



DECRETO Nº 38.023, DE 20 DE JULHO DE 2026

Aprova a Instrução Técnica para as Obras e Serviços de Pavimentação, Recapeamento e Recomposição de Valas – IT-01/PMPP/SOSP e dá outras providências.

MILTON CARLOS DE MELLO, PREFEITO DO MUNICÍPIO DE PRESIDENTE PRUDENTE - SP, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, e

Considerando a necessidade de regulamentar o art. 3º da Lei Municipal nº 11.847/2025, que exige o restabelecimento do pavimento nas mesmas condições de qualidade e com o mesmo material existentes anteriormente à intervenção;

Considerando que a Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos – SOSP é o órgão técnico competente para elaborar normas e especificações relativas às obras e aos serviços de pavimentação, recapeamento e recomposição de valas,

D E C R E T A:

Art. 1º Fica aprovada a Instrução Técnica para as Obras e Serviços de Pavimentação, Recapeamento e Recomposição de Valas – IT-01/PMPP/SOSP, na forma do Anexo Único deste Decreto, cuja observância será obrigatória no âmbito do Município de Presidente Prudente.

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Presidente Prudente, Paço Municipal “Florivaldo Leal”, 20 de julho de 2026.

MILTON CARLOS DE MELLO
Prefeito Municipal

CELSO GAZOLLA BONDARENKO
Secretário Municipal de Administração

ANEXO ÚNICO

INSTRUÇÃO TÉCNICA PARA AS OBRAS E SERVIÇOS DE PAVIMENTAÇÃO, RECAPEAMENTO E RECOMPOSIÇÃO DE VALAS – IT-01/PMPP/SOSP

1. OBJETIVO

Esse documento tem como objetivo estabelecer critérios técnicos para a execução das obras e serviços destinados à pavimentação asfáltica, ao recapeamento e à recomposição de valas em vias e espaços públicos.

Os critérios técnicos aqui contidos não são taxativos, de forma a permitir que o Município de Presidente Prudente estabeleça outros critérios técnicos ao analisar cada caso.

Essa Instrução Técnica está sujeita a modificações mediante o surgimento de novas técnicas na engenharia rodoviária.

2. FINALIDADE

Garantir que o sistema viário tenha a Vida Útil de Projeto conforme os preceitos normativos da Engenharia Civil e que atenda aos requisitos de segurança e conforto ao tráfego.

3. ABRANGÊNCIA

A IT-01/PMPP/SOSP aplica-se aos novos empreendimentos e às atividades executadas pelas concessionárias, permissionárias, empresas contratadas, órgãos públicos e demais organizações responsáveis por intervenções que

envolvam obras e serviços de execução de novo pavimento asfáltico, bem como de recapeamento e recomposição de valas.

4. LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

- ABNT: Associação Brasileira de Normas Técnicas;
- ART: Anotação de Responsabilidade Técnica;
- BGS: Brita Graduada Simples;
- BGTS: Brita Graduada Tratada com Cimento;
- CBR: California Bearing Ratio (Índice de Suporte Califórnia);
- CBUQ: Concreto Betuminoso Usinado a Quente;
- CAP: Cimento Asfáltico de Petróleo;
- DER/SP: Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo;
- DNIT: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes;
- GC: Grau de Compactação;
- INMETRO: Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia;
- IP: Índice de Plasticidade;
- ISC: Índice de Suporte Califórnia;
- LL: Limite de Liquidez;
- MCT: Miniatura, Compactado e Tropical;
- MCV: Moisture Condition Value (Compactação Miniatura);
- MND: Método Não Destrutivo;
- P.N.: Proctor Normal;

- P.I.: Proctor Intermediário
- PI: Projeto de Infraestrutura (quando aplicável)
- PMPP: Prefeitura Municipal de Presidente Prudente
- RR-2C: Emulsão Asfáltica de Ruptura Rápida
- SOSP: Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos

5. PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA

O pavimento asfáltico deverá ser dimensionado por um dos métodos vigentes à época da entrega dos projetos.

O dimensionamento deverá ser acompanhado de memória de cálculo, ensaios geotécnicos utilizados como parâmetro, ART, bem como os demais documentos exigidos nas normas pertinentes a cada tipo de dimensionamento.

O recebimento provisório e definitivo de obras e serviços não afasta a responsabilidade por vícios e defeitos ocultos posteriormente identificados.

5.1. NÚMERO DE OPERAÇÕES DO EIXO PADRÃO DE 80 KN – NÚMERO N

O Número de Operações do Eixo Padrão de 80 KN (Número N) deverá ser obtido através de estudo de tráfego elaborado conforme as normas da ABNT, ou através da Instrução de Projeto 002/2004 – Classificação das Vias da Prefeitura de São Paulo/SP.

5.2. ENSAIOS GEOTÉCNICOS

Os ensaios geotécnicos descritos e exigidos abaixo se fundamentam no Método DNIT/DNER. Caso seja utilizado outro método de dimensionamento, deverão ser realizados os ensaios pertinentes e exigidos normativamente.

Os ensaios geotécnicos deverão:

- I. Ser realizados por empresa especializada credenciada no INMETRO;
- II. Seguir os preceitos normativos da ABNT;
- III. Apresentar laudo com nome da empresa especializada e com nome do engenheiro responsável, planilhas de resultados e relatório fotográfico tempestivo com coordenadas geográficas ou outra técnica que permita identificação da localização e data da execução dos ensaios;
- IV. Ser acompanhados de ART do engenheiro vinculado à empresa especializada.

5.2.1. FUROS DE SONDAGEM

5.2.1.1. FUNDAÇÃO DO PAVIMENTO CONSTITUÍDA POR SOLO DO SUBLEITO

Para os pavimentos que terão a fundação constituída por solo da sua própria região, os furos de sondagem deverão:

- I. Ser realizados a cada 75,00 (setenta e cinco) metros no sentido longitudinal das futuras vias;
- II. Apresentar profundidade de 1,50 metros em relação ao greide da fundação do pavimento¹;

¹ Fundação do pavimento: subleito.

III. Ser usados para fazer uma análise tátil-visual, para traçar um perfil geotécnico do subleito e para fazer a anotação da cota do nível d'água.

Nas áreas que forem identificadas mudança na classificação tátil-visual entre 02 furos espaçados por 75,00 (setenta e cinco) metros, deverão ser executados furos de sondagem intermediários espaçados por 25,00 (vinte e cinco) metros para nova classificação tátil-visual.

Quando o subleito for coberto por uma camada de revestimento primário com espessura > 10 cm e formada por materiais pétreos, escória ou entulho de boa qualidade em porcentagem superior a 30% em peso (material retido na peneira 2,00mm) deverão ser realizados furos de sondagem separados, tanto da camada de revestimento primários, quanto das camadas do subleito até a profundidade de 1,00 metro em relação ao greide da fundação do pavimento.

5.2.1.2. FUNDAÇÃO DO PAVIMENTO CONSTITUÍDA POR SOLO DE EMPRÉSTIMO

Para os pavimentos nos quais a sua fundação será executada por aterro com solo de empréstimo, as regiões de empréstimo deverão ser cadastradas pela topografia, amarrando-se as coordenadas das sondagens executadas, bem como as cotas da superfície da área, a localização e a distância em relação ao pavimento a ser construído.

As regiões de empréstimo serão consideradas satisfatórias quando os materiais coletados e ensaios ou, pelo menos, a parte dos materiais existentes necessários para a execução do pavimento satisfizerem às especificações necessárias, ou quando houver a possibilidade de correção por mistura com materiais de outras jazidas.

Os furos de sondagem deverão ser executados a partir do levantamento topográfico da região a ser utilizada, lançando-se um reticulado com malha de 50 (cinquenta) metros de lado, dentro dos limites da ocorrência selecionada.

Deverá ser coletada em cada furo e para cada horizonte de solo detectado uma amostra suficiente para a realização de todos os ensaios geotécnicos de caracterização. Devem ser anotadas as cotas de mudança de camadas, adotando-se uma denominação expedita que as caracterize.

5.2.2. TIPOS DE ENSAIOS

Os ensaios serão divididos em dois tipos: in situ e laboratoriais. Eles deverão avaliar os materiais entre 0,00 e 1,00 metro abaixo do greide de fundação do pavimento, em duas camadas de aproximadamente 0,50 metro.

Para os ensaios laboratoriais, se as amostras dessas duas camadas forem iguais (táctil-visual e granulometria), elas poderão ser ensaiadas em uma única amostra representativa.

A tabela a seguir detalha os ensaios geotécnicos mínimos necessários. Como já relatado anteriormente, a depender do método de dimensionamento utilizado, deverão ser realizados outros ensaios pertinentes e exigidos normativamente.

CAMADA	ENSAIOS IN SITU	ENSAIOS LABORATORIAIS
1ª camada (0,00 a 0,50 m)	• Massa específica aparente; • Umidade dos solos; • ISC in situ.	• Compactação com equipamento miniatura (MCV) / Proctor; • Perda por Imersão de Solos; • ISC e expansão; • Análise granulométrica completa; • LL e IP.
2ª camada (0,50 a 1,00 m)	• Massa específica aparente; • Umidade dos solos; • ISC in situ.	• Compactação com equipamento miniatura (MCV) / Proctor; • Perda por Imersão de Solos; • ISC e expansão; • Análise granulométrica completa; • LL e IP.

Tabela 01 – Ensaios geotécnicos obrigatórios para o dimensionamento de pavimento pelo Método DNIT/DNER

5.2.3. INDICAÇÕES DAS CARACTERÍSTICAS DE CADA CAMADA ESTUDADA

O ensaio MCV e o ensaio de Perda por Imersão de Solos subsidiarão a classificação MCT, diferindo o solo entre laterítico e não-laterítico. Solos não-lateríticos possuem uso limitados a reforço do subleito e sub-base - nessa desde que estabilizados quimicamente.

Os ensaios ISC, expansão, análise granulométrica, LL e IP vão fornecer parâmetros para dimensionamento conforme exigências normativas.

Cada camada estudada deverá apresentar, no mínimo, as seguintes características no resultado dos ensaios geotécnicos:

- I. Identificação tátil-visual incluindo a cor de cada camada;

- II. Gênese provável;
- III. Massa Específica Seca Natural;
- IV. Umidade Natural;
- V. CBR in situ;
- VI. Massa Específica Aparente Seca Máxima;
- VII. Umidade Ótima;
- VIII. Granulometria;
- IX. CBR máximo;
- X. Classificação MCT;
- XI. LL e IP.

5.2.4. SEGMENTOS DE SOLOS PARA FINS DE TRATAMENTO ESTATÍSTICO

Os parâmetros dos ensaios geotécnicos, para fins de dimensionamento do pavimento, serão tratados estatisticamente, por segmentos homogêneos de solos em relação à capacidade do subleito. Para cada segmento homogêneo obtém-se um valor de ISC_p .

O tratamento estatístico será feito através da distribuição "t" de Student, adequada ao controle pela média de amostragens pequenas e com nível de confiança de 90% para o suporte de projeto.

O ISC_p é determinado através da seguinte expressão:

$$ISC_p = ISC - \frac{\sigma \times t_{90}}{\sqrt{n - 1}}$$

Onde:

- ISC_p = Índice de Suporte Califórnia de projeto;

- ISC : média aritmética dos valores de ISC das “n” amostras ensaiadas;
- T_{90} : coeficiente de Student relativo ao intervalo de confiança de 90%;
- σ : desvio padrão da população dos valores de ISC das “n” amostras ensaiadas.

$$ISC = \frac{\sum ISC_i}{n}$$

$$\sigma = \sqrt{\frac{\sum [ISC_i - ISC]^2}{n}}$$

n – 1	t ₉₀	n – 1	t ₉₀	n – 1	t ₉₀	n – 1	t ₉₀
1	3,08	11	1,36	21	1,32	40	1,30
2	1,89	12	1,36	22	1,32	60	1,30
3	1,64	13	1,35	23	1,32	120	1,29
4	1,53	14	1,34	24	1,32	∞	1,28
5	1,48	15	1,34	25	1,32		
6	1,44	16	1,34	26	1,32		
7	1,42	17	1,33	27	1,31		
8	1,40	18	1,33	28	1,31		
9	1,38	19	1,33	29	1,31		
10	1,37	20	1,32	30	1,31		

Tabela 02 – Valores do percentual t₉₀ em função dos valores n-1

5.2.5. PERFIL GEOLÓGICO-GEOTÉCNICO

Os ensaios geotécnicos deverão apresentar um perfil geológico-geotécnico contendo a distância entre os diversos furos sondados, a identificação numérica de cada camada e respectivo furo e a profundidade, com indicação das cotas em relação ao greide de projeto.

5.2.6. PLANTA DE LOCAÇÃO DAS INVESTIGAÇÕES

Os ensaios geotécnicos deverão apresentar uma planta de locação das investigações contendo as seguintes indicações:

- I. Largura da seção transversal do pavimento com sarjetas (quando existente);
- II. Identificação numérica de cada furo;
- III. Amarração dos furos em relação a algum ponto notável (quando existente);
- IV. Distância entre os furos sondados;
- V. Larguras e nomes das ruas transversais (quando existentes).

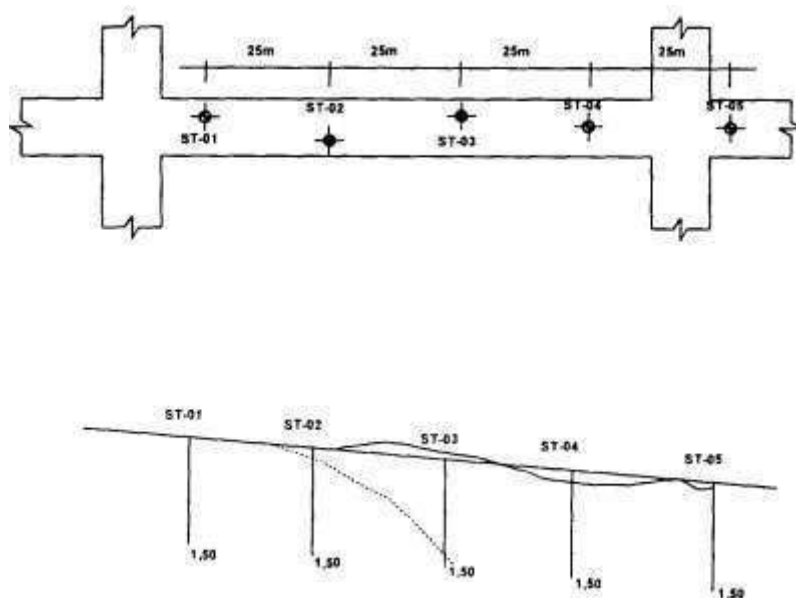


Figura 01 - Modelo de apresentação de perfil geotécnico do subleito e localização das investigações

5.3. CRITÉRIOS DE DIMENSIONAMENTO E EXECUÇÃO

Os critérios de dimensionamento descritos abaixo se fundamentam no Método DNIT/DNER. Caso seja utilizado outro método de dimensionamento, deverão ser atendidos também os demais critérios técnicos pertinentes e exigidos normativamente.

Não poderão ser executados obras e serviços com o tempo chuvoso.

5.3.1. SEGMENTOS HOMOGÊNEOS DE SOLOS

O dimensionamento da estrutura do pavimento deverá utilizar o ISC_P .

5.3.2. SOLOS DO SUBLEITO

Para a camada de melhoria e preparo do subleito os solos devem apresentar as seguintes propriedades geotécnicas:

- I. Capacidade de suporte medida pelo ISC_P superior ou igual a 2%;
- II. Expansão máxima de 2%;
- III. Grau de compactação mínimo de 100% na energia Proctor Normal (P.N.).
Para solos finos² lateríticos ou para solos granulares pode ser utilizada a energia Proctor Intermediário (P.I.).

No caso de aproveitamento do subleito de estradas já implantadas, cascalhadas, o solo na profundidade de 0,20 metro abaixo do greide preparado para receber o pavimento deve ser escarificado, umedecido e compactado na energia indicada anteriormente.

No caso de ocorrência de solos com ISC_P inferior a 2%, deve-se efetuar substituição destes solos na espessura a ser definida de acordo com os critérios adotados nos estudos geotécnicos.

Para subleito com solos de expansão superior a 2%, deve ser determinada, experimentalmente, a sobrecarga necessária para o solo apresentar expansão menor que 2%. O peso próprio do pavimento projetado deve transmitir para o subleito pressão igual ou maior do que a determinada pelo ensaio. Caso o peso próprio da estrutura não seja suficiente para proporcionar pressão maior ou igual à determinada no ensaio de sobrecarga, deve-se efetuar a substituição de solos em espessura definida nos estudos geotécnicos realizados.

² Solos finos: apresenta mais de 35% do material, em peso, passando na peneira de 0,075 mm.

5.3.3. SOLOS PARA MELHORIA DO SUBLEITO

Os solos apropriados para camada de reforço do subleito são aqueles de ISC_p superior ao do subleito e expansão máxima de 1%. O grau de compactação mínimo de 100% na energia P.N.

Recomenda-se que os solos sejam os de comportamento laterítico do tipo LA, LA' e LG' da classificação MCT.

5.3.4. SOLOS DA SUB-BASE

Os solos, misturas de solos, solos estabilizados quimicamente, materiais pétreos ou misturas de solos quando empregados na camada de sub-base do pavimento devem apresentar as seguintes propriedades geotécnicas:

- I. Capacidade de suporte medida pelo ISC_p superior ou igual a 30%;
- II. Expansão máxima de 1%;
- III. Grau de compactação mínimo de 100% na energia P.N.

Poderá ser exigida a adoção da energia P.I. para vias classificadas como Tráfego Pesado ou Tráfego Muito Pesado conforme a Instrução de Projeto 002/2004 – Classificação das Vias da Prefeitura de São Paulo/SP.

A adoção de solos não-lateríticos será permitida desde que seja demonstrada a viabilidade técnica de sua estabilização química através da apresentação de projeto conforme as normas da ABNT.

5.3.5. SOLOS DA BASE

Os solos, misturas de solos, solos estabilizados quimicamente, materiais pétreos ou misturas de solos quando empregados na camada de base do pavimento devem apresentar as seguintes propriedades geotécnicas:

- I. Capacidade de suporte medida pelo ISC_P superior ou igual a 80%;
- II. Expansão máxima de 0,5%;
- III. Grau de compactação mínimo de 100% na energia P.I.

O ISC_P poderá ser superior ou igual a 60% para vias classificadas como Tráfego Leve conforme a Instrução de Projeto 002/2004 – Classificação das Vias da Prefeitura de São Paulo/SP.

Poderá ser exigida a adoção da energia Proctor Modificado (P.M.) para vias classificadas como Tráfego Pesado ou Tráfego Muito Pesado conforme a Instrução de Projeto 002/2004 – Classificação das Vias da Prefeitura de São Paulo/SP.

Para misturas de solo-cimento, a resistência característica à compressão simples, avaliada aos 07 (sete) dias de idade, deve ser igual ou superior à definida quando da realização de estudos de dosagem.

Para brita graduada tratada com cimento, a mistura deve ser dosada de modo a obter resistência característica à compressão simples, avaliada aos 28 dias de idade, superior ou igual a 4,0 MPa e inferior a 6,2 MPa. A resistência à tração indireta no ensaio de compressão diametral, avaliada aos 28 (vinte e oito) dias de idade, deve ser superior ou igual a 0,7 MPa e inferior a 1,0 MPa.

Para concreto compactado com rolo, a mistura deve ter consumo mínimo de cimento variando de 85 kg/m³ a 120 kg/m³, e a resistência à tração na flexão, avaliada aos 28 (vinte e oito) dias de idade, deve ser superior ou igual a 1,5 MPa.

Não será permitida a adoção de solos não-lateríticos.

Casos específicos, desde que tecnicamente fundamentados e dimensionados, poderão ter esses parâmetros alterados pela SOSP.

5.3.6. REVESTIMENTO ASFÁLTICO: CAMADAS DE ROLAMENTO E DE LIGAÇÃO OU *BINDER*

Para as camadas de rolamento e de ligação ou *Binder*, executadas em CBUQ, tanto os agregados quanto os materiais asfálticos e a mistura resultante de concreto asfáltico usinado a quente ou pré-misturado a quente ou pré-misturado a frio devem atender, obrigatoriamente e ordinariamente, às especificações técnicas de pavimentação do DER/SP e do DNIT que não estiverem contidas nessa Instrução Técnica.

O projeto de pavimentação deverá indicar o volume de CBUQ a ser aplicado na camada de revestimento asfáltico.

A camada de base do pavimento deverá ser recoberta por uma camada de imprimação asfáltica impermeabilizante através do uso de Emulsão Asfáltica de Imprimação (EAI), com uma taxa de aplicação na ordem de 0,9 l/m² a 1,7 l/m² ou conforme a especificação do fabricante, de acordo com o tipo e a textura da base.

Após o período de cura da EAI, deverá ser aplicada sobre ela uma camada de imprimação asfáltica ligante (pintura de ligação) com taxa de emulsão diluída na ordem de 0,8 l/m² a 1,0 l/m² ou conforme a especificação do fabricante.

A espessura mínima do revestimento asfáltico para novos pavimentos deverá ser 4,00 cm.

A granulometria do projeto das misturas asfálticas para novos pavimentos deverá ser DER 12,5 ou granulometria que venha a substituí-la.

O grau de compactação de cada seguimento avaliado e o CBUQ deverão seguir a Especificação Técnica ET-DE-P00/027 REV. B do DER/SP ou documento técnico que venha a substituí-la quanto à aceitação da compactação.

A carga de CBUQ no caminhão basculante deverá sempre estar coberta com lona.

Não poderão ser executadas obras e serviços com temperatura ambiente abaixo de 10°C.

A Certidão de Diretrizes referente a cada empreendimento ou demais documentos técnicos inerentes a cada obra poderá ainda trazer outras especificações pertinentes.

5.4. CONTROLE TECNOLÓGICO DE EXECUÇÃO

Os ensaios de controle tecnológico deverão:

- I. Ser realizados por empresa especializada credenciada no INMETRO;
- II. Seguir os preceitos normativos da ABNT;
- III. Apresentar laudo conclusivo indicando o atendimento dessa Instrução com logo da empresa especializada e com nomes e assinaturas do engenheiro responsável pela empresa especializada e pela empresa executora das obras e serviços;
- IV. Apresentar planilhas de resultados e relatório fotográfico tempestivo com coordenadas geográficas ou outra técnica que permita identificação da localização e data da execução dos ensaios;
- V. Apresentar croqui com a indicação dos locais nos quais foram extraídas as amostras;

- VI. Ser acompanhados de ART do engenheiro vinculado à empresa especializada.

5.4.1. ATERRO, SUBLEITO, REFORÇO DO SUBLEITO, SUB-BASE E BASE

Considerando que os ensaios de controle tecnológico de execução variam conforme os materiais adotados para o aterro e as camadas subleito, reforço do subleito, sub-base e base, o controle tecnológico será definido pelo setor técnico da SOSP após a análise dos projetos de infraestrutura viária apresentados pelos empreendimentos e demais organizações.

Serão observadas as especificações técnicas de pavimentação obrigatoriamente e ordinariamente, do DER/SP e do DNIT, exigindo-se no mínimo o controle tecnológico da espessura, umidade, do ISC_p e do Grau de Compactação.

5.4.2. REVESTIMENTO ASFÁLTICO

Para revestimento asfáltico, o controle tecnológico de execução dar-se-á, no mínimo, pelo seguinte:

- I. Projeto da mistura asfáltica conforme o método DER/SP ME-DE-P00/027 Revisão B, ou outro documento técnico que venha a substituí-la;
- II. Ensaio do teor de ligante por extração de asfalto antes da aplicação da mistura asfáltica – conforme o método DER/SP ME-DE-P00/011, com mínimo de 02 ensaios por jornada de 08 horas de trabalho;
- III. Ensaio da granulometria da mistura asfáltica com o material resultante das extrações da alínea superior – peso mínimo 1.000g e conforme a NBR 17.054, com mínimo de 02 ensaios por jornada de 08 horas de trabalho;

- IV. Densidade máxima medida (Rice), conforme DNIT 427/2020 – ME, 02 ensaios por jornada de 08 horas de trabalho;
- V. Ensaio do controle de compactação e de espessura em cada segmento de rua (extensão entre esquinas) com espaçamento máximo de 50 m, na mistura asfáltica compactada, por extração de uma amostra indeformada com sonda rotativa, em local aproximadamente correspondente à trilha de roda externa, na faixa externa. De cada amostra extraída deverá ser determinada a respectiva densidade aparente, conforme DNIT 428/2022 – ME, e aferida a espessura;
- VI. Leitura das temperaturas da massa asfáltica na pista em cada caminhão que chegar à pista, no momento do espalhamento e no início da compactação, a cada descarga efetuada.

Outros ensaios poderão ser solicitados pelo setor técnico da SOSP após a análise dos projetos de infraestrutura viária apresentados pelo(s) empreendimento(s) e demais organizações.

5.5. ALTEAMENTO DE DISPOSITIVOS ACESSÓRIOS

As concessionárias e permissionárias de serviços públicos de infraestrutura ficam obrigadas a executar o alteamento e a regularização das tampas de seus respectivos poços de visita (PV), caixas de inspeção e demais dispositivos acessórios pertinentes sempre que a via pública for objeto de obras de recapeamento.

O serviço de alteamento das estruturas deverá ser executado, obrigatoriamente, de forma prévia ao início dos serviços de recapeamento asfáltico, garantindo o alinhamento com a cota do novo greide projetado para a via.

As concessionárias e permissionárias deverão concluir os serviços no prazo máximo de 20 (vinte) dias corridos, contados a partir do recebimento da comunicação oficial emitida pelo Município, ou conforme cronograma aprovado pelo Município, o qual deverá ser apresentado ente federativo municipal no prazo máximo de 07 (sete) dias corridos.

O descumprimento do prazo estabelecido ou a execução dos serviços em desacordo com as orientações técnicas fornecidas sujeitará a empresa infratora às sanções administrativas e multas previstas na legislação vigente.

6. RECAPEAMENTO ASFÁLTICO

A rigor do setor técnico da SOSP, após a análise de cada região a receber as obras e serviços de recapeamento, bem como dos projetos de infraestrutura viária apresentados pelos empreendimentos e demais organizações, poderão ser solicitados e/ou acrescidos outros critérios técnicos.

Não poderão ser executadas obras e serviços com temperatura ambiente abaixo de 10°C.

Não poderão ser executados obras e serviços com o tempo chuvoso.

O recebimento provisório e definitivo de obras e serviços não afasta a responsabilidade por vícios e defeitos ocultos posteriormente identificados.

6.1. LIMPEZA

Preliminarmente os trechos a serem recapeados deverão ser limpos/varridos, retirando todas as sujidades como o acúmulo de poeira, óleos, graxas e resíduos orgânicos (folhas e galhos).

6.2. MANUTENÇÃO E REPARO DE DEFEITOS

Após a limpeza e antes dos demais serviços, os defeitos, caso existentes, deverão ser reparados conforme descrição abaixo:

- I. Panela ou buraco: execução de tapa-buraco;
- II. Trincas isoladas: preenchimento com emulsões asfálticas, mastiques betuminosos, asfalto modificado ou selantes elastoméricos. O método dependerá da magnitude das trincas;
- III. Trincas interligadas: remoção da região danificada do pavimento asfáltico para posterior execução de tapa-buraco;
- IV. Afundamento: remoção da região danificada do pavimento asfáltico e da sua base (20 cm) para posterior reposição da base (com solo melhorado com cimento a 2%, brita graduada simples (BGS), brita graduada tratada com cimento a 3%, solo melhorado com cimento, concreto com $F_{ck} \geq 15$ Mpa e abatimento ≤ 5 cm ou solo-brita) e execução de tapa-buraco;
- V. Ondulação ou corrugação: remoção da região danificada do pavimento asfáltico e da sua base (20 cm) para posterior reposição da base (com solo melhorado com cimento a 2%, brita graduada simples (BGS), brita graduada tratada com cimento a 3%, solo melhorado com cimento, concreto com $F_{ck} \geq 15$ Mpa e abatimento ≤ 5 cm ou solo-brita) e execução de tapa-buraco;
- VI. Escorregamento: remoção da região danificada do pavimento asfáltico e da sua base (20 cm) para posterior reposição da base (com solo melhorado com cimento a 2%, brita graduada simples (BGS), brita graduada tratada com cimento a 3%, solo melhorado com cimento, concreto com $F_{ck} \geq 15$ Mpa e abatimento ≤ 5 cm ou solo-brita) e execução de tapa-buraco.

6.3. CRITÉRIOS DE DIMENSIONAMENTO E EXECUÇÃO

Após a limpeza e o reparo de possíveis defeitos, deverá ser feita a aplicação de uma camada de imprimação asfáltica ligante (pintura de ligação) com emulsão asfáltica tipo RR-2C com taxa de emulsão diluída na ordem de 0,8 L/m² a 1,0 L/m², ou conforme especificação do fabricante;

A espessura mínima do revestimento asfáltico para recapeamento deverá ser 3,00 cm e CAP 50/70, ou conforme às diretrizes de cada caso específico.

A granulometria do projeto das misturas asfálticas para recapeamento deverá ser DER 9,5 ou conforme às diretrizes de cada caso específico.

O grau de compactação de cada seguimento avaliado e o CBUQ, quanto à aceitação da compactação, deverão seguir a Especificação Técnica ET-DE-P00/027 Revisão B do DER/SP ou documento técnico que venha a substituí-la.

A carga de CBUQ no caminhão basculante deverá sempre estar coberta com lona.

A Certidão de Diretrizes referente a cada empreendimento ou demais documentos técnicos inerentes a cada obra poderá ainda trazer outras especificações pertinentes.

6.4. CONTROLE TECNOLÓGICO DA EXECUÇÃO

Para controle tecnológico da execução do recapeamento, deverão ser executados e entregues os seguintes documentos técnicos:

- I. Projeto da mistura asfáltica conforme o método DER/SP ME-DE-P00/027 Revisão B;

- II. Ensaio do teor de ligante por extração de asfalto antes da aplicação da mistura asfáltica – conforme o método DER/SP ME-DE-P00/011, com mínimo de 02 ensaios por jornada de 08 horas de trabalho;
- III. Ensaio da granulometria da mistura asfáltica com o material resultante das extrações da alínea superior – peso mínimo 1.000g e conforme a NBR 17.054, com mínimo de 02 ensaios por jornada de 08 horas de trabalho;
- IV. Densidade máxima medida (Rice), conforme DNIT 427/2020 – ME, 02 ensaios por jornada de 08 horas de trabalho;
- V. Ensaio do controle de compactação e de espessura em cada segmento de rua (extensão entre esquinas) com espaçamento máximo de 50 m, na mistura asfáltica compactada, por extração de uma amostra indeformada com sonda rotativa, em local aproximadamente correspondente à trilha de roda externa, na faixa externa. De cada amostra extraída deverá ser determinada a respectiva densidade aparente, conforme DNIT 428/2022 – ME, e aferida a espessura;
- VI. Leitura das temperaturas da massa asfáltica na pista em cada caminhão que chegar à pista, no momento do espalhamento e no início da compactação, a cada descarga efetuada.

Os ensaios de controle tecnológico deverão:

- I. Ser realizados por empresa especializada credenciada no INMETRO;
- II. Seguir os preceitos normativos da ABNT;
- III. Apresentar laudo conclusivo indicando o atendimento dessa Instrução com nome da empresa especializada e com nomes e assinaturas do engenheiro responsável pela empresa especializada e pela empresa executora das obras e serviços;

- IV. Apresentar planilhas de resultados e relatório fotográfico tempestivo com coordenadas geográficas ou outra técnica que permita identificação da localização e data da execução dos ensaios;
- V. Ser acompanhados de ART do engenheiro vinculado à empresa especializada.

6.5. ALTEAMENTO DOS DISPOSITIVOS ACESSÓRIOS

As concessionárias e permissionárias de serviços públicos de infraestrutura ficam obrigadas a executar o alteamento e a regularização das tampas de seus respectivos poços de visita (PV), caixas de inspeção e demais dispositivos acessórios pertinentes sempre que a via pública for objeto de obras de recapeamento.

O serviço de alteamento das estruturas deverá ser executado, obrigatoriamente, de forma prévia ao início dos serviços de recapeamento asfáltico, garantindo o alinhamento com a cota do novo greide projetado para a via.

As concessionárias e permissionárias deverão concluir os serviços no prazo máximo de 20 (vinte) dias corridos, contados a partir do recebimento da comunicação oficial emitida pelo Município, ou conforme cronograma aprovado pelo Município, o qual deverá ser apresentado ente federativo municipal no prazo máximo de 07 (sete) dias corridos.

O descumprimento do prazo estabelecido ou a execução dos serviços em desacordo com as orientações técnicas fornecidas sujeitará a empresa infratora às sanções administrativas e multas previstas na legislação vigente.

7. RECOMPOSIÇÃO DE PAVIMENTO PELA ABERTURA DE VALAS

As intervenções destinadas à implantação, ampliação, substituição ou manutenção de redes subterrâneas em vias públicas deverão, sempre que tecnicamente possível, ser executadas pelo Método Não Destrutivo (MND), de forma a minimizar os impactos sobre a estrutura do pavimento, reduzir a interferência na mobilidade urbana, preservar a vida útil do revestimento asfáltico e diminuir os custos de manutenção do sistema viário.

O emprego do método destrutivo somente será admitido quando comprovada a inviabilidade técnica, operacional ou de segurança da utilização do MND. Portanto, a não utilização do MND deverá ser tecnicamente justificada pelas concessionárias e permissionárias de serviços públicos de infraestrutura e demais organizações pertinentes.

Nas vias abrangidas pelos programas municipais de pavimentação e recapeamento, especialmente aquelas executadas há menos de 03 (três) anos, será obrigatória a adoção do MND sempre que houver viabilidade técnica, admitindo-se a abertura de valas apenas em situações emergenciais ou quando comprovadamente inexistir solução técnica alternativa.

Independentemente do método executivo adotado, as concessionárias e permissionárias de serviços públicos de infraestrutura e demais organizações pertinentes responderão integralmente pela recomposição do pavimento, devendo restabelecer suas características estruturais, funcionais e superficiais conforme a presente Instrução Técnica.

A garantia mínima dos reparos executados será de 05 (cinco) anos quanto a vícios e defeitos construtivos, como recalques, afundamentos, exsudação do

ligante, desgaste prematuro do revestimento asfáltico e demais constatados nesse período.

O recebimento provisório e definitivo de obras e serviços não afasta a responsabilidade por defeitos ocultos posteriormente identificados.

7.1. SINALIZAÇÃO PRÉVIA

As intervenções em vias e espaços públicos deverão ser previamente sinalizadas e identificadas por meio de dispositivos de sinalização, como placas, faixas refletivas, cones, cavaletes etc.

A sinalização deverá alertar para a segurança, a passagem de pedestres e veículos pelo local, incluindo sinalização de nítida visualização noturna.

A referida sinalização deverá ser mantida após o final das obras e serviços de escavação, podendo ser retirada somente quando for restabelecido o revestimento da via ou do passeio público às condições e qualidades estipuladas nessa Instrução.

7.2. DAS VIAS ABRANGIDAS POR OBRAS E SERVIÇOS DE PAVIMENTAÇÃO E RECAPEAMENTO

Nas vias abrangidas pelos programas de pavimentação e recapeamento asfáltico do Município de Presidente Prudente, cuja execução dessas obras e serviços tenha sido previamente comunicada às concessionárias e permissionárias de serviços públicos de infraestrutura e demais organizações pertinentes, as instalações subterrâneas de equipamentos de infraestrutura urbana deverão ser executadas de acordo com os seguintes critérios técnicos:

- I. Nas vias onde o programa de pavimentação ou recapeamento ainda não tenha sido executado, as obras autorizadas deverão ter seus cronogramas compatibilizados com as datas previstas para as obras dos respectivos programas;
- II. Nas vias onde o programa de pavimentação ou recapeamento tenha sido executado há menos de 03 anos, somente serão aprovados os projetos que, de maneira justificada e comprovada, representem nova demanda não prevista à época ou contemplem as seguintes condições construtivas:
 - a) projetos cujas obras serão executadas exclusivamente no passeio;
 - b) projetos cujas obras serão executadas utilizando-se de métodos não destrutivos, com poços de acesso no passeio ou fora da área do programa;
- III. As obras que cruzam vias abrangidas pelos programas deverão ter o cruzamento executado por método não destrutivo;
- IV. Nas vias em que o programa de pavimentação ou recapeamento asfáltico tenha sido executado há mais de 03 (três) anos, as intervenções deverão observar integralmente os critérios técnicos de recomposição de valas, controle tecnológico e recuperação do pavimento estabelecidos nesta Instrução Técnica.

As obras que não possam se adequar às condições descritas nos itens I, II e III serão objeto de análise, caso a caso, pelo setor técnico da SOSP.

7.3. RECOMPOSIÇÃO DE VALAS ORIUNDAS DO MÉTODO DESTRUTIVO

Quando a obra que deu origem à necessidade de reparação do pavimento for executada utilizando-se métodos destrutivos que gerem as situações a seguir

discriminadas, a reparação do pavimento deverá ser executada obedecendo-se, conforme o caso, os seguintes procedimentos:

- I. Para valas longitudinais com comprimento menor ou igual a 25% do comprimento total da quadra, valas transversais ou oblíquas ao leito carroçável e valas pontuais, sendo a largura da vala inferior a 60 cm, deverão ser removidas as camadas lateralmente à vala, de forma que resulte em largura mínima de reposição das camadas betuminosas de 60 cm para permitir a adequada compactação com rolo manual vibratório ou placa vibratória;
 - a) Quando a intervenção ocorrer de forma oblíqua ao eixo da via, a área de fresagem deverá abranger integralmente o retângulo circunscrito à vala;

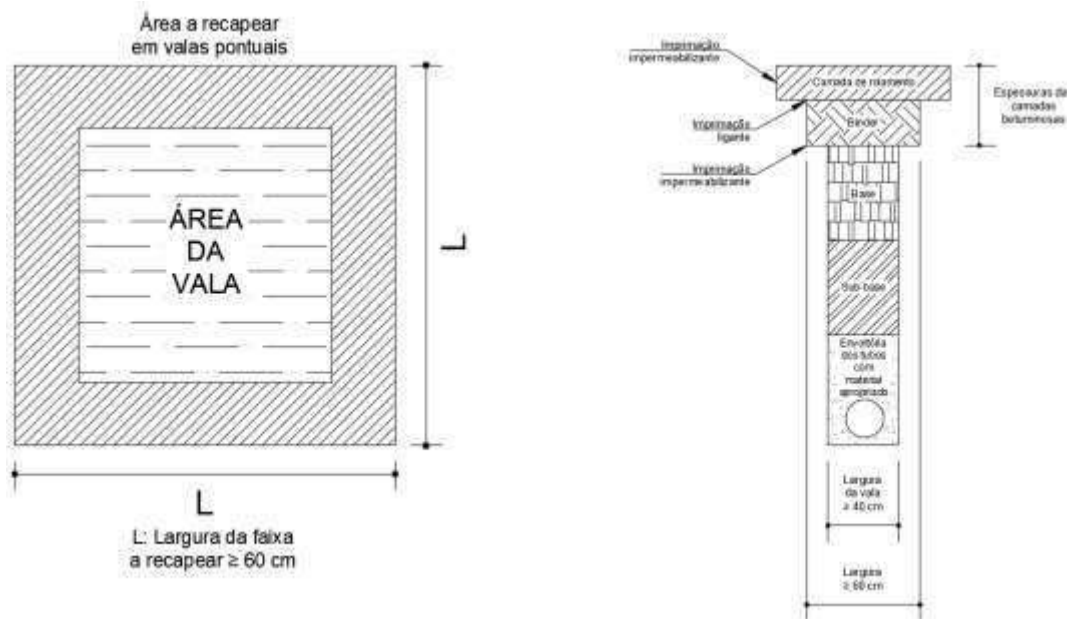


Figura 02 – Recomposição de valas longitudinais com comprimento menor ou igual a 25% do comprimento total da quadra, valas transversais ou oblíquas ao leito carroçável e valas pontuais, sendo a largura da vala inferior a 60 cm

- II. Para valas contínuas com largura superior a 60 cm e inferior a $\frac{1}{2}$ (metade) da largura total do leito carroçável a reposição abrangerá 01 (uma) faixa de rolamento completa com no mínimo 3,0 m de largura. Se a largura da vala abranger mais de uma faixa de rolamento, serão repostas as faixas de rolamento atingidas.

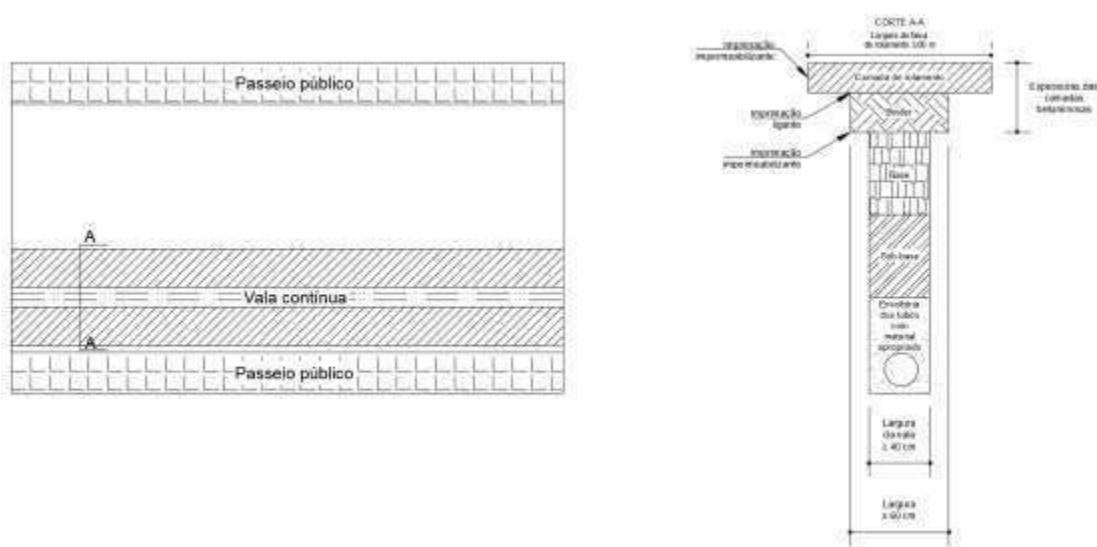


Figura 03 - valas contínuas com largura menor que $\frac{1}{2}$ (metade) da largura total do leito carroçável a reposição abrangerá 01 (uma) faixa de rolamento completa com no mínimo 3,00 metros de largura

- III. Para valas contínuas com largura superior a $\frac{1}{2}$ (metade) da largura do leito carroçável a reposição da camada de revestimento abrangerá toda a largura do leito carroçável;
- IV. Para valas pontuais:
- a) Deverá ser feita fresagem mecânica previamente à recomposição do revestimento asfáltico;

- b) A fresagem deverá abranger toda(s) a(s) largura(s) da(s) faixa(s) de rolamento afetadas com no mínimo 3,00 metros de largura para cada faixa, em extensão mínima de 8,00 metros a partir do centro da vala pontual, preferencialmente coincidindo com as juntas longitudinais de pavimentação existentes;
 - c) Quando a extensão da intervenção ultrapassar 8,00 metros, a fresagem deverá abranger toda a extensão efetivamente afetada pelos serviços;
 - d) Quando houver duas ou mais intervenções separadas por distância inferior a 8,00 metros, a fresagem e a recomposição deverão ser executadas de forma contínua, abrangendo integralmente o trecho compreendido entre elas;
 - e) Após a fresagem, a superfície deverá ser submetida à limpeza mediante varrição mecânica e hidrojateamento, removendo completamente poeira, partículas soltas e materiais contaminantes;
 - f) A espessura da camada aplicada deverá ser compatível com a profundidade da fresagem, assegurando perfeito nivelamento com o pavimento existente;
- V. Caso a vala seja executada em sua maior parte no passeio (setenta e cinco por cento da quadra ou mais) e por motivos técnicos tenha que ser desviada para o leito carroçável, a reposição do leito carroçável atingido obedecerá aos critérios elaborados para valas pontuais.

Para garantir a ligação das camadas betuminosas na superfície de corte, as laterais do pavimento lindeiro à vala, na profundidade das camadas betuminosas, deverão ser verticais em relação à superfície e receberão uma imprimação ligante.

Com o objetivo de limitar a propagação de trincas através do escalonamento da seção de recomposição do pavimento, a camada betuminosa intermediária, quando existente, deverá ser executada em largura 10 cm maior que os limites da vala.

Em qualquer caso a camada de rolamento deverá ser executada em uma largura 10 cm maior que a camada subjacente.

Quando utilizada seção-tipo que possua camada de concreto na reposição da vala, esta deverá ser mantida coberta com chapa de aço corrugado ou chapa de aço com revestimento especial em epóxi + produto áspero tipo areia ou similar (para evitar escorregamento dos veículos ou pessoas que passarem por cima dessa chapa), até o concreto atingir 80% da resistência exigida para uso.

Se na abertura da vala for danificada ligação domiciliar, área maior de pavimento que a largura de corte, sarjetas, galeria ou ramal de galeria, qualquer mobiliário urbano, boca de lobo ou sarjetão, a área atingida deverá ser repostada dentro das especificações de materiais e procedimentos executivos estabelecidos nessa Instrução Técnica e, subsidiariamente e ordinariamente, nas normas técnicas da ABNT, DER/SP e DNIT.

Toda sinalização do sistema viário existente que tenha sido atingida pela recomposição do revestimento deverá ser repostada na forma, posicionamento e qualidade conforme originais.

7.3.1. ESPECIFICAÇÕES PARA AS OBRAS E SERVIÇOS

7.3.1.1. ESPECIFICAÇÕES GERAIS

Consideram-se impróprios para preenchimento das valas todos os materiais instáveis (solos micáceos, orgânicos ou expansivos) ou que não possam ser facilmente compactáveis.

Sempre que o material do subleito apresentar umidade excessiva deverá ser substituído por material no teor ótimo de umidade.

Em todos os reparos executados será obrigatória a limpeza final do entulho e do material excedente, os quais deverão ser depositados ou recolhidos em locais pré-estabelecidos, ficando proibida a descarga em leitos de vias públicas ou em terrenos baldios, devendo as concessionárias e as permissionárias de serviços públicos de infraestrutura ou demais organizações pertinentes apresentarem um plano de manejo ambiental no que diz respeito ao destino do material escavado.

As referidas organizações não poderão dispor blocos de misturas asfálticas retirados de pavimentos em áreas de "bota-foras", devendo seu reaproveitamento constar do referido plano de manejo ambiental.

7.3.1.2. COMPACTAÇÃO DO SUBLEITO E DO REFORÇO DO SUBLEITO

No caso de a escavação atingir a camada de reforço e/ou o subleito, a reconstrução deverá ser feita com material granular, de acordo com as seguintes instruções:

- I. Serão colocadas camadas de solo selecionado com espessura máxima de 20 cm, compactadas a 100% da energia P.N. com CBR $\geq$ 10%. Na ausência de solo selecionado adequado, poderá ser substituído por

agregado reciclado de resíduos sólidos da construção civil ou brita graduada;

- II. A compactação das camadas deverá ser realizada através de processo mecânico, obtida com equipamento compatível com as dimensões da escavação e características do material empregado no reparo;
- III. Deverá ser requerido rigoroso controle tecnológico em relação à compactação das camadas do subleito e reforço.

7.3.1.3. COMPACTAÇÃO DA SUB-BASE E DA BASE

Após o preenchimento da vala na umidade correta de compactação, a recomposição das camadas de base e revestimento deverá atender às seguintes especificações:

- I. Tabela com a espessura das camadas conforme o tipo de via:

	Tráfego Leve	Tráfego Médio	Tráfego Meio Pesado	Tráfego Pesado	Tráfego Muito Pesado
Camada de rolamento	4 cm	5 cm	5 cm	7,5 cm	10 cm (4 cm se adotar <i>Binder</i>)
<i>Binder</i>	-	-	-	-	6 cm
Base	≥ 15 cm	≥ 15 cm	≥ 15 cm	≥ 15 cm	≥ 15 cm
Sub-base	≥ 15 cm	≥ 15 cm	≥ 15 cm	≥ 15 cm	≥ 15 cm
Subleito	≥ 15 cm até a	≥ 15 cm até a	≥ 15 cm até a	≥ 15 cm até a	≥ 15 cm até a

	profundidade da vala	profundidade da vala	profundidade da vala	profundidade da vala	profundidade da vala
--	-------------------------	-------------------------	-------------------------	-------------------------	-------------------------

Tabela 03 – Espessura das camadas do pavimento conforme o tipo de via

- II. A base e a sub-base deverão ser compostas por um único tipo de material/mistura dentre os seguintes: brita graduada simples (BGS), brita graduada tratada com cimento (BGTC), solo melhorado com cimento (mínimo 2%), concreto com $F_{ck} \geq 15$ Mpa e abatimento ≤ 5 cm ou solo-brita;
- III. Serão colocadas camadas de material/mistura selecionada com espessura máxima de 20 cm, compactadas conforme o GC e a energia especificadas no item 5.3 para solos de base e sub-base;
- IV. A compactação das camadas deverá ser realizada através de processo mecânico, obtida com equipamento compatível com as dimensões da escavação e características do material empregado no reparo;
- V. Deverá ser requerido rigoroso controle tecnológico em relação à compactação das camadas da base e sub-base.

7.3.1.4. REVESTIMENTO ASFÁLTICO

Após a base, a execução da camada de revestimento asfáltico deverá observar quase na totalidade os critérios, especificações técnicas, materiais, procedimentos executivos e controles tecnológicos estabelecidos no item 6- Recapeamento Asfáltico dessa Instrução Técnica. A distinção se dá para a espessura - que deverá obedecer ao exposto na Tabela 03 e para a granulometria da mistura asfáltica - que deverá ser DER 12,5.

A película ligante deverá cobrir as paredes e o fundo da caixa. Deve-se evitar o respingo nas partes externas da caixa.

Para a aplicação do revestimento asfáltico, deverá ser aguardado o rompimento da emulsão ligante, que é determinada com a mudança da cor marrom para preta. A aplicação da massa asfáltica antes do rompimento da emulsão pode ocasionar queda brusca da temperatura da massa, proporcionando um baixo índice de compactação e desagregação do material. O lançamento de massa asfáltica na caixa deve ser feito utilizando-se pás quadradas começando o lançamento no sentido dos bordos para o centro.

Não deverá ser feito o enchimento da caixa com o basculamento da massa asfáltica direto do caminhão ou carrinho. O basculamento da massa provoca a segregação do agregado (separação entre o agregado fino – pó - e o agregado grosso - pedrisco).

A compactação deverá partir da periferia da caixa, progredindo para o centro. Deve-se ter cuidado para que a compactação se distribua tanto no material recém colocado como na faixa adjacente da pista já existente, de modo que não haja diferença nas superfícies nos limites de separação entre o pavimento antigo e o reparo executado. A espessura máxima de compactação deverá ser 4,00 cm.

A placa vibratória deverá ser utilizada somente em locais inacessíveis pelo rolo compactador.

Deverá ser regularizado o nivelamento entre a superfície do reparo com a superfície do pavimento, de tal forma que se torne indistinguível após a abertura do tráfego.

Após a conclusão do reparo no pavimento, deverá imediatamente ser executada a limpeza do local com o recolhimento de todos os resíduos resultantes do serviço.

A remessa, a descarga, o transporte e a disposição final dos resíduos deverão ser feitos pelo administrado ou concessionário.

Não poderão ser executadas obras e serviços de recomposição de valas com temperatura ambiente abaixo de 10°C.

Não poderão ser executados obras e serviços de recomposição de vala com o tempo chuvoso.

Não é permitida a utilização de óleo diesel para umedecer as ferramentas, equipamentos e a caçamba do caminhão. Caso seja necessário o uso de lubrificantes para evitar a aderência da massa de CBUQ nas ferramentas e equipamentos, poderá ser utilizado óleo mineral ou solução de cal (uma parte de cal para três de água).

A carga de CBUQ no caminhão basculante deverá sempre estar coberta com lona.

7.4. RECOMPOSIÇÃO DE VALAS ORIUNDAS DO MÉTODO NÃO DESTRUTIVO (MND)

Quando a obra que deu origem à necessidade de reparação do pavimento for executada utilizando-se métodos não destrutivos que gerem as situações a seguir discriminadas, a reparação do pavimento deverá ser executada obedecendo-se, conforme o caso, os seguintes procedimentos:

- I. Em valas de emboque e desemboque a recomposição da área afetada deverá ser feita da forma descrita para valas pontuais e valas transversais;

- II. Quando da obra que deu origem à necessidade de reparação decorrerem 02 (duas) ou mais valas na mesma face de quadra, as faixas de rolamento deverão ser repavimentadas em toda a extensão abrangida pela obra realizada naquela quadra, seguindo as especificações do item 7.3;
- III. Quando a obra que deu origem à necessidade de reparação do pavimento for executada em faixas de pedestres e cruzamentos, e nas situações a seguir discriminadas, a reparação do pavimento deverá ser executada obedecendo-se, conforme o caso, os seguintes procedimentos:
 - a) Em valas situadas no cruzamento de 02 vias, toda a área do cruzamento deverá ser repavimentada.

7.5. PAVIMENTO PROVISÓRIO

No caso de utilização de pavimento provisório, ou seja, quando houver necessidade de recompor provisoriamente a área da intervenção enquanto não for finalizada a recomposição definitiva, a recomposição provisória deverá ser identificada pelo responsável com a expressão "Pavimento Provisório", acompanhada do nome da respectiva concessionária e/ou permissionária de serviços públicos de infraestrutura responsável, de maneira aparente e legível, por meio de pintura ou demarcação no leito carroçável a ser reconstituído.

Tratando-se de intervenções extensas, a identificação prevista anteriormente deverá ser repetida, no mínimo a cada 100 (cem) metros ou em cada esquina de quarteirão, para qual for a menor distância.

7.6. SINALIZAÇÃO VIÁRIA EXISTENTE

Toda e qualquer sinalização do sistema viário e faixa de pedestres existente que tenha sido avariada pela recomposição de pavimentos flexíveis, de concreto e

articulado deverá ser reparada na forma, posicionamento e qualidade determinadas pelas normas técnicas publicadas pela ABNT e pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Cooperação em Segurança Pública do Município.

7.7. ENSAIOS DE CONTROLE TECNOLÓGICO DAS INTERVENÇÕES REALIZADAS

O Município poderá exigir das concessionárias e permissionárias de serviços públicos de infraestrutura e demais organizações pertinentes relatórios mensais contendo ensaios de controle tecnológico das intervenções realizadas conforme previsto NBR 5426 e em até 2,5 % das intervenções realizadas.

No encerramento da reposição das valas de qualquer tipo, independentemente da necessidade de se obter Certificado de Conclusão da Obra, obedecidas as disposições dessa Instrução, as concessionárias e permissionárias de serviços públicos de infraestrutura apresentarão, quando exigido, relatório contendo os ensaios de controle tecnológico das intervenções, o qual deverá ser elaborado por empresa especializada com registro no INMETRO, contendo:

- I. Laudo conclusivo indicando o atendimento dessa Instrução com logo da empresa especializada e com nomes e assinaturas do engenheiro responsável pela empresa especializada e pela empresa executora das obras e serviços;
- II. Planilhas de resultados e relatório fotográfico tempestivo com coordenadas geográficas ou outra técnica que permita identificação da localização e data da execução dos ensaios;
- III. Croqui com a indicação dos locais nos quais foram extraídas as amostras;
- IV. ART do engenheiro vinculado à empresa especializada.

O rol de ensaios a serem apresentados é o mesmo estipulado para as obras e serviços de pavimentação e recapeamento contido nesse documento, sendo detalhadamente discriminado no pedido a ser formulado oficialmente pelo Município.

Para a verificação da regularidade da superfície de rolamento em locais com nítidas imperfeições deverá ser solicitado pela fiscalização o controle com uma régua de 3,00 metros colocada transversalmente ao eixo longitudinal da vala e apoiada sobre o pavimento existente e a superfície acabada da vala. O afastamento entre a vala e a régua não poderá exceder a 10 mm. Os trechos da vala onde este parâmetro não for atendido deverão ser refeitos após demolição completa da camada de revestimento.

A verificação da regularidade com a régua de 3,00 metros deverá ser feita pela empresa tecnologista certificadora.

7.8. OUTRAS DISPOSIÇÕES

Toda e qualquer intervenção na via pública ou passeio a ser realizada pelas concessionárias e permissionárias de serviços públicos de infraestrutura deverá ser prévia e formalmente comunicada, antes do início das obras, à SOSP e à Secretaria Municipal de Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Habitação do Município no prazo mínimo de 03 (três) dias.

Intervenções que tenham duração estipulada superior a 03 (três) dias corridos deverão ser previamente autorizadas pela Administração Municipal através de comunicação formal por parte do responsável pelas intervenções. Em caso de urgência, as intervenções com a referida duração poderão ser iniciadas sem prévia autorização, desde que a devida justificativa seja apresentada e tecnicamente fundamentada ao Município em até 24 (vinte e quatro) horas após o seu início.

O restabelecimento do pavimento da via ou logradouro público deverá possuir as mesmas condições de qualidade, bem como o mesmo material, anteriores à sua execução.

As condições que não se enquadram nesse documento terão seus critérios de recomposição estabelecidos para cada caso em específico pela SOSP.

É obrigatório o total e satisfatório conserto ou reparo de valas ou buracos, no prazo máximo de 03 (três) dias corridos, contados do término das obras realizadas em vias e passeios públicos, quando abertos buracos e valas para a realização de serviços. Em caso de descumprimento do disposto nesta Instrução, inclusive no que importa à qualidade do serviço realizado, a empresa concessionária e/ou permissionária de serviços públicos de infraestrutura responsável pela obra ou a sua terceirizada, será notificada pela Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos para, no prazo de até 10 (dez) dias corridos, cumprir integralmente a obrigação no que tange à reparação da via pública, segundo padrões de qualidade estabelecidos. Persistindo o descumprimento, a SOSP poderá executar os serviços e, para fins de ressarcimento dos valores empregados, notificará a empresa responsável para pagamento no prazo de 10 (dez) dias, instruindo a notificação com demonstrativo dos custos de execução desses serviços, sob pena de inscrição dos débitos na Dívida Ativa do Município.

Novos procedimentos de reposição de valas e/ou aplicação de materiais diferentes dos constantes nessa Instrução deverão ser previamente propostos à fiscalização e a SOSP do Município de Presidente Prudente, que poderá solicitar estudos complementares, ensaios, monitoramento ou acompanhamento do comportamento do pavimento antes da aprovação definitiva.

Presidente Prudente, 17 de julho de 2026

MARCO ANTÔNIO COLOMBO FRANCO
SECRETÁRIO DE OBRAS E SERVIÇOS PÚBLICOS