

**UNIVERSIDADE DA INTEGRAÇÃO INTERNACIONAL DA LUSOFONIA AFRO-
BRASILEIRA – UNILAB
DIRETORIA DE EDUCAÇÃO ABERTA E À DISTÂNCIA – DEAAD
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO PÚBLICA**

**ANTÔNIO SÉRGIO DE OLIVEIRA EMÍDIO
JOSÉ EDSON COELHO DE CASTRO**

**O REGIME DIFERENCIADO DE CONTRATAÇÕES PÚBLICAS – RDC SOB O
ENFOQUE DO MODELO GERENCIAL**

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

**REDENÇÃO – CE
2015**

ANTÔNIO SÉRGIO DE OLIVEIRA EMÍDIO
JOSÉ EDSON COELHO DE CASTRO

O REGIME DIFERENCIADO DE CONTRATAÇÕES PÚBLICAS – RDC SOB O
ENFOQUE DO MODELO GERENCIAL

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Diretoria de Educação Aberta e à Distância – DEAAD, da Universidade da Integração Nacional da Lusofonia Afro-brasileira – UNILAB como requisito para obtenção do título de “Especialista em Gestão Pública”.

Orientador: Prof. Dr. Leandro de Proença Lopes

Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro- Brasileira
Direção de Sistema Integrado de Bibliotecas da UNILAB (DSIBIUNI)
Biblioteca Setorial Campus Liberdade
Catálogo na fonte
Bibliotecário: Francisco das Chagas M. de Queiroz – CRB-3 / 1170

E46r Emídio, Antônio Sergio de Oliveira.

O regime diferenciado de contratações públicas – RDC sob o enfoque do modelo gerencial. / Antônio Sergio de Oliveira Emídio; José Edson Coelho de Castro. Redenção, 2015.

43 f.; 30 cm.

Monografia apresentada ao curso de Especialização em Gestão Pública da Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-brasileira – UNILAB.

Orientador: Prof. Dr. Leandro de Proença Lopes.

Inclui Lista de tabelas e gráficos, Lista de Abreviaturas e Siglas, Referências.

1. Administração pública. 2. Serviço público. 3. Contrato de transporte. I. Título.

CDD 354

RESUMO

Este trabalho apresenta uma visão sobre o uso do Regime Diferenciado de Contratações Públicas (RDC), instituído através da Lei nº 12.462/11, sob o enfoque do Modelo Gerencial. Apresenta um estudo de caso realizado no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) visando estudar a gestão temporal dos certames utilizando o sistema de licitação através do RDC em comparação à modalidade Concorrência Pública.

Palavras-chave: Contratação. Licitação. Modelo Gerencial. Obras Públicas. Regime Diferenciado de Contratação.

ABSTRACT

This work gives an insight into the use of Differential System of Public Procurement (RDC), established by Law No. 12,462 / 11 under the Business Model approach. It presents a case study in the National Department of Transportation Infrastructure (DNIT) in order to study the temporal management of exhibitions using the bidding system through the RDC compared to public competition.

Keywords: Hiring. Bid. Model Management. Public construction. Differential System of Public Procurement

LISTA DE TABELAS E GRÁFICOS

| | |
|--------------------------------------|----|
| Tabela 1: RDC | 12 |
| Tabela 2: Concorrência Pública | 21 |

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

MARE – Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado

MPOG – Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão

OCDE – Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico

PDRAE – Plano Diretor da Reforma do Aparelho do Estado

PNLT – Plano Nacional de Logística e Transporte

PPA – Plano Plurianual

RDC – Regime Diferenciado das Licitações Públicas

TCU – Tribunal de Contas da União

SUMÁRIO

| | |
|--|----|
| 1. INTRODUÇÃO..... | 8 |
| 2. METODOLOGIA | 9 |
| 2.1. Metodologia e análise de resultados..... | 9 |
| 2.1.1. <i>Classificação da pesquisa científica</i> | 9 |
| 2.1.2. <i>Tipo de pesquisa</i> | 9 |
| 2.1.3. <i>Coleta de dados</i> | 10 |
| 3. REFORMA ESTRUTURAL DO ESTADO SOB INFLUÊNCIA DO MODELO GERENCIAL..... | 26 |
| 3.1. O modelo gerencial | 26 |
| 3.2. O regime diferenciado de contratações públicas – RDC..... | 28 |
| 3.2.1. <i>Visão geral</i> | 28 |
| 3.2.2. <i>Inovações</i> | 28 |
| 3.2.3. <i>Fases da licitação</i> | 30 |
| 3.2.4. <i>Modos de disputa</i> | 30 |
| 3.2.5. <i>Critérios de julgamento</i> | 31 |
| 3.2.6. <i>Análise das propostas</i> | 32 |
| 3.2.7. <i>Recursos, impugnações e sanções</i> | 33 |
| 3.3. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT | 34 |
| 3.3.1. <i>Cenário de infraestrutura no brasil</i> | 35 |
| 4. RESULTADO E DISCUSSÃO | 38 |
| 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS..... | 39 |
| REFERÊNCIAS..... | 40 |

1. INTRODUÇÃO

A Administração Pública brasileira deu um grande passo no processo de aquisição de bens e serviços a partir da Lei 8.666/1993, também conhecida como a Lei Geral das Licitações, e posteriormente pela Lei 10.520/2002, que instituiu o Pregão Eletrônico dando mais agilidade nas aquisições do Estado e por último a Lei 12.462/2011 que regulamentou o Regime Diferenciado das Licitações Públicas – RDC, sendo esta a mais recente inovação nos processos licitatórios do país.

O RDC, objeto de nosso estudo, foi instituído devido a Administração Pública necessitar de maneiras mais econômicas, eficientes e céleres de contratação pública para atender especialmente as obras de infraestrutura dos grandes eventos esportivos em que o Brasil fora credenciado como sede.

Dentre os órgãos públicos a adotar o RDC, podemos citar o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, que lançou seu primeiro edital no início de agosto de 2012 para execução de obras rodoviárias.

A presente pesquisa tem como objetivo a realização da análise temporal dos processos licitatórios por Regime Diferenciado de Contratações e por Concorrência Pública realizados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT. A partir dessa análise, contabilizará o tempo entre a publicação do edital até a homologação do certame, em dias corridos, no intuito de comparar o prazo de fase externa entre os dois tipos de licitação.

A metodologia aplicada na pesquisa será a exploratória, baseada em um estudo de caso, seguida da técnica qualitativa descritiva.

Complementa o trabalho a revisão bibliográfica que trata de uma visão geral sobre o Regime Diferenciado de Contratação, além da reforma estrutural do Estado sob influência do Modelo Gerencial.

2. METODOLOGIA

2.1. Metodologia e análise de resultados

Neste capítulo apresenta-se a metodologia utilizada neste trabalho, bem como a descrição da parte prática desta pesquisa.

2.1.1. Classificação da pesquisa científica

De acordo com Lakatos & Marconi (2006, p. 43), “a pesquisa pode ser considerada um procedimento formal com método de pensamento reflexivo que requer um tratamento científico e se constitui no caminho para se conhecer a realidade ou para descobrir verdades parciais”.

Para Gil (2009), pesquisa é um procedimento racional e sistemático que tem como objetivo proporcionar respostas aos problemas que são propostos. E complementa afirmando que: “A pesquisa é requerida quando não se dispõe de informações suficientes para responder ao problema, ou então quando a informação disponível se encontra em tal estado de desordem que não possa ser adequadamente relacionada ao problema”. (GIL, 2009 p. 17)

Porém, quando se pensa em pesquisar, na vida acadêmica, observa-se sua ampla atividade, pois o processo de “garimpagem” da informação se inicia desde os primeiros trabalhos acadêmicos indo até aos últimos anos dos cursos de graduação e pós-graduação, quando realiza-se o grande resultado do estudo científico de um tema, ou de uma questão específica. Neste resultado, sistematizam-se as leituras, observações, críticas e reflexões feitas pelo educando.

Neste trabalho, apresentam-se os resultados, isentando-se através da ética científica a divulgação das informações técnicas dos itens licitados e de suas respectivas organizações. Ressalta-se que esta pesquisa tem caráter ilustrativo, e poderá ser utilizada e ampliada em estudos futuros.

2.1.2. Tipo de pesquisa

Para Lakatos & Marconi (2006), dentro do universo da pesquisa, podemos dividi-la em três grandes grupos distintos: quantitativo-descritivo, exploratório e experimentais com suas respectivas subdivisões.

A metodologia empregada no presente estudo segue a abordagem científica de pesquisa exploratória e descritiva, onde primeiramente será realizado um estudo de caso o qual estará voltado para a análise da aplicação do RDC no âmbito do DNIT, focalizado nas licitações realizadas por esse órgão federal, em seguida aplicar-se-á a técnica de pesquisa qualitativa-quantitativa descritiva visando o aprofundamento do estudo buscando nos processos envolvidos suas vantagens frente as licitações do tipo concorrência. Juntamente a coleta de dados realizada através das duas técnicas, será realizada pesquisa bibliográfica para referencial teórico da pesquisa.

A pesquisa descritiva objetiva a descrição das características de determinada população ou fenômeno, estabelecendo relações entre suas variáveis, estudando suas características, podendo ir além da simples identificação da existência de variáveis determinando a natureza desta relação.

Na análise qualitativa será observada os fenômenos não mensuráveis de forma quantitativa, baseado no caráter exploratório, uma que se buscará através do estudo de casos os aspectos relevantes sobre o assunto investigado.

2.1.3. Coleta de dados

Neste tópico busca-se identificar a população que se deseja estudar e apresenta-se o instrumento utilizado para a coleta dos dados que irão compor a análise desta pesquisa.

2.1.3.1. População, amostra e instrumento de coleta de dados

Segundo Richardson (2008, p. 157), “universo ou população é o conjunto de elementos que possuem determinadas características”. O presente trabalho, além da pesquisa documental e bibliográfica, se utiliza das informações extraídas do site do DNIT, de onde foram obtidos os dados para análise do tempo médio de conclusão do processo licitatório em termos de dias decorridos entre a publicação do aviso de licitação e a publicação da homologação no Diário Oficial da União.

A comparação se dará entre os editais RDC lançados em 2014 e os de Concorrência lançados em 2012, visto que no ano de 2013 foram lançados apenas **x** editais de concorrência pública, sendo que neste ano foi quando o DNIT passou a utilizar majoritariamente o RDC para contratação de suas obras.

Como é notoriamente sabido, o transporte rodoviário predomina entre os modais de transporte utilizados no Brasil. Diante disso, o presente trabalho se deterá na análise de editais de licitação para obras rodoviárias, sejam de construção, restauração ou manutenção.

A pesquisa tem como objetivo verificar o tempo de conclusão dos certames licitatórios, pois, o tempo despendido para a conclusão do procedimento é sensível para o processo de contratação. Para isso, serão analisados os editais RDC para contratação de obras rodoviárias publicados pelo DNIT no ano de 2014, frente aos editais de Concorrência Pública para o mesmo objeto no ano 2012, tendo em vista que esta modalidade após 2012 caiu em desuso no órgão, não sendo possível fazer a comparação no mesmo ano.

A população e amostra foram retiradas do site do DNIT, de onde foram analisados um total de 37 editais de obras rodoviárias para cada modalidade, não considerando para fins desse estudo os editais de licitações fracassadas, desertas, anuladas, revogadas, em andamento e com informações incompletas, o que resultou nas seguintes tabelas:

Tabela 1: RDC

| | Nº do Edital | Objeto | Aviso | Homologação | Prazo (dias) |
|---|---------------------|---|--------------|--------------------|---------------------|
| 1 | 0003/14-14 | Contratação de Empresa para a Elaboração de Projeto Básico e de Projeto Executivo de Engenharia e Execução das Obras Remanescentes e Complementares de Adequação de Capacidade, Melhoramentos, Segurança de Tráfego, Eliminação de Pontos Críticos, Ampliação de Vias Marginais e Construção Obras de Arte Especiais e Passarelas da BR-101 | 14/01/2014 | 14/05/2014 | 120 |
| 2 | 0034/14-14 | Contratação de empresas para execução de serviços de Adequação de Capacidade, Construção de Obra de Arte Especial, Restauração e Segurança de tráfego na Rodovia BR-101/RN (Coincidente com a BR-406/RN) | 04/02/2014 | 14/04/2014 | 69 |
| 3 | 0046/14-00 | Contratação integrada de empresa para desenvolvimento dos Projetos Básico e Executivo e execução das obras e demais operações necessárias e suficientes para a construção da Ponte Internacional sobre o rio Paraná ligando o Brasil (Foz do | 31/01/2014 | 23/06/2014 | 143 |

| | | | | | |
|---|----------------|--|----------------|------------|-----|
| | | Iguaçu) e o Paraguai (Presidente Franco). | | | |
| 4 | 0090/14 -15 | Obras de Duplicação e Adequação da Capacidade na Rodovia BR 010, Travessia Urbana de Imperatriz/MA | 19/02/201 4 | 28/04/2014 | 68 |
| 5 | 0102/14 -00 | Contratação Integrada de empresas para Elaboração dos Projetos Básico e Executivo e Execução das Obras de Adequação de Capacidade da Rodovia BR-381/MG | 26/02/201 4 | 17/06/2014 | 111 |
| 6 | 0139/14 -00 | Contratação Integrada de empresa para a prestação de serviços técnicos especializados de engenharia para a Elaboração dos Projetos Básico e Executivo e Execução das Obras de Restauração na Rodovia BR 155/PA. | 21/03/201 4 | 16/07/2014 | 117 |
| 7 | 0164/14 -10 | Contratação de empresa para execução de obras de revitalização (recuperação, restauração e manutenção) rodoviária - CREMA 2ª Etapa, nas Rodovias BR-158/RS e BR- 290/RS. | 02/04/201 4 | 29/09/2014 | 180 |
| 8 | 0189/14 -21 | Contratação de empresas para execução das Obras de Adequação de Capacidade da Interseção da BR-101/SE com a SE-245 e a SE-429 | 23/05/201 4 | 06/11/2014 | 167 |

| | | | | | |
|----|-----------------|--|-----------------|------------|-----|
| 9 | 0205/14 -05 | Contratação integrada de empresas para elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia e execução das obras de construção, na rodovia BR-135/BA | 14/04/2014 4 | 16/06/2014 | 63 |
| 10 | 0221/14 -00 | Contratação de empresas para execução das obras e serviços remanescentes de implantação e pavimentação na rodovia BR-163/PA. | 30/04/2014 4 | 11/09/2014 | 134 |
| 11 | 0230/14 -16s | Contratação integrada de empresas para a prestação de serviços técnicos especializados de engenharia para elaboração dos projetos básico e executivo e execução das obras de estabilização de taludes na rodovia BR-282/SC | 23/05/2014 4 | 16/07/2014 | 54 |
| 12 | 0233/14 -05 | Contratação integrada de empresa para elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia e execução das obras de duplicação e restauração com melhoramentos da rodovia BR-101/BA | 29/04/2014 4 | 16/07/2014 | 78 |
| 13 | 0234/14 -03 | Contratação de empresa para 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. | 30/06/2014 4 | 15/07/2014 | 15 |

| | | | | | |
|--------|----------------|--|----------------|------------|----|
| 1 4 | 0237/14 -16 | Execução das obras de duplicação da rodovia incluindo restauração e melhoramentos para adequação de capacidade e segurança na BR-280/SC | 07/08/201 4 | 21/10/2014 | 75 |
| 1 5 | 0242/14 -16 | Contratação Integrada de empresas para Elaboração de Projeto Executivo de Engenharia e Execução dos Serviços de Construção de Interseção em Dois Níveis na Rodovia BR-282/SC | 17/10/201 4 | 20/11/2014 | 34 |
| 1 6 | 0251/14 -16 | Contratação Integrada de empresas para Elaboração dos Projetos Básico e Executivo e Execução das Obras Complementares a Duplicação da Rodovia BR-101/SC | 17/10/201 4 | 20/11/2014 | 34 |
| 1 7 | 0252/14 -16 | Contratação integrada de empresa para elaboração de projeto básico e executivo e execução dos serviços de construção de interseção em dois níveis na rodovia BR-282/SC | 22/10/201 4 | 20/11/2014 | 29 |
| 1 8 | 0272/14 -00 | Contratação de serviços técnicos especializados de engenharia para a Elaboração do Projeto Básico e Executivo e Execução das Obras de Implantação e Pavimentação de Ruas Laterais com Transposição da Rodovia por Obras de Artes | 20/05/201 4 | 23/07/2014 | 64 |

| | | | | | |
|--------|----------------|--|----------------|------------|-----|
| | | Especiais, com Melhoramentos para Adequação de Capacidade e Segurança na Rodovia BR 364/RO. | | | |
| 1 9 | 0282/14 -21 | Contratação de empresa para execução das Obras de Adequação de Capacidade com Restauração da Pista existente na rodovia BR-101/SE | 03/10/201 4 | 20/11/2014 | 48 |
| 2 0 | 0292/14 -05 | Contratação integrada de empresas para elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia e execução das obras de Duplicação, Implantação de Vias Laterais, Adequação de Capacidade, Restauração com Melhoramentos e Obras-de-Arte Especiais na Rodovia BR-116/BA. | 30/05/201 4 | 17/09/2014 | 110 |
| 2 1 | 0302/14 -07 | Execução das obras de restauração na rodovia BR-465/RJ | 05/06/201 4 | 01/10/2014 | 118 |
| 2 2 | 0313/14 -05 | Contratação integrada de empresas para elaboração dos projetos Básico e Executivo de Engenharia e execução das obras de construção na rodovia BR-135/BA | 12/06/201 4 | 14/10/2014 | 124 |
| 2 3 | 0321/14 -05 | Contratação de empresas para execução das Obras Remanescentes de | 16/06/201 4 | 06/08/2014 | 51 |

| | | | | | |
|---|---------|---|------------|------------|-----|
| | | pavimentação na Rodovia BR-242/BA | | | |
| 2 | 0331/14 | Execução dos serviços remanescentes e melhoramento das obras de adequação de capacidade com duplicação da BR-101/PB | 20/06/2014 | 20/11/2014 | 153 |
| 4 | -13s | | 4 | | |
| 2 | 0346/14 | Contratação de Empresa para a Execução das Obras de Revitalização da Ponte Internacional Brasil/Paraguai (Ponte da Amizade) em Foz do Iguaçu/PR, na Rodovia BR-277/PR | 03/07/2014 | 04/09/2014 | 63 |
| 5 | -09 | | 4 | | |
| 2 | 0347/14 | Contratação Integrada de Empresa Especializada para Execução dos Serviços de Elaboração de Projeto Básico e Executivo e Execução das Obras de Adequação de Capacidade na Rodovia BR-163/PR, Segmento km 117,10 ao km 191,10. | 03/07/2014 | 10/09/2014 | 69 |
| 6 | -09 | | 4 | | |
| 2 | 0348/14 | Contratação Integrada de Empresa Especializada para Execução dos Serviços de Elaboração de Projeto Básico e Executivo e Execução das Obras de Adequação de Capacidade na Rodovia BR-163/PR, incluindo Obras de Arte Especiais, km 235,5 ao km 274,4 | 03/07/2014 | 10/09/2014 | 69 |
| 7 | -09 | | 4 | | |

| | | | | | |
|--------|----------------|--|----------------|------------|-----|
| 2 8 | 0365/14 -00 | Contratação Integrada de empresa para Elaboração do Projeto Básico e Executivo de Engenharia e Execução das Obras para Duplicação de Rodovia e Restauração da Pista Existente e Obras-de-Arte Especiais na Rodovia BR-262/ES | 02/07/201 4 | 15/10/2014 | 105 |
| 2 9 | 0414/14 -09 | Contratação de Empresa Especializada para Execução das Obras de Restauração na Ponte sobre o Rio Barigui, na Rodovia BR-476/PR | 29/07/201 4 | 30/09/2014 | 63 |
| 3 0 | 0415/14 -10 | Contratação Integrada de Empresa para Elaboração dos Projetos Básico e Executivo de Engenharia e de Execução das Obras de Implantação das passarelas para pedestres na BR-392/RS | 30/09/201 4 | 20/11/2014 | 51 |
| 3 1 | 0432/14 -00 | Contratação de empresas para execução das obras remanescentes de construção rodoviária na BR-135/MG | 04/08/201 4 | 25/09/2014 | 52 |
| 3 2 | 0516/14 -10 | Contratação integrada de empresa para elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia e execução das obras de melhoramentos físicos e de segurança de tráfego da BR-116/RS | 12/09/201 4 | 21/11/2014 | 70 |

| | | | | | |
|-------|---------|---|-----------|------------|-----|
| | | Execução das obras remanescentes para restauração de pavimentação | | | |
| 3 | 0578/14 | com melhoramentos para | 01/10/201 | | |
| 3 | -05 | adequação da capacidade e segurança da Travessia Urbana de Juazeiro-BA, na Rodovia BR-407/BA. | 4 | 07/11/2014 | 37 |
| <hr/> | | | | | |
| | | Contratação Integrada de Empresa(as) Especializada(as) para a Prestação de Serviços de | | | |
| 3 | 0589/14 | Elaboração de Projeto Básico e | 31/10/201 | | |
| 4 | -11 | de Projeto Executivo de Engenharia e Execução das Obras de Construção de OAE's na Rodovia BR-242/MT | 4 | 29/01/2015 | 90 |
| <hr/> | | | | | |
| | | Contratação Integrada de empresa para Elaboração dos Projetos Básico e Executivo e | | | |
| 3 | 0599/14 | Execução das Obras de | 10/10/201 | | |
| 5 | -00 | Implantação e Pavimentação, incluindo Obras de Arte Especiais, na rodovia BR-447/ES. | 4 | 21/11/2014 | 42 |
| <hr/> | | | | | |
| | | Contratação Integrada de Empresa para Elaboração de Projeto Básico e Executivo de | | | |
| 3 | 0630/14 | Engenharia e Execução das | 23/10/201 | | |
| 6 | -09 | Obras de Restauração, Implantação e Pavimentação com Obras de Arte Especiais, na Rodovia BR-487/PR | 4 | 25/05/2015 | 214 |

| | | | | | |
|---|---------|---|-----------|--------------|-----------|
| 3 | 0631/14 | Contratação Integrada de Empresa Especializada para Execução dos Serviços de Elaboração de Projeto Básico e Executivo de Engenharia e | 23/10/201 | | |
| 7 | -09 | Execução das Obras de Implantação e Pavimentação com Obras de Arte Especiais, na Rodovia BR-487/PR | 4 | 25/05/2015 | 214 |
| | | | | Média | 69 |

Tabela 2: Concorrência Pública

| | Nº do Edital | Objeto | Aviso | Homologação | Prazo (dias) |
|---|---------------------|--|--------------|--------------------|---------------------|
| 1 | 0234/1 2-00 | Execução das obras de adequação de capacidade e eliminação de pontos críticos com a construção de interseção em níveis diferentes nas rodovias BR's-060/153/GO. | 13/06/2012 | 01/02/2013 | 233 |
| 2 | 0124/1 2-00 | Execução dos serviços necessários a realização das Obras de Revitalização (Recuperação, Restauração e Manutenção) – CREMA 2ª Etapa, na Rodovia BR - 295/474/MG. | 24/04/2012 | 13/12/2012 | 233 |
| 3 | 0019/1 2-00 | Execução dos serviços necessários a realização das Obras de Revitalização (Recuperação, Restauração e Manutenção) – CREMA 2ª Etapa, na Rodovia BR – 153 no Estado de Minas Gerais. | 31/01/2012 | 30/10/2012 | 273 |
| 4 | 0872/1 2-01 | Manutenção (conservação/recuperação) na rodovia BR-174/RR. | 28/12/2012 | 01/04/2013 | 94 |
| 5 | 0871/1 2-01 | Manutenção (conservação/recuperação) na rodovia BR-174/RR - Km 505,10 – Km 631,50. | 28/12/2012 | 17/04/2013 | 110 |
| 6 | 0827/1 2-01 | Contratação de empresa para execução de serviços de manutenção (conservação/recuperação) na rodovia BR432/RR. | 11/12/2012 | 25/03/2013 | 104 |

| | | | | | |
|----|----------------|---|------------|------------|-----|
| 7 | 0093/1 2-02 | Serviços de Manutenção Rodoviária (conservação/recuperação) na Rodovia BR-422/PA, nos 02(dois) lotes discriminados. | 09/04/2012 | 29/08/2012 | 142 |
| 8 | 0424/1 2-04 | Execução dos serviços de manutenção e conservação na Rodovia BR-101/PE. | 10/09/2012 | 14/12/2012 | 95 |
| 9 | 0131/1 2-04 | Execução dos serviços CREMA 1ª Etapa das Obras de Revitalização (Recuperação, Restauração e Manutenção) da Rodovia BR-408/PE. | 27/04/2012 | 19/11/2012 | 206 |
| 10 | 0129/1 2-04 | Execução dos serviços CREMA 1ª Etapa das Obras de Revitalização (Recuperação, Restauração e Manutenção) da Rodovia BR-316/PE. | 27/04/2012 | 24/10/2012 | 180 |
| 11 | 0128/1 2-04 | Execução dos serviços CREMA 1ª Etapa das Obras de Revitalização (Recuperação, Restauração e Manutenção) da Rodovia BR-110/PE segmento: Km 220,70 ao km 261,80 | 27/04/2012 | 14/11/2012 | 201 |
| 12 | 0127/1 2-04 | Execução dos serviços CREMA 1ª Etapa das Obras de Revitalização (Recuperação, Restauração e Manutenção) da Rodovia BR-110/PE, segmento: Km 95,40 ao km 149,10 | 27/04/2012 | 19/11/2012 | 206 |
| 13 | 0072/1 2-04 | Serviços de Manutenção Rodoviária (Conservação/ recuperação) da Rodovia BR-232/PE. | 23/03/2012 | 20/11/2012 | 242 |

| | | | | | |
|----|----------------|--|------------|------------|-----|
| 14 | 0815/1 2-06 | Execução dos serviços de correção de pontos críticos (erosões) na BR-381/MG. | 07/12/2012 | 22/01/2013 | 46 |
| 15 | 0778/1 2-06 | Serviços de correção de pontos críticos (erosões) na Rodovia BR-262/MG | 29/11/2012 | 27/02/2013 | 90 |
| 16 | 0772/1 2-06 | Recuperação de erosões, obras de arte correntes, dispositivos de drenagens e meio-ambiente na rodovia BR-354/MG. | 28/11/2012 | 16/01/2013 | 49 |
| 17 | 0551/1 2-06 | Recuperação de aterros, estabilização de taludes de corte e drenagem na Rodovia BR-116/MG. | 03/10/2012 | 12/03/2013 | 160 |
| 18 | 0502/1 2-06 | Manutenção (Conservação/Recuperação) na Rodovia BR-262/MG | 27/09/2012 | 19/02/2013 | 145 |
| 19 | 0501/1 2-06 | Serviços de Implantação e Pavimentação de Interseções na BR-050 | 27/09/2012 | 05/11/2012 | 39 |
| 20 | 0478/1 2-06 | Obras de Revitalização CREMA 1ª Etapa, Rodovia: BR-365/MG, Segmento: km 277,40 ao km 351,90. | 20/09/2012 | 17/12/2012 | 88 |
| 21 | 0475/1 2-06 | Obras de Revitalização CREMA 1ª Etapa, Rodovia: BR-365/MG, Segmento: km 351,90 ao km 407,60. | 19/09/2012 | 17/12/2012 | 89 |
| 22 | 0450/1 2-06 | Manutenção Rodoviária (conservação/recuperação) na Rodovia BR-381/MG | 13/09/2012 | 21/11/2012 | 69 |
| 23 | 0440/1 2-06 | Serviços de Manutenção (Conservação/Recuperação) nas Rodovias BR-040 | 10/09/2012 | 21/11/2012 | 72 |

| | | | | | |
|----|----------------|--|------------|------------|----|
| 24 | 0437/1 2-06 | Serviços de Manutenção (Conservação/Recuperação) na Rodovia BR-367/MG | 06/09/2012 | 05/11/2012 | 60 |
| 25 | 0433/1 2-06 | Serviços de Manutenção (Conservação/Recuperação) na Rodovia BR-251/MG | 05/09/2012 | 21/11/2012 | 77 |
| 26 | 0426/1 2-06 | Manutenção (Conservação/Recuperação) na Rodovia BR-365/MG | 04/09/2012 | 31/10/2012 | 57 |
| 27 | 0410/1 2-06 | Manutenção (Conservação/Recuperação) na Rodovia BR-482 | 31/08/2012 | 31/10/2012 | 61 |
| 28 | 0396/1 2-06 | Manutenção (Conservação/Recuperação) na Rodovia BR-116/MG | 27/08/2012 | 30/10/2012 | 64 |
| 29 | 0388/1 2-06 | Manutenção (Conservação/Recuperação) na Rodovia BR-153/MG | 23/08/2012 | 29/10/2012 | 67 |
| 30 | 0382/1 2-06 | Manutenção (Conservação/Recuperação) na Rodovia BR-116/MG, km 609,1 ao km 704,2. | 22/08/2012 | 21/11/2012 | 91 |
| 31 | 0620/1 2-08 | Execução das obras de Estabilização de Taludes na Rodovia BR-101/SP – Rio/Santos, LOTE: Único; RODOVIA: BR- 101/SP; | 24/10/2012 | 20/12/2012 | 57 |
| 32 | 0116/1 2-09 | Seleção de Empresa para Execução de Serviços de Manutenção (Conservação/Recuperação) nas Rodovias: BR-277/PR e BR-469/PR. | 27/04/2012 | 28/06/2012 | 62 |
| 33 | 0078/1 2-09 | Contratação de Empresa para Execução dos Serviços | 27/03/2012 | 06/06/2012 | 71 |

| | | | | | |
|----|----------------|---|------------|--------------|------------|
| | | Remanescentes e Necessários para Conclusão das Obras de Implantação e Pavimentação na Rodovia BR-163/PR | | | |
| | | Contratação de Empresa para Execução de Serviços | | | |
| 34 | 0074/1 2-09 | Remanescentes da Obra de Arte Especial (Viaduto) no Cruzamento da Rua Prof. Cleto com a Ferrovia Curitiba – Paranaguá. | 27/03/2012 | 11/06/2012 | 76 |
| | | Seleção de Empresa para Execução | | | |
| 35 | 0018/1 2-09 | de Serviços de Manutenção (Conservação/Recuperação) na Rodovia BR-153/PR | 30/01/2012 | 03/05/2012 | 94 |
| | | Execução das Obras de Construção | | | |
| 36 | 0408/1 2-10 | de Travessias para Pedestres (Passarelas) na Rodovia BR- 158/386/RS | 31/08/2012 | 30/10/2012 | 60 |
| | | Execução dos serviços de | | | |
| 37 | 0009/1 2-10 | Manutenção (Conservação/Recuperação) na Rodovia BR-290/RS. | 16/01/2012 | 02/08/2012 | 199 |
| | | | | Média | 115 |

3. REFORMA ESTRUTURAL DO ESTADO SOB INFLUÊNCIA DO MODELO GERENCIAL

3.1. O modelo gerencial

O Brasil já experimentou diversos modelos de gestão, desde a fase patrimonialista, passando pela fase burocrática e chegando até a fase gerencial. Esta última bastante contemporânea, pois no fim do século XX, mais precisamente no primeiro governo do então presidente Fernando Henrique Cardoso, buscou-se a implementação do Modelo Gerencial, capitaneada pelo Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado (MARE), através do ex-ministro Luiz Carlos Bresser Pereira. Para isso foi implantado o Plano Diretor da Reforma do Aparelho do Estado (PDRAE), o qual buscava a reestruturação da administração pública, buscando combater especialmente a burocracia.

A administração gerencial visa dar mais dinamismo a gestão pública, através da eficiência nos serviços, na avaliação de desempenho e no controle dos resultados. Para Bresser Pereira (1998) a governança precisa ser ampliada para que possa agir mais efetiva e eficientemente em benefício da sociedade.

Para Matias-Pereira (2012) o marco referencial da nova administração pública é estimular nos servidores públicos um compromisso com a estruturação de uma sociedade mais preparada para atender as crescentes mudanças da sociedade, num contexto de fortes mudanças.

Surgindo na segunda metade do século XX, a administração gerencial foi motivada como forma de enfrentar a crise fiscal do Estado, tendo como estratégia a redução de custos e a busca pela eficiência na prestação dos serviços que cabiam ao Estado. Tais mudanças foram relatadas por Torres (2010), como se pode observar:

O impulso gerencial e reformador da administração pública veio fundamentalmente dos Estados Unidos e Inglaterra, que, com a ascensão de Reagan em 1980 e Thatcher em 1979, começaram a implementar políticas de reformulação e modernização da administração pública. Em primeiro momento a preocupação básica era a redução de custos e o aumento da eficiência na administração pública, evoluindo [...] para questões mais complexas como efetividade, controle social, noções mais elevadas de cidadania, equidade e busca de maior responsabilização dos administradores públicos. (TORRES, 2010 p. 173)

Historicamente, registra-se através do Decreto-lei 200/67 a primeira tentativa de reforma da burocracia que havia sido implantada, constatando o

esgotamento do modelo burocrático e registrando o marco inicial da administração gerencial no Brasil.

Com o Decreto-lei 200/67 foi possível a distinção clara de como se dividiria a administração pública, sendo que a administração direta seria exercida pelos órgãos diretamente subordinados aos ministérios e a administração indireta seria formada pelas autarquias, fundações, empresas públicas e sociedades de economia mista. Dentre as autarquias que compõe a administração indireta podemos citar o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), o qual será objeto de estudo deste trabalho, onde mais precisamente será analisado a atividade de processo licitatório, em especial ao atendimento do novo regime diferenciado de contratação, conhecido pela sigla RDC.

Para Chiavenato (2012, p.108), na administração pública gerencial, a estratégia se volta para: (1) a definição precisa dos objetivos que a administração pública deverá atingir em sua unidade; (2) a garantia de autonomia do administrador na gestão dos recursos humanos, materiais e financeiros que lhes foram colocados à disposição para atingir os objetivos contratados; e (3) o controle ou cobrança *a posteriori* dos resultados. Desta forma o cidadão deverá ser visto como contribuinte de impostos e cliente dos serviços prestados pelo Estado, assim os resultados das ações do Estado deverão ser considerados bons não devido aos processos administrativos implementados estarem sob controle, mas sim porque as necessidades do cidadão-cliente estão sendo efetivamente atendidas.

Seguindo este pensamento, Matias-Pereira (2012, apud, Pimenta 1998) complementa que a reforma gerencial busca aumentar a eficiência e a efetividade dos órgãos ou agências de Estado por meio da descentralização; fortalecer a capacidade do Estado de promover o desenvolvimento econômico e social [...] e assegurar [...] um serviço orientado para o cidadão-cliente e a responsabilização do servidor público pelos seus resultados.

Tendo em vista as mudanças nos modelos de gestão pública, percebemos que a administração pública brasileira já passou por três grandes reformas, sendo a primeira a reforma burocrática (década de 30), a segunda a reforma militar (década de 60) e a terceira a reforma gerencial (década de 90). Essa evolução apresentada fortalece a administração pública e nos faz acreditar que sim é possível gerir “a coisa” pública de forma eficiente e eficaz, buscando um novo nível social competitivo e econômico capaz de melhorar os serviços públicos prestados à população.

3.2. O regime diferenciado de contratações públicas – RDC

3.2.1. *Visão geral*

O Regime Diferenciado de Contratações Públicas, conhecido como RDC, foi instituído pela Lei 12.462, de agosto de 2011, com o objetivo precípua de dar maior flexibilidade e agilidade às contratações necessárias à realização da Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016. O Decreto 7.581, de 11 de outubro de 2011 trouxe a regulamentação desta lei.

Para Andrade e Veloso (2012), referida lei parece ter instituído uma nova modalidade de licitação, combinando alguns elementos das modalidades até então existentes na disciplina administrativa com a introdução de relevantes inovações.

Frise-se que desde 2007, tramita no Congresso Nacional o projeto de lei PLC 32/2007, o qual prevê significativas alterações no chamado estatuto das licitações, a Lei 8.666/1993. Certamente motivado por sua lenta tramitação de outros projetos do Congresso Nacional que visam simplificar os instrumentos utilizados para realizar as contratações públicas mais urgentes. O Governo Federal promoveu esforços para a rápida aprovação do novo regime.

O RDC está se traduzindo em uma modalidade de contratação mais célere para obras e serviços de engenharia, que pode reduzir os riscos quanto à qualidade e aos custos do objeto contratado. Ademais, como seu procedimento ocorre por meio eletrônico, eleva a capacidade de acompanhamento dos órgãos de controle interno e externo, além da redução da duração do procedimento licitatório.

Segundo Ache et al (2013), pesquisas demonstram que, em média, a duração dos processos realizados em conformidade com o disciplinado pela Lei 8.666/1993, são de 250 dias, já sob a égide do Regime Diferenciado de Contratações, estima-se o período de 70 a 80 dias.

3.2.2. *Inovações*

As inovações mais relevantes introduzidas pela nova sistemática sem dúvida são a contratação integrada e o sigilo dos orçamentos. Também podemos citar a remuneração variável, o modo de disputa aberto, o critério de julgamento de maior retorno econômico, a negociação com o licitante que ofereceu a oferta mais vantajosa, a inversão das fases de julgamento e habilitação, além do estímulo à informatização de todo o processo.

3.2.2.1. *O orçamento sigiloso*

A não divulgação do orçamento estimado para os participantes durante a licitação também é considerada um avanço, buscando evitar conluios e outras práticas anticoncorrenciais, a exemplo dos recursos protelatórios de impugnação do edital, sob a alegação de erros no orçamento estimado. Destaca-se, porém, que o orçamento fica disponível todo o tempo para os órgãos de controle e é divulgado após o encerramento de todo o processo/adjudicação (Ache et al, 2013).

Assim, a divulgação do orçamento estimado da obra somente após o término da licitação objetiva forçar que os licitantes apresentem suas melhores propostas, pois não terão conhecimento prévio sobre o valor de referência.

Carlos Ari Sundfeld assim se manifestou sobre o orçamento sigiloso: “O sigilo dos orçamentos, que tem recebido a maior quantidade de críticas, é na verdade um dispositivo entendido como uma boa prática de governança por entidades internacionais, como a OCDE. Ao não apresentar preços de referência nos Editais, a Administração induz os licitantes a uma maior disputa. Os valores dos contratos são tornados públicos apenas após o encerramento da licitação”.

3.2.2.2. *A contratação integrada*

Uma das principais inovações introduzidas pelo RDC no âmbito da administração direta, autárquica e fundacional, a contratação integrada consiste em um no regime de execução contratual reservado a execução de obras e serviço de engenharia. A definição está insculpida no art. 9º, § 1º, da Lei 12.462/2011 nos seguintes termos: “a contratação integrada compreende a elaboração e o desenvolvimento dos projetos básico e executivo, a execução de obras e serviços de engenharia, a montagem, a realização de testes, a pré-operação e todas as demais operações necessárias e suficientes para a entrega final do objeto”.

Na contratação integrada há a participação do particular desde a concepção até o desenvolvimento dos projetos básico e executivo, além da execução da obra em si. De acordo com Reisdorfer (2011), na contratação integrada reputa-se que, por um lado, o envolvimento do parceiro privado na elaboração do projeto pode possibilitar a obtenção de ganhos de eficiência na execução do contrato, dada a sua potencial expertise. Porém, para este autor, promove-se o deslocamento de uma parcela maior dos riscos relativos à execução do contrato ao particular.

3.2.3. Fases da licitação

O Art. 12 da Lei 12.462/2011 assim dispõe:

Art. 12. O procedimento de licitação de que trata esta Lei observará as seguintes fases, nesta ordem:

- I - preparatória;
- II - publicação do instrumento convocatório;
- III - apresentação de propostas ou lances;
- IV - julgamento;
- V - habilitação;
- VI - recursal; e
- VII - encerramento.

Nunca é demais lembrar que o processo licitatório, como processo administrativo que é, deve seguir uma sequência lógica de procedimentos e atos, que se inicia com a identificação da necessidade pública a ser atendido, passando pelo planejamento da licitação até a assinatura do contrato decorrente. Esse processo é comumente separado em fase interna, onde são realizadas as atividades preparatórias do edital e fase externa, iniciando com a publicação do aviso de licitação, passando pelo recebimento das propostas e lances, julgamento, habilitação e recebimento e julgamento de eventuais recursos até o encerramento.

No RDC, à semelhança do Pregão, ocorre a chamada inversão de fases, onde primeiro é analisada a proposta de preços, somente se analisando os documentos de habilitação do licitante que apresentou o menor preço e não de todos os licitantes como ocorria na sistemática da Lei 8.666/1993. Outra característica tendente a agilizar os procedimentos e conseqüentemente diminuir o tempo de conclusão de um processo licitatório é a chamada fase recursal única. Sob a égide da Lei 8.666/93, a cada fase havia a abertura para recurso aos licitantes e no RDC, somente após a análise da habilitação pode haver recurso.

De acordo com Ribeiro (2012), “a economia de tempo trazida por essa medida é de aproximadamente 20-30 dias corridos em relação ao procedimento de licitação ordinário previsto na Lei 8.666/1993”

3.2.4. Modos de disputa

Segundo o Caderno de Logística nº 03 do MPOG, que trata RDC, as licitações realizadas nesta modalidade poderão adotar os modos de disputa aberto, fechado ou combinado. Modo de disputa consiste na forma como os licitantes

apresentam as propostas e forma como elas são ordenadas segundo os critérios estabelecidos.

No modo de disputa aberto os licitantes apresentarão suas propostas em sessão pública por meio de lances públicos e sucessivos, crescentes ou decrescentes, conforme o critério de julgamento adotado.

Com relação ao modo de disputa fechado, as propostas apresentadas pelos licitantes serão sigilosas até a data e hora designadas para sua divulgação. Quando licitação for presencial, as propostas deverão ser apresentadas em envelopes lacrados, abertos em sessão pública e ordenadas conforme critério de vantajosidade.

Quanto ao modo de disputa combinado será realizado em duas etapas, sendo a primeira eliminatória. Poderão ser combinados da seguinte forma:

1ª etapa - caso o procedimento se inicie pelo modo de disputa fechado, serão classificados para a etapa subsequente os licitantes que apresentarem as três melhores propostas, iniciando-se então a disputa aberta com a apresentação de lances abertos e sucessivos.

2ª etapa - caso o procedimento se inicie pelo modo de disputa aberto, os licitantes que apresentarem as três melhores propostas oferecerão propostas finais, fechadas.

3.2.5. Critérios de julgamento

O art. 18 da Lei 12.462/2011 prevê os seguintes critérios de julgamento, o qual deve estar consignado no edital de convocação: menor preço ou maior desconto; técnica e preço; melhor técnica ou conteúdo artístico; maior oferta de preço; ou maior retorno econômico. O art. 25 do Decreto 7.581/2011 traz os mesmos critérios.

Para o critério de técnica e preço se aplica nos casos em que o aspecto técnico se mostra tão ou mais relevante do que o preço despendido pela Administração. Ou ainda nas situações em que não basta o preenchimento de um nível mínimo de qualidade (mesmo que elevado), pois o interesse administrativo a ser satisfeito demanda a maior qualidade possível.

O § 1º do art. 20 da Lei indica que duas hipóteses são possíveis para a utilização desse critério: quando o objeto for de natureza eminentemente intelectual e de inovação tecnológica ou técnica ou quando o objeto possa ser executado com diferentes metodologias ou tecnologias de domínio restrito no mercado.

3.2.6. Análise das propostas

Na análise das propostas no RDC alguns temas merecem destaque, tais como, os critérios para desclassificação de propostas, análise de economicidade e possibilidades de negociação. No primeiro tema merece destaque a lição de MENDES, segundo o qual “deve ser desclassificada a proposta considerada inexequível, nos mesmos moldes dos critérios estabelecidos no art. 48 da Lei na 8.666/93, ou seja, aquela cujo preço global esteja abaixo de 70% do menor valor entre o orçamento-base da Administração e a média das propostas superiores a 50% desse orçamento base” (MENDES, 2013).

O conceito nos remete ao que se conhece por presunção de inexequibilidade, onde o órgão licitante, através de diligências, deve instar a empresa concorrente a provar que sua proposta é exequível. Ademais, a análise não considerará materiais e instalações a cuja remuneração o licitante renuncie expressamente em sua proposta. A experiência tem demonstrado ser extremamente difícil demonstrar de forma objetiva que uma proposta é inexequível, inclusive, a linha de pensamento do Tribunal de Contas da União - TCU é no sentido de dificultar que o órgão licitante desclassifique propostas que julgue inexequíveis.

Na análise de economicidade das propostas o RDC inova ao dispor que além do preço global, os itens mais relevantes, quais sejam, os que juntos respondem por pelo menos 80% do valor total, ou os que sejam essenciais à funcionalidade da obra, não podem ter custos superiores aos estimados pela Administração. Ocorre que pela sistemática da Lei 8.666/1993, nenhum preço unitário poderia ser superior ao estimado pela Administração.

Mendes (2013) conclui que “poderão ser aceitos custos unitários superiores aos estimados pela Administração, desde que o licitante demonstre, por meio de relatório técnico circunstanciado, a adequação do valor proposto ao mercado. Essa justificativa deve ser avaliada e aprovada pelo contratante. Se 'não lograr a aprovação, o proponente deverá adequar os custos unitários de seu orçamento aos limites estabelecidos, sem alteração do valor global proposto, sob pena de desclassificação”.

Por fim, existe a possibilidade de negociação, onde definida a ordem de classificação das propostas, caso o melhor preço esteja acima do orçamento estimado, o órgão poderá negociar com o autor da melhor proposta a redução do preço até chegar pelo menos a igualar com o orçamento estimado. No caso de o autor

da melhor proposta não concordar em baixar seu preço, devem ser convocados os demais licitantes, na ordem da classificação preliminar, para que cada um, assim desejando, ofereça desconto que alcance ou seja menor que o orçamento estimado.

3.2.7. Recursos, impugnações e sanções

3.2.7.1. Fase recursal

No RDC, assim como no Pregão, ocorre a chamada fase recursal única. O assunto está regulado no art. 27 da Lei 12.462 de 2011. De acordo com esse dispositivo, a fase de recursos se iniciará após a conclusão das fases de julgamento das propostas ou lances e de habilitação, analisando as questões porventura ocorridas durante essas duas fases. Ou seja, todos os defeitos que podem ter ocorrido e foram identificados pelos licitantes deverão ser arguidos no momento único para interposição de recurso.

Pela sistemática da Lei 8.666 de 1993, existem duas etapas recursais diversas, em virtude de que sob a égide daquela lei, as condições de capacitação (habilitação) são analisadas antes das propostas. Nesse ponto o RDC, a exemplo do Pregão, tende a agilizar a conclusão do processo licitatório.

3.2.7.2. Impugnações ao edital e pedidos de esclarecimentos

Essa questão é disciplina no art. 45 da Lei 12.462/2011, ocorrendo uma divisão de prazos em razão do objeto da licitação: até dois dias úteis antes da abertura das propostas para o caso de licitação para aquisição ou alienação de bens (art. 45, I, a), e até cinco dias úteis de antecedência no caso de contratação de obras ou serviços (art. 45, I, b).

Para ROMERO, de qualquer modo, o fato é que é indispensável que o interessado exerça seu direito a impugnação ou solicite esclarecimentos dentro do prazo legal, sob pena de decar do direito de impugnar os termos do edital, não podendo alegar posteriormente fato passível de ser sanado em sede de impugnação. O autor citado acrescenta que não há restrição acerca dos legitimados a protocolar impugnação ou esclarecimentos, se estendendo esses direitos a todo e qualquer cidadão, possibilitando um aumento do controle popular, em linha com os preceitos constitucionais aplicáveis à matéria.

3.2.7.3. *Sanções administrativas*

Segundo Mendes (2013), “o RDC trouxe maior flexibilidade ao procedimento licitatório, entre outros motivos por permitir negociações com os licitantes após a conclusão da apresentação de propostas”.

Perceba-se que isso poderia levar empresas mal-intencionadas a se utilizarem de artifícios para ludibriar o certame. Por exemplo, um interessado poderia manter uma empresa de fachada que apresentasse proposta com valor muito baixo (quem assim procede é vulgarmente chamado de "coelho"), afastando os demais concorrentes, enquanto ele próprio assegurava o segundo lugar. Posteriormente, a empresa de fachada não entregaria a documentação exigida (talvez mesmo por não possuí-la), ou não assinaria o contrato, o que muito provavelmente implicaria a contratação da segunda colocada.

Para coibir práticas que visam fraudar o certame, o RDC trouxe a previsão de rigorosas sanções, especialmente o impedimento de licitar e contratar com a União, Estados, Distrito Federal ou Municípios, pelo prazo de até cinco anos para o licitante que:

- a) convocado, não assinar o contrato, inclusive quando de desistência do vencedor e para execução de remanescente de obra;
- b) não entregar a documentação exigida, ou entregar documento falso;
- c) ensejar atraso na execução ou entrega do objeto, sem motivo justificado;
- d) não manter sua proposta, exceto se justificado por fato superveniente
- e) fraudar a licitação ou a execução do contrato;
- f) cometer fraude fiscal ou agir de modo inidôneo;
- g) der causa à inexecução total ou parcial do contrato.

3.3. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) é uma autarquia federal vinculada ao Ministério dos Transportes, criada pela Lei 10.233, de 5 de junho de 2001. A legislação reestruturou o sistema de transportes rodoviário, aquaviário e ferroviário do Brasil, extinguindo o antigo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER). A sede do DNIT é em Brasília, no Distrito Federal. Atualmente, possui 23 unidades administrativas regionais – as superintendências.

A autarquia tem por objetivo implementar a política de infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade e ampliação mediante construção de novas vias e terminais. Os recursos para a execução das obras são da União. Ou seja, o órgão é gestor e executor, sob a jurisdição do Ministério dos Transportes, das vias navegáveis, ferrovias e rodovias federais, instalações de vias de transbordo e de interface intermodal e instalações portuárias fluviais e lacustres.

Além disso, o DNIT é o órgão da União competente para exercer as atribuições elencadas no art. 21 do Código de Trânsito Brasileiro: nas rodovias federais, ele é responsável pela aplicação de multas por excesso de peso e ou de velocidade, por meio dos postos de pesagem e das lombadas eletrônicas.

O DNIT é administrado pelo diretor geral e por mais seis diretores setoriais nomeados pelo Presidente da República, que integram a Diretoria Colegiada. As deliberações ocorrem por meio desta Diretoria e do Conselho Administrativo, que é composto por seis membros: secretário executivo do Ministério dos Transportes, diretor geral do DNIT, dois representantes do Ministério dos Transportes, um representante do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão e um representante do Ministério da Fazenda. (Fonte: Site do DNIT)

3.3.1. Cenário de infraestrutura no Brasil

A mensagem presidencial do PPA 2012-2015 nos deu um grande panorama da infraestrutura no Brasil ao identificar as oportunidades e os desafios que o país terá que superar para melhorar o cenário de infraestrutura, tornando-o mais competitivo. Assim, de acordo com o referido PPA, a conjuntura com que o DNIT pode contribuir está resumida neste capítulo.

Há tempos é reconhecida a importância de uma infraestrutura adequada para a geração de um ambiente propício ao desenvolvimento. A oferta eficiente de serviços públicos e de infraestrutura condiciona significativamente a produtividade e a competitividade do sistema econômico, ao mesmo tempo em que melhora o bem-estar social. Portanto, uma adequada distribuição da infraestrutura e de serviços correlatos é condição indispensável para que o país possa desenvolver vantagens competitivas, alcançando maior grau de especialização produtiva. Os investimentos

em infraestrutura elevam a competitividade sistêmica da economia, o que melhora as condições de transportes, de comunicação e de fornecimento de energia.

A expansão da produção agrícola e mineral, em especial nas regiões Centro-Oeste e Norte do país, associada à crescente demanda internacional por bens primários, tem aumentado as pressões sobre a infraestrutura de transportes relacionada ao comércio exterior: rodovias, ferrovias e portos. A própria retomada dos investimentos públicos em infraestrutura de transportes, com foco em modais mais eficientes (ferrovias de bitola larga e hidrovias), amplia a demanda por transporte de carga, ao reduzir os custos totais de produção, incluindo os de transportes, e promove a expansão da produção. Nesta questão, alguns elos do sistema de transporte podem ficar ainda mais sobrecarregados, por não receberem os investimentos necessários para expandir a capacidade de forma compatível ao do restante da malha. A situação dos portos e terminais hidroviários é a mais preocupante, sendo necessário investir em infraestrutura e superestrutura portuárias, e adequar os acessos terrestres e aquaviários, além de construir novos terminais.

O crescimento econômico e a melhoria na distribuição de renda ocorridos na última década também contribuíram para um aumento da demanda por transporte regional de passageiros. Isto pressionou as infraestruturas de transportes associadas, em especial dos aeroportos. A redução do custo de passagens aéreas e rodoviárias e a maior facilidade de aquisição de automóveis também contribuíram para este aumento de demanda. Isto aumenta a necessidade de investimentos na melhoria e na expansão de capacidade das infraestruturas aéreas (aeroportuária e aeronáutica) e rodoviária.

Há também a possibilidade do transporte ferroviário de passageiros, como trens de alta velocidade. A própria ampliação dos modais ferroviário e aquaviário para carga permite melhorar a oferta do transporte rodoviário para passageiros, aprimorando a integração regional e internacional do país. Ainda assim, há a necessidade de investimentos nos grandes eixos rodoviários, com a duplicação das principais rodovias federais e a implantação de contornos, anéis e travessias urbanas de cidades cortadas por rodovias. No plano sul-americano, é importante construir e interligar as rodovias fronteiriças e pontes internacionais.

Com a missão de implementar as políticas de infraestrutura de transportes, mais especificamente para os modais rodoviário, ferroviário e hidroviário, conforme estabelecido pelo Plano Nacional de Logística e Transportes - PNLT, que representa

uma busca pela retomada do planejamento nacional de transportes no país, apresenta uma visão de médio e longo prazo, com seu horizonte focado até 2023.

O desenvolvimento da infraestrutura de transportes rodoviário, ferroviário e aquaviário, de forma integrada, demanda não apenas investimentos financeiros expressivos, mas também, o aperfeiçoamento das práticas de gestão e de negociação internas do órgão. (Fonte: Relatório de Gestão 2013 – DNIT).

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Pelos números obtidos nas tabelas 1 e 2, pudemos verificar, em dias corridos, o tempo despendido para realização da fase externa das licitações, ou seja, a quantidade de dias entre a publicação do aviso de licitação, que é o lançamento do edital, e a homologação, que é o encerramento da fase externa da licitação.

Nos editais analisados, chegou-se a média de 69 dias para as licitações processadas através do RDC, face a 115 dias para os certames operacionalizados por meio de Concorrência Pública. Podemos concluir que nos editais estudados, houve uma redução média de 46 dias no tempo despendido para conclusão do procedimento o que, em termos percentuais, significa uma redução de 40% no tempo despendido para concluir os certames.

Vale destacar que cada licitação possui características diversas, resultando em procedimentos diferenciados das comissões de licitação, por exemplo, quanto a análises de recursos, das propostas de habilitação e preço e forma de realização presencial ou eletrônica, o que não foi considerado, pois o escopo da pesquisa é estudar qual procedimento foi mais célere quanto ao número total de dias corridos entre o lançamento do edital e a homologação da licitação.

Portanto, podemos concluir que as inovações trazidas pelo Regime Diferenciado de Contratações, sobretudo a inversão de fases de julgamento das propostas em apenas uma sessão e a fase recursal única, nos editais analisados, reduziu o número de dias necessários para a conclusão da fase externa.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Leme (2014) assevera que há tempos a Lei 8.666/1993 vem recebendo críticas sobre o excesso de formalidades que culminam na morosidade de todo procedimento licitatório, morosidade esta usada por muitos como subterfúgio para justificar a ineficiência do Estado nas contratações pela Administração Pública.

De fato, nos últimos anos tem se discutido a elaboração de uma nova lei de licitações, capaz de impor maior celeridade aos procedimentos. Ocorre que, apesar das críticas, a Lei de Licitações (Lei 8.666/1993) continua vigente.

Com a escolha do Brasil para sediar grandes eventos esportivos internacionais, surgia a necessidade de modernizar a infraestrutura geral do país em curto prazo, demandando altos investimentos do Poder Público. Com a necessidade de agilizar o processo de contratação das grandes obras em virtude dos prazos exíguos, surgiu a necessidade de criação de uma modalidade alternativa a Lei de Licitações para propiciar maior celeridade na execução das obras públicas e serviços de engenharia.

É nesse cenário que surge o RDC – Regime Diferenciado de Contratações Públicas, instituído pela Lei 12.462, de 04 de agosto de 2011, como alternativa e meio para que o Poder Público pudesse acelerar e desembaraçar a aplicação de recursos públicos nos investimentos necessários para a realização das obras e demais contratações necessárias.

Tal tentativa de impo maior celeridade ao processo de contratação se coaduna com um novo modelo de administração pública, mais eficiente e otimizador de resultados, ou seja, o modelo gerencial. O modelo gerencial tem o objetivo de promover uma mudança do paradigma administrativo, permitindo o aperfeiçoamento dos atos administrativos, sem perder de vista os de princípios constitucionais da legalidade, impessoalidade, da moralidade, da publicidade e eficiência.

Nas obras de infraestrutura rodoviária, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT tem construído grande expertise na utilização do RDC, através da realização de um grande número de licitações. No comparativo realizado entre o modelo utilizado anteriormente, a Concorrência Pública, demonstra que a mudança tem sido benéfica para a celeridade do procedimento.

REFERÊNCIAS

ACHE, Andréa. et al. **Caderno de Logística nº 3. Regime Diferenciado de Contratações**. Ministério do Planejamento. Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação. Brasília: 2013. Disponível em: http://www.comprasgovernamentais.gov.br/arquivos/caderno/3_-caderno-de-logistica-_rdc.pdf. Acesso em: 28/05/2015.

ANDRADE, Ricardo Barreto. VELOSO, Vitor Lanza. **Uma visão geral sobre o regime diferenciado de contratações públicas: objeto, objetivos, definições, princípios e diretrizes**. Informativo Juster, Pereira, Oliveira e Talamini, Curitiba, nº 60, fevereiro de 2012. Disponível em http://www.juster.com.br/pdfs/IE60/IE60_Ricardo_e_Vitor_RDC.pdf. Acesso em: 25/05/2015.

BRESSER PEREIRA, Luiz Carlos. **Da administração pública burocrática à gerencial**. Revista do Serviço Público. Ano 47, v. 120, n. 1, jan-abr/1996.

_____. **Uma reforma gerencial da administração pública no Brasil**. Revista do Serviço Público. Ano 49, n. 1, jan-mar/1998.

CHIAVENATO, Idalberto. **Administração pública e gerencial**. 3. Ed. Barueri, SP: Manole, 2012.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1993.

_____. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. 12. reimp. São Paulo: Atlas, 2009.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia do trabalho científico: procedimentos básicos, pesquisa bibliográfica, projeto e relatório, publicações e trabalhos científicos**. 6. ed. 7. reimpr. São Paulo: Atlas, 2006.

_____. **Fundamentos da metodologia científica**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

LEME, Fernando de Oliveira. **Dos princípios administrativos aplicados ao RDC – Regime Diferenciado de Contratações públicas e suas inovações nas licitações.** Jus Navigandi, abril de 2014, disponível em <http://jus.com.br/artigos/27408/dos-principios-administrativos-aplicados-ao-rdc-regime-diferenciado-de-contratacoes-publicas-e-suas-inovacoes-nas-licitacoes>, acesso em 16/07/2015.

MATIAS-PEREIRA, José. **Governança no setor público.** São Paulo: Atlas, 2010.

_____. **Curso de administração pública: foco nas instituições e ações governamentais.** 3. Ed. São Paulo: Atlas, 2010.

_____. **Manual de gestão pública contemporânea.** 4. Ed. São Paulo: Atlas, 2012.

MARTINS, Gabriel Reinhardt. **As relevantes inovações trazidas pelo regime diferenciado de contratações públicas em oposição ao procedimento licitatório previsto na Lei 8.666/93.** 2006. Trabalho de Conclusão de Curso (Curso de Ciências Jurídicas e Sociais) – Faculdade de Direito. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: 2006. Disponível em <http://hdl.handle.net/10183/67427>. Acesso em 26/05/2015.

MENDES, André. **Aspectos polêmicos de licitações e contratos de obras públicas.** São Paulo. Pini, 2013.

NASCIMENTO, Edson Ronaldo. **Gestão pública.** 2. Ed. rev. e atualizada. São Paulo: Saraiva, 2010.

PAULA, Ana Paula Paes de. **Por uma nova gestão pública: limites e potencialidades da experiência contemporânea.** Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

REISDORFER, Guilherme Fredherico Dias. **A contratação integrada no Regime Diferenciado de Contratação (Lei 12.462/2011).** Informativo Justen,

Pereira, Oliveira e Talamini, Curitiba, nº 55, setembro de 2011, disponível em <http://www.justen.com.br/pdfs/IE55/IE55-Guilherme.pdf>, acesso em 27/05/2015.

RIBEIRO, Mauricio Portugal. **Regime diferenciado de contratação: licitação de infraestrutura para Copa do Mundo e Olimpíadas**. Mauricio Portugal Ribeiro, Lucas Navarro Prado, Mario Engler Pinto Junior. São Paulo: Atlas. 2012.

RICHARDSON, Roberto Jarry; PERES, José Augusto de Souza (col.); et al. **Pesquisa Social: métodos e técnicas**. 3. ed. 9. reimp. São Paulo: Atlas, 2008.

ROMERO, Willian. **O Sistema Recursal previsto pelo Regime Diferenciado de Contratações Públicas**. Informativo Justen, Pereira, Oliveira e Talamini, Curitiba, nº 60, fevereiro de 2012, disponível em <http://www.justen.com.br/informativo>, acesso em 19/06/2015.

SECCHI, Leonardo. **Modelos organizacionais e reformas da administração pública**. *Revista de Administração Pública*, Rio de Janeiro. v. 43, n. 2, p. 347-369, mar./abr. 2009.

TORRES, Marcelo Douglas de Figueiredo. **Estado, democracia e administração pública no Brasil**. 3. reimp. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.