

NORMA

**INFRA S.A.**  
**CPL-00005**

rev 0  
03.03.2023

---

---

**Mobilização, desmobilização e  
administração local**

*Mobilization, demobilization and place management*

---

---

**INFRA** S.A.

© INFRA S.A. 2023

Todos os direitos reservados. A menos que especificado de outro modo, nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou utilizada em qualquer forma ou por qualquer meio, eletrônico ou mecânico, incluindo fotocópia e microfilme, sem permissão por escrito da INFRA S.A.

Sede da INFRA S.A.

SAUS, Quadra 01, Bloco 'G', Lotes 3 e 5. - CEP: 70.070-010

Asa Sul Brasília - DF

Telefone:+55 61 2029-6100

<https://www.infrasa.gov.br>

## Sumário

Prefácio .....	iv
1 Objetivo .....	1
2 Referências normativas .....	1
3 Termos e definições .....	1
4 Mobilização e desmobilização .....	2
4.1 Premissas para o serviço de mobilização e desmobilização .....	2
4.2 Disposições normativas .....	3
4.3 Observações de caráter geral .....	3
4.4 Mobilização .....	4
4.5 Desmobilização .....	4
4.6 Serviços a serem fornecidos pela contratada.....	4
4.7 Distâncias de mobilização e desmobilização.....	5
4.7.1 Distância mínima.....	5
4.7.2 Equipamentos.....	5
4.7.3 Mão de obra .....	5
4.8 Efetivo de pessoal a ser mobilizado.....	5
4.9 Deslocamento de equipamento .....	6
4.10 Deslocamento de pessoal .....	6
4.11 Custos de mobilização e desmobilização .....	6
4.12 Controle dos serviços de mobilização e desmobilização.....	6
4.13 Aceitação.....	6
4.14 Manejo ambiental .....	7
4.15 Critério de medição para mobilização e desmobilização.....	7
5 Administração local .....	7
5.1 Premissas para o serviço de administração local .....	7
5.2 Disposições normativas .....	8
5.3 Metodologia .....	8
5.4 Detalhamento da administração local.....	8
5.5 Aceitação.....	9
5.6 Critério de medição .....	9
Bibliografia .....	10

## Prefácio

A Valec – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. (nome fantasia – “INFRA S.A.”), empresa pública de capital fechado, é uma sociedade por ações controlada pela União e vinculada ao Ministério dos Transportes, regida por seu Estatuto Social e, especialmente, pelas Leis nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, nº 11.772, de 17 de setembro de 2008, nº 12.404, de 04 de maio de 2011, nº 12.743, de 19 de dezembro de 2012 e nº 13.303, de 30 de junho de 2016, e pelos Decretos nº 8.945, de 27 de dezembro de 2016 e nº 11.081, de 24 de maio de 2022.

A INFRA S.A. tem por objeto social prestar serviços nas áreas de projetos, estudos e pesquisas, destinados a subsidiar o planejamento da logística e dos transportes no País, considerando as infraestruturas, as plataformas e os serviços pertinentes aos modos rodoviário, ferroviário, dutoviário, aquaviário e aeroviário.

A Superintendência de Projetos e Custos (SUPRO) da INFRA S.A. tem por objetivo criar, revisar, zelar e organizar o acervo de Normas Técnicas de engenharia, com o intuito de melhorar os procedimentos da empresa. Ainda que a responsabilidade do conteúdo das normas seja de todo o corpo técnico da INFRA S.A., a SUPRO é a responsável pela gestão do processo de manutenção do acervo de Normas Técnicas de engenharia.

Para estabelecer a estrutura técnica aplicada à infraestrutura de logísticas de transporte nacional, foi elaborada a Norma técnica INFRA S.A. CPL-00005 – Mobilização, desmobilização e administração local, para regulamentação dos requisitos para a definição da Mobilização, desmobilização e administração local a ser utilizado em obra ferroviária, juntamente com os requisitos concernentes às características dos materiais, controle da qualidade e critério de medição.

Esta edição revoga e substitui a VALEC 80-ES-028A-92-8001: Mobilização instalação e desmobilização.

## Mobilização, desmobilização e administração local

### 1 Objetivo

Esta Norma define os critérios básicos necessários à execução dos serviços de mobilização, desmobilização e administração local, a serem efetuados em obras de construção de vias férreas. São também aqui apresentados os requisitos concernentes a manejo ambiental e os critérios de medição dos serviços executados.

### 2 Referências normativas

Os documentos a seguir são citados no texto de tal forma que seus conteúdos, totais ou parciais, constituem requisitos para este Documento. Para referências datadas, aplicam-se somente as edições citadas. Para referências não datadas, aplicam-se as edições mais recentes do referido documento (incluindo emendas):

INFRA CPL-00023, *Áreas de vivência em canteiros de obras – Especificação de serviço*;

DNIT, *Manual de custos de infraestrutura de transportes – Volume 8 – Administração local*;

DNIT, *Manual de custos de infraestrutura de transportes – Volume 9 – Mobilização e desmobilização*;

VALEC, *RESOLUÇÃO NORMATIVA VALEC No 4/2022/CONSAD-VALEC, de 24 de fevereiro de 2022*;

VALEC, *PORTARIA NORMATIVA VALEC Nº9/2021/ASSDIREM-VALEC/DIREM/VALEC, de junho de 2021*;  
e

VALEC, POL-5.03.01-16.001 *Política Ambiental*.

### 3 Termos e definições

Para os efeitos desta Norma, aplicam-se os seguintes termos e definições.

#### 3.1 administração local

Conjunto de gastos com pessoal, materiais e equipamentos incorridos pelo executor no local do empreendimento e indispensáveis ao apoio e à condução da obra. É exercida normalmente por pessoal técnico e administrativo. Além da gerência técnica e administrativa da obra, inclui-se na administração local as equipes responsáveis pelo controle de produção das frentes de serviços, pelo controle tecnológico da obra e pelos serviços gerais de apoio.

#### 3.2 custos de mobilização

Custos associados ao transporte, desde a origem até o local onde se implantará o canteiro de obras, dos recursos humanos não disponíveis no local da obra, bem como todos os equipamentos móveis e fixos indispensáveis às operações que serão desenvolvidas na obra.

#### 3.3 custos de desmobilização

Custos associados ao indispensável transporte das instalações provisórias, dos equipamentos e dos recursos humanos desde o local de origem definido, após a conclusão da obra.

### **3.4 equipamentos**

Conjunto de máquinas, instrumentos ou aparelhos necessários à produção de determinado bem ou à execução de determinado serviço. O custo horário de um equipamento é definido por meio de seus custos horários de propriedade, de manutenção e de operação.

Para fins de mobilização, o parque de equipamentos é habitualmente agrupado em três tipos: veículos leves e caminhões comuns, equipamentos de pequeno porte e equipamentos de grande porte.

#### **3.4.1 veículos leves e caminhões comuns**

Equipamentos que se deslocam até o local da obra por seus próprios meios, salvo situações especiais, até onde a rede rodoviária permita. Nos casos comuns, o custo de mobilização correspondente, portanto, ao custo operacional de cada um desses veículos, para vencer a distância a ser percorrida, acrescido das despesas de alimentação e hospedagem do respectivo motorista. O deslocamento de frota de caminhões comuns gera, ainda, uma oferta de capacidade de transporte, que deve ser aproveitada para absorver parte da carga necessária a transportar para a obra.

#### **3.4.2 equipamentos de pequeno porte**

Equipamentos cujo peso individual não chega a atingir 10 t. Estes equipamentos devem ter seu peso estimado pelo engenheiro de custos, ou com base em informações dos fabricantes.

#### **3.4.3 equipamentos de grande porte**

Equipamentos que pelo seu peso ou dimensões requeiram transporte em carreta, com ou sem escolta. O transporte com escolta é exigido para equipamentos de mais 60 t ou de dimensões que ultrapassem 3,20 m de largura, 25 m de comprimento e 5 m de altura.

### **3.5 mão de obra**

Conjunto de trabalhadores envolvidos diretamente na execução de determinado serviço ou na administração local. O custo desse insumo é obtido por meio do salário do trabalhador acrescido dos encargos inerentes a cada categoria profissional, expresso de forma horária ou mensal.

### **3.6 materiais**

Matéria-prima empregada na confecção de determinado bem ou na execução de determinado serviço. Os materiais podem ser comercializados a granel, individualizados por meio de embalagens ou produzidos no local da obra, devendo atender às especificações particulares concernentes às propriedades de toda ordem técnica e construtiva. Os preços devem se referir ao pagamento à vista e contemplar toda a carga tributária que sobre estes incidem.

## **4 Mobilização e desmobilização**

### **4.1 Premissas para o serviço de mobilização e desmobilização**

A metodologia para definição dos custos para mobilização e desmobilização de pessoal e equipamentos de uma determinada obra se baseia nas considerações apresentadas em 4.1.1 a 4.1.7.

**4.1.1** Todas as capitais das unidades da Federação têm condições de fornecer mão de obra e equipamentos para atender às necessidades da maioria das obras de engenharia.

**4.1.2** Devem ser mobilizados por transportadores especializados os equipamentos que não puderem se deslocar por meios próprios.

**4.1.3** As ferramentas e os equipamentos leves ou de pequeno porte, cujo peso individual e formato permitem que sejam transportados, embarcados ou rebocados, devem ser transportados em veículos transportadores autônomos da frota mobilizada (que podem se deslocar por meios próprios).

**4.1.4** Para todos os equipamentos embarcados na frota, devem ser considerados os custos de embarque e de desembarque.

**4.1.5** Não são consideradas improdutividades na mobilização ou desmobilização dos equipamentos.

**4.1.6** Cada mobilização corresponde a uma desmobilização.

**4.1.7** O cálculo do custo da desmobilização é igual ao da mobilização.

## **4.2 Disposições normativas**

**4.2.1** Para o transporte e utilização de veículos em rodovias, aeronaves e embarcações, devem ser observadas todas as recomendações e exigências dos órgãos reguladores e fiscalizadores destas atividades

**4.2.2** Para as edificações, instalações prediais e de serviços, devem ser utilizadas as normas da ABNT e de concessionárias de serviços públicos pertinentes, assim como a INFRA CPL-00023.

**4.2.3** Para análises de custos referentes à mobilização e desmobilização, deve ser considerada a data-base do orçamento e do contrato e conseqüentemente a legislação e normativos vigentes à época. Neste sentido, deve-se considerar:

- a) para elaboração e análise de orçamentos referenciais, quanto às etapas de mobilização e desmobilização de novas obras, a partir da data de revisão desta Norma, deve ser adotada a metodologia do Manual de Custos de Infraestrutura de Transportes Volume 09 – Mobilização e Desmobilização – DNIT;
- b) para elaboração e análise de orçamentos referenciais, quanto às etapas de mobilização e desmobilização de novas obras, a partir da data de revisão desta Norma, deve ser consultado o Regulamento Interno de Licitações e Contratos – RILC da VALEC, junto com a Portaria Normativa VALEC Nº9/2021/ASSDIREM-VALEC/DIREM/VALEC; e
- c) para elaboração e análise de orçamentos referenciais, quanto às etapas de mobilização e desmobilização, anteriores à data de vigência da revisão desta Norma, permanecem válidas as normas e legislação vigentes à época do orçamento/contrato sempre objetivando as soluções mais econômicas e vantajosas para o orçamento.

## **4.3 Observações de caráter geral**

**4.3.1** Devem ser obtidas pela contratada as permissões e/ou ligações das instalações do canteiro às redes públicas de energia, água, telefone, *internet* e outros.

**4.3.2** Será, também, encargo da contratada o fornecimento e a manutenção, às suas expensas, de energia e *internet* necessárias à obra.

**4.3.3** Cumpre, ainda, à contratada providenciar o abastecimento de água potável, suficiente e adequado do ponto de vista higiênico, para atender a todo o pessoal que trabalhe no canteiro de obras.

**4.3.4** Enquanto o acampamento definitivo da fiscalização não estiver em condições de ser utilizado, em virtude das obras de implantação do canteiro, a contratada deve fornecer, sem ônus para a INFRA S.A., um acampamento provisório que permita o eficiente acompanhamento dos trabalhos, contando no mínimo, com escritório, alojamentos e refeitório.

**4.3.5** A contratada deve construir as instalações do sistema de proteção contra incêndio, e do sistema de proteção contra descargas atmosféricas – SPDA, nas dependências dos canteiros de obras, bem como fornecer a sua manutenção, até a realização da desmobilização conforme 4.5.

#### **4.4 Mobilização**

Esta fase engloba a alocação de todo o pessoal para a execução da obra objeto do contrato, utilização e montagem dos equipamentos necessários à execução dos serviços, de acordo no mínimo com o cronograma de utilização de equipamentos proposto, com as necessidades imperativas para o cumprimento dos prazos de execução previstos, instalação de usinas centrais e depósitos, construção de alojamentos, escritórios, posto médico e demais instalações para o perfeito desenvolvimento dos serviços da contratada e da fiscalização.

A mobilização inclui, também, a obtenção, o preparo e a conservação das áreas e dos acessos ao canteiro e acampamentos a serem utilizados.

Todos os serviços para a infraestrutura do canteiro e acampamento avançado da contratada, como, serviços preliminares, desmatamento, terraplenagem, drenagem, revestimento primário, pavimentação, serviço de água e esgoto e tudo o mais necessário para o início dos trabalhos, devem estar incluídos na mobilização.

Cumpra à contratada manter, até a emissão do Termo de Autorização de Desmobilização, instalações compatíveis com a mobilização máxima prevista de pessoal, em condições adequadas.

A aquisição ou arrendamento das áreas para implantação do canteiro de obras e de acampamento avançado, assim como a construção e instalação deste último, são de inteira responsabilidade e ônus da contratada.

#### **4.5 Desmobilização**

A desmobilização engloba a retirada de todo o pessoal do canteiro de obras, a desmontagem e retirada dos equipamentos e instalações utilizados, incluindo, ainda, as operações de regularização das áreas afetadas mediante acompanhamento e prévia autorização da fiscalização.

#### **4.6 Serviços a serem fornecidos pela contratada**

**4.6.1** São de responsabilidade da contratada, além da implantação do canteiro de obras e de acampamentos avançados, a conservação, manutenção e operação, compreendendo, mas não se restringindo, aos seguintes serviços:

- a) limpeza, vigilância e proteção de todas as instalações e prédios utilizados pela contratada e pela fiscalização, inclusive das vias de acessos e áreas adjacentes ao canteiro e acampamentos; e
- b) manutenção adequada de posto médico destinado a primeiros socorros, controle sanitário e, eventualmente, para exames de admissão de funcionários e revisões destes exames.

**4.6.2** O serviço prestado pelo posto médico deve atender ao pessoal da contratada e da fiscalização, devendo funcionar de acordo com o sistema de saúde adotado pela INFRA S.A., embora operado pela própria contratada.

**4.6.3** Para apoio à operação do posto, a contratada deve fornecer uma ambulância, com respectivo motorista, bem como os medicamentos adequados e suficientes para os fins a que se destinam.

## **4.7 Distâncias de mobilização e desmobilização**

### **4.7.1 Distância mínima**

A distância mínima de mobilização e de desmobilização deve ser de 50 km das cidades nas quais está localizado o empreendimento.

### **4.7.2 Equipamentos**

#### **4.7.2.1 Mobilização internacional**

Para equipamentos que não existem no país, será considerada a distância do país de origem até o local da obra. Caso a origem seja indeterminada, a distância a ser considerada será de 10.000 km, o que corresponde à média da distância entre capitais do mundo em relação à cidade de São Paulo.

Devem ser calculados os custos associados aos procedimentos de nacionalização conforme normativos específicos da(s) autoridade(s) aduaneira(s) do Brasil, desde que a cotação do equipamento requerido seja na condição não nacionalizada.

#### **4.7.2.2 Mobilização nacional**

Considera-se como origem o centro da capital estadual mais próxima e como destino o local do canteiro da obra. Caso a capital selecionada não possua o equipamento, em condições de atender às necessidades, a distância será a da capital mais próxima, com disponibilidade do equipamento, até o local da obra, desde que devidamente justificado.

Reitera-se que, conforme entendimento da Gerência de Custos da INFRA S.A., pode ser verificada a possibilidade de mobilização a partir de cidades vizinhas que tenham possibilidade de fornecimento tanto de mão de obra quanto de equipamento e serviço especializados, quando economicamente mais vantajosos e devidamente justificados.

### **4.7.3 Mão de obra**

#### **4.7.3.1 Mobilização internacional**

Para profissionais com conhecimento especializado e que não existam no território nacional, a distância de mobilização deve ser a do país de origem até o local da obra.

#### **4.7.3.2 Mobilização nacional**

A distância de mobilização deve ser o da capital mais próxima até o canteiro ou acampamento da obra. Caso a capital selecionada como origem não possua profissionais com as qualificações necessárias e em condições de atender às necessidades, a distância deve ser a da capital mais próxima, com disponibilidade, até o local da obra, desde que devidamente justificado.

## **4.8 Efetivo de pessoal a ser mobilizado**

O efetivo de pessoal a ser mobilizado deve ser composto por todos os profissionais especializados, técnicos e operadores de equipamentos, bem como pela mão de obra não especializada alojada.

O efetivo alojado deve ser estabelecido em função da natureza dos serviços e da disponibilidade local de mão de obra. No caso de impossibilidade de comprovação, deve ser adotado o percentual do efetivo para a condição alojada: Obras rodoviárias e ferroviárias = 50%.

## **4.9 Deslocamento de equipamento**

Deve ser considerado que o deslocamento dos equipamentos, para mobilização e para desmobilização, pode ser realizado por via terrestre, fluvial, marítima ou com a utilização logística multimodal, buscando sempre o menor custo de transporte.

Para o caso de obras ferroviárias, o deslocamento pode ser realizado por vias terrestres: rodovias pavimentadas e estradas em revestimento primário ou em terreno natural, por ferrovias, por hidrovias ou vias marítimas, utilizando, sempre que possível e viável, os caminhões como primeira alternativa de transporte ou o cavalo mecânico com reboque como segunda alternativa.

## **4.10 Deslocamento de pessoal**

O deslocamento da mão de obra pode ser realizado por meio de transporte aéreo, terrestre ou fluvial, diferenciando-se em função da categoria profissional e das condições logísticas locais. Caso seja necessário usar o transporte aéreo ou fluvial, este deve ser justificado.

## **4.11 Custos de mobilização e desmobilização**

Os custos de mobilização e desmobilização dos projetos da INFRA S.A. devem ser definidos em função da metodologia apresentada no Manual de Custos de Infraestrutura de Transportes do DNIT – Volume 09 – Mobilização e Desmobilização, e da legislação vigente.

## **4.12 Controle dos serviços de mobilização e desmobilização**

**4.12.1** A fiscalização deve acompanhar toda a mobilização e desmobilização, visando o cumprimento dos preceitos estabelecidos nesta especificação, como descrito a seguir, bem como de outros pertinentes:

- a) equipamentos de grande e médio porte: a comprovação da mobilização destes equipamentos deve ser feita por meio da apresentação à fiscalização da Nota de Transferência de Equipamentos;
- b) veículos de produção: a comprovação da mobilização destes veículos deve ser feita por meio de documentação que comprove a sua chegada ao canteiro bem como a devida confirmação de sua utilização; e
- c) pessoal especializado e não especializado: a comprovação de mobilização de pessoal deve ser feita através da apresentação à fiscalização da Ficha de Registro de Empregados, assim como de documentos (passagens, comprovante de estadias e/ou comprovante de residência do local de origem como conta de água ou de luz) que caracterizem a mudança de domicílio do contratado.

**4.12.2** Todos os equipamentos e pessoal mobilizados devem estar em conformidade com o que for apresentado no cronograma de utilização de equipamentos/alocação de pessoal e na relação de pessoal e equipamentos apresentados como anexo da proposta técnica da contratada.

## **4.13 Aceitação**

A mobilização, desmobilização e administração local devem ser consideradas concluídas quando atendidas as exigências contidas nesta Norma, entendendo-se que a mobilização dos equipamentos inclui a sua colocação na obra da relação completa, de acordo com o cronograma de utilização apresentado na proposta técnica da contratada.

#### 4.14 Manejo ambiental

Durante a execução da obra, devem-se cumprir as Políticas Nacional, Estadual e Municipal de Meio Ambiente, assim como as Políticas Nacional e Estadual de Recursos Hídricos, entre outras legislações ambientais pertinentes.

#### 4.15 Critério de medição para mobilização e desmobilização

A mobilização e a desmobilização devem ser medidas de acordo com os Cronogramas de Mobilização de Equipamentos e Pessoal apresentados na proposta técnica da contratada ou conforme posterior alteração aprovada pela INFRA S.A..

### 5 Administração local

#### 5.1 Premissas para o serviço de administração local

É exercida normalmente por pessoal técnico e administrativo, além dessas duas áreas, inclui-se na administração local as equipes responsáveis pelo controle de produção das frentes de serviços, pelo controle tecnológico da obra e pelos serviços gerais de apoio.

Para o desenvolvimento destas atividades de controle tecnológico e de produção, torna-se necessária a previsão de vagas para as seguintes categorias profissionais, a saber: profissionais da medicina e segurança do trabalho, mestres de obras, encarregados gerais, encarregados de turma, técnicos especializados, auxiliares técnicos e administrativos, apontadores, motoristas e equipes de escritório.

As equipes de topografia e de laboratório também são imprescindíveis à administração local e encontram-se vinculadas diretamente à obra. Já a mão de obra ordinária, associada à execução direta dos serviços, encontra-se incluída nas composições de custos unitários dos serviços.

Além dos custos referentes à mão de obra, a administração local deve ainda prever uma série de despesas que ocorrem no andamento das obras e que são suportados diretamente pelo executor, como:

- a) materiais de consumo e de expediente;
- b) operação de veículos para transporte de pessoal;
- c) custos de:
  - 1) água;
  - 2) esgoto;
  - 3) luz e energia; e
  - 4) comunicações (correios, telefonia e *internet*).
- d) aluguéis;
- e) segurança e vigilância; e
- f) outras despesas similares vinculadas às obras.

O custo da administração local depende da estrutura organizacional que o executor planejar para a condução de cada obra e de sua respectiva lotação de pessoal. A modelagem da administração local deve considerar as peculiaridades inerentes a cada obra, o que permite o dimensionamento da estrutura organizacional necessária à obtenção das produções esperadas e ao cumprimento dos prazos estabelecidos.

## **5.2 Disposições normativas**

**5.2.1** Para o transporte e utilização de veículos em rodovias, aeronaves e embarcações, devem ser observadas todas as recomendações e exigências dos órgãos reguladores e fiscalizadores destas atividades.

**5.2.2** Para as edificações, instalações prediais e de serviços, as normas da ABNT e de concessionárias de serviços públicos, pertinentes, assim como a INFRA CPL-00023.

**5.2.3** Para análise de custo referentes à Administração local, deve ser considerada a data-base do orçamento e contrato e consequentemente a legislação e normativos vigentes à época. Neste sentido, deve-se considerar:

- a) para elaboração e análise de orçamentos referenciais, quanto às etapas de administração local de novas obras, a partir da data de revisão desta Norma, deve ser adotada a metodologia do Manual de Custos de Infraestrutura de Transportes Volume 08 – Administração Local – DNIT;
- b) para elaboração e análise de orçamentos referenciais, quanto à etapa de Administração Local, anteriores à data de vigência da revisão desta Norma permanecem válidas as normas e a legislação vigentes à época do orçamento/contrato sempre objetivando as soluções mais econômicas e vantajosas para o orçamento; e
- c) para elaboração e análise de orçamentos referenciais, quanto às etapas de administração local de novas obras, a partir da data de revisão desta Norma, deve ser consultado o Regulamento Interno de Licitações e Contratos - RILC da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias. S.A, junto com a Portaria Normativa VALEC N<sup>o</sup>9/2021/ASSDIREM-VALEC/DIREM/VALEC de junho de 2021.

## **5.3 Metodologia**

Segundo o DECRETO Nº 7.983, DE 8 DE ABRIL DE 2013, para elaboração e análise de orçamentos referenciais, quanto às etapas de Administração Local de novas obras, a partir da data de revisão desta Norma, deve ser adotada a metodologia do Manual de Custos de Infraestrutura de Transportes Volume 08 – Administração Local – DNIT.

## **5.4 Detalhamento da administração local**

Para fins de classificação, o porte da obra remete à relação entre a extensão do segmento onde será realizada a obra e seu respectivo prazo previsto para execução. Aplicando este conceito, todas as obras no âmbito da INFRA S.A. devem apresentar tal relação de acordo com sua natureza.

A partir desta relação, as obras devem ser classificadas em função de sua natureza (construção ou conservação ferroviária, e de seu porte (pequeno, médio ou grande porte).

Salienta-se que a disponibilidade dos recursos e as necessidades específicas de cada empreendimento facultam exclusivamente aos gestores públicos competentes à definição de prazos de execução, cronogramas físico-financeiros e consequentemente à definição do porte das obras.

Para definir os limites entre as faixas do porte das obras foram analisados dados de projetos e obras concluídas no âmbito da INFRA S.A., de acordo com sua natureza, resultando nas propostas de classificação apresentadas na Tabela 1 a seguir:

**Tabela 1 — Classificação das obras de construção ferroviária**

Natureza das obras	Porte da obra		
	Pequeno porte	Médio Porte	Grande Porte
Construção ferroviária (Bitola métrica ou larga)	Até 15 km de via singela por ano	De 15 km a 30 km de via singela por ano	Acima de 30 km de via singela por ano

Para demais detalhamentos, referentes à parcela fixa, parcela vinculada e parcela variável da Administração Local, devem ser adotadas as informações apresentadas no Manual de Custos de Infraestrutura de Transportes Volume 08 – Administração Local – DNIT.

### 5.5 Aceitação

A administração local deve ser considerada concluída quando atendidas as exigências contidas nesta Norma, e nos respectivos documentos contratuais.

### 5.6 Critério de medição

O pagamento deve ser realizado conforme o andamento dos serviços e a respectiva execução financeira do contrato, portanto, os valores atribuídos à administração local devem ser pagos por meio de percentuais (%) proporcionais ao avanço da obra.

## Bibliografia

- [1] ANTT. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Manual De Custos Referenciais Ferroviários** - Volume 1 e Volume 6. 2021.
- [2] BRASIL. **Decreto nº 7983**, de 8 de abril de 2013. Estabelece regras e critérios para elaboração do orçamento de referência de obras e serviços de engenharia, contratados e executados com recursos dos orçamentos da União, e dá outras providências. Brasília, Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato\\_2011-2014/2013/decreto/d7983.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato_2011-2014/2013/decreto/d7983.htm). Acesso em: jun, jul e ago. 2022.
- [3] DNIT. DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **Manual De Custos De Infraestrutura De Transportes** - Volume 1 – Metodologia e conceitos. Brasília. 2017.
- [4] \_\_\_\_\_. **Manual de Custos de Infraestrutura de Transportes** - Volume 8 – Administração local. Brasília. 2017.
- [5] \_\_\_\_\_. **Manual de Custos de Infraestrutura de Transportes** - Volume 9 – Mobilização e desmobilização. Brasília. 2017.
- [6] VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. **PORTARIA NORMATIVA VALEC Nº9/2021/ASSDIREM-VALEC/DIREM/VALEC** de junho de 2021.
- [7] \_\_\_\_\_. **RESOLUÇÃO NORMATIVA VALEC No 4/2022/CONSAD-VALEC** de 24 de fevereiro de 2022.