

**DIREÇÃO SUPERIOR****DIRETORIA COLEGIADA****RESOLUÇÃO Nº 8, DE 6/11/2023**

Estabelece a rotina de procedimentos relativos à elaboração do Plano Anual de Trabalho e Orçamento – PATO e à execução, medição, fiscalização, prorrogação e adequação de contratos de PATO.

**A DIRETORIA COLEGIADA DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT**, representada pelo Diretor-Geral, no uso das atribuições que lhe foram conferidas pelo art. 12 do Regimento Interno, aprovado pela Resolução/CONSAD nº 39, de 17/11/2020, publicada no Diário Oficial da União de 19/11/2020, os art. 9º, inciso I, e 24, inciso IV, do Anexo I do Decreto nº 8.489, de 10/7/2015, o disposto no art. 6º, inciso IX, alínea “e” da Lei nº 8.666, de 21/6/1993, no art. 2º, parágrafo único, inciso V, da Lei nº 12.462, de 4/8/2011, e no art. 6º, inciso XXV, alínea “e” da Lei nº 14.133, de 1/4/2021, o constante do Relato nº 209/2023/DIR/DNIT SEDE, o qual foi incluído na 41ª Reunião Ordinária da Diretoria Colegiada, realizada em 24/10/2023, e tendo em vista os autos do **Processo nº 50600.030597/2023-21**, resolve:

**CAPÍTULO I  
DISPOSIÇÕES INICIAIS**

Art. 1º Estabelecer, no âmbito do Departamento Nacional de Infraestrutura dos Transportes - DNIT, os procedimentos gerais a serem utilizados na elaboração do Plano Anual de Trabalho e Orçamento - PATO e na execução, medição, fiscalização, prorrogação e adequação de contratos de PATO, além dos procedimentos necessários à contratação de serviços por parâmetro de desempenho.

Art. 2º O escopo dos contratos PATO compreende a execução dos serviços de conservação rotineira, preventiva periódica, emergencial e eventualmente demais serviços de manutenção com a finalidade de preservar as características técnicas e físico-operacionais do corpo estradal e da faixa de domínio, dentro de padrões de serviço estabelecidos, bem como intervenções que tenham caráter de urgência para sanar ocorrências indesejáveis.

§ 1º Esta Resolução se aplica somente aos contratos de conservação rodoviária, conhecidos como PATO, não abrangendo:

- I - contratos de Recuperação e Manutenção Rodoviária - CREMA;
- II - contratos do Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas - PROARTE;
- III - contratos do Programa BR-Legal; e
- IV - contratos de restauração rodoviária.

§ 2º O mapa de competência para elaboração do PATO está consolidado no Anexo

I.

## CAPÍTULO II DOS CONCEITOS BÁSICOS

Art. 3º Para os fins desta Resolução considera-se:

I - conservação rodoviária: conjunto de operações rotineiras, periódicas e de emergência realizadas com o objetivo de preservar as características técnicas e físico-operacionais do sistema rodoviário e das instalações fixas, dentro de padrões de serviços estabelecidos no Manual de Conservação Rodoviária, Publicação IPR 710, Edição 2005;

II - conservação corretiva rotineira: conjunto de operações de conservação que tem como objeto reparar ou sanar o defeito e restabelecer o funcionamento dos componentes da rodovia, propiciando conforto e segurança aos usuários, nos termos do item 4.1 do Manual de Conservação Rodoviária;

III - conservação preventiva periódica: conservação preventiva periódica: conjunto de operações de conservação, realizadas periodicamente com o objetivo de evitar surgimento ou agravamento de defeitos, mas cuja frequência de execução depende do trânsito, topografia e clima, nos termos do item 4.1 do Manual de Conservação Rodoviária;

IV - conservação de emergência: conservação destinada a corrigir defeitos, surgidos de modo repentino que ocasionam restrição ao tráfego ou sérios riscos aos usuários;

V - obras emergenciais: obras necessárias para reparar, repor, reconstruir ou restaurar trechos ou estrutura da rodovia, que tenham sido seccionados, obstruídos ou danificados por evento extraordinário, catastrófico, ocasionando a interrupção do tráfego da rodovia;

VI – situações que caracterizam urgência na intervenção: circunstância em que o segmento da rodovia pode comprometer a segurança dos usuários e que necessitam de intervenções urgentes para restabelecer a condição de segurança operacional da rodovia e dos usuários;

VII - restauração: conjunto de operações destinado a reestabelecer, na íntegra, o perfeito funcionamento da rodovia e as suas características técnicas originais, adaptando-a às novas condições de tráfego de forma a prolongar sua vida útil, nos termos do item 4.1 do Manual de Conservação Rodoviária;

VIII- melhoria da rodovia: conjunto de operações que acrescentam à rodovia existente, características novas, ou modificam as características existentes, nos termos do item 4.1 do Manual de Conservação Rodoviária;

IX - serviços de conservação especial: aqueles pertinentes aos incisos III, IV, VII e VIII;

X - demais serviços de manutenção (DSM): aqueles não enquadrados nos incisos II, III e IV e, por terem seus objetivos específicos, pertinentes aos incisos VI, VII e VIII;

XI - nível de esforço - NE: quantidade de trabalho que se pretende aplicar durante o ano a cada unidade de inventário correspondente a esta tarefa, baseado na frequência de execução da tarefa (m/m), ou sob a forma de uma taxa de consumo de materiais, nos termos do item 5.5.4 do Manual de Conservação Rodoviária;

XII - fator de pagamento: percentual a ser aplicado sobre a parcela mensal referente aos grupos de serviços por desempenho, calculado conforme indicadores específicos a serem atendidos;

XIII - plano anual de trabalho e orçamento - PATO: planilha que consolida a quantidade de serviços e preços necessários para a execução da manutenção durante o período contratual, devendo contemplar inventário atualizado do trecho, atribuição das condições dos serviços, determinação de níveis de esforços, além dos demais requisitos mínimos do projeto básico previstos no art. 2º, parágrafo único da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, e no art. 6º, inciso XXV da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021;

XIV - contrato PATO ou contrato de PATO: contrato de conservação rodoviária que, fundamentado em preceitos técnicos e econômicos, visa manter os elementos construtivos das rodovias tão próximos quanto possível das condições originais em que foram construídos ou reconstruídos, objetivando preservar os investimentos, garantir a segurança do tráfego e o conforto do usuário, além de manter o fluxo racional e econômico dos veículos;

XV - inventário de elementos geradores de conservação: planilha ou ficha que contém o registro de todos os elementos da rodovia que servirão de base para a definição das quantidades de serviços necessárias à manutenção de um determinado trecho rodoviário;

XVI - instrumento de medição de resultado - IMR: mecanismo que define os indicadores e os parâmetros mínimos de avaliação da qualidade da prestação do serviço, em bases compreensíveis, tangíveis, objetivamente observáveis e comprováveis, e respectivas adequações de pagamento;

XVII - nota por desempenho do contrato - NDC: avaliação mensal em relação à performance da contratada conforme critérios estabelecidos;

XVIII - fator de desconto: percentagem de desconto que incide sobre a medição em caso de descumprimento dos critérios estabelecidos;

XIX - programa de melhoramento de rodovias não pavimentadas (PMNP): conjunto de atividades e procedimentos a serem desenvolvidos visando executar serviços de melhoramento do suporte do sub-leito com implantação de camada de mistura de solos com conclusão de camada impermeabilizante/selante a ser aplicadas nas rodovias não pavimentadas.

XX - camada selante/impermeabilizante: produto aplicado à camada de solo melhorado com misturas com o objetivo de impermeabilizar e manter a integridade da base contra as intempéries do tráfego e clima.

XXI - estabilização química: tipo de estabilização que consiste na adição de um material químico a um solo natural para melhorar ou adicionar uma característica desejada à camada final.

XXII - estabilização granulométrica: são as camadas constituídas por solos, britas de rochas, ou ainda, pela mistura desses materiais, cujos quais são estabilizados granulometricamente pela compactação para que apresentem uma granulometria apropriada e índices geotécnicos específicos;

XXIII - rodovia pavimentada: é aquela revestida com material betuminoso ou concreto, permitindo o tráfego de veículos durante o ano todo;

XXIV - rodovia com revestimento primário: é aquela revestida com material granular (saibros, cascalhos, entre outros);

XXV - rodovia sem revestimento: é aquela que não apresenta qualquer tipo de revestimento, portanto, geralmente o tráfego de veículos durante a época chuvosa é dificultado ou pode não ocorrer.

### CAPÍTULO III DOS CONTRATOS PATO

Art. 4º A contratação por parâmetro de desempenho tem por finalidade:

I - definir objetivamente os serviços de conservação da faixa de domínio, de limpeza de dispositivos de drenagem e de supressão de buracos; e

II - melhorar a qualidade do estado de conservação das rodovias federais pavimentadas e não pavimentadas.

Art. 5º A contratação por parâmetro de desempenho será aplicável em parte dos serviços de conservação rotineira e preventiva periódica, conforme os três grupos distintos:

I - conservação da faixa de domínio e limpeza de dispositivos de drenagem em rodovias pavimentadas;

II - conservação e manutenção da pista de rolamento e acostamento em rodovias pavimentadas; e

III - conservação e manutenção da pista de rolamento, dispositivos de drenagem e obras de arte especiais - OAE de rodovias não pavimentadas.

§ 1º O grupo de desempenho previsto no inciso I é obrigatório nas contratações de PATO em rodovias pavimentadas.

§ 2º Os grupos de desempenho previstos no inciso II e III são facultativos nas contratações de PATO, à critério da Superintendência Regional.

Art. 6º Além dos serviços listados no item 4.2 do Manual de Conservação Rodoviária, poderão ser contemplados em contratos de conservação rodoviária:

I - serviços que não foram contemplados no Manual de Conservação Rodoviária, porém que se enquadrem no conceito de conservação corretiva rotineira, preventiva periódica e de conservação de emergência;

II - serviços com finalidade de intervenção funcional do pavimento, desde que atendidas as soluções e os critérios de limitação estabelecidos no Anexo V;

III - os DSM desde que o somatório dos valores desses serviços, na fase da orçamentação fique limitado a 25% (vinte e cinco por cento) do valor global do orçamento inicial, sem prejuízo à inclusão de DSM em termos aditivos contratuais nos termos da Lei nº 14.133/2021 e não transfigurado o objeto da contratação;

IV - obras emergenciais, durante a execução contratual, via termo aditivo e observado o disposto nos arts. 125 e 126 da Lei nº 14.133, de 2021 e;

V – intervenções de urgência, com o objetivo de mitigar o grau de criticidade de um determinado segmento, caracterizado conforme o Inciso VI do Art. 3º e que será estabelecido em normativo específico.

§ 1º Serão passíveis de execução em contratos de conservação, serviços de melhorias que impliquem em estabelecimento de faixa adicional desde que atendidos aos seguintes requisitos ou caracterização da intervenção:

I - adequação de sinalização quando a plataforma existente apresentar largura igual ou superior a 12 metros sem alteração da plataforma; ou

II - implantação de faixa adicional com ampliação da largura da plataforma quando caracterizada a intervenção de urgência.

§ 2º As condições e requisitos técnicos para implementação de serviços de alargamento serão estabelecidas em normativo específico.

Art. 7º Para cada grupo por desempenho descrito no art. 5º observa-se no Anexo XIV a codificação de serviços conforme o Sistema de Custos Referenciais de Obras - Sicro.

§ 1º A lista de serviços é referencial para a elaboração do orçamento destes grupos, não sendo restritiva a adoção de outros serviços do Sicro, desde que atenda os indicadores dos grupos de desempenho.

§ 2º Para compor o rol de serviços dos grupos por desempenho, devem ser previstos os insumos e o respectivo transportes, de forma a permitir sua completa execução.

Art. 8º As propostas de trabalho devem contemplar todos os elementos necessários e suficientes para caracterizar os serviços objeto da licitação, com nível de precisão adequado.

Parágrafo único. Os documentos de que trata o **caput** deverão ser baseados no estudo técnico preliminar, no anteprojeto, no projeto básico, no edital e nos demais levantamentos que assegurem a viabilidade técnica e a definição dos métodos de execução.

Art. 9º À critério da Administração o prazo de execução dos contratos de conservação será múltiplo de 1 (um) ano, observado o disposto nos arts. 105 e 107 da Lei nº 14.133, de 2021, por se tratar de serviço de prestação continuada.

§ 1º O Superintendente Regional, conjuntamente com o Setor de Planejamento e Coordenação de Engenharia, determinará a duração da vigência do contrato.

§ 2º O período mínimo necessário entre o término dos serviços e o término da vigência será de 150 (cento e cinquenta) dias, considerando a comunicação formal de conclusão da obra ou do serviço pela contratada no último dia do término dos serviços.

§ 3º Os serviços classificados como DSM não são considerados de natureza continuada.

#### CAPÍTULO IV DO PROGRAMA DE MELHORAMENTO DAS RODOVIAS NÃO PAVIMENTADAS

Art. 10. As rodovias não pavimentadas poderão receber, além dos serviços de conservação rotineira, conservação periódica e conservação emergencial, soluções para melhoria da capacidade de suporte do subleito natural.

Parágrafo único. As intervenções de que tratam o caput estão abrangidas dentro do Programa de Melhoramento das Rodovias Não Pavimentadas (PMNP), conforme Anexo XXVI.

Art. 11. A implementação do Programa de Melhoramento das Rodovias Não Pavimentadas deve seguir um conjunto de atividade predefinidas a serem desenvolvidas para subsidiar a elaboração do Plano de Trabalho.

§ 1º Não fazem parte do escopo implantação de dispositivos de drenagem superficial em concreto em rodovias não pavimentadas.

§ 2º Somente estarão elegíveis ao PMNP aquelas rodovias cujo Número N, após o cálculo com todas as variáveis que o compõe, apresente o valor de até  $10^6$  ( $N \leq 10^6$ ), de acordo com os critérios estabelecidos no Anexo XXVI.

§ 3º O período de execução dos serviços previstos no PMNP é de no máximo 24 (vinte e quatro) meses, podendo ser estendido, mediante justificativa técnica e conforme regime pluviométrico da região, ao período máximo de até 36 (trinta e seis) meses.

Art. 12. As disposições técnicas e procedimentos necessários para a elaboração do Plano de Trabalho da contratação do PMNP deverão seguir os levantamentos, estudos, ensaios e o mapa de competências descritos no Anexo XXVI.

Parágrafo único. Todos os resultados de levantamentos, ensaios e estudos deverão ser encaminhados à CGMRR para análise.

I - a empresa supervisora poderá executar os levantamentos, ensaios e estudos desde que este seja validado pelo Chefe da Unidade Local ou Superintendência Regional.

Art. 13. Atendidos aos requisitos técnicos do PMNP e caso a camada selante adotada apresente como solução o tratamento superficial, após a etapa de envio da documentação para licitação pela CGMRR à Superintendência regional, também deverá ser enviado para à Coordenação-Geral de Meio Ambiente (CGMAB) para conhecimento e providências acerca de avaliação quanto aos aspectos ambientais das melhorias a serem executadas e providências pertinentes junto aos órgãos ambientais afetos.

Art. 14. Os segmentos das rodovias não pavimentadas que não receberem intervenções abrangidas pelo PMNP deverão seguir a metodologia e o rito processual, conforme as demais orientações desta Resolução.

#### CAPÍTULO V DO MANUAL DE CONSERVAÇÃO RODOVIÁRIA

Art. 15. Os modelos de documentos existentes no Manual de Conservação Rodoviária poderão ser adaptados à realidade atual dos contratos de conservação.

Parágrafo único. Deve-se observar as informações mínimas necessárias que garantam a eficiente elaboração, contratação e acompanhamento da manutenção da malha rodoviária existente.

Art. 16. Conforme previsto no Capítulo IV do Manual de Conservação Rodoviária, as listagens abrangem uma extensa gama de serviços de conservação suficientes para a malha viária.

Parágrafo único. À medida em que a prática e as condições de campo comprovarem a necessidade de novos serviços, estes poderão ser incorporados.

Art. 17. Devem ser realizados estudos prévios e levantamentos para compor o inventário de elementos geradores de conservação da rodovia.

§ 1º No caso dos revestimentos betuminosos, deve-se observar sistematicamente o progresso da deterioração através da apropriação do consumo de materiais para tapa-buraco, remendo profundo e selagem de trincas.

§ 2º É vedada a consideração do acostamento para estimativa dos quantitativos dos serviços de tapa buraco e remendo profundo, devendo-se ser restringida à pista de rolamento.

§ 3º Deverá ser realizado o cadastro de remendos profundos, tapa buracos e selagens de trincas para a recuperação do passivo inicial da rodovia, devendo constar separadamente, para cada segmento, os respectivos quantitativos necessários para a recuperação inicial da rodovia, conforme modelo indicado no Anexo XXVII.

Art. 18. Pode-se adotar níveis de esforços diferentes dos definidos no item 5.5.4 do Manual de Conservação Rodoviária.

Parágrafo único. A justificativa deve basear em critérios objetivos e estudos contendo os levantamentos realizados e os critérios técnicos adotados.

#### CAPÍTULO VI DA ELABORAÇÃO E DA APROVAÇÃO DO PATO

Art. 19. As fases para obtenção dos quantitativos a serem utilizados na proposta do PATO são, no mínimo, as seguintes:

- I - elaboração do inventário de elementos geradores de conservação;
- II - atribuição da intensidade de aplicação dos serviços dos grupos por desempenho e dos serviços de conservação corretiva rotineira, preventiva periódica e emergencial, conforme item 5.3.6 do Manual de Conservação Rodoviária;
- III - obtenção das quantidades dos serviços dos grupos por desempenho e dos serviços de conservação corretiva rotineira, preventiva periódica e emergencial baseados nos níveis de esforços correspondentes; e
- IV - quantificação dos DSM.

Art. 20. O chefe da unidade local designará um servidor, com formação em engenharia civil, de sua unidade, como responsável pelos levantamentos dos dados necessários à elaboração da proposta de PATO ou sua atualização, por meio de planilhas eletrônicas ou outro sistema eletrônico de fácil acesso às demais unidades do DNIT.

§ 1º Os registros realizados pela equipe de campo deverão seguir as orientações dos Anexos II e III ou do sistema eletrônico disponível, estar atualizados e conter, no mínimo, as seguintes informações:

- I - preâmbulo com informações de rodovia, SNV atualizado, trecho, subtrecho, quilometragem inicial e final, cadastro de terceira faixa e acostamento, assim como o mês de elaboração;
- II - registro fotográfico ou vídeo registro georreferenciado que auxilie no registro do levantamento;
- III - pesquisa de fontes de materiais e cotação de preços (brita, areia, materiais betuminosos, solos, água, etc.);



IV - indicação do local para instalação do canteiro de obras e das instalações industriais, quando aplicável;

V - gestão ambiental; e

VI - mapa das estações pluviométricas.

§ 2º Nos modelos de cadastro do inventário dos elementos geradores de conservação constante do Anexo III, a localização dos elementos deverão ter obrigatoriamente cadastro por coordenada geográfica ou referência quilométrica.

§ 3º A localização por coordenadas geográficas dos elementos geradores de conservação constante do Anexo III é facultativa, devendo ser preenchidas quando do pleno funcionamento do banco de dados do inventário nacional. Nesta situação será adotada a localização conforme SNV, referenciando sua versão no cabeçalho dos cadastros, sendo vedado o emprego de estacas como referência.

§ 4º A empresa supervisora atuante no trecho poderá executar os levantamentos de que trata o § 1º, comprometendo-se com a veracidade e a precisão das informações prestadas, desde que não exerça atribuição própria e exclusiva do gestor e do fiscal do contrato, e nem do servidor de que trata o **caput**, observada a legislação vigente.

§ 5º O documento de que trata o **caput** deverá estar atualizado e servirá de base para a elaboração ou atualização do inventário de elementos geradores de conservação.

§ 6º No caso das Superintendências Regionais que não possuam unidades locais, o servidor de que trata o **caput** será designado pelo Coordenador de Engenharia Terrestre ou chefe do Serviço de Manutenção Terrestre.

Art. 21. É vedada a inclusão de insumos relativos à mão de obra e equipamentos diretamente como itens na planilha de serviços, por impor elevada dificuldade de apropriação, fiscalização e controle.

Art. 22. O orçamento deverá ser elaborado com as composições dos preços utilizados para sua formação e, preferencialmente, com base no Sicro mais recente.

Parágrafo único. Admite-se o interstício máximo de 1 (um) ano entre a data base do orçamento e o início do processo licitatório.

Art. 23. O licenciamento ambiental e a responsabilidade ambiental das contratadas - RAC deverão observar os normativos vigentes que regem a matéria.

Art. 24. Após levantamento, o responsável encaminhará todos os dados ao chefe da unidade local para fins de validação dos dados, atribuição das condições aos serviços, e proposição dos DSM que porventura necessitem ser inseridos.

§ 1º Os responsáveis pela elaboração dos planos anuais de trabalho e orçamento não podem reproduzir as quantidades de elementos geradores de conservação de planos anteriores ou em estimativas próprias, sem embasamento técnico.

§ 2º A atribuição das condições aos serviços (máxima, média e mínima) deverá seguir as orientações do item 5.3.6 do Manual de Conservação Rodoviária.

§ 3º A atribuição das condições dos serviços servirá de referência para a aplicação dos níveis de esforços de cada serviço.

§ 4º No caso dos serviços de roçada, corte e limpeza de áreas gramadas e capina, deverão ser calculadas conforme previstas na norma DNIT 182/2018-PRO para fins referenciais, devendo ser adotada e prevalecida a frequência e nível de esforço da observação de campo avaliada pela Unidade Local, mediante justificativa técnica, em caso de divergência com a norma DNIT 182/2018-PRO.

§ 5º O chefe da unidade local, com base em critérios técnicos, quantificará, justificará e fará a proposta de inclusão dos DSM em planilha específica.

§ 6º A quantidade dos DSM deverá ser obtida por memória de cálculo direta, sem a necessidade de se aplicar níveis de esforços, contendo sua respectiva justificativa obrigatória.

§ 7º Em caso de divergência entre o Manual de Conservação Rodoviária e os manuais vigentes do Sicro e da presente Resolução, prevalecerão os últimos.

Art. 25. Para formação do custo de referência de administração local dos contratos de PATO, deve ser considerada a previsão de 0,25 (vinte e cinco centésimos) até 1,00 (Um) de engenheiro supervisor e, conseqüentemente, de seu veículo leve e a exclusão da previsão de secretária da parcela fixa da administração local mediante justificativa técnica.

Parágrafo único. A definição do coeficiente do engenheiro deve ser definido em função do escopo dos serviços, do volume de serviços com intervenções funcionais e DSM, da extensão do trecho e da necessidade de permanência na obra.

Art. 26. Para formação do custo de referência da parcela fixa da administração local dos contratos de PATO, mediante justificativa, poderá ser inserido 1 (um) vigia para realizar a segurança do canteiro de obras afastados dos centros urbanos.

Art. 27. Os serviços mecanizados devem ser sempre utilizados em detrimento dos serviços manuais, sendo estes aplicáveis somente no caso de impossibilidade das atividades mecanizadas, sendo imprescindível a adoção de justificativa.

Parágrafo único. A roçada será costal ou mecanizada, admitindo-se excepcionalmente, no caso de impossibilidade de execução, o emprego da roçada manual, mediante justificativa.

Art. 28. O canteiro referencial proposto para obras de conservação rodoviária foi concebido em contêineres, conforme Volume VII do Manual de Custos de Infraestrutura de Transportes e considerações adicionais apresentadas no Anexo XII.

Art. 29. Recomenda-se a substituição do caminhão basculante com capacidade de 6 (seis) m<sup>3</sup> pelo caminhão basculante de 10 (dez) m<sup>3</sup> ou 14 (quatorze) m<sup>3</sup> para a realização de carga, manobra, descarga e transporte dos materiais para serviços que demandem o transporte de grandes volumes e/ou grandes Distâncias Médias de Transportes:

Parágrafo único. Para a aplicação da alteração proposta no **caput**, deve-se observar a existência das composições de custo unitário de tempo fixo e de transportes que contemplem a mesma descrição do serviço para o caminhão basculante de 6 (seis) m<sup>3</sup> e de 10 (dez) m<sup>3</sup> ou 14 (quatorze) m<sup>3</sup>.

Art. 30. Em caso de o trecho não ser coberto pelo programa BR-Legal, a previsão de recomposição ou implantação de dispositivos de sinalização vertical deve observar o disposto na Seção I, do Capítulo I da Instrução Normativa DNIT nº 3, de 26 de fevereiro de 2021.

§ 1º A previsão de recomposição ou implantação de dispositivos auxiliares deve observar o disposto nas Seção II, Subseção IV e V, do Capítulo I do referido normativo.

§ 2º Em atenção ao disposto na Instrução Normativa DNIT nº 3, de 26 de fevereiro de 2021, em caso de o trecho não ser coberto pelo Programa BR-Legal, deverá ser prevista a capina na totalidade das placas em um raio de 3 (três) metros contados a partir do eixo do suporte da placa.

Art. 31. Recomenda-se avaliar, com o apoio da empresa supervisora atuante no trecho, se houver, o reaproveitamento do material resultante do serviço de fresagem.

Art. 32. Deverá ser considerado para fins de orçamentação área máxima individual de 350 m<sup>2</sup> (trezentos e cinquenta metros quadrados) para consideração do serviço de fresagem descontínua.

§ 1º Considera-se serviços de fresagem contínua aquele cuja área individual seja superior ao disposto no caput, abrangendo a largura total da pista e cuja execução seja com equipamento de grande porte.

§ 2º A forma executiva para a fresagem descontínua é efetuada mediante equipamentos de pequeno e médio porte, mediante comprimento e larguras variáveis.

Art. 33. O relatório para apresentação da proposta de contratação de PATO apresentará, no mínimo, as seguintes informações:

I - justificativas e resumo do PATO:

- a) preâmbulo com informações de rodovia, SNV atualizado, trecho, subtreccho, quilometragem inicial e final, assim como o mês de elaboração e mês da data base do orçamento;
- b) mapa de localização do trecho da rodovia;
- c) justificativas das necessidades do trecho;
- d) metodologia de elaboração e considerações; e
- e) gestão ambiental.

II - levantamento de campo, memória de cálculo e orçamento:

- a) cadastro do quilômetro inicial e final, coordenadas geográficas de início e fim, extensão em metros, tipo de pista, número de faixas, larguras em metros da pista de rolamento, terceiras faixas e acostamentos, indicação referencial das fotos e campo observação para referências e pontos notáveis que caracterizam o segmento, conforme modelo indicado no Anexo II;
- b) inventário dos elementos geradores de conservação, conforme apresentado no Anexo III;
- c) registro fotográfico ou vídeo registro georreferenciados dos elementos notáveis do trecho ou os que a unidade local considerar relevantes;
- d) mapa das estações pluviométricas adotadas;
- e) planilha resumo do inventário, conforme Anexo III;
- f) memória de Cálculo dos serviços previstos no PATO;
- g) planilha contendo os serviços previstos e seus níveis de esforços (conservação por desempenho, conservação corretiva rotineira, preventiva periódica e emergencial);
- h) planilha com os quantitativos dos serviços destinados à intervenção funcional da pista e acostamento;
- i) planilha com os quantitativos de DSM;
- j) planilha de PATO com a listagem de todos os serviços e seus quantitativos, inclusive os serviços por desempenho, para o período contratual, conforme exemplificado no Anexo XIX;
- k) croqui com ocorrência de materiais e DMT, conforme Anexo IX;
- l) cálculo do fator de influência de tráfego - FIT, Anexo VI;
- m) pesquisas de mercado (se for o caso), Anexo VII;
- n) detalhamento dos itens de orçamento: canteiro de obras, administração local e mobilização e desmobilização;
- o) quadro comparativo do binômio de aquisição e transporte de materiais betuminosos em atendimento à Portaria nº 1.977, de 25 de outubro de 2017 e à Portaria nº 434, de 14 de março de 2017 e relação dos pedágios, conforme Anexo X;
- p) proposta de cronograma físico-financeiro;
- q) demonstrativo do cálculo de benefícios e despesas indiretas - BDI; conforme Anexo XI;

- r) orçamento onerado (Sicro);
- s) orçamento desonerado (Sicro);
- t) curva ABC de orçamento, conforme modelo disposto Anexo XXI;
- u) distribuição percentual do orçamento conforme grupos de tarefas, incluindo os respectivos custos de transportes dos serviços e aquisição e transporte de materiais betuminosos, conforme Anexo XX; e
- v) composições de custos unitários.

Art. 34. Após consolidação das informações da proposta de contratação, o servidor responsável elaborará nota técnica explicativa em relação à proposta de PATO e encaminhará o processo ao chefe da unidade local.

Parágrafo único. O chefe da unidade local, poderá solicitar retificações e esclarecimentos ao responsável pela elaboração da proposta.

Art. 35. Após concordância, o chefe da unidade local encaminhará a proposta de PATO à Superintendência Regional, que imediatamente tramitará ao Serviço de Manutenção para verificação do cumprimento da presente Resolução.

§ 1º Caso seja verificada incoerência nas informações prestadas, o Serviço de Manutenção devolverá o processo à unidade local para devidas correções ou esclarecimentos.

§ 2º Não caberá ao Serviço de Manutenção alterar por iniciativa própria os quantitativos ou metodologias utilizadas, porém caberá alertar a unidade local sobre inconsistências que porventura sejam encontradas.

Art. 36. Após verificação, o Serviço de Manutenção encaminhará o processo à Coordenação de Engenharia propondo a aprovação do Superintendente Regional.

Art. 37. A Coordenação de Engenharia fará a revisão final e encaminhará o processo ao Superintendente Regional para fins de aprovação.

Art. 38. Concordando com a proposta do PATO, o Superintendente Regional lavrará o Termo de Aprovação do Plano Anual de Trabalho e Orçamento - PATO, conforme o Anexo XXII.

## CAPÍTULO VII DA ORÇAMENTAÇÃO DO PATO

Art. 39. O inventário dos elementos geradores de conservação deverá conter o cadastro detalhado dos elementos que subsidiarão a elaboração do PATO, conforme Anexo II e III.

Art. 40. Para os serviços categorizados como DSM deverão ser indicados a localização exata dos serviços, bem como os documentos que possam garantir plena compreensão e caracterização dos serviços, tais como croquis, cortes, plantas, ou desenhos esquemáticos.

Parágrafo único. No Anexo IV encontra-se um modelo para cadastro de solução de pista e acostamento para os serviços classificados como DSM.

Art. 41. A planilha de PATO deverá separar de forma clara os serviços de conservação por desempenho, conservação corretiva rotineira, preventiva periódica, emergencial e os demais serviços de manutenção.

Parágrafo único. Deverão estar separados ainda os respectivos serviços auxiliares, transportes e os custos referentes à aquisição e transporte de materiais betuminosos, conforme Anexo XIX.

Art. 42. Os grupos por desempenho comporão, cada um, item específico de planilha orçamentária, de frequência mensal, cujo valor unitário será formado pela soma de todos os serviços de cada grupo.

Parágrafo único. O valor global dos grupos por desempenho será distribuído no prazo total de cada etapa de cumprimento dos padrões de desempenho, em parcelas mensais.

Art. 43. Deverá ser prevista a sinalização horizontal para abertura ao tráfego de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação.

Parágrafo único. A sinalização deve atender aos parâmetros previstos na Instrução de Serviço DNIT nº 23, de 9 de dezembro de 2019.

Art. 44. Devem ser previstos dispositivos de sinalização de obras para a execução dos serviços que envolvam intervenções na pista e no acostamento a fim de que se obtenha um controle temporário de tráfego, garantindo-se a segurança dos usuários da rodovia e dos trabalhadores envolvidos, conforme apresentado no Anexo XIII.

Art. 45. A cotação dos valores de aquisição de agregados pétreos e areia deve ser providenciada juntamente com a elaboração do croqui de ocorrência de materiais, assinado pelo representante da unidade local do DNIT, indicando-se as fontes de materiais, de maneira que sejam adotados os valores mais próximos possíveis dos reais para cada região no orçamento de licitação das obras.

Parágrafo único. Informações adicionais sobre as cotações de materiais pétreos encontram-se dispostas no Anexo VII.

Art. 46. Devem ser indicadas, no mínimo, 3 (três) fontes de aquisição (Refinarias) e 3 (três) fontes de distribuição (Distribuidoras) de materiais betuminosos, de modo a atender ao que prevê a Portaria nº 1.977, de 25 de outubro de 2017, conforme modelo de binômio de aquisição e transporte indicado no Anexo X.

Parágrafo único. Informações adicionais sobre as cotações de materiais betuminosos encontram-se dispostas no Anexo VII.

Art. 47. A cotação dos valores de aquisição da massa asfáltica comercial deve ser providenciada juntamente com a elaboração do croqui de ocorrência de materiais, indicando-se a localização do fornecedor e assinadas pelo representante da unidade local do DNIT.

Parágrafo único. Informações adicionais sobre as cotações de massa asfáltica comercial encontram-se no Anexo VII.

Art. 48. Deve-se observar o disposto na Instrução Normativa DNIT nº 62, de 17 de setembro de 2021 quanto à aplicação do BDI diferenciado.

Parágrafo único. Para serviços que possuem insumos asfálticos, estes deverão ser extraídos das composições de custos unitário e seus custos de aquisição e transporte inseridos como item específico da planilha orçamentária.

Art. 49. Os custos relacionados ao transporte de insumos necessários à execução dos serviços, devem observar as premissas apresentadas no Anexo VIII.

## CAPÍTULO VIII DA ELABORAÇÃO DO TERMO DE REFERÊNCIA E LICITAÇÃO

Art. 50. O PATO *será encaminhado* ao Serviço de Manutenção para elaboração da minuta de Termo de Referência - TR e juntada dos demais documentos necessários à licitação.

Art. 51. O TR indicará as normas do DNIT aplicáveis à execução dos serviços, contendo, no mínimo, os elementos previstos no inciso XXIII do **caput** do art. 6º e no § 1º do art. 40 da Lei nº 14.133, de 2021, e no art. 30 da Instrução Normativa SEGES/MP nº 5, de 26/5/2017, além das ações relativas à gestão ambiental.

Art. 52. Após elaboração da minuta do TR, o Serviço de Manutenção encaminhará o processo à Coordenação de Engenharia que revisará os documentos e proporá ao Superintendente Regional a sua aprovação.

Art. 53. Após concordância, o Superintendente Regional aprovará o TR e encaminhará o processo ao setor de licitação com a autorização para a abertura do certame licitatório para fins de contratação.

§ 1º A licitação deverá ser realizada na modalidade pregão e de forma eletrônica, ficando facultada à Superintendência Regional a escolha do modo de disputa aberto ou aberto e fechado.

§ 2º À critério da Superintendência Regional, o valor total referencial do orçamento poderá ser sigiloso, nos termos art. 15 do Decreto nº 10.024, de 20/9/2019, e do art. 24 da Lei nº 14.133, de 2021.

§ 3º As fases internas e externas do certame licitatório correrão conforme a modalidade da licitação.

Art. 54. Após homologação, assinatura do contrato e publicação do seu extrato no Diário Oficial da União, a Superintendência designará um ou mais fiscais do contrato, na forma dos arts. 7º e 117 da Lei nº 14.133, de 2021, para acompanhamento da execução do contrato e desempenho das demais atividades previstas na Resolução nº 20, de 30 de dezembro de 2020.

Parágrafo único. Será providenciado o cadastro básico do contrato no Sistema de Acompanhamento de Contratos - Siac, conforme previsto na Instrução Normativa DNIT nº 57, de 14 de setembro de 2021.

## CAPÍTULO IX DA EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS, DA FISCALIZAÇÃO E DA MEDIÇÃO

### Seção I Da execução dos serviços e da fiscalização

Art. 55. Vencidas as etapas anteriores, seguindo as diretrizes previstas na Instrução Normativa DNIT nº 57, de 14 de setembro de 2021, que determina a sistemática de cadastro de contrato, medições e autorização de pagamento de obras e serviços de engenharia, será dada a ordem de início para a mobilização da empresa e execução dos serviços contratados.

Parágrafo único. De forma complementar às disposições da Instrução Normativa DNIT nº 57, de 14 de setembro de 2021, devem compor obrigatoriamente em todas as medições de contratos de PATO regulados pela presente resolução relatório fotográfico e inventário dos serviços de remendo profundo e tapa-buraco seguindo o modelo disposto no Anexo XXVIII.

Art. 56. Previamente ao início da execução dos serviços contratados e paralelamente à mobilização da empresa, o fiscal irá se reunir com os representantes da empresa contratada para passar suas diretrizes iniciais e solicitar à empresa a elaboração do plano de ataque inicial e o cronograma de execução dos serviços, que deverá ser apresentado no prazo máximo de 2 (dois) dias úteis.



§ 1º O cronograma de execução deverá prever separadamente os DSM, os serviços de conservação rotineira, preventiva periódica, emergencial e os serviços do(s) grupo(s) por desempenho.

§ 2º A empresa contratada apresentará proposta de Plano de Ataque inicial para análise e aprovação do fiscal.

§ 3º Caberá à contratada realizar o estaqueamento do trecho, conforme o sistema de referência quilométrico do SNV, e mantê-lo visível ao longo da execução do contrato.

§ 4º Caberá à contratada, antes do início dos serviços, aferir as efetivas DMTs para aquisição dos diversos insumos que deverão ser validadas pelo fiscal, a fim de se evitarem pagamentos indevidos ou que não reflitam a realidade da obra.

§ 5º Para a execução dos serviços do DSM, caso a Unidade Local avalie necessária e, caso coberto por contrato de supervisão, poderá ser expedida ordem de serviço à supervisora para realização de ensaios e parecer afetos às soluções funcionais e estruturais para ratificação ou retificação da solução dada no Plano de Trabalho.

Art. 57. A execução dos serviços deverá seguir as especificações listadas no Anexo B do Manual de Conservação Rodoviária, além dos demais normativos vigentes relativos aos serviços não contemplados ou desatualizados no Manual de Conservação Rodoviária.

§ 1º A contratada deverá realizar todos os controles tecnológicos exigidos pelas especificações do DNIT, para garantir a qualidade especificada para a obra, os quais serão de sua responsabilidade, com ênfase nos itens especificados no Edital de referência.

§ 2º Os controles tecnológicos exigidos pelas especificações do DNIT realizados pela contratada devem ser apresentados à fiscalização em até 30 dias subsequentes ao período de execução dos serviços da medição em referência, não se vinculando ao prosseguimento regular da medição.

Art. 58. O diário de obras deverá ser fornecido pela contratada, mantido sob a sua guarda e responsabilidade, de maneira física ou eletrônica, e colocado em local acessível à supervisora e à fiscalização do DNIT.

§1º As regras gerais e padronização do diário de obras encontram-se especificadas na norma DNIT 097/2007 - PRO.

§2º No caso de diário de obras eletrônico, o preenchimento deve ser realizados de maneira rotineira ao longo do mês, competindo à fiscalização lançamento de observações e validação das informações prestadas pelo contratado, sendo obrigatória a assinatura eletrônica, independente da frequência da validação ao longo do mês de referência.

Art. 59. Em aplicações que envolvam execução de serviços de concreto betuminoso usinado à quente (CBUQ), a contratada deverá apresentar o traço da mistura devidamente assinado pelo responsável técnico do contrato.

Parágrafo único. O traço a que se refere este **caput** deverá ser aceito pela fiscalização local, aplicando-se, para efeito de medição, monitoramento, fiscalização e auditoria, os valores reais de densidade e teor de CAP, admitindo-se a tolerância constante nas especificações DNIT 031/2006-ES e DNER-ES 385/99.

Art. 60. Durante a execução dos serviços, a fiscalização deverá exigir o cumprimento das orientações de segurança contidas nos itens 4.6.1 a 4.6.3 do Manual de Conservação Rodoviária e no art. 44 desta Resolução.

Art. 61. O trecho coberto pelo contrato deverá ser objeto de inspeções permanentes com a finalidade de definir e localizar os defeitos, determinar as suas causas e, a partir daí, executar os devidos reparos.

Art. 62. A fiscalização deverá realizar no mínimo 2 (duas) inspeções mensais, sem aviso prévio, para controle, acompanhamento dos serviços e do cronograma proposto pela contratada, bem como a verificação ao atendimento dos padrões de desempenho.

Art. 63. Caberá à unidade local e à supervisora, se houver, realizar a inspeção visual frequentemente objetivando o acompanhamento dos serviços e a detecção de qualquer problema no sistema viário, seja operacional ou relativo à conservação corretiva rotineira, preventiva periódica, emergencial e DSM, que necessite a mobilização imediata de uma equipe para a resolução do problema.

§ 1º A fiscalização do contrato registrará no diário de obras, que comporá o processo de suporte documental das medições, todas as ocorrências relacionadas com a execução do contrato, determinando o que for necessário à regularização das falhas ou defeitos observados.

§ 2º As decisões e providências que ultrapassarem a competência da fiscalização deverão ser solicitadas a seus superiores em tempo hábil para a adoção das medidas convenientes.

§ 3º Os elementos e as respectivas ocorrências a serem verificadas são, entre outras, as seguintes:

I - terrapleno, taludes de corte e aterros: instabilidade, erosões, falhas no revestimento vegetal, deficiências na drenagem;

II - pavimento (pista de rolamento e acostamento): ocorrência de trincas no pavimento; exsudação; segregação; evidência de infiltração através da superfície; ondulações indicativas de instabilidade na superfície, base ou sub-base; desagregação de bordo do pavimento; painéis; permeabilidade do pavimento e recalques nos encontros das pontes e trilhas de rodas;

III - drenagem e obras-de-arte correntes: crescimento de vegetação ou material arrastado na entradas ou saídas das obras de drenagem; entulho e sujeiras em sarjetas, valetas e saídas d'água; ruptura de meios-fios, banquetas e sarjetas; solapamento e ruptura de descidas de água; obstrução de drenos profundos; bueiros obstruídos, fora do alinhamento ou com vazão insuficiente; aparecimento de trincas ou de outros sinais de defeito nos bueiros e muros de arrimo; necessidade de estruturas adicionais de drenagem;

IV - obras de arte especiais: guarda-corpo e guarda-rodas sem pintura ou danificados. Em caso de o trecho não ser coberto pelo PROARTE: estrutura; trincas; revestimento danificado, escamado etc.; deslocamento dos pilares e vigas de apoio e aparecimento de trincas e escamas; defeito nos aparelhos de apoio e junta de dilatação cheia de materiais estranhos impedindo seu funcionamento normal;

V - canteiros, interseções, faixa de domínio e áreas de exploração recuperadas: árvores e arbustos que representam perigo para a plataforma da estrada ou interferência na distância de visibilidade nas curvas; altura do revestimento vegetal; falta de revestimento vegetal; árvores e arbustos que funcionem como obstrução visual da sinalização; adubação; ocorrência de pragas e deficiência na irrigação das áreas recentemente plantadas e na aplicação de fertilizantes; e

VI - segurança e sinalização: falta de caiação no meio-fio e sarjetas; crescimento da vegetação e existência de obstrução visual ao redor da sinalização vertical. Em caso de o trecho não ser coberto pelo Programa BR-Legal: sinalização horizontal pouco visível, por falta de condição de retrorefletância ausência de sinais ou deterioração da película retrorefletiva das placas; balizadores, catadióptricos, tachas e tachões sujos, danificados ou inexistentes; defesa deteriorada, danificada ou inexistente; acúmulo de detritos ou danificação em tachas, tachões e balizadores e ausência dos elementos refletivos.

Art. 64. Para os serviços de revestimento betuminoso, serão realizadas avaliações pela empresa supervisora (com acompanhamento da fiscalização) para verificação dos controles tecnológicos realizados pela contratada.

§ 1º As avaliações constarão da execução de contraprova por parte da supervisora de pelo menos 10% (dez por cento) de todos os ensaios exigidos pelas especificações junto à empresa executora.

§ 2º O princípio da fiscalização é o controle tecnológico por amostragem, sem aviso prévio, para verificação da fidelidade dos controles executados pela contratada.

§ 3º Somente poderão ter prosseguimento no andamento regular da medição, caso os resultados de contraprova por parte da supervisora apresentem consonância aos parâmetros definidos nas especificações de serviço e normativos do DNIT.

Art. 65. Os serviços deverão ser executados em concordância com a fiscalização, com registro em Diário de Obras. A contratada deverá ser notificada sobre toda não conformidade identificada.

§ 1º Toda não conformidade resultará em uma ficha de não-conformidades para registro de ocorrência e atendimento, conforme modelo presente no Anexo XXIX.

§ 2º A partir de 3 (três) notificações referentes a mesma natureza de não conformidades, a fiscalização deverá relatar os fatos e encaminhar os documentos ao gestor do contrato para que esse possa providenciar as sanções de penalidades previstas em contrato.

§ 3º O modelo de planilha de gerenciamento das não conformidades encontra-se no Anexo XXIX.

Art. 66. A contratada é obrigada a reparar, corrigir, remover, reconstruir ou substituir, às suas expensas, no total ou em parte, o objeto do contrato em que se verificarem vícios, defeitos ou incorreções resultantes da execução ou de materiais empregados.

## **Seção II Dos padrões de desempenho**

Art. 67. A contratada é responsável por manter os serviços de manutenção e conservação dos grupos por desempenho, dentro dos padrões estabelecidos.

§ 1º Admite-se prazo máximo de 48 (quarenta e oito) horas para correção das não conformidades eventualmente detectadas pela fiscalização.

§ 2º Caso a não-conformidade não seja sanada, aplicar-se-á os percentuais redutores dos fatores de pagamento em medição.

§ 3º Toda não conformidade deverá ter seu registro de ocorrência (ficha de não conformidades) e de seu atendimento, independentemente de seu enquadramento em casos excepcionais.

Art. 68. Os padrões de desempenho deverão ser atendidos a partir da aplicação de um conjunto de ações coordenadas compostas pelos serviços dos grupos por desempenho listados no art. 5º

§ 1º Para o cálculo do fator de pagamento serão utilizados os critérios de aceitação presente no Anexo XVI.

§ 2º Nos grupos de desempenho, o contratado deverá cumprir a manutenção da rodovia dentro de um nível de desempenho satisfatório e preestabelecido.

§ 3º As definições e especificações de serviços dos grupos previstos no art. 5º estão dispostos no Anexo XV.

### **Seção III**

#### **Da medição e do pagamento**

Art. 69. Os serviços realizados serão quantificados mensalmente conforme critério adotado em Termo de Referência, nos termos do art. 92, § 5º da Lei nº 14.133, de 2021

§ 1º Caso exista empresa supervisora contratada, esta auxiliará a fiscalização no acompanhamento da execução e quantificação dos serviços.

§ 2º A sistemática para medições e autorização de pagamento no SIAC seguirão as diretrizes previstas na Instrução Normativa DNIT nº 57, de 14/9/2021.

§ 3º O modelo de medição dos serviços e as responsabilidades decorrentes dos processos de medição e do suporte documental seguirá as diretrizes da Instrução Normativa DNIT nº 57, de 14/9/2021.

Art. 70. Recomenda-se como condição para o pagamento das medições, por unidade de serviço concluído, que os quantitativos medidos sejam discriminados em relatório de fiscalização que identifique, por meio de mapas lineares ou outros instrumentos, a posição geográfica inicial e final da execução dos serviços.

§ 1º Para os serviços mais representativos da medição, o relatório deverá conter arquivo de fotos digitais datadas, georreferenciadas e que enquadrem a indicação da localização em que foram obtidas, de forma a evidenciar suficientemente a situação dos segmentos que sofreram intervenções.

§ 2º Para os serviços de tapa buraco e remendo profundo que comporão o suporte documental da medição, o relatório deverá obrigatoriamente seguir o modelo disposto no Anexo XXVIII, contendo arquivo de fotos digitais datadas, georreferenciadas, com demonstração da situação antes e depois da intervenção, de forma a evidenciar suficientemente a situação dos segmentos que sofreram intervenções.

Art. 71. Somente poderá ser realizada a medição dos respectivos serviços auxiliares, transportes e os custos referentes à aquisição e transporte de materiais betuminosos mediante a execução efetiva correspondente ao quantitativo que guarde correlação e consonância aos exatos quantitativos de serviços executados em aplicações que envolvam execução de serviços que utilizem os insumos betuminosos no trecho correspondente ao período de referência da medição.

Art. 72. A parcela referente aos serviços contratados por desempenho, conforme listado no art. 5º, serão pagas mensalmente, a partir de seu fator de pagamento, levando em consideração seus padrões de desempenho.

§ 1º Não deverá haver consumo de eventuais saldos das parcelas decorrentes de penalização do fator de pagamento, de forma a incentivar sempre a obtenção dos padrões máximos de desempenho.

§ 2º Não poderá haver consumo de valor superior a 1 (uma) unidade (mês) da parcela de cada grupo por desempenho em uma medição, pois descaracterizará o fator de pagamento e a avaliação de desempenho dos respectivos grupos.

Art. 73. O critério de medição para os grupos por desempenho previstos no art. 5º deve ser precedido de inspeção do trecho pelo DNIT, conforme art. 62.

Parágrafo único. Deve a fiscalização avaliar, conforme exposto no **caput**, as condições da rodovia e da faixa de domínio e sua conformidade com os padrões de desempenho apresentados no Anexo XVI.

Art. 74. O atendimento aos padrões de desempenho apresentados no Anexo XVI para os grupos de serviços previstos nos incisos I, II e III do art. 5º é condição para aceitação e para cômputo dos indicadores do fator de medição.

§ 1º Os indicadores estabelecidos para avaliação do critério de medição e aceitação mensal e os respectivos pesos estão estabelecidos no Anexo XVII.

§ 2º A avaliação dos diferentes indicadores de desempenho será realizada, de quilômetro em quilômetro, em toda a extensão contratual do Plano de Trabalho.

§ 3º Caso algum dos indicadores não atinja o padrão exigido em parte da extensão de determinado quilômetro, deve-se desconsiderar a totalidade deste quilômetro no cômputo da extensão atendida, uma vez que o padrão estabelecido é a condição mínima que se exige para a rodovia.

§ 4º Partindo-se da percentagem da extensão atendida, será estabelecido o coeficiente de correlação e então será calculado o fator de pagamento, conforme o Anexo XVII.

§ 5º Durante a execução contratual é vedada a adequação dos níveis de esforços dos grupos de serviços por desempenho previstos no art. 5º, sendo responsabilidade da empresa a maior frequência de execução de determinados serviços, cuja contratada deve prever em sua proposta de preço.

Art. 75. Deve constar no Termo de Referência que o critério de medição do custo da administração local deve estar atrelado ao andamento da obra. Dessa forma, a administração local deverá ser medida de forma proporcional à execução financeira.

#### **Seção IV**

##### **Da aplicação do instrumento de medição por resultado**

Art. 76. A fiscalização técnica dos contratos deve avaliar constantemente a execução do objeto de forma global por meio do instrumento de medição de resultado - IMR, conforme critérios previstos no Anexo XVIII.

Parágrafo único. A análise dos resultados destas avaliações pela fiscalização poderá resultar em penalidades caso a contratada não cumpra com os seus compromissos de prestação do objeto contratual, conforme estabelecido pelos indicadores.

Art. 77. Estabelece-se como Nota de Desempenho Global - NDG a avaliação da execução global do contrato, conforme critérios constantes no Anexo XVIII.

Parágrafo único. A nota da contratada partirá de 100 (cem) pontos e será deduzida conforme ocorrências apontadas pela fiscalização.

Art. 78. O IMR será implementado a partir da primeira medição a contar da data de assinatura de contrato, cabendo ao fiscal técnico avaliar mensalmente a execução dos serviços prestados.

§ 1º A aplicabilidade do fator de desconto se dará a partir do início do quarto mês após o início da execução do contrato:

I - para o recebimento integral do valor contratado, a contratada deverá cumprir com suas obrigações, em especial as dispostas nos indicadores de desempenho do IMR.

Art. 79. As faixas e os percentuais de fator de desconto estão explicitados no Anexo XVIII.

§ 1º A aplicação do fator de desconto é um procedimento ligado exclusivamente à medição dos serviços, e não elimina eventuais penalidades contratuais e previstas na lei de licitação referente.

§ 2º Caso haja descumprimento aos padrões de desempenho elencados no Anexo XVIII, estes deverão ser aplicados especificamente naqueles grupos de desempenho avaliados, não sendo possível dupla penalização no IMR pela(s) mesma(s) ocorrência(s) ou não-conformidade(s) apontadas no padrão de desempenho.

Art. 80. A avaliação deverá ter periodicidade mensal e será baseada em vistorias para aferição da execução do contrato, conforme critérios de ocorrências definidas na metodologia.

§ 1º Caso seja identificada alguma ocorrência, a fiscalização deverá dar ciência por escrito à contratada e prazo para correção dos problemas.

§ 2º Toda não conformidade deverá ter seu registro de ocorrência e de seu atendimento, independentemente de seu enquadramento no período de carência estabelecido no IMR.

Art. 81. Deve-se haver o redimensionamento do pagamento com base nos indicadores estabelecidos, e a aplicação de sanções contratuais cabíveis, e demais ocorrências previstas no Anexo XVIII, sempre que a contratada:

I - não produzir os resultados, deixar de executar, ou não executar com a qualidade mínima exigida as atividades contratadas;

II - deixar de utilizar materiais e recursos humanos exigidos para a execução do serviço, ou utilizá-los com qualidade ou quantidade inferior à demandada; e

III - não atender as demandas solicitadas pela fiscalização.

Art. 82. O fiscal técnico do contrato deverá apresentar ao preposto da contratada a avaliação da execução do objeto realizado mensalmente.

Art. 83. Em caso de incidência continuada de redução de fator em três ocorrências consecutivas abaixo de 90% (noventa por cento), ou por mais de 5 (cinco) ocorrências abaixo de 90% (noventa por cento) ao longo de um ano de prestação de serviços, poderá proceder com a rescisão contratual unilateral.

Parágrafo único. Além da providência prevista no **caput**, também implicará na obrigatoriedade da Superintendência Regional realizar notificações prévias e iniciar os procedimentos de aplicação de sanções previstas em lei e na Instrução Normativa DNIT nº 6, de 24 de maio de 2019.

## CAPÍTULO X

### DO HISTÓRICO DE SERVIÇOS E ATUALIZAÇÃO DOS NÍVEIS DE ESFORÇOS

Art. 84. Caberá à Coordenação-geral de Manutenção e Restauração Rodoviária contabilizar o histórico da quantidade de serviços executados a cada período de um ano para fins de obtenção dos níveis de esforços médios atualizados.

§ 1º Deverá ser analisada e avaliada a performance das quantidades de serviços executados e o efeito resultante na malha viária, em termos de nível de conservação da rodovia, seguindo o histórico de serviços dos contratos dos segmentos rodoviários do sistema SIAC.



§ 2º Para registro e atualização dos níveis de esforços, a Coordenação-geral de Manutenção e Restauração Rodoviária publicará anualmente em sitio eletrônico do DNIT níveis de esforços atualizados.

§ 3º Caso o serviço não conste da lista de serviços com níveis de esforços atualizados, devem ser adotados aqueles constante do Manual de Conservação Rodoviária, Publicação IPR 710, Edição 2005.

Art. 85. Caberá à unidade local avaliar as condições do trecho atuais para fins de obtenção dos níveis de esforços atualizados que reflita a orçamentação de novo PATO.

## CAPÍTULO XI DOS TERMOS ADITIVOS – PRORROGAÇÃO E ADEQUAÇÃO

### Seção I Da prorrogação

Art. 86. Os contratos PATO poderão ser prorrogados com finalidade de manter as atividades de manutenção e conservação das rodovias, observado o disposto no art. 107 da Lei nº 14.133, de 2021, conforme o caso.

Parágrafo único. A prorrogação deve garantir preços e condições mais vantajosas à Administração, devendo-se acompanhar da devida motivação, em consonância com o interesse público e com o princípio da economicidade.

Art. 87. Por ocasião das prorrogações contratuais, deverá ser realizado atualização do inventário de elementos geradores de conservação para a quantificação dos serviços dos grupos por desempenho, de conservação corretiva rotineira, preventiva periódica e emergencial necessários à nova etapa.

§ 1º Os inventários de elementos geradores de conservação e seus respectivos quantitativos não poderão ser automaticamente replicados da etapa anterior, salvo se não houver alteração no inventário ou na atribuição dos níveis de esforços, devendo o fiscal do contrato declarar claramente que não houve alteração nesses elementos em sua justificativa técnica.

§ 2º A atualização do novo inventário de elementos geradores de conservação tornará como base o novo inventário dos elementos que compõem a avaliação das prorrogações dos contratos ou novo certame licitatório.

Art. 88. Os quantitativos dos serviços a serem executados nos períodos relativos às respectivas prorrogações não entram no cômputo dos limites estabelecidos no art. 125 da Lei nº 14.133, de 2021, conforme o caso, desde que a planilha do PATO-ETAPA contenha os mesmos itens do objeto original, permitindo-se a inclusão de quantitativos necessários em função do inventário atualizado.

§ 1º É vedada a alteração dos níveis de esforço dos itens de desempenho e a majoração dos DSM.

§ 2º Em caso de não execução dos DSM na etapa prevista os saldos existentes poderão ser mantidos para execução em etapa futura, desde que justificado pela fiscalização do contrato e vinculados às necessidades inicialmente previstas.

§ 3º Os saldos existentes dos DSM não utilizados na etapa anterior compõem a planilha do PATO-ETAPA futuro para fins de cálculo da vantajosidade da prorrogação.

Art. 89. A equação econômico-financeira da proposta inicial deverá ser mantida durante toda a execução do contrato, não podendo alterá-la em favor do contratado, quando na realização das prorrogações contratuais.

Art. 90. Cada prorrogação contará com a elaboração de relatório específico sendo composto, no mínimo, das seguintes informações:

- I - relatório de prorrogação de etapa:
- a) preâmbulo com informações do número do contrato, empresa contratada, rodovia, trecho, subtrecho, quilometragem inicial e final, SNV e data base do orçamento;
  - b) planilha resumo da nova etapa;
  - c) justificativas para prorrogação;
  - d) metodologia de elaboração;
  - e) inventário atualizado dos elementos geradores de conservação, conforme Anexo II e III;
  - f) registro fotográfico ou vídeo registro georreferenciados;
  - g) planilha com níveis de esforços utilizados;
  - h) justificativa para execução dos saldos existentes de DSM em etapa futura (se for o caso);
  - i) croqui com ocorrência de materiais e cálculo de DMT;
  - j) memória de cálculo de todos os serviços a serem prorrogados;
  - k) planilha de PATO com a listagem e quantidade de todos os serviços, inclusive os serviços por desempenho, para a nova etapa;
  - l) proposta de cronograma físico-financeiro; e
  - m) orçamento na modalidade onerado ou desonerado (conforme orçamento original).

Art. 91. Tomando como base as quantidades de serviços apresentadas no relatório de prorrogação de etapa, será elaborada nota técnica de análise da vantajosidade em se prorrogar o contrato, seguindo as diretrizes de critérios de vantajosidade previstas no Anexo XXIV ou ato normativo vigente.

Art. 92. Em consequência da análise de vantajosidade, caso haja necessidade de aplicação de desconto adicional nos preços unitários do contrato, não haverá a necessidade de se retificar os valores apresentados no relatório de prorrogação de etapa.

Parágrafo único. A nota técnica deverá conter o valor total do contrato assim como as planilhas com os preços finais a serem implantados no SIAC, após a prorrogação.

Art. 93. Desde que atendidos os parágrafos anteriores e que se mantenha o equilíbrio contratual, o valor da etapa a ser prorrogada não estará limitado ao valor da etapa anterior, podendo ser maior ou menor.

## **Seção II**

### **Dos aditivos de adequação contratual**

Art. 94. São admitidas adequações contratuais de quantitativos ou inserção de serviços novos nos planos de trabalho quando surgirem circunstâncias, situações imprevistas ou fatores supervenientes que exijam alterações quantitativas ou inclusões de serviços e desde que guardem relação com a natureza do objeto contratado, observado o disposto no Capítulo VII do Título III da Lei nº 14.133, de 2021.

§ 1º A proposta das alterações deverá ser motivada pela fiscalização em nota técnica apoiada por estudos pertinentes, bem como caracterizada a natureza superveniente em relação ao momento da licitação dos fatos ensejadores das alterações.

§ 2º A supervisora deverá dar suporte à fiscalização na verificação da necessidade em realizar alterações contratuais e elaborará documento contendo todas justificativas, dados e demais informações necessárias ao seu claro entendimento.

§ 3º Havendo necessidade de inserir novos serviços na lista de serviços de desempenho contratada, este deverá ser remetido à Coordenação Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária para análise e deliberação da solicitação requerida pela Superintendência Regional.

§ 4º Se durante a vigência do contrato surgir a necessidade de alterar os quantitativos iniciais dos DSM, estes poderão ser aditados, desde que justificados, analisados e aceitos pela Administração e atendido o limite de 25% (vinte e cinco por cento) do valor do contrato original.

Art. 95. As alterações quantitativas e serviços novos que tratam nesta Seção devem observar o previsto no art. 125 da Lei 14.133, de 2021, não sendo autorizada, em hipótese alguma, a superação deste limite.

§ 1º Para a base de cálculo considerar-se-á sempre o valor original do contrato, independente de quantas prorrogações ou adequações contratuais ocorreram.

§ 2º Os limites citados no **caput** se aplicam a cada um dos conjuntos de reduções e de acréscimos, individualmente e sem nenhum tipo de compensação entre eles.

Art. 96. A equação econômico-financeira da proposta inicial deverá ser mantida durante toda a execução do contrato, não podendo alterá-la em favor do contratado, quando na realização das adequações contratuais.

§ 1º Caso o desconto global do contrato após a adequação seja menor que aquele ofertado durante à licitação, deve-se proceder a aplicação de um deflator, inicialmente nos preços unitários novos, até o limite do percentual de desconto original de licitação.

§ 2º Se mesmo assim persistir o desequilíbrio, aplicar-se-á deflatores nos preços unitários existentes que tiveram alteração de quantitativos até a obtenção do referido equilíbrio.

Art. 97. Os quantitativos dos serviços inseridos via termo aditivo não poderão sofrer aumento em função de prorrogações de prazo, porém os saldos de tais serviços poderão ser medidos em etapas futuras, caso necessário.

Art. 98. A inclusão dos novos serviços estará condicionada à natureza dos respectivos itens, devendo, obrigatoriamente, existir relação com serviços de manutenção rodoviária, sob pena de caracterização de desvio de objeto.

Parágrafo único. Deverá ser realizada clara distinção das solicitações de prorrogação e de adequação, especificando-se os serviços e os quantitativos referentes à prorrogação, os serviços novos e os quantitativos adicionais inseridos para atender uma alteração contratual.

Art. 99. Caso haja necessidade de formação de preços novos que não encontram correspondentes no Sistema Sicro, deverão, obrigatoriamente, ser objeto de exame e aprovação por parte da Coordenação Geral de Custos de Infraestrutura de Transportes - CGCIT/DIREX e atender às prescrições da Instrução Normativa DNIT nº 44, de 16 de agosto de 2021.

Art. 100. Na criação de preços novos deve ser mantido o percentual do BDI e BDI diferenciado constantes na proposta de preços da empresa contratada para a execução dos serviços.

Art. 101. O preço novo proposto deverá ser igual ou inferior ao preço paradigma, sendo o último considerado como o novo preço referencial da administração.

§ 1º Na composição do preço paradigma que trata o **caput** deve ser utilizado BDI do orçamento referencial.

§ 2º Na elaboração do preço paradigma deve ser utilizado a mesma estruturação utilizada no preço novo a ser comparado.

§ 3º As orientações gerais para as adequações encontram-se no anexo XXV.

Art. 102. Excepcionalmente, admitir-se-á adequação contratual de serviços já executados, desde que tenham sido realizados em decorrência de emergência, com eminente risco de prejuízo ao erário ou à segurança dos usuários da via, nos termos do art. 132 da Lei 14.133 de 2021.

Parágrafo único. Para aplicação do que trata neste **caput** é necessária a publicação da declaração de emergência pelo Superintendente Regional.

Art. 103. A fiscalização técnica encaminhará a proposta ao chefe da unidade local que, em caso de concordância, encaminhará ao Serviço de Manutenção.

Art. 104. O Serviço de Manutenção encaminhará a proposta ao fiscal administrativo para análise referente aos aspectos administrativos do contrato, como previsão em cláusula de Edital, equilíbrio econômico-financeiro e demais exigências previstas na Lei 14.133, de 2021.

Art. 105. O fiscal administrativo encaminhará a proposta de aditivo ao Serviço de Manutenção que fará a verificação de atendimento aos normativos e elaborará a minuta de termo aditivo, assim como providenciará demais documentos necessários à sua lavratura.

Art. 106. O chefe do Serviço de Manutenção encaminhará o processo à Coordenação de Engenharia que, após revisão, enviará à Superintendência Regional para aprovação e encaminhamento à Procuradoria Federal Especializada - PFE.

Art. 107. As alterações contratuais serão realizadas através da lavratura de termo aditivo obedecendo o que prevê o art. 132 da Lei 14.133, de 2021.

Art. 108. No Anexo XXV encontra-se um modelo de planilha para adequação contratual.

## CAPÍTULO XII DO RECEBIMENTO DEFINITIVO

Art. 109. Os recebimentos provisório e definitivo devem seguir o art. 140 da Lei nº 14.133, de 2021, bem como o Manual de Gestão e Fiscalização de Contratos no âmbito do DNIT, aprovado pela Resolução nº 20, de 30 de dezembro de 2020, e o disposto no Anexo XXIII.

Parágrafo único. Por ocasião do recebimento, todos os serviços demandados deverão ter sido realizados até o término de sua vigência contratual.

Art. 110. A administração rejeitará, no todo ou em parte, serviço executado em desacordo com o contrato.

### CAPÍTULO XIII DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 111. Os casos omissos que necessitarem de regulamentação e eventuais conflitos serão dirimidos pela Diretoria de Infraestrutura Rodoviária.

Art. 112. Os planos de trabalhos aprovados até a entrada em vigor da Resolução continuarão a ser regidos de acordo com as regras previstas na legislação revogada.

Art. 113. Ficam revogados:

- I - a Resolução nº 8, de 23/6/2022, publicada no BA nº 118, de 24/6/2022; e
- II - a Resolução nº 4, de 5/4/2023, publicada no BA nº 68, de 10/4/2023.

Art. 114. Esta Resolução entra em vigor em 1º de dezembro de 2023.

FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO  
Diretor-Geral

### **ANEXOS(16052101)**

- I - MAPA DE COMPETÊNCIA
- II - MODELO DE CADASTRO DO SEGMENTO
- III - MODELO DE CADASTRO DO INVENTÁRIO DOS ELEMENTOS GERADORES DE CONSERVAÇÃO
- IV - MODELO DE CADASTRO DE SOLUÇÃO DE PISTA/ACOSTAMENTO - DSM
- V - INTERVENÇÃO FUNCIONAL DE PISTA/ACOSTAMENTO
- VI - FATOR DE INTERFERÊNCIA DE TRÁFEGO - FIT
- VII - COTAÇÃO DE INSUMOS
- VIII - TRANSPORTE DE INSUMOS
- IX - MODELO DE CROQUI DE OCORRÊNCIA DE MATERIAIS E DMTs
- X - BINÔMIO DE AQUISIÇÃO E TRANSPORTE DE MATERIAL BETUMINOSO
- XI - MODELO DE APRESENTAÇÃO DO CÁLCULO DE BENEFÍCIOS E DESPESAS INDIRETAS - BDI
- XII - CANTEIRO DE OBRA
- XIII - PROJETOS TIPO PARA SINALIZAÇÃO DE OBRAS E EXEMPLO DE CÁLCULO DE QUANTIDADES
- XIV - GRUPOS DE DESEMPENHO
- XV - DEFINIÇÃO E ESPECIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS POR DESEMPENHO
- XVI - PADRÃO DE DESEMPENHO

- XVII - CRITÉRIO DE MEDIÇÃO DOS GRUPOS POR DESEMPENHO
- XVIII - INSTRUMENTO DE MEDIÇÃO POR RESULTADOS
- XIX - PLANILHA DE SERVIÇOS E QUANTITATIVOS DO PATO
- XX - DISTRIBUIÇÃO PERCENTUAL DO ORÇAMENTO DOS GRUPOS DE TAREFAS
- XXI - CURVA ABC
- XXII - MODELO DO TERMO DE APROVAÇÃO DO PLANO ANUAL DE TRABALHO E ORÇAMENTO - PATO
- XXIII - RECEBIMENTO DE OBRA
- XXIV - ANÁLISE DE VANTAJOSIDADE NA PRORROGAÇÃO DE PRAZO
- XXV - MODELO DE PLANILHA PARA ADEQUAÇÃO CONTRATUAL
- XXVI – PROGRAMA DE MELHORAMENTO DE RODOVIAS NÃO PAVIMENTADAS (PMNPV)
- XXVII – LEVANTAMENTO DO NÍVEL DE ESFORÇO DOS SERVIÇOS DE TAPA BURACO, REMENDO PROFUNDO E SELAGEM DE TRINCAS
- XXVIII – PLANILHA MODELO PARA ANEXAR À MEDIÇÃO DOS SERVIÇOS DE TAPA BURACO E REMENDO PROFUNDO
- XXIX – MODELO DE FICHA DE NÃO CONFORMIDADE

#### **INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 10/DNIT SEDE, DE 6 DE NOVEMBRO DE 2023**

Altera no que tange aos recebimentos provisórios das parcelas executadas, a Instrução Normativa nº 15/2021, que estabelece os procedimentos técnicos e administrativos para recebimento de obras de pavimentos novos e restaurados que foram objeto de intervenções de caráter estrutural no âmbito do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

**A Diretoria Colegiada do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT**, representada pelo Diretor-Geral, no uso das atribuições que lhe foram conferidas pelo art. 12 do Regimento Interno aprovado pela Resolução/CONSAD nº 39, de 17/11/2020, publicada no DOU de 19/11/2020, o art. 73, da Lei 8.666/93, art. 140, da Lei 14.133, de 1º/04/2021 e o art. 39 da Lei 12.462/2011, bem como as determinações contidas no item 9.1 do Acórdão nº 328/2013 - TCU/Plenário, constante do **processo TC 030.410/2012-6**, as deliberações contidas no Acórdão nº 372/2017 - TCU/Plenário, constante do **processo TC 006.811/2014-0**, o constante do Relato nº 213/2023/DIR/DNIT SEDE, o qual foi qual foi incluído na Ata da 42ª Reunião Ordinária da Diretoria Colegiada, realizada em 31/10/2023, e tendo em vista o constante no **Processo nº 50600.003644/2021-00**, resolve:

Art. 1º A Instrução Normativa nº 15/DNIT Sede, de 28/04/2021, que estabelece os procedimentos técnicos e administrativos para recebimento de obras de pavimentos novos e restaurados que foram objeto de intervenções de caráter estrutural no âmbito do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 47. Para as parcelas executadas que não restam serviços pendentes e que já estão sendo utilizadas pela Autarquia, entregues à população, deverá ser feita a emissão dos Termos de Recebimento Provisórios de Parcelas, bem como, ao final, de todo o objeto.

§1º A emissão dos Termos de Recebimento Provisórios das parcelas executadas deverá atender ao preconizado no artigo 25 do Decreto 11.246/2022, bem como, no que couber, aos procedimentos elencados no Capítulo II da presente Instrução Normativa.

§2º Os Termos de Recebimento Provisórios são apenas de cunho técnico, não dando total quitação à Contratada.

§3º O Termo de Recebimento Provisório das parcelas executadas poderá ser observado na emissão dos Termos de Recebimento Provisórios e Definitivos do Contrato.

Art. 48. No Modelo 8 do Anexo IV desta Instrução Normativa consta um exemplo de Termo de Recebimento Provisório de Parcelas." (NR).

Art. 2º Esta Instrução Normativa entra em vigor em 1º de dezembro de 2023.

FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO  
Diretor-Geral

#### **Anexo IV**

### **Modelos de documentos diversos**

#### **Modelo 8**

#### **Termo de Recebimento Provisório de Parcelas**

Aos \_\_\_ dias do mês de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_, na sede da \_\_\_\_\_, situada à \_\_\_\_\_, nº \_\_\_\_\_, bairro \_\_\_\_\_, em \_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_, presentes o senhor \_\_\_\_\_, representante da empresa \_\_\_\_\_, e a Comissão do DNIT composta pelos servidores \_\_\_\_\_, Analista em Infraestrutura de Transportes, matrícula DNIT nº \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_, Analista em Infraestrutura de Transportes, matrícula DNIT nº \_\_\_\_\_, e \_\_\_\_\_, Analista em Infraestrutura de Transportes, matrícula DNIT nº \_\_\_\_\_



\_\_\_\_\_ e como substituto, o servidor \_\_\_\_\_, Analista de Infraestrutura de Transportes, matrícula DNIT nº \_\_\_\_\_, designados pela **Portaria nº \_\_\_\_**, de \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_, publicada no **Boletim Administrativo nº \_\_\_\_**, de \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_, tendo a contratada cumprido parcialmente todas as exigências contratuais, vimos fazer a entrega provisória da parcela (especificar a parcela entregue, contendo a descrição, quantificação e valoração) do objeto do Contrato nº \_\_\_\_\_/\_\_\_\_, cujo objeto é a \_\_\_\_\_, com um prazo para conclusão das discrepâncias encontradas na obra (relação em anexo) de 90 (noventa) dias corridos à partir da assinatura deste Termo de Recebimento Provisório de Parcelas. Pela Comissão do DNIT, foi dito, falando cada qual por sua vez, que, após o exame feito nas obras e serviços, objeto do contrato, aceitam a entrega provisória desta parcela, sendo lavrado o presente Termo, lido perante todos e as testemunhas e por todos assinado, documento bastante e a partir de cuja data passa a ser responsabilidade da \_\_\_\_\_, a conservação das obras objeto do contrato.

O presente termo é apenas de cunho técnico, não resultando na total quitação à Contratada, o que somente ocorrerá após o recebimento integral do objeto do contrato.

Pra firmeza do que foi dito, as partes indicadas, neste ato firmam este termo, juntamente com as testemunhas abaixo, que a tudo presenciaram.

Belém-PA, de dezembro de 2023.

Contratada

Fiscal do Contrato

Testemunha

Testemunha

### **INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 11/DNIT SEDE, DE 6 DE NOVEMBRO DE 2023**

Dispõe sobre o Rito Processual da Modificação dos Critérios de Pagamento no âmbito da Diretoria de Infraestrutura Rodoviária - DIR.

A Diretoria Colegiada do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, representada pelo Diretor-Geral, no uso das atribuições que lhe conferem o artigo 12 do Regimento Interno, aprovado pela Resolução nº 39, de 17/11/2020, publicado no DOU de 19/11/2020, e tendo em vista o constante no **processo administrativo nº 50600.007943/2020-24**,

Considerando a determinação exarada pelo Tribunal de Contas da União, no âmbito do ACÓRDÃO Nº 2.956/2019 – TCU – Plenário;

Considerando a necessidade de uniformizar os entendimentos acerca da matéria, que envolvem a Modificação dos Critérios de Pagamento voltados às Obras de Infraestrutura Rodoviária; e

Considerando a necessidade de unificar as diversas Notas Técnicas, Memorandos e outros documentos que orientam o procedimento da Modificação dos Critérios de Pagamento no âmbito da Diretoria de Infraestrutura Rodoviária – DIR, resolve:

Art. 1º **EXPEDIR** a presente Instrução Normativa, com a finalidade de instituir o rito processual para procedimento de Modificação dos Critérios de Pagamento no âmbito da Diretoria de Infraestrutura Rodoviária - DIR.

§1º Esta Instrução visa regulamentar os ritos administrativos para que seja requerida, analisada e aprovada a Modificação dos Critérios de Pagamento.

§2º Salieta-se que, no caso do pleito se referir aos contratos de programas específicos como CREMA, BR-LEGAL, PROARTE, dentre outros, previamente a aprovação de modificações dos seus critérios de pagamento, deverá ser observado se não há conflitos entre a metodologia de remuneração do Programa e esta Instrução, devendo prevalecer, no caso de conflitos, a Instrução do respectivo Programa.

Art. 2º As Coordenações-Gerais da Diretoria de Infraestrutura Rodoviária – DIR envolvidas no processo de análise dos pedidos deverão observar as determinações presentes nesta Instrução Normativa, bem como as demais orientações que venham a ser emitidas, como as dos Órgãos de Controle, por exemplo.

### **Seção I**

#### **Das denominações para modificação de critérios de pagamento**

Art. 3º Para efeito desta Instrução Normativa ficam estabelecidas as seguintes denominações:

- I - MCP – Modificação dos Critérios de Pagamento;
- II - RPFO – Revisão de Projeto em Fase de Obras;
- III - SEI – Sistema Eletrônico de Informações;
- IV - DIR – Diretoria de Infraestrutura Rodoviária;
- V - SR – Superintendência Regional.