratar com a Administração Pública Federal, Estadual, Distrital ou Municipal, por um período de 12 (doze) meses, por falha na execução do contrato regido pela Lei nº 8.520, de 2002.	-
154/2017	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	05/04/2017	21/10/2017	50603.003716/2015-32	ESTUDO/PROJETO	PROJETO DE ENG. ROD. RECUP. OAE	ELABORAÇÃO DE PROJETO DE ENGENHARIA PARA RECUPERAÇÃO, REFORÇO E REABILITAÇÃO DE OBRAS DE ARTE ESPECIAIS NA RODOVIA BR-222/CE	15.037	R\$ 300.739,26	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	-	-
189/2019	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	29/03/2019	25/06/2021	50603.000003/2019-41	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	Contratação de empresa para Exec. dos Serviços de Conserv. e Manut. da Rod. Fed. BR-020/CE, Trecho: DIV. PICE-PORTO DE MUCURIBE (CONT. DE FORTALEZA) TRECHO MUNICIPAL - Subtrecho: DIV. PICE - ENTR. CE-168/266 (BOA VISTA) Segmento: Km 0 ao Km 203,20.	1.883.541	R\$ 14.029.126,80	NÃO	SIM	NÃO	NÃO	-	-

2040200	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	19/03/2020	17/05/2022	50603.003679/2019-96	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	Serviços de Conservação e Manutenção da Rodovia Federal BR-116/CE, a cargo do DNIT, sob a coordenação da Superintendência Regional DNIT-CE. Trecho: FORTALEZA (AVENIDA 13 DE MAIO) e DIV. CEPE; Subtrecho: FORTALEZA (AVENIDA 13 DE MAIO) e ACESSO SUL DE PACAJUS. Segmento: Km 1,00 ao Km 54,30. Extensão: 53,30	2.018.742	R\$ 29.092.095,26	NÃO	SIM	NÃO	NÃO	-	-
2290200	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	01/04/2020	31/03/2022	50603.002144/2019-06	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	Rod.Fed.BR-020/CE, trecho: DIV. PICE - PORTO DE MUCURIBE (CONT. DE FORTALEZA) "TRECHO MUNIC."; Subt.: ENTR. CE-257 (CANINDE) - ENTR. CE-040 (PIMESSEJANA) (CONTINIO DE FORTALEZA); ENTR. R.SABIA GUABA-ENT. R.GERMANIA - km308,80-432,90; km 446,40-km48,00. 125,7	1.507.565	R\$ 30.151.292,91	NÃO	SIM	NÃO	NÃO	-	-
26602019	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	30/04/2019	28/04/2021	50603.004397/2018-25	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	EXEC. DOS SERV. DE CONSERV. E MANUT. DA ROD. FED. BR-304/CE, A CARGO DO DNIT, SOB A COORD. DA SUPER. REG. DNIT-CE, TRECHO: ENTR. BR-116(BOQUEIRÃO DO CESÁRIO)-DIV. CERN; SUBT.: ENTR. BR-116(BOQUEIRÃO DO CESÁRIO)-DIV. CERN; SEG. KM 0,00 AO 100,80; EXT. 100,80KM	2.456.532	R\$ 8.773.503,54	NÃO	SIM	NÃO	NÃO	-	-
27002016	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	16/05/2016	30/11/2019	50603.003765/2014-94	OBRA DE ENGENHARIA	CRBMA 1a.ETAPA - PISTA SIMPLES	EXECUÇÃO DE SERVIÇOS REFERENTES AO PROGRAMA INTEGRADO DE REVITALIZAÇÃO CRBMA 1ª ETAPA, II FASE, NA RODOVIA BR-230/CE	3.257.068	R\$ 65.141.358,59	SIM	NÃO	SIM	Em fase de abertura de processo	-	-
28002019	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	10/05/2019	06/08/2021	50603.004313/2018-53	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	Exec. dos Serv. de Conser. e Manut. da Rod. Fed. BR-226/CE-BR-226/CE Trecho: DIV. RNICE - DIV. CEPI; Subtrecho: ENTR. BR-122/CE-371 (SOLONÓPOLE) - ENTR. BR-020 (SANTA CRUZ DO BANAUBU); Segmento: Km 116,10 ao Km 255,80. Extensão: 139,70 km	706.450	R\$ 10.265.720,79	NÃO	SIM	NÃO	-	-	-
29902019	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	13/05/2019	11/05/2021	50603.000044/2019-37	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	contratação de empresa para Execução dos Serviços de Conservação e Manutenção da Rodovia Federal BR-020/CE, a cargo do DNIT, sob a coordenação da Superintendência Regional DNIT-CE. Trecho: DIV. PICE ? PORTO DE MUCURIBE (CONT. FORTALEZA) "TRECHO MUNICIPAL"	917.687	R\$ 11.102.179,25	NÃO	SIM	NÃO	NÃO	-	-
29902020	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	07/05/2020	06/05/2022	50603.000125/2020-71	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	Execução dos Serviços de Conservação e Manutenção da Rod BR-230/CE. Trecho: DIV. PICE; e DIV. CEPI; Subtrecho: DIV. PICE e ENTR. CE-166/286/489 (PARAS BRITO); Segmento Km 0,00 ao Km 6,37 e Km 19,70 ao Km 114,50; Extensão: 101,70km	503.987	R\$ 10.079.737,55	NÃO	SIM	NÃO	NÃO	-	-
32102013	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	03/04/2013	14/04/2015	50600.012226/2011-23	OBRA DE ENGENHARIA	CRBMA 1a.ETAPA - PISTA SIMPLES	Execução dos serviços necessários à realização das Obras de Revitalização(Recuperação, Restauração e Manutenção) - CRBMA 1ª Etapa na Rodovia BR-226/CE	1.555.431	R\$ 25.786.762,20	NÃO	SIM	SIM	SIM. Em andamento	PAAR em andamento	Não foram refletos serviços em segmentos dos acostamentos que apresentaram falhas na execução ou por não terem sido executados conforme previsto em projeto, no total de 3632 m, bem como a não execução do Tratamento Superficial Duplo (TSDp) na pista de rolamento no segmento entre as estações 4200+9 a 4234 ou 271 m - travessia urbana do município de Moinelândia.
324202019	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	31/05/2019	29/05/2021	50603.004204/2018-36	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	BR-116/CE (Km 161,90 ao Km 287,90) e BR-437/CE (Km 0,00 ao Km 48,50)	1.306.901	R\$ 21.396.246,61	NÃO	SIM	NÃO	NÃO	-	-
332502019	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	27/05/2019	25/05/2021	50603.004187/2018-37	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	Exec. dos Serv. de Conser. e Manut. das Rod. Fed. BR-116/CE e BR-437/CE Trecho: FORTALEZA (AVENIDA 13 DE MAIO) - DIV. CEPE; Subtrecho: ACESSO SUL DE PACAJUS - RUSSAS (ACESSO PRINCIPAL); Segmento: Km 54,30 ao Km 161,90; Extensão: 107,60km	800.457	R\$ 15.723.794,76	NÃO	SIM	NÃO	NÃO	-	-
344202019	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	03/06/2019	01/06/2021	50603.004206/2018-25	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	Exec. Serv. Cons.Manut. das Rod. Fed. BR-222/CE.Rod. BR-222/CE; segmento 1: km 122,70 ao km 228,60; segmento 2: km 0,00 ao km 3,80; segmento 3: km 0,00 ao km 2,50. Extensão: 112,20km.	1.549.289	R\$ 10.160.912,66	SIM	NÃO	SIM	Em fase de abertura de processo	-	-
3460202019	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	05/06/2019	03/06/2021	50603.004232/2018-53	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	Serviços de conserv. e manut. BR-222/CE (Km 228,60 ao Km 348,70; Extensão: 120,10 quilômetros) e BR-403/CE (Km 124,60 ao Km 149,40; Extensão: 24,80 quilômetros).	1.772.877	R\$ 9.031.061,78	NÃO	SIM	SIM	NÃO	-	-
3680202021	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	04/06/2021	04/02/2024	50603.002362/2020-76	OBRA DE ENGENHARIA	ADEQUAÇÃO DE OAE	Execução dos Serviços de Manutenção, Desmontagem e Desmobilização de 05 (cinco) Passarelas Provisórias na Rodovia Federal BR-116/CE, km 3,6; km 7,3; km 8,1; km 9,6 e km 12,5, bem como o transporte de 01 (uma) passarela provisória desmontada, km 20,0	103.510	R\$ 2.070.196,97	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	-	-	-
3690202014	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	14/04/2014	22/02/2015	50603.000135/2012-04	ESTUDOPROJET O	EVTE-ESTUDOS DE VIABILIDADE TEC. E ECON.	Elaboração de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTA) para as Obras de Pavimentação da Rodovia BR-437/CE	14.796	R\$ 295.922,39	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	-	-
3690202021	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	28/07/2021	25/09/2023	50603.000415/2021-03	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	Execução de serviços de manutenção (conservação/recuperação) rodoviária referente ao plano anual de trabalho e orçamento PATO (DESEMPENHO) na Rodovia BR-222/CE, trecho: FORTALEZA (AVENIDA BEZERRA DE MENEZES) - DIV. CEPI; subtrecho: FORTALEZA (AVENIDA BEZ	1.264.051	R\$ 28.421.660,31	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	-	-	-
37102021	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	04/08/2021	02/10/2023	50603.000476/2021-62	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	execução de serviços de manutenção (conservação/recuperação) rodoviária referente ao plano anual de trabalho e orçamento PATO (DESEMPENHO) na(s) Rodovia(s) BR-226/CE; trecho: DIV. RNICE; e DIV. CEPI; subtrecho: ENTR. BR-020 (SANTA CRUZ DO BANAUBU) e ENTR. BR-404 (CRATELUS); subtrecho: INÍCIO DA IMPLANTAÇÃO e BIAPIABA; segmento: Km 255,80 ao Km 339,70 e Km 348,70 ao Km 375,70; extensão: 110,90 Km; e BR-404/CE; trecho: DIV. PICE e ENTR. BR-116 (ICÓ); subtrecho: DIV. PICE e ENTR. CE-192/265 (FORANGA);	1.204.282	R\$ 24.080.153,63	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	-	-	-
37502012	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	23/05/2012	12/05/2014	50603.001122/2011-63	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	Manutenção Rodoviária(Conservação/Recuperação), BR-116/CE, trecho: Fortaleza(Av.Bezerra de Menezes) - Div. CEPE; subtrecho: Acesso Sul Messejana - Acesso Sul Pacajus, segmento: Km 12,20 - Km 52,90, extensão: 40,70km, código PAV: 116BCE02020 a 116BCE02080.	223.548	R\$ 4.470.958,09	NÃO	SIM	NÃO	NÃO	Sem penalidade. Houve rescisão amigável do contrato pois a Administração Pública resolveu celebrar contrato com outra empresa para executar outro tipo de serviço com outra solução que melhor atenderia o problema da rodovia.	Sem penalidade. Houve rescisão amigável do contrato pois a Administração Pública resolveu celebrar contrato com outra empresa para executar outro tipo de serviço com outra solução que melhor atenderia o problema da rodovia.

30/1/2021	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	04/09/2021	02/10/2023	50603.000195/2021-18	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	Contratação de empresa para execução de serviços de manutenção (conservação/recuperação) rodoviária referente ao plano anual de trabalho e orçamento: PATO (DESEMPENHO) na Rodovia BR-222/CE trecho: ENTR BR-116(A) (CHOROZINHO) - ENTR CE-494(B) (DV. CEPE); subtrecho: ENTR BR-116(B) - ENTR CE-265 (ACESSO LESTE QUIXADÁ); segmento: km 5,00 ao km 98,00 e extensão total: 93,00 km	1.217.421	R\$ 25.558.689,49	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	-	-	-
3/05/2021	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	09/06/2021	07/10/2023	50603.000632/2020-12	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	PATO Rod.: BR-116/CE Fort.(Av 13 de maio) - DV. CEPE Subt. Russas (Acesso Pátio) - ENTR CE-273 (Pátio) - KM 30-287,30 ext. 126,0 e BR-437/CE Trecho: DV. PVICE - ENTR BR-116/CE-266 km 0,00-48,50. Ext 48,50 total: 174,50 km	2.345.552	R\$ 46.911.041,56	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	-	-	-
4/02/2020	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	10/06/2020	06/12/2022	50603.000796/2020-31	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	Rodovias BR-402/CE trecho: ENTR CE-085(A) (DV PVICE) & ENTR BR-222 (UMIRM); subtrecho: ENTR CE-179/319 (MARCO) & ENTR BR-222 (UMIRM); segmento: km 175,50 ao km 301,50; extensão: 126,00 km e BR-403/CE trecho: ENTR CE-085 (ACARAU) & ENTR BR-226 (CRATELUS); Subtrecho 1: ENTR CE-085 (ACARAU) & ENTR BR-402(A) (PIMARCO); Subtrecho 2: ENTR BR-403 (ACARAU) & CRUZ; segmento: km 0,00 ao km 28,20 e km 0,00 ao km 6,70; extensão: 34,90 km e extensão total: 160,90 km	969.312	R\$ 19.543.090,80	SIM	NÃO	SIM	NÃO	-	-
4/07/2015	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	18/06/2015	14/09/2017	50603.002777/2014-00	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	EXEC. DE SERV. DE MANUT.RODOVIÁRIA(CONSERVAÇÃO/RECUPERAÇÃO)NA BR-230/CE TRECHO: DIV. PVICE ? FARIAS BRITO, SUBTRECHO: DIV.PVICE ? ENTR. BR-116 (A) (FELIZARDO) ENTR. BR-116(B)? ENTR. CE-166/386/489(FARIAS BRITO), SEG. KM 6,7 E KM 19,8 ? KM 116,0,EXT.102,9	317.262	R\$ 6.345.229,95	NÃO	NÃO	SIM	NÃO	-	Ordem de paralisação do contrato pois foi feito outro contrato com outra empresa cujo objeto previa uma solução de engenharia melhor - CREMA.
4/13/2021	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	11/08/2021	09/10/2023	50603.000552/2021-30	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	execução de serviços de manutenção (conservação/recuperação) rodoviária referente ao plano anual de trabalho e orçamento & PATO (DESEMPENHO) na Rodovia BR-304/CE trecho: ENTR BR-116 (BOQUEIRÃO DO CESÁRIO) & DV. CERN; subtrecho: ENTR BR-116 (BOQUEIRÃO DO CESÁRIO) & DV. CERN; segmento: km 0,00 ao km 100,80; e extensão total: 100,80 km	1.300.864	R\$ 28.210.534,77	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	-	-	-
4/15/2015	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	24/06/2015	20/09/2017	50603.004197/2014-49	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO RODOVIÁRIA (CONSERVAÇÃO/RECUPERAÇÃO NA BR-403/CE E BR-222/CE)	164.500	R\$ 3.290.000,00	SIM	NÃO	SIM	SIM. 50603.000586/2018-29 - Inexecução parcial do contrato.	Advertência e Multa de R\$ 470.539,51	-
4/16/2021	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	10/1/2021	07/01/2026	50600.010211/2021-01	SUPERVISÃO	CONSULTORIA	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE CONSULTORIA PARA EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE SUPERVISÃO E APOIO À FISCALIZAÇÃO NA IMPLEMENTAÇÃO DAS AÇÕES DE OPERAÇÕES RODOVIÁRIAS NAS MALHAS SOB A JURISDIÇÃO DA SREDNIT-CE.	361.781	R\$ 3.287.611,92	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	SIM	NÃO	-	-
4/25/2015	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	24/06/2015	20/09/2017	50603.004030/2014-88	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO RODOVIÁRIA (CONSERVAÇÃO/RECUPERAÇÃO) NA BR-403/CE TRECHO: ACARAU ? CRATELUS/CE. SUBTRECHO: ENTR. CE-085(ACARAU) ? ENTR. BR-402(A) (PIMARCO) E (ITAPAJÉ) ? ENTR. BR-403 (ACARAU) ? CRUZ; SEGMENTO: KM 0 ? KM 28,20 E KM 0 ? 6,70. EXTENSÃO: 34,90 KM	91.450	R\$ 1.829.000,00	SIM	NÃO	SIM	SIM. 50603.004771/2016-21 - Inexecução parcial	Advertência e Multa de 255.294,51	-
4/29/2014	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	09/05/2014	24/10/2016	50600.012218/2011-87	OBRA DE ENGENHARIA	CREMA 1a.ETAPA - PISTA SIMPLES	Execução de Serviços Referentes ao Programa Integrado de Revitalização CREMA 1ª Bapa na Rodovia BR-020, Trecho DV PVICE - FORTALEZA (AV. BEZERRA DE MENEZES), Subtrecho ENTR. BR-404/CE-176/187/363 (PITALUA) - ENTR. CE-168/266 (BOA VIAGEM).	1.405.233	R\$ 27.732.183,43	SIM	NÃO	SIM	NÃO	-	-
4/45/2012	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	19/06/2012	18/10/2012	50600.021208/2011-32	ESTUDO/PROJETO	ESTUDOS AMBIENTAIS	ELABORAÇÃO DE PLANO BASICO AMBIENTAL - PBA PARA O LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE DUPLICAÇÃO E MELHORAMENTO DA BR-020/CE - CONTO RODOVIÁRIO DE FORTALEZA	19.240	R\$ 384.805,50	SIM	NÃO	SIM. Inexecução Parcial	NÃO	Rescisão Unilateral do Contrato	Rescisão Unilateral do Contrato
4/45/2015	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	08/07/2015	06/07/2017	50603.003227/2014-08	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO RODOVIÁRIA (CONSERVAÇÃO/RECUPERAÇÃO) NA BR-116/CE TRECHO: FORTALEZA (AV. 13 DE MAIO) - DV. CEPE. SUBTRECHO: ENTR CE-273 (PÁQUÊ CASTANHÃO) - ENTR CE-286 (PIMARCO), SEGMENTO: KM 286,5 AO KM 424,8, EXT.: 138,30 KM	429.887	R\$ 8.597.734,57	SIM	NÃO	SIM	SIM. 50603.002588/2020-77	Inexecução total do contrato. (i) Impedimento de licitar e contratar com a administração pública federal, direta e indireta pelo período de 9 (nove) a 25 (quinze) meses; (conforme inciso V do Art. 28 da Lei Nº 30) e (ii) multa de 20% (vinte por cento) sobre o valor do contrato (R\$ 1.540.847,49)	PAAR em andamento.
4/47/2015	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	07/07/2015	05/07/2016	50603.000399/2015-01	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA DUPLA	EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO RODOVIÁRIA (CONSERVAÇÃO/RECUPERAÇÃO) NA BR-116/CE, BR-222/CE E BR-020/CE	320.259	R\$ 6.405.184,14	NÃO	SIM	NÃO	NÃO	-	-
4/6/2015	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	08/07/2015	06/07/2017	50603.000440/2015-31	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA DUPLA	EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO RODOVIÁRIA (CONSERVAÇÃO/RECUPERAÇÃO), NA BR-226/CE TRECHO: Div. PVICE ? Div. CEPE. SUBTRECHO: Entr. BR-020 (SANTA CRUZ DO BANABUI) ? Entr. BR ? 403/404 (CRATELUS); SEGMENTO: km 249,1 - km 332,6 E BR-404/CE TRECHO: Div. CEPE ? Entr. BR-116 (JC); SUBTRECHO: Entr. CE-333 (PAPORANGA) ? Entr. BR ? 403/404 (CRATELUS)	178.225	R\$ 3.479.802,46	NÃO	SIM	SIM	NÃO.	Prescrito. Não houve punição para a empresa pois houve prescrição de aplicação de penalidade	-
4/6/2021	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	14/09/2021	12/11/2023	50603.001274/2021-38	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	execução de serviços de manutenção (conservação/recuperação) rodoviária referente ao plano anual de trabalho e orçamento & PATO (DESEMPENHO) na(s) Rodovia(s) BR-020/CE trecho: DV. PVICE - PORTO DE MOURIBE (CONT. DE FORTALEZA) "TRECHO MUNICIPAL"; subtrecho: ENTR P CARRAPATERAS (KM 103,20) & ENTR CE-168/266 (BOA VIAGEM); segmento: Km 103,20 ao Km 203,20; extensão: 100,00 Km	1.268.566	R\$ 25.366.215,24	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	-	-	-
4/7/30/2021	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	14/09/2021	03/09/2023	50603.000805/2021-75	CONSULTORIA/SERVIÇOS	ESTUDOS AMBIENTAIS	Execução de Serviços Ambientais, referentes ao PBA e PBAI, para as Obras de Duplicação, Restauração com Melhoramentos e Obras-de-Arte Especiais na Rodovia BR-222/CE do km 11,40 ao km 35,70.	295.710	R\$ 5.914.194,01	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	-	-	-
4/7/4/2016	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	27/07/2016	26/07/2019	50603.003692/2015-11	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO RODOVIÁRIA (CONSERVAÇÃO/RECUPERAÇÃO) NA BR-226/CE, CONFORME ESPECIFICAÇÕES E CONDIÇÕES CONSTANTES NO ANEXO I (TERMO DE REFERENCIA) DESTA EDITAL. A) RODOVIA: BR-226(CE B) TRECHO: DV. PVICE - DV. CEPE C) SUBTRECHO: ENTR.	182.393	R\$ 3.557.706,38	SIM	NÃO	SIM	SIM. 50603.000651/2018-16	Advertência.	-
4/7/7/2012	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	06/07/2012	25/06/2014	50600.012044/2011-52	OBRA DE ENGENHARIA	CREMA 1a.ETAPA - PISTA SIMPLES	EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE REVITALIZAÇÃO (RECUPERAÇÃO, RESTAURAÇÃO E MANUTENÇÃO) - CREMA 1ª ETAPA - NA RODOVIA BR-020/CE	2.026.490	R\$ 40.511.037,59	SIM	NÃO	SIM	NÃO.	-	-
4/8/1/2015	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	23/07/2015	21/07/2018	50603.000441/2015-85	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO RODOVIÁRIA (CONSERVAÇÃO/RECUPERAÇÃO), NA RODOVIA BR-304/CE TRECHO: ENTR. BR116 (BOQUEIRÃO DO CESÁRIO) - DV. CERN; SUBTRECHO: ENTR. BR116 (BOQUEIRÃO DO CESÁRIO) - DV. CERN; SEGMENTO: KM 0,00 AO KM 100,80 EXT. 100,80 KM.	194.322	R\$ 3.886.439,36	NÃO	SIM	NÃO	NÃO	-	O DNIT foi ciente de que há ação judicial trabalhista no âmbito do contrato. Motivo pelo qual não foi autorizada a devolução da garantia do contrato.

4/8/2019	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	06/06/2019	06/06/2021	50603.004249/2018-19	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	Execução dos serviços de conservação e manutenção da Rodovia BR-116/CE Trecho: FORT (av 13de maio)- DIV. CEPE. Subtrecho: EntrCE-286 (PIPAUMRIM)-DIV. CEPE.Segmento: Km 426,20 A O Km 551,40; EXT.: 125,20km.	1.038.531	R\$ 18.479.027,02	NÃO	SIM	NÃO	NÃO	-	-
4/6/2021	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	27/09/2021	25/11/2023	50603.001272/2021-49	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	execução de serviços de manutenção (conservação/recuperação) rodoviária referente ao plano anual de trabalho e orçamento 4 PATO (DESEMPENHO) na(s) Rodovia(s) BR-020/CE, trecho: DIV. PICE - PORTO DE MUCURIBE (CONT. DE FORTALEZA) "TRECHO MUNICIPAL", subtrecho: DIV. PICE - ENTR. P/ CARAPATEIRAS (Km 103,20); segmento: Km 0,00 ao Km 103,20, extensão: 103,20 Km.	1.389.686	R\$ 27.793.723,40	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	-	-	-
4/8/2016	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	18/06/2016	15/04/2022	50603.002690/2016-96	OBRA DE ENGENHARIA	RECUPERAÇÃO DE OAE	CONTRATAÇÃO INTEGRADA P/PRST.SERV.TECNICOS ESPECIAL DE ENG.PIEXEC.DOS PROJETOS BÁSICO E EXECUTIVO E EXEC.DAS OBRAS DE IMPLANT. DE 18 (DEZOITO) PASSAR.PIPEDESTRES.SENDO 05 (CINCO) NA ROD.BR-116/CE, 06 (SEIS) NA ROD.BR-020/CE, 06 (SEIS) NA ROD.	1.644.095	R\$ 32.881.906,53	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	-	-
4/8/2016	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	19/08/2016	13/07/2020	50603.002691/2016-31	OBRA DE ENGENHARIA	RECUPERAÇÃO DE OAE	CONTRATAÇÃO INTEGRADA P/ PRST.SERV.TEC.ESPECIALIZ. DE ENG.PI EXECUÇÃO DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DE 08 PASSARELAS P/ PEDESTRES, SENDO 05 NA ROD. BR-116/CE, 03 NA ROD. BR-222/CE, E RECUP. E MELHORAMENTO DE 02 PASSARELAS P/ PEDESTRES NA ROD. BR-116-LOTE 0	958.656	R\$ 19.173.110,94	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	-	-
5/00/2021	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	21/05/2021	19/11/2023	50603.001409/2021-65	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	execução de serviços de manutenção (conservação/recuperação) rodoviária referente ao plano anual de trabalho e orçamento 4 PATO (DESEMPENHO) na(s) Rodovia(s) BR-222/CE, trecho: FORTALEZA (AVENIDA BEZERRA DE MENEZES) - DIV. CEPE, subtrecho: ENTR. CE-243 (ITAPAGÊ) - ACESSO OESTE SOBRAL, subtrecho: ENTR. BR-222 - ACESSO LESTE SOBRAL, subtrecho: ENTR. BR-222 - ACESSO OESTE SOBRAL; segmentos: Km 122,20 ao Km 227,90 / Km 0,00 ao Km 3,80 / Km 0,00 ao Km 2,50; extensão: 112,00 Km	699.912	R\$ 13.998.248,54	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	-	-	-
5/01/2020	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	27/07/2020	29/12/2022	50603.000634/2020-01	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	Execução de Serviços de Manutenção (Conservação/Recuperação) rodoviária referente ao plano anual de trabalho e orçamento 4 PATO (DESEMPENHO) na Rodovia BR-116/CE, trecho: FORTALEZA (AVENIDA 13 DE MAIO) - DIV. CEPE, subtrecho: ACESSO SUL DE PACAJUS - RUSSAS (ACESSO PRINCIPAL); segmento: Km 54,30 ao Km 161,90; extensão: 107,60 km	1.757.238	R\$ 36.942.372,46	NÃO	SIM	NÃO	NÃO	-	-
5/10/2021	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	27/09/2021	25/11/2023	50603.001479/2021-13	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	execução de serviços de manutenção (conservação/recuperação) rodoviária referente ao plano anual de trabalho e orçamento 4 PATO (DESEMPENHO) na(s) Rodovia(s) BR-222/CE, trecho: FORTALEZA (AVENIDA BEZERRA DE MENEZES) - DIV. CEPE, subtrecho: ACESSO OESTE SO	823.129	R\$ 18.378.620,68	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	SIM. Conforme processo de fiscalização 50603.002198/2021-88	NÃO	-	-
5/19/2015	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	28/07/2015	24/10/2017	50603.000499/2015-29	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	EXEC.SERVÇOS DE MANUTENÇÃO E RODOV. (CONSERVAÇÃO/RECUPERAÇÃO) NA BR-020/CE TRECHO DIV. PICE-FORTALEZA, SUBTRECHO: DIV. PICE-ENTR. BR-404/CE-176167/368 (PITAJÁ), SEG. 1: KM 0,00-KM 83,10. SUBTRECHO: KM 207,4-ENTR. CE257(CANNDE), SEG.2: KM 207,4-KM 308,30.	322.462	R\$ 6.449.249,02	NÃO	SIM	SIM	SIM. 50603.002152/2016-00	Estomo do valor de R\$ 779.633,73	Valor foi estomado pela empresa.
5/23/2014	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	30/05/2014	26/09/2016	50603.000751/2012-57	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	EXECUÇÃO DE SERVIÇOS REFERENTES AO PLANO ANUAL DE TRABALHO E ORÇAMENTO DA BR116/CE, TRECHO FORTALEZA-CE - DIV. CEPE, ENTR. CE-286 (PIPAUMRIM) - DIV. CEPE, KM 424,80 A O KM 550,80, EXTENSAO 126,00KM.	317.990	R\$ 6.075.889,64	SIM	NÃO	SIM	SIM. 50603.004151/2014-20	Advertência.	-
5/23/2015	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	31/07/2015	29/07/2017	50603.000344/2015-92	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO RODOVIÁRIA (CONSERVAÇÃO/RECUPERAÇÃO) NA BR-222/CE, TRECHO: FORTALEZA (AV. BEZERRA DE MENEZES) ? DIV. CEPE, SUBTRECHO 1: ENTR. CE-243 (PITAJÁ) ? ACESSO OESTE SOBRAL; SUBTRECHO 2: ENTR. BR-222 ? ACESSO LESTE SOBRAL; SUBTRECHO 3: ENTR. BR-222 ? ACESSO OESTE SOBRAL; SEGMENTO 1: KM 122,70 ? KM 228,60; SEGMENTO 2: KM 0,00 ? KM 3,80 (OUP); SEGMENTO 3: KM 0,00 ? KM 2,50; EXTENSAO: 112,2 KM E CÓDIGO PNV: 222BCED110 A 222BCED170 / 222BCB9002 / 222BCB9003; LOTE ÚNICO	198.750	R\$ 3.975.000,00	SIM	NÃO	SIM	SIM. 50603.004780/2016-11	Advertência, Multa de R\$ 1007.511,17 e Suspensão Temporária de Participar de Licitação	Houve prescrição pelo decurso do prazo de 5 anos para cobrança da multa.
5/27/2015	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	27/09/2015	01/05/2023	50603.001064/2013-30	OBRA DE ENGENHARIA	DUPICAÇÃO/RESTAURAÇÃO	ELABORAÇÃO DOS PROJETOS BÁSICO E EXECUTIVO E EXECUÇÃO DAS OBRAS DE DUPICAÇÃO, RESTAURAÇÃO COM MELHORAMENTOS E OBRAS-DE-ARTE ESPECIAIS NA RODOVIA BR-222/CE	23.644.645	R\$ 211.569.734,76	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	-	-
5/31/2019	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	09/08/2019	07/08/2021	50603.004234/2018-42	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	Execução dos Serviços de Conservação e Manutenção das Rod. Fed. BR-116 e 226/CE, a cargo do DNIT. BR-116/CE Segmento: Km 287,90 ao Km 426,20; BR-226/CE Segmento 1: Km 29,10 ao Km 56,9 e Segmento 2: Km 66,30 ao Km 71,70. Extensão Total: 171,50 km.	1.580.000	R\$ 19.098.105,04	NÃO	SIM	SIM	NÃO	-	-
5/44/2017	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	06/09/2017	08/12/2019	50603.004770/2016-86	SUPERVISÃO	SUPERVISÃO DE CREMA	EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE SUPERVISÃO DAS OBRAS DO CREMA DAS RODOVIAS BR-230/CE (UT-276/2016) E BR-020/CE (UT-428/2014)	73.296	R\$ 1.465.922,80	NÃO	SIM	NÃO	NÃO	-	-
5/55/2020	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	17/08/2020	13/01/2023	50603.001145/2020-69	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	execução de serviços de manutenção (conservação/recuperação) rodoviária referente ao plano anual de trabalho e orçamento 4 PATO (DESEMPENHO) na Rodovia BR-020/CE, trecho: DIV. PICE 4 PORTO DE MUCURIBE (CONT. DE FORTALEZA) "TRECHO MUNICIPAL", subtrecho: ENTR. CE-168/266 (BOA VIAGEM) - ENTR. CE-257 (CANNDE); segmento: Km 203,20 ao Km 308,80; extensão: 105,60 km	1.092.291	R\$ 23.967.211,03	NÃO	SIM	NÃO	NÃO	-	-
6/21/2020	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	11/09/2020	10/03/2026	50603.001130/2020-09	OBRA DE ENGENHARIA	CREMA	Programa CREMA, na Rodovia BR-122/CE, Trecho: ENTR. BR-116(A) (CHOROZINHOS) - ENTR. CE-404(B) (DIV. CEPE), Subtrecho: ENTR. CE-060(A) 265 (QUIXADÁ) - INÍCIO PISTA DUPLA BANABUIÚ, Segmento: Km 98,00 ao Km 154,51, Extensão: 56,51 quilômetros, códigos do SNV: 122BCED062 ao 122BCED070, que compreende a execução dos serviços de recuperação/manutenção do pavimento das pistas de rolamento e dos acostamentos, bem como a conservação rotineira dos elementos constituintes da faixa de domínio da rodovia	1.285.719	R\$ 25.714.383,50	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	NÃO	NÃO	-	-
6/30/2012	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	10/09/2012	09/09/2014	50600.012213/2011-54	OBRA DE ENGENHARIA	CREMA 1a ETAPA - PISTA DUPLA	Obras de Revitalização/Recuperação, Restauração/Manutenção - CREMA 1ª Etapa. BR-116/CE	1.612.848	R\$ 32.256.967,37	NÃO	SIM	SIM, inexecução parcial que engloba limpeza de faixa de domínio, conservação dos dispositivos de drenagem superficial e corrente e dos dispositivos complementares	SIM. 50603.004209/2014-35	Prescrito. Não houve punição para a empresa pois houve prescrição de aplicação de penalidade	Prescrito. Não houve punição para a empresa pois houve prescrição de aplicação de penalidade

6/6/2012	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	26/09/2012	23/11/2014	50600.012224/2011-34	OBRA DE ENGENHARIA	CREMA 1a.ETAPA - PISTA SIMPLES	EXECUÇÃO DAS OBRAS DE REVITALIZAÇÃO (RECUPERAÇÃO,RESTAURAÇÃO E MANUTENÇÃO) - CREMA 1ª ETAPA, NA RODOVIA BR-116/CE	526.570	R\$ 10.531.400,08	SIM	NÃO	SIM. Inexecução parcial dos serviços. Buracos, falta de sinalização de advertência nos trechos danificados	NÃO	Advertência.	Advertência.
6/9/2012	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	1/10/2012	1/06/2014	50600.012220/2011-56	OBRA DE ENGENHARIA	CREMA 1a.ETAPA - PISTA SIMPLES	Obras de Revitalização(Recuperação, Restauração e Manutenção), BR-116/CE: trecho: Fortaleza(Av. Treze de Maio)-DIV. CE/PE, subtrecho Km273.545 - Entr. CE-289(pipaumirim); segmento Km273.545 - Km21.585; Extensão:148,040Km; PAV-116/CE0230 - 116/CE0290.	1.664.630	R\$ 33.292.603,04	NÃO	SIM	sim. inexecução parcial dos serviços.	SIM	Advertência.	Advertência.
7/15/2012	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	04/10/2012	09/10/2014	50600.012219/2011-21	OBRA DE ENGENHARIA	CREMA 1a.ETAPA - PISTA SIMPLES	EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE REVITALIZAÇÃO(RECUPERAÇÃO, RESTAURAÇÃO E MANUTENÇÃO) - CREMA 1ª ETAPA, NA RODOVIA BR-020/CE	998.744	R\$ 19.974.884,26	NÃO	SIM	SIM. Não conformidades na execução do contrato. Empresa não atendeu à determinação de refazimento dos serviços	NÃO	Prescrito. Não houve punição para a empresa pois houve prescrição de aplicação de penalidade	Prescrito. Não houve punição para a empresa pois houve prescrição de aplicação de penalidade
7/30/2016	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	03/11/2016	02/11/2018	50603.000214/2016-31	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	Contratação de empresa para a execução dos serviços de Manutenção Rodoviária (Conservação/Recuperação) na BR-402/CE, conforme descrito a seguir:Atibaia/Rodovia: BR-402(CEBA) Trecho: ENTR CE-065(A) (DM. P/CE) ? ENTR. BR-222 (UMFRM, V/ce)Subtrecho:ENTR CE-179/319 (MARCO) ? ENTR. BR-222 (UMFRM, V/ce)Segmento: km 175,50 ao km 304,10,V/ceExtensão: 124,61 km(V/ce)Código PAV-402BCE0290 ao 402BCE0360V/ce	219.110	R\$ 4.382.194,50	NÃO	SIM	NÃO	NÃO	-	-
7/30/2017	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	20/09/2017	19/10/2019	50603.001881/2017-11	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	PATO da BR-116/CE. Trecho: Fortaleza (Av. 13 de Maio), Div. CE/PE. Subtrecho: Fortaleza (Av. 13 de Maio), acesso Sul de Pacajás, Segmento: Km 1,00 ao Km 54,10; Extensão: 53,10 Km. Código do PAV: 116BCE0015 - 116BCE0060.	226.564	R\$ 4.531.272,90	SIM	NÃO	SIM	50603.002498/2020-86	ADVERTÊNCIA	-
7/30/2016	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	18/11/2016	17/11/2018	50603.002518/2015-51	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO RODOVIÁRIA (CONSERVAÇÃO/RECUPERAÇÃO) NA BR-122/CE. TRECHO: ENTR. BR-116(A)/(CHOROZINHO)-DIV. CE/PE. SUBTRECHO:ENTR. BR-116(B) - ENTR. CE 153/266/368(BANABUÍ), SEGMENTO: KM 5,00 - KM 158,20 EXT. 153,20KM	422.735	R\$ 10.968.846,58	NÃO	SIM	NÃO	NÃO	-	-
7/30/2015	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	07/12/2015	30/03/2017	50603.000471/2014-19	OBRA DE ENGENHARIA	CONSTRUÇÃO DE OAE	EXECUÇÃO DAS OBRAS REMANESCENTES PARA O ACESSO, POR MEIO DE VIADUTO, A CIDADE DE HORIZONTE A PARTIR DA RODOVIA BR-116/CE	728.924	R\$ 14.578.487,61	SIM	NÃO	SIM	SIM. 50603.000327/2018-06 - INEXECUÇÃO PARCIAL DO CONTRATO e NÃO MANUTENÇÃO DE GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO	I- ADVERTÊNCIA, por não manter válida a garantia contratual durante a execução do contrato (Cláusula Quinta - Da garantia de execução do contrato); II- MULTA de 15%, no valor de R\$ R\$ 99.189.114 (noventa e nove e um mil, oitocentos e noventa e um reais e quatorze centavos) a preços iniciais de MAR/2015, pela inexecução parcial do objeto, sobre a parte inadimplente do contrato (Cláusula Quarta - Dos prazos) e; III- SUSPENSÃO por 2 (dois) anos, por dar causa à inexecução parcial do contrato.	O Contrato em epígrafe foi encerrado por decurso de prazo, ocasionado por falta de cumprimento de cláusula por parte da Contratada que não manteve vigente o Seguro Garantia e que por falta da Contratada no ato da assinatura do 3º Termo Aditivo, não possibilitando a continuidade do contrato.
7/30/2021	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	27/12/2021	24/02/2024	50603.001860/2021-82	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	execução de serviços de manutenção (conservação/recuperação) rodoviária referente ao Plano Anual de Trabalho e Orçamento 6 PATO (DESEMPENHO) nas Rodovias BR-116/CE; trecho: FORTALEZA (AVENIDA TREZE DE MAIO) - DIV. CE/PE; subtrecho: ENTR CE-273 (PACAJUE CASTANHÃO) - ENTR CE-286 (PIPAUMIRIM); segmento: Km 287,90 ao Km 426,20; extensão: 138,30 km, e BR-226; trecho: DIV RINCE - DIV CE/PE; subtrechos: ENTR CE-138 (B) (PERERÓ) - ENTR BR-116 (A) e ENTR BR-116 (B) (JAGUARIBE) - ENTR CE-368; segmentos: EXECUÇÃO, SOB REGIME DE EMPREITADA, A PREÇOS UNITÁRIOS, DOS SERVIÇOS NECESSÁRIOS À REALIZAÇÃO DAS OBRAS DE REVITALIZAÇÃO(RECUPERAÇÃO, RESTAURAÇÃO E MANUTENÇÃO); CREMA 1ª ETAPA, NA RODOVIA BR-116/CE.	2.391.652	R\$ 52.386.672,84	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	-	-	-
7/57/2012	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	17/10/2012	09/10/2014	50600.012217/2011-32	OBRA DE ENGENHARIA	CREMA 1a.ETAPA - PISTA SIMPLES	EXECUÇÃO, SOB REGIME DE EMPREITADA, A PREÇOS UNITÁRIOS, DOS SERVIÇOS NECESSÁRIOS À REALIZAÇÃO DAS OBRAS DE REVITALIZAÇÃO(RECUPERAÇÃO, RESTAURAÇÃO E MANUTENÇÃO); CREMA 1ª ETAPA, NA RODOVIA BR-116/CE.	850.046	R\$ 17.000.925,82	NÃO	SIM	SIM	50603.003476/2015-76. Foram detectados problemas na rodovia como buracos, trincas e afundamentos na rodovia. Prescrição no PAAR para aplicação de punição para a empresa.	Prescrito. Não houve punição para a empresa pois houve prescrição de aplicação de penalidade	Prescrito. Não houve punição para a empresa pois houve prescrição de aplicação de penalidade
7/57/2018	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	21/06/2018	22/04/2020	50603.001881/2017-11	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	Execução de serviços de manutenção referentes ao PLANO ANUAL DE TRABALHO E ORÇAMENTO na rodovia br-116/CE,conforme condições, quantidades, exigências e especificações discriminadas nos projetos e estabelecidas no Edital nº 279/2017-03.	298.104	R\$ 5.946.671,90	NÃO	SIM	NÃO	NÃO	-	-
7/57/2021	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	27/12/2021	24/02/2024	50603.001970/2021-44	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	Contratação de empresa para execução de serviços de manutenção (conservação/recuperação) rodoviária referente ao Plano Anual de Trabalho e Orçamento PATO (DESEMPENHO) na Rodovia BR-116/CE: trecho: FORTALEZA (AVENIDA TREZE DE MAIO) - DIV. CE/PE, subtrecho: ENTR CE-286 (PIPAUMIRIM) - DIV. CE/PE; segmentos: KM 426,20 ao KM 551,40; extensão: 125,2 km	1.662.000	R\$ 33.220.208,03	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	-	-	-
7/59/2020	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	10/12/2020	16/05/2023	50603.001782/2020-35	OBRA DE ENGENHARIA	ELIMINAÇÃO DE PONTOS CRÍTICOS	EXECUÇÃO DAS OBRAS REMANESCENTES DE ADEQUAÇÃO DE CAPACIDADE E ELIMINAÇÃO DE PONTOS CRÍTICOS NA RODOVIA BR-222/CE; SEGMENTO: KM 309,25 e KM 315,8; EXTENSÃO: 6,52 KM.	4.771.065	R\$ 107.538.398,84	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	-	-
7/6/2021	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	30/12/2021	27/02/2024	50603.002351/2021-77	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	Contrat. empresa p/Exec. Serv. Manut. (conserv./recup.) ref. Plano Anual Trabalho e Orçamento PATO (DESEMP) Rodovia BR-226/CE;DIV. RINCE- DIV. CE/PE, subtr.: ENTR BR-122/CE-371 (SOLOMÓPO)-ENTR BR-020 (STA CRUZ BANAB), seg. Km 116,10 255,80,ext.: 139,70km	903.811	R\$ 18.076.222,01	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	EM ANDAMENTO	-	-	-
8/12/2014	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	08/09/2014	16/01/2018	50603.004222/2013-11	OBRA DE ENGENHARIA	ADEQUAÇÃO DE OAE	Execução das Obras Remanescentes de melhoramentos com Adequação de Capacidade e Segurança da Ponte sobre o Rio Jaguaribe em Aracati-CE na BR-304/CE	822.068	R\$ 8.696.341,43	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	Foi necessário paralisar o andamento do contrato para elaboração de Revisão de Projeto em Fase de Obra - RPFO.
8/13/2017	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	06/12/2017	06/12/2019	50603.004702/2017-06	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO RODOVIÁRIA(CONSERVAÇÃO/RECUPERAÇÃO)NA RODOVIA BR - 020/CE, TRECHO: DIV. P/CE - PORTO DO MUCURIBE (CONT. FORTALEZA)*TRECHO MUNICIPAL; SUBTRECHO: ENTR. CE - 168/266 (BOA VIAGEM)- ENTR. CE - 257 (CANINDÉ).	201.019	R\$ 4.020.383,52	SIM	NÃO	SIM	50603.002156/2020-66	MULTA DIERS 457.945,29 E Suspensão temporária de participar de licitação e impedimento de contratar com a Administração por 12 (doze) Meses. EM ANDAMENTO	-
8/24/2017	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	21/11/2017	18/02/2020	50603.003593/2017-00	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	Execução de serviços de manutenção referentes ao PLANO DE TRABALHO E ORÇAMENTO na rodovia BR-020/CE	246.323	R\$ 4.925.269,02	NÃO	SIM	NÃO	NÃO	-	-
8/31/2017	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	22/11/2017	21/11/2019	50603.003486/2017-73	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE ROD. PAV. PISTA SIMPLES	EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO RODOVIÁRIA (CONSERVAÇÃO/RECUPERAÇÃO) NA BR - 116 KM 286,5 AO 424,80, EXTENSÃO: 138,3KM	298.510	R\$ 6.448.159,67	SIM	NÃO	SIM	NÃO	-	-

832/2017	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	29/1/2017	22/11/2019	50603.004601/2016-46	SUPERVISÃO	SUPERVISÃO	Supervisão dos serviços componentes do BR-LEGAL (Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária), PNCV (Programa Nacional de Controle Estrutural de Velocidade), além dos serviços relativos ao monitoramento e inventário das faixas de domínio, no âmbito da CGPERT (Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias), abrangendo toda a extensão da malha rodoviária sob jurisdição do DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) no Estado do Ceará.	828.152	R\$ 5.690.785,69	SIM	NÃO	SIM	SIM. 50603.003231/2019-72.	EM ANDAMENTO	-
839/2020	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	18/01/2021	25/02/2022	50603.001377/2020-17	OBRA DE ENGENHARIA	ADEQUAÇÃO-REST./MELH.	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA PARA EXECUÇÃO DAS OBRAS REMANESCENTES DE RESTAURAÇÃO E MELHORAMENTOS DA RODOVIA BR-222/CE (VARIANTES DE UIMRM E FROS).	985.383	R\$ 17.344.289,81	NÃO	NÃO	SIM	NÃO	-	-
848/2017	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	05/12/2017	04/12/2019	50603.004223/2017-81 - 50603.000690/2018-13	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE RODO. PAV. PISTA SIMPLES	EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE CONSERVAÇÃO E RESTAURAÇÃO DA BR-222 UL. FORTALEZA; KM 0,00 ao Km 122,70.	205.684	R\$ 4.113.677,87	SIM	NÃO	SIM	50603.000454/2021-01	ADVERTÊNCIA	-
870/2017	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	08/12/2017	08/12/2019	50603.002100/2016-25	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE RODO. PAV. PISTA SIMPLES	na Rodovia BR-222/CE: Trecho: FORTALEZA (AVENIDA BEZERRA DE MENEZES) ? DIV. CE/PT. Subtrecho: ACESSO OESTE SOBRAL ? DIV. CE/PT. Segmento: Km 228,60 ao Km 348,70; Extensão: 120,10 km; Código PNV: 2228CE0190 a 2228CE0230 e Rodovia BR-403/CE: Trecho: ENTR. CE-085 (ACARAÚ) ? ENTR. BR-226/404 (CRATELUS); Subtrecho: ENTR. BR-222(B)/CE-183 ? ENTR. CE-253 (CEIRÉ); Segmento: km 124,60 ao km 149,40; Extensão: 24,80 km e Código PNV: 4038CE0075.	522.287	R\$ 5.124.388,93	SIM	NÃO	SIM	SIM. 50603.002334/2018-34	EM ANDAMENTO	-
875/2017	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	05/12/2017	04/12/2019	50603.002099/2016-39	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE RODO. PAV. PISTA SIMPLES	Prestação de serviços de manutenção rodoviária (conservação/recuperação) na rodovia BR-403/CE.	41.953	R\$ 871.273,62	SIM	NÃO	SIM	SIM. 50603.001975/2018-71	EM ANDAMENTO	-
882/2020	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	28/12/2020	22/03/2022	50603.001152/2020-61	OBRA DE ENGENHARIA	ADEQUAÇÃO-REST./MELH.	Execução das obras remanescentes para o acesso, por meio de viaduto, à cidade de Horizonte, a partir da BR-116/CE.	307.384	R\$ 6.147.671,22	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	-	-
884/2016	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	28/12/2016	28/12/2018	50603.002057/2016-06	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE RODO. PAV. PISTA SIMPLES	REMANESCENTE DO UT-523/2015 (PATO DA BR-222/CE E ACESSO LESTE/OESTE - SOBRAL)	219.555	R\$ 4.391.093,16	SIM	NÃO	SIM. INEXECUÇÃO CONTRATUAL	SIM. 50603.002335/2018-89 (PROCESSO SIGILOSO. Não Consegui acesso).	-	-
906/2020	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	18/01/2021	09/06/2022	50603.001161/2020-51	SUPERVISÃO	SUPERVISÃO	Supervisão da Execução das Obras Remanescentes para o Acesso, por meio de Viaduto, à cidade de Horizonte a partir da Rodovia BR-116/CE.	32.178	R\$ 643.557,99	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	-	-
912/2020	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	15/01/2021	04/05/2023	50603.001673/2020-18	SUPERVISÃO	SUPERVISÃO	REALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE SUPERVISÃO DA ELABORAÇÃO DOS PROJETOS BÁSICO E EXECUTIVO E DA EXECUÇÃO DAS OBRAS DE DUPLICAÇÃO, RESTAURAÇÃO COM MELHORAMENTOS E OBRAS-DE-ARTE ESPECIAIS NA RODOVIA BR-222/CE.	239.660	R\$ 4.793.200,24	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	-	-
917/2017	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	11/12/2017	10/12/2019	50603.004224/2017-26	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE RODO. PAV. PISTA SIMPLES	Prestação de Serviços de Manutenção Rodoviária (Conservação/Recuperação) na Rodovia BR-116/CE.	364.049	R\$ 4.126.944,94	SIM	NÃO	SIM	NÃO	-	-
920/2017	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	12/12/2017	11/12/2019	50603.004728/2017-46	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE RODO. PAV. PISTA SIMPLES	Contratação de Empresa para a Execução dos Serviços de Manutenção Rodoviária(Conservação/Recuperação)na BR-020/CE, Km 0,00 ao Km 203,20.VII	262.387	R\$ 5.454.864,84	NÃO	SIM	SIM	SIM. 50603.000314/2021-24	I- MULTA, no valor de R\$ 1.049.549,46 (Um milhão, quarenta e nove mil, quinhentos e quarenta e nove reais e quarenta e seis centavos). II- IMPEDIMENTO DE LICITAR E CONTRATAR COM A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA FEDERAL, ESTADUAL, DISTRITAL OU MUNICIPAL, POR 12 MESES.	PAAR em andamento.
921/2017	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	12/12/2017	11/12/2019	50603.004779/2017-78	OBRA DE ENGENHARIA	CONSERVAÇÃO DE RODO. PAV. PISTA SIMPLES	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO RODOVIÁRIA (CONSERVAÇÃO/RECUPERAÇÃO) NA BR ? 226/CE, TRECHO: DIV. RN/CE ? DIV. CE/PT. SUBTRECHO: ENTR. BR ? 020 (SANTA CRUZ DO BANABUIU) ? ENTR. BR ? 403/404 (CRATELUS). SEGMENTO: KM 252,20 A O KM 335,70. EXTENSÃO: 83,50 KM. CÓDIGO PNV: 2268CE0650 E 2268CE0670 E NA BR ? 404/CE, TRECHO: DIV. RN/CE ? ENTR. BR ? 116 (IOO), SUBTRECHO: ENTR. CE ? 333 (PAIPORANGA) ? ENTR. BR ? 226/403 (CRATELUS). SEGMENTO: KM 55,00 A O KM 85,00. EXTENSÃO: 30,00 KM. CÓDIGO PNV: 4048CE009	130.318	R\$ 3.027.165,11	SIM	NÃO	SIM	SIM. 50603.001907/2019-93	I- MULTA, no valor de R\$ 921.272,69 (quinhentos e vinte e um mil, duzentos e setenta e dois reais e sessenta e nove centavos). II- IMPEDIMENTO DE LICITAR E CONTRATAR COM A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA FEDERAL, ESTADUAL, DISTRITAL OU MUNICIPAL, POR 12 MESES.	PAAR em andamento.
960/2017	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	18/01/2018	18/01/2019	50603.601506/2017-76	OBRA DE ENGENHARIA	ADEQUAÇÃO-REST./MELH.	EXECUÇÃO DAS OBRAS REMANESCENTES PARA O ACESSO, POR MEIO DE VIADUTO, À CIDADE DE HORIZONTE A PARTIR DA RODOVIA BR-116/CE.	234.652	R\$ 4.693.045,54	SIM	NÃO	SIM	SIM. 50603.003626/2018-94	SIM. Valor de R\$ 234.652,28 pago pela seguradora. Cobrança da diferença ainda está em andamento após várias tentativas de notificação da empresa.	-
997/2018	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	04/01/2019	02/01/2023	50603.001233/2018-46	SUPERVISÃO	SUPERVISÃO	Contratação de empresa de consultoria para Execução dos Serviços Téc. Espec. de Supervisão e Apoio à Fiscalização na Execução das Ações de Manutenção e Restauração Rodoviária, sob a Jurisd. da Super.Reg. do DNIT no Estado do Ceará - PAC 2016/2019 e PAC.	5.200.371	R\$ 31.603.856,66	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	-	-
1034/2012	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	10/12/2012	09/12/2014	50603.000864/2012-52	OBRA DE ENGENHARIA	CREMA 1a.ETAPA - PISTA SIMPLES	EXECUÇÃO, SOB REGIME DE EMPREITADA A PREÇOS UNITÁRIOS, DOS SERVIÇOS NECESSÁRIOS À REALIZAÇÃO DAS OBRAS DE REVITALIZAÇÃO (RECUPERAÇÃO, RESTAURAÇÃO E MANUTENÇÃO)- CREMA 1ª ETAPA, NA RODOVIA BR-230/CE.	1.167.296	R\$ 23.345.920,87	SIM	NÃO	SIM	50603.000044/2015-11. Houve prescrição da cobrança do débito por ter passado mais de 5 anos.	Rescisão Unilateral. Sanção de MULTA, no valor de R\$ 1.286.940,99 e SUSPENSÃO TEMPORÁRIA do direito de participar de licitações e contratar com a Administração pelo prazo de 02 (dois) anos pela inexecução parcial dos serviços.	Rescisão Unilateral. Sanção de MULTA, no valor de R\$ 1.286.940,99 e SUSPENSÃO TEMPORÁRIA do direito de participar de licitações e contratar com a Administração pelo prazo de 02 (dois) anos pela inexecução parcial dos serviços.
1038/2013	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	02/12/2013	01/12/2015	50600.012225/2011-89	OBRA DE ENGENHARIA	CREMA 1a.ETAPA - PISTA SIMPLES	EXECUÇÃO DE SERVIÇOS REFERENTES AO PROGRAMA INTEGRADO DE REVITALIZAÇÃO CREMA 1ª ETAPA, NA RODOVIA BR-402/CE.	1.733.907	R\$ 18.041.970,34	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	-	O contrato foi suspenso por 302 dias pois houve a necessidade de aguardar uma posição da Diretoria do DNIT quanto à questão da alta nos custos de aquisição de materiais asfálticos que provocou um desequilíbrio econômico-financeiro nos contratos de engenharia.
1096/2012	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO CEARÁ	21/12/2012	21/12/2014	50600.012223/2011-90	OBRA DE ENGENHARIA	CREMA 1a.ETAPA - PISTA SIMPLES	Obras de Revitalização(Recuperação, Restauração e Manutenção) - CREMA 1ªEtapa, Rodovia BR-222/CE, Trecho: Fortaleza - DIV. CE/PT. Subtrecho:Acesso oeste a Sobral - DIV. CE/PT. Segmento:Km 228,80 ao Km 348,80; Extensão: 120Km; PNV: 2228CE0190 - 2228CE0230.	1.527.724	R\$ 30.096.671,93	NÃO	SIM	SIM	Prescrito. Não houve punição para a empresa pois houve prescrição de aplicação de penalidade	Prescrito. Não houve punição para a empresa pois houve prescrição de aplicação de penalidade	Prescrito. Não houve punição para a empresa pois houve prescrição de aplicação de penalidade