

GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

Contabilidade Geral do Estado - COGES

Instrução Normativa Conjunta nº 003/2023/COGES-GAB e DER

Dispõe sobre o reconhecimento, mensuração e evidenciação, além dos procedimentos de avaliação, reavaliação, redução ao valor recuperável e depreciação dos Bens de Infraestrutura do Departamento Estadual de Estradas de Rodagens e Transportes - DER.

A CONTADORA GERAL ADJUNTA DO ESTADO DE RONDÔNIA, no exercício das competências que lhe são conferidas pela Lei Complementar nº 1.109, de 12 de novembro de 2021;

O DIRETOR GERAL DO DEPARTAMENTO ESTADUAL DE ESTRADAS DE RODAGENS E TRANSPORTES, no exercício das competências que lhe são conferidas pela Lei Complementar nº 965, de 20 de dezembro de 2017 e suas alterações posteriores;

Considerando o art. 6º da Lei Complementar nº 1.109/2021, no qual discorre que a Contabilidade Geral do Estado de Rondônia tem por finalidade a definição, disciplina e o exercício da supervisão técnica e a orientação normativa dos processos pertinentes à contabilidade governamental relativos à execução orçamentária, financeira e patrimonial da Administração Pública Direta e Indireta do Poder Executivo, com vistas à elaboração das demonstrações contábeis e informações gerenciais, incluindo os demais Poderes e órgãos autônomos, no que couber;

Considerando a necessidade de criação de normas acerca dos Bens de Infraestrutura, em atendimento à Portaria da STN nº 548 de 24 de setembro de 2015, que dispõe sobre os novos prazos-limites de adoção dos procedimentos contábeis patrimoniais aplicáveis aos entes da federação, com vistas à consolidação das contas públicas da União, Estados, Distrito Federal e Municípios; e

Considerando a NBC TSP 07 - Ativo Imobilizado que estabelece os critérios para reconhecimento, mensuração, avaliação, registro e divulgação dos bens de infraestrutura e outros ativos imobilizados no setor público.

RESOLVEM:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Instrução Normativa estabelece os procedimentos contábeis para o reconhecimento, mensuração, avaliação, registro, reavaliação, redução ao valor recuperável e depreciação dos bens de infraestrutura no âmbito do Departamento Estadual de Estradas de Rodagem e Transportes - DER, do Estado de Rondônia.

Art. 2º Esta Instrução Normativa tem como objetivo:

- I - estabelecer critérios para o reconhecimento inicial e a mensuração dos bens de infraestrutura;
- II - dispor sobre a reavaliação e redução ao valor recuperável dos ativos de infraestrutura;
- III - determinar os métodos de depreciação, amortização ou exaustão a serem adotados; e

IV - estabelecer as diretrizes para o controle patrimonial dos bens de infraestrutura.

Art. 3º Consideram-se bens de infraestrutura os ativos imobilizados destinados ao uso comum da sociedade, relacionados à infraestrutura rodoviária, viária, hidráulica, aeroportuária e outras obras públicas que promovam o desenvolvimento econômico e social do Estado.

Art. 4º Para os fins desta Instrução Normativa, considera-se:

I - bens de Infraestrutura: os ativos tangíveis de natureza permanente, utilizados para a prestação de serviços públicos de infraestrutura de transporte e obras hidráulicas;

II - reavaliação: o procedimento utilizado para ajustar o valor contábil de um ativo de infraestrutura ao seu valor justo;

III - redução ao Valor Recuperável: o ajuste no valor contábil de um ativo de infraestrutura quando o seu valor recuperável é menor que o valor contábil;

IV - depreciação: a alocação sistemática do valor depreciável de um ativo de infraestrutura ao longo de sua vida útil;

V - custo Subsequente: os gastos realizados após o reconhecimento inicial de um ativo de infraestrutura que devem ser incorporados ao seu valor contábil.

VI - ativos de infraestrutura: são ativos que normalmente podem ser conservados por um número significativamente maior de anos do que a maioria dos bens do ativo imobilizado e atendem a algumas (ou todas) das características a seguir:

- a) são parte de um sistema ou de uma rede;
- b) são especializados por natureza e não possuem usos alternativos;
- c) são imóveis; e
- d) podem estar sujeitos a restrições na alienação.

VII - barragem: toda estrutura posicionada transversalmente ao curso d'água para interromper seu curso normal, incluindo represa, a qual é utilizada para armazenar água para movimentar turbinas;

VIII - ciclovia: pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

IX - estrada: via rural não pavimentada aberta à circulação de veículos automotores ou de propulsão humana;

X - obra de arte especial: estrutura que, pelas suas proporções e características peculiares, requer um projeto específico, tais como:

- a) ponte: obra de construção civil destinada a ligar margens opostas de uma superfície líquida qualquer;
- b) viaduto: obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior, ou obra destinada a permitir que uma estrada transponha vales, grotas ou outras estradas ou contorne encostas, bem como substitua aterros;
- c) túnel: galeria subterrânea usada como via de comunicação entre dois pontos de uma rodovia.

XI - rodovias pavimentadas: apresentam sua superfície de rolamento com pavimento asfáltico, de concreto ou de alvenaria poliédrica e que possuam uma pista com duas faixas de rolamento ou duas pistas separadas por sinalização horizontal e/ou tachões. A estrutura é constituída de camadas como sub-base, base e revestimento, destinada a resistir e distribuir ao subleito os esforços verticais oriundos dos veículos, a melhorar as condições de rolamento quanto ao conforto e segurança e a resistir aos esforços horizontais, tornando mais durável a superfície de rolamento;

XII - rodovias implantadas: construídas de acordo com as normas rodoviárias de projeto geométrico e que, se enquadrando em determinada classe estabelecida pelo DER, apresentam superfície de rolamento sem pavimentação. Essas rodovias, normalmente, apresentam sua superfície em revestimento primário e permitem tráfego o ano todo;

XIII - rodovia em obras: são os trechos de rodovias que estão passando por intervenções de construção, ampliação, reabilitação ou manutenção, e que ainda não foram concluídos. De acordo com cada um desses três tipos de serviços, o trecho será designado como em obras de implantação, em obras de pavimentação ou em obras de duplicação;

XIV - conservação: são intervenções de caráter eminentemente corretivo, sem ampliação de sua vida útil para além do estimado inicialmente para a classe de bens a que pertence;

XV - restauração: é um conjunto de medidas que têm um caráter não apenas corretivo das deficiências existentes, mas também por serem preventivas, na medida em que as técnicas específicas adotadas procuram atacar a origem ou os mecanismos pelos quais a deterioração vem se processando ao longo do tempo;

XVI - revitalização: são intervenções realizadas em uma rodovia que tem por finalidade principal o prolongamento de sua vida de serviço, recuperando-se as condições funcionais do pavimento;

XVII - sistema de gestão de ativos de infraestrutura: sistema informatizado ou conjunto de sistemas informatizados, gerenciado pelo DER, em que se realiza o controle analítico dos ativos de infraestrutura do Estado, incluindo, dentre outras, dados relativos a valores, vida útil, valor residual, depreciação mensal e acumulada e localização;

XVIII - ficha de Inspeção das Pontes: para fins de subsidiar o engenheiro responsável na aplicação da reavaliação do bem, tem como objetivo o levantamento visual do estado de conservação atual do bem, conforme anexo IV e V desta instrução normativa; e

XIX - laudo técnico (ou laudo de vistoria): documento hábil, conforme padrão definido pelo órgão implementador da política estadual atinente à infraestrutura de transporte, edificações e obras hidráulicas do Estado de Rondônia por meio do DER, com as informações necessárias ao registro contábil.

Art. 5º Para fins desta Instrução Normativa, ficam definidos os seguintes conceitos relacionados ao reconhecimento e mensuração patrimonial:

I - avaliação patrimonial: a atribuição de valor monetário a itens do ativo e do passivo decorrentes de julgamento fundamentado em consenso entre as partes e que traduza, com razoabilidade, a evidenciação dos atos e dos fatos administrativos;

II - valor de aquisição (ou construção): a soma do preço de compra (ou de construção) de um bem com os gastos suportados direta ou indiretamente para colocá-lo em condição de uso;

III - valor justo: é o preço que seria recebido pela venda de um ativo ou que seria pago pela transferência de um passivo em uma transação não forçada entre participantes do mercado na data de mensuração;

IV - valor bruto contábil: o valor do bem registrado na contabilidade, em uma determinada data, sem a dedução da correspondente depreciação, amortização ou exaustão acumulada;

V - valor contábil líquido: o valor do bem registrado na contabilidade, em determinada data, deduzido da correspondente depreciação, amortização, ajuste ao valor recuperável ou exaustão acumulada;

VI - mensuração: a constatação de valor monetário para itens do ativo e do passivo decorrente da aplicação de procedimentos técnicos suportados em análises qualitativas e quantitativas;

VII - mensuração inicial: a constatação de valor monetário para itens do ativo decorrente da aplicação de procedimentos técnicos suportados em análises qualitativas e quantitativas, quando tais itens tenham sido adquiridos ou postos em operação anteriormente a determinada data de corte estabelecida para a adoção de procedimentos contábeis patrimoniais;

VIII - bens imóveis em andamento: compreendem os valores de bens imóveis em andamento, ainda não concluídos;

IX - reavaliação: a adoção do valor de mercado ou de consenso entre as partes para bens de infraestrutura;

X - valor recuperável: o valor de mercado de um ativo menos o custo para a sua alienação, ou o valor que a entidade do setor público espera recuperar pelo uso futuro desse ativo nas suas operações, o que for maior;

XI - redução ao valor recuperável (impairment): é a redução nos benefícios econômicos futuros ou no potencial de serviços de um ativo que reflete o declínio na sua utilidade, além do reconhecimento sistemático por meio da depreciação;

XII - perda por desvalorização: é o montante pelo qual o valor contábil de um ativo ou de unidade geradora de caixa excede seu valor recuperável;

XIII - depreciação: a redução do valor dos bens tangíveis pelo desgaste ou perda de utilidade por uso, ação da natureza ou obsolescência;

XIV - valor depreciável, amortizável e exaurível: o valor original de um ativo deduzido do seu valor residual;

XV - valor residual: o montante líquido que a entidade espera, com razoável segurança, obter por um ativo no fim de sua vida útil, deduzidos os gastos esperados para sua alienação; e

XVI - vida útil: o período de tempo durante o qual a entidade espera utilizar o ativo ou o número de unidades de produção ou de unidades semelhantes que a entidade espera obter pela utilização do ativo.

CAPÍTULO II

RECONHECIMENTO INICIAL

Art. 6º Os bens de infraestrutura devem ser reconhecidos no ativo imobilizado do DER quando preencherem os seguintes critérios cumulativos:

I - seja provável que benefícios econômicos futuros ou potencial de serviços associados ao item fluirão para a unidade gestora;

II - o custo ou valor justo do item puder ser mensurado com segurança.

Art. 7º O valor inicial dos bens de infraestrutura deve ser registrado com base no custo de aquisição, construção ou produção, acrescido dos custos diretamente atribuíveis para colocá-lo em operação, e descontos obtidos.

Art. 8º Os gastos realizados após o reconhecimento inicial de um bem de infraestrutura que atendam aos critérios de reconhecimento do ativo devem ser acrescidos ao seu valor contábil, desde que sejam representativos e beneficiem a unidade gestora.

§ 1º A unidade gestora deverá aplicar o princípio geral de reconhecimento para todos os ativos imobilizados no momento em que os custos são incorridos, incluindo os custos iniciais e os subsequentes, devendo, antes de efetuar a mensuração de ativos, reconhecer o bem como ativo.

§ 2º o reconhecimento consiste no procedimento de incorporar e de incluir um item, expresso em valores a serem evidenciados nas demonstrações contábeis.

Art. 9º O ativo de infraestrutura, incluindo os gastos adicionais ou complementares, será reconhecido inicialmente com base no valor de aquisição, produção ou construção.

Parágrafo único. O custo de um item do imobilizado deve ser reconhecido como ativo quando for provável que benefícios econômicos futuros ou potencial de serviços associados ao item fluirão para a unidade gestora, desde que o custo ou valor justo do item possa ser mensurado com segurança.

Art. 10. Não havendo nenhuma evidência disponível para determinar o valor de mercado, como trata o artigo anterior, devido a sua natureza especializada, o valor justo pode ser estimado usando-se o custo de reposição depreciado.

§ 1º O custo de reposição de um ativo é o custo para repor seu potencial de serviço bruto que está sujeito à depreciação para refletir o ativo na sua condição atual.

I - um ativo pode ser repostado por meio da reprodução do ativo existente ou por meio da reposição do potencial de serviço bruto; e

II - o custo de reposição depreciado é mensurado como a reprodução ou o custo de reposição do ativo, o que for mais baixo, menos a depreciação acumulada calculada com base neste custo para refletir o potencial de serviço já consumido ou esgotado do ativo.

§ 2º O custo de reposição depreciado pode ser estabelecido com referência ao preço de compra dos componentes usados para produzir um ativo similar, com semelhante potencial de serviços remanescentes. Para se determinar o valor desses ativos, deve-se determinar a condição e estado físico desses bens, para que se possa aplicar um percentual como fator de depreciação de períodos anteriores a fim de se refletir seu valor justo.

CAPÍTULO III

MENSURAÇÃO

Art. 11. Os itens dos ativos de infraestrutura devem ser mensurados inicialmente com base no valor de aquisição, produção ou construção, posteriormente, adotando-se procedimentos de mensuração, como depreciação, reavaliação e redução ao valor recuperável, que reflitam a realidade destes bens nas demonstrações contábeis.

§ 1º Visando a evidenciação nas demonstrações contábeis, os bens de infraestrutura deverão ser contabilizados diretamente no Sistema Integrado de Planejamento e Gestão Fiscal - SIGEF.

§ 2º Para fins de registro contábil, os ativos de infraestrutura devem ser controlados por meio de Módulo ou extensão específica em um sistema de gestão patrimonial a ser desenvolvido pela SETIC e gerido pela SEPAT.

§ 3º Enquanto não disponível o sistema de que trata o parágrafo anterior, fica o DER autorizado a aprimorar o sistema de controle patrimonial, garantindo que ela seja de fácil utilização e contenha campos para informações relevantes (valor de aquisição, valor contábil líquido, data de aquisição e depreciação), conforme os critérios estabelecidos no art. 25.

Art. 12. É obrigatório que todos os custos atribuíveis à obra e necessários à colocação do bem ou parte significativa de um bem em operação sejam incorporados ao custo desse bem, compreendendo projetos, execução, fiscalização e, ainda, gastos com desapropriação ou com compensações de natureza ambiental ou social.

Art. 13. O disposto no artigo anterior obriga o reconhecimento como custo do item do ativo de:

I - gastos com planejamento da obra, o que inclui: pesquisas, estudos de viabilidade, projeto urbanístico, projeto arquitetônico, projetos hidrossanitários, trabalhos de engenharia, licenças junto a órgãos ou entidades de fiscalização, bem como outros necessários a regular condução da obra;

II - gastos com preparação do terreno, o que inclui: marcação, sondagem, terraplanagem, limpeza, dentre outros;

III - gastos com mão-de-obra, incluindo: salários e benefícios (inclusive transporte e alimentação) do pessoal vinculado diretamente à obra, fretes e outros;

IV - gastos com materiais, tais como: areia, brita, cimento, concreto, ferro, asfalto, aluguel de máquinas e equipamentos necessários ao transporte desses materiais, dentre outros gastos de natureza similar;

V - custos com testes para verificar se o item está em condições de uso;

VI - instalação de bueiros, manilhas, turbos, recapagem, tapa buracos, recuperação, manutenção e entre outros.

VII - honorários dos prestadores de serviços especializados, como: arquitetos, engenheiros, advogados, contadores, entre outros.

Parágrafo único. O disposto no artigo anterior não elimina a necessidade de reconhecer outros custos, diretamente atribuíveis à construção do ativo de infraestrutura, e que não se enquadrem nos incisos I a VII.

Art. 14. Os bens de infraestrutura recebidos por doação ou por adjudicação, bem como os localizados por ocasião do inventário, passarão por procedimentos de mensuração inicial, sendo incorporados ao patrimônio do Estado na forma disciplinada pelo DER, aplicando-se os critérios do art. 18. desta Instrução Normativa, procedendo-se ao cálculo e registro da depreciação a partir do seu registro no sistema de gestão de bens de infraestrutura (ou equivalente) do Estado.

Art. 15. Para cada grupo de bens de infraestrutura a serem mensurados inicialmente, serão emitidos critérios específicos constantes nos Anexos desta Instrução, com intuito de padronizar e uniformizar parâmetros de avaliação.

CAPÍTULO IV

REAVALIAÇÃO E REDUÇÃO AO VALOR RECUPERÁVEL

Art. 16. Os bens de infraestrutura pertencentes à entidade deverão passar por processo periódico de reavaliação, a fim de garantir a adequação dos valores contábeis à realidade do mercado.

§ 1º A reavaliação dos bens de infraestrutura deverá ser realizada a cada cinco anos, preferencialmente, no encerramento do exercício financeiro.

§ 2º A reavaliação ocorrerá em prazo distinto do previsto no § 1º, excepcionalmente, nas seguintes situações:

I - para os bens de infraestrutura cujos valores de mercado variem significativamente em relação aos valores anteriormente registrados, situação em que a reavaliação poderá ser antecipada;

II - para os bens de infraestrutura que ainda estão em condições de uso, a reavaliação ocorrerá ao final do período de vida útil do bem, estimando-se sua vida útil remanescente;

III - para os bens de infraestrutura recebidos por doação, adjudicação ou transferência, a reavaliação ocorrerá concomitantemente à incorporação ao patrimônio do Estado, observando-se o disposto nos arts. 14. e 18. desta Instrução Normativa, quando não especificado seu valor ou quando o montante especificado não representar uma estimativa adequada para o ativo.;

IV - na aplicação do cálculo da primeira reavaliação dos bens de infraestrutura, será utilizado o método de Ross-Heidecke, para as demais avaliações poderão ser utilizados outros métodos.

§ 3º Havendo indícios de que o Ativo de Infraestrutura possa ter sofrido perda ao valor recuperável, em exceção ao prazo previsto no § 1º, a entidade deve aplicar o Teste de recuperabilidade no exercício de sua ocorrência.

Art. 17. A reavaliação dos bens de infraestrutura não exime a entidade da responsabilidade de realizar os demais procedimentos contábeis necessários, como a depreciação ou amortização desses ativos.

Art. 18. A reavaliação (aumentativa ou diminutiva) e a redução ao valor recuperável devem estimar a vida útil econômica dos bens de infraestrutura adquiridos e/ou submetidos aos procedimentos de mensuração inicial em exercícios anteriores por meio de Laudo Técnico, utilizando-se dos seguintes parâmetros e índices:

I - valor de referência de mercado, reposição e/ou reprodução;

II - estado físico do bem, de acordo com o disposto no Anexo II desta Instrução;

III - vida útil estimada do bem, em anos; e

IV - desgaste físico decorrente de fatores operacionais ou não-operacionais.

§1º A reavaliação das pontes será subsidiada pelas informações colhidas nas fichas de vistoria conforme anexo IV e V.

§2º A reavaliação das rodovias poderá ser executada por trechos, dadas as peculiaridades de controle desses bens.

§3º A segregação em trechos proposta no parágrafo anterior permite que partes relevantes de um ativo de infraestrutura (obras de arte), viadutos, túneis, passarelas, ciclovias entre outros, possam ser reavaliadas isoladamente.

Art. 19. O Laudo técnico (ou laudo de vistoria) consiste no documento hábil, conforme padrão definido pelo DER, órgão implementador da política estadual atinente à infraestrutura de transporte, edificações e obras hidráulicas do Estado de Rondônia, e contém informações necessárias ao registro contábil.

Parágrafo único. A apresentação do laudo deverá conter, no mínimo, as informações abaixo relacionadas:

a) identificação da pessoa física ou jurídica e/ou seu representante legal que tenha solicitado o trabalho;

b) objetivo da avaliação;

c) identificação e caracterização do bem avaliado;

d) identificação do(s) método(s) utilizado(s), com justificativa da escolha;

e) especificação da avaliação;

f) resultado da avaliação e sua data de referência;

- g) qualificação legal completa e assinatura do(s) profissional(is) responsável(is) pela avaliação; e
- h) local e data do laudo.

Art. 20. Será utilizado como base para a reavaliação das rodovias, o decreto estadual que discriminar as rodovias estadualizadas.

Art. 21. Os resultados da reavaliação deverão ser registrados contabilmente, alterando os valores contábeis dos bens de infraestrutura conforme os novos valores apurados.

§ 1º Os novos valores contábeis dos bens de infraestrutura deverão ser utilizados para fins de relatórios financeiros, demonstrações contábeis e demais obrigações legais.

§ 2º A entidade deverá manter documentação adequada que comprove o processo de reavaliação, incluindo laudos técnicos, pareceres e demais documentos relevantes.

Art. 22. Os ativos de infraestrutura cujo valor justo, na data da avaliação, for inferior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais) devem ser desreconhecido do ativo, mantendo-se o controle analítico desses bens no sistema de gestão de bens de infraestrutura.

Parágrafo único. Os bens desreconhecidos, conforme o caput, serão evidenciados em contas de controle.

Art. 23. O Departamento Estadual de Estradas de Rodagens e Transportes, no âmbito de suas competências, criará comissões responsáveis pelos procedimentos relacionados à reavaliação, à redução ao valor recuperável do ativo e à depreciação de bens de infraestrutura sob sua jurisdição.

§ 1º As comissões de que trata o caput serão designadas pelo titular da pasta, por meio de portaria publicada no Diário Oficial do Estado de Rondônia, sendo compostas de, no mínimo três servidores, dos quais pelo menos dois deverão ser ocupantes de cargo de provimento efetivo com formação em engenharia civil para atestar o laudo de reavaliação, levando em consideração critérios técnicos adequados e atualizados.

§ 2º Poderão ser criadas subcomissões específicas, para atender as necessidades técnicas de reavaliação, designando-se profissional qualificado para emissão de Laudo Técnico ou laudo de vistoria.

§ 3º Poderá ser solicitado ao Contador Geral do Estado, com atuação na área de competência da entidade, orientação quanto aos aspectos contábeis relacionados aos trabalhos da comissão de que trata o caput, sobre o registro de reconhecimento inicial, mensuração, registro de reavaliação e depreciação.

CAPÍTULO V

DEPRECIÇÃO, AMORTIZAÇÃO OU EXAUSTÃO

Art. 24. A depreciação se consubstancia na redução do valor do bem ao longo de sua vida útil e inicia-se a partir do momento em que o item do ativo estiver disponível para uso nas condições determinadas pela administração.

Parágrafo único. A depreciação cessa somente no término da vida útil do bem ou quando ele é desreconhecido.

Art. 25. O Departamento Estadual de Estradas de Rodagem e Transportes - DER adotará o método da Parábola de Kuentzle para apuração mensal da depreciação e amortização de bens de infraestrutura, após aplicada a primeira reavaliação e reconhecimento inicial.

§ 1º O cálculo será realizado de acordo com a seguinte equação:

$$Kd = (n^2 - x^2) / n^2, \text{ onde:}$$

Kd = coeficiente de depreciação

n = vida útil da acessão

x = vida útil transcorrida da acessão

§ 2º O resultado da equação indicará o coeficiente da depreciação acumulada do ativo pelo prazo transcorrido de sua vida útil.

§ 3º O valor mensal que deverá ser contabilizado é equivalente ao resultado da equação disposta

no parágrafo §1º multiplicado pelo valor depreciável e dividido em 12 (doze) meses.

§ 4º A taxa de depreciação será determinada com base na vida útil estimada do bem de infraestrutura, levando em consideração fatores como desgaste físico, obsolescência tecnológica e outros relevantes para cada tipo específico de ativo.

§ 5º Em caráter excepcional, por meio de fundamentação escrita, poderão ser utilizados parâmetros de vida útil e valor residual diferenciados para bens singulares, que possuam características de uso peculiares.

Art. 26. A despesa de depreciação deverá ser registrada mensalmente na conta apropriada do plano de contas da entidade, refletindo o consumo dos benefícios econômicos do bem ao longo do período.

§ 1º Ao final da vida útil, o valor contábil do ativo será igual ao seu valor residual, ou na falta deste, igual a zero. A partir disso, o bem somente poderá ser depreciado se houver uma reavaliação, com análise técnica que defina o tempo de vida útil restante adequado à realidade do bem.

§ 2º A entidade deverá manter registros contábeis adequados para demonstrar a depreciação acumulada de cada bem de infraestrutura, bem como as informações relacionadas à reavaliação e às revisões dos parâmetros de depreciação.

Art. 27. Os bens de infraestrutura adquiridos, incorporados e/ou colocados em utilização a partir de 1º de janeiro de 2024 serão depreciados, amortizados ou exauridos de acordo com os prazos de vida útil previstos no Anexo II desta Instrução Normativa não sendo necessário submetê-los previamente aos procedimentos de mensuração inicial.

Parágrafo único. O cálculo e registro da depreciação relativa aos bens de infraestrutura devem se iniciar a partir:

a) do mês seguinte à sua colocação em uso, eliminando-se desse cálculo o valor residual do respectivo ativo, quando se tratar de bem colocado em operação após a data de corte estipulada no caput.

b) do mês seguinte ao procedimento de mensuração inicial, eliminando-se desse cálculo o valor residual do respectivo ativo, quando se tratar de bem colocado em operação anteriormente à data de corte estipulada no caput.

Art. 28. Nos casos de bens submetidos ao procedimento de reavaliação ou mensuração inicial, o cálculo da depreciação leva em consideração o valor reavaliado e a vida útil econômica indicada em Laudo Técnico, aplicando-se os critérios do art. 18. desta Instrução Normativa e o valor residual estimado, iniciando-se a depreciação no mês subsequente à data do Laudo Técnico.

§ 1º Após a reavaliação dos bens de infraestrutura, os novos valores contábeis serão considerados como base para o cálculo da depreciação.

§ 2º A vida útil dos bens de infraestrutura deverá ser revisada após a reavaliação, levando em consideração as informações obtidas no processo de avaliação.

§ 3º O valor depreciável será calculado como a diferença entre o novo valor contábil do bem de infraestrutura e o seu valor residual.

§ 4º A reavaliação dos bens de infraestrutura poderá afetar os valores residuais e as vidas úteis estimadas, sendo necessário revisar periodicamente esses parâmetros para garantir que estejam alinhados com a realidade.

Art. 29. Em relação à depreciação dos ativos de infraestrutura, recomenda-se que cada componente de um item com custo significativo em relação ao custo total do item seja depreciado separadamente.

Parágrafo único. Deve-se analisar se um componente considerado significativo tem a vida útil e o método de depreciação que sejam os mesmos de outros componentes significativos do mesmo item, pois nesse caso, esses componentes podem ser agrupados no cálculo da depreciação.

CAPÍTULO VI

CUSTOS SUBSEQUENTES

Art. 30. O custo da reposição deve ser reconhecido como ativo sempre que, cumulativamente:

I- for provável que benefícios econômicos futuros ou potencial de serviços associados ao item fluirão para a unidade gestora; e

II- o custo ou valor justo do item puder ser mensurado com segurança, ou seja, em base monetária confiável.

Art. 31. Os gastos posteriores ao reconhecimento inicial realizados no ativo de infraestrutura deverão ser incorporados ao ativo, quando ampliarem a capacidade de geração de benefícios econômicos futuros ou potencial de serviços (como a abertura de nova faixa de rolamento numa rodovia, por exemplo), promovendo-se, para tanto, o ajuste no valor do bem já reavaliado anteriormente.

Parágrafo único. Após o reconhecimento, o valor ajustado está sujeito aos procedimentos de mensuração, como depreciação, reavaliação e redução ao valor recuperável, visando a apresentação da realidade destes bens nas demonstrações contábeis.

Art. 32. Os gastos posteriores ao reconhecimento inicial realizados no ativo de infraestrutura que não resultem em ampliação de sua capacidade de geração de benefícios econômicos futuros ou de seu potencial de serviços (gastos com a manutenção ordinária, como, por exemplo, a troca de placa quebrada em uma rodovia) deverão ser reconhecidos como despesa do período em que ocorrerem.

CAPÍTULO VII

DO INVENTÁRIO ANUAL

Art. 33. O inventário é o instrumento periódico de controle, que tem por finalidade confirmar a existência física e a verificação dos bens de infraestrutura em uso no DER, de forma a:

I - confrontar a existência física com o saldo contábil registrado; e

II - gerar a listagem atualizada da carga patrimonial do Órgão.

Art. 34. É responsabilidade da unidade gestora nomear a comissão destinada a elaboração do inventário anual dos bens de infraestrutura.

Art. 35. Para os bens de infraestrutura adquiridos e postos em operação posterior à entrega do inventário dos bens de infraestrutura do exercício de 2023, serão evidenciados pelo valor de aquisição mais o custo de manutenção recuperação até a próxima reavaliação, ao qual deverá ser realizada a cada cinco anos.

Art. 36. Permanecendo qualquer pendência do órgão ou entidade na operacionalização da mensuração inicial, reavaliação, redução ao valor recuperável do ativo e depreciação dos bens de infraestrutura do DER, o setorial contábil deverá informar por meio de notas explicativas às demonstrações gerais.

CAPÍTULO VIII

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Art. 37. Fica a Contabilidade Geral do Estado de Rondônia - COGES, no âmbito de sua competência, autorizada a promover a revisão e a atualização das definições acima, para atender às Normas de Contabilidade Aplicadas ao Setor Público, editadas pelo Conselho Federal de Contabilidade.

Art. 38. Fica o DER autorizado, no âmbito de sua competência, a promover a revisão e a atualização das definições acima, para atender às normas técnicas emitidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT ou pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte - DNIT, bem como à política estadual de infraestrutura de transporte e obras públicas.

Art. 39. A terminologia prevista no Anexo IV é complementar aos conceitos previstos nesta Instrução Normativa.

Art. 40. O método de depreciação dos ativos de infraestrutura instituído nesta Instrução

Normativa, será utilizado como regra para apuração da depreciação dos bens de infraestrutura até a publicação de uma normativa superior.

Art. 41. Esta Instrução Normativa entra em vigor na data de sua publicação.

LUANA LUIZA GONÇALVES DE ABREU HEY

Contadora Geral Adjunta do Estado

EDER ANDRÉ FERNANDES DIAS

Diretor Geral do DER

ANEXO I – ESTADO DE CONSERVAÇÃO DE ATIVOS DE INFRAESTRUTURA ESPECÍFICOS

Pontes, Viadutos, Túneis, Rodovias	
Estado de Conservação	%
Ótimo	80%
Bom	60%
Regular	40%
Ruim e/ou Péssimo	20%

ANEXO II – VIDA ÚTIL ESTIMADA DOS ATIVOS DE INFRAESTRUTURA

Grupos	Título	Vida útil (anos)	Valor residual (%)
1	Pontes	25	20
2	Viadutos	50	20
3	Túneis	50	80
4	Rodovias Pavimentadas	10	50
5	Rodovias não Pavimentadas	5	20

ANEXO III – ITENS DE ATIVOS DE INFRAESTRUTURA E SUA CLASSIFICAÇÃO QUANTO

AO RECONHECIMENTO COMO ATIVO OU DESPESA

A – ITENS COM POTENCIAL DE INTEGRAR ATIVOS DE INFRAESTRUTURA	
Termo/Conceituação	Observação quanto à classificação
Acesso: Entrada e/ou saída de uma via.	Vislumram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
Abrigo: Pequena construção aberta edificada junto de uma via pública ou rodovia destinada a proteger as pessoas que aguardam transportes coletivos.	Vislumram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
Acostamento pavimentado: acostamento com as mesmas características geotécnicas da pista de rolamento, exceto o revestimento com dimensionamento inferior.	Vislumram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
Acostamento: parte da rodovia, contígua à pista de rolamento, destinada ao suporte lateral do pavimento e proteção aos efeitos da erosão e, eventualmente, em caso de emergência, parada ou trânsito de veículos.	Vislumram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
Ala de bueiro: muro lateral da boca de um bueiro que serve para conter o aterro, evitar erosão, captar e direcionar o escoamento das águas.	Vislumram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
Alças: ramos de uma interseção que permitem as mudanças de vias que se cruzam.	Vislumram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.

A – ITENS COM POTENCIAL DE INTEGRAR ATIVOS DE INFRAESTRUTURA

<p>Anel rodoviário: trecho de rodovia destinado à circulação de veículos na periferia das áreas urbanas das cidades sedes ou distritos de municípios com a finalidade de evitar ou minimizar o tráfego de passagem no seu interior, circundando-as completamente.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis:</p> <ol style="list-style-type: none">1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura;2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
<p>Área adjacente à rodovia: 1) área que fica ao lado de uma rodovia; 2) área que fica entre duas pistas de uma rodovia, quando estas se acham distantes entre si.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis:</p> <ol style="list-style-type: none">1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura;2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
<p>Área de estacionamento: local destinado ao estacionamento de veículos.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis:</p> <ol style="list-style-type: none">1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura;2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
<p>Auto-estrada: via de tráfego rápido, com todos os acessos controlados, sem cruzamento de nível e destinada exclusivamente a veículos motorizados.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis:</p> <ol style="list-style-type: none">1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura;2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
<p>Refúgio: área adjacente à pista de rolamento de uma rodovia destinada ao embarque e desembarque de passageiros ou a parada de emergência.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis:</p> <ol style="list-style-type: none">1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura;2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
<p>Balizador ou Delineador: dispositivo que demarca limites de uma determinada zona da rodovia, dotado ou não de dispositivo refletor.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis:</p> <ol style="list-style-type: none">1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura;2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
<p>Boca de bueiro: abertura por onde entram ou saem as águas que atravessam um bueiro.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis:</p> <ol style="list-style-type: none">1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura;2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.

A – ITENS COM POTENCIAL DE INTEGRAR ATIVOS DE INFRAESTRUTURA

Boca de lobo: 1) entrada de uma caixa coletora de água, geralmente provida de grades; 2) abertura em um meio fio que serve de entrada para águas a serem escoadas através de bueiro.	Vislumbram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
Bueiro: dispositivo destinado a conduzir as águas de um talvegue de um lado para outro da estrada/rodovia podendo ser de talvegue ou de grotta, em função da declividade.	Vislumbram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
Caixa coletora: 1) dispositivo de recolhimento de águas de uma valeta para um bueiro construído de forma a respeitar a seção da valeta 2) caixa de um sistema de drenagem à qual aflui água superficial.	Vislumbram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
Calçada: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada a circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, a implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.	Vislumbram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
Canteiro central: obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício).	Vislumbram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
Ciclofaixa: parte da pista de rolamento destinada a circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.	Vislumbram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
Cortina atirantada: Contenções sustentadas por tirantes, utilizadas na contenção de taludes. Uma extremidade do tirante é fixada a uma área estável do maciço e a outra, ao painel de concreto armado.	Vislumbram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.

A – ITENS COM POTENCIAL DE INTEGRAR ATIVOS DE INFRAESTRUTURA

<p>Contorno rodoviário: trecho de rodovia destinado à circulação de veículos na periferia das áreas urbanas das cidades sede ou distrito de municípios, com a finalidade de evitar ou minimizar o tráfego de passagem no seu interior, sem circundá-las completamente.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis:</p> <ol style="list-style-type: none">1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura;2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
<p>Defensa metálica: dispositivo metálico de proteção, contínuo e deformável, usado nas rodovias e estradas objetivando promover a desaceleração durante o impacto e absorver a energia dos veículos desgovernados, diminuindo ou eliminando o risco de danos aos usuários.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis:</p> <ol style="list-style-type: none">1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura;2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
<p>Descida d' água: dispositivo de drenagem superficial que, realiza o escoamento das águas que se concentra em talwegues interceptados pela terraplanagem, e que vertem sobre os taludes de cortes ou aterros.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis:</p> <ol style="list-style-type: none">1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura;2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
<p>Entroncamento: cruzamento rodoviário que permite a conexão de uma estrada com outras, comportando a interseção das correntes de tráfego.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis:</p> <ol style="list-style-type: none">1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura;2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
<p>Faixa adicional: faixa acrescida a uma pista ou via, destinada a melhorar o seu nível de serviço e utilizada geralmente nas rampas acentuadas.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis:</p> <ol style="list-style-type: none">1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura;2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
<p>Faixa de aceleração: faixa auxiliar, nas zonas de entroncamento, dotada de comprimento suficiente permitindo que os veículos adquiram a velocidade conveniente para se incorporarem na corrente de tráfego principal.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis:</p> <ol style="list-style-type: none">1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura;2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
<p>Faixa de conversão: faixa devidamente sinalizada que se destina a acomodar movimento para permitir retorno.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis:</p> <ol style="list-style-type: none">1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura;2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.

A – ITENS COM POTENCIAL DE INTEGRAR ATIVOS DE INFRAESTRUTURA

<p>Faixa de desaceleração: faixa auxiliar destinada à redução de velocidade dos veículos que desejam abandonar o trânsito direto.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>
<p>Faixa de domínio: superfície lindeira as vias rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>
<p>Faixa de trânsito: parte da pista de rolamento cuja largura permite, com segurança, a circulação de veículos em fila única.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>
<p>Faixa reversível: faixa que pode ser utilizada em um ou outro sentido de circulação, de acordo com as necessidades da demanda.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>
<p>Guarda-corpo: estrutura instalada ao longo de obras de arte ou nas bordas de uma, para proteção dos pedestres e segurança dos veículos.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>
<p>Guarda-rodas: tipo de obstáculo de baixa altura contínuo, destinado a separar faixas de trânsito de veículos dos pedestres ou de veículos de características diferentes.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>
<p>Ilha: zona interdita à circulação de veículos, situada no centro de uma interseção, geralmente circular ou oval e delimitada por meio-fios.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>

A – ITENS COM POTENCIAL DE INTEGRAR ATIVOS DE INFRAESTRUTURA

<p>Ilha de segurança: obstáculo físico, colocado na pista de rolamento, destinado a proteção dos pedestres ao atravessar pista de rolamento.</p>	<p>Vislumram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>
<p>Iluminação de pontes: iluminação aplicada a pontes quando necessária.</p>	<p>Vislumram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>
<p>Iluminação de rodovia: iluminação aplicada a trechos rodoviários quando necessária a segurança do trânsito.</p>	<p>Vislumram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>
<p>Iluminação de túnel: iluminação aplicada a túnel.</p>	<p>Vislumram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>
<p>Iluminação de viaduto: iluminação aplicada a viaduto quando necessária.</p>	<p>Vislumram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>
<p>Interseção: área em que duas ou mais vias se cruzam e onde se localizam todos os dispositivos que permitem os diversos movimentos de circulação ordenada de veículos.</p>	<p>Vislumram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>
<p>Interseção em níveis diferentes: cruzamento de eixos de vias que evitam conflitos diretos, tendo a possibilidade de ser construída em etapas, evitam paralisações e grandes mudanças de velocidade.</p>	<p>Vislumram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>

A – ITENS COM POTENCIAL DE INTEGRAR ATIVOS DE INFRAESTRUTURA

<p>Lama asfáltica: mistura em consistência fluida de agregados miúdos, material de enchimento, emulsão asfáltica e água, devidamente espalhada, formando um tratamento betuminoso.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis:</p> <ol style="list-style-type: none">1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura;2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
<p>Marcas viárias: conjunto de sinais constituídos de linhas, marcações, símbolos ou legendas, em tipos e cores diversas, apostos ao pavimento da via, destinados a regulamentar, advertir ou indicar o trânsito de veículos e pedestres, no uso das vias, da forma mais segura e eficiente.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis:</p> <ol style="list-style-type: none">1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura;2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
<p>Marco: Peça cravada no solo, para servir de indicação ou referência, assinalando dados topográficos ou limites de propriedades.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis:</p> <ol style="list-style-type: none">1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura;2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
<p>Marginal: via pública contígua e geralmente paralela a uma via expressa ou de trânsito direto que serve para coletar, interceptar e distribuir o trânsito que deseja atravessar, entrar ou deixar a via principal, podendo também permitir o acesso a propriedades, que de outro modo estariam isoladas, em função do controle de acessos.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis:</p> <ol style="list-style-type: none">1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura;2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
<p>Marcos quilométrico: peça cravada no solo indicadora da distância em quilômetros contados a partir de determinada origem.</p>	<p>Propõe-se classificar como equipamentos (é passível de mudança de local sem alteração de sua substância física, caracterizando-se, portanto, como bem móvel), caso sejam reaproveitáveis. Caso contrário, integram o custo do ativo de infraestrutura na construção ou constituirão despesa de manutenção (material de consumo ou serviços)</p>
<p>Muro: estrutura corrida de contenção de parede vertical ou quase vertical, apoiadas em uma fundação rasa ou profunda. Podem ser construídos em alvenaria (tijolos ou pedras) ou em concreto (simples ou armado), ou ainda, de elementos especiais.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis:</p> <ol style="list-style-type: none">1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura;2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
<p>Obra de contenção: obra destinada a conter maciço terroso ou rochoso.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis:</p> <ol style="list-style-type: none">1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura;2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.

A – ITENS COM POTENCIAL DE INTEGRAR ATIVOS DE INFRAESTRUTURA

<p>Obra de arte corrente: obra de arte de pequeno porte, tal como, bueiro, pontilhão e muro, que normalmente se repete ao longo da estrada, obedecendo geralmente projeto padronizado.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>
<p>Ondulação transversal: dispositivo físico colocado acima do pavimento, com a finalidade precípua de reduzir a velocidade dos veículos que passam pelo local, a um nível satisfatório, aumentando a segurança de veículos e pedestres em trânsito.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>
<p>Passagem subterrânea: obra de arte destinada a transposição de vias, em desnível subterrâneo, e ao uso de pedestres ou animais.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>
<p>Passarela: obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso de pedestres.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>
<p>Passeio: parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separado por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada a circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>
<p>Pavimento: estrutura construída após a terraplenagem destinada a resistir e distribuir ao subleito os esforços verticais oriundos dos veículos, a melhorar as condições de rolamento quanto ao conforto e segurança e a resistir aos esforços horizontais tornando mais durável a superfície de rolamento.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>
<p>Pista: parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais.</p>	<p>Vislumbram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>

A – ITENS COM POTENCIAL DE INTEGRAR ATIVOS DE INFRAESTRUTURA

<p>Pista de rolamento: parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação as calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais.</p>	<p>Vislumram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>
<p>Placas: elementos colocados na posição vertical, fixados ao lado ou suspensos sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolo ou legendas pré-reconhecidas e legalmente instituídas como sinais de trânsito.</p>	<p>Propõe-se classificar como equipamentos (é passível de mudança de local sem alteração de sua substância física, caracterizando-se, portanto, como bem móvel), caso sejam reaproveitáveis. Caso contrário, integram o custo do ativo de infraestrutura na construção ou constituirão despesa de manutenção (material de consumo ou serviços)</p>
<p>Plataforma da estrada: parte da faixa de domínio que compreende pista, acostamento, canteiros centrais e dispositivos de drenagem superficiais.</p>	<p>Vislumram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>
<p>Pórtico: estrutura em que as vigas são rigidamente ligadas aos pilares.</p>	<p>Vislumram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>
<p>Pórtico de sinalização: estrutura em geral metálica, que se dispõe sobre a pista e que serve para fixar placas para transmitir mensagens ou sinais de advertência.</p>	<p>Vislumram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>
<p>Projeto rodoviário: projeto concernente à construção da rodovia.</p>	<p>Vislumram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>
<p>Redutores de velocidade: elementos utilizados para reduzir a velocidade de veículos em trechos e pontos críticos, quando necessário. Podem ser ondulações transversais à via ou sonorizadores.</p>	<p>Vislumram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>

A – ITENS COM POTENCIAL DE INTEGRAR ATIVOS DE INFRAESTRUTURA

<p>Rodovia em leito natural: rodovia existente, construída em primeira abertura, sem atendimento às normas rodoviárias de projeto geométrico, não se enquadrando, portanto, em nenhuma das classes de rodovia estabelecidas pelo DER. Sua superfície de rolamento se apresenta no próprio terreno natural, podendo eventualmente ter recebido revestimento primário.</p>	<p>Vislumram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>
<p>Rodovia duplicada: rodovias pavimentadas com duas ou mais pistas separadas por canteiro central, separador rígido ou ainda com traçados separados, muitas vezes, contornando obstáculos.</p>	<p>Vislumram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>
<p>Sarjeta: dispositivo de drenagem superficial, construído na plataforma com a finalidade de conduzir longitudinalmente, para um local próprio, as águas que caem sobre ela; ou sobre ela e os taludes.</p>	<p>Vislumram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>
<p>Separador de pistas: canteiro central ou outros elementos construtivo que permitem a separação efetiva das várias pistas de uma rodovia.</p>	<p>Vislumram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>
<p>Sinalização vertical: subsistema da sinalização viária constituído por dispositivos montados sobre suportes, no plano vertical, fixos ou móveis, por meio dos quais são dados avisos oficiais, através de legendas ou símbolos, com o propósito de regulamentar, advertir ou indicar, quanto ao uso das vias pelos veículos e pedestres, de forma mais segura e eficiente.</p>	<p>Vislumram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços; 3) Equipamentos.</p>
<p>Sinalização horizontal: subsistema da sinalização viária que se utiliza de linhas, marcações, símbolos e legendas, pintados ou apostos sobre o pavimento das vias; é constituído por marcas executadas no plano horizontal, destinado a regulamentar, advertir ou indicar o trânsito de veículos e pedestres, no uso das vias, de forma segura e eficiente.</p>	<p>Vislumram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>
<p>Tachas de demarcação: dispositivos delineadores de faixas dispostos em série, com formato circular ou quadrado, construídos por materiais diversos destinados a serem sobrepostos ou incrustados parcialmente nos pavimentos, e geralmente providos de material capaz de refletir a luz dos faróis dos veículos ou de iluminação própria (inclusive catadriótico).</p>	<p>Vislumram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.</p>

A – ITENS COM POTENCIAL DE INTEGRAR ATIVOS DE INFRAESTRUTURA

Terceira faixa: faixa adicional onde os veículos pesados transitam com o objetivo de dar passagem da rodovia para os veículos leves.	Vislumbram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
Trevo: distribuidor de trânsito.	Vislumbram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
Vala: 1) escavação a céu aberto, destinada a recolher e conduzir águas; 2) canal pequeno e geralmente estreito construído ao longo do corpo estradal para receber e retirar as águas fluviais incidentes no corpo estradal.	Vislumbram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
Valeta: vala de pequena seção transversal para coleta e escoamento de águas superficiais.	Vislumbram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.
Via marginal: via auxiliar de uma estrada principal, geralmente paralela a ela, que serve às propriedades adjacentes e torna possível a limitação de acesso à estrada.	Vislumbram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.

B – ITENS AUTÔNOMOS EM RELAÇÃO AOS ATIVOS DE INFRAESTRUTURA

Balsa: embarcação usada para transportar cargas pesadas e/ou pessoas e/ou animais, geralmente a pequenas distâncias.	Propõe-se classificar como veículos ao considerarmos que o objeto circula por seus próprios meios, e que serve para transporte (é passível de mudança de local sem alteração de sua substância física, caracterizando-se, portanto, como bem móvel)
Foco de travessia de pedestres: indicação luminosa de permissão ou impedimento de locomoção na faixa apropriada.	Vislumbram-se duas classificações possíveis: 1) na construção da obra, integra o custo do respectivo ativo de infraestrutura; 2) quando da substituição, numa manutenção, por exemplo, é classificável como material de consumo ou serviços.

A – ITENS COM POTENCIAL DE INTEGRAR ATIVOS DE INFRAESTRUTURA

Lombada eletrônica: equipamento usado no trânsito com o propósito de controlar a velocidade do tráfego. Apresenta um conjunto de luzes e mostra a velocidade que o veículo passa numa determinada seção da rodovia onde está instalado esse dispositivo.	Propõe-se classificar como equipamentos (é passível de mudança de local sem alteração de sua substância física, caracterizando-se, portanto, como bem móvel)
Semáforo: dispositivo utilizado para controlar o tráfego de veículos e de pedestres alternando o direito de passagem na zona de conflito de uma interseção através de luzes em cores vermelha, amarela e verde.	Propõe-se classificar como equipamentos (é passível de mudança de local sem alteração de sua substância física, caracterizando-se, portanto, como bem móvel)
Posto de Polícia Rodoviária: local que abriga as instalações da Polícia Rodoviária.	Entende-se que este ativo corresponde a um imóvel e não a um ativo de infraestrutura
Praça de pedágio: área que contém o posto em que arrecada a taxa de pedágio.	Em princípio, poderia ser imóvel, a ser registrado pela entidade que detém seu controle e assume os riscos de sua operação

ANEXO IV - FICHA DE INSPEÇÃO DAS PONTES DE MADEIRA

LEVANTAMENTO VISUAL DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO ATUAL - OAE PONTE DE MADEIRA				
DATA:	MUNICÍPIO:	RESIDÊNCIA RODOVIÁRIA:		
RODOVIA:	RIO:	COMPRIMENTO:	LARGURA:	
TRECHO		ALTURA:		
COORDENADAS:		OBSERVAÇÕES:		
1 - DIAGNÓSTICO DE PONTES				
ELEMENTOS	DANOS	X	QUANTIDADE	OBSERVAÇÕES
Bloco ou Sapata de concreto armado	Desplacamento de concreto com armadura exposta, fissura, trinca e rachaduras			
Pilar de madeira	Desaprumado			
	Peças danificadas, necessitando substituição			
	Falta			
Peças de madeira de travamento dos Pilares	Peças danificadas, necessitando substituição			
	Falta			
Cortina de Madeira	Peças danificadas, necessitando substituição			
	Falta			
Viga de madeira transversal (Transverssina)	Desalinhamento			
	Peças danificadas, necessitando substituição			
	Falta			
	Peças danificadas, necessitando substituição			

Balancim de madeira	Falta			
Longarina de madeira	Desalinhamento			
	Peças danificadas, necessitando substituição			
	Falta			
Prancha de Madeira Transversal do Tabuleiro	Peças danificadas, necessitando substituição			
	Falta			
Prancha de Madeira de Rolamento Longitudinal	Peças danificadas, necessitando substituição			
	Falta			
Guarda Roda de Madeira	Peças danificadas, necessitando substituição			
	Falta			
Guarda-Corpo	Peças danificadas, necessitando substituição			
	Falta			
Baliza de Advertência	Peças danificadas, necessitando substituição			
	Falta			
Aterro de acesso	Buraco na pista (acesso)			

DEMAIS MANIFESTAÇÕES PATOLÓGICAS NÃO CITADAS

2 - ESTADOS DE CONSERVAÇÃO (Ross-Heidecke) / Necessidade de Intervenção

Baixo ()	Regular - Estado aceitável. Manutenção preventiva
Médio ()	Entre Regular e Reparos Simples - Planejar intervenção em longo prazo
Alto ()	Reparos Simples - Planejar intervenção em médio prazo
Crítico ()	Reparos Simples e Importantes - Planejar intervenção em curto prazo
Sofrível ()	Reparos Importantes -Planejar intervenção imediata

3 - IMPORTÂNCIA DA VIA/LOCAL DA OAE

CLASSIFICAÇÃO/TRÁFEGO	DESCRIÇÃO	IDADE APARENTE EM CAMPO (ANOS)
Baixo ()	Tráfego baixo e/ou leve, com pouca utilização da OAE	
Médio ()	Tráfego baixo, porém transeúntes pesados, com pouca utilização da OAE	
Alto ()	Tráfego alto e transeúntes pesados, com muita utilização da OAE	
Extremo ()	Tráfego altíssimo e pesado, com muita utilização da OAE	

Responsável vistoria:

ANEXO V- FICHA DE INSPEÇÃO DAS PONTES DE CONCRETO E MISTA

LEVANTAMENTO VISUAL DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO ATUAL - OAE							
DATA:		MUNICÍPIO:		RESIDÊNCIA:			
RODOVIA:		RIO:		COMPRIMENTO: LARGURA:			
TRECHO:			ALTURA:				
COORDENADAS:			OBSERVAÇÕES:				
1 - DIAGNÓSTICO DE PONTES			PONTE MISTA CONCRETO E AÇO:				
Elemento			Danos		X	Quantidade	Observações
Laje de concreto armado	Desplacamento de concreto com armadura exposta						
	Degradação no concreto devido ação biológica (Morcego)						
Viga T ou I	Concreto desagregado com armadura exposta e oxidada						
	Degradação no concreto devido ação biológica (Morcego)						
	Situação ligação das vigas metálicas (parafusos)						
Transversina de ligação de concreto armado	Desplacamento de concreto com armadura exposta						
Pilar em colunas de concreto armado	Desplacamento de concreto com armadura exposta						
Viga de contraentamento de pilar de concreto armado	Desplacamento de concreto com armadura exposta						
Encontro cortina de concreto armado	Mancha de Umidade						
	Infiltração no concreto						
	Concreto desagregado com armadura exposta e oxidada						
	Nicho de concretagem						
Aparelho de apoio de neoprene fretado	Danificado						
Bloco ou Sapata de concreto armado	Desplacamento de concreto com armadura exposta						
Pavimento asfáltico	Recompor						
Pavimento de concreto	Recompor						
Barreira new jersey	Danificada						

Aterro de acesso	Buraco na pista (acesso)			
Junta de dilatação	Junta danificada ou inexistente ou expelida			
Defensa metálica	Danificada			
DEMAIS MANIFESTAÇÕES PATOLÓGICAS NÃO CITADAS				
2 - ESTADOS DE CONSERVAÇÃO (Ross-Heidecke)				
Baixo ()	Regular - Estado aceitável. Manutenção preventiva			
Médio ()	Entre Regular e Reparos Simples - Planejar intervenção em longo prazo			
Alto ()	Reparos Simples - Planejar intervenção em médio prazo			
Crítico ()	Reparos Simples e Importantes - Planejar intervenção em curto prazo			
Sofrível ()	Reparos Importantes -Planejar intervenção imediata			
3 - IMPORTÂNCIA DA VIA/LOCAL DA OAE				
CLASSIFICAÇÃO/TRÁFEGO	DESCRIÇÃO	IDADE APARENTE EM CAMPO (ANOS)		
Baixo ()	Tráfego baixo e/ou leve, com pouca utilização da OAE			
Médio ()	Tráfego baixo, porém transeúntes pesados, com pouca utilização da OAE			
Alto ()	Tráfego alto e transeúntes pesados, com muita utilização da OAE			
Extremo ()	Tráfego altíssimo e pesado, com muita utilização da OAE			
Responsável vistoria				



Documento assinado eletronicamente por **Luana Luiza Goncalves de Abreu Hey**, **Contador(a) Geral Adjunto**, em 22/09/2023, às 14:21, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no artigo 18 caput e seus §§ 1º e 2º, do [Decreto nº 21.794, de 5 Abril de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **EDER ANDRE FERNANDES DIAS**, **Diretor(a)**, em 22/09/2023, às 14:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no artigo 18 caput e seus §§ 1º e 2º, do [Decreto nº 21.794, de 5 Abril de 2017](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [portal do SEI](#), informando o código verificador **0041914261** e o código CRC **1EB257E8**.