

GP-RIM-0037/2026

Sorocaba, 13 de janeiro de 2026

Senhor Presidente,

Em atenção ao requerimento nº 3450/2025, de autoria do nobre vereador Dylan Roberto Viana Dantas e aprovado por esse Legislativo, no qual requer informações sobre critérios e justificativas para revitalização de vias públicas no município, encaminhamos a Vossa Excelência respostas exaradas pelas Secretarias de Parcerias (SEPAR) e de Serviços Públicos e Obras (SERPO).

Sendo só para o momento, subscrevemo-nos renovando os protestos de elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente,

LUIZ HENRIQUE GALVÃO
Secretário de Relações Institucionais e Metropolitanas

Excelentíssimo Senhor
LUIS SANTOS PEREIRA FILHO
Digníssimo Presidente da Câmara Municipal
SOROCABA - SP



PREFEITURA MUNICIPAL DE SOROCABA

CADI - Unidade de Execução de Programa

OFÍCIO SEPAR N.º 794/2025 - SEI Nº 3552205.404.00179875/2025-48

À

Secretaria de Gabinete Central
Ilmo. Sr. Evandro Bueno da Silva
Secretário de Gabinete Central

Assunto: Resposta do Requerimento n.º 3450/2025, da Câmara Municipal de Vereadores de Sorocaba, de autoria do Vereador Dylan Roberto Viana Dantas.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 3552205.404.00179875/2025-48.

Ref.: Resposta do Requerimento n.º 3450/2025, da Câmara Municipal de Vereadores de Sorocaba, de autoria do Vereador Dylan Roberto Viana Dantas.

Prezado,

Cumprimentando-o cordialmente, encaminhamos, por meio deste, as informações pertinentes em resposta ao Requerimento supramencionado, de autoria do Vereador Dylan Roberto Viana Dantas, na qual requer informações sobre critérios e justificativas para revitalização de vias públicas no município, conforme a ordem indicada:

1. Quais os critérios técnicos e administrativos utilizados para definir as prioridades de revitalização das vias públicas do município?

R: A Secretaria de Parcerias tem a esclarecer que para os Programas Mobilidade Total e Desenvolve Sorocaba, as definições e critérios para a execução das atividades de requalificação, temos primeiramente à considerar que o pavimento asfáltico de Sorocaba, em sua grande maioria está em condições que ultrapassam a expectativa de vida útil, ou seja, simplesmente pelo fato idade, os pavimentos estão com resultados de patologias mais ou menos avançadas o que resulta na necessidade de ações de recuperação. Infelizmente não é exclusividade do município de Sorocaba, mas é quase impossível que se consiga desenvolver um Programa que recupere toda a malha viária, garantindo assim um retorno com a diminuição de trabalhos paliativos de recuperação. Agravam-se a essa situação, eventuais problemas de redes de distribuição de água e esgoto, além de sistemas de drenagem que por vezes exigem intervenções que danificam o pavimento e dificilmente são recuperados com a qualidade à qual a estrutura do pavimento foi realizada.

Quando falamos de idade de pavimento precisamos nos nortear pelas normas brasileiras que

consideram determinações específicas do Brasil e muitas das vezes utilizam-se de experiências internacionais, portanto é prudente considerarmos que as normas vigentes que tratam de pavimentos flexíveis (pavimentos com revestimento asfáltico), tenham uma idade de utilização de 10 anos em média. Os principais órgãos que definem essas normas são o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte - (DNIT) onde destaca em seu manual:

processo de manutenção.

Tal processo de Manutenção envolve a execução de conjuntos de intervenções diversas, cuja natureza é função da finalidade proposta.

O pavimento que, conforme se expôs, é assumido ante uma perspectiva de longo prazo, por questões de ordem técnico-econômica, é dimensionado para atender a ciclos de vida de média duração (8 a 10 anos) – ciclos de vida que se sucedem e que, a cada renovação são dimensionados com base no valor estrutural (residual) do pavimento remanescente e nos valores dos parâmetros do tráfego esperado para o novo ciclo.

Em cada ciclo de vida, o desempenho do pavimento é previsível: As ações interativas do "Tráfego + Meio Ambiente" sobre o contexto do pavimento, iniciam-se logo após a abertura do tráfego causando, de imediato, deteriorações - de início imperceptíveis, mas e que

MT/DNIT/DPP/IPR

Manual de Restauração de Pavimentos Asfálticos

26

tendem a crescer e se diversificar interativamente afetando, então, o desempenho do pavimento. Esse desempenho, assim, declinará segundo uma faixa normalmente previsível

processo de manutenção.

Tal processo de Manutenção envolve a execução de conjuntos de intervenções diversas, cuja natureza é função da finalidade proposta.

O pavimento que, conforme se expôs, é assumido ante uma perspectiva de longo prazo, por questões de ordem técnico-econômica, é dimensionado para atender a ciclos de vida de média duração (8 a 10 anos) – ciclos de vida que se sucedem e que, a cada renovação são dimensionados com base no valor estrutural (residual) do pavimento remanescente e nos valores dos parâmetros do tráfego esperado para o novo ciclo.

Em cada ciclo de vida, o desempenho do pavimento é previsível: As ações interativas do "Tráfego + Meio Ambiente" sobre o contexto do pavimento, iniciam-se logo após a abertura do tráfego causando, de imediato, deteriorações - de início imperceptíveis, mas e que

MT/DNIT/DPP/IPR

Manual de Restauração de Pavimentos Asfálticos

26

tendem a crescer e se diversificar interativamente afetando, então, o desempenho do pavimento. Esse desempenho, assim, declinará segundo uma faixa normalmente previsível

E o Departamento de Estradas de Rodagem - (DER), conforme trata a informação abaixo:

É necessário definir o tipo de tráfego caracterizado pelo número total de solicitações do eixo simples padrão (N). No caso da Prefeitura de São Paulo, adota-se o valor de N para um período de P=10 ou 12 anos. A prática tem demonstrado que, após 10 anos de vida de serviço dos revestimentos constituídos por CBUQ, essa camada fica mais rígida (pela oxidação do ligante betuminoso), acelerando o fenômeno de fadiga do pavimento com trincamento generalizado em sua estrutura.

Além do fator idade, temos que considerar a capacidade de carga a qual foi dimensionado o pavimento, ou seja, é corriqueiro que identifiquemos que vias que foram dimensionadas para tráfego médio passem a receber linha de ônibus, o que torna a exigência do pavimento mais espessa e a manutenção da via com as características iniciais resulta em patologias de

deformação do pavimento entre outras deficiências.

Diante da alta demanda de vias com necessidades de recuperação, houve o trabalho técnico avaliativo das condições que caracterizam maior ou menor comprometimento do pavimento danificado somado a patologias resultantes entre outros motivadores, de infiltração motivada por deficiência do sistema de microdrenagem, identificando guias e sarjetas danificadas, o que motivam a infiltração de água para debaixo da estrutura do pavimento, posterior, devido ao calor, ocorre o efeito de exsudação, conhecido pelo fenômeno da capilaridade, onde a água infiltrada tende a sair pelos poros do pavimento, dessa forma, desagregando a composição do pavimento, resultando em crateras nas vias.

A solução da execução da requalificação vem, portanto, tratar das patologias prevendo uma qualidade mais duradoura à via, onde diferentemente de um recapeamento que é a aplicação de uma espessura de revestimento asfáltico sobre uma via danificada, a requalificação prevê o tratamento pontual da base do pavimento, com a aplicação de material de recomposição derivado da reciclagem do próprio pavimento, e dessa forma, garantindo uma estabilização da base do pavimento. Atrelado ao reforço da base, o escopo dos serviços de requalificação prevê a aplicação de geogrelhas, sendo um material sintético que tem o objetivo de estruturar o pavimento visando evitar que o ponto tratado se fragilize com a fadiga promovendo um maior rendimento a durabilidade do pavimento.

Considerando o breve entendimento das especificações técnicas e os critérios de definição de quão comprometidos estão determinadas vias, justificamos que diante do universo de vias, após avaliações e cruzamento de informações para que houvesse um sentido lógico para elencar as vias, sendo além dos critérios das características visuais, passando pelo critério de exigências do pavimento e considerações que determinadas vias são rotas alternativas de tráfego, o que exige a necessidade da prioridade. Observa-se inclusive que determinadas vias, embora sejam com extensão demasiada alta, foi optado pela recuperação parcial da via, onde se identificou que no determinado trecho, a vias apresentava as características que justificava a atividade de requalificação.

2. Qual a justificativa para a revitalização completa de ruas no bairro Carandá, que se encontravam em perfeitas condições, enquanto vias antigas e com alto fluxo, como as das regiões da Vila Fiore, Vila Carol e Santo Amaro, seguem sem intervenção adequada?

R: Em relação à requalificação das vias do bairro Carandá, é importante esclarecer que a intervenção não contempla a totalidade das ruas do bairro, mas sim trechos específicos diretamente impactados pelo novo contexto viário da região. As obras devem ser analisadas à luz das intervenções estruturantes atualmente em execução, especialmente a implantação do Complexo Viário que promoverá a conexão entre os bairros Carandá e Parque São Bento, por meio da abertura de uma nova avenida e da construção de uma ponte.

Essa obra tem como principais objetivos a melhoria da mobilidade urbana, o aumento da segurança viária e a redução da dependência da população local em relação ao tráfego pela rodovia, proporcionando deslocamentos mais curtos, seguros e eficientes. Destaca-se, ainda, a melhoria na integração com o sistema de transporte coletivo, uma vez que a nova conexão permitirá maior agilidade no acesso ao Terminal do BRT Parque São Bento.

Com a entrada em operação do novo sistema viário, está prevista a reestruturação dos itinerários de ônibus, incluindo a implantação de linhas coletoras do BRT, bem como o redirecionamento do tráfego interno do bairro para a nova avenida. Esse novo padrão de circulação resultará em um aumento significativo das solicitações sobre o pavimento das vias adjacentes. Ressalta-se que o pavimento existente nessas vias foi originalmente dimensionado para condições de baixo volume de tráfego. Contudo, diante da mudança funcional das vias, da previsão de aumento de carga e da presença de patologias já identificadas, tornou-se tecnicamente necessário antecipar a requalificação do pavimento.

Essa medida integra o planejamento das obras do Complexo Viário e tem como objetivo evitar a degradação acelerada e o eventual colapso das vias após a entrada em operação da nova infraestrutura, garantindo maior durabilidade, segurança e racionalidade na aplicação dos recursos públicos.

No que se refere à via mencionada, localizada na Vila Fiore, reconhecemos a relevância da demanda, uma vez que se trata de uma via de grande importância e com intenso fluxo de

veículos. No entanto, no âmbito das atribuições desta Secretaria, esclarecemos que dentre as obras financiadas por bancos internacionais essas vias não estão contempladas.

Ainda assim, quanto à possibilidade de execução de ações de revitalização por meio de outras fontes de recursos, como emendas parlamentares ou captações específicas para a intervenção, informamos que esta Secretaria permanece atenta às oportunidades que possam viabilizar o atendimento da demanda. Aproveitamos a oportunidade para solicitar, caso o nobre vereador tenha a possibilidade de articular recursos destinados a essa finalidade, que estes serão sempre bem-vindos.

Por fim, ressaltamos que, além desta Secretaria, a SERPO e SEMOB devem ser consultadas para verificar se existe alguma previsão de ação/execução.

3. Existe cronograma atualizado para revitalização das ruas Atanásio Soares, Ministro Salgado Filho, Antônio Piantore e Natale Moretti?

R: Conforme resposta 2 no que esta Secretaria pode atender, não há cronograma com previsão imediata. Solicitamos que o questionamento seja direcionado para SERPO e SEMOB.

4. Caso não exista, quais os motivos que impedem o planejamento e execução dessas melhorias nas vias mais comprometidas?

R: Sugerimos consultar a SERPO/Divisão de Obras e a SEMOB para verificar se existe algum planejamento.

Sendo só o que nos cabe nesta oportunidade, permanecemos à inteira disposição para o necessário e aproveitamos o ensejo para reiterar protestos de estima e distinta consideração.

Atenciosamente,

Sorocaba, na data da assinatura digital.

Rodrigo de Paula Faria
Coordenador da UEP

Jéssica Pedrosa
Secretaria SEPAR



Documento assinado eletronicamente por **Jessica Pedrosa, Secretário**, em 30/12/2025, às 11:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no [Decreto Estadual nº 67.641, de 10 de abril de 2023](#) e [Decreto Municipal de regulamentação do processo eletrônico](#).



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo de Paula Faria, Coordenador**, em 30/12/2025, às 16:37, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no [Decreto Estadual nº 67.641, de 10 de abril de 2023](#) e [Decreto Municipal de regulamentação do processo eletrônico](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://cidades.sei.sp.gov.br/sorocaba/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0 , informando o código verificador **1249446** e o código CRC **24D696C4**.

Referência: Processo nº 3552205.404.00179875/2025-48

SEI nº 1249446



PREFEITURA MUNICIPAL DE SOROCABA

SERPO – Divisão de Gerenciamento Viário

Ofício-DGV 0001/2026

Ao Senhor

Vereador Dylan Roberto Viana Dantas

Assunto: **Requerimento 3450/2025.**

Referência: Processo SEI nº 3552205.404.00179875/2025-48

Em resposta ao Requerimento nº 3450/2025 (1213280) do Sr. Vereador Dylan Dantas, que solicita o **informações sobre critérios e justificativas para revitalização de vias públicas no município**, segue o que cabe à DGV informar:

02. Qual a justificativa para a revitalização completa de ruas no bairro Carandá, que se encontravam em perfeitas condições, enquanto vias antigas e com alto fluxo, como as das regiões da Vila Fiore, Vila Carol e Santo Amaro, seguem sem intervenção adequada?

R: Conforme esclarecido pela SEPPAR, considerando também que as obras no bairro foram realizadas por essa secretaria.

03. Existe cronograma atualizado para revitalização das ruas Atanásio Soares, Ministro Salgado Filho, Antônio Piantore e Natale Moretti?

*R : Atualmente, as vias Atanázio Soares, Antônio Piantore e Natale Moretti não estão inclusas em programação de **recapeamento**, uma vez que não possuímos contrato com esse objeto, por falta de dotação orçamentária. Entretanto, a solicitação será cadastrada em nosso banco de dados interno para que a vias possam ser incluídas em futuros programas.*

No que tange à intervenções que envolvam a manutenção viária, a Secretaria de Serviços Públicos e Obras (SERPO), por meio desta Divisão de Gerenciamento Viário (DGV), mantém equipes que atuam continuamente na recuperação das vias em questão, através de serviços de limpeza e tapa-buraco sempre que necessário, com o objetivo de garantir mais segurança e melhores condições de trafegabilidade para todos os usuários. Conforme registro interno desta DGV, as vias receberam serviços de tapa-buraco nos meses de fevereiro, março, maio, julho, agosto, setembro, outubro e novembro de 2025.

*Destacamos, ainda, que a **Rua Ministro Salgado Filho - Vila Fiore**, encontra-se contemplada no processo licitatório **CPL 77/2024**, atualmente em fase de **contrato**, cujo objeto prevê o **recapeamento** da referida rua.*

Esclarecemos que a elaboração de cronogramas para obras de requalificação viária depende da disponibilidade de recursos financeiros, da definição da fonte de custeio, da existência de projetos compatibilizados e da priorização técnica frente ao conjunto de demandas do Município.

04. Caso não exista, quais os motivos que impedem o planejamento e execução dessas melhorias nas vias mais comprometidas?

*R: Conforme esclarecido nos questionamentos 02 e 03, a ausência de cronograma decorre, principalmente, de **limitações orçamentárias**.*

Considerando a relevância da demanda atribuída pelo vereador, sugerimos o encaminhamento de emenda impositiva para viabilizar o serviço de recapeamento requerido, visto que, como mencionado, não há dotação orçamentária para o pronto atendimento da solicitação em todas as vias mencionadas.

Certos de contar com sua compreensão, estamos à disposição para possíveis dúvidas e esclarecimentos.

Sorocaba, na data da assinatura digital.

Elisa Lustosa Fernandes
Divisão de Gerenciamento Viário

Eng.º Darwin José de Almeida Rosa
Secretário de Serviços Públicos e Obras



Documento assinado eletronicamente por **Elisa Dias Lustosa, Chefe de Divisão**, em 12/01/2026, às 09:07, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no [Decreto Estadual nº 67.641, de 10 de abril de 2023](#) e [Decreto Municipal de regulamentação do processo eletrônico](#).



Documento assinado eletronicamente por **Darwin Jose de Almeida Rosa, Secretário**, em 12/01/2026, às 10:18, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no [Decreto Estadual nº 67.641, de 10 de abril de 2023](#) e [Decreto Municipal de regulamentação do processo eletrônico](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://cidades.sei.sp.gov.br/sorocaba/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **1259735** e o código CRC **BB79E59C**.