



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

INSTRUÇÃO DE SERVIÇO/DG N° 13 , DE 04 DE novembro DE 2013

Define e padroniza os procedimentos técnicos e administrativos para recebimento de obras rodoviárias de pavimentação de pavimentos novos e restaurados – que foram objeto de intervenções de caráter estrutural, conforme os itens seguintes:

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe conferem o artigo 21, incisos IV e VI , da Estrutura Regimental da Autarquia, aprovada na forma do anexo I ao Decreto n° 5.765, de 27/04/06, publicada no DOU de 28/04/06, e depois da aprovação da Diretoria Colegiada, em sua reunião no dia 08/10/2013, constante da Ata n° 293/2013, e tendo em vista o contido no **Processo n° 50600.001366/2013-78**

CONSIDERANDO o Acórdão n° 328/2013 – TCU – Plenário, vem baixar a presente Instrução de Serviço que define e padroniza os procedimentos técnicos e administrativos para recebimento de obras rodoviárias de pavimentação de pavimentos novos e restaurados – que foram objeto de intervenções de caráter estrutural, conforme os itens seguintes:

Art. 1° – PROCEDIMENTOS TÉCNICOS

A construtora deve promover, no prazo de até 5 (cinco) dias úteis, comunicação escrita ao Engenheiro Fiscal do contrato, informando a conclusão da obra de cada segmento homogêneo, de forma a agilizar o recebimento provisório, e este a encaminhará à Superintendência Regional do DNIT no Estado em que esta for executada. Na hipótese da comunicação escrita não ser apresentada ou procedida dentro dos prazos fixados, reputar-se-á como realizada. Em até 15 (quinze) dias consecutivos da entrega da comunicação serão iniciados, pelas equipes técnica da Superintendência Regional e da Supervisora da obra, a vistoria e os levantamentos de irregularidade, deflexão, macrotextura além da inspeção visual para recebimento, descritos a seguir:

1.1 – LEVANTAMENTOS

a. Nas rodovias de pista simples com duas faixas de tráfego, as estações destinadas à visualização dos levantamentos devem ser demarcadas em ambas as faixas de tráfego, alternadamente, de forma que o espaçamento longitudinal entre duas estações consecutivas localizadas em uma mesma faixa de tráfego seja de 120 m, e, conseqüentemente, o afastamento longitudinal entre duas estações consecutivas consideradas ambas as faixas de tráfego seja igual a 60 m. Nas rodovias de pista dupla, as estações devem ser demarcadas nas faixas externas de cada pista com espaçamento longitudinal de 60 m.

Jorge Ernesto Pinto
Diretor Geral do DNIT

b. Serão realizadas demarcações por meio de pintura com tinta das áreas defeituosas, definindo a estaca ou distância quilométrica, número este a ser pintado junto à borda do revestimento.

c. Serão efetuadas medidas de deflexão (D_0 e D_{25}) com equipamento normatizado pelo DNIT, com espaçamento definido conforme alínea (a) deste item. O raio de curvatura será calculado apenas para os pavimentos flexíveis – asfálticos. No caso de pavimento rígido – CCP, será verificada sua capacidade estrutural por meio dos resultados obtidos com equipamentos tais como Dynaflect ou Falling Weight Deflectometer – FWD, de acordo com as metodologias previstas no Manual de Recuperação de Pavimentos Rígidos (publ. IPR/2010); serão determinadas as bacias de deflexão em cada estação, conforme alínea (a) deste item, além da Eficiência de Transferência de Carga nas Juntas – ECJ em locais previamente indicados pela fiscalização.

d. Será apresentado quadro resumo do controle tecnológico das camadas do pavimento, atendendo ao estabelecido nas especificações de serviços executados.

e. **Inspeção visual** – O trecho de rodovia objeto de avaliação para efeito de recebimento de obra deverá ser filmado com equipamentos automáticos do tipo vídeo registro para que fiquem registradas e localizadas em detalhe as características da rodovia no momento da avaliação. Esse equipamento deverá ter recursos que permitam o registro visual do revestimento da pista de rolamento em alta definição. Esse registro deverá ser feito ortogonalmente à pista ao longo de todo o trecho, de forma a permitir a identificação e a localização dos defeitos eventualmente existentes, classificados conforme a Norma DNIT 006/2003/PRO Avaliação objetiva de pavimentos flexíveis e semi-rígidos ou o Índice de Condição do Pavimento – ICP, de acordo com a DNIT 062/2004-PRO – Pavimentos rígidos – avaliação objetiva.

f. Serão realizadas medias de flecha de trilha de roda para os pavimentos flexíveis – asfálticos, com espaçamento definido conforme alínea (a) deste item.

g. Serão efetuadas medidas de irregularidade longitudinal da superfície com aparelhos medidores tipo resposta, que medem o quociente de irregularidade – QI, devidamente calibrados (DNER-PRO 164/94, DNER-PRO 182/94 e DNER-ES 173/86) ou outro equipamento que execute medidas diretas de irregularidade IRI – *International Roushness Index*, como o perfilômetro com sensores a laser, conforme a Norma ASTM E 1926-98. Para os pavimentos com revestimentos de placas de concreto de cimento Portland deve ser utilizado o perfilógrafo do tipo “Califórnia” para cálculo de IP – Índice de perfil; entretanto, também pode se utilizar o QI ou o IRI, caso seja autorizado previamente pela fiscalização do DNIT.

h. Serão determinadas as macrotexturas do revestimento asfáltico ou de Concreto de Cimento Portland por meio do ensaio de Mancha de areia, de acordo com o Método ASTM E 965-96 (2006) citado no Manual de Restauração de pavimentos Asfálticos do DNIT (2006). Os ensaios serão realizados em locais escolhidos de maneira representativa pelo Plano de Amostragem aprovado pela fiscalização.

1.2 – RESULTADOS

a. Todos os parâmetros funcionais, estruturais e de segurança obtidos, deverão

Luiz Ernesto Lima Jr.
Diretor Geral do DNIT

ser representados em gráfico assim como seus resultados estatísticos, conforme os Modelos 1A e 1B, para os segmentos homogêneos definidos pelo Projeto executivo ou pela revisão de projeto na fase de obras, ambos aprovados pelo setor competente do DNIT.

b. Os cálculos e análises estatísticas dos parâmetros obtidos, tais como Dp, IRI, etc., deverão ser elaborados de acordo com as normas adotadas pelo projeto executivo aprovado pelo DNIT.

c. As deflexões serão apresentadas em gráfico onde a abcissa representa as estacas e a ordenada as deflexões. Para cada segmento inventariado serão calculados a deflexão de projeto – Dp e o Raio de curvatura – R_c, que serão representados nos gráficos do Modelo 1^a para pavimentos asfálticos. Para pavimentos de Concreto de Cimento Portland, nos segmentos inventariados serão calculados a deflexão de projeto – Dp e a Eficiência de Transferência de Carga nas Juntas – ECJ, que serão apresentados de acordo com o Modelo 1B.

d. As áreas defeituosas serão apresentadas em perfil unifilar com indicação dos tipos de defeitos, tais como FC-2, FC-3, remendo, afundamentos, etc., em metros quadrados.

e. Será apresentado o resumo dos resultados dos ensaios do controle tecnológico executado.

f. Será apresentado no gráfico onde a ordenada corresponde aos valores de QI ou de IRI e a abcissa representa as estacas. Deverão constar também, os resultados estatísticos por segmento homogêneo.

g. Os valores da macrotextura serão apresentados conforme os Modelos 1A e 1B.

h. Os valores das flechas nas trilhas de roda serão apresentados conforme o Modelo 1A.

1.3 ANÁLISE DOS LEVANTAMENTOS

a. Para fins das análises de segmentos restaurados, a partir de avaliação estrutural adotada em projeto, devem ser mantidos os mesmos segmentos homogêneos definidos pelo Projeto Executivo ou pela sua revisão na fase de obras, ambos aprovados pelo setor competente do DNIT. Ressalta-se que no caso de pavimentos novos deve ser adotada a divisão de segmentos homogêneos tornando-se por base as soluções de projeto.

b. A deflexão máxima admissível para cada segmento homogêneo deve ser estabelecida no projeto aprovado pelo setor competente do DNIT. Os segmentos que apresentarem valores superiores aos considerados no projeto e não conformes com os limites estabelecidos nos Quadros 1A e 1B devem ser pesquisados individualmente, para se definir a causa do aumento nos valores da deformabilidade elástica, a fim de proceder os reparos necessários.

Jaime Ernesto Pinho Frade
Diretor Geral do DNIT

- c. Será realizado o diagnóstico das áreas defeituosas – causas prováveis do Aparecimento de defeitos, indicando as áreas que serão reparadas com a solução a ser adotada.
- d. Os ensaios de controle tecnológico devem ser considerados na análise e diagnóstico, em conjunto com os parâmetros funcionais e estruturais levantados.
- e. Os valores de QI, IRI ou IO, para recebimento das obras, caso não estejam definidos no Projeto executivo aprovado pelo setor competente do DNIT, devem atender aos limites preconizados no Quadros 1A e 1 B.
- f. Os valores para análises estatísticas das macrotexturas a serem observadas, caso não estejam definidos no Projeto Executivo aprovado pelo setor competente do DNIT, devem atender aos limites preconizados nos Quadros 1A e 1B.
- g. Será realizado levantamento fotográfico representativo dos segmentos homogêneos das obras, com quantidade mínima de fotografias definida pela equipe de vistoria.
- h. Ao final dos levantamentos, elaborar um Relatório Técnico de avaliação para Recebimento de Obras de Pavimentação, contendo os levantamentos, análise e diagnóstico, bem com o relatório fotográfico.

Art. 2º – PROCEDIMENTOS ADMINISTRATIVOS

2.1 – Depois de realizados a vistoria e os levantamentos especiais, conforme o item 1, pelas equipes técnicas da Superintendência Regional e da Supervisora da obra será elaborado, pela Supervisora, Relatório Técnico de Avaliação para Recebimento de Obras de Pavimentação e, se este indicar a aprovação, será lavrado e assinado o Termo de Recebimento Provisório do objeto de contrato, formalizado de acordo com o Modelo 2, em duas vias originais, iniciando-se o prazo de observação.

2.2 – Findo o prazo de observação, ou o prazo determinado em função de intervenções que se fizerem necessárias, e dentro de 10 (dez) dias, procederá o DNIT ao exame do objeto do Contrato para o seu Recebimento definitivo, por intermediário de Comissão constituída pelos seguintes membros da Superintendência Regional e da Supervisora: Engenheiro Fiscal, Chefe do Serviço de Engenharia, Superintendência Regional e pelo Engenheiro Chefe da Supervisora.

2.3 – Em decorrência desse exame, será elaborado pela referida Comissão, o Relatório de Inspeção relativo à obra, conforme Modelo 3, anexo.

2.4 - No ato do recebimento Definitivo do objeto do Contrato será entregue aos responsáveis pela operação e conservação da obra concluída, o Relatório Técnico de Avaliação para o Recebimento de Obras de pavimentação e o “as built” contendo os elementos indispensáveis ao conhecimento dos métodos e processos empregados nas obras e serviços, em mídia digital (CD-ROM) e impressa.

2.5 – A comissão encarregada de realizar o Recebimento Definitivo examinará o Relatório Técnico de Avaliação para Recebimento de Obras de Pavimentação e o “as built”

Jorge Ernesto Brito Figueira
Diretor Geral do DNIT

FLS. 05 DA INSTRUÇÃO DE SERVIÇO Nº 13 de 04 DE NOVEMBRO DE 2013.

apresentados, verificando o cumprimento do item anterior, aprovando-os, e formalizando o termo Recebimento Definitivo de acordo com o Modelo 5, em duas vias originais, no prazo de até 20 (vinte) dias do término de período de observação.

2.6 – Efetuado o Recebimento Definitivo, será lavrado e assinado o Termo de Conclusão do Contrato, de acordo com o Modelo 6 anexo.

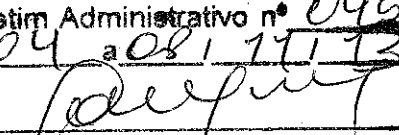
2.7 – Caso não haja condições de Recebimento Definitivo, essa situação deverá ser formalizada conforme Modelo 4 anexo e justificada através de Relatório Técnico contendo as divergências em relação ao objeto ou irregularidades, devendo ser adotadas as providências requeridas para sua futura viabilização, com abertura de novo prazo de observação, para que sejam realizadas as correções.

2.8 – Quando, por qualquer razão não se concluir o objeto do Contrato, para instruir o processo de rescisão será lavrado o Termo de Vistoria ou o de avaliação, no prazo máximo de 5 dias úteis da data determinada no despacho rescisório, ou ainda, da data da paralização da obra, o que primeiro ocorrer. Os Termos serão formalizados de acordo com os Modelos 7 ou 8, em duas vias originais, precedidos de verificação circunstanciada do estado em que as obras serão recebidas, pelo Superintendente Regional, pelo Chefe do serviço de Engenharia, pelo Engenheiro Fiscal do Contrato e pelo Engenheiro Chefe da Supervisora.

Caso haja partes ou subtrechos concluídos, estes ficarão sujeitos ao prazo de observação fixado no Edital e a garantia contratual somente será devolvida após o Recebimento definitivo dos mesmos.

Art. 3º - Esta Instrução de serviço entra em vigor na data da sua publicação.

JORGE ERNESTO PINTO FRAXE
Diretor-Geral

Publicado no
Boletim Administrativo nº 045
de 04 a 08/11/13

Carlos Augusto de Mota Gomes
Matr. DNIT nº 0185-6

ANEXO

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT

Quadro 1A – Padrões de Desempenho para a Aceitação de Obras de Restauração e de Pavimentos Novos - Revestimentos Asfálticos.

Elemento de Referência	Indicador	Padrões exigidos
Pista de Rolamento	Flechas nas Trilhas de Roda	$F \leq 5,0$ 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
	Ondulação/Corrugação e Escorregamento	0,0% de frequência relativa ou área
	ALP, ATP e ALC, ATC	0,0% de frequência relativa ou área
	Deflexão Recuperável - Dp	$Dp \leq 1,1 \times Dadm$
	Raio de Curvatura - R _c	$R_c > 100$
	QI/IRI	<p><u>Pavimentos novos:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Concreto Asfáltico: $QI \leq 30$ cont./km ou $IRI \leq 2,3$ m/km - Tratamentos Superficiais ou misturas do tipo CPA, SMA, GAP- GRADED: $QI \leq 33$ cont./km ou $IRI \leq 2,5$ m/km <p><u>Pavimentos restaurados:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Concreto Asfáltico: $QI \leq 35$ cont./km ou $IRI \leq 2,7$ m/km - Tratamentos Superficiais ou misturas do tipo CPA, SMA, GAP- GRADED: $QI \leq 39$ cont./km ou $IRI \leq 3,0$ m/km
Condições de segurança	<p><u>Macrotextura:</u></p> <p>Ensaio de Mancha de Areia*: graduação contínua – $0,4 \text{ mm} \leq HS \leq 0,6 \text{ mm}$ graduação descontínua, Tratamentos Superficiais, MICRO e LAMA – $0,6 \text{ mm} < HS \leq 1,2 \text{ mm}$</p>	
Acostamentos	Degraus	O degrau máximo admitido entre a pista e acostamentos é de 5 cm.
	Obstáculos ou materiais perigosos	A partir da data final do Contrato não são admitidos obstáculos ou depósitos de materiais nos acostamentos que se constituam em risco para a segurança operacional.
	Defeitos	A partir da data final do Contrato, não são admitidos quaisquer defeitos conforme previsto acima, buracos e deformações de qualquer natureza nos acostamentos.

Obs.: * No caso de Macrotextura (Mancha de Areia) de Concreto Asfáltico do tipo CPA - Camada Porosa de Atrito podem ser admitidos valores superiores aos estabelecidos no Quadro 1A.

- (1) Todos os parâmetros deverão ser determinados por segmento homogêneo.
- (2) Caso os parâmetros apresentem alterações significativas ao longo do período após o encerramento do contrato até o prazo de 05 (cinco) anos, comprovadamente ocasionados por razões de ordem construtivas, estes deverão ser objeto de correção pela Contratada.
- (3) O parâmetro F (flecha) se refere ao valor médio por segmento homogêneo.

Abreviações: CA – Concreto Asfáltico (modificado ou não);

- SMA – Stone Matrix Asphalt;
- CPA – Camada Porosa de Atrito;
- ALP – Afundamento Local Plástico;
- ATP – Afundamento na Trilha de Roda Plástico;
- ALC – Afundamento Local por Consolidação;
- ATC – Afundamento na trilha de Roda por Consolidação.

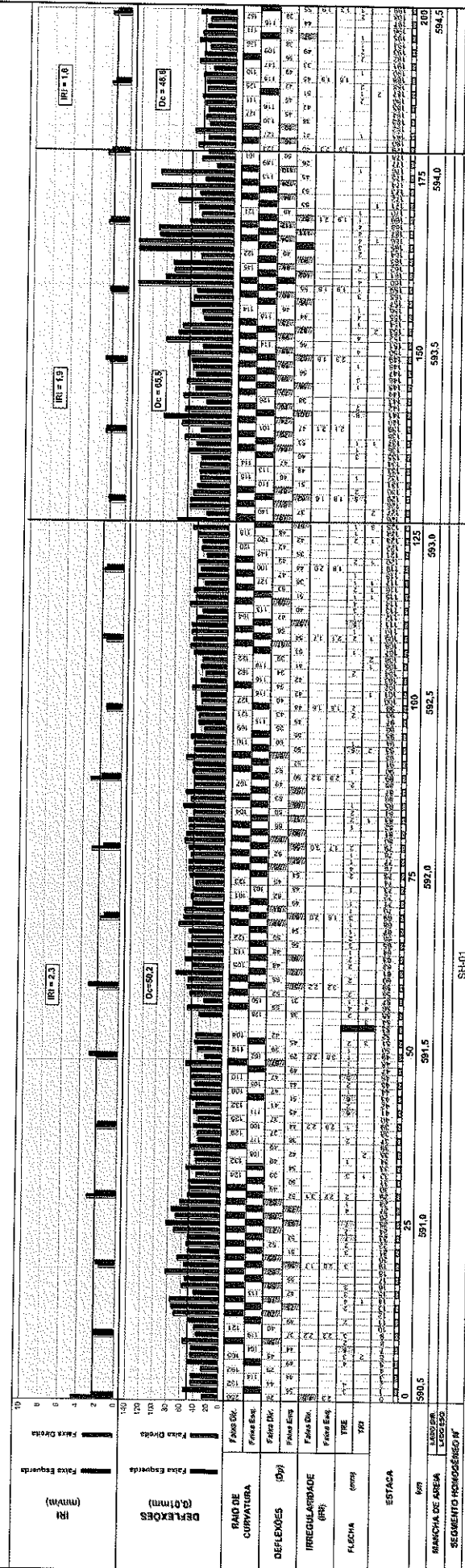
Quadro 1B – Padrões de Desempenho para a Aceitação de Obras de Restauração e de Pavimentos Novos - Concreto Cimento Portland - CCP.

Elemento de Referência	Indicador	Padrões exigidos
Pista de Rolamento	IP	≤ 240 mm/km
	Deflexão Recuperável - Dp	$Dp \leq 1,1 \times Dadm$
	Eficiência de junta - ECJ	$ECJ \geq 75\%$
	Alçamento de placas	0,0 % de frequência relativa
	Fissuras lineares Bombeamento	0,0 % de frequência relativa
	Quebras localizadas	0,0 % de frequência relativa
	Fissuras de retração	0,0 % de frequência relativa
	Esborcinamento de juntas	0,0 % de frequência relativa
	Placas bailarinas	0,0 % de frequência relativa
	Condições de segurança	<u>Macrotextura*</u> : Ensaio de Mancha de Areia: $0,6 \text{ mm} < HS \leq 1,2 \text{ mm}$
Acostamentos	Degraus	O degrau máximo admitido entre a pista e acostamentos é de 5 cm.
	Obstáculos ou materiais perigosos	A partir da data final do Contrato não são admitidos obstáculos ou depósitos de materiais nos acostamentos que se constituam em risco para a segurança operacional.
	Defeitos	A partir da data final do Contrato, não são admitidos quaisquer defeitos conforme previsto acima, buracos e deformações de qualquer natureza nos acostamentos.

OBS: * No caso de Macrotextura (Mancha de Areia) de Concreto de Cimento Portland com "grooving" (ranhuras obtidas por fresagem na superfície do pavimento podem ser admitidos valores superiores aos estabelecidos no Quadro 1B.

FLS. 03 DO ANEXO DA INSTRUÇÃO DE SERVIÇO Nº 13 de 04 DE Novembro DE 2013.

MODELO 1A - DIAGRAMA LINEAR DO PAVIMENTO - PAVIMENTO ASFÁLTICO



ESTACA	590,5	591,0	591,5	592,0	592,5	593,0	593,5	594,0	594,5	595,0
RAIHOVA DE AREA	25	50	75	100	125	150	175	200		
SEMENTO HOMOGENEO Nº										



SH-02/20

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

Projeto: _____

Trecho: _____

Subtrecho: _____

Segmento: _____

Local: _____

SH-03

DIAGRAMA LINEAR DO PAVIMENTO

DATA: _____

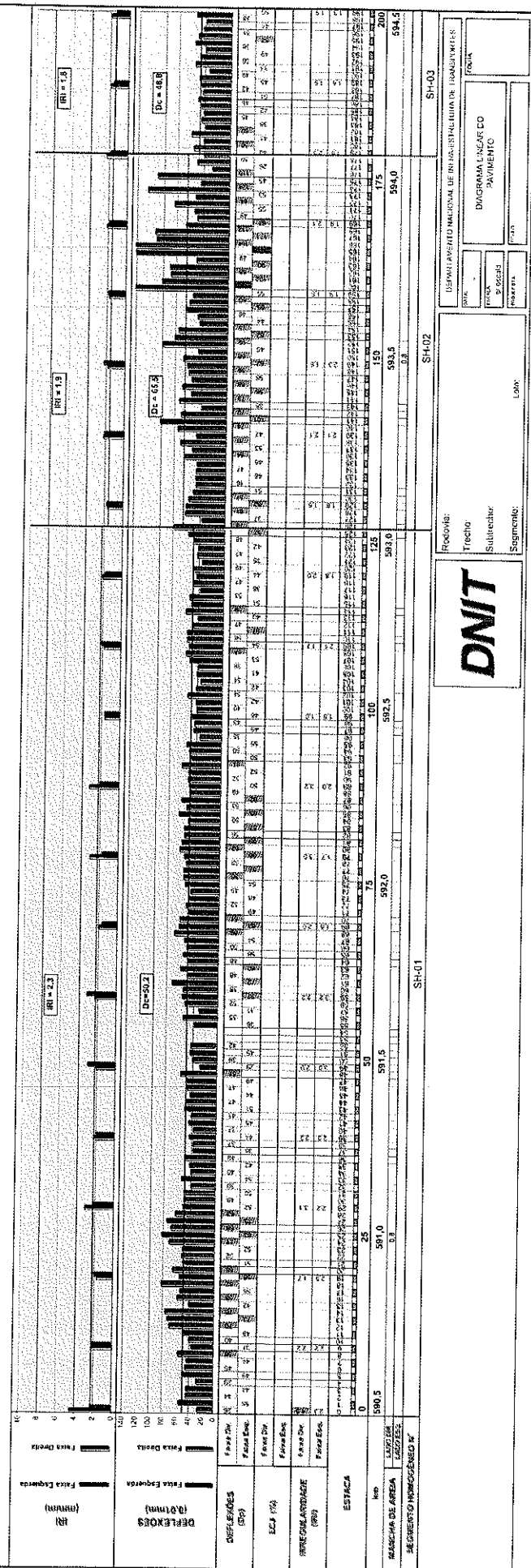
COORDENADOR: _____

PROJETADE: _____

REVISOR: _____

APROVADO: _____

MODELO 1B - DIAGRAMA LINEAR DO PAVIMENTO - PAVIMENTO RIGIDO - CCP





SH-01

SH-02

SH-03

Rodovia: _____

Trecho: _____

Subtrecho: _____

Segmento: _____

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

DIAGRAMA LINEAR DO PAVIMENTO

FOUN: _____

PROJETA: _____

PROJETA: _____

MODELO 2

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

PROCESSO Nº

CONTRATO Nº

DATA:

OBJETO:

(descrição clara e sucinta do objeto)

CONTRATADA:

TERMO DE RECEBIMENTO PROVISÓRIO

Aos () dias do mês de de , na sede da , sita na em , presentes pela CONTRATADA o Sr., pela Supervisora o Sr. e pelo DNIT os Srs. Engenheiro Fiscal, Chefe do Serviço de Engenharia e Superintendente Regional, pelo primeiro, representando a CONTRATADA, foi dito que tendo terminado todos os serviços e obras objeto do contrato acima, vinha fazer a entrega provisória destes; pelo Engenheiro Fiscal foi dito que todos os serviços e obras do objeto do contrato foram executados e concluídos de acordo com o contrato e com os projetos e especificações respectivas; pelo Chefe do Serviço de Engenharia foi dito que vistoriou os serviços e obras objeto do contrato e que estes foram executados e acham-se concluídos e pelo Superintendente Regional aceitando a entrega provisória, pelo que foi lavrado, lido perante todos e perante as testemunhas, Srs., e por todos assinado o presente Termo, o qual é documento bastante, a partir de cuja data se inicia a contagem do prazo de observação, que é de () dias.

CONTRATADA

SUPERVISORA

ENGENHEIRO FISCAL

CHEFE DO SERVIÇO DE
ENGENHARIA

SUPERINTENDENTE REGIONAL

TESTEMUNHA

TESTEMUNHA

MODELO 3

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

RELATÓRIO DE INSPEÇÃO PARA RECEBIMENTO DEFINITIVO

SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL:

CONTRATO Nº DATA:

OBJETO:

CONTRATADA:

SENHOR DIRETOR DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA,

A presente vistoria foi realizada em, e contou com a presença dos Senhores Engenheiros:, Representante da Contratada,,, Representante da Supervisora,, Superintendente Regional,, Engenheiro Fiscal,, Chefe do Serviço de Engenharia.

Durante o processo de vistoria para o Recebimento Definitivo do objeto do Contrato nº não foram constatadas divergências em relação ao objeto ou irregularidades, conforme fotos anexadas, em número de, sendo que eventuais defeitos surgidos foram reparados durante o prazo de observação e as obras e serviços encontram-se em condições de serem recebidas.

CONTRATADA

SUPERVISORA

SUPERINTENDENTE REGIONAL

ENGENHEIRO FISCAL

CHEFE DO SERVIÇO DE
ENGENHARIA

MODELO 4

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

RELATÓRIO DE INSPEÇÃO PARA RECEBIMENTO DEFINITIVO

SUPERINTENDENTE REGIONAL:

CONTRATO Nº

DATA:

OBJETO:

CONTRATADA:

SENHOR DIRETOR DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA,

A presente vistoria foi realizada em, e contou com a presença dos Senhores Engenheiros:, Representante da Contratada,
....., Representante da Supervisora,, Superintendente Regional,, Engenheiro Fiscal,, Chefe do Serviço de Engenharia.

Durante o processo de vistoria para o Recebimento Definitivo do objeto do Contrato nº, foram constatadas divergências em relação ao objeto ou irregularidades, conforme relatório e fotos anexados, estas em número de, não havendo condições do seu recebimento definitivo.

CONTRATADA

SUPERVISORA

SUPERINTENDENTE REGIONAL

ENGENHEIRO FISCAL

CHEFE DO SERVIÇO DE
ENGENHARIA

MODELO 5

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

PROCESSO Nº

CONTRATO Nº

DATA:

OBJETO:

CONTRATADA:

TERMO DE RECEBIMENTO DEFINITIVO

Aos () dias do mês de de , na Sede da , à Rua nº na cidade de presentes os senhores .., representante da empresa, .., Sr. Engenheiro Chefe da Supervisora e a Comissão do DNIT composta pelos senhores .., respectivamente, Superintendente Regional, Chefe do Serviço de Engenharia, Engenheiro Fiscal, foi dito pelo representante da empresa, que tendo a contratada cumprido todas as exigências contratuais, bem como feito todos os reparos nos defeitos apontados pela Fiscalização por vícios de construção, durante o prazo de observação encerrado em / / , vinha fazer a entrega definitiva do objeto do contrato acima. Pela Comissão do DNIT e pelo Engenheiro Chefe da Supervisora, foi dito, falando cada qual por sua vez, que após o exame feito nas obras e serviços, objeto do contrato, aceitam a entrega definitiva destes, sendo lavrado o presente Termo, lido perante todos e as testemunhas Srs.: e e por todos assinado, documento bastante e a partir de cuja data passa a ser responsabilidade da Superintendência Regional, a conservação das obras objeto do contrato.

CONTRATADA

SUPERVISORA

SUPERINTENDENTE REGIONAL

ENGENHEIRO FISCAL

CHEFE DO SERVIÇO DE
ENGENHARIA

TESTEMUNHA

TESTEMUNHA

MODELO 6

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

PROCESSO Nº

CONTRATO Nº

DATA:

OBJETO:

CONTRATADA:

TERMO DE CONCLUSÃO DE CONTRATO

Aos () dias do mês de de , na Sede da , à Rua nº na cidade de presentes os senhoresrepresentante da Contratada, Engenheiro Chefe da Supervisora, respectivamente, Superintendente Regional, Chefe do Serviço de Engenharia, Engenheiro Fiscal, tendo em vista que o objeto do contrato foi totalmente cumprido, vem nesta data, e por meio do presente, declarar o mesmo concluído. Lido este Termo perante todos e as testemunhas eé por todos assinado:

CONTRATADA

SUPERVISORA

SUPERINTENDENTE REGIONAL

ENGENHEIRO FISCAL

CHEFE DO SERVIÇO DE
ENGENHARIA

TESTEMUNHA

TESTEMUNHA

MODELO 7

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

PROCESSO Nº

CONTRATO Nº

DATA:

OBJETO:

(descrição clara e sucinta do objeto)

CONTRATADA:

TERMO DE VISTORIA

Aos () dias do mês de de , o Engenheiro Chefe da Supervisora e a Comissão do DNIT composta pelos Srs., Superintendente Regional,, Chefe do Serviço de Engenharia,, Engenheiro Fiscal, procederam a vistoria das obras e dos serviços objeto do contrato, no estado em que estes se encontram, conforme resumo abaixo:

1 - SUB TRECHO (S) CONCLUÍDO (S)

- da estaca à estaca , com extensão de

-

2 - SUB TRECHO (S) NÃO CONCLUÍDO(S)

2.1 - Com fase (s) concluída (s) para recebimento
(Discriminar fase e extensão/área/volume)

2.2 - Com fase (s) não concluída (s)
(Discriminar)

Para os sub trechos concluídos e relacionados no item 1 e para as fases concluídas relacionadas no subitem 2.1, passam a vigorar o prazo de observação de dias, fixado no Edital, findo o qual serão recebidos em caráter definitivo.

Para as fases não concluídas relacionadas no subitem 2.2 fica, a partir desta data, facultado ao DNIT sua conclusão imediata, por meios próprios, por licitação e contratação com terceiros, ou ainda nos termos do artigo 80 da Lei nº 8.666 de 21/06/1993, quando for o caso.

SUPERVISORA

SUPERINTENDENTE REGIONAL

CHEFE DO SERVIÇO DE
ENGENHARIA

ENGENHEIRO FISCAL

MODELO 8

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

PROCESSO Nº

CONTRATO Nº

DATA:

OBJETO:

(descrição clara e sucinta do objeto)

CONTRATADA:

TERMO DE AVALIAÇÃO

Aos () dias do mês de de , o Engenheiro Chefe da Supervisora e a Comissão do DNIT composta pelos Srs., Superintendente Regional,, Chefe do Serviço de Engenharia,, Engenheiro Fiscal, procederam a avaliação dos serviços objeto do contrato, entregues e recebidos pelo DNIT e concluiu que a CONTRATADA executou () % do referido objeto.

Para o percentual não concluído, fica a partir desta data, facultado ao DNIT sua conclusão imediata, por meios próprios, por licitação e contratação com terceiros, ou ainda nos termos do artigo 80 da Lei nº 8.666 de 21/06/1993, quando for o caso.

SUPERVISORA

SUPERINTENDENTE REGIONAL

CHEFE DO SERVIÇO DE
ENGENHARIA

ENGENHEIRO FISCAL