



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLL

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLL

RELATORIA: DLL

TERMO: VOTO À DIRETORIA

NÚMERO: 055/2022

OBJETO: PROGRAMA VIAS SEGURAS - PVS/ANTT.

ORIGEM: SUROD

PROCESSO (S): 50500.217316/2022-90

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: Não há.

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA.

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se da proposta de criação do Programa de Segurança Viária, denominado Programa Vias Seguras - PVS/ANTT, destinado a elevar o padrão de segurança viária das rodovias e ferrovias federais sob gestão da ANTT.

2. DOS FATOS

2.1. A Diretoria Colegiada desta Agência deliberou, na 14ª Reunião Administrativa (SEI Nº 13809372), de 10/10/2022, pela criação e implementação de um programa destinado a elevar o padrão de segurança viária das rodovias e ferrovias federais sob gestão, denominado Programa Vias Seguras - ANTT, sob o patrocínio do Diretor Luciano Lourenço.

2.2. O Diretor Luciano Lourenço, por meio do Ofício SEI nº 31662/2022/DLL/DIR-ANTT (13871450), de 20/10/2022, encaminhou o presente processo, bem como uma proposição inicial de estruturação do referido programa, à Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD) e à Superintendência de Transporte Ferroviário (SUFER), para que as Superintendências se articulassem, sob coordenação da primeira, tendo em vista que as respectivas unidades detêm competência sobre o tema, com vistas a elaboração de uma proposta a ser apresentada à Diretoria Colegiada.

2.3. Em 09/11/2022, foi encaminhada à SUROD, por meio do Despacho (14271738), proposta de projetos (14272953) apresentados pela Superintendência de Transporte Ferroviário (SUFER) a ser incorporado à Minuta de Programa Vias Seguras ANTT (SEI nº 13880309).

2.4. A Nota Técnica SEI nº 7368/2022/GERER/SUROD/DIR/ANTT (14274862), de 08/12/2022, fez uma contextualização do cenário mundial e do Brasil no que tange a situação da segurança viário, apresentou proposta de atividades e cronograma de execução, bem como a criação de grupos de trabalho.

2.5. Por fim, os autos foram distribuídos, em 12/12/2022, a esta Diretoria por meio da Certidão de Distribuição (14666902), instruído com Relatório à Diretoria SEI Nº 684/2022 (14638165), Minuta de Deliberação (14638229) e Anexo I (14589946), para análise e proposição ao Colegiado.

3. DA ANÁLISE

CONTEXTUALIZAÇÃO DO AMBIENTE DE CRIAÇÃO DO "PROGRAMA VIAS SEGURAS ANTT"

3.1. Cabe mencionar o breve histórico da situação da segurança viária no Brasil e no mundo, o que permitirá visualizar a importância do tema para salvaguardar vidas humanas e para permitir a circulação segura de pessoas e bens pelas vias federais concedidas, o que motivou a criação do referido programa, que também irá abarcar a segurança na prestação de serviço de transporte de passageiros e cargas..

3.2. Os sinistros de trânsito trazem grandes impactos negativos para sociedade, em especial, para as vítimas e seus familiares, não sendo possível mensurar o que representa a perda de uma vida humana. Contudo, há também, o impacto econômico-financeiro, dentre estes, está o atendimento médico hospitalar dessas vítimas, a perda de produtividade e os danos materiais.

3.3. Segundo a SUROD, foi apontado *em um trabalho publicado pelo IPEA^[6], em 2020, sobre sinistros de trânsito nas rodovias federais do Brasil, a partir de dados da PRF, referentes ao ano de 2014, estima-se que os 8.233 óbitos e os 26.182 feridos graves de acidentes representam cerca de R\$ 12,8 bilhões (2014) de custo para sociedade. Destes, 62% correspondem aos "[...] cuidados com a saúde e com a perda de produção - devido às lesões ou mortes [...]", 37,4% aos danos materiais (veículos, perda de carga e remoção) e 0,5% aos atendimentos, processos e danos à propriedade pública e privada. Destaca-se ainda que, isoladamente, a perda de produtividade corresponde à 41,2% do total, sendo o custo mais alto, e o atendimento hospitalar, segundo maior, atingiria 20% do montante.*

3.4. No mundo, segundo a Organização Mundial de Saúde - OMS, são cerca de 1,35 milhões de vidas perdidas nas rodovias mundiais, um dos principais eventos que geram danos à saúde pública e ao desenvolvimento global, conforme o relatório "World report on road traffic injury prevention", publicado em 2004, conjuntamente com o Banco Mundial, no qual afirma que as lesões geradas em acidentes rodoviários são evitáveis e inaceitáveis.

3.5. A OMS apontou a necessidade de uma abordagem sistêmica, considerando todos os elementos que fazem parte do tráfego (veículos, vias, usuários bem como os ambientes físico, social e econômico), identificou, também, em 2008, em pesquisa realizada em 178 países que, muito embora sejam meritórios os passos dados pelos governos no sentido de melhorar a segurança viária, esforços adicionais são necessários, quais sejam:

(1) levar em conta as necessidades de todos os tipos de usuários de rodovias, inclusive os vulneráveis, quando forem tomar decisões que impactem na segurança viária (ex.: projetos de rodovias e infraestrutura, planejamento de uso do solo e de transportes);

(2) promulgar leis mais claras, que protejam a todos os tipos de usuários das rodovias, que limitem a velocidade máxima (conforme o tipo e função da via), que limitem a concentração de álcool no sangue, que exijam medidas de proteção adequadas e, que, caso já existam tais regulamentos, sejam revisados no sentido de incorporar as boas práticas atestadas com base em evidências sólidas de efetividade;

(3) aprimorar os meios de exigir o cumprimento de todas as leis de segurança viária (enforcement); dar publicidade ao esforço na aplicação da lei, o qual deve ser implementado e sustentado por meio de medidas apropriadas e por penalidade aplicadas pelo cometimento de infrações;

(4) encorajar a colaboração entre os diferentes setores envolvidos na coleta e notificação de dados sobre lesões causadas pelo trânsito; e

(5) assegurar que as instituições nomeadas para atuar na segurança rodoviária tenham o necessário recursos financeiros e humanos para agir com efetividade.

3.6. A OMS lançou, em março de 2011, o plano "Década de ação para segurança viária 2011-2020", motivada pela solicitação da Assembleia Geral das Nações Unidas (AGNU), que proclamou o período de 2011-2020 como a "Década de ação pela segurança viária", que tem por objetivo primeiro, o de estabilizar e, posteriormente, o de reduzir o nível previsto de mortes no trânsito, em todo o mundo, por meio do aumento de atividade com esse fim no âmbito nacional, regional e mundial, adotando o princípio orientador a abordagem de "sistema seguro", a qual "[...] visa desenvolver um sistema de transporte rodoviário que seja mais capaz de acomodar o erro humano e levar em consideração a vulnerabilidade do corpo humano".

3.7. Com a finalidade de apoiar países e governos na execução das atividades previstas para a Década, o Plano estabeleceu cinco pilares orientadores a serem seguidos, a saber:

- Pilar 1: gestão da segurança em rodovias;
- Pilar 2: rodovias mais seguras e mobilidade;
- Pilar 3: veículos mais seguros;
- Pilar 4: usuários das rodovias mais seguros e
- Pilar 5: resposta pós-acidente.

3.8. Conforme exposto na Nota Técnica SEI N° 7368/2022/GERER/SUROD/DIR/ANTT (14274862), a recomendação é que cada país deverá implementar os referidos pilares, com base nas recomendações do "Relatório mundial sobre prevenção de lesões causadas pelo trânsito", proposto pela Comissão para Segurança Rodoviária Global. Aliado a isso, a Organização das Nações Unidas (ONU) elaborou, em 2017, as "12 Metas Globais de Desempenho para a Segurança no Trânsito" para cada pilar.

Quadro 2 - Metas Globais de Desempenho para a Segurança do Trânsito^[15]

nº	Meta	Pilar
1	Até 2020, todos os países estabelecerem um plano de ação nacional multissetorial de segurança no trânsito abrangente, com metas e prazos determinados.	Pilar 1: gestão da segurança em rodovias.
2	Até 2030, todos os países aderirem a um ou mais dos principais instrumentos jurídicos da ONU relacionados com a segurança viária.	Pilar 1: gestão da segurança em rodovias.
3	Até 2030, todas as novas vias com padrões técnicos que considerem a segurança no trânsito para todos os usuários da via, ou atinjam classificação de três estrelas ou mais.	Pilar 3: veículos mais seguros.
4	Até 2030, mais de 75% dos deslocamentos serem em vias que atendam aos padrões técnicos que levam em conta a segurança no trânsito para todos os usuários.	Pilar 3: veículos mais seguros.
5	Até 2030, 100% dos veículos novos (produzidos, vendidos, ou importados) e usados atenderem a padrões de segurança de alta qualidade, como os regulamentos prioritários recomendados pela ONU, Regulamentos Técnicos Globais ou reconhecidos requisitos nacionais de desempenho equivalentes.	Pilar 3: veículos mais seguros.
6	Até 2030, reduzir à metade a proporção de veículos trafegando acima do limite de velocidade e reduzir as lesões e mortes relacionadas à velocidade.	Pilar 4: usuários das rodovias mais seguros.
7	Até 2030, aumentar a proporção de motociclistas que utilizam corretamente capacetes padronizados para cerca de 100%.	Pilar 4: usuários das rodovias mais seguros.
8	Até 2030, aumentar a proporção de ocupantes de veículos utilizando cintos de segurança ou sistemas padrão de retenção para crianças para cerca de 100%.	Pilar 4: usuários das rodovias mais seguros.
9	Até 2030, reduzir pela metade o número de lesões e mortes no trânsito relacionados a condutores que consomem álcool e/ou reduzir os casos relacionados a outras substâncias psicoativas.	Pilar 4: usuários das rodovias mais seguros.
10	Até 2030, todos os países com leis nacionais para restringir ou proibir o uso de telefones celulares ao dirigir.	Pilar 4: usuários das rodovias mais seguros.
11	Até 2030, todos os países com regulamentações promulgadas sobre tempo de direção e períodos de descanso para condutores profissionais e/ou aderir à regulamentação internacional/regional nesta área.	Pilar 4: usuários das rodovias mais seguros.
12	Até 2030, todos os países estabelecerem e alcançarem metas nacionais para minimizar o intervalo de tempo entre a ocorrência de um acidente e a atenção emergencial profissional	Pilar 5: resposta pós-acidente.

3.9. Na terceira Conferência Ministerial Global sobre Segurança Viária realizada na cidade de Estocolmo, na Suécia, em fevereiro de 2020, reuniu autoridades de mais de 140 países, dentre estes o Brasil. A conferência fez um balanço da década passada e aprovou a Declaração de Estocolmo, estabelecendo a necessidade de que os membros participantes do evento agissem para contribuir com a redução de, no mínimo, 50% das mortes e feridos, durante o próximo decênio (2020-2030), com a finalidade de que se possa implantar o conceito de Visão Zero, até 2050.

3.10. Nesse contexto, foi elaborado o "Plano global pela Década da Ação pela Segurança Viária 2021 - 2030" pela OMS, que convidou a todos os governos e partes interessadas a priorizar e a implementar a abordagem de sistema seguro, colocando a segurança no trânsito como um dos principais impulsionadores do desenvolvimento sustentável, alinhando-se com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável até 2030, proclamados no Fórum sobre desenvolvimento sustentável, ocorrido em 2019. O plano recomendou, ainda, a redução em pelo menos 50% do número de mortes e lesões no trânsito, para tanto, deverá ser desenvolvido um robusto conjunto de ações a serem implementadas para este fim, relacionadas aos seguintes temas: transporte multimodal e planejamento do uso do solo; infraestrutura rodoviária segura; segurança veicular; uso seguro das rodovias e resposta pós-acidente.

3.11. No Brasil, em decorrência do Plano Global da ONU, foi criado o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), pela Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018, para orientar os gestores de trânsito do nosso país a implementarem ações com o objetivo de reduzir mortes e lesões no trânsito, com a meta de, no período de dez anos, reduzir no mínimo à metade o índice nacional de mortos no trânsito por grupo de veículos e o índice nacional de mortos no trânsito por grupo de habitantes, ambos apurados em 2018, para tanto visa por em prática e implementar as 154 ações que, juntas, têm o potencial de salvar cerca de 86 mil vidas até o ano de 2028.

3.12. Cabe registrar, que a segurança viária é tema recorrente em vários instrumentos, tais como:

- inov@BR - Política de Modernização da Infraestrutura Federal de Transporte Rodoviário, criado por meio do Decreto nº 10.648, de 12 de março de 2021, que tem como um dos seus eixos de atuação a "segurança viária" e tendo como um dos objetivos o de elevar o padrão de segurança viária nas rodovias

federais;

- Política Nacional de Transportes (PNT), estabelecida pela Portaria nº 235, de 28 de março de 2018, que tem como um dos princípios o "Respeito à Vida", e como um de seus objetivos "prover um sistema acessível, eficiente e confiável para a mobilidade de pessoas e bens; e
- Programas criados no âmbito do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, como o Programa Nacional de Controle de velocidade (PNCV), Programa BR-Legal, e Programa Nacional de Pesagem.

3.13. Assim, o Programa Vias Seguras (PVS) está sendo proposto a partir da necessidade de redução do número de sinistros e da severidade das lesões no transporte terrestre, considerando as competências regulamentares da ANTT, que tratam de temas relacionados à infraestrutura de transportes que estão afetos aos contratos de Concessões Federais Rodoviárias e Ferroviárias, e à prestação de serviços por meio do Transporte Interestadual e Internacional de Cargas e Passageiros.

3.14. No primeiro momento, a estruturação do Programa contou com as contribuições da SUROD e SUFER, considerando as suas competências na gestão da infraestrutura viária, bem como pelo seu envolvimento direto com os diversos projetos a serem desenvolvidos, sendo que a participação da Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SUPAS) e Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas (SUROC) se dará em projetos e ações específicos. Já a Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros (SUFIS) terá participação ativa nos 4 (quatro) grupos de trabalho que atuarão no desenvolvimento e implementação do Programa Vias Seguras - PVS/ANTT, tendo em vista o conhecimento adquirido dos principais problemas que afligem a segurança na prestação dos serviços de transporte de pessoas e carga.

ANÁLISE DO "PROGRAMA VIAS SEGURAS - ANTT" E PROPOSITURA DE AÇÕES PARA SUA IMPLANTAÇÃO

3.15. Em consonância com exposto acima, o Programa Vias Seguras PVS/ANTT prevê ações até 2030, mas com metas para os primeiros 36 (trinta e seis) meses, tais metas deverão ser estabelecidas em até 60 dias após a criação deste programa, sem prejuízo da identificação e inclusão de outras ações e metas, que poderão ser propostas pelos 4 (quatro) grupos de trabalho, os quais atuarão sob o acompanhamento de um coordenador, a ser designado para tal.

3.16. Foram propostas, inicialmente, 62 ações, a serem desenvolvidas e aplicadas em até 36 meses contados do início do programa. Algumas delas surgiram como consequência imediata dos projetos de cada um dos eixos temáticos e outras foram elaboradas para colaborar com os objetivos do programa.

3.17. Os quatro grupos de trabalho desenvolverão projetos de sua responsabilidade referente aos 9 eixos temáticos e projetos relacionados, a saber

EIXO DE ATUAÇÃO (TEMAS)	ÁREAS A DESENVOLVER E APLICAR (PROJETOS)
1. Gestão da Segurança Viária	a) Apoio técnico para a criação e implementação de um sistema de gestão da segurança viária, com base na norma ABNT NBR ISO 39001; b) Fomentar junto às concessionárias e agência a adoção da norma ABNT NBR ISO 39001, que especifica os requisitos para um sistema de gestão de segurança viária, permitindo que uma organização que interage com o sistema viário atue de forma mais eficiente para reduzir as mortes e lesões graves no trânsito.
2. Segurança Viária e Mobilidade (Rv/Fv)	a) Atualização da metodologia para projetos de engenharia; b) Segurança veicular e inovações para melhorias em Rodovias e Ferrovias; c) Projeto "Rodovias Que Perdoam" para locais críticos de sinistros (curto prazo); d) Projetos-tipo para travessias urbanas, curvas acentuadas, interseções rurais e trechos com alto índice de colisões frontais; e) Peculiaridades e soluções voltadas para Segurança Ferroviária, destacadamente nas travessias urbanas; f) Avaliação da efetividade de contramedidas; g) Elaboração de Cartilha de Boas Práticas e Soluções para Vias Seguras; h) Indicação de parâmetros mínimos sugeridos a serem atendidos em rodovias, com medidas de baixo custo (ex: acostamento, gradis em passarelas, sonorizadores na LBO, projetos tipo em locais específicos, etc); i) Avaliação de cada PER vigente, identificando onde as recomendações de segurança podem ser enquadradas/solicitadas; j) Incentivar a aplicação da metodologia iRAP; e k) Investigação científica avançada de sinistros de trânsito e seus reflexos na segurança veicular e na infraestrutura viária.
3. Conhecimentos, Tecnologias e Inovações (Rv/Fv)	a) Vade-mécum com normas e resoluções sobre Segurança Viária e Mobilidade; b) Análise de normas internacionais desejáveis e propostas de tropicalização, em parceria com entidades que desenvolvem as normas e universidades, para estudos e pesquisas; c) Difusão de manuais atualizados e aplicações selecionadas; d) Atualização sobre materiais, tecnologia e inovações; e) Orientação sobre aquisição, recebimento e aplicação de materiais/dispositivos (baseado em economicidade, tecnologia,

	<p>índice de segurança, durabilidade, e resultados esperados);</p> <p>f) Estudar e fazer proposições fundamentadas de regulamentação de novas sinalizações e tecnologias junto ao CONTRAN;</p> <p>g) Estudar efeitos no desgaste do pavimento por excesso de peso.</p>
4. Modelagem de concessões	<p>a) Diagnóstico atual e propostas de melhorias na modelagem específica sobre segurança viária e mobilidade (Rv/Fv), incluindo simulações viárias;</p> <p>b) Elaboração de Anexo de Segurança Viária (Vias Seguras - Visão Zero - iRAP) no Edital de Concessão;</p> <p>c) Inclusão no PER de ações iniciais (2-3 anos) para tratamento específico dos pontos críticos existentes, para redução da severidade no curto prazo, com soluções de baixo custo e alto/médio impacto (complementação do iRAP com método RQP-BR);</p> <p>d) Proposta de realização de Auditorias de Segurança Viária.</p>
5. Educação para o Trânsito nas Concessões	<p>a) Especialização em Segurança Viária com duração de 360 horas de teoria e prática nos trechos concedidos);</p> <p>b) Fundamentação para a exigência da função de Engenheiro de Segurança Viária nas Concessões;</p> <p>c) Execução de workshops regionais com parceiros, órgãos e entidades ligadas às concessões e à segurança viária e mobilidade;</p> <p>e) Ampliação da educação para o trânsito nas escolas dos municípios limieiros, ao longo de todo o ano letivo; e</p> <p>f) Campanhas robustas voltadas para usuários de concessões, coordenadas com ações de fiscalização e engenharia.</p>
6. Saúde nas Vias Rurais e Urbanas	<p>a) Análise do atendimento a sinistros e estabelecimento de protocolos e ações proativas visando otimizar as chances de recuperação física e psicológica das vítimas, sendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - verificação do atendimento pré-hospitalar quanto à equipamentos, capacitação, tempo de resposta; - primeiros socorros; chamada de emergência; nível de resposta eficiente do sistema de emergência; - segurança e salvaguarda do local de sinistro; - tratamento médico local para permitir o transporte de vítimas para centro de trauma; <p>b) Adequação dos centros hospitalares.</p>
7. Normatização e Fiscalização	<p>a) Análise da legislação de trânsito e transporte aplicada às concessões, comparativo e propostas de ajustes e melhorias na interpretação e aplicação.</p>
8. Parcerias, Apoios e <i>Funding</i>	<p>a) Prospecção e formalização de apoios, parcerias e <i>funding</i> a fim de viabilizar sua execução, inclusive recursos previstos e provenientes dos contratos de concessões sob a gestão da ANTT, tais como RDT e verbas específicas para segurança viária; e</p> <p>b) Difusão do Programa Vias Seguras para concessionárias e empresas com programas de ESG e responsabilidade social.</p>

3.18. Os quatro grupos de trabalho terão o total de 9 (nove) servidores, incluindo o coordenador, onde cada grupo será composto por 3 (três) servidores, sendo que haverá a participação de servidor em mais de um grupo. Esses grupos de trabalho poderão formar subgrupos, envolvendo as áreas afins, e sempre que necessário, solicitar, ao coordenador, a mediação para convidar órgãos externos a colaborar com o programa.

3.19. Quanto à avaliação, sugere-se que uma primeira avaliação seja realizada após três meses da nomeação dos grupos, e, a partir de então, a cada 6 (seis) meses.

3.20. O item 12 da Nota Técnica SEI N° 7368/2022/GERER/SUROD/DIR/ANTI4274862) sintetiza os eixos temáticos, seus projetos e ações correspondentes, as áreas afins, internas e externas, bem como as metas temporais (cronograma) correspondente.

3.21. A SUROD sugeriu, como uma primeira entrega, na forma de uma proposta executiva, que todos os grupos de trabalho tenham que apresentar, em até 40 dias de sua formação, uma revisão dos eixos temáticos, projetos, ações e metas inicialmente apresentadas, com a finalidade de subsidiar o grupo que tratará do eixo 8, na prospecção de recursos, bem como para serem apresentadas à apreciação da SUROD.

ANGARIAÇÃO DE FUNDOS

3.22. Sobre a possibilidade de angariar fundos para o Programa Vias Seguras ANTT, objeto do Eixo 8, a SUROD destaca as verbas de segurança previstas nos contratos concessão, Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT) e a possibilidade de dotação orçamentária da própria ANTT, bem como fundos provenientes de fontes externas, como as parcerias, *funding* para pesquisas, doações ou outras formas, contudo, o Grupo de trabalho encarregado desse Eixo, deverá apresentar um relatório detalhado, dentro do prazo de 40 dias de sua formação, sobre os recursos necessários bem como dos meios e procedimentos para sua obtenção.

CONSIDERAÇÕES

3.23. A estruturação do Programa Vias Seguras PVS/ANTT está prevista na forma do Anexo I (14589946) à Nota Técnica SEI N° 7368/2022/GERER/SUROD/DIR/ANTI4274862), e descreve o objetivo geral e específico do Programa, justificativa, forma de desenvolvimento e cronograma de execução. A coordenação geral deverá ser atribuída à SUROD, considerando o seu envolvimento direto com todos os eixos e sua expertise nos vários temas a serem trabalhados, para tanto, sugiro que se acrescente à Minuta de Deliberação (14638229) encaminhada para apreciação, a determinação para que a SUROD seja a coordenadora geral do Programa.

3.24. Ainda, no cronograma apresentado, sugiro retirar da proposta as colunas referentes à

início e término de execução de cada ação, tendo em vista que esse controle deverá estar sob a gestão da coordenação geral do programa em questão, desonerando assim a Diretoria colegiada de ter que analisar eventuais alterações de prazos intermediários, deixando apenas a obrigação de a coordenação geral do programa apresente semestralmente a avaliação de seu andamento à Diretoria Colegiada.

3.25. Cabe ainda alertar, para a terminologia estabelecida pela Norma ABNT NBR 10697:2020 - "Pesquisa de sinistros de trânsito — Terminologia", aplicada e utilizada no referido Programa, onde a palavra "sinistro" é conceituada como "todo evento que resulte em dano ao veículo ou à sua carga e/ou em lesões a pessoas e/ou animais, e que possa trazer dano material ou prejuízos ao trânsito, à via ou ao meio ambiente, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou em áreas abertas ao público".

3.26. Feitas as considerações, entendo que a criação e implementação do programa Vias Seguras PVS/ANTT se faz premente, para difundir a cultura de aplicação dos conceitos de segurança viária nas mais variadas áreas do conhecimento e para os diversos agentes envolvidos no trânsito, os preceitos de infraestrutura viária segura, com o uso de tecnologias e inovação, a forma como comunicamos aos usuários sobre os riscos e benefícios de um trânsito seguro e da mobilidade sustentável, a busca do entendimento sobre a condição dos usuários das vias e o adequado tratamento do problema e a gestão da informação, com ênfase para os desafios da qualificação dos diversos agentes que compõem o trânsito e da integração de dados.

3.27. Assim, tendo em vista a relevância e urgência da submissão do tema à Diretoria Colegiada, em vista da necessidade de implementação do programa já no início de 2023, voto pela aprovação da proposta apresentada para o Programa Vias Seguras ANTT - PVS/ANTT, com os ajustes mencionados, uma vez que atende aos requisitos de estruturação contendo a finalidade, o objetivo, os produtos e as atividades para sua efetiva implementação, com vista a alcançar como um dos principais resultados, a circulação segura de pessoas e veículos nas rodovias e ferrovias federais concedidas, por meio da prevenção e mitigação dos riscos e da severidade dos sinistros. Sugiro, ainda, acrescentar à minuta de Deliberação a determinação à SUROD para que seja a coordenadora geral do referido Programa, e que para tanto, tenha poderes para nomear os membros dos grupos de trabalho, bem como estabelecer a forma de funcionamento, prazo de até 30 dias para instituição dos grupos de trabalho e a apresentação de avaliação semestral à Diretoria Colegiada.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Por todo o exposto, considerando as informações assentadas nos autos, propõe-se à Diretoria Colegiada que delibere, de acordo com a Minuta de Deliberação (14708657) e Anexo I (14709071), para:

- Aprovar o Programa Vias Seguras - PVS/ANTT, com o objetivo de prevenir e reduzir riscos e severidade de sinistros, nas rodovias e ferrovias federais concedidas, na forma do Anexo I (14709071).
- Determinar que a SUROD exerça a coordenação geral do Programa Vias Seguras - PVS/ANTT, e para tanto, tenha poderes para nomear o membro e estabelecer a forma de funcionamento dos grupos de trabalho.
- A coordenação geral do Programa Vias Seguras - PVS/ANTT deverá instituir os grupos de trabalho no prazo de até 30 dias da entrada em vigor desta Deliberação.
- Determinar que seja apresentada, semestralmente, a avaliação do Programa Vias Seguras - PVS/ANTT à Diretoria Colegiada.

Brasília, 19 de dezembro de 2022.

LUCIANO LOURENÇO DA SILVA
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por LUCIANO LOURENÇO DA SILVA, Diretor, em 19/12/2022, às 09:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador 14701847 e o código CRC 5653EB3C.

Referência: Processo nº 50500.217316/2022-90

SEI nº 14701847

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166
CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br