



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

INSTRUÇÃO DE SERVIÇO Nº 08/DG/DNIT SEDE, DE 22 DE MARÇO DE 2019

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

A DIRETORIA COLEGIADA DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT, no uso das atribuições que lhe conferem o artigo 12, do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 26, de 05 de maio de 2016, publicado no DOU, de 12 de maio de 2016, e tendo em vista o constante no processo nº 50600.615804/2017- 73,

Considerando a recomendação 172759 do Relatório de Acompanhamento de Recomendações da Controladoria-Geral da União, referente à Auditoria Anual de Contas – exercício 2016, constante do processo nº 50.600.509.683/2017-21;

Considerando a Portaria nº 1567, de 24 de agosto de 2017, que, entre outros atos, delega competência e plena responsabilidade às Superintendências Regionais para a realização dos procedimentos licitatórios em todas as suas fases, inclusive os atos preparatórios, com vistas à contratação de empresas especializadas para a realização de obras de Manutenção/Conservação (PATO);

Considerando os trabalhos realizados pelo Grupo de Trabalho constituído através da Portaria 2.120, Publicada no Boletim Administrativo nº 223, de 22 de novembro de 2017, constantes do processo nº 50.600.615.804/2017-73;

RESOLVE:

Art. 1º ESTABELECE, 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 e fiscalização de contratos de PATO.

§1º Esta instrução se aplica somente aos contratos de conservação rodoviária, corriqueiramente conhecidos como PATO (Plano Anual de Trabalho e Orçamento), não se aplicando aos demais contratos de manutenção.

§2º Todos os procedimentos descritos na presente Instrução de Serviço fundamentam-se nas orientações contidas no Manual de Conservação Rodoviária, Publicação IPR 710, Edição 2005, assim como em Acórdãos, jurisprudências e demais instrumentos referentes ao assunto, vigentes até a data de publicação desta.

§3º O Mapa de Competência para elaboração do PATO está consolidado no Anexo I desta Instrução de Serviço.

CAPÍTULO I DOS CONCEITOS BÁSICOS

Art. 2º Os principais conceitos a serem utilizados na presente Instrução de Serviços são:

I – **Conservação Rodoviária** – compreende o 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 (fonte: Manual de Conservação Rodoviária).

II – **Conservação Corretiva Rotineira** – É o 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 (fonte: Manual de Conservação Rodoviária).

III – **Conservação Preventiva Periódica** – É o conjunto de operações de conservação, realizadas periodicamente com o objetivo de evitar surgimento ou agravamento de defeitos; trata-se de tarefas requeridas durante o ano, mas cuja frequência de execução depende do trânsito, topografia e clima (fonte: Manual de Conservação Rodoviária).

IV – **Conservação de Emergência** – é aquela destinada a corrigir defeitos, surgidos de modo repentino que ocasionam restrição ao tráfego e/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 – **Restauração** – É o conjunto de operações destinado a reestabelecer o perfeito funcionamento de um bem determinado ou avariado, e restabelecer, na íntegra, suas características técnicas originais. Envolve, portanto, um conjunto de medidas destinadas a adaptar a rodovia, de uma forma permanente, às condições de tráfego atuais e futuras, prolongando seu período de vida (fonte: Manual de Conservação Rodoviária).

VII – **Melhoria da Rodovia** – É o conjunto de operações que acrescentam à rodovia existente, características novas, ou modificam as características existentes (fonte: Manual de Conservação Rodoviária).

VIII – **Serviços de Conservação Especial** – Conforme o Manual de Conservação Rodoviária, são os serviços pertinentes à Conservação Preventiva Periódica, à Conservação de Emergência, à Restauração e Melhoramentos.

IX – **Demais Serviços de Manutenção (DSM)** – Para efeito desta instrução, são aqueles não enquadrados no escopo dos serviços de conservação corretiva rotineira/preventiva periódica/conservação de emergência. Assim, as obras Emergenciais, de Restauração, Melhorias e outros que porventura existam, serão considerados como Demais Serviços de Manutenção.

X – **Nível de Esforço (NE)** – é a quantidade de trabalho que se pretende aplicar durante o ano a cada unidade de inventário correspondente a esta tarefa. Por exemplo, se adotamos um nível de esforço igual a 3 m/m para a limpeza de sarjeta e meio-fio, isto significa que cada metro de sarjeta e meio-fio inventariados receberá 3 m de limpeza; ou seja, a limpeza será realizada 3 vezes por ano (fonte: Manual de Conservação Rodoviária).

XI – **Plano Anual de Trabalho e Orçamento (PATO)** – é a planilha que consolida a quantidade de serviços rotineiros/periódicos necessários para a execução da manutenção durante o período contratual.

XII – **Contratos PATO ou Contratos de PATO** – é o contrato de conservação rodoviária que possui serviços de execução rotineira/periódica, podendo eventualmente incluir outros serviços não periódicos, visando manter os elementos construtivos das rodovias tão próximos quanto possível, atendidos os preceitos técnicos e econômicos, 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.

XIII – **Inventário de Elementos Geradores de Conservação** – é a planilha ou ficha que contém o registro de todas os elementos da rodovia que servirão de base para a definição das quantidades de serviços necessárias à manutenção de um determinado trecho

XIV – **Fiscal Técnico** – é o servidor designado para auxiliar o Gestor do contrato quanto à fiscalização do objeto do contrato, executando o acompanhamento com o objetivo de avaliar a execução do objeto nos moldes contratados e, se for o caso, aferir se a quantidade, qualidade, tempo e modo da prestação dos serviços estão compatíveis com os indicadores de níveis mínimos de desempenho estipulados no ato convocatório, para efeito de pagamento conforme o resultado, podendo ser auxiliado pela fiscalização do Público Usuário (fonte: Manual de Diretrizes para Gestão, Acompanhamento e fiscalização de Contratos Administrativos).

XV – **Fiscal Administrativo** – é o servidor designado para auxiliar o Gestor do contrato quanto à fiscalização dos aspectos administrativos do contrato, observando os termos legais e executando o acompanhamento dos aspectos administrativos da execução dos serviços nos contratos com regime de dedicação exclusiva de mão de obra quanto às obrigações previdenciárias, fiscais e trabalhistas, bem como quanto às providências tempestivas nos casos de inadimplemento (fonte: Manual de Diretrizes para Gestão, Acompanhamento e fiscalização de Contratos Administrativos).

XVI – **Gestor do Contrato** – servidor designado para coordenar e comandar o processo da fiscalização da execução contratual (fonte: Manual de Diretrizes para Gestão, Acompanhamento e fiscalização de Contratos Administrativos).

CAPITULO II DO ESCOPO DOS SERVIÇOS

Art. 3º O escopo dos Contratos de Conservação compreende a execução dos serviços de Conservação Rotineira, Periódica, Emergencial e eventualmente Demais Serviços de Manutenção (DSM) 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.

Art. 4º O Plano Anual de Trabalho e Orçamento (PATO) é apenas parte integrante do contrato de conservação, sendo composto por serviços Corretivos Rotineiros e Periódicos Preventivos e de Conservação Emergencial, além de outros que podem ser considerados como serviços prestados de forma continuada.

Art. 5º A critério da Administração o prazo para vigência dos contratos de conservação poderá ser em múltiplos de 1 (um) ano: 1 (um) ano, 2 (dois), 3 (três) anos e assim por diante.

§1º Por serem considerados como serviços de prestação continuada a vigência máxima para contratos de conservação é de 5 (cinco) anos, podendo atingir 6 (seis) anos em casos excepcionais, conforme § 4º e inciso II, ambos do Art. 57 da Lei nº 8.666/1993;

§2º A prorrogação contratual deverá obedecer aos procedimentos constantes na IS/DG nº 11, de 25 de setembro de 2017, ou outra que vier substituí-la.

Art. 6º Os serviços que poderão ser contemplados em contratos de conservação rodoviária estão listados no item 4.2 – As Macroatividades da Conservação, do Manual de Conservação Rodoviária, além dos seguintes:

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

II – os DSM desde que a soma total desses serviços fiquem limitados a 25 % do valor global do orçamento; e

III – obras emergenciais, durante a execução contratual, via termo aditivo, limitados aos limites da Lei 8.666/93, utilizando-se os valores contratuais para os serviços necessários;

CAPITULO III DAS DIRETRIZES DO MANUAL DE CONSERVAÇÃO RODOVIÁRIA

Art. 7º Se porventura existirem novos normativos que apresentem procedimentos divergentes dos contidos no Manual de Conservação Rodoviária, dar-se-á prioridades aos normativos.

Art. 8º Os documentos modelo, planilhas, relatórios, entre outros existentes no Manual de Conservação Rodoviária poderão ser adaptados à realidade atual dos contratos de conservação, desde que contenham as informações mínimas necessárias que garantam a eficiente elaboração, contratação e acompanhamento da manutenção da malha rodoviária existente.

Art. 9º Conforme previsto no capítulo 4 do Manual de Conservação Rodoviária, as listagens abrangem uma extensa gama de serviços de conservação suficientes para a malha viária. Na medida em que a prática e as condições de campo comprovarem a necessidade de novos serviços, estes poderão ser incorporados às listas.

Art. 10. Segundo o item 5.5.4 do Manual de Conservação Rodoviária, os níveis de esforço devem ser determinados cuidadosamente, com base em dados históricos confiáveis.

§ 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 A extrapolação dos dados coletados ao longo do tempo deve servir de base para a determinação dos níveis de esforço atuais.

§ 3º Se os dados a que se refere o caput do presente artigo não existirem ou forem insuficientes, os níveis de esforços devem ser estimados da melhor maneira possível, sendo devidamente justificados, iniciando-se então um programa de registro permanente das produções anuais atingidas em cada tarefa. Cada plano anual deve incorporar a experiência dos anos anteriores.

Art. 11. Apesar do Manual de Conservação Rodoviária prever diretrizes sobre a elaboração de orçamento, estas deverão ser desconsideradas sempre que divergirem da metodologia adotada pelos manuais vigentes do SICRO.

§ 1º Para formação do custo de referência de administração local nos contratos de PATO, deve ser considerada a previsão de 0,25 engenheiro supervisor e, consequentemente, de seu veículo leve e a exclusão da previsão de secretária da parcela fixa da administração local.

§ 2º No orçamento do serviço de roçada, deve ser substituída a roçada manual, obrigatoriamente, pela composição de custo de serviço de roçada com roçadeira costal – ha, inclusive para o caso de roçagem de capim colônio.

§ 3º A utilização da escavação mecanizada nas composições para os serviços de drenagem e obras complementares, inclusive com a previsão do emprego de mini-escavadeiras de pneus, quando for o caso, deverá ser obrigatoriamente utilizada em detrimento da escavação manual, nos trechos em que haja pista dupla e/ou pista simples com presença de acostamento e/ou presença de terceira faixa.

CAPITULO IV DOS PROCEDIMENTOS ADMINISTRATIVOS PARA ELABORAÇÃO E APROVAÇÃO DO PLANO ANUAL DE TRABALHO E ORÇAMENTO - PATO

Art. 12. As informações relativas à elaboração do PATO deverão, dentro do possível, ser registradas via Sistema Eletrônico de Informações (SEI).

Art. 13. As fases para obtenção dos quantitativos a serem utilizados na proposta do PATO são, no mínimo, as seguintes:

- a) Elaboração/Atualização Inventário de Elementos Geradores de Conservação;
- b) Atribuição da intensidade de aplicação dos Serviços de Conservação Rotineira/Periódica (máxima, média e mínima);
- c) Atribuição das prioridades dos serviços;
- d) Obtenção das quantidades dos serviços de Conservação Rotineira/Periódica baseados nos níveis de esforços correspondentes;
- e) Quantificação dos DSM.

Art. 14. A Unidade Local (UL) deverá elaborar e manter atualizado o Inventário Rodoviário (aterros, cortes, pistas de rolamento, pontes, bueiros, sarjetas, cercas, revestimento vegetal, placas de sinalização, defensas, etc.) dos trechos das rodovias sob sua jurisdição.

§1º O inventário de que trata o caput do artigo deverá estar atualizado em planilhas eletrônicas ou em outro sistema eletrônico de fácil acesso às demais unidades do DNIT.

§2º O inventário de que trata o caput do artigo servirá de base para a elaboração/atualização do Inventário de Elementos Geradores de Conservação.

§3º As atividades listadas nesse artigo poderão ser auxiliadas por empresa supervisora.

Art. 15. Havendo necessidade de contratar um PATO ou prorrogá-lo por um novo período, o Chefe da Unidade Local providenciará a elaboração/atualização do Inventário de Elementos Geradores de Conservação do trecho rodoviário a ser contratado.

§1º O chefe da Unidade Local (UL) designará um Servidor, com formação em Engenharia Civil, de sua Unidade, como responsável pelos levantamentos dos dados necessários à elaboração da proposta de PATO, podendo ser auxiliado por empresas supervisoras.

§2º A responsabilidade de que trata o caput deste artigo poderá ser avocada pelo Chefe da Unidade Local.

§3º Os registros realizados pela equipe de campo deverão seguir as orientações do item 5.3.5 (Elaboração do Inventário) do Manual de Conservação Rodoviária, não havendo a necessidade de utilizar os modelos SAC-01.1, SAC-01.2, SAC-01.3 e SAC-01.4.

Art. 16. Outros dados que deverão ser providenciados pelo responsável dos levantamentos de campo são, no mínimo, os seguintes:

I – preâmbulo com informações de Rodovia, SNV atualizado, trecho, subtrecho, quilometragem inicial e final, assim como o mês de elaboração;

II – registro fotográfico 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;

V – questões ambientais; e

VI - mapa das estações pluviométricas.

Art. 17. Após levantamento, o responsável encaminhará todos os dados ao Chefe da UL para fins de validação dos dados, atribuição das condições aos serviços, e proposição dos DSM que porventura necessitem ser inseridos.

§1º A atribuição das condições aos serviços (máxima, média e mínima) deverá seguir as orientações do item 5.3.6 do Manual de Conservação Rodoviária.

§2º A atribuição das condições dos serviços servirá para a aplicação dos níveis de esforços de cada serviço, salvo no caso da roçada que seguirá as diretrizes previstas na norma DNIT 182/2018 – PRO – Conservação Rodoviária – Determinação do Nível de Esforço de Roçada – Procedimento.

§3º O serviço de remoção de animais de grande porte mortos na rodovia fará parte do rol de Serviços de Conservação Rotineira/Periódica e será quantificado com base no histórico ou, na ausência deste, na experiência do Chefe da UL.

§4º Caso ache necessário, o Chefe da UL, com base em sua experiência de campo, quantificará, justificará e fará a proposta de inclusão dos DSM em planilha à parte.

§5º 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.

Art. 18. Vencida as etapas anteriores, o Chefe da UL definirá a duração do contrato e devolverá o processo ao servidor designado para fins de consolidação da proposta de PATO.

Art. 19. A proposta de PATO será apresentada através de um relatório composto por dois volumes, que seguirá, dentro do possível, as recomendações previstas para “Relatórios Periódicos” da Publicação IPR – 727: Diretrizes básicas para elaboração de estudos e projetos rodoviários – instrução para apresentação de relatórios.

Parágrafo único - Não haverá necessidade de imprimir o relatório pois correrá via processo eletrônico.

Art. 20. O relatório para apresentação da proposta de PATO apresentará, no mínimo, as seguintes informações:

I – Volume 01 – JUSTIFICATIVAS E RESUMO DE PATO.

a) Preâmbulo com informações de Rodovia, SNV atualizado, trecho, subtrecho, quilometragem inicial e final, assim como o mês de elaboração;

b) Mapa de localização do trecho da rodovia;

c) Planilha Resumo do PATO e DSM;

d) Justificativas;

e) Metodologia de elaboração;

f) Questões Ambientais (seguir orientações do Programa de Rodovias Federais Ambientalmente Sustentáveis - PROFAS);

II – Volume 02 – LEVANTAMENTO DE CAMPO, MEMÓRIA DE CÁLCULO E ORÇAMENTO.

a) Inventário do Elementos Geradores de Conservação;

b) Registro fotográfico com fotos Georreferenciadas;

c) Planilha Total de Quantidades de Serviços Inventariados;

d) Planilha com níveis de esforços;

e) Planilha com os DSM (se for o caso);

f) Croqui com ocorrência de materiais e cálculo de DMT.

g) Mapa das estações pluviométricas adotadas;

h) Memória de Cálculo;

i) Planilha de PATO para o período contratual;

J) Proposta de Cronograma Físico - Financeiro;

k) Composições de Custos Unitários;

l) Pesquisa de mercado (se for o caso);

m) Orçamento Onerado (SICRO);

n) Orçamento Desonerado (SICRO);

Art. 21. Após consolidação dos volumes, o servidor responsável elaborará Nota Técnica explicativa da elaboração da proposta de PATO e encaminhará o processo ao Chefe da UL.

Parágrafo único - O Chefe da UL, caso ache necessário, poderá solicitar retificações e esclarecimentos ao responsável pela elaboração da proposta.

Art. 22. Após concordância, o Chefe da UL encaminhará a proposta de PATO à Superintendência Regional, que imediatamente tramitará ao Serviço de Manutenção para verificação do cumprimento da presente instrução.

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

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

Art. 23. Após verificação, o Serviço de Manutenção encaminhará o processo à Coordenação de Engenharia propondo a aprovação do Superintendente Regional.

Art. 24. A Coordenação de Engenharia fará a revisão final e encaminhará o processo ao Superintendente Regional para fins de aprovação.

Art. 25. Concordando com a proposta de PATO, o Superintendente Regional lavrará o Termo de Aprovação do Plano Anual de Trabalho e Orçamento (PATO), conforme o Anexo II desta Instrução.

CAPITULO V DO PLANO ANUAL DE TRABALHO E ORÇAMENTO - PATO

Art. 26. A planilha de PATO deverá separar de forma clara os serviços de Conservação Rotineira/Periódica e os Demais Serviços de Manutenção (DSM).

§1º Os quantitativos dos DSM não poderão ser tratados como serviços de prestação continuadas, portanto seus quantitativos não poderão ser majorados em função de prorrogação contratual sem ferir os limites de 25% estabelecidos pela Lei 8.666/93.

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

§3º Se durante a vigência do contrato surgir a necessidade de alterar os quantitativos iniciais dos DSM, estes poderão ser aditivados, desde que justificados, analisados e aceitos pela Administração, respeitando os limites previstos na Lei 8.666/93.

CAPITULO VI DA ELABORAÇÃO DO TERMO DE REFERÊNCIA E LICITAÇÃO

Art. 27. 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.

§ 1º O TR deverá prever, de forma clara, todas as Normas, Instruções de Serviços, Instruções Normativas, Manuais, Acórdãos, etc. que visem reger a realização e aceitação dos serviços a serem executados;

§ 2º A elaboração do TR deverá levar em consideração as orientações referentes à execução dos serviços, fiscalização, e medição e a elaboração dos termos aditivos contidas nesta Instrução.

§ 3º O TR deverá deixar claro as ações relativas às questões ambientais.

Art. 28. 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. 29. 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 modalidade preferencial para realização do certame licitatório é o Pregão Eletrônico.

§ 2º As fases internas e externas do certame licitatório correrão conforme a modalidade da licitação.

Art. 30. Após homologação, assinatura do contrato e publicação do extrato do contrato em Diário Oficial da União, a Superintendência designará especialmente, em portaria, um representante da Administração para realizar o acompanhamento e a fiscalização do contrato.

§ 1º É permitida a contratação de terceiros para assisti-lo e subsidiá-lo de informações pertinentes a essa atribuição.

§2º A designação da fiscalização deverá seguir o que prevê a Instrução de Serviço nº 06/DG, de 10 de abril de 2018, que traz como anexo o Manual de Diretrizes para Gestão, Acompanhamento e fiscalização de Contratos Administrativos, ou outra que vier lhe substituir.

§3º Será providenciado o cadastro básico do contrato no SIAC conforme previsto na IS/DG nº 07/2015.

CAPITULO VII DA EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS, FISCALIZAÇÃO E MEDIÇÃO

Art. 31. Vencidas as etapas anteriores, seguindo as diretrizes previstas na IS/DG nº 07/2015, que determina a sistemática de cadastro de contrato, medições e autorização de pagamento de Obras e Serviços de Engenharia, ou outra que vier substituí-la, será dada a Ordem de Início para a mobilização da empresa e execução dos serviços contratados.

Art. 32. 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 cobrar da empresa a elaboração do Plano de Ataque e o Cronograma de Execução dos Serviços, no prazo máximo de dois dias úteis.

§ 1º O Cronograma de Execução deverá prever separadamente os DSM e os Serviços de Conservação Rotineira/Periódica.

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

§ 3º Deverá ser previamente determinado o ponto de descarga do entulho e lixo removidos evitando que sejam conduzidos para o sistema de drenagem (Conforme Manual de Conservação Rodoviária).

§ 4º Caberá à contratada realizar o estaqueamento do trecho e mantê-lo visível ao longo da execução do contrato.

Art. 33. Os serviços deverão ser executados em concordância com a fiscalização, com registro em Diário de Obras.

Parágrafo único - Três reiterações de notificação sequenciadas pela fiscalização poderá ensejar em processo de inexecução contratual.

Art. 34. A execução dos serviços deverá seguir as Instruções de Serviços listadas no Anexo B – Instruções de Serviço de Conservação, do Manual de Conservação Rodoviária, além dos demais normativos vigentes relativos aos serviços não contemplados no Manual de Conservação Rodoviária.

Art. 35. Durante a execução dos serviços, a fiscalização deverá cobrar o cumprimento das orientações de segurança contidas nos itens 4.6.1 a 4.6.3 do Manual de Conservação Rodoviária.

Art. 36. O trecho coberto pelo contrato deverá ser objeto de inspeções permanentes com a finalidade de definir / localizar os defeitos, determinar as suas causas e, a partir daí, executar os devidos reparos.

Art. 37. Caberá à UL 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 emergencial ou rotineira/periódica, que necessite a mobilização imediata de uma equipe para a resolução do problema.

§1º Caso exista uma empresa supervisora, esta auxiliará a fiscalização do contrato na quantificação, registro e execução dos serviços.

§2º 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.

§ 3º 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

§4º 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; exudação; 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; recalques nos encontros das pontes.

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 arimo; necessidade de estruturas adicionais de drenagem.

IV - Obras de Arte Especiais (em caso de o trecho não ser coberto pelo Programa PROARTE) estrutura, guarda-corpo e guarda-rodas sem pintura ou danificados; trincas; revestimento danificado, escamado, etc; deslocamento dos pilares e vigas de apoio e aparecimento de trincas e escamas; defeito nos aparelhos de apoio; 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; deficiência na irrigação das áreas recentemente plantadas e na aplicação de fertilizantes.

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

Art. 38. O contratado é obrigado 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.

Art. 39. Os serviços realizados serão quantificados mensalmente conforme critério adotado em Termo de Referência.

§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 Sistema de Acompanhamento de Contratos (SIAC) seguirão as diretrizes previstas na IS nº 07, de 22 de setembro de 2015.

§3º O modelo de medição dos serviços e as responsabilidades decorrentes dos processos de medição e do suporte documental seguirá as diretrizes da Instrução de Serviço nº 09 de 29 de agosto de 2017, ou a que vier substituí-la.

Art. 40. A Critério da UL, a medição por Padrões de Desempenho para faixa de domínio e drenagem superficial, baseada na Instrução de Serviço do CREMA, poderá ser adaptada ao PATO e colocada em prática com o objetivo experimental, desde que as críticas relativas ao método sejam encaminhadas ao final de cada Etapa, via processo eletrônico, à CGMRR.

Parágrafo único - O critério de que trata o caput deste artigo não poderá comprometer a atualização do histórico de serviços e a atualização anual dos níveis de esforços.

CAPITULO VIII DO HISTÓRICO DE SERVIÇOS E ATUALIZAÇÃO DOS NÍVEIS DE ESFORÇOS

Art. 41. Caberá à UL contabilizar o histórico da quantidade de serviços executada a cada período de um ano para fins de obtenção dos níveis de esforços atualizados.

§1º Deverá ser analisado e avaliado o desempenho das quantidades de serviços executados e o efeito resultante na malha viária, em termos de nível de conservação da rodovia. Por meio da aferição desses dados históricos e de resultados de pesquisas específicas, cria-se uma sensibilidade para estimativa da quantidade-padrão ótima para cada serviço.

§2º Para registro e atualização dos níveis de esforços, a UL seguirá o procedimento estabelecido no item 5.18 – Avaliação do Nível de Esforço (Relatório 20), do Manual de Conservação Rodoviária.

§3º A UL enviará o relatório atualizado, via processo, à Superintendência Regional.

Art. 42. Caberá à Superintendência Regional consolidar as informações conforme Relatório 21 do Manual de Conservação Rodoviária e divulgar a todas as UL's os valores dos níveis de esforços atualizados, encaminhando cópia à CGMRR via processo eletrônico.

CAPITULO IX DOS TERMOS ADITIVOS

Art. 43. As alterações contratuais serão realizadas através da lavratura de termo aditivo obedecendo o que prevê a Lei 8.666/93.

Art. 44. A proposta de termo aditivo poderá ser motivada pela fiscalização, pela supervisão ou pela contratada.

Parágrafo único - A supervisora ou empresa executora que verificar necessidade em realizar alterações contratuais deverá enviar, à fiscalização, documento contendo todas justificativas, dados e demais informações necessárias ao seu claro entendimento.

Art. 45. A Fiscalização Técnica será a primeira instância a analisar a proposta de aditivo, emitindo Nota Técnica conclusiva relativa às justificativas técnicas apresentadas para as possíveis alterações contratuais, sem adentrar nos aspectos administrativos.

Art. 46. Após análise e concordância, a fiscalização técnica emitirá documento de análise e encaminhará a proposta ao Chefe da UL que, em caso de concordância, encaminhará ao Serviço de Manutenção.

Art. 47. 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 8.666/93.

Art. 48. 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. 49. 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 PFE.

Art. 50. Os valores dos serviços inseridos no contrato via termo aditivo contarão para os cálculos dos limites do percentual de 25% previsto no §1º, do art. 65 da Lei 8.666/1993.

Art. 51. 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. 52. Por ocasião das prorrogações contratuais, deverá ser realizado novo Inventário de Elementos Geradores de Conservação para a quantificação dos serviços de Conservação Rotineira/Periódica necessários à nova etapa.

§1º Em nenhuma hipótese, os Inventários de Elementos Geradores de Conservação e seus respectivos quantitativos poderão ser simplesmente replicados da etapa anterior.

§2º Serviços novos, não previstos no contrato inicial, não poderão ser incluídos.

§3º Cada prorrogação contará com a elaboração de relatório específico sendo composto, no mínimo, com as 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 e mês de elaboração;
- b) Planilha Resumo da nova Etapa e DSM;
- c) Justificativas para prorrogação;
- d) Metodologia de elaboração;
- e) Inventário do Elementos Geradores de Conservação;
- f) Registro fotográfico com fotos Georreferenciadas;
- g) Planilha Total de Quantidades de Serviços Inventariados;
- h) Planilha com níveis de esforços utilizados;
- i) Planilha com os DSM (se for o caso);
- j) Croqui com ocorrência de materiais e cálculo de DMT.
- k) Memória de Cálculo;
- l) Planilha de PATO para a nova etapa;
- m) Proposta de Cronograma Físico - Financeiro;
- n) Orçamento Onerado (novo SICRO);
- o) Orçamento Desonerado (novo SICRO);

§4º 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.

§5º Deve-se manter os mesmos itens de serviço contidos no orçamento do contrato original, permitindo-se, apenas, que sejam incluídos os quantitativos necessários para fazer frente à prorrogação de prazo referente ao período de interesse da administração.

§6º Em hipótese alguma será autorizada a superação do limite de 25% previsto no §1º, do artigo 65 da Lei 8.666/1993.

§7º O conjunto de reduções e o conjunto de acréscimos de quantitativos devem ser sempre calculados sobre o valor original do contrato, aplicando-se a cada um desses conjuntos, individualmente e sem nenhum tipo de compensação entre eles, os limites de alteração estabelecidos no art. 65 da Lei nº 8.666/1993.

§8º 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 previstas na Instrução de Serviço nº 11/2017, ou outra que vier substituí-la.

§9º 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. 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.

CAPITULO X DO RECEBIMENTO DEFINITIVO

Art. 53. O recebimento do objeto contratual deverá ocorrer conforme prevê o inciso I do art. 73 da Lei 8.666/93.

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

Art. 54. A Administração rejeitará, no todo ou em parte, serviço executado em desacordo com o contrato.

CAPITULO XI DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 55. Os contratos em andamento que contenham divergências de procedimentos, modelo de documento, quadros, relatórios, planilhas, etc. deverão seguir os procedimentos já firmados em contrato, não sendo afetados pelas diretrizes desta Instrução de Serviço.

Art. 56. Esta Instrução de Serviço entrará em vigor 60 dias após a data de sua publicação no Boletim Administrativo do DNIT, não afetando Planos de Trabalhos aprovados antes deste prazo.

ANDRÉ KUHN
Diretor-Geral Substituto

ANEXO I – MAPA DE COMPETÊNCIAS

Responsável	Ação
Superintendente Regional	Atentar para o cumprimento da programação de obras de conservação firmada na reunião (fórum de manutenção) anual, realizada em conjunto com PNMR).
	Demandar a elaboração de proposta de PATO para os trechos rodoviários de acordo com a programação anual.
	Aprovar o PATO.

	Aprovar o Termo de Referência para contrato de PATO.
	Autorizar licitação para contratar o PATO.
	Homologar o objeto do Certame Licitatório
	Divulgar às suas ULs e informar anualmente via processo à CGMRR a atualização dos níveis de esforços do estado.
	Designar Servidor ou Comissão para o recebimento definitivo do objeto do contrato.
Coordenação de Engenharia	Planejar, controlar, coordenar e supervisionar as atividades de planejamento e programação de investimento anual e plurianual da Conservação da malha rodoviária federal do estado zelando para o cumprimento de prazos de elaboração e execução.
	Revisar a proposta de PATO e sugerir a aprovação ao Superintendente.
	Elaborar, com o apoio do Serviço de Manutenção, o Termo de Referência e propor a aprovação do Superintendente Regional.
Serviço de Manutenção	Monitorar a execução dos contratos de Conservação da malha rodoviária federal do estado zelando para o cumprimento de prazos de elaboração e execução.
	Verificação da Proposta de PATO propondo correções à UL.
	Auxiliar a Coordenação de Engenharia na elaboração do Termo de Referência para contratação de PATO
	Atualizar anualmente os níveis de esforços de referência do estado
Unidade Local	Elaborar o Inventário da malha rodoviária sob sua jurisdição
	Manter atualizado o Inventário da malha rodoviária sob sua jurisdição
	Elaborar o Inventário dos Elementos Geradores de Conservação.
	Atribuir condições aos Serviços de Conservação (máxima, média e mínima)
	Quantificar os serviços para contratos de PATO baseados no Inventário de Elementos Geradores de Conservação, níveis de esforços e DSM.
	Elaborar o Orçamento e consolidar a proposta de PATO.
	Encaminhar a proposta de PATO ao Serviço de Manutenção
	Fiscalizar a execução dos serviços de Conservação.
	Com base no SIAC, gerar o histórico de execução anual de serviços de Conservação de todos os contratos sob sua jurisdição e informar via processo o andamento da execução.
	Com base no histórico, gerar novas propostas de níveis de esforços atualizados.

ANEXO II - MODELO DO TERMO DE APROVAÇÃO DO PLANO ANUAL DE TRABALHO E ORÇAMENTO (PATO)

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

O SUPERINTENDENTE REGIONAL NO ESTADO DE _____ DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT, no uso das atribuições que lhe confere o Art. 4º da Portaria nº 1.567, de 24 de agosto de 2017, publicada no D.O.U. de 25 de agosto de 2017, seção I, página 45/46, tendo em vista o constante do **Processo n.º _____/_____-__** e,

CONSIDERANDO que a documentação foi elaborada de acordo com os procedimentos definidos na Instrução de Serviço DG Nº __, de __ de ____ de 2018, publicada no Boletim Administrativo Nº __, de __ de ____ de 2018 do DNIT a qual estabelece rotina de procedimentos relativos à elaboração do Plano Anual de Trabalho e Orçamento – PATO e à execução, medição e fiscalização de contratos de PATO;

CONSIDERANDO o que dispõe o Manual de Conservação Rodoviária;

CONSIDERANDO a Análise Técnica feita pela Coordenação de Engenharia desta Superintendência Regional;

RESOLVE:

Art. 1º APROVAR o Plano Anual de Trabalho e Orçamento – PATO, abaixo descrito:

Rodovia/UF: BR- ____/____

Trecho: ____ – ____

Subtrecho: ____ – ____

Segmento: km ____ ao km ____

Extensão: ____ km

Fulano de tal
Superintendente Regional do DNIT no Estado do _____



Documento assinado eletronicamente por **André Kuhn, Diretor Executivo**, em 03/04/2019, às 17:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **2855719** e o código CRC **06C3936B**.

Referência: Processo nº 50600.615804/2017-73

SEI nº 2855719



MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA



Setor de Autarquias Norte | Quadra 3 | Lote A
CEP 70040-902
Brasília/DF |

Publicada no BA 065 de 04/04/19