

## 23ª Reunião da Comissão de Desenvolvimento e Infraestrutura de Londrina e Região

Data: 26 de Março de 2021

Membros participantes da reunião:

- Tiago Amaral – ALEP
- Marcia Regina Vieira Mocelin Manfrin – Presidente ACIL
- Rodrigo Gears – Superintendente ACIL
- Antonio Sampaio- SRP
- Brazil Versoza - Coordenador do Colégio de Presidentes do CEAL
- Carlos Alberto Feio Ribeiro - Presidente AEPIC
- Marcelo Arruda -
- Rosinda Stremlow – AEPIC
- Prefeito Conrado Scheller e vice-prefeito Zezinho da Ração – Cambé
- Nicolás Mejía – Superintendente Grupo Folha

Convidado:

- João Arthur Mohr – Gerente de Assuntos Estratégicos da Fiep

Ata preparada por Gabinete do Dep. Tiago Amaral

Resumo da Pauta:

1. Abertura
2. Atualização obras
3. Discutir as propostas para a nova concessão de pedágio nos lotes 3 e 4,  
Prazo para envio: até 18h do dia 5 de abril
4. Outros assuntos e encerramento



## 22ª Reunião da Comissão de Desenvolvimento e Infraestrutura de Londrina e Região



### 1- Abertura

Sra. Marcia Manfrin iniciou dando bom dia a todos e informando que era um dia especial porque naquele momento acontecia uma coletiva com o Ministério Público, hospitais, autoridades da cidade, bem como o Prefeito e o Deputado Tiago Amaral com a finalidade de entendimento para o combate da pandemia da COVID-19. Sra. Marcia comentou que a cidade precisa estar protegida, que todos devem ter bom senso em relação à saúde e também a preservação dos empregos e da economia e que cada um tem que responder pelas suas responsabilidades, sendo a área da saúde com as suas responsabilidades, governo com as suas responsabilidades, setor produtivo com as suas responsabilidades e se todo mundo fizer o que é de sua responsabilidade, nós venceremos esse momento tão crítico que estamos vivendo, não podemos enfraquecer nenhuma das pontas porque todas elas são prioridades. Segundo ela, precisamos olhar para que todos estejam protegidos, levando o pão para suas mesas e para suas famílias, além da preservação da saúde, esse é o nosso papel enquanto entidade de classe, unidos no desenvolvimento e na preservação de vidas.

Oficialmente declarou a reunião aberta e passou a palavra para a Rosi, assessora de Comunicação do Deputado Tiago Amaral, para atualizar as informações sobre as obras.

### 2- Atualização obras.

Sra. Rosi iniciou com bom dia a todos e informou que o Sr. Marco Aurélio, superintendente do DER, avisou que não poderia participar da reunião e que o Prefeito de Cambé, Conrado Scheller, estava acompanhando a vacinação no município, por isso, o motivo de sua ausência naquele momento, mas que provavelmente entraria mais tarde. Passou então para as atualizações recebidas pelo DER. Sobre o viaduto do Bratislava, foi dado o aceite do projeto apresentado pelo consórcio que venceu a licitação. Foram feitos alguns ajustes para melhorar o fluxo de veículos e segundo informações repassadas pelo superintendente Marco Aurélio, o consórcio está cumprindo o cronograma.

## **22ª Reunião da Comissão de Desenvolvimento e Infraestrutura de Londrina e Região**



Lembrando que esse consórcio é formado pelas empresas Contersolo Construtora de Obras, Dreno Construções e CR Engenharia e Projetos, com contratação pelo modelo RDCi, que elabora o projeto e executa a obra, sem necessidade de uma segunda licitação. Com o projeto entregue e aceito pelo DER, as obras do viaduto Bratislava poderão iniciar. Segundo Sra. Rosi, assim que conseguir uma foto de como irá ficar o projeto, apresentará a todos. Informou também que na última segunda, dia 22, aconteceu uma reunião com Prefeito de Cambé, Polícia Rodoviária, Econorte e com representantes do Consórcio para tratar de como ficará o trânsito no local. Com o início da obra, o fluxo de veículos deverá ser desviado para as marginais. Essa obra terá um custo de 13 milhões com prazo de 15 meses para conclusão. Com relação a esse viaduto está indo tudo dentro do cronograma, de acordo com as informações do DER.

Sobre o projeto de duplicação da PR-445 de Irerê a Mauá da Serra, foi enviado no grupo um vídeo de como ficará a obra. Podemos observar que o acesso aos distritos melhora sensivelmente a segurança dos moradores e de quem transita pela PR-445. A empresa Engefoto, que elaborou o projeto, tinha prazo até maio, mas antecipou a entrega e está aguardando o aceite. Lembrando que o investimento foi de 3,6 milhões com financiamento pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) para o Programa Estratégico de Infraestrutura e Logística de Transportes do Paraná.

Na sequência passou para a atualização do pedágio. Segundo ela, na apresentação do Ministério de Infraestrutura sobre as concessões de pedágio, que contou com participação também do Sr. Brazil Versosa, foi comentado sobre a possível mudança da praça de pedágio da PR-445. Sra Rosi perguntou aos representantes do Ministério sobre o projeto, já elaborado de Irerê a Mauá da Serra, mas ficou com a impressão que não tinham conhecimento. Quando perguntou se haveria a possibilidade de retirar a praça do local previsto, foi bem clara a resposta do Ministério da Infraestrutura que a mudança de local acarretará aumento na tarifa. E se o Governo executar a duplicação de 50 km, a tarifa ficará mais barata, mas se não tiver praça de pedágio na PR-445 o lote se tornaria inviável, nas palavras dos representantes. Sr. Brazil comentou a importância da participação do Sr. João Arthur da Fiep na reunião de hoje, um momento muito importante para que todos façam os questionamentos e reivindicações. Sobre o projeto da empresa Engefoto, Sr. Brazil informou que

## 22ª Reunião da Comissão de Desenvolvimento e Infraestrutura de Londrina e Região



está com limitação de velocidade em 80km, já a apresentação do Ministério da Infraestrutura sobre a nova concessão prevê uma velocidade de 100 km por hora. Não sabemos se será aproveitado o projeto da Engefoto e realmente a grande preocupação é de quem pagará essa obra já que estava previsto o investimento pelo Governo do Estado. Já tínhamos a ideia de que após o projeto pronto, a licitação seria em duas etapas, imaginávamos que o projeto ia ser licitado esse ano e que em dois anos no máximo teríamos a duplicação pronta. Mas, se a obra for feita pela nova concessão, essa duplicação da PR-445 ficará a partir do quinto ano. Segundo Sr. Brazil, Isso foi um dos questionamentos que ele fez na reunião e a resposta foi que poderiam reverter o cronograma.

3-Discutir as propostas para a nova concessão de pedágio nos lotes 3 e 4.

Houve um momento de discussão entre os membros sobre os posicionamentos em relação a nova concessão de pedágio e foram destacados alguns assuntos para serem abordados junto com Sr. João Arthur, que irá participar no final dessa reunião. Ficou definido que, ao elencar as prioridades, deverá ser feito um documento e entregue ao Governador. Sr. Brazil destacou a importância dos membros da comissão assistirem as apresentações dos projetos, o link foi enviado no grupo, onde o mesmo destacou também o prazo de até 5 de abril para protocolar documento. Segundo ele, é muito importante não perder essa oportunidade para levar ao Ministério da Infraestrutura as reivindicações da Comissão. Na sequência, Sra. Márcia posicionou o Deputado Tiago Amaral, que acabou de acessar a reunião remota, sobre o andamento das discussões, explicou ao deputado que o grupo estava discutindo algumas estratégias e reivindicações para serem apresentadas ao Sr. Joao Arthur, assim que ele entrar na reunião. Deputado Tiago Amaral pediu desculpas pelo atraso, esclarecendo que estava na reunião com os hospitais e o Ministério Público. Sra. Márcia colocou a preocupação em definir o que a Comissão conseguiria fazer até o dia 5 de abril. Segundo ela, os integrantes precisam ser efetivos na proposta que será construída para reivindicar o que é justo para a nossa região. No entendimento da Sra. Marcia, estamos na boca do gol e precisamos ser objetivos, pois o que for definido não será mais possível mudar. Em resumo Sr.

## **22ª Reunião da Comissão de Desenvolvimento e Infraestrutura de Londrina e Região**



Sampaio deixou clara sua posição, solicitando prorrogação de prazo. Segundo ele, precisamos ter mais informações, saber os valores de pedágios somente para manutenção e o valor das obras para decidir confortavelmente, sem essas informações, fica difícil. Disse também que assinou um documento contrariado. Segundo Sr. Sampaio cada trecho terá que ser especificado e com valores de pedágios, das obras Contornos Leste e Sul também com valores separados do seus pedágios. Caso contrário, estaremos assinando um documento sem saber ao certo do que se trata.

Na sequência passou a palavra para Deputado Tiago Amaral. Deputado deu as boas-vindas ao prefeito de Cambé, Conrado Scheller. e ao vice-prefeito Zezinho da Ração que acabaram de entrar na reunião. O Deputado Tiago Amaral expressou a sua preocupação e comentou em conversa com o Sr. Afrânio e o Sr. Sampaio sobre a falta de representatividade na participação da reunião realizada pelo G7. Considerando que a nossa comissão nunca deixou passar prazo, tempo e oportunidades. Inclusive em se posicionar sobre o que Londrina precisa e o que gostaríamos para Londrina e Região. Segundo ele, a conclusão é que estamos ficando para trás em relação a outras regiões. Precisamos repensar a forma que estamos conduzindo a concessão de pedágio na nossa região. É necessário que o grupo de lideranças que está tratando desse assunto tenha consciência de quais são as nossas obras prioritárias. Precisamos marcar com urgência uma reunião com a frente parlamentar do pedágio e vamos definir as nossas prioridades, falou o deputado.

Na sequência o deputado passou a palavra para o Sr. Brazil para que apresentasse o Sr. João Arthur e deixou o seguinte questionamento para ser respondido: se existe a possibilidade de termos acesso a uma estimativa de valores e projetos que virão para nossa região. Para que possamos entender quanto cada obra irá custar a mais no valor do pedágio e se valerá a pena pelo impacto que ela irá trazer se pleitearmos a obra. Sr. Brazil agradeceu a disponibilidade do Sr. João Arthur de estar presente na reunião, mas solicitou que antes de iniciar respondendo as dúvidas, gostaria de ouvir o que já está resolvido e o que já está caminhando.

Sr. João Arthur iniciou desejando bom dia a todos, pediu desculpas por não participar desde o início por estar em uma outra reunião. Dando andamento, Sr. João Arthur explicou que Londrina participa de dois lotes: Lote 3 e o Lote 4.

## 22ª Reunião da Comissão de Desenvolvimento e Infraestrutura de Londrina e Região



Iniciou mostrando o compilado de todos os lotes do Paraná, documento que foi apresentado pelo Ministério de Infraestrutura nas reuniões técnicas promovidas pelo G7. Segundo ele, no Paraná, serão 1.783km de duplicações, 492 km de faixa adicional e terceira faixa e 10 contornos urbanos.



### Lote 3:

O lote 3 começa em São Luís do Purunã, vai até Ponta Grossa, faz o contorno de Ponta Grossa, duplica as vias que faltam (duplicar) até Ortigueira, quando chega até a Serra do Cadeado no trevo 445 ele deriva até Londrina, cruza a PR-445 em frente a UEL, chegando até a BR-369, emenda com a PR-323, saindo de Londrina até Sertanópolis, e Sertaneja com divisa para São Paulo para quem vai para Assis. Chegando ao trevo da PR-445, próximo a Holandesa, segue em direção à Apucarana, passando por Mauá da Serra, Marilândia do Sul, Califórnia e chega a Apucarana, faz o contorno de Apucarana, depois faz o contorno de Arapongas e termina na praça de pedágio de Arapongas, entre Arapongas e Rolândia, e vai até Jandaia do Sul. Conforme a imagem acima, tudo que está em cinza escuro já está duplicado, tudo que está em azul será duplicado nos primeiros sete anos de contrato, tudo que está em amarelo são lugares que já estão duplicados, mas que receberão faixas adicionais e tudo que está em laranja serão os contornos. Em resumo, serão duplicadas integralmente a PR-445, a BR-376 e a PR-323, que dá acesso a São Paulo, algumas vias receberão faixas adicionais, a exemplo do

## 22ª Reunião da Comissão de Desenvolvimento e Infraestrutura de Londrina e Região



perímetro urbano da PR-445. Estão previstos os seguintes contornos: de Ponta Grossa, Apucarana, Arapongas e de Londrina, que está no lote 4. Nesse lote está previsto um CAPEX (investimento) de 7,63 bi, um OPEX (operação, dia a dia) de 6,05 bi. Uma extensão de 562km, receita de pedágio de 28 bi. 201 km de duplicação, 26 km de faixas adicionais, 5 contornos, sendo 2 em Ponta Grossa, 1 em Califórnia, 1 em Apucarana e 1 em Arapongas; 15km de vias marginais, 32 passarelas, novas pontes e viadutos, 26 edificações operacionais, 104 dispositivos, que são aviso eletrônicos na estrada.



### Sobre Preços:

O contorno de Apucarana tem custo de R\$ 318 milhões com desapropriação de mais de R\$ 9 milhões. O contorno norte de Ponta Grossa também terá custo de R\$ 318 milhões com R\$ 9 milhões em desapropriações. Respondendo à pergunta do deputado, Sr João Arthur disse que sim, podemos perguntar ao Ministério de Infraestrutura qual seria o impacto de uma determinada obra no valor da tarifa de hoje ou se colocar essa obra no ano 10 ou 15, qual seria o valor. Hoje com as obras já previstas no Lote 3 a tarifa na praça de Sertaneja custa R\$ 22,70 o automóvel. No leilão a proposta do governo será com desconto limitado, é colocada uma tarifa teto que permite até 17% de desconto conforme o lote, e o desempate é feito chamado dinheiro na mesa. Considerando os 17% de desconto, a tarifa irá cair de 22,70 para R\$ 7, e quando for duplicada o consórcio

## **22ª Reunião da Comissão de Desenvolvimento e Infraestrutura de Londrina e Região**

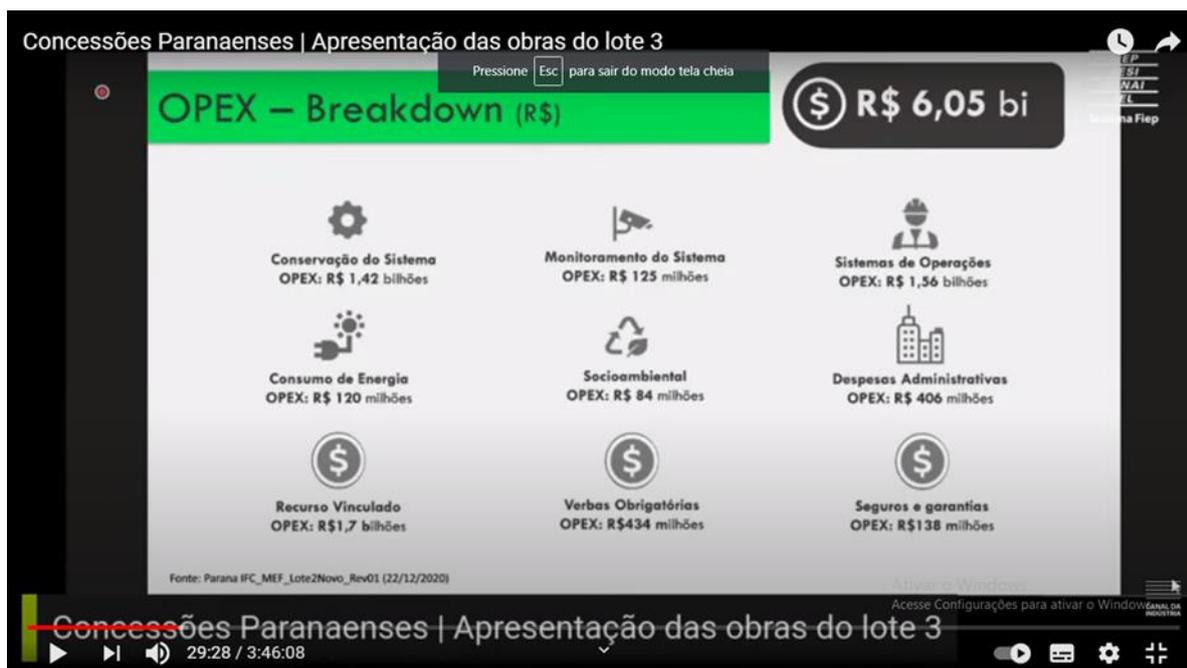
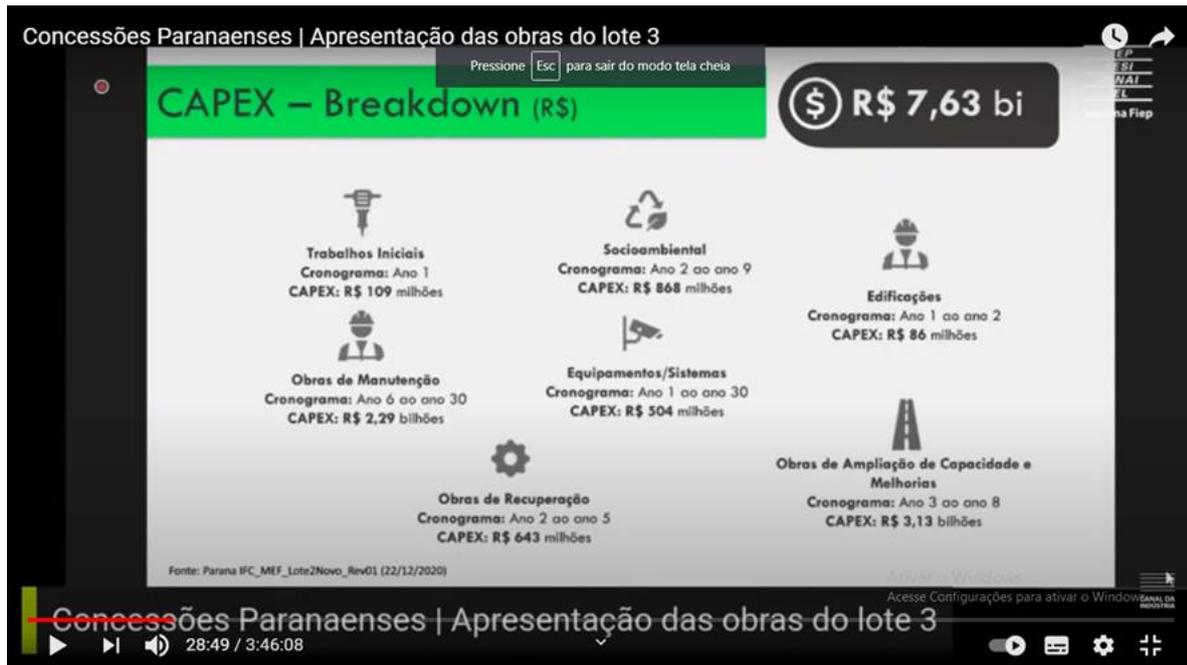


vencedor poderá cobrar um valor mais alto por ser pista dupla, chegando em média a R\$ 10 a tarifa naquela praça. Estamos pleiteando para que não tenha limite de desconto. Em Londrina está prevista uma praça na PR-445 entre Tamarana e Londrina. Como ela está bem próxima a Tamarana, quem tiver que fazer o bate-volta para Londrina todos os dias ficará prejudicado, então, estaremos deslocando essa praça para próximo ao Trevo da PR-445, assim, com esse deslocamento, só quem estiver viajando, pagará o deslocamento. Essa praça terá tarifa de R\$ 7,60 no ano 2. E quando a duplicação da PR-445 estiver pronta a tarifa custará R\$ 9,90. A mesma coisa acontecerá em Califórnia, estava prevista uma praça de pedágio entre Califórnia e Apucarana. Como Apucarana também solicitou a retirada da praça de pedágio, ela será deslocada para o Trevo da PR-445 com a 376, próximo a Mauá da Serra. Essa praça terá o custo de R\$ 8 no ano 2 e quando terminar a duplicação irá para R\$ 11.

Sobre o CAPEX, com investimento de R\$ 7,63 bilhões, serão distribuídos em trabalhos iniciais o valor de R\$ 109 milhões, questões socioambientais R\$ 868 milhões, edificações R\$ 86 milhões, obras de manutenção R\$ 2,29 bilhões, onde a cada oito anos será feita uma manutenção bem profunda do asfalto no ano 8 no ano 16 e no ano 24 serão feitas grandes manutenções de reformas nas rodovias para manter a qualidade dela, por isso, valor alto de manutenção. Com equipamentos e sistemas serão investidos R\$ 504 milhões, com pista filmada com fotos a cada 5 segundos. Serão destinados R\$ 643 milhões com obras de recuperação e R\$ 3,13 em obras de ampliação de capacidade e melhorias.

Sobre o OPEX, significa custo operacional, que é o serviço do dia a dia, serviço de tapa-buraco, roçada, mecânicos, médicos e ambulância UTI, será investido R\$ 6,05 bilhões.

## 22ª Reunião da Comissão de Desenvolvimento e Infraestrutura de Londrina e Região



Principais obras do lote 3, a PR-445 tem previstas faixas adicionais entre Londrina e Cambé de 13 km, sendo na frente da UEL, na frente do shopping Catuaí e na 323, que é uma importante saída de Londrina para São Paulo. Contempla a duplicação de Cambé até Sertaneja, com 60 km de duplicação previstas para o ano 6 e 7, a PR-445 que será inteira duplicada de Londrina a Mauá da Serra com

## 22ª Reunião da Comissão de Desenvolvimento e Infraestrutura de Londrina e Região



58 km. Lembrando que deverá ser definido se será usado o projeto contratado pelo Governo do Estado, com diminuição da tarifa, ou se será elaborado outro pela nova concessão. Na Serra do Cadeado haverá correção de algumas curvas que são muito fechadas. Nas obras do Lote 3 está incluído também o contorno de Ponta Grossa, Califórnia, Apucarana e Arapongas.

Concessões Paranaenses | Apresentação das obras do lote 3

### Principais Obras – Lote 3

- BR-323:**  
Duplicação entre Cambé e Sertaneja (60km)  
Ano 3 ao 5
- PR-445**  
Faixa adicional entre Londrina e Cambé (13km)  
Ano 3 e 4
- PR-445**  
Duplicação entre Londrina e Mauá da Serra (58km)  
Ano 6 e 7
- Serra do Cadeado**  
Duplicação da BR-376 entre Ortigueira e Imbaú (68km)  
Ano 3 ao 5

Fonte: Parana IFC\_MEF\_Lote2Novo\_Rev01 (22/12/2020)

Concessões Paranaenses | Apresentação das obras do lote 3

33:30 / 3:46:08

Deputado Tiago Amaral perguntou por que que o contorno de Ponta Grossa é o único que está sendo feito fora da cidade. Sr. João Arthur respondeu que lá tem a PR-151 e a saída de Ponta Grossa para Castro, Cambé, Jaguariaíva e São Paulo, onde há um movimento muito grande de caminhões que vem de São Paulo para Ponta Grossa, Londrina e Curitiba. Se o contorno fosse pelo lado oeste de Ponta Grossa seria menor e mais barato, mas o fluxo de caminhões continuaria cruzando por dentro da cidade, por isso, optou-se por fazer o contorno pelo lado leste para resolver esse problema.

Lote 4:

No Lote 4 o investimento será de R\$ 7,70 bilhões. Nesse lote temos a obra mais esperada de Londrina que é o Contorno Norte, deputado Tiago Amaral corrigiu dizendo que a mais importante é a PR-445, Senhor João Arthur comentou que por isso a importância de uma visão local sobre o assunto. Dando continuidade

## 22ª Reunião da Comissão de Desenvolvimento e Infraestrutura de Londrina e Região



da apresentação, informou que serão 173 km de duplicações, sendo o trecho de Londrina até Maringá, de Maringá até Paranavaí Inclusive a saída de Nova Londrina e também o trecho até Guaíra. A maioria desse lote já possui pistas duplicadas, mas serão duplicadas da PR-323 até Ibiporã e um pouco depois de Umuarama.

Concessões Paranaenses | Apresentação das obras do lote 4

Pressione **Esc** para sair do modo tela cheia

### Principais Obras – Lote 4

- PR-323**  
Duplicação entre Dr. Camargo e Iporã (173 km)  
Ano 3 ao 5
- BR-376**  
Faixas adicionais em Mandaguari (13km)  
Ano 7 e 8
- PR-272**  
Faixas adicionais entre Iporã e Guaíra (10km)  
Ano 6

Fonte: Parana IFC\_MEF\_Lote4 (22/12/2020)

Envie sua dúvida para o e-mail: [conselho.infraestrutura@sistemafiep.org.br](mailto:conselho.infraestrutura@sistemafiep.org.br)

34:22 / 3:54:16

Concessões Paranaenses | Apresentação das obras do lote 4

Pressione **Esc** para sair do modo tela cheia

### Principais Obras – Lote 4

- BR-376 e PR-182**  
Implantação de acostamentos Nova Londrina e Itaipua do Sul (36 km)  
Ano 3 ao 6
- BR-376**  
Faixas adicionais em Paranavaí e Nova Londrina (21km)  
Ano 6
- PR-862:**  
Faixas adicionais em Ibiporã (11 km)  
Ano 8
- PR-986**  
Faixas adicionais em Rolândia (20km)  
Ano 8
- PR-444**  
Implantação de barreira New Jersey e acostamento (40km)  
Ano 3 ao 6

Fonte: Parana IFC\_MEF\_Lote4 (22/12/2020)

Envie sua dúvida para o e-mail: [conselho.infraestrutura@sistemafiep.org.br](mailto:conselho.infraestrutura@sistemafiep.org.br)

35:15 / 3:54:16

Hoje, o valor atual da tarifa na praça de pedágio de Arapongas é de R\$ 11,70; no leilão com desconto limitado a 17%, ela cairá para R\$ 6. Após a duplicação, subirá para R\$ 8. Em Jataizinho, hoje a tarifa é de R\$ 26,40; no leilão com o desconto

## 22ª Reunião da Comissão de Desenvolvimento e Infraestrutura de Londrina e Região



limite de 17%, ela cairá para R\$ 9 e quando a BR-369 estiver toda duplicada será de R\$ 8,91. Também está prevista a instalação de uma nova praça na PR-323 e outra em Guairaçá (BR-376). Teremos também faixas adicionais entre Londrina e Jataizinho. E em Cambé, onde a pista for dupla, entrarão faixas adicionais transformando em pista tripla. Serão incluídas também faixas adicionais entre Mandaguari e Sarandi.

Nas faixas adicionais, em Ibiporã, serão 11 Km previstos para o ano 8T. Também serão construídas faixas adicionais em Rolândia, no total de 20 km, no ano 8, e na 444 que liga Londrina até Maringá, onde já existe pista dupla, mas consideramos uma pista dupla falsa, por não possuir uma barreira central, podendo causar acidentes graves. Portanto, será construída a barreira chamada New Jersey, acostamento e duas pistas com 3 m e 60 de largura com iluminação em trechos críticos.

Deputado Tiago perguntou se o trecho Ibiporã a Cambé estaria fora da concessão. Sr João Arthur respondeu que esse trecho é a BR-369 que passa por dentro de Londrina. Até a conclusão do contorno Norte de Londrina ele estará dentro da concessão e vai receber várias obras, a exemplo da entrada do Ceasa. Mas, quando ficar pronto o contorno Norte, essa avenida será entregue para

## 22ª Reunião da Comissão de Desenvolvimento e Infraestrutura de Londrina e Região



conservação do município ou do Governo e sairá da concessão, porque todo tráfego pesado que virá de Rolândia para Ibiporã e vice-versa passará para o contorno Norte.

Deputado Tiago Amaral comentou que, como o contorno Norte passará por fora da 369, não podemos esquecer de quem está dentro da cidade e terá que acessar a 445 ou a 369, como não temos um Contorno Sul, o grande volume de tráfego será jogado na 445 ou na 369, a preocupação está nesse trecho, por isso, consideramos que deverão ter obras significativas nessa região, a exemplo da Estrada da Esperança, em Cambé, o viaduto da PUC, o viaduto do Grêmio que será na saída para Ibiporã. São questões que precisariam ser colocadas considerando que, dentro da 369, ainda haverá um tráfego muito grande de veículos. Sr. João Arthur respondeu que em Londrina acontecerá o mesmo que Maringá. O fluxo passará por fora e a Avenida Colombo, que passa por dentro da cidade, ficará como Avenida da cidade e o fluxo de caminhão será desviado para o contorno. Aqui, em Londrina, irá acontecer a mesma coisa. Quem vier do norte pioneiro ou de Cornélio Procópio, chegará ao contorno de Ibiporã, que é pista tripla. Se ele for de Londrina seguirá pela 369; se ele é um caminhão que está de passagem, fará pelo contorno Norte inteiro; quem está em Londrina e for viajar para o Norte, chegará até o CEASA e seguirá pelo contorno. O trecho urbano da 369 contará com muitas obras de iluminação, passarelas para travessia de pedestres, por isso, a importância da comissão fazer uma carta com os locais mais importantes, onde serão construídas as passarelas.

Como está previsto o contorno Norte para o ano 6, haverá melhorias no perímetro urbano de Londrina, onde estão previstas 10 passarelas. A previsão é que o contorno deverá ficar pronto no ano 6, para tanto precisa desse tempo para fazer as desapropriações e tirar as licenças ambientais, e a obra provavelmente começará no ano 4. Deputado Tiago Amaral questionou se será usado o projeto do Contorno Norte já existente. Sr. João Arthur respondeu que provavelmente será usado sim, o projeto possui 31km e foi acatado em reunião, mas será muito importante confirmar.

Segundo Sr. Joao Arthur, foi solicitado também que invertesse o contorno de Maringá para o ano 6 e o contorno Norte de Londrina para o ano 5, proposta também que foi considerada justa pela comissão. Sr. João Arthur também solicitou que todas as reivindicações fossem colocadas num documento e

## 22ª Reunião da Comissão de Desenvolvimento e Infraestrutura de Londrina e Região



entregues a ANTT, até o dia 5 de Abril, paralelo a isso comentou da importância do trabalho político da bancada Estadual, Federal e Municipal. Reforçou também sobre a solicitação de ciclovias no trecho da PR-445 e 369, conforme foi exposto pelo deputado Tiago Amaral. Sra. Rosinda questionou que, como já existe o projeto do Contorno Norte, com as devidas licenças ambientais, é possível ser antecipado? Sr. João Arthur respondeu que, como o ano 1 e 2 estão reservados para fazer projetos executivos, aprovar, fazer as desapropriações, considerando que o proprietário sempre acaba judicializando, seria impossível, por isso, existe esse prazo para início das obras. Nos anos 1 e 2 não está previsto nenhum tipo de obra, eles serão reservados para os trabalhos iniciais e para a revitalização de rodovias. Foi questionado também se não seria interessante fazer um contorno Leste na região de Londrina e a resposta do Ministério foi que a obra acrescentaria mais R\$ 300 milhões. Se for incorporado, terá impacto na tarifa. Por isso, Sr. João Arthur solicitou avaliação pelos integrantes da região também que a vantagem da PR-445 ser construída pelo Governo do Estado, está em não ser pedagiada e o contorno Leste não teria um fluxo justificado para atender as prioridades da região que são PR-445, Contorno Norte e os viadutos dentro da 369 e de Cambé.

Sr. Brazil disse que uma saída para São Paulo, também seria muito importante ter conexão pista dupla; Sr. João Arthur respondeu que existe uma capacidade técnica de fazer duplicações por ano, como estão falando do Paraná inteiro, não existem equipamentos e construtoras suficientes. No ano 7 ficariam prontas as conexões para São Paulo, no ano 5 a PR 445 inteira duplicada e o contorno Norte. E 2 anos depois as duas saídas para São Paulo, saída via Assis e saída via Ourinhos.

Sr. Brazil perguntou sobre a inversão de cronograma, citando a PR-092 de Jaguariaíva até Jacarezinho, com 128 km. Sr. João Arthur respondeu que já está ocorrendo a inversão e o primeiro trecho a ser duplicado será de Santo Antônio da Platina até Jacarezinho nos anos 3 e 4. Nos anos 5 e 6, será a 369, isso antecipará um ano e retardará a PR-092. O trecho crítico é o de Santo Antônio da Platina a Jacarezinho, na 153, esse será feito em primeiro lugar. Em segundo lugar, a 369 e em terceiro a PR-092.

Sr. Brazil perguntou se existe a possibilidade da PR-445 ser executada pelo Governo do Estado e não ser pedagiada. Sr. João Arthur respondeu que não. Só

## 22ª Reunião da Comissão de Desenvolvimento e Infraestrutura de Londrina e Região



se ela não for mantida pela concessionária de pedágio. Se a duplicação da PR-445 for executada pelo Governo do Estado, a rodovia ficará ótima, mas sem manutenção em 3 anos estará cheia de buracos.

Deputado Tiago Amaral defendeu que se o Governo do Estado fizesse a duplicação, o correto seria um pedágio de manutenção de R\$ 2 a R\$ 3, no máximo, mas isso é um ponto que devemos discutir com o Governo do Estado. E se for jogada para concessão, devemos lutar para que o recurso que seria destinado para duplicação da PR-445 e que não será usado nessa obra, que o Governo do Estado destine para outras obras estratégicas na região de Londrina.

Deputado Tiago Amaral perguntou sobre a previsão da PR-445 que deveria iniciar no ano 3 ou 4, com conclusão no ano 5, sendo que os anos 1 e 2 estão reservados para estudos de elaboração dos projetos e desapropriações, como já temos um projeto existente, caberia uma antecipação? Sr. João Arthur respondeu que, no caso da PR-445, as desapropriações são mais rápidas porque estão todas na faixa de domínio, os anos 1 e 2 serão para fazer uma reconstituição completa da pista simples atual, deixando ela perfeita, seria pertinente solicitar que a duplicação ocorresse simultaneamente a recuperação da pista, através da documentação que será entregue para a ANTT.

Sr. João Arthur reforçou que todas as reivindicações sejam protocoladas no site da ANTT até o dia 5 de Abril. Essas reivindicações, obrigatoriamente, terão que ser respondidas pela ANTT. Por isso, a importância de relacionar todas as obras relativas ao Lote 3 e todas as obras relativas ao Lote 4 em duas cartas.

Sr. Brazil agradeceu a apresentação feita pelo sr. João Arthur. Em seguida, o deputado Tiago Amaral resumiu as ações a serem feitas:

A antecipação da PR-445, utilizando o projeto já elaborado pela Engefoto.

A importância da antecipação do Contorno Norte e a utilização do novo traçado existente.

Requisitar os pontos de viadutos e terceiras faixas previstos na concessão, tanto na PR-445 como na BR-369. Observando que, se for executado pela concessionária, que ela faça de fato o que será preciso.

Inclusão das Ciclovias na PR-445 e BR-369.

## **22ª Reunião da Comissão de Desenvolvimento e Infraestrutura de Londrina e Região**



Consulta sobre qual seria o impacto e o custo do contorno Leste e contorno Sul para Londrina. Não precisa ser prioridade, mas são obras importantes a serem consideradas para o final de contrato, levando em conta o tempo de contrato de 30 anos, que passariam a ser estratégicos nos próximos anos, contorno Sul 10 anos e Contorno Leste, 20 anos.

Praça de Pedágio da PR-445 ficar mais próxima possível do Trevo de Mauá.

Questionar sobre o acréscimo de 3% na tarifa, o porquê da alteração de local da praça impactar no aumento em todo o lote.

Verificar junto ao Governo do Estado a destinação do Recurso da obra PR-445.

### **3- Outros assuntos e encerramento.**

Definidas as prioridades e não havendo mais assuntos a serem tratados, Deputado Tiago Amaral agradeceu em nome da Comissão de Infraestrutura a presença do Sr. João Arthur e de todos os participantes.