

INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 62/DNIT SEDE, DE 17 DE SETEMBRO DE 2021

Regula critérios para utilização dos custos referenciais dispostos nos sistemas de custos referenciais do DNIT nos casos especiais que disciplina.

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 173, do Regimento Interno aprovado pela Resolução CONSAD/DNIT nº 39, de 17/11/2020, publicado no DOU, de 19/11/2020, o constante do Relato nº 142/2021/DPP/DNIT SEDE, o qual foi incluído na Ata da 36ª Reunião Ordinária da Diretoria Colegiada, realizada em 13/09/2021, e tendo em vista os autos do **processo nº 50600.018119/2021-81**, resolve:

**CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 1º **REGULAR** critérios para utilização dos custos referenciais dispostos nos sistemas de custos referenciais do DNIT, nos casos especiais que disciplina.

Parágrafo único. Para fins desta Instrução Normativa, a menção a sistemas de custos referenciais se refere à Edição 2017 do Manual de Custos de Infraestrutura de Transportes e suas revisões, bem como à Tabela de Preços de Consultoria do DNIT instituída pela Resolução nº 11, de 25 de agosto de 2020.

**CAPÍTULO II
DO BDI****Seção I
Da atualização do BDI**

Art. 2º A taxa referencial de Benefício e Despesas Indiretas - BDI segue a metodologia disposta no item 14 “Benefícios e Despesas Indiretas” do Volume 01 – “Metodologia e Conceitos” do Manual de Custos de Infraestrutura de Transporte (Edição 2017), bem como no disposto no “Anexo III - Custos Gerais e Benefícios e Despesas Indiretas – BDI” da Resolução nº 11, de 25 de agosto de 2020.

§ 1º As atualizações da taxa referencial de BDI serão divulgadas no sítio eletrônico do DNIT, por meio de expedientes específicos, sendo de observância obrigatória pelos usuários do sistema.

§ 2º As alíquotas atualizadas entrarão em vigor na data da sua divulgação, exceto quando a Nota Técnica expressamente dispor de forma contrária.

**Seção II
Do BDI diferenciado**

Art. 3º Fica estabelecida a adoção obrigatória de BDI diferenciado de 15% (quinze por cento) para os seguintes casos:

I - para os serviços não constantes do SICRO e da Tabela de Consultoria do DNIT, onde o custo de referência for definido por meio de cotações de preços de mercado, compostas de forma a permitir a execução total do serviço; e

II - para os preços de referência de aquisição e transporte dos materiais betuminosos.

§ 1º Aplicam-se à taxa referencial do BDI diferenciado os dispositivos dos §§ 1º e 2º do art. 2º desta Instrução Normativa.

§ 2º O BDI diferenciado do DNIT de 15% (quinze por cento), historicamente definido à época do extinto DNER e admitido pelo Tribunal de Contas da União, contém todos os tributos e demais parcelas envolvidas na comercialização de insumos e contratação de serviços, não possuindo outro detalhamento da composição de suas parcelas.

§ 3º Os insumos de origem comercial, caracterizados por apresentarem projeto específico de misturas, que envolvem usinagem prévia e que exime o contratado do DNIT das incumbências diretas relacionadas à produção de tais materiais, tais como massa asfáltica comercial, concreto usinado comercial, etc., são classificados como serviços completos, devendo, portanto, adotar, obrigatoriamente, o BDI diferenciado na forma do inciso I e caput deste artigo.

§ 4º Os casos omissos ou cujo entendimento demanda maiores esclarecimentos serão analisados e discutidos no âmbito da Coordenação-Geral de Custos de Infraestrutura de Transportes.

**Seção III
Da repercussão da desoneração da mão de obra no SICRO**

Art. 4º Consoante necessidade de garantir ao orçamento da Administração Pública a condição mais vantajosa, os orçamentos de obras de infraestrutura de transportes no âmbito do DNIT devem ser elaborados nas duas condições de recolhimento de tributos previdenciários possíveis, onerada e desonerada, adotando-se o menor valor global obtido como referência para licitação de obras de infraestrutura.

§ 1º Caberá aos responsáveis pela concepção dar ampla publicidade a respeito da condição adotada para elaboração dos orçamentos nos termos de referência e nos editais de licitação.

§ 2º Considerando que o SICRO apresenta suas composições de custos apenas na condição onerada, para o desenvolvimento da memória de cálculo dos encargos sociais na condição desonerada da mão de obra, se torna necessário proceder à exclusão dos 20% referentes à Previdência Social (Grupo A), mantendo-se inalterados o restante da memória.

§ 3º Após o ajuste nos encargos sociais preconizado no parágrafo anterior, para a desoneração da mão de obra, deverá ser incluída a parcela da Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta - CPRB nos tributos constituintes da bonificação e despesas indiretas, conforme procedimento apresentado no Manual de Custos de Infraestrutura de Transportes.

§ 4º No caso do BDI diferenciado, enquanto persistir a desoneração da mão de obra preconizada na Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, que facilita às empresas a inclusão da Contribuição Previdenciária sobre a Renda Bruta com alíquota definida em 4,5%, conforme legislação vigente, e incidência sobre o preço de venda do serviço ou obra, deverá ser utilizado o BDI diferenciado de 21,24 % (vinte e um vírgula vinte e quatro por cento) do custo direto do serviço para a condição desonerada.

Seção IV

Da repercussão da variação da taxa Selic no SICRO e na Tabela de Consultoria

Art. 5º A correção e a atualização das despesas financeiras das taxas de BDI do SICRO e da Tabela de Consultoria, em função das alterações da taxa de juros básica do Banco Central (SELIC), serão divulgadas no sítio eletrônico do DNIT, na forma disposta nos §§ 1º e 2º do art. 2º desta Instrução Normativa.

Art. 6º A correção e atualização da taxa de juros que remunera a oportunidade de capital no custo horário dos equipamentos do SICRO e da Tabela de Consultoria, em função das alterações da taxa de juros básica do Banco Central (SELIC), serão divulgadas no sítio eletrônico do DNIT por meio de expedientes específicos.

CAPÍTULO III

DOS CUSTOS DE REFERÊNCIA PARA OBRAS DE CONSERVAÇÃO E RESTAURAÇÃO RODOVIÁRIA, INCLUSIVE OAE, NO CREMA, NO PATO E NO PROARTE

Art. 7º Considerando que o canteiro referencial proposto para obras de conservação rodoviária constante no Manual de Custos foi concebido prevendo instalações completas de forma a atender a todas as condições de obras e suas consequentes restrições e normativos legais, inclusive a eventual ausência de centros urbanos capazes de recepcioná-los, na elaboração de um orçamento qualquer do Plano Anual de Trabalho e Orçamento - PATO ou

do Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas – PROARTE, para formação dos custos de referência dos canteiros de obras de conservação rodoviária ou de Obras de Arte Especiais – OAE, a necessidade de cada obra deverá ser avaliada pontualmente, podendo ou não utilizar o todo de tais instalações completas, de acordo com as condições locais e com a definição da localização do canteiro de obras no segmento de conservação rodoviária.

§1º Instalações como alojamentos e residências, ambulatório, depósito de cimento, oficinas e guaritas devem ter suas áreas e necessidades avaliadas pontualmente em função da localização prevista para o canteiro de obras e do número de funcionários esperados, em virtude da necessidade de atendimento das normas regulamentadoras do Ministério do Trabalho quanto à necessidade de profissionais para o setor de medicina e segurança no trabalho.

§2º As premissas de formação de custos de referência em função da previsão de contêineres não impedem que, durante a elaboração de um determinado orçamento referencial para contratação de serviços de conservação do PATO ou do PROARTE, sejam utilizadas outras formas, tais como o eventual dimensionamento de áreas e consequente pesquisa local de preços para locação de terrenos e edificações construídas.

Art. 8º Recomenda-se, nas etapas de elaboração dos orçamentos do PATO ou do PROARTE exclusivamente composto por atividades de manutenção, a previsão de apenas 0,25 engenheiro supervisor, e consequentemente de seu veículo leve, e a exclusão da secretaria da parcela fixa da administração local.

Art. 9º Os procedimentos a serem adotados para a classificação do porte e da natureza das obras de restauração rodoviária para o Programa de Contratos de Restauração e Manutenção Rodoviária - CREMA são atividade imprescindível para a correta definição dos custos de referência para instalação de canteiros de obras e administração local e, em virtude da natureza do Programa, para essa definição, deverão ser observadas as seguintes diretrizes acerca do conceito de extensão e da duração das obras:

I - no caso específico das atividades de recuperação do pavimento do CREMA ou de projetos de restauração, entende-se, para fins de classificação do porte e natureza das obras, para definição dos custos de referência de canteiros de obras e administração local, que a extensão de restauração rodoviária a ser considerada é aquela que envolva exclusivamente os segmentos homogêneos onde serão necessários serviços de intervenção estrutural nas camadas de base, tais como reciclagem ou reestabilização de bases; e

II - a duração a ser considerada para o Programa CREMA, para fins de classificação do porte e da natureza da obra, refere-se apenas ao período em que serão realizados os serviços de recuperação do pavimento, com intervenção estrutural nas camadas de base, não devendo ser acrescida qualquer parcela relacionada à realização de atividades de manutenção e conservação rodoviária.

Parágrafo único. Por se tratar de um programa que prevê a integração de serviços de recuperação do pavimento e conservação rodoviária em um mesmo objeto contratual, a administração local de referência do CREMA deve ser definida de forma separada, respeitando os cronogramas e as naturezas das atividades a serem executadas e as consequentes necessidades locais de ajustes e adequações, em virtude das soluções e decisões técnicas do projeto, e as premissas estabelecidas no Manual de Custos de Infraestrutura de Transportes.

Art. 10. Com relação às instalações industriais constantes no dimensionamento dos canteiros de obras e administração local do Programa CREMA e PROARTE, considerando que, pela metodologia proposta no Manual de Custos, os canteiros tipo foram concebidos de maneira isolada, de forma a refletir as iterações e atividades envolvidas na dinâmica das diferentes naturezas e portes das obras, durante a fase de elaboração de um projeto dos Programas CREMA ou PROARTE, o orçamentista deve se certificar de que não haja sobreposição de instalações ou mesmo de áreas na associação dos diferentes canteiros tipo propostos.

Parágrafo único. O orçamentista deve considerar a localização das instalações industriais e o fluxo de insumos e funcionários em seu projeto para avaliar a eventual necessidade de supressão ou otimização de áreas dos canteiros de referência propostos, tais como: depósito de cimento, laboratórios, refeitórios, vestiários, etc.

Art. 11. Apenas para fins de elaboração de orçamentos e definição dos custos de referência para canteiros de obras, administração local e inclusão da parcela de bonificação e despesas indiretas (BDI), todas as obras de arte especiais no âmbito do Programa PROARTE Reabilitação devem ser classificadas como de pequeno porte.

CAPÍTULO IV

DOS CUSTOS DE REFERÊNCIA DE OBRAS DE EDIFICAÇÕES NO ÂMBITO DOS ESTUDOS, ANTEPROJETOS E PROJETOS DO DNIT E NAS AVALIAÇÕES DE IMÓVEIS E BENFEITORIAS PARA FINS DE DESAPROPRIAÇÃO

Art. 12. Para os empreendimentos de infraestrutura de transportes sob gestão e responsabilidade do DNIT, em que for necessária a incorporação de serviços característicos de construção civil, tais como obras de edificações (aduanas, postos de pesagem e da Polícia Rodoviária Federal, entre outros), reformas de imóveis existentes (Unidades Locais, Administrações Hidroviárias e Superintendências Regionais) e até a avaliação de edificações e benfeitorias para fins de desapropriação, para a composição de uma taxa de BDI referencial a ser aplicada nas avaliações de edificações e benfeitorias para fins de desapropriação, se adotará as seguintes diretrizes:

I - para obras e serviços associados a edificações que se constituem em objetos secundários no orçamento dos empreendimentos de infraestrutura de transportes, consoante aos dispositivos técnicos exarados no Manual de Custos de Infraestrutura de Transportes,

Volume 01, Metodologia e Conceitos, devem ser aplicados aos custos dos serviços de edificações as mesmas taxas de BDI adotadas nas composições de custos dos serviços do objeto principal da obra, de acordo com a sua natureza e porte previamente definidos;

II - para obras e serviços associados a edificações que se constituem em objeto exclusivo ou principal no orçamento dos empreendimentos de infraestrutura de transportes, ou seja, às obras ou serviços exclusivos de edificações ou de grande relevância na formação do orçamento global dos empreendimentos de infraestrutura de transportes, devem ser aplicados aos custos dos serviços de edificações as taxas referenciais de BDI associadas à construção de obras de arte especiais de pequeno porte; e

III - para serviços de avaliação dos valores de referência de edificações e benfeitorias para fins de desapropriação, devem ser aplicadas as taxas referenciais de BDI associadas à Tabela de Preços de Consultoria do DNIT.

CAPÍTULO V DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 13. Ficam revogados os seguintes documentos:

I - Portaria nº 545, de 11 de junho de 2012;

II - Memorando-Circular nº 12/2012-DIREX, de 09 de março de 2012;

III - Memorando-Circular nº 01/2015-DIREX, de 16 de janeiro de 2015;

IV - Memorando-Circular nº 03/2016-DIREX, de 02 de fevereiro de 2016;

V - Memorando-Circular nº 1274/2017/SAA - DIREX/DIREX/DNIT SEDE, de 24 de novembro de 2017;

VI - Memorando-Circular nº 491/2018/DIREX/DNIT SEDE, de 26 de fevereiro de 2018;

VII - Memorando-Circular nº 1651/2018/DIREX/DNIT, de 19 de junho de 2018;

VIII - Memorando-Circular nº 3952/2018/AJEX/DIREX/DNIT SEDE, de 29 de novembro de 2018;

IX - Ofício-Circular nº 656/2019/ASSESSORIA/DPP/DNIT SEDE, de 21 de março de 2019;

X - Ofício-Circular nº 4746/2019/ACE - DPP/DPP/DNIT SEDE), de 19 de dezembro de 2019;

XI - Ofício-Circular nº 3374/2020/ACE - DPP/DPP/DNIT SEDE, de 10 de julho de 2020;

XII - Ofício-Circular nº 1578/2021/ACE - DPP/DPP/DNIT SEDE, de 24 de março de 2021;

XIII - Ofício-Circular nº 2761/2021/ASSESSORIA/DPP/DNIT SEDE, de 19 de maio de 2021;

XIV - Ofício-Circular nº 1692/2021/ACE - DPP/DPP/DNIT SEDE, de 05 de abril de 2021; e

XV - Ofício-Circular nº 2578/2021/ASSESSORIA/DPP/DNIT SEDE, de 11 de maio de 2021.

Art.14. Esta Instrução Normativa entra em vigor em 1º de outubro de 2021.

ANTÔNIO LEITE DOS SANTOS FILHO
Diretor-Geral

INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 63/DNIT SEDE, DE 17 DE SETEMBRO DE 2021

Estabelece diretrizes para elaboração ou avaliação dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT, no uso das atribuições que lhe conferem o artigo 173 do Regimento Interno, aprovado pela Resolução CONSAD/DNIT nº 39, de 17/11/2020, publicado no DOU de 19/11/2020, o constante do Relato nº 126/2021/DPP/DNIT SEDE, o qual foi incluído na Ata da 36ª Reunião Ordinária da Diretoria Colegiada, realizada em 13/09/2021, e tendo em vista os autos do processo nº **50600.015193/2021-45**, resolve:

**CAPÍTULO I
DAS DEFINIÇÕES INICIAIS**

Art. 1º **ESTABELECER** diretrizes para elaboração ou avaliação de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA no âmbito do DNIT.

Art. 2º Para efeitos desta Instrução Normativa, deve-se considerar as seguintes definições: