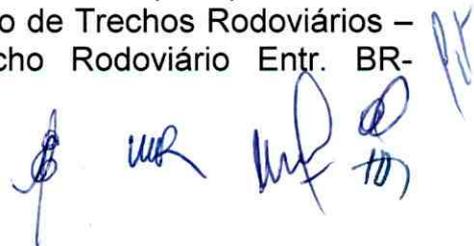


ATA DA 30ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT

Aos dezanove dias do mês de dezembro do ano de dois mil e sete, com início às 10:50 horas, realizou-se a 30ª Reunião Ordinária do Conselho de Administração do DNIT, na Sala de Reuniões da Secretaria-Executiva do Ministério dos Transportes/MT, 5º andar, sob a Presidência do Secretário-Executivo do Ministério dos Transportes/MT, **PAULO SÉRGIO OLIVEIRA PASSOS**, com a participação dos seguintes Conselheiros, conforme consta do Livro de Presença: **LUIZ ANTÔNIO PAGOT, MIGUEL MÁRIO BIANCO MASELLA, MARCELO PERRUPATO E SILVA e JOSÉ ROBERTO DE MORAES REGO PAIVA FERNANDES JÚNIOR**. Compareceram como convidados: **VALTER ZANELA TANI** – Professor da Universidade Federal de Santa Catarina, **EDSON DIAS GONÇALVES** – Coordenador do Programa PARE/MT, **EURISTENES GUIMARÃES GUERRA, LUIZ CLÁUDIO DOS SANTOS VAREJÃO, ODILON ANTONIO TAVARES ALMEIDA, MÁRCIO SIMÃO, ADELAIDE CRISTINA DE OLIVEIRA**. Declarada aberta a sessão, o Conselho de Administração passou a examinar a matéria constante da pauta. – **ITEM 1 - LEITURA, VOTAÇÃO E APROVAÇÃO DA ATA DA 29ª REUNIÃO ORDINÁRIA CA/2007** – A ata foi lida, e após algumas alterações solicitadas pelo Presidente do Conselho, foi aprovada e assinada. **ITEM 2 - UTILIZAÇÃO DAS FAIXAS DE DOMÍNIO DAS RODOVIAS FEDERAIS SOB JURISDIÇÃO DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT (PROCESSO Nº 50.00.004035/2003-88)** - Dr. Varejão fez uma breve introdução sobre o tema, já tratado em reuniões anteriores, expôs as revisões feitas na fórmula de tarifação, e mostrou um exemplo de sua aplicação. Dr. Pagot falou que a cobrança na utilização das faixas de domínio das rodovias federais é de extrema importância, pois trará recursos excepcionais para o governo federal, todavia essa questão requer análise minuciosa sobre as questões jurídicas envolvidas. Falou que os critérios utilizados para a cobrança devem ser avaliados profundamente para que possam atingir a precisão esperada. Registrou que a utilização de faixas de domínio em outro momento precisa ser feita de maneira abrangente, tratando, inclusive, de outros utilizadores, a exemplo das redes elétricas. Alertou, ainda, para o fato de que é imperativa a utilização das faixas de domínio respeitando projetos de obras de infra-estrutura rodoviária, como os de manutenção e duplicação. O presidente propôs ao Conselho que o assunto fosse analisado, de acordo com as considerações do Diretor-Geral do DNIT, e debatido novamente na próxima reunião do Conselho. Todos os Conselheiros se posicionaram de acordo. **ITEM 3 INFORME DO DNIT QUANTO ÀS PROVIDÊNCIAS ADOTADAS REFERENTE AO PLANO DE SISTEMA DE INFORMAÇÕES** - A deliberação sobre esta matéria foi adiada. **ITEM 4 INFORME DO DNIT QUANTO ÀS OBRAS QUE, POR RECOMENDAÇÃO DO TCU, FORAM INCLUÍDAS NO ANEXO VI**. Dr. Pagot explicou aos Conselheiros sobre as dezessete obras liberadas pelo Tribunal de Contas da União – TCU: Citando a BR 364/AC – Construção e Pavimentação – Sena Madureira – Cruzeiro do Sul (PAC); BR-319/AM – Construção de Trecho Rodoviário – Manaus – Div. AM/RO (PAC); Contorno Ferroviário de São Félix (PAC); BR-020-CE – Recuperação de Trechos Rodoviários – Div. PI/CE (PAC); BR-494/MG – Restauração Trecho Rodoviário Entr. BR-



262/Divinópolis-Oliveira (PAC); BR-163/ Construção Trecho Rodoviário – Guarantã do Norte / Divisa MT/PA (PAC), Construção Eclusa de Tucuruí - PA (PAC); BR-163/PR – Obras Rodoviárias Emergenciais; BR-101/RN – Adequação de Trecho Rodoviário – Natal – Divisa RN/PB (PAC); BR-364/RO – Construção de Anel Rodoviário – No município de JI – Paraná; BR-429/RO – Construção Trecho Rodoviário – Presidente Médice – Costa Marques; BR-174/RR – Restauração de Rodovias Federais no Estado de Roraima (PAC); BR-401/RR Construção da Ponte sobre o Rio Itacutu; Construção Rodoanel – Trecho Sul – SP(PAC); BR-101/PB – Adequação de Trecho Rodoviário – Div. PB/RN (PAC); BR-101/PE – Adequação de Trecho Rodoviário – Div. PB/PE(PAC) e Conservação Preventiva e Rotineira de Rodovias no Estado do Paraná(PAC). OBRAS MANTIDAS NO ANEXO VI DA LOA: BR-381/MG – Adequação Trecho Rodoviário – Antônio Dias / Nova Era(PAC); BR-392/RS – Adequação de Trecho Rodoviário – Rio Grande(PAC); BR-265/MG – Construção Trechos Rodoviário – Divisa RJ/MG – Ilicínea(PAC); BR-230/PB – Adequação Rodoviária João Pessoa – Campina Grande (PAC); BR-317/AM – Construção Rodoviária – Boca do Acre; BR-101/ES – Restauração de Rodovias Federais; BR-262/ES – Recuperação de Trechos Rodoviários; BR 342/ES – Construção de Trechos Rodoviários – Entr. BR 101/ES; BR-393/ES – Construção de Trechos Rodoviários – Trecho Muqui – Bom Jesus do Norte – Cachoeira do Itapemirim; BR-272/PR. Obras Rodoviárias Emergenciais – Ponte do rio Piquiri; BR-272/PR – Obras Rodoviárias Emergenciais – Entr. PR – 182 (Francisco Alves) – Av. Thomáz Luiz Zeballos (Guaíra); BR-476/PR – Obras Rodoviárias Emergenciais – Entr. PR – 428/Lapa – Entr. PR – 151 / São Mateus do Sul; BR-466/PR – Obras Rodoviárias Emergenciais – Entr. BR-476/ Ponte Manuel Ribas – Entr. BR-476 / Div. PR/SC; BR-476/PR – Obras Rodoviárias Emergenciais – Entr. PR-151 (São Mateus do Sul) – Entr. BR-466/ Ponte Manoel Ribas; BR-469/PR- Construção de Contorno Rodoviário no Município de Foz do Iguaçu; BR-487/PR – Construção de Trecho Rodoviário – Porto Camargo – Cruzeiro do Oeste; BR-319/RO – Construção de Ponte sobre o Rio Madeira em Porto Velho(PAC); BR-230/TO – Construção de trechos rodoviários – Div. MA/TO – TO/PA; BR-235/TO – Construção de Trechos Rodoviários – Div. TO/MA – TO/PA e BR-153/SP – Obras Rodoviárias Emergenciais – Acesso Lins Entr. BR-369. Dr. Paulo Sérgio parabenizou o DNIT pelo esforço que fez para obter esse resultado apresentado pelo Diretor-Geral/DNIT, e falou que o Conselho cobra muito da Autarquia, mas, também, reconhece quando ocorrem fatos positivos como esse, digno de registro. **ITEM 5 - RELATÓRIO DO PLANO ANUAL DE ATIVIDADES DE INTERNA PARA O EXERCÍCIO DE 2008 – PAINT/2008.** O conselho tomou conhecimento do assunto e após algumas alterações solicitadas pelo Colegiado, o PAINT/2008 foi aprovado por unanimidade. O presidente solicitou que posteriormente uma cópia do referido plano fosse encaminhada a todos os senhores membros do Conselho. **ITEM 6 – APRESENTAÇÃO DO PROGRAMA DE REDUÇÃO DE ACIDENTES NAS ESTRADAS – PARE** – Dr. Marcelo Perrupato iniciou explicando que o antigo Programa de Redução de Acidentes nas Rodovias Federais – PARE, migrou recentemente para a Secretaria de Política do Ministério dos Transportes e que está sendo reformulado para que possa abranger a questão da segurança nas rodovias num sentido mais amplo. Dr. Edson Dias Gonçalves apresentou por meio de eslaides um panorama geral do assunto, abrangendo os seguintes pontos: que o transporte e trânsito são os dois lados de uma mesma

moeda. Informou que com esta observação, estudiosos do setor de transportes têm tentado chamar a atenção para a importância de uma abordagem mais abrangente dos assuntos afetos à infra-estrutura de transportes, cujo foco, muitas vezes, se restringe à condição dos pavimentos e demandas por adequação e expansão. Para estes observadores, o planejamento de políticas e investimentos voltados à infra-estrutura deve contemplar, com igual prioridade, ações que fomentem e fortaleçam a segurança no trânsito. Com base nisso, o Ministério dos Transportes decidiu restabelecer e executar uma política de prevenção de acidentes que ataque não apenas o aumento de sua incidência, como também fomenta sua redução. Enfrentar as estatísticas de acidentes de trânsito passa a ser ação fundamental dentro de uma política de investimentos voltada a restabelecer as boas condições de tráfego nas rodovias federais. Este esforço do governo federal se traduz no forte e continuado aumento no volume de recursos destinados à manutenção, adequação e ampliação da malha rodoviária brasileira, hoje bem representada nas prioridades estabelecidas pelo Programa de Aceleração do Crescimento/PAC. A política agregará, ainda, outros aspectos de segurança e saúde pública que encontram palco nas rodovias federais como a prostituição infantil, e o roubo de cargas e passageiros. Sua execução será com articulação entre os diversos órgãos da administração pública, aos quais caiba o enfrentamento de tais problemas, bem como na alocação dos recursos necessários a execução de um programa com começo, meio e fim, traduzindo as metas em ações bem planejadas. Para isto, seus dirigentes promoverão a integração dos órgãos da administração pública que hoje atuam nas rodovias federais: o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes/DNIT e a Agência Nacional de Transportes Terrestres/ANTT, ambos vinculados ao Ministério dos Transportes/MT, e ao Departamento de Polícia Rodoviária Federal/DPRF, vinculado ao Ministério da Justiça/MJ. A execução do programa também contará com a colaboração dos Ministérios das Cidades, da Saúde e da Educação, assim como da Secretaria Nacional de Direitos Humanos e da Secretaria Nacional Antidrogas, ambas vinculadas à Presidência da República. Além dos órgãos federais, faz-se necessária à integração com todos os Departamentos de Trânsito/DETRAN estaduais, com as Polícias Rodoviárias Estaduais, com os órgãos executivos rodoviários estaduais e municipais.

OBJETIVOS DO PROGRAMA DE SEGURANÇA NAS RODOVIAS FEDERAIS – Promover a segurança nas rodovias federais, com vistas à forte redução do número de acidentes de trânsito e seus efeitos: como o registro de vítimas fatais; o combate ao roubo de cargas e assaltos a ônibus de transporte de passageiros, assim como o combate a prostituição infantil ao longo das rodovias federais. Assim, o governo federal tem o objetivo tornar o tráfego de pessoas ou bens ainda mais seguro e confiável.

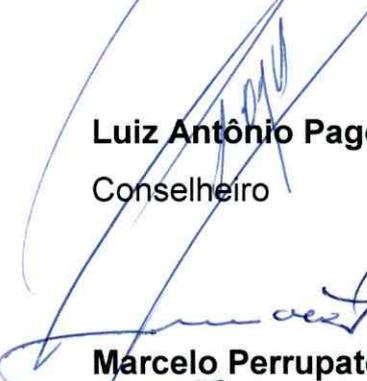
A REFORMULAÇÃO DO PROGRAMA PARE – O referido programa foi criado pelo Ministério dos Transportes por meio da portaria MT nº 621/1993, de 02/07/1993.

OBJETIVO DO PROGRAMA PARE – Fomentar e resgatar uma postura cidadã e provocar uma mudança de comportamento nos condutores de veículos (seja de carga ou passageiros), privilegiando a civilidade e o respeito ao próximo, com vistas a construir uma nova consciência no trânsito, por intermédio de medidas que visem à prevenção e redução dos acidentes e a preservação da vida nas rodovias federais. O programa PARE caracteriza-se pelo desenvolvimento de projetos, estudos, ações e campanhas educativas e de mobilização e conscientização do cidadão

[Handwritten signatures and initials in blue ink]

usuário das rodovias. REFORMULAÇÃO E ADEQUAÇÃO – O programa PARE deve retomar o formato de uma comissão especial, coordenada pela Secretaria de Política Nacional de Transportes/MT e integrada por representantes de órgãos e entidades relacionadas à questão da segurança nas rodovias. O programa PARE será o arcabouço das ações de segurança no trânsito nas rodovias federais, hoje distribuídas entre diversos órgãos da administração pública federal, especialmente o DNIT, DPRF e a ANTT. Dr. Perrupato afirmou que o PARE estava muito focado em campanhas, precisando ampliar seu foco em se tratando de segurança nas rodovias. Dr. Pagot lembrou que os órgãos, autarquias e demais seguimentos do Estado tratam desse assunto com enfoques diferentes e com ações diversas, que poderiam ser reunidas em função da segurança rodoviária. Falou que dentro da própria administração pública existem pessoas capacitadas, com conhecimento mais que suficiente para realizar esse tipo de trabalho. **ITEM 6 - ASSUNTOS GERAIS** – Não houve manifestação. O Presidente agradeceu a participação dos Conselheiros e demais presentes, dando por encerrada a sessão às 12:30 horas, da qual, eu, ELYSIA BRANDI DE OLIVEIRA PORTELA, na qualidade de Secretária do Conselho de Administração, lavrei a presente Ata, que é assinada por mim, pelo Senhor Presidente e demais Conselheiros.....


Paulo Sérgio Oliveira Passos
 Presidente do Conselho


Luiz Antônio Pagot
 Conselheiro


Miguel Mário Bianco Masella
 Conselheiro


Marcelo Perrupato e Silva
 Conselheiro


José Roberto de Moraes R. P. F Júnior
 Conselheiro


Elysia Brandi de Oliveira Portela
 Secretária