



**Departamento de
Estradas de
Rodagem do
Estado do Paraná
DER/PR**

Avenida Iguaçu, 420,
Curitiba, Paraná,
CEP 80230-902
Fone (41) 3304-8000
Fax (41) 3304-8130
www.der.pr.gov.br

DER/PR ES-PA 21/23

**PAVIMENTAÇÃO:
CONCRETO ASFÁLTICO, USINADO À QUENTE**

Especificações de Serviços Rodoviários
Aprovada pelo Conselho Diretor, em 11/04/2023
Deliberação n.º 111/2023
Esta especificação substitui a DER/PR ES-P 21/17
Autor: DER/PR (DT/CPD)

Palavras-chave: revestimento; concreto asfáltico. 31 páginas

RESUMO

Este documento define a sistemática empregada na execução de camada de pavimento através da confecção de concreto asfáltico usinado a quente. Aqui são definidos os requisitos técnicos relativos aos materiais, equipamentos, execução, controle de qualidade, manejo ambiental, além dos critérios para aceitação, rejeição, medição e pagamento dos serviços. Para aplicação desta especificação é essencial a obediência, no que couber, à DER/PR IG-01/23.

SUMÁRIO

- 0 Prefácio
- 1 Objetivo
- 2 Referências
- 3 Definições
- 4 Condições gerais
- 5 Condições específicas
- 6 Manejo ambiental
- 7 Controle interno de qualidade
- 8 Controle externo de qualidade
- 9 Critérios de aceitação e rejeição
- 10 Critérios de medição
- 11 Critérios de pagamento

0 PREFÁCIO

Esta especificação de serviço estabelece os procedimentos empregados na execução, no controle de qualidade, nos critérios de medição e pagamento do serviço em epígrafe, tendo como base a especificação DER/PR ES-P 21/17.

1 OBJETIVO

Estabelecer a sistemática a ser empregada na seleção do produto e sua aplicação em camadas de revestimento, recapeamento ou reperfilagem de pavimentos rodoviários em obras sob a jurisdição do DER/PR.

2 REFERÊNCIAS

As normas aqui relacionadas contêm disposições que, ao serem citadas neste texto, constituem-se em material de consulta, obrigatória, para o entendimento desta especificação particular.

As edições indicadas estavam em vigor no momento da elaboração deste documento. Como toda norma está sujeita a revisão ou substituição, recomenda-se àqueles que utilizarem esta especificação particular, que verifiquem a conveniência de usarem as edições mais recentes das normas citadas a seguir:

AASHTO T 324-17 (2019)	- Standard Method of Test for Hamburg Wheel-Track Testing of Compacted Asphalt Mixtures
AASHTO T 324-17 (2019)	- Standard Method of Test for Hamburg Wheel-Track Testing of Compacted Asphalt Mixtures
AASHTO T 330	- Detecção qualitativa de argilas prejudiciais do grupo esmectita em agregados utilizando azul de metileno
ABNT NBR 14329/1999	- Determinação expedita da resistência à água (adesividade) sobre agregados graúdos
ABNT NBR 14376/2019	- Determinação do teor do resíduo seco de emulsões asfálticas convencionais ou modificadas
ABNT NBR 15184/2021	- Materiais betuminosos – Determinação da viscosidade em temperaturas elevadas usando um viscosímetro rotacional
ABNT NBR 15617/2015	- Determinação do dano por umidade induzida
ANP	- Cimentos Asfálticos de Petróleo - Resolução N° 19 de 11/07/2005
ASTM D 2172/05	- Quantitative Extraction of Betumen From Bituminous Paving Mixtures - Método B
ASTM D 6307/10	- Asphalt Content of Hot-Mix Asphalt by Ignition Method
ASTM E 1926-08 (2021)	- Standard Practice for Computing International Roughness Index of Roads from Longitudinal Profile Measurements
ASTM E 1926-08 (2021)	- Standard Practice for Computing International Roughness Index of Roads from Longitudinal Profile Measurements
ASTM E 303/13	- Surface Frictional Properties Using the British Pendulum Tester

ASTM E 965/19	- Measuring Pavement Macrotexture Depth Using a Volumetric Technique
ASTM E2340/E2340M -11 (2021)	- Standard Test Method for Measuring the Skid Resistance of Pavements and Other Trafficked Surfaces Using a Continuous Reading, Fixed-Slip Technique
CONTRAN 2022	- Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – VOLUME VII – Sinalização Temporária
DEINFRA-SC ES-P05/16	- Pavimentação: camadas de misturas asfálticas usinadas a quente
DER/PR	- Manual de Execução de Serviços Rodoviários do DER/PR
DER/PR	- Manual de Instruções Ambientais para Obras Rodoviárias
DER/PR	- Manual de Instruções Ambientais para Obras Rodoviárias
DER/PR	- Manual de Execução de Serviços Rodoviários do DER/PR
DER/PR	- Normas de Segurança para Trabalhos em Rodovias
DER/PR	- Comunicado nº 07 – Procedimentos de Gestão Atual para todos os lotes CREMEP-SAM
DNER-ME 024/94	- Pavimento – determinação das deflexões pela viga Benkelman
DNER-ME 035/98	- Agregados – determinação da abrasão Los Angeles
DNER-ME 043/95	- Misturas betuminosas a quente – ensaio Marshall
DNER-ME 053/94	- Misturas betuminosas – percentagem de betume
DNER-ME 054/97	- Equivalente de areia
DNER-ME 083/98	- Agregados – análise granulométrica
DNER-ME 089/94	- Agregados – avaliação da durabilidade pelo emprego de soluções de sulfato de sódio ou de magnésio
DNER-ME 425/20	- Agregado – determinação do índice de forma com paquímetro – Método de Ensaio
DNER-PRO 164/94	- Calibração e controle de sistemas de medidores de irregularidade de superfície do pavimento (Sistemas Integradores - IPR/USP e Maysmeter)
DNER-PRO 182/94	- Medição de irregularidade de superfície de pavimento com sistemas integradores - IPR/USP e Maysmeter
DNER-PRO 273/96	- Determinação de deflexões utilizando deflectômetro de impacto tipo “Falling Weight Deflectometer (FWD)
DNER-PRO 277/97	- Metodologia para controle estatístico de obras e serviços
DNIT 011/04-PRO	- Gestão da qualidade em obras rodoviárias
DNIT IPR 700/97	- Glossário de Termos Técnicos Rodoviários
DNIT IPR 742/10	- Manual de Implantação Básica de Rodovia
DNIT-06	- Manual de Pavimentação
DNIT-IS 22/19	- Procedimentos técnicos e administrativos para o recebimento de obras de pavimentos novos ou restaurado
DNIT 135/2018-ME	- Pavimentação asfáltica – Misturas asfálticas - Determinação do módulo de resiliência

DNIT 136/2018-ME	-Pavimentação asfáltica - Misturas Asfálticas - determinação da resistência a tração por compressão diametral
DNIT 136/2018-ME	-Pavimentação – Misturas asfálticas - Determinação da resistência à tração por compressão diametral
DNIT 183/2018-ME	-Pavimentação asfáltica – Ensaio de fadiga por compressão diametral à tensão controlada
DNIT 184/2018-ME	-Pavimentação – Misturas asfálticas - Ensaio uniaxial de carga repetida para determinação da resistência à deformação permanente
DNIT 412/2019-ME	-Pavimentação – Misturas asfálticas - Análise granulométrica de agregados graúdos e miúdos e misturas de agregados por peneiramento
DNIT 424/2020-ME	-Pavimentação – Agregado - Determinação do índice de forma com crivos
DNIT 425/2020-ME	-Pavimentação – Misturas asfálticas - Determinação do dano por umidade induzida
DNIT 427/2020-ME	-Pavimentação – Misturas asfálticas - Determinação da densidade relativa máxima medida e da massa específica máxima medida em amostras não compactadas (RICE)
DNIT 428/2020-ME	-Mistura asfálticas – determinação da densidade relativa aparente e da massa específica aparente de corpos de prova compactados – Método de ensaio
DNIT 428/2020-ME	-Pavimentação – Misturas asfálticas - Determinação da densidade relativa aparente e da massa específica aparente de corpos de prova compactados
DNIT 431/2020-ME	-Pavimentação – Misturas asfálticas - Densidade in situ usando densímetro não nuclear
Lei nº 6.514/77 - CLT – Art. 200	-Normas Regulamentadoras – NR da Segurança e da Medicina do Trabalho
NF P-98-253	-Norme Française - Déformation permanente des mélanges hydrocarbonés

3 DEFINIÇÕES

- 3.1 Concreto asfáltico usinado a quente (CAUQ): é uma mistura asfáltica executada em usina apropriada, com características específicas, composta de agregados minerais e cimento asfáltico de petróleo, espalhada e comprimida a quente.
- 3.2 De acordo com a posição relativa e a função na estrutura, a mistura de concreto asfáltico deve atender as características especiais em sua formulação, recebendo geralmente as designações a seguir apresentadas.
- a) camada de rolamento ou simplesmente "capa asfáltica": camada superior da estrutura destinada a receber diretamente a ação do tráfego. A mistura empregada deve apresentar estabilidade e flexibilidade compatível com o funcionamento elástico da estrutura e condições de rugosidade que proporcionem segurança ao tráfego;
 - b) camada de ligação (binder): camada posicionada imediatamente abaixo da "capa". Apresenta, em relação à mistura utilizada para camada de rolamento,

diferenças de comportamento, decorrentes do emprego de agregado de maior diâmetro máximo, existência de maior percentagem de vazios, menor consumo de "filler" (quando previsto) e de ligante;

- c) camada de nivelamento ou "reperfilagem": serviço de espessura variável, executado com massa asfáltica de graduação fina, com a função de corrigir deformações ocorrentes na superfície de um antigo revestimento e, simultaneamente, promover a selagem de fissuras existentes.

4 CONDIÇÕES GERAIS

- 4.1 Não é permitida a execução de serviços com concreto asfáltico usinado a quente:
 - a) sem o preparo prévio da superfície, caracterizado por sua limpeza e reparação preliminar;
 - b) sem a implantação prévia da sinalização do serviço, conforme Normas Regulamentadoras (NR) do Ministério do Trabalho e Previdência, o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do CONTRAN, Volume VII – Sinalização Temporária e o que eventualmente esteja especificado no projeto de engenharia e/ou nos Termos de Referência do Edital;
 - c) sem a prévia orientação dos funcionários quanto ao uso adequado, guarda, conservação e higienização dos EPIs, bem como a exigência de seu uso durante as atividades a serem desenvolvidas, conforme previsto nas Normas Regulamentadoras (NR);
 - d) sem o devido licenciamento/autorização ambiental conforme o Manual de Instruções Ambientais para Obras Rodoviárias do DER/PR;
 - e) sem a aprovação prévia pela Fiscalização do DER/PR do projeto de dosagem da mistura, com revisão de 12 meses após a elaboração e sempre que houver variação das características dos materiais;
 - f) quando a temperatura ambiente no local de compactação for igual ou inferior a 10° C;
 - g) Em dias de chuva, com a ressalva de aguardar o tempo necessário à parada da chuva desde que a pintura de ligação não seja comprometida e a temperatura da massa permita seu espalhamento e compactação plena;
 - h) com a composição dos equipamentos em desconformidade com o segmento experimental aprovado.
- 4.2 Todo carregamento de ligante betuminoso que chegar à obra, deve apresentar o Certificado de Qualidade (Ensaio de especificação da Resolução 19/05 da ANP – Agência Nacional do Petróleo, Gás e Biocombustíveis) correspondente à data de fabricação ou ao dia de carregamento e transporte para o canteiro de serviço. Deve trazer também indicação clara da procedência, do tipo, da quantidade do seu conteúdo e da distância de transporte entre a fonte de produção e o canteiro de serviço.
- 4.3 No caso da necessidade de utilização de melhorador de adesividade ("Dope"), este deverá ser adquirido separadamente e incorporado ao Ligante Asfáltico no canteiro de obras. Em hipótese alguma será admitida a aquisição de ligante asfáltico com melhorador de adesividade já incorporado.

5 CONDIÇÕES ESPECÍFICAS

5.1 Material

5.1.1 Os materiais constituintes do concreto asfáltico são agregados graúdo, agregado miúdo, material de enchimento (“filler”) e ligante asfáltico, os quais devem satisfazer às Normas pertinentes, e às Especificações aprovadas pelo DER/PR.

5.1.2 Material asfáltico

5.1.2.1 É recomendado o emprego de cimentos asfálticos atendendo a Resolução ANP N° 19/2005.

Podem ser empregados os seguintes tipos de cimento asfáltico de petróleo:

- a) CAP-30/45;
- b) CAP-50/70;
- c) CAP-85/100.

5.1.2.2 A cada 100 toneladas de cimento asfáltico que chegar à obra, a construtora deverá coletar duas amostras para realização de, pelo menos, ensaio de penetração, ponto de amolecimento e de viscosidade.

5.1.3 Agregados

5.1.3.1 O agregado graúdo deve ser constituído por pedra britada ou seixo rolado britado, apresentando partículas sãs, limpas e duráveis, livres de torrões de argila e outras substâncias nocivas, atendendo aos seguintes requisitos:

- a) quando submetidos à avaliação da durabilidade com sulfato de sódio em cinco ciclos (método DNER-ME 089), os agregados utilizados devem apresentar perdas inferiores a 12%;
- b) a percentagem de desgaste no ensaio de abrasão Los Angeles (DNER-ME 035) não deve ser superior a 40%;
- c) para tráfego igual ou superior a 1×10^7 ($N_{8,2f}$ USACE), o agregado graúdo deverá apresentar menos de 10% de partículas alongadas e lamelares;
- d) no caso de emprego de seixo britado, os agregados devem atender as condições quanto às faces britadas mostradas no Quadro 1.

Quadro 1 – Aplicação de seixo – Condição quanto à percentagem de faces britas

Aplicação de seixo – Condição quanto à percentagem de faces britadas	
Tráfego ($N_{8,2f}$ USACE)	Porcentagem de grão/porcentagem de faces britadas
$\leq 1 \times 10^7$	75/...
$1 \times 10^7 < N < 1 \times 10^8$	85/75*
$\geq 1 \times 10^8$	95/90

* 85/75 – 85 por cento dos grãos tem 1 face britada e 75% tem pelo menos 2 faces britadas.

Nota 01: agregados com absorção de água maior que 1,5% requerem cuidados especiais para evitar a saturação dos mesmos, como por exemplo, mantendo os depósitos de agregados cobertos, para evitar a heterogeneidade da massa em função da variação na absorção e teor de asfalto, provocada pela alternância de presença e ausência de água nos poros dos agregados.

Nota 02: para camadas de rolamento, os agregados graúdos não poderão ser de origem calcária (reagente ao ácido clorídrico) devido à sua susceptibilidade ao polimento pela ação do tráfego. Estes agregados poderão ser utilizados, excepcionalmente, com aprovação da Fiscalização do DER/PR, na falta de opção.

5.1.3.2 O agregado miúdo deve ser constituído por areia, pó-de-pedra ou mistura de ambos, apresentando partículas individuais resistentes, livres de torrões de argila e outras substâncias nocivas. Devem ser atendidos, ainda, os seguintes requisitos:

- a) as perdas no ensaio de durabilidade (DNER-ME 089) em cinco ciclos com solução de sulfato de sódio, devem ser inferiores a 12%;
- b) o equivalente de areia (DNER-ME 054) de cada fração componente do agregado miúdo (pó-de-pedra e/ou areia) deve ser igual ou superior a 55%;
- c) é vedado o emprego de areia proveniente de depósitos em barrancas de rios;
- d) adsorção de Azul de Metileno do agregado miúdo é no máximo de 10 mg/g.

5.1.3.3 O material de enchimento (“filler”) quando necessária aplicação, deve estar seco e isento de grumos para ser aplicado, constituído, necessariamente, por cal hidratada tipo CH-I atendendo à seguinte granulometria (DNER-ME 083):

Quadro 2 – Granulometria do material de enchimento (cal CH-1)

Granulometria do material de enchimento (cal CH-1)		
Peneira		Porcentagem passando em peso
ABNT	Abertura (mm)	
n.º 40	0,42	100
n.º 80	0,18	95 – 100
n.º 200	0,074	65 – 100

5.1.4 Melhorador de adesividade

- a) o uso recomendado de cal hidratada tipo CH-I como material de enchimento deve suprimir a necessidade de incorporação de aditivo melhorador de adesividade (dope) ao ligante betuminoso;
- b) é admitida a adição da cal na mistura de agregados, somente antes do secador da usina;
- c) a Fiscalização do DER/PR pode aceitar o uso de dope incorporado ao ligante como alternativa ao emprego da cal hidratada;
- d) o bom desempenho da mistura, quanto à adesividade, deverá ser comprovado através do ensaio de dano por umidade induzida (DNIT – ME- 180/2018) com razão de resistência à tração por compressão diametral superior a 0,7.

5.2 Composição da mistura

5.2.1 A composição da mistura deve satisfazer aos requisitos do Quadro 3, apresentado a seguir, e ao percentual do ligante betuminoso determinado no projeto.

Quadro 3 – Composição da mistura

Composição da mistura							
Peneira de malha quadrada		Porcentagem passando, em peso					
ABNT	Abertura (mm)	Faixa A	Faixa B	Faixa C	Faixa D	Faixa E	Faixa F
1 ½"	38,1	100	100	–	–	–	–
1"	25,4	95 – 100	90 – 100	100	–	–	–
¾"	19,1	80 – 100	–	90 – 100	100	100	–
½"	12,7	–	56 – 80	–	80 – 100	90 – 100	–
⅜"	9,5	45 – 80	–	56 – 80	70 – 90	75 – 90	100
n.º 4	4,8	28 – 60	29 – 59	35 – 65	50 – 70	45 – 65	75 – 100
n.º 10	2,00	20 – 45	18 – 42	22 – 46	33 – 48	25 – 35	50 – 90
n.º 40	0,42	10 – 32	8 – 22	8 – 24	15 – 25	8 – 17	20 – 50
n.º 80	0,18	8 – 20	–	–	8 – 17	5 – 13	7 – 28
n.º 200	0,075	3 – 8	1 – 7	2 – 8	4 – 10	2 – 10	3 – 10
Utilização como		Ligação		Rolamento			Reperfilagem
Recomendação do teor de ligante		4,0 – 5,5		4,5 – 6,0			5,0 – 6,5
Recomendação de Espessura máx. (cm)		6,0		5,0			3,0

Nota 03: Outras faixas granulométricas poderão ser utilizadas desde que sejam preferencialmente consolidadas por outros órgãos rodoviários, devidamente justificadas pelo projeto e aprovadas pelo DER/PR

Nota 04: Para execução de serviços de reperfilagem admite-se a utilização de faixa "D" e faixa "E"

Nota 05: Considerando que serviços de reperfilagem são executados para fins de conservação com massa fina e com massa normal, recomenda-se que o controle tecnológico não deve ser por massa específica, e sim por controle da carga do caminhão.

Nota 06: Os limites de variação do teor de ligante são recomendações e não restrições.

5.2.1.1 A faixa utilizada deve apresentar tamanho máximo nominal (TMN) do agregado inferior a 2/3 da espessura da camada asfáltica.

5.2.1.2 No projeto da composição granulométrica da camada de rolamento deve ser considerada a segurança do usuário atendendo-se aos padrões de aderência desta especificação (ASTM E-303, ASTM E-965 e DNIT IS 22/2019).

5.2.1.3 Para todos os tipos, a fração retida entre duas peneiras consecutivas não deve ser inferior a 4% do total.

5.2.2 Dosagem e características da mistura

5.2.2.1 Deve ser adotado o ensaio Marshall na dosagem de misturas betuminosas (DNER-ME 043) para verificação inicial das condições de vazios, estabilidade e fluência da mistura betuminosa e de resistência à tração por compressão diametral (DNIT 136-ME) a 25°C para a composição granulométrica selecionada, atendendo-se aos valores apresentados no Quadro 4.

Quadro 4 – Verificação inicial dos parâmetros volumétricos e da resistência à tração da mistura dosada pela metodologia Marshall

Verificação inicial dos parâmetros volumétricos e da resistência à tração da mistura dosada pela metodologia Marshall			
Ensaio	Característica	Camada de rolamento	Camada de ligação
DNER-ME 043	Porcentagem de vazios	3 a 5	4 a 6
DNER-ME 043	Estabilidade, mínima	850kgf	700kgf
DNER-ME 043	Fluência, mm	2,0 – 4,0	2,5 – 3,5
DNIT 136-ME	Resistência à tração por compressão diametral a 25°C, MPa	0,80 (mínima)	0,65 (mínima)
–	Relação finos/betume	0,8 – 1,6	0,6 – 1,6

Nota 07: a densidade máxima da mistura (GMM – Densidade Máxima Medida) será, necessariamente, determinada pelo procedimento RICE (DNIT 427/2020ME). Após a homogeneização da mistura com o ligante asfáltico, a mistura deverá permanecer um período de tempo de 2 (duas) horas em estufa com temperatura de 163°C, antes da determinação da GMM. A determinação da densidade relativa aparente e da massa específica aparente de corpos de prova compactados será feita de acordo com a norma DNIT 428/2020-ME.

5.2.2.2 Deve ser adotada a dosagem da mistura asfáltica segundo a metodologia SUPERPAVE, para rodovias que apresentarem um tráfego com número $NN \geq 10^7$.

Nota 08: Em caso de implantação e restauração deverá ser consultado o projeto de engenharia, no item de Estudo de Tráfego, tratando-se de serviço conservação deverá ser definido pelo DER-PR a classificação do tráfego em função de série histórica de contagens.

5.2.2.3 As condições de vazios da mistura na fase de dosagem devem ser verificadas a partir da determinação da densidade máxima da Mistura Betuminosa pelo método de Rice (DNIT 180/20).

5.2.2.4 A porcentagem do volume de vazios do agregado mineral (%VAM), são definidos em função do tamanho máximo nominal (TMN) do agregado empregado, devem atender aos seguintes valores mínimos:

Quadro 5 – Porcentagem do volume de vazios

Porcentagem do volume de vazios no agregado mineral, em função do TMN			
Tamanho Máximo Nominal *		% VAM, mínimo	
ABNT	mm	Vazios 4 %	Vazios 5 %
1 ½"	38,1	11	12
1"	25,4	12	13
¾"	19,1	13	14
½"	12,7	14	15
⅜"	9,5	15	16

* **TMN** – É o diâmetro da malha acima daquela que primeiro retém mais do que 10 % do material.

5.2.2.5 Após a definição inicial do teor de asfalto e a mistura atender aos requisitos dos Quadros 4 e 5, a mistura asfáltica deverá ser submetida aos ensaios de caracterização mecânica conforme descrito a seguir:

- a) Resistência à fadiga
Caso a mistura dosada tenha atendido às condições de resistência à deformação permanente, a mistura será submetida ao ensaio de resistência à fadiga por compressão diametral à tensão controlada DNIT - ME- 183/2018.
- b) Módulo Resiliente
Para a mistura que atender ao critério de resistência à deformação permanente e resistência à fadiga, será avaliado o seu módulo resiliente de acordo com a norma DNIT 183/2018-ME.

5.2.2.6 Após a obtenção dos resultados dos ensaios previstos neste item 5.2.2, a construtora deverá apresentar à Fiscalização do DER/PR no momento da dosagem um relatório comparando os resultados obtidos de Módulo de Resiliência, Classe de Fadiga, Flow Number e outros com aqueles estabelecidos pelo projetista, caso tenha adotado o Método Dimensionamento Nacional de Pavimentos Novos – MeDiNa, não aplicando-se isso quando o projeto ter adotado o método empírico – CBR.

5.2.2.7 A partir da análise dos resultados contidos no Relatório, caberá à equipe de Fiscalização do DER/PR dar provimento e aprovação da solução técnica a ser adotada. Em hipótese alguma os resultados obtidos poderão imputar à empresa executora ônus financeiro no contrato decorrente da necessidade de aumentar espessura do revestimento ou se utilizar ligante modificado, devendo a contratada ser renumerada por conta da realização destes serviços extras não previsto no contrato.

5.3 Equipamentos

5.3.1 É de responsabilidade da contratada assegurar que todo equipamento alocado para a execução da obra esteja em perfeitas condições de uso, no que tange à sua manutenção, regulação e aspectos de segurança de operação, de maneira a garantir a qualidade do serviço. A qualquer momento a Fiscalização do DER/PR poderá solicitar a substituição do equipamento que não apresente desempenho satisfatório na execução do serviço indicado.

5.3.2 Depósito para cimento asfáltico

5.3.2.1 Os depósitos para o cimento asfáltico devem ser capazes de aquecer o material conforme as exigências técnicas estabelecidas, atendendo aos seguintes requisitos:

- a) o aquecimento deve ser efetuado com serpentinas a vapor, óleo, eletricidade ou outros meios, sem contato direto de chamas com o depósito;
- b) o sistema de circulação do cimento asfáltico deve garantir a circulação contínua do depósito ao misturador durante todo o período de operação;
- c) todas as tubulações e acessórios devem ser dotados de isolamento térmico a fim de evitar perdas de calor;
- d) a capacidade dos depósitos de cimento asfáltico deve ser suficiente para o atendimento de, no mínimo, três dias de serviço;

- e) devem ser dotados de sistema de captação de águas pluviais e vazamentos conduzindo os efluentes para caixa separadora de óleo.

5.3.3 Depósito para agregados (silos)

- 5.3.3.1 As instalações de armazenamento e os silos de dosagem de agregados e fíler mineral da usina de asfaltos devem ser cobertos. O local onde serão depositados os agregados a serem utilizados na confecção da mistura deve estar limpo. Os agregados devem ser estocados convenientemente em locais drenados, cobertos, dispostos de maneira a não ocasionar mistura de agregados, preservando sua homogeneidade e granulometria, não permitindo contaminações por agentes externos. As pilhas devem ser identificadas e bem separadas. Se houver contaminação em qualquer pilha, esta deve ser removida imediatamente da área de estocagem.
- 5.3.3.2 Cada compartimento deve possuir dispositivos adequados de descarga passíveis de regulação.
- 5.3.3.3 O sistema de alimentação deve ser sincronizado de forma a assegurar a adequada proporção dos agregados frios e constância da alimentação.
- 5.3.3.4 O material de enchimento ("filler") é armazenado em silo apropriado conjugado com dispositivos que permitam a sua dosagem.
- 5.3.3.5 A capacidade total de armazenamento dos silos deve ser, no mínimo, três vezes a capacidade do misturador.
- 5.3.3.6 As condições de armazenamento do material de enchimento ("filler") devem ser consultadas nos normativos do DER/PR.

5.3.4 Usina para misturas asfálticas

- 5.3.4.1 A usina deve ter condições de produzir misturas asfálticas uniformes, devendo estar totalmente revisada e aferida em todos os seus aspectos antes do início da produção.

- a) preferencialmente, são empregadas usinas gravimétricas.

Recomenda-se na fase de projeto de restauração prever a obrigatoriedade de adição de RAP em novas misturas.

- 5.3.4.2 A usina deve ser equipada com unidade classificadora de agregados após o secador para distribuição do material para os silos quentes.
- 5.3.4.3 A Cal Hidratada CH-I, ou Cimento Portland, deve ser adicionada aos agregados na correia transportadora, entre o pó de pedra e o pedrisco, junto aos silos frios.

- 5.3.4.4 As balanças utilizadas nas usinas gravimétricas para pesagem de agregados e para a pesagem do ligante asfáltico devem apresentar precisão de 0,5% quando aferidas com pesos – padrão.
- 5.3.4.5 O sistema de coleta do pó deve ser comprovadamente eficiente para minimizar os impactos ambientais. O material fino coletado deve ser devolvido, no todo ou em parte, ao misturador.
- 5.3.4.6 O misturador deve ser do tipo "pugmill" com duplo eixo conjugado, provido de palhetas reversíveis e removíveis, devendo possuir dispositivo de descarga de fundo ajustável e controlador do ciclo completo da mistura.
- 5.3.4.7 A usina deve ser equipada com os seguintes sistemas de controle de temperatura:
- um termômetro com escala em "dial", pirômetro elétrico ou outros instrumentos termométricos adequados, instalados na descarga do secador e em cada silo quente para registrar a temperatura dos agregados;
 - um termômetro com proteção metálica e graduação de 90° a 210°C instalado na linha de alimentação do asfalto, em local adequado, próximo à descarga no misturador.

5.3.5 Usinas Fluxo Contínuo

Pode ser utilizada, quando autorizado pela Fiscalização do DER/PR, usinas do tipo Fluxo Contínuo, atendendo as características mínimas a seguir:

- Recomenda-se na fase de projeto de restauração prever a obrigatoriedade de adição de RAP em novas misturas.
 - um silo para cada material;
 - dosador de "filler";
 - alimentação de agregados com velocidade variável;
 - sistema de controle de dosagem, preferencialmente automatizado e sincronizado que permita aumentar ou diminuir a velocidade sem alterar as proporções;
 - balança para agregados;
 - alarme para falta de fluxo de material;
 - misturador externo rotativo ou "pug-mill";
 - controle de temperatura.
- 5.3.5.1 Especial atenção deve ser dada à segurança dos operadores da usina, particularmente no que tange a eficácia dos corrimões das plataformas e escadas, à proteção de peças móveis e a área de circulação dos equipamentos de alimentação de silos e transporte da mistura.
- 5.3.5.2 Todos os colaboradores envolvidos na operação da usina deverão usar EPIs com máscaras individuais capazes de filtrarem gases NO₂, SO₂ e do grupo compostos orgânicos voláteis (COV) e de Material Particulado Total (MPT).

- 5.3.5.3 As instalações da usina de mistura asfáltica deverão ser dotadas de sistema preventivo contra incêndio e preventivo contra descargas atmosféricas aprovados pelo corpo de bombeiros do estado do Paraná. Para áreas confinadas, as instalações também deverão apresentar, em locais visíveis, mapa de rota de fuga.
- 5.3.6 Caminhão para transporte da mistura
- 5.3.6.1 Todo veículo transportador de misturas asfálticas a quente deverá ser dotado de lona ou outra cobertura adequada que evite a perda de temperatura durante o transporte
- 5.3.7 Equipamento para distribuição
- 5.3.7.1 A distribuição da mistura asfáltica é normalmente feita com acabadora automotriz (vibro acabadora) capaz de espalhar e conformar a mistura ao alinhamento, cotas e abaulamento requeridos.
- 5.3.7.2 A vibro acabadora deve ser, preferencialmente, equipada com esteiras metálicas para seu deslocamento. O uso de vibro acabadoras de pneus só é admitido se for comprovado que a qualidade do serviço não é afetada por variações na carga da acabadora.
- 5.3.7.3 A acabadora deve também estar equipada com:
- sistema composto por parafuso-sem-fim, capaz de distribuir adequadamente a mistura, em toda a largura da faixa de trabalho;
 - sistema rápido e eficiente de direção, além de marchas para a frente e para trás;
 - alisadores, vibradores e dispositivos para seu aquecimento à temperatura especificada de modo que não haja irregularidade na distribuição da massa;
- 5.3.7.4 A distribuição da massa asfáltica destinada a camadas de reperfilagem pode ser executada com motoniveladora, obrigatoriamente com pneus lisos, capaz de espalhar e conformar a mistura, de maneira eficiente e econômica, às deformações do pavimento existente. A borda cortante da lâmina deve ser substituída sempre que se apresentar desgastada ou irregular.
- 5.3.8 Equipamento para compressão
- 5.3.8.1 A compressão da mistura asfáltica é efetuada pela ação combinada de rolo de pneumáticos e rolo liso tandem, ambos autopropelidos.
- 5.3.8.2 É obrigatória a utilização de pneus uniformes de modo a se evitar marcas indesejáveis na mistura comprimida. Os rolos de pneus devem ser continuamente untados com produto específico para evitar a aderência da mistura asfáltica nas bandas de rodagem. É terminantemente proibido o uso de óleo diesel ou gasolina nesta operação.

- 5.3.8.3 O emprego de rolo liso vibratório pode ser admitido desde que a frequência e a amplitude de vibração sejam ajustadas às necessidades do serviço.
- 5.3.8.4 Em qualquer caso, os equipamentos utilizados devem ser eficientes para obtenção das densidades objetivadas enquanto a mistura se apresentar em condições de temperatura que lhe assegurem adequada trabalhabilidade.
- 5.3.9 As seguintes ferramentas e equipamentos acessórios são utilizados complementarmente:
- soquete mecânico ou placa vibratória para a compressão de áreas inacessíveis aos equipamentos convencionais;
 - pás, garfos, rodos e ancinhos, para operações eventuais.
- 5.3.10 A utilização de outros equipamentos além dos mencionados, ou em sua substituição, deverá ser analisada e aprovada pela fiscalização, porém não serão objeto de pagamento suplementar.

5.4 Execução

- 5.4.1 A responsabilidade civil e ético-profissional pela qualidade, solidez e segurança da obra ou do serviço é da executante.
- 5.4.2 Para a perfeita execução, bom acompanhamento e fiscalização do serviço são definidos no documento “Informações e Recomendações de Ordem Geral” os procedimentos relativos à execução prévia e obrigatória de segmento experimental a serem obedecidos pela executante e pela Fiscalização do DER/PR.
- 5.4.3 Após as verificações realizadas no segmento experimental, comprovando-se sua aceitação por atender ao projeto de dosagem e valores e limites definidos nesta especificação, deve ser emitido o Relatório do Segmento Experimental com as observações pertinentes feitas pela Fiscalização do DER/PR que devem ser obedecidas em toda a fase de execução do serviço.

Nota 10: na falta de procedimento mais apropriado aprovado pelo DER/PR, admite-se que o nível deflectométrico admissível para a camada de rolamento possa ser estabelecido a partir de medidas realizadas na execução do(s) segmento(s) experimental(is) e utilizando-se: a) um software de análise de sistema de camadas elástico linear; b) valor de módulo resiliente obtido no item 5.2.2 ou o intervalo de módulos resilientes médios de misturas asfálticas empregadas no estado do Paraná executadas com agregados de igual embasamento rochoso e mesmo ligante asfáltico e; c) o modelo de correlação entre deflexão de número de solicitações equivalentes ao eixo padrão de 8,2 tf (USACE) contido no procedimento TECNAPAV/94.

Nota 11: caso a empresa contratada disponha condições de execução do ensaio DNIT 431/2020-ME, ela poderá pleitear junto à equipe de fiscalização do DER/PR o uso deste equipamento para o controle da densificação das camadas de revestimento asfáltico. A aferição do procedimento, comparativamente ao procedimento tradicional, será feita durante a execução do(s) segmento(s) experimental(is), com a presença da equipe de fiscalização do DER/PR. A equipe de Fiscalização do DER/PR analisará os resultados contidos no Relatório do(s) Segmento(s) Experimental(is) e emitirá Parecer quanto à liberação ou não deste procedimento para o controle do grau de compactação destas camadas.

- 5.4.4 No caso de rejeição dos serviços do segmento experimental por desempenho insatisfatório quanto aos limites especificados nos ensaios, a solução indicada é a de remover e refazer a etapa não aceita.

5.4.5 O uso de “filler” calcário do tipo cal hidratada calcítica, tipo CH-1 ou cimento Portland, é obrigatório em todas as composições de Misturas Asfálticas Usinadas a Quente e deverão ser incorporados a mistura anteriormente ao ligante.

Nota 12: a execução do segmento experimental tem caráter orientativo e de treinamento da equipe com equipamentos disponibilizados pela construtora e com os materiais empregados. No caso da rejeição dos serviços após a empresa ter cumprido na íntegra o item 5.4 até aqui, em hipótese alguma os resultados obtidos poderão imputar à empresa executora ônus financeiro no contrato decorrente da necessidade de estabilização ou aumento da espessura da camada-do revestimento por conta de não serem atingidos os valores admissíveis para o nível deflectométrico especificado em projeto. Caberá à equipe de Fiscalização do DER/PR dar provimento e aprovação da solução técnica a ser adotada, devendo a contratada ser renumerada por conta da realização de serviços extras não previsto no contrato para atender o nível deflectométrico especificado.

5.4.6 Preparo da superfície:

5.4.6.1 A superfície que receber a camada de concreto asfáltico deve estar limpa, isenta de pó ou outras substâncias prejudiciais.

5.4.6.2 Eventuais defeitos existentes devem ser adequadamente reparados previamente à aplicação da mistura.

5.4.6.3 A pintura de ligação deve apresentar película homogênea e ter adequadas condições de aderência para execução do concreto asfáltico e, se necessário, nova pintura de ligação deve ser aplicada previamente à distribuição da mistura.

5.4.6.4 No caso de desdobramento da espessura total de concreto asfáltico em duas camadas, a pintura de ligação entre essas pode ser dispensada se a execução da segunda camada for feita logo após à execução da primeira.

5.4.7 Produção do concreto asfáltico

5.4.7.1 O concreto asfáltico deve ser produzido em usinas apropriadas, calibradas racionalmente de forma a assegurar a obtenção das características desejadas para a mistura, atendendo aos requisitos apresentados no item 5.3.4 desta especificação.

5.4.7.2 A temperatura de aquecimento do cimento asfáltico empregado deve ser, necessariamente, determinada em função da relação temperatura x viscosidade do ligante. A temperatura mais conveniente é aquela na qual o cimento asfáltico apresenta viscosidade “Saybolt-Furol” na faixa de 75 a 95 segundos.

Nota 13: caso a construtora tenha condições de realização do ensaio de viscosidade segundo a norma NBR 15184 (Determinação da viscosidade em temperaturas elevadas usando um viscosímetro rotacional), a temperatura de aquecimento do cimento asfáltico empregado pode ser determinada em função da relação temperatura x viscosidade do ligante obtida com o viscosímetro “Brookfield”.

5.4.7.3 Não é permitido o aquecimento do cimento asfáltico acima de 177°C.

- 5.4.7.4 A temperatura de aquecimento dos agregados deve ser de 10 a 15°C superior à temperatura definida para o aquecimento do ligante, desde que não supere a 177°C.
- 5.4.7.5 A produção do concreto asfáltico e a frota de veículos de transporte devem assegurar a operação contínua da vibro acabadora.
- 5.4.8 Transporte do concreto asfáltico:
- 5.4.8.1 O caminhão deve ser carregado de maneira a evitar segregação da mistura dentro da caçamba, a primeira carga na frente, a segunda na traseira e por último no meio.
- 5.4.8.2 O concreto produzido é transportado da usina ao local de aplicação em caminhão basculante atendendo ao especificado no subitem 5.3.5.
- 5.4.8.3 A aderência da mistura às chapas da caçamba é evitada com aspersão prévia de solução de cal (uma parte de cal para três de água), água e sabão, ou produto específico para este fim, que não derivados de petróleo (óleo diesel, querosene etc.). Em qualquer caso, o excesso de solução deve ser retirado antes do carregamento da mistura basculando-se a caçamba.
- 5.4.8.4 A caçamba do veículo deve ser coberta com lona impermeável durante o transporte, para proteger a massa asfáltica quanto à ação de chuvas ocasionais, eventual contaminação por poeira e, especialmente, perda de temperatura e queda de partículas durante o transporte.
- 5.4.9 Distribuição da mistura
- 5.4.9.1 No emprego de concreto asfáltico como camada de rolamento ou de ligação, a mistura deve ser distribuída por uma ou mais vibro acabadoras, atendendo aos requisitos anteriormente especificados.
- 5.4.9.2 A construtora deverá adotar um eficiente sistema de controle da aplicação da mistura asfáltica na rodovia (georreferenciado, preferencialmente) de tal forma, que a qualquer momento, se possa relacionar a carga do ligante que chegou na obra com a sua aplicação em campo). O sistema também deverá ser capaz de identificar o início de final de cada jornada de trabalho de tal forma que se possa identificar e delimitar segmentos de não conformidade do serviço executado que precisarão passar por intervenção para se atingir a capacidade estrutural especificada em projeto.
- 5.4.9.3 Previamente ao início dos trabalhos, deve ser assegurado o conveniente aquecimento da mesa alisadora da acabadora à temperatura compatível com a da massa a ser distribuída. Observar que o sistema de aquecimento se destina exclusivamente ao aquecimento da mesa alisadora e nunca de massa asfáltica que eventualmente tenha esfriado em demasia.

- 5.4.9.4 As irregularidades que aparecerem na superfície da camada acabada, devem ser corrigidas de imediato pela adição manual de massa e espalhamento efetuado com ancinhos e/ou rolos metálicos. No entanto, essa alternativa deve ser minimizada pois o excesso de reparo manual compromete a qualidade do serviço.
- 5.4.9.5 As irregularidades que aparecerem na superfície da camada acabada, permite-se o uso de aditivo orgânico melhorador da eficiência de compactação (aditivo para misturas mornas, tipo WMA), desde que previsto e incorporado ao ligante asfáltico durante a fase de projeto de dosagem da mistura asfáltica.
- 5.4.10 Compressão
- 5.4.10.1 A compressão da mistura asfáltica tem início imediatamente após a sua distribuição.
- 5.4.10.2 Como norma geral, deve-se iniciar a compressão à temperatura mais elevada que a mistura asfáltica possa suportar, essa temperatura é fixada experimentalmente em cada caso.
- 5.4.10.3 A sequência de rolagem e os diferentes tipos de rolos compactadores devem estar em conformidade com os melhores resultados obtidos no trecho experimental.
- 5.4.10.4 O número de coberturas de cada equipamento é definido experimentalmente de forma a se atingir as condições de densidade.
- 5.4.10.5 As coberturas dos equipamentos de compressão utilizados devem atender às seguintes orientações gerais:
- a) a compressão deve ser executada em faixas longitudinais sendo sempre iniciada pelo ponto mais baixo da seção transversal e progredindo no sentido do ponto mais alto;
 - b) em cada passada o equipamento deve recobrir, ao menos, a metade da largura rolada na passada anterior.
- 5.4.10.6 A espessura máxima de cada camada após compressão deve ser definida no segmento experimental em função das características de trabalhabilidade da mistura e da eficiência do processo de compactação.
- 5.4.11 As juntas transversais de final de jornada devem ser feitas em região da camada compactada. A equipe de campo deverá dar uma conformação final para a mistura asfáltica que sobrou após a saída da vibro acabadora, permitindo que os rolos de compactação tenham condições de propiciar a efetiva compactação da camada e que o material compactado seja de fácil retirada no reinício dos trabalhos.
- 5.4.12 No reinício dos trabalhos, preferencialmente deve-se fazer uso de serra de corte para alinhamento e corte vertical da junta transversal. Após a retirada do material, a superfície e região do corte vertical devem receber uma rega com emulsão.
- 5.4.13 Para minimizar a formação de depressões na região das juntas transversais recomenda-se uma pré-compactação da mistura solta junto à junta, empregando-

se equipamentos manuais de compactação. Após complementação da espessura com mistura solta, a compactação da junta é iniciada com rolo liso atuando paralelamente à junta e apoiado na camada já compactada.

- 5.4.14 A espessura da mistura asfáltica solta deverá contemplar um grau de empolamento (em função da trabalhabilidade da mistura e do grau e compactação alcançado pela vibro acabadora) de tal forma que se obtenha a espessura de projeto após se atingir o grau de compactação especificado.
- 5.4.15 O processo de execução das juntas transversais (emendas) e longitudinais deve assegurar adequada condição de acabamento e minimizar o IRI. Para tanto, pode-se utilizar um perfil metálico de 3 metros de comprimento, posicionando-o na região das emendas. As amplitudes de ondas observadas nesta região devem ser inferiores à 3,0 mm.
- 5.4.16 Não é permitido que o material resultante do rastelamento da mistura asfáltica na conformação da junta longitudinal seja despejado na frente da vibro acabadora, gerando segregação localizada. Também não será permitido que se espalhe sobre a superfície recém espalhada pela vibro acabadora. Este material deverá retornar para a usina para ser reciclado.
- 5.4.17 A camada de concreto asfáltico recém-acabada somente deve ser liberada ao tráfego após o seu completo resfriamento da sua temperatura. Um indicador para a definição da temperatura de resfriamento tem como base a performance do ligante asfáltico, cujo mesmos, são colocados em temperaturas de ensaio em torno de 60°C para medir parâmetros de deformação na fibra inferior do revestimento, sendo assim, recomenda-se que a temperatura para fins de liberação do tráfego seja $\leq 60^{\circ}$ C.

Nota 14: Recomenda-se que a medida de temperatura seja feita na fibra inferior do revestimento com a utilização de um termômetro de haste, pois é nela que surge as trincas e os maiores esforços de deflexões.

6 MANEJO AMBIENTAL

- 6.1 Nas operações destinadas à execução dos serviços objeto desta especificação com o objetivo de preservação ambiental, devem ser observadas e adotadas as soluções e procedimentos relacionados ao tema ambiental, definidos nos documentos técnico-normativos pertinentes vigentes no DER/PR, na legislação ambiental, nas recomendações e exigências dos órgãos ambientais, e na documentação técnica vinculada à execução da obra (Projeto de Engenharia, Programas Ambientais etc.).
- 6.2 Agregados
- 6.2.1 Receber a brita e a areia somente com a apresentação da licença ambiental de operação da pedreira/areal, cuja cópia da licença deve ser arquivada junto ao Livro de Registro de Ocorrências da obra.
- 6.2.2 Exigir a documentação emitida pelo órgão ambiental competente atestando a regularidade das instalações e da operação da pedreira/areal/usina, caso estes materiais sejam fornecidos por terceiros.

- 6.2.3 Evitar a localização da pedreira e das instalações de britagem em área de preservação ambiental.
- 6.3 Ligante asfáltico
- 6.3.1 Instalar os depósitos em locais afastados de cursos d'água e dotados de sistema para contenção de vazamentos, que inclua a captação de águas incidentes e a condução do efluente para caixa separadora de óleo.
- 6.3.2 Reaproveitar o refugo dos materiais para melhoramento de acessos às pequenas propriedades lindeiras conforme as condições a seguir descritas ou ter disposição final de acordo com a Lei Estadual nº 12.493/99, regulamentada pelo Decreto Estadual nº 6.674/02 e pelas normas e especificações vigentes:
- ao refugo em sólido (massa) pode ser reaproveitado desde que devidamente espalhado e compactado;
 - o refugo em estágio líquido pode ser reaproveitado desde que misturado com qualquer agregado, inclusive solo local que permita condição de tráfego, sendo devidamente espalhado e compactado.
- 6.4 As operações em usinas misturadoras a quente englobam:
- estocagem, dosagem, peneiramento e transporte de agregados frios;
 - transporte, peneiramento, estocagem e pesagem de agregados quentes;
 - transporte e estocagem de filler;
 - transporte, estocagem e aquecimento de óleo combustível e cimento asfáltico.

O Quadro 6 apresenta as principais fontes poluidoras e agentes poluidores emanados durante a operação da usina de mistura asfáltica

Quadro 6 – Principais fontes poluidoras e agentes poluidores, emanados durante a operação da usina de mistura asfáltica

Principais fontes poluidoras e agentes poluidores, emanados durante a operação da usina de mistura asfáltica	
Agente poluidor	Fontes poluidoras
I. Emissão de partículas	A principal fonte é o secador rotativo. Outras fontes são: peneiramento, transferência e manuseio de agregados, balança, pilhas de estocagem e tráfego de veículos e vias de acesso.
II. Emissão de gases	Combustão do óleo: óxido de enxofre, óxido de nitrogênio, monóxido de carbono e hidrocarbonetos.
III. Emissões fugitivas	As principais fontes são pilhas de estocagem ao ar livre, carregamento dos silos frios, vias de tráfego, área de peneiramento, pesagem e mistura. São quaisquer lançamentos ao ambiente sem passar primeiro por alguma chaminé ou duto projetados para corrigir ou controlar o seu fluxo.

- 6.4.1 Em função desses agentes, devem ser obedecidos os princípios a seguir descritos.

6.4.1.1 Quanto à instalação:

- a) a contratante é responsável pela obtenção da licença de instalação e operação do empreendimento;
- b) a executante é responsável pela obtenção da licença de instalação para canteiro de obra, depósitos e pedreira industrial, quando for o caso;
- c) não permitir a instalação de usinas de asfalto a quente a uma distância inferior a 1000 m (mil metros), medidos a partir da base da chaminé, de residências, hospitais, clínicas, centros de reabilitação, escolas, asilos, orfanatos, creches, clubes esportivos, parques de diversão e outras construções comunitárias, ressalvadas as situações em que houver adoção de medidas de proteção suficientes para garantir a eliminação de conflitos com estas áreas vulneráveis;
- d) as áreas afetadas pelas operações de construção e execução devem ser recuperadas com a remoção da usina, dos depósitos e a limpeza do canteiro de obras;
- e) as áreas destinadas ao estacionamento, serviços de manutenção e lavação dos equipamentos devem ser dotadas de sistema de captação de águas para estas serem encaminhadas para caixas separadoras de óleo. Além disso, estas áreas devem ser localizadas de forma que resíduos de lubrificantes e/ou combustíveis não sejam levados até os cursos d'água;
- f) nas instalações do canteiro de obra da construtora, as áreas destinadas à manutenção e lavação de equipamentos bem como ao armazenamento de ligantes asfálticos, deverão ser dotadas de sistema de captação de águas e de vazamentos e condução dos efluentes para caixas separadoras de óleo;
- g) as instalações deverão ser dotadas de sistema preventivo contra incêndio e preventivo contra descargas atmosféricas aprovados pelo corpo de bombeiro do Paraná. As áreas fechadas, deverão apresentar, de forma visível, mapa com indicação de rota fuga.

6.4.1.2 Quanto à operação:

- a) instalar sistemas de controle de poluição do ar com ciclones e filtro de mangas ou de equipamentos que atendam aos padrões estabelecidos na legislação vigente;
- b) Providenciar toda a documentação requerida pelo órgão licenciador para instrução do processo de licenciamento;
- c) equipar os silos de estocagem de agregados de proteções laterais e cobertura para evitar a dispersão das emissões fugitivas durante a operação de carregamento;
- d) enclausurar a correia transportadora de agregado frio adotando procedimentos de forma que a alimentação do secador seja feita sem emissão visível para a atmosfera;
- e) manter pressão negativa no secador rotativo enquanto a usina estiver em operação para evitar emissões de partículas na entrada e saída do mesmo.

6.5 Além desses procedimentos devem ser atendidas, no que couber, as recomendações do Manual de Instruções Ambientais para Obras Rodoviárias do DER/PR.

7 CONTROLE INTERNO DE QUALIDADE

- 7.1 Compete à executante a realização de testes e ensaios que demonstrem a seleção adequada dos insumos e a realização do serviço de boa qualidade e em conformidade com esta Especificação.
- 7.2 Para o controle interno de execução devem ser realizados ensaios nas quantidades mínimas aceitáveis, podendo a critério da Fiscalização do DER/PR ou da executante serem ampliados para garantia da qualidade da obra.
- 7.2.1 A fiscalização poderá a qualquer momento, solicitar acompanhamento de execução de ensaio de confirmação de resultados considerados insatisfatório e suspeitos.
- 7.2.2 A irregularidade deve ser medida em todas as faixas de tráfego com “aparelho medidor de irregularidade tipo resposta”, devidamente calibrado (DNER-PRO 164 e DNER-PRO 182), ou por sistemas a laser (ASTM E1926-08 (2021)) desde que aceitos e aprovados pela Fiscalização do DER/PR. Os resultados de irregularidade longitudinal devem ser integrados a lances de 200 m. O valor do IRI deverá ser inferior a 2,5 m/km para fins de implantação e inferior a 2,7 m/km para fins de restauração. Para obras de manutenção e conservação, este parâmetro não se aplica.
- 7.2.3 Medições indiretas de atrito com o pêndulo britânico (ASTM-E 303) atendendo VDR > 45 devem ser efetuadas nos mesmos locais de avaliação indicados para a macro textura.
- 7.3 Ensaios mínimos necessários para o controle interno de qualidade do material.
- 7.3.1 Cimento asfáltico de Petróleo - CAP

Os CAPs deverão atender o Item 4.2 das Condições Gerais e item 5.1.2 das Condições Específicas. Além destas condições, o controle de qualidade constará, no mínimo, dos ensaios apresentados no Quadro 7.

Quadro 7 – Ensaios para o controle de qualidade dos ligantes

Ensaios para o controle de qualidade dos ligantes	
Quantidade	Descrição
Para cada carga de ligante asfáltico que chegar na obra	
01	Ensaio de adesividade
01	Ensaio de recuperação elástica (para ligantes modificados)
01	Ensaio de penetração e ponto de amolecimento
01	Ensaio de viscosidade Brookfield
Para cada carga de emulsão que chegar na obra	
01	Ensaio de adesividade
01	Ensaio de resíduo por evaporação (NBR 14376)
01	Peneiramento (DNER-ME 05/94)
01	Carga elétrica (DNIT- ME - 156/11)
01	Ponto de amolecimento, penetração e recuperação elástica (ensaio realizado com o ligante residual)
01	Ensaio de viscosidade “Saybolt-Furol”

7.3.2 Agregados

Para os agregados, o controle de qualidade constará, no mínimo, dos ensaios apresentados no Quadro 8.

Quadro 8 – Ensaio para o controle de qualidade dos agregados

Ensaio para o controle de qualidade dos agregados	
Quantidade	Descrição
No início da obra ou sempre que houver alteração mineralógica na bancada da pedra	
01	Ensaio de desgaste Los Angeles
01	Ensaio de índice de forma
01	Ensaio de durabilidade graúdo e miúdo
01	Ensaio de dano- por umidade induzida
Para cada 500 t de mistura produzida	
01	Ensaio de equivalente de areia do agregado miúdo
01	Ensaio de granulometria do agregado de cada silo
Para cada 3000 t de mistura produzida	
01	Ensaio de granulometria do “filler” no caso de a dosagem ter na composição
A cada 6 meses	
01	Ensaio de índice de forma
01	Ensaio de dano por umidade induzida
01	Densidade Máxima Medida (GMM) pelo procedimento RICE
01	Dosagem da mistura asfáltica (revisão) ou sempre que a densidade efetiva do agregado variar mais que 0,040g/cm ³ em relação à do projeto aprovado.
01	Revisão da calibração da Usina
01	Revisão das condições de operação do filtro de manga
Anualmente	
01	Ensaio de desgaste Los Angeles
01	Ensaio de durabilidade do graúdo e miúdo
01	Granulometria dos agregados
01	Dano por umidade induzida
01	Ensaio de índice de forma

7.3.3 Controle de Produção da mistura asfáltica

O controle de qualidade da mistura produzida constará, no mínimo, dos ensaios apresentados no Quadro 9.

Quadro 9 – Ensaio para o controle de qualidade da mistura produzida na usina

Ensaio para o controle de qualidade da mistura produzida na usina	
Quantidade	Descrição
No início da obra ou sempre que houver alteração mineralógica na bancada da pedreira	
01	Dosagem da mistura asfáltica
01	Determinação da resistência à deformação permanente
01	Determinação da resistência à fadiga
01	Determinação do módulo resiliente
Diariamente na usina	
01	Determinação da umidade dos agregados nos silos frios ao menos 1 vez ao dia
01	Extração do ligante da mistura quantas vezes forem necessárias no início de cada jornada de trabalho e sempre que houver indícios da falta ou excesso no teor de ligante da mistura, no mínimo 2 ensaios por jornada de 8 horas de trabalho
01	Granulometria da mistura de agregados resultante da extração de ligante no mínimo 2 ensaios por jornada de 8 horas de trabalho
01	Moldagem de corpos de prova Marshall (6 corpos de prova) para determinação da massa específica aparente da mistura, do Vv(%), RBV(%) (DNIT 428/2020-ME) e resistência à tração.
01	Determinação do teor de umidade da mistura asfáltica (duas vezes ao dia)
01	Inspeção visual da coloração dos gases que saem do sistema de exaustão da usina para possível ajuste no queimador do maçarico. Inspeção visual do filtro de manga.
Para cada 100 t de mistura produzida	
01	Medidas de temperatura dos agregados nos silos quentes, do ligante antes da entrada do misturador e da mistura na saída do misturador
Para cada incorporação de dope ao ligante e, sempre que o ligante dopado for armazenado, por mais de 5 dias	
01	Determinação expedita da resistência à água (adesividade)
Anualmente	
01	Dosagem da mistura asfáltica
01	Determinação da resistência à deformação permanente
01	Determinação da resistência à fadiga
01	Determinação do módulo resiliente
01	Dano por Umidade Induzida

Nota 15: caso a construtora tenha condições de realização do ensaio segundo a norma ASTM D 6307/10 (Asphalt Content of Hot-Mix Asphalt by Ignition Method) ela poderá pleitear junto à Fiscalização do DER/PR que a determinação do teor de ligante possa ser determinado com emprego da mufra.

7.3.4 Controle de Execução na Pista

O controle de qualidade de execução na pista constará, no mínimo, dos ensaios apresentados no Quadro 10.

Quadro 10 – Ensaio para o controle de qualidade de execução na pista

Ensaio para o controle de qualidade de execução na pista	
Quantidade	Descrição
Espalhamento e compactação	
02	Temperatura durante o espalhamento e imediatamente antes da compactação
Para cada 200 t de mistura produzida imediatamente após a passagem da vibro acabadora	
01	Extração do ligante da mistura
01	Granulometria da mistura de agregados resultante da extração de ligante
Para cada 2000 t de mistura produzida imediatamente após a passagem da vibro acabadora	
01	Densidade Máxima da Mistura Betuminosa (RICE)
Para cada 100 t de mistura aplicada e compactada, em amostra indeformada extraída por sonda rotativa	
01	Densidade aparente (média de 2 corpos de prova)
01	Resistência a Tração por Compressão Diametral (média de 2 corpos de prova)
01	Determinação da espessura (média dos dois corpos de prova)
Para cada mês de aplicação de mistura asfáltica ou um mínimo de 1000 metros de pista	
01	Medição da resistência à derrapagem (mínimo de 6 ensaios)
01	Medição da macro textura (medidos nos mesmos locais de avaliação da resistência à derrapagem)

Nota 16: Resistência mínima dos corpos de prova extraídos da pista para a verificação da resistência devem ser adotados os mesmos parâmetros do Marshal, porém caso seja julgado como procedente a justificativa da empresa.

Nota 17: paralelamente aos ensaios de extração de betume pelo método de centrifugação são realizados a cada 3.000 ton de massa produzida, um ensaio de extração segundo ASTM D-2172 – método B para ajuste de possíveis desvios no ensaio do “Rotarex”.

Nota 18: os pontos de coleta de materiais por sonda rotativa obrigatoriamente devem coincidir com os pontos de coleta de amostras para ensaios de extração de ligante e RICE. Do material coletado por sonda rotativa devem ser determinadas a massa específica aparente, a espessura e calculadas as percentagens de vazios totais, vazios do agregado mineral e relação betume/vazio.

Nota 19: para qualquer tipo de camada deve ser verificado seu bom desempenho com medidas de deflexão (DNER-ME 24) espaçadas a cada 20 metros e na futura trilha de rodagem. Os valores medidos e analisados estatisticamente devem atender aos limites definidos no projeto e/ou no Relatório do (s) Segmento (s) Experimental (is).

7.3.5 A verificação do controle de qualidade pela Fiscalização do DER/PR se dará pelo acompanhamento semanal da execução e tratamento estatístico dos resultados dos ensaios previstos nos Quadros 9, 10, 11 e 12. Caso seja constatada alguma não conformidade em relação aos resultados obtidos nos ensaios, a Fiscalização do DER/PR poderá solicitar a imediata paralisação dos serviços para que sejam feitos ajustes no processo executivo e/ou troca de material.

7.3.6 A macro textura é avaliada pelo ensaio de mancha de areia à razão de uma determinação a cada 500 m de faixa, altura de Areia – $1,20\text{mm} \geq \text{HS} \geq 0,60\text{mm}$ (NF

P-98-216-7) devendo ser requerido somente após 30 dias decorridos da execução e liberação dos serviços ao tráfego visando evidenciar as asperezas do agregado, pela ação de remoção da película de asfalto da superfície de rolamento, nas trilhas de roda dos veículos. Opcionalmente, os ensaios de mancha de areia podem ser substituídos, a critério da Fiscalização do DER/PR, por medições a laser em panos de 20 m situados a cada 500 m de faixa.

8 CONTROLE EXTERNO DE QUALIDADE – DA CONTRANTE

- 8.1 Compete à Fiscalização do DER/PR, quando julgar necessário, a realização aleatória de testes e ensaios previstos no item 7 para comprovar os resultados obtidos pela executante, bem como formar juízo quanto à aceitação ou rejeição do serviço.
- 8.2 Compete à Fiscalização do DER/PR efetuar o controle geométrico que consiste na verificação de larguras, extensões e espessuras para determinação das quantidades executadas por unidade de serviço.
- 8.3 A espessura da camada deve ser medida a cada 100 m, por extração de corpos-de-prova na pista ou pelo nivelamento do eixo e dos bordos antes e depois do espalhamento e compactação da mistura.
 - 8.3.1 A verificação dos alinhamentos do eixo e bordos nas diversas seções correspondentes às estacas da locação é feita à trena.
- 8.4 Verificação final da qualidade - acabamento e segurança

9 CRITÉRIOS DE ACEITAÇÃO E REJEIÇÃO

- 9.1 Aceitação dos materiais
 - 9.1.1 O cimento asfáltico recebido no canteiro é aceito desde que atendidos os seguintes requisitos:
 - a) os ensaios de controle de qualidade do CAP constantes no certificado emitido pelo distribuidor (item 4.2 Condições Gerais e 5.1.1 das Condições Específicas), devem ser satisfatórios;
 - b) os resultados dos ensaios de controle de qualidade executados no laboratório da construtora para certificação da qualidade do CAP recebido na obra (ponto de amolecimento, penetração e viscosidade) deverão atender a especificação ANP Resolução 19/2005;
 - c) os resultados dos ensaios de controle de qualidade para certificação da qualidade da emulsão recebida na obra executados no laboratório da construtora deverão atender a especificação ANP - Emulsões asfálticas – Resolução nº 36/12.
 - 9.1.2 Os agregados graúdo, miúdo e o “filler” utilizados são aceitos desde que atendidas as seguintes condições:

- a) o agregado graúdo deve atender aos requisitos desta especificação no que tange à abrasão Los Angeles, durabilidade e percentagem de grãos defeituosos;
- b) o agregado miúdo deve atender aos requisitos desta especificação no que se refere aos ensaios de equivalente de areia e durabilidade;
- c) o "filler" (cal hidratada CH-I) deve apresentar-se seco, sem grumos e enquadrado na granulometria especificada.

9.2 Aceitação da execução do serviço

9.2.1 A produção da mistura asfáltica é aceita quando as temperaturas medidas na linha de alimentação do cimento asfáltico, efetuadas ao longo do dia de produção estiverem situadas na faixa desejável, definida em função da curva "viscosidade x temperatura" do ligante empregado.

9.2.2 Quantidade de ligante e graduação da mistura de agregados

9.2.2.1 A quantidade de cimento asfáltico obtida nos ensaios de extração em amostras individuais não deve variar em relação ao teor de projeto de mais do que 0,3% para mais ou para menos.

9.2.2.2 Durante a produção a granulometria da mistura pode sofrer variações em relação à curva de projeto respeitadas as tolerâncias e os limites da faixa granulométrica adotada conforme quadro a seguir.

Quadro 11 – Tolerâncias para os limites da faixa granulométrica de trabalho

Tolerâncias para os limites da faixa granulométrica de trabalho		
Peneira		(% passando em peso)
ASTM	mm	
3/8" a 1 1/2"	9,5 a 38,1	<u>+ 7</u>
nº 40 a nº 4	0,42 a 4,8	<u>+ 5</u>
nº 80	0,18	<u>+ 3</u>
nº 200	0,074	<u>+ 2</u>

9.2.3 Características da mistura

9.2.3.1 Os valores de percentual de vazios, vazios do agregado mineral, relação betume-vazios, resistência a tração por compressão diametral devem atender ao estabelecido no subitem 5.2.2.1.

9.2.3.2 A eventual ocorrência de valores que não atendam ao especificado resulta na não aceitação do serviço. As deficiências devem ser corrigidas mediante ajustes racionais na formulação do traço e/ou no processo executivo.

9.2.4 Os valores do grau de compactação calculados estatisticamente conforme os procedimentos descritos no item 9.5.1 devem estar no intervalo de 97% a 101%, desde que não influencie nos demais valores dos ensaios.

9.2.5 A camada de concreto asfáltico é aceita se as medidas de deflexão forem inferiores à deflexão máxima admissível de projeto para o tipo da camada.

9.3 Aceitação da execução do serviço

9.3.1 Os serviços executados são aceitos desde que atendidas as seguintes condições:

- a) a largura da plataforma não deve ser menor que a prevista para a camada;
- b) espessura da camada acabada:

b.1) a espessura média da camada é determinada pela expressão:

$$u = \bar{X} - \frac{1,29s}{\sqrt{n}}$$

Sendo:

$$\bar{X} = \frac{\sum x_i}{n}$$

$$s = \sqrt{\frac{\sum (x_i - \bar{X})^2}{n - 1}}$$

Onde:

- u – espessura média;
- x_i – valores individuais;
- \bar{X} – média da amostra;
- s – desvio padrão;
- k – coeficiente tabelado em função do número de determinações definido (tamanho da amostra);
- n – número de determinações (tamanho da amostra).

- b.2) a espessura média determinada estatisticamente deve situar-se no intervalo de - 5% em relação à espessura prevista em projeto;
- b.3) não são tolerados valores individuais de espessura fora do intervalo de - 10% em relação à espessura prevista em projeto;

Nota 20: O critério de espessura não cabe para serviços de reperfilagem e de remendo, pois normalmente o fundo da cancha fresada não fica suficientemente nivelada para atingir o critério de $\pm 5\%$

- c) eventuais locais em que se constate deficiência de espessura são objeto de amostragem complementar com novas extrações de corpos de prova com sonda rotativa. As áreas deficientes devidamente delimitadas devem ser reforçadas às expensas da executante.

9.4 Aceitação do acabamento

9.4.1 O serviço é aceito desde que atendidas as seguintes condições:

- a) as juntas executadas apresentem-se homogêneas em relação ao conjunto da mistura, isentas de desníveis e saliências indesejáveis. Flechas e depressões (ou amplitude de ondas) medidas com uma régua metálica de 3 metros devem ser inferiores na região das juntas transversais e paradas da vibro acabadora devem ser inferiores a 3 mm;
- b) a superfície apresente-se desempenada não ocorrendo marcas indesejáveis do equipamento de compressão;
- c) os valores do Índice Internacional de Irregularidade - IRI devem ser de no máximo 2,7 m/km para fins de restauração e de no máximo 2,5 m/km para fins de implantação;
- d) os valores da altura de areia (HS) obtidos com o ensaio de mancha de areia devem ser igual $0,60 \text{ mm} < \text{HS} < 1,20 \text{ mm}$ para análises estatísticas;
- e) os valores de resistência à derrapagem (VRD) obtidos com o pêndulo britânico devem ser igual a $\text{VRD} > 45$.

Nota 21: Em caso de não atendimento dessas condições o serviço deverá ser rejeitado, devendo a executar arcar com os custos para adequar os serviços aos parâmetros solicitados.

9.5 Condições de conformidade e não conformidade

9.5.1 Todos os ensaios de controle e determinações devem cumprir as condições gerais e específicas desta especificação técnica e estar de acordo com os critérios descritos na sequência.

9.5.1.1 Quando especificada uma faixa de valores mínimos e máximos devem ser verificadas as seguintes condições:

$\bar{X} - k_s < \text{valor mínimo especificado}$ ou $\bar{X} + k_s > \text{valor máximo de projeto}$: não conformidade;

$\bar{X} - k_s \geq \text{valor mínimo especificado}$ e $\bar{X} + k_s \leq \text{valor máximo de projeto}$: conformidade;

Sendo:

$$\bar{X} = \frac{\sum x_i}{n}$$

$$s = \sqrt{\frac{\sum (x_i - \bar{X})^2}{n - 1}}$$

Onde:

x_i – valores individuais;

\bar{X} – média da amostra;

s – desvio padrão;

k – coeficiente tabelado em função do número de determinações definido de acordo com o Quadro 12;

n – número de determinações.

Quadro 12 – Plano de Amostragem Variável (DNER PRO 277/97)

Plano de Amostragem Variável (DNER PRO 277/97)														
n	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	16	17	19	21
k	1,55	1,41	1,36	1,31	1,25	1,21	1,16	1,13	1,11	1,10	1,08	1,06	1,04	1,01
α	0,45	0,35	0,30	0,25	0,19	0,15	0,10	0,08	0,06	0,05	0,04	0,03	0,02	0,01
n = N° de Amostras					k = Coeficiente Multiplicador					α = Risco da Contratada				

- b) quando especificado um valor mínimo a ser atingido, devem ser verificadas as seguintes condições:

Se $\bar{X} - k_s < \text{valor mínimo especificado}$: não conformidade;

Se $\bar{X} - k_s \geq \text{valor mínimo especificado}$: conformidade.

- c) quando especificado um valor máximo a ser atingido, devem ser verificadas as seguintes condições:

Se $\bar{X} + k_s > \text{valor máximo especificado}$: não conformidade;

Se $\bar{X} + k_s \leq \text{valor máximo especificado}$: conformidade.

9.5.2 Os serviços só devem ser aceitos se atenderem às prescrições desta especificação.

9.5.3 Todo detalhe incorreto ou mal executado deve ser corrigido.

9.5.4 Qualquer serviço só é aceito se as correções executadas o colocarem em conformidade com o disposto nesta especificação; caso contrário é rejeitado.

9.6 Das condições de recebimento em definitivo da obra pelo DER/PR

9.6.1 Para o recebimento em definitivo da obra executada, o DER/PR se pautará pela aplicação das diretrizes contidas na norma DNIT IS 22/2019 - Procedimentos técnicos e administrativos para o recebimento de obras de pavimentos novos ou restaurados. O Quadro 13, a seguir, apresenta um resumo dos padrões de desempenho exigidos pelo DER/PR no recebimento de obras de pavimentos flexíveis.

Quadro 13 – Padrões de desempenho, exigidos no recebimento de obras de pavimentos flexíveis, novos ou restaurados, por parte do DER/PR

Padrões de desempenho, exigidos no recebimento de obras de pavimentos flexíveis, novos ou restaurados, por parte do DER/PR	
Indicador	Padrões exigidos
IRI	$\leq 2,5 \text{ m/km}$
Flechas nas Trilhas de Roda	$F \leq 3,0 \text{ mm}$ em 100% das medidas obtidas
Flechas nas juntas transversais	$F \leq 3,0 \text{ mm}$ em 100% das medidas obtidas
Trincas Classes 2 e 3	0,0 % de frequência relativa ou área
Exsudação	0,0 % de frequência relativa ou área
ALP, ATP e ALC, ATC	0,0 % de frequência relativa ou área
Ondulação/Corrugação e Escorregamento	0,0 % de frequência relativa ou área
Panela (buraco)	0,0 % de frequência relativa ou área
Deflexão característica (Dc) e	Pavimentos restaurados

Padrões de desempenho, exigidos no recebimento de obras de pavimentos flexíveis, novos ou restaurados, por parte do DER/PR	
Indicador	Padrões exigidos
Raio de Curvatura (Rc). Deflexões medidas com FWD	$D_c \leq 1,1 \times D_{adm}$ em 100% dos segmentos homogêneos e $R_c > 100m$
Deflexão característica (Dc) e Raio de Curvatura (Rc). Deflexões medidas com FWD	Pavimentos novos $D_c \leq 1,1 \times D_{projeto}$ em 100% dos segmentos homogêneos quando tenha sido dimensionado pelo método mecanístico-empírico e $R_c > 100m$, independentemente do método de dimensionamento
Condições de segurança	Macro textura: Ensaio de Mancha de Areia: $0,6 \text{ mm} < HS \leq 1,2 \text{ mm}$
Atrito medido com o "Grip Texter"	$GN \geq 50$

Nota 22: Durante a fase de obra, a deflexão poderá ser controlada com a viga Benkelman, e a aderência pneu pavimento com o Pêndulo Britânico e mancha de areia. Para o recebimento da obra, necessariamente a deflexão deverá ser medida com o FWD, a Irregularidade com emprego do perfilômetro à laser e a aderência pneu pavimento com o emprego do grip texter. Esta sistemática permitirá que o DER/PR tenha as condições funcionais e estruturais da rodovia no ano zero de abertura ao tráfego, facilitando a implementação de um Sistema de Gerenciamento de Pavimento em nível de rede.

- 9.6.2 Caso um ou mais indicadores de desempenho não for(em) atingido(s), a construtora deverá apresentar à Fiscalização do DER/PR as alternativas técnicas de intervenção que irá adotar, às suas expensas, para atender os padrões de desempenho exigidos.

10 CRITÉRIOS DE MEDIÇÃO

- 10.1 O serviço de concreto asfáltico, executado e recebido na forma descrita, é medido pela determinação da massa de mistura aplicada e compactada, expressa em toneladas, fazendo-se distinção em relação à função da camada (rolamento, intermediária ou reperfilagem).
- 10.2 Para o caso de reperfilagem, a determinação da massa aplicada é efetuada com base na pesagem dos caminhões na saída da usina, em balança periodicamente aferida, e sob o devido controle de um técnico da Fiscalização do DER/PR.
- 10.3 Para camada de rolamento ou intermediária, a medição da massa aplicada é efetuada pelo produto dos volumes executados pela massa específica aparente média \bar{X} da mistura aplicada na pista. No cálculo dos volumes considera-se, obedecidas as tolerâncias especificadas, para cada segmento, sua extensão, a largura média da plataforma tratada e a espessura média \bar{X} da camada aplicada.

11 CRITÉRIOS DE PAGAMENTO

- 11.1 Os serviços aceitos e medidos só são atestados como parcela adimplente, para efeito de pagamento, se juntamente com a medição de referência estiver apenso o relatório com os resultados dos controles e de aceitação.

- 11.2 O pagamento é feito, após a aceitação e a medição dos serviços executados, com base no preço unitário contratual que representa a compensação integral para todas as operações, transportes, materiais, perdas, mão-de-obra, equipamentos, controle de qualidade, encargos e eventuais necessários à completa execução dos serviços.
- 11.3 O preço unitário está sujeito a nova composição baseada no traço aprovado pelo DER/PR.
- 11.4 O teor de ligante a ser considerado deve ser igual à média ponderada das aplicações diárias dos teores de ligante obtidos por meio da extração de betume das massas aplicadas.