



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

Centro Legislativo Presidente Aníbal Khury

Praça Nossa Senhora de Salette S/N - Bairro Centro Cívico - CEP 80530-911 - Curitiba - PR - www.assembleia.pr.leg.br

REQUERIMENTO Nº 0336207/2021 - 0336207 - FPPEDAGIO

Em 05 de abril de 2021.

AUDIÊNCIA PÚBLICA 01/2021 - Reivindicações, sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, que visam a concessão para exploração de 6 (seis) lotes do sistema rodoviário no Estado do Paraná

Compilado das principais reivindicações de diversos segmentos da sociedade civil organizada acerca do modelo híbrido de pedágio proposto pelo Governo Federal.

Organização: Frente Parlamentar sobre o Pedágio da Assembleia Legislativa do Paraná

Curitiba - Paraná 2021

A Frente Parlamentar sobre o Pedágio no Paraná, instituída pelo Ato nº 08, de 11 de agosto de 2020, no âmbito da **Assembleia Legislativa do Estado do Paraná**, vem, respeitosamente, para apresentar contribuições no âmbito da audiência pública nº 01/2021, proposta por essa Agência, com objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental que visam a concessão para exploração de 6 lotes do sistema rodoviário do Paraná.

I. PRELIMINARMENTE

A Frente Parlamentar sobre o Pedágio no Paraná, é formada pela associação de deputados estaduais, com caráter suprapartidário, destinada a promover, em conjunto com representantes da sociedade civil e de órgãos públicos afins, a discussão e o aprimoramento da legislação e de políticas públicas para o Estado do Paraná.

No cumprimento de seus objetivos e na missão constitucional dos Deputados paranaenses, diante da notícia de que a União, através do Ministério da Infraestrutura, após firmar o Memorando de Compromisso nº 001/2019, com o Governador do Estado do Paraná, no dia 13 de agosto de 2019, com a finalidade de conjugar “esforços entre o Ministério da Infraestrutura e o Governo do Estado do Paraná, para a elaboração de estudos técnicos para análise da viabilidade de concessão da malha rodoviária do Estado do Paraná constituída por rodovias federais e estaduais”, passou a reunir, de forma presencial e virtual, representantes da sociedade civil, autoridades e cidadãos, em forma de reuniões técnicas e audiências públicas, as quais foram realizadas nos municípios polos regionais de Cascavel, Foz do Iguaçu, Londrina, Cornélio Procopio, Guarapuava, Francisco Beltrão, Apucarana, Paranavaí, Maringá, Telêmaco Borba e Ortigueira, todas com a presença da maciça e representatividade da sociedade paranaense, com acompanhamento presencial (quando possível em razão dos protocolos de segurança pública) e virtual, através das diversas redes sociais, televisão e aplicativos de reuniões da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná. Outras reuniões já foram solicitadas à Frente Parlamentar, as quais ocorrerão nas próximas semanas.

Nesse sentido, a presente tem por objetivo levar ao conhecimento da ANTT, as contribuições encaminhadas pela sociedade paranaense nas audiências públicas, bem como, levar a conhecimento, igualmente, a posição da Frente Parlamentar da Assembleia Legislativa, frente à proposta apresentada.

II. MANIFESTO DO PODER LEGISLATIVO ESTADUAL

A Frente Parlamentar sobre o pedágio, por meio de seus integrantes e após debates com a sociedade civil organizada paranaense, em audiências públicas regionalizadas, realizadas em dez cidades polos e de diversas reuniões técnicas, apresenta as seguintes conclusões sobre a proposta técnica, edital e minuta de contrato que são comuns a todos os lotes:

1) O **modelo híbrido** proposto, como critério de desempate de leilão, com a cobrança da maior outorga (ou estratégia equivalente), pela empresa vencedora do certame, e a criação de novas praças de pedágio são os **temas mais rechaçados pelos paranaenses**.

- 2) Defende-se que no contrato conste cláusula de garantia de realização das obras por meio de **depósito de caução**, por percentual do valor contratual ou da receita da concessionária para investimentos presentes no CAPEX, ou ainda, por meio de garantia similar.
- 3) O critério do leilão deve ser exclusivamente pelo **menor preço de tarifa, sem limite de desconto**, já que a atual proposta e da forma pela qual foi apresentada, de percentual máximo de desconto (17,4%), não garante a proposta mais vantajosa e inibe a competitividade que caracteriza uma concessão à iniciativa privada.
- 4) A criação de **degrau tarifário de 40%**, após a duplicação de trecho de rodovia, não tem nenhum fundamento técnico, pois está previsto como incentivo, uma espécie de “prêmio”, se a concessionária cumprir o contrato que estabelece a obrigação. O percentual é muito elevado e algumas duplicações de rodovias previstas na proposta já foram pagas pelos paranaenses. Tal situação deve ser revista tendo em vista que a maioria das rodovias incluídas no plano proposto são concedidas à iniciativa privada em contratos ainda não findos, que não foram respeitados e que devem ser avaliados pelos estudos da ANTT.
- 5) **Transparência** irrestrita nos trâmites licitatórios e na execução contratual com a criação de comitês para acompanhamento dos contratos com a participação dos usuários e de representantes dos municípios atingidos pelo processo de exploração da rodovia.
- 6) **As obras devem ocorrer logo no início da concessão** e o tempo para sua conclusão deve ser o menor possível;
- 7) É fundamental reavaliar **a criação de novas praças e a localização das praças de pedágio já existentes**, principalmente aquelas previstas em áreas urbanas e em áreas que afetem o livre tráfego regional e entre cidades próximas, interferindo no trabalho, estudo, segurança, saúde dos usuários e gerando impacto social e econômico regional.
- 8) É **imprescindível a discussão local sobre obras previstas, não previstas e rodovias que não estão incorporadas** ao programa proposto pela ANTT.
- 9) **O passivo dos atuais contratos** do chamado “Anel de Integração” em litígio deverá compor os ativos a serem licitados. O resultado deverá ser incorporado ao contrato de exploração do lote.
- 10) **A extensão de prazo de 24 para 30 anos de contrato** é injustificável, ou no mínimo, motivo de questionamentos, não sendo encontrado respaldo técnico a esse benefício que será concedido às empresas vencedoras da licitação.

11) **Comunicamos que a posição majoritária** das deputadas e deputados estaduais do Poder Legislativo paranaense, é de **não autorizar a cessão das rodovias estaduais** (1.163 quilômetros dos 3.327 quilômetros) que constam do sistema estadual rodoviário e que estão previstas para integrar o Programa de Exploração de Rodovias (PER), proposto pelo Governo Federal, em síntese: **se não houver concordância com o critério de licitação exclusivamente pelo menor preço de tarifa, sem limite de desconto, as rodovias estaduais não serão delegadas para a exploração pela União.**

DEPUTADAS E DEPUTADOS ESTADUAIS DA

FRENTE PARLAMENTAR SOBRE O PEDÁGIO NO PARANÁ

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

III. REQUERIMENTOS ANTERIORES:

No dia 23 de fevereiro, a **Frente Parlamentar** protocolou junto a essa agência, através do **REQUERIMENTO Nº 0311454/2021 - 0311454 – FPPEDAGIO**, pedido de suspensão imediata da audiência pública e dos procedimentos licitatórios em trâmite.

Na própria Audiência Pública, através de questão de ordem, foi solicitada a apreciação do requerimento pelo Deputado integrante da Frente Parlamentar, Luiz Claudio Romanelli, que deveria anteceder a exposição do projeto, pela ANTT e à própria participação popular.

A questão de ordem, feita de forma oral, igualmente, foi veiculada no “chat” do evento, nos seguintes termos:

“Questão de ordem pela Frente Parlamentar do Pedágio, da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná

A Frente Parlamentar do Pedágio protocolou, junto ao DG da ANTT requerimento, em caráter de urgência, na data de ontem, sob o n. 50500.01544/2021-31, firmado por 42 deputados estaduais, pelo qual solicitou a imediata suspensão da audiência pública n. 001/2021 e dos procedimentos licitatórios para concessão das rodovias estaduais e federais, em razão de ilegalidades e irregularidades insuperáveis para a consulta pública e mesmo para a apresentação de contribuições pelos interessados, usuários paranaenses. Requer atenção especial à apontada inexistência de lei autorizando o Poder Executivo Estadual a celebrar convênio ou outro instrumento de delegação para União da administração e exploração de rodovias estaduais – o que gera vício insanável no processo licitatório, dentre outras ilegalidades e irregularidades, as quais, requer sejam decididas de forma preliminar ao início das manifestações orais. Acentue-se ainda:

-a ausência Lei Estadual que autorize o Poder Executivo a promover a delegação para a União, da administração e exploração de rodovias estaduais, pena de violação da legalidade administrativa;

- comprometimento da participação popular em virtude dos prazos exíguos, a restrição pela pandemia do COVID19, a complexidade dos estudos e do projeto e a restrição de acesso aos meios digitais;

- a aplicação de desconto máximo da tarifa, que não atende ao interesse dos usuários;

- modelo apresentado de leilão suprime a fase de lances;

- o modelo apresentado infringe a possibilidade de competitividade;

-imprevisibilidade dos estudos que sustentam a proposta, em razão dos atuais contratos em vigor e das consequências de seu término para o Estado do Paraná.

-violação ao dever jurídico de prevenção de atos de corrupção pela administração pública.

Requer, por fim, que as irregularidades apontadas sejam objeto de consulta formal à Advocacia Geral da União, para que se pronuncie no exercício de sua competência.

Inobstante, a questão de ordem foi negada e a audiência pública ocorreu. Ato contínuo, a ANTT respondeu ao requerimento da Frente Parlamentar sobre o Pedágio, através do OFÍCIO SEI Nº 5071/2021/ASPAR/GAB/DIR-ANTT, pela qual aduziu:

Como já explicitado ao início da sessão da Audiência Pública, na data de hoje, dia 24/2/2021, informamos que todas as questões levantadas pelos participantes da audiência serão analisadas, inclusive aquelas enviadas pela Frente Parlamentar, sempre com foco na melhoria do projeto, a fim de oferecer um serviço seguro e de qualidade aos usuários das rodovias. No entanto, a contribuição não obsta o prosseguimento dos procedimentos de oitiva da sociedade.

Igualmente, no dia 29 de março, foi requerida a essa agência, conforme REQUERIMENTO Nº 0332848/2021 - 0332848 - FPPEDAGIO (enviado por email pela ALEP em 31/03/2021 [\[1\]](#)), conforme informação em apresentação dos estudos de engenharia necessários à avaliação técnica para composição dos "Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental", que visam a concessão para exploração de 6 (seis) lotes do sistema rodoviário.

Dessa forma, mister se faz ratificar os termos dos requerimentos 50500.01544/2021-31 e REQUERIMENTO Nº 0332848/2021 - 0332848 - FPPEDAGIO, para que essa Agência os responda e os acate, pelos argumentos ali expostos.

IV. REUNIÕES E AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

Reunião Técnica para Apresentação do novo programa de Concessões Rodoviárias do Paraná, realizada no Plenário da Assembleia Legislativa em 04/02/2021.

- **Deputado Requião Filho:** O que leva o Minfra e a ANTT a pensar que não haverá sobrepreço e que não as obras serão realizadas sem superfaturamento? Foi levado em consideração que as obras incluídas no novo estudo foram pagas e já deveriam estar feitas?

- **Deputado Romanelli:** existe entendimento majoritário é que seja feita licitação pelo menor preço da tarifa, mesmo que seja com um limitador de desconto. Esta deve ser aplicada. O critério proposto de modelo híbrido é uma invenção da ANTT, que nunca foi utilizada, assim como foi feito no PR em 1997. Quem garante que as empresas, neste modelo híbrido, com a maior outorga como critério de desempate darão 15% de desconto, no MT em licitação recente foi dado 1% de desconto apenas? O TAG embora seja um estímulo, mas mesmo o TAG tem um custo de vinte a vinte e sete reais para todo mundo que usa TAG; A questão do usuário frequente também não inclui o transportador de cargas? Devemos pensar como melhorar proposta, e no sentido de conseguir o modelo da menor tarifa. Com a garantia em relação às obras necessárias, não aceitar o degrau de 40%; Se haverá um edge para cobrir variação cambial, uma TIR de 8,47% é muito elevado.

- **Deputado Subtenente Everton:** Como fazer para o sistema não onerar tanto na arrecadação de tributos, que gera o aumento o valor dos produtos em geral para a população, e gera ainda mais arrecadação para o Estado que se desonerou o serviço. Devem ser divulgados os nomes e CNPJ das atuais pessoas jurídicas das atuais concessionárias de pedágio. Por que na BR476 de São Mateus do Sul até União da Vitória o Batalhão de Engenharia de Combate não se transforma no Batalhão de Engenharia de Construção e assume a obra da BR476 e desonera o povo do Paraná?

- **Deputado Delegado Recalcatti:** Propõe que o contrato seja de trinta anos apenas se houver uma reavaliação nos primeiros dez anos e nos primeiros vinte anos, com extinção do contrato em caso de descumprimento. Não colocar novo contrato entre Toledo e Cascavel, a rodovia já é duplicada e não tem sentido de colocar nova praça ali.

- **Deputado Anibelli Neto:** O desconto de 5% aplicado à utilização do TAG é muito pequeno, qual o máximo de desconto que é possível aplicar? Prever remédios para o aumento da frota de veículos. Prever remédios contra o impacto inflacionário para não ocorrerem reajustes muito altos. Existe a previsão de ser federalizada alguma rodovia estadual? Existe a previsão de construção de terceiras e quartas pistas, como em outros países?

- **Deputado Homero Marchese:** as obras realizadas pelas concessionárias ou , o Governo do Estado não deveria falar que a outorga é obrigatória, ou que parte do valor de outorga vá para a Brasília. Modelo de concessão deve ser de serviço de concessão e manutenção e operação das rodovias, com valores de tarifas baixíssimos de dois a três reais, e os investimentos devem ser feitos operados com fluxo de caixa apartado (fluxo de caixa marginal) do principal. Deve se pensar em diminuir a quantidade prevista do número de obras, para que não sobrecarregue a tarifa e sejam realmente viáveis as obras. Deve-se garantir a possibilidade da participação do maior número possível de players no processo licitatório, não é verdadeiro que poucos players possam participar, há muita gente interessada nestas obras, e desde apresente condições econômicas e de garantia, possam participar.

- **Deputado Homero Marquese:** Valor de outorga não deve ir nada para o Governo Federal.

- **Deputado Galo:** sugestão de corredor para as motos. Paranaguá deve ser tratado de modo diferenciado em razão do Porto

- **Deputado Galo:** Prever a não realização de obras na época de temporada.

- **Deputado Soldado Fruet:** Sugestão de exista participação de alguém do Paraná no comitê técnico; Porque impedir os descontos? Esses TAGs são só para carros leves ou também ônibus de turismo ou caminhões? Se não houver a licitação até o término dos contratos, quem vai assumir as concessões, o Governo Federal ou o Estadual?

- **Deputado Tercilio Turini:** Instituir um mecanismo de controle rigoroso nestas 42 praças; Instituir mecanismo para que a população saiba quantos veículos transitam em cada praça e quanto é arrecadado em cada praça. Instalar o pedagiômetro (ver lei estadual). A instalação da praça de pedágio na PR445 fará aumentar o trecho Londrina - Ponta Grossa. Em Jataizinho continuará próximo de 12 reais, um despropósito. Contorno Norte de Londrina já foi pago e não foi feito. Não deve ser cobrado novamente. A PR445 que liga Londrina a Maua da Serra, o Governo já duplicou 15 quilômetros, falta 55 km, é a Rodovia das Cruzes. Temos praças que estão na região urbana, em Arapongas junto com Rolândia, como ficam estas praças e a situação das pessoas que são obrigadas a transitar diariamente ou ir para suas propriedades rurais? E como ficam as ciclovias?

- **Deputado Delegado Jacovós:** se nós representantes dos paranaenses, quais os planos b e plano c para oferecer e discutir?

- **Deputado Arilson Chiorato:** Pergunta: Existe algum parecer da Advocacia Geral da União sobre a Delegação das Rodovias Estaduais para a União, e qual é e onde está acessível este documento? Pergunta: Foi feita alguma consulta para a Advocacia Geral da União sobre as obras não realizadas no atual contrato que deveriam ter sido feitas, para o caso de determinação judicial para que as empresas atuais cumpram o contrato e suas obras, e também para os custos das tarifas. Proposta: Alterar o modelo em relação a Taxa Interna de Retorno, que atualmente está prevista em 8,45%. Proposta: Não inserir novas praças de pedágio. Proposta: Adotar o modelo de licitação utilizado em 2013 que deram certo, como de 2013 da BR060, BR153 e BR262, em que a concessionário só receberia a partir de dez por cento de obras prontas, no modelo também de menor preço. Proposta: não limitar a possibilidade e percentual de desconto sobre a tarifa e iniciar a tarifa no leilão com valores menores para cada praça de pedágio. Este modelo proíbe o desconto, limita a quinze a dezessete por cento apenas e estabelece um valor de lance como critério de desempate. Este valor de lance certamente pode ser dado pelas empresas na forma de desconto, como foi feito em Santa Maria, RS, em 220 km de pedágio lançado a 7 reais e no final do leilão ficou a 3,80, sendo sessenta por cento. Proposta: não inserir um mecanismo de proteção cambial. Proposta: Alterar o projeto e inserir um número maior de lotes, para garantir maior concorrência. A redução de 8 para 6 lotes prejudica muito a concorrência e favorece as grandes concessionárias. Proposta: Adotar a modalidade de licitação pelo menor preço.

- **Deputado Evandro Araújo:** O projeto sobre do problema da contaminação do modelo existente hoje no Paraná. Proposta: Reduzir a tarifa base, que no projeto atual da nova modelagem está muito alta, e foi utilizada a tarifa de referência a atual que temos aqui e ela não pode ser utilizada, sob pena de cometermos uma injustiça gravíssima, pois as tarifas são ainda muito altas. Proposta: Alterar a concepção da receita que está sendo proposta com os investimentos que acontecerão mas com muito custo. Proposta: Alterar a forma da taxa interna de retorno, uma "gordura" que é absurdamente grande, que onera o povo do Paraná. Proposta: Não deve ser dito que serão feitos 42 bilhões de investimento pois já foi pago no passado e se vier agora será pago pelo povo do Paraná. Proposta: Alterar e aumentar o desconto para o caso do usuário frequente, está muito baixo.

- **Deputada Mabel Canto:** Pergunta: Foi feito um outro estudo que contempla a menor tarifa, com as obras que podem ser colocadas nesse modelo da menor tarifa? Proposta: Que seja adotado unicamente o modelo de licitação pelo menor preço, como já havia sido explicado que era a vontade do paranaense em outubro de 2020 pelo Secretário Sandro Alex. Proposta: A questão das placas prioritárias também deve ser alterada, pois hoje as placas dizem que são obras prioritárias do governo do estado, mas deveriam dizer: "obra paga pelo povo do Paraná",

- **Deputado Emerson Bacil:** Como explicar para a população quando é feito reajuste por investimento ou reajuste por correções (comparando com o que aconteceu com o acordo de leniência)? Pergunta: Existe no atual contrato a possibilidade de quebra de contrato por não concorrência, e deve ser superado o trauma do Estado ser submetido ao desmando de empresas corruptas que ganham os leilões, e que só mudam o CNPJ e os CPFs e tentam nos enganar de novo? Pergunta: Como podemos fazer essa quebra de contrato? Pergunta: Teremos muitas obras nos próximos anos, a relação entre empresa e comunidade e como fazer que as empresas vencedoras respeitem à pessoas que são ribeirinhas e que podem ser afetadas? Pergunta: Questão da BR476 que foi anunciada que estaria e foi retirada, como funcionou a inclusão e retirada de rodovias? A 476 está um caos. No andamento que está podemos ficar sem o pagamento de pedágio por pelo menos 10 meses não só no Paraná e também em todo o Brasil? Quem irá assumir, o DNIT? O DNIT tem estrutura pra isso? Por questão política, técnica ou não procede?

- **Advogado Fábio Theophilo:** Este estudo foi pago com recurso do convênio com IFC/Banco Mundial. Os Deputado têm conhecimento deste estudo de 60 milhões que é uma fraude na verdade?

- **Técnico do Tribunal de Contas Alexandre Santos:** Deve ser trabalhado o fluxo de caixa separadamente, se não tiver investimento do fluxo de caixa, não temos inversão e não temos TIR. Pergunta: Qual é o valor da tarifa que possa garantir a operação e manutenção, os impostos, e uma rentabilidade de 5 a 8%? Faça a conta de retirar os investimentos, devemos conhecer primeiramente quanto custa a manutenção e operação. Proposta: É possível a redução em 75% do valor da tarifa proposta pelo Estudo. Dos 156 pode ser garantida a operação com pouco mais de 30 bilhões. Proposta: Devem ser feitas com um fluxo de caixa marginal e a cada obra haverá um impacto na tarifa, mas apenas depois de feita a obra. Proposta: Quando é feita uma obra de duplicação, é trazido novamente este custo para o fluxo de caixa pois a empresa pagou PIS, Cofins, CSLL, e como entra como receita operacional, entra como mais cobrança para o usuário. Proposta: Este degrau tarifário deve entrar como investimento e não como receita, vai dar uma diferença de 30% sobre o degrau tarifário.

- **Deputado Evandro Araújo:** Pergunta: há disposição do ministério em estender este cronograma de participação social e discussão efetiva do projeto?

Proposta e reivindicações recebidas de Parlamentares

1º Ponto: O modelo oneroso, com outorga, deve ser desconsiderado. A menor tarifa com manutenção da via e construção de novas obras, como duplicação da BR-277, sobretudo com a duplicação na Serra da Esperança, o que para a população de Guarapuava e região é fundamental. Cada região tem suas peculiaridades, mas todas concordam que o atual modelo apresentado não deve prosperar. Queremos o pedágio com um preço justo, isto é, que seja barato.

2º Ponto: Trechos curtos com novas praças de pedágios: lugares que é um absurdo serem colocados novas praças de pedágios, em trechos curtos cuja manutenção nos parece não justificar a instalação de uma nova praça de pedágio. Bem como a presença de grandes cooperativas, que utilizam trechos para transporte dos seus insumos, podendo gerar prejuízos aos setores produtivos.

3º Ponto: Transparência no caixa do pedágio: propomos a formação de dois fluxos de caixa, que seria um para a manutenção das vias pedagiadas e outro para as obras necessárias.

4º Ponto: A não instalação da praça de pedágio na BR-467, entre Cascavel e Toledo. Representantes do setor produtivo, de associações comerciais e moradores da região são contra a proposta, pois muitas pessoas vivem em uma das duas cidades e trabalham ou estudam na outra. Além disso, porque os agricultores utilizam muito a rodovia, o setor produtivo será muito afetado. O valor da tarifa vai influenciar muito na competitividade dos produtos locais, também na geração de emprego, na geração de renda e, quem sabe ainda, afaste os investimentos na região.

5º Ponto: isenção de pedágio para veículos de duas e três rodas: embora exista um PL na Câmara dos Deputados que visa tratar do tema, a isenção da taxa de pedágio para veículos de duas e três rodas pode ser tratado no momento da construção do edital. Desta forma somos pela inclusão deste item no edital de concessão de rodovias no Estado do Paraná.

6º Ponto: instalação de retorno em desnível no KM 50,5 da BR-277, a fim de beneficiar moradores e agricultores da região.

7º Ponto: solicito que seja revisto no estudo de concessão de novos pedágios a não instalação de nenhuma nova praça de pedágio no Estado do Paraná.

8º Ponto: isenção de pedágio para militares estaduais em deslocamento com seus veículos particulares em objeto de serviço e retorno. Considerando a prestação de serviço com fim público, e que é utilizado veículo particular para deslocamento ao serviço bem como retorno, a necessidade desta isenção.

- Requerimento do Deputado Requião Filho: Para considerar e requerer a adoção de medidas que possam isentar estudantes do pagamento da tarifa do pedágio, visto que é muito comum que estudem/trabalhem em municípios vizinhos/limítrofes às praças, situação que os onera em demasiado, dificulta a sobrevivência de suas famílias e acaba por causar o abandono das salas de aula.

Todos os representantes da população devem conhecer as peculiaridades de sua região, de seu Estado, no nosso caso é sabido que existe um grande deslocamento de discentes e docentes entre os mais diversos municípios e

com o aumento do número de praças de pedágio haverá grandes gastos com as tarifas, situação esta que temos a obrigação de tentar contornar em prol da educação e formação dos paranaenses.

***Nesta reunião, foi informado pelo Exmo. Representante do Ministério da Infraestrutura, bem como os demais técnicos presentes, que as perguntas não respondidas e qualquer questionamento deveriam ser enviadas por escrito para respostas das (os) Sras. e Srs. Representantes do Ministério, ANTT, e EPL. Esta determinação foi ratificada pelo Presidente da Assembleia Legislativa, Deputado Ademar Traiano.

PROPOSTAS E REIVINDICAÇÕES EM AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

- **1ª Audiência Pública, realizada em Cascavel - 05.02.2021:**

- **Leonardo Paranhos, prefeito de Cascavel.** Pede transparência no certame. Ele concorda que o Governo do Estado precisa proteger o estado e a posição firme, como foi essa questão da praça entre Cascavel e Toledo. Ele disse que não pode simplesmente pedir para tirar entre Cascavel e Toledo e colocar entre Toledo e Rondon, é uma discussão mais profunda, não cabe os interesses pessoais. disse que sua contribuição é de que os setores organizados e em Cascavel, no Oeste do Paraná, tem os dados para apresentar ao presidente Bolsonaro e pediu uma audiência com dados coerentes.

- **Alécio Espínola, Presidente da Câmara de Cascavel.** Ele gosta de uma frase do Deputado Coronel Lee “Estamos em guerra”, essa frase serve para os deputados possam posicionar-se contra essa praça de pedágio entre Cascavel e Toledo. Somos juntos 460 mil pessoas e precisamos lutar pelos interesses, não só entre Cascavel e Toledo, mas de toda a nossa região.

- **Michel Lopes, Presidente da ACIC.** Esclareceu que o respeito ao contraditório e o fomento ao bom debate é dever de uma democracia plena. Se já tivéssemos obras há muito reivindicadas, muitas mortes poderiam ter sido poupadas, principalmente na Br-277. Com a nova concessão das rodovias paranaenses na Bolsa de Valores queremos transparência e com certeza teremos. Nesses últimos anos o custo logístico simplesmente ceifou muitos investimentos e muitas empresas na nossa região. Para alguns veículos em vários trechos o custo do pedágio pasmem, é maior que o valor desembolsado com insumo básico que são os combustíveis. Não somos contra a concessão, muito pelo contrário somos contrários aos preços abusivos praticados nas praças de pedágio. São três pontos fundamentais nesse processo que precisam ser respeitados: licitação pelo menor preço, jamais pelo modelo híbrido apresentado, duplicação nos primeiros anos da concessão e menor degrau tarifário quando da duplicação. Sobre a região de Cascavel, precisamos do Contorno Norte ligando as br-467, 369 e 277 tirando todo o tráfego de dentro da nossa cidade todo esse entendimento faz parte de uma construção e alinhamento com todas as entidades do oeste do Paraná liberadas pelo nosso Programa Oeste em Desenvolvimento e pela nossa Coordenadoria CACIOPAR.

- **Edson Vasconcelos (Programa Oeste em Desenvolvimento).** O governo federal entende que não é razoável, é preferível manter as tarifas altas e principalmente daquelas que já estão duplicadas para se poder fazer um Fundo Nacional de transportes para poder viabilizar outras rodovias. Então, para desmistificar de uma vez por todas, a outorga não garante investimento nenhum, tanto que se você fizer uma tarifa de manutenção usar fluxo de caixa marginal, você vai ter a segurança de que vai receber o investidor as obras depois que eles fizeram investimento. Pelo conselho desenvolvimento de Cascavel na região tem eixo comercial, veículos comerciais, tem um desconto total de 38% considerando o tag. O tag não deve ser considerado como desconto linear porque

a tarifa nominal não vai ser considerado tag. Ele propõe fazer uma consultoria para saber o custo de manutenção do anel, se tiver que fazer mais 6 meses de prorrogação, para ver quanto que cairia essas tarifas e ter parâmetro para falar de fluxo de caixa marginal.

-Rodrigo Cirilo (Movimento Paraná menos pedágio): o Paraná exige respeito, Oeste exige respeito, não a outorga, preço justo de pedágio. Não querem mais praças de pedágio e vão sim lutar para que os direitos sejam respeitados. Não a mais praça de pedágio e que vence preço menor e o preço justo.

- Roberto americano (representante dos trabalhadores da construção civil no município de Cascavel). Na construção civil, por exemplo, a categoria que representa os trabalhadores dependem de insumos e os insumos cada dia que passa encare mais e o transporte é um dos grandes vilões do preço dos insumos da construção civil. Queremos que baixa o pedágio, que nós pagamos caro por mais de duas décadas, paga o pedágio mais caros do país, não quer só desconto nos pedágios que já tem, não querer as novas praças de pedágio. Os trabalhadores estão nessa luta com vocês.

- Dr. Jurandir Parzianello (presidente da OAB de Cascavel). está colocando advocacia em serviço da comunidade e na defesa da sociedade. Contudo, nessa questão, o problema é a falta de transparência. Questionou sobre quanto é a movimentação de veículos e o faturamento atual de hoje nas praças de pedágio e quem sabe qual que é o lucro do atual sistema até para ter uma noção dessa nova modelagem. Não se tem acesso. Ainda, questiona quem teve acesso ao projeto executivo das obras o custo do quilômetro dos rodos anéis para saber como foi composta e esses elementos. E quem tem esse cronograma e foi feito por quem. Ou abre a caixa de ferramenta ou não vão aceitar uma modelagem caixa preta. As cláusulas propostas pela EPL da são as concessionárias propondo. E cadê os direitos dos usuários, do setor produtivo, dos agricultores, dos empresários. E quais as seguranças para essas obras não serem trocadas ou eliminadas no futuro.

- Irineu Costa Rodrigues (presidente da Cooperativa Lar). As cooperativas do oeste se juntaram numa iniciativa espetacular há uns 3, 4 anos atrás e pagaram uma auditoria. A partir daí os números começaram a deixar todo mundo estarecido, e questionar sobre quanto custa o pedágio. Saudou a todas as lideranças do oeste, e disse que as cooperativas do Oeste estão caminhando aí nos próximos dois anos para gerarem para estarem com 100 mil empregos diretos. A atividade que mais cresce é a apicultura subcultura agregando valor à produção e empregam muito. A avicultura vai se destacar com quase 50 mil, 100 mil empregos e para cada emprego na Avicultura na indústria gera 17 empregos indiretos.

- ex prefeito Edgar Bueno. Ele disse pontualmente três coisas: primeiro, o Paraná é o terceiro estado do país que mais arrecada IPVA. Onde está esse dinheiro? para onde foi esse dinheiro? quem sabe onde está esse dinheiro? onde gastaram esse dinheiro? Com referência a outorga onerosa jamais pode admitir isso.

- Walmor Lemainski, empresário do ramo imobiliário. pedágio é pedágio, obra é obra, concluída a obra, calcule o valor e se repassa naquela área de circulação, mas não haverá enganação, não haverá pacote pronto e outorga de jeito nenhum. Ele passa acreditar a hora que tiver que trancar as estradas e os senhores deputados estejam aqui, defendendo trancar estrada.

- Vander Piaia, do Movimento Duplicação pela vida. Ele disse que eles não conhecem a realidade local e regional, por exemplo, incluir o trecho Cascavel a Toledo, Cascavel na outra área de licitação que vai para o Norte do Paraná, sendo que tem intenso fluxo produtivo de bens e serviços, dos grandes centros, não é que de repente tem todo esse fluxo parcialmente interrompido, porque cria uma barreira chamada pedágio

- Roberto Lunitti (Prefeito de Toledo). disse para resolver primeiro o que tem pedágio, depois em uma outra etapa ,outras estradas com muito estudo e com a observação de tudo que foi falado. Querem rodovias feitas com segurança, obras, tarifas menores e a defesa do povo paranaense.

• **2ª Audiência Pública, realizada em Foz do Iguaçu - 06.02.2021:**

- **Faisal (Presidente da ACIFI):** em nome do Romanelli e do deputado Soldado Fruet, agradece a presença de todas autoridades presentes, vereadores presentes e ao vice-prefeito.

- **Danilo (vice-presidente da ACIFI):** Foz do Iguaçu começa o maior corredor Logístico do Paraná ligando o maior Porto da América Latina e Foz do Iguaçu, ao segundo maior porto do Brasil, Porto de Paranaguá Além dessa conexão, também começa o corredor com conexão aos portos do Chile, Argentina e Uruguai. Segundo a Receita Federal, com essas obras entregues serão consolidados como polo comercial de excelência e referência do Mercosul. As demandas de carga desse grande corredor Logístico concentram-se em produtos movimentados pelo agronegócio com baixo valor agregado, onde o valor do frete tem um piso muito grande pago pelos produtores, mas que responde por 50% da economia do Paraná. Precisa reduzir os custos logísticos em torno de 50% com maior eficiência e competitividade para que possamos desenvolver nossa região com atração de novos investimentos, geração de emprego, renda e inserção social. Além de atrair novos investimentos, faremos com que o Paraguai retorne escoar sua produção via Porto de Paranaguá aumentando o fluxo de veículos, contribuindo para amortização dos investimentos em duplicação e conseqüentemente menores tarifas a exemplo da Br-101 que liga Curitiba a Florianópolis. Quem sabe e conhece de fato as necessidades é o setor produtivo e a sociedade de modo geral que vive os problemas do dia a dia. Quer soluções viáveis que contemplem acima de tudo o coletivo, até porque em nenhum momento, as bases do oeste do Paraná, foram consultados, ouvidos para a construção desse modelo que está sendo apresentado para os próximos 30 anos. É contra o modelo com qualquer incidência de outorga onerosa que de fato será repassada aos usuários das tarifas de pedágio, disfarçadas em forma de mais um tributo, como se pagasse poucos tributos nesse país. Além disso, ele também discorda das projeções de tarifas no início do contrato e após a entrega das obras projetadas. Um exemplo prático praça de pedágio da br-277 grande corredor São Miguel do Iguaçu – Medianeira, tarifa atual R\$17, Projetada início contrato R\$10,14 mais degrau tarifário irá para R\$14,19, ou seja, apenas R\$16,5 menor das tarifas atuais. Muito distante das expectativas e de uma redução em torno de 50% principalmente das cooperativas que em 2020 faturaram mais de 30 bilhões de reais, empregam mais de 60 mil trabalhadores diretos, e mais de 120 mil indiretos. Acredita construir juntos, sociedade e governo, um modelo, uma modelagem que nos atenda tanto nas tarifas, como também nos ajustes dos cronogramas das obras e conseqüentemente no cronograma de investimentos por parte das novas concessionárias. Não cometer o erro de repetir a história dos últimos 24 anos, onde pagamos um dos pedágios mais caros do Brasil.

- **Ney Patrício (Presidente da Câmara de Vereadores de Foz do Iguaçu):** Na conversa com os vereadores, a posição é contra ao atual modelo apresentado. Muito mais contra o modelo atual existente e que danosamente nos deixou um tempo, com muito sacrifício do povo, da cadeia produtiva de todo Paraná, que não é diferente da região dele, com a falta das obras de infraestrutura, de melhoria das rodovias, em especial as duplicações, que não ocorreram em alguns trechos, em especial de Matelândia até Cascavel. Ele disse querer pagar pedágio, porém um preço seja justo, com a importante redução. A proposta não é o suficiente, realmente vai encarecer o produto que chega na fronteira, encarecer a mão de obra que é trazida também. Os dois pontos principais em que a proposta não está boa, é a outorga onerosa, porque caracteriza um tributo a mais e certamente a ampliação de mais praças de pedágio em trechos que já existe. Um entendimento dos quatro vereadores sobre a autonomia que os municípios têm de restrição em relação aos trechos em que tem a intercessão. A situação é uma interseção em um local onde precisa ser colocado na trincheira. O DER sem nenhuma consulta popular, sem nenhuma consulta da região, isolou um lado da cidade do acesso ao outro

- **Delegado Francisco (vice-prefeito de Foz do Iguaçu):** Foz do Iguaçu foi a cidade mais impactada no que tange a economia e também é conhecimento de que o turismo rodoviário é apontado por especialistas como principal meio para retomar a atividade econômica. Um exemplo é a praça de pedágio São Miguel do Iguaçu, atualmente é R\$17 reais, no modelo proposto R\$10,14, com o patamar tarifário para andar rápido as obras pode

chegar R\$14,19. Ele é a favor da livre competitividade, deixando realmente todo mundo que queira participar do pleito, participar, porque qualquer tipo de eliminação vai prejudicar a sociedade paranaense por um período muito importante de tempo.

- Dr. Luis Miguel Barudi de Matos (Presidente da Comissão do Direito do Consumidor da OAB, subseção de Foz do Iguaçu): A posição da ordem é ausência total de transparência no modelo, não tem transparência em relação às negociações, em relação aos contratos, em relação a cronogramas, em relação à prestação de contas. Não tem acesso às planilhas, não tem acesso aos custos, não tem condições aqui de dizer se aquele degrau tarifário será justo ou injusto. Em nome da Ordem dos Advogados do Brasil, é a indignação por esse tratamento diferenciado que o Paraná vem sofrendo, pois o Rio Grande do Sul, Santa Catarina tem outro modelo, e motivo do Paraná ser prejudicado por um modelo que é contrário às aspirações, tanto do setor produtivo, como da população. Todos os efeitos que o setor produtivo sangra diretamente a renda do trabalhador sangram diretamente o desenvolvimento da região, dificulta o crescimento econômico e consequentemente dificulta a melhoria da qualidade de vida da população. Ele acredita que devemos posicionar contrário a essa imposição do Governo Federal, que tira a rentabilidade, tira competitividade do mercado, especialmente em relação à outorga, é uma forma de retirar dinheiro e ainda criando novas praças e acaba interferindo diretamente no Paraná, que é um dos celeiros de produção do Brasil. Um exemplo a nova praça entre Guaira e Toledo, é um absurdo, por ser uma região produtiva, uma região que transporta.

- Flávio Back (coordenador da FETAEP, representante dos Trabalhadores Rurais do Oeste do Estado): Ele disse que o produtor que vem de São Miguel, Missal, Santa Helena para trazer verdura, alface, talvez todo dia, trinta, trinta e cinco reais, sendo mais caro o pedágio do que o combustível e está inviabilizando os pequenos produtores. Então, ele não quer injustiça, não quer outorga. Sendo um desrespeito com a região, com o setor produtivo. O exemplo do soja que podia está ganhando R\$ 4 reais a mais no saco, no preço de hoje, dinheiro que está rodando no comércio, nas indústrias e por causa desse roubo do pedágio, não tem esse dinheiro. Então, em nome da FETAEP, estão engajados e sugere que todas as câmaras de vereadores manifestam e inclusive AMOP faça um documento, lutar pelos direitos e ter mais respeito ao setor produtivo e as agroindústrias da região.

- Rainer Zielasko (Presidente do Programa Oeste em Desenvolvimento): Reunimos várias vezes e na cidade de Cascavel, reuniu um grande número de entidades e fizeram uma carta e entregaram para o Presidente da República em sua passagem por Cascavel na quinta-feira passada. Uma carta assinada por mais de 100 entidades, estava a Coordenadoria das Associações Comerciais do Oeste do Paraná (CACIOPAR), 43 associações comerciais, as cooperativas, os conselhos de desenvolvimento, sindicatos, associações de moradores e toda a sociedade civil organizada. Ele comenta sobre a falta de informações que não permite fazer um estudo mais profundo, a falta de planilhas de custo e a falta de transparência. Então, houve um consenso entre todas essas entidades da sociedade civil organizada assinada em torno de três temas e que não abrem mão, que a licitação seja feita pelo modelo sem a outorga, que a licitação seja feita pelo modelo do maior desconto inicial e que o degrau tarifário seja menor do que os 40% proposta.

- Irineo da Costa Rodrigues (Diretor Presidente Lar Cooperativa Agroindustrial): As cooperativas no Paraná representam mais de 50% da produção agropecuária, agroindustrial e, portanto geram empregos e geração de renda. E no oeste do Paraná são mais de 60%, sendo sete cooperativas. O Paraná é um estado agrícola e desponta na industrialização agregando valor, mas os custos nos impedem de passar o melhor resultado aos agricultores associados. Ele disse que só no eixo entre Medianeira e Matelândia, Lar Frimesa, emprega mais de 20 mil pessoas. Em Matelândia ele tem uma indústria que trabalham 9 mil funcionários, sequer é duplicada. Ele disse o quanto precisa de um viaduto, passagem de nível para proteger a vida das

pessoas. Ele comenta que são da região mais longe dos portos e também da região de consumo que é Rio de Janeiro e São Paulo, então o impacto do pedágio para nós é uma coisa brutal.

A região oeste do Paraná está ampliando muito, e só terá mais sucesso se tiver um pedágio adequado, menor tarifa e com obras. Agora essa questão da outorga onerosa, não é possível, tem que ser discutida.

- **Yuri Benitez (Presidente do Conselho Municipal de Turismo - COMTUR):** Ele questiona se consegue fazer a discussão sem a necessidade de qualquer tipo de aditivo, e ele fundamenta trazendo o posicionamento do turismo, no qual o turismo é um fenômeno do deslocamento. Tem uma proposta hoje que é absurda dentro da realidade quando considera o baixo percentual de redução e piorou quando vê a instalação de novos postos de pedágio, principalmente nesse deslocamento curto. E ele questiona o fundamento da urgência por conta do momento que estamos vivendo, no qual, hoje o turismo nas atividades está duramente afetado pela questão da pandemia e urge discussões, estratégias para retomada.

- **Gilberto dos Santos:** Ele traz a posição do Conselho delibera Diocese de Foz do Iguaçu, juntamente com as demais dioceses do Paraná. Estão na luta para não continuidade e os bispos vão emitir um documento. Ele disse que pode contar com o apoio do laicato, estarão mobilizando todas as dioceses para fazer essa união, que tanto é necessário para não aceitar esse modelo híbrido prejudicial à sociedade. Ele deixou por escrito e irá encaminhar aos Deputados, com algumas reivindicações, como cuidar da segurança viária, é preciso segurança nas vias com qualidade e que tenha responsabilidade social das concessionárias. E juntos com essa união, vão barrar esse modelo nefasto para sociedade paranaense.

- **Celino Fertrin (Conselho Nacional da Laicato do Brasil):** Ele questiona o porque não se discutir o modelo de concessão de 10 anos renováveis, se possível for, se cumprir realmente os seus devidos compromissos, podendo estender-se até 30 anos. Ele questiona outra situação, sobre qual o objetivo real do pedágio? Gerar segurança nas rodovias, comodidade, conservação algo que já tem um imposto chamado imposto sobre veículos automotores que é o IPVA, que já paga essa taxa. Concordar sim com pedágio, mas um pedágio realmente que venha atender a sua necessidade que é a conservação e pagar pela operação, e não para gerar grandes lucros. A questão de valores analisando o que deveria ser totalmente inversamente proporcional, quando se fala em 15% desconto, teria que ser 85% de desconto, para aproximar uma realidade que já existe nos estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

- **Neuso Rafagnin (Presidente do Sindihotéis do município de Foz do Iguaçu):** Foz do Iguaçu tem 180 hotéis que geram mais de 20 mil empregos e que 180 hotéis têm que ter no mínimo 30 mil turistas por dia para lotar. E ele disse que depende muito das rodovias, a malha aérea não traz 10% dos turistas para Foz do Iguaçu

- **Perguntas que vieram do YouTube.** A primeira é a Fernanda, e ela questiona se a ANTT já demonstrou algum interesse em apresentar outro modelo de concessão ou vão insistir na outorga? Outra questão se precisa de tantas obras ou pode ser feita de maneira mais lenta esse contrato? Outra pergunta, sobre o pedágio que divide os municípios, como fica a situação? A concessão termina e as obras não foram concluídas, mais uma vez o povo vai pagar a conta. Outra pergunta, pelo Facebook da Assembleia, é da Vitória Coronel e ela questiona o IPVA é caríssimo, não seria para manter a manutenção das rodovias? Explique a contradição.

E por último, vocês estão discutindo um exemplo sobre pedágio do Paraná, pede que alguém possa ir até Santa Catarina e veja o trecho entre Curitiba e Florianópolis e olhem o modelo e a forma de cobrança. A pessoa que fez a pergunta diz que é do Paraná, e está no interior, e com a mesma distância de valor, paga três vezes esse preço. E questiona como alguém consegue fazer esse trajeto e as rodovias ainda não são bem sinalizadas?

- **Marcelo Arruda (representando o Sindicato dos Servidores Municipais):** Ele questiona se não seria viável de repente pegar estrada velha de Guarapuava e fazer um consórcio de municípios e até mesmo de repente fazer uma rua aqui para abrir para passar esse pedágio de São Miguel. Será que dá para fazer um fundo de repente e fazer esse asfalto com fundo? Fazer esse fundo com todas as forças cooperativas, sindicatos e empresários. Fomenta o turismo ecológico na borda do Parque Nacional, que até hoje não foi explorado. Tem água suficiente que dá para fazer muitos resorts. Ele acha melhor se reunir para fazer um caminho alternativo do que tentar desmanchar esse átomo.

- **Pergunta que vem do Facebook,** do Alex Franco Rocha, ele questiona que o governo federal tem argumentos que a outorga remunerada atrair investidores, porém como competir se o investidor ganha mais no mercado financeiro, batendo recorde no período da pandemia. Isso demonstra a exploração do exemplo de exigência desse tipo de outorga. Não privatizar Itaipu, porque estas estatais estão livres a dependência do mercado financeiro. Portanto, precisamos tornar públicos os pedágios. Estatização já, de todos os pedágios, priorizar aspecto social das tarifas mais baixas e mais justas. Pedágios públicos como intervenção Federal, prioridade para os direitos sociais e não para o mercado. Cuidar do povo e afastar os tubarões

• **3ª Audiência Pública, realizada em Londrina - 11.02.2021:**

- **Dom Jeremias (Arcebispo da Arquidiocese de Londrina.** Ele também é presidente do Regional Sul 2 da CNBB, e na conversa com os bispos do Estado Paraná, apoiam todas as manifestações que ocorreram no estado nas diferentes regiões, nas dioceses, seja Cascavel, Foz do Iguaçu, Francisco Beltrão, Umuarama, Maringá estão juntos nesta luta. Para a igreja é importante porque o custo do Paraná não pode continuar com esse preço tão alto, especialmente por causa dos pedágios.

- **Sérgio Onofre (Prefeito de Arapongas e Presidente da AMEPAR).** as obras estão pagas, as obras que não fizeram já foram pagas. Tem que cobrar primeiro esse modelo passado, tem que fazer com que essas obras sejam concluídas Parabeniza a Assembleia pela iniciativa e ele disse que através da Associação da Amepar e Associação dos Municípios, acontecerá uma reunião dia 19 da Amepar e depois uma reunião com a Associação dos Municípios do Paraná, para que a Associação dos Municípios comece também a participar e ter consciência do contrato e que próximo modelo não sacrifique o trabalhador, não sacrifique os caminhoneiros e o povo.

Fernando Moraes (Presidente da Associação Comercial e Industrial de Londrina). A Federação está estudando tecnicamente todo o contrato, toda apresentação que foi feito do Ministério da Infraestrutura para o G7. Há alguns pontos bastante complicados que é o máximo de percentual, máximo de desconto somente 17%, a outorga é muito onerosa, principalmente ainda porque 50% da outorga, está voltando para as estradas, mas 50 está indo para Deputado Federal fazer emendas. Gostaria que não acontecesse, se tiver que acontecer a outorga, que fique na estrada e também o degrau tarifário que é muito oneroso são 40% de aumento na tarifa.

- **Dra. Vânia Queiroz (Presidente da OAB Subseção de Londrina).**

O Paraná precisa voltar a produzir, o pedágio não é apenas para o cidadão, o pedágio é para o transporte, assim, ter um pedágio que seja em valores justos e razoáveis. Por mais de duas décadas, todos sofrem com esse pedágio no modelo atual e com a apresentação de um modelo que o Deputado Tercílio, também trouxe o Deputado Romanelli e nos explicou, que não é melhor que o pedágio atual, ao contrário, é pior, traz uma outorga que vai elevar os valores, levando pagamento ao governo federal que com certeza, não pode nesse caso reduzir o valor do pedágio. Lutar por um pedágio justo, por rodovias bem conservadas, cuidadas e não ampliar apenas o ganho

de quem vão vencer essa licitação e que terão um lucro fácil à custa do cidadão, das indústrias e do Paraná que é a nossa preciosidade.

- Carlos Roberto DellaRosa (Presidente SINDICAM de Londrina).

Não tem que discutir se 50% vai para tal entidade ou vai para o governo ou vai para estado, tem que ser banido essa concessão que está sendo apresentado. E fazer sim, hoje, como o pedágio Santa Catarina, a menor tarifa para o usuário e para os que dependem da rodovia, daí seria uma nova concessão, pela menor tarifa para o usuário.

- Coronel Malucelli (Presidente FETRANSPAR). ele expõe a posição das entidades das empresas de transportes de cargas do Paraná. Não é possível novamente um programa de concessões onde quer que seja pelo menor preço, não obstante, o degrau que eles colocam para debate de deságio que é de 15% a 17% leva a outorga onerosa como a disputa do trecho ou do lote. Discorda a outorga onerosa, ela vai recair sem dúvida sobre o valor da tarifa e não entende porque 40% acima do valor tarifado de uma pista dupla quando você pode simplesmente fazer, como ele viu uma posição do deputado Homero Marchese, um fluxo gás paralelo para essas novas obras. Quer que todos se envolvam e não a outorga, essa é a posição de 22 mil empresas transportes, de 360 mil empregos diretos e de 138 mil implementos rodoviários.

- Lincon Ramos (representa um coletivo de oito sindicatos de trabalhadores da cidade de Londrina): Para os trabalhadores, a praça de pedágio significa o cerceamento de ir e vir, porque diminui a possibilidade de ir para fazer um lazer, para visitar um parente, também diminui a possibilidade de geração de emprego, diminui a possibilidade de negócio, diminui toda a cadeia produtiva, cadeia produtiva esta que é repassada para mercadoria, que são transportados, que por sua vez são repassadas para quem paga, que são os usuários, os trabalhadores. E quem paga essa conta são todos. O mais lógico seria discutir não termos pedágio.

- Fábio cavasotti: falou em nome do Prefeito Municipal de Londrina, Marcelo Belinati. O problema gravíssimo é quanto ao prazo. Ele viu uma nota da ANTT, dizendo que até o momento nenhuma alteração foi feita, que qualquer alteração só será posterior a essas audiências, audiência online via governo federal, começa a discutir alteração de edital em março, para um contrato que já tem que assumir os serviços a partir de Novembro, o prazo é extremamente exíguo. Talvez seja a forma de recolocar ou de colocar o governo federal num diálogo com o estado do Paraná. A colocação que o deputado Tercílio Turini fez que a praça aqui da Br-445, está prevista para ficar perto da Londrisul, é uma aberração ter pedágio nos distritos.

- Jaíro Tamura (Presidente da Câmara Municipal de Londrina). Quando discutimos novo que parece que é igual o velho, então não está discutindo o novo. Quando se fala em outorga que onera o preço do pedágio, o que é interessante na outorga, não é interessante. Quando fala do degrau tarifário, onde tem um contrato a cumprir, porque premiar um contrato que tem que ser cumprido. Quando quer que a tarifa seja justa, pode comparar com Santa Catarina, próximo de cinco reais pela passagem de cada praça de pedágio.

- Aroldo Pagan (Vereador do município de Arapongas e representa o Movimento Tarifa Zero. A Viapar teria que ter construído o contorno, como disse o prefeito de Arapongas, ele disse que 2018, mas tinha que ter construído muito antes e não construiu. O valor daquele contorno é de 121 milhões de reais. E questiona sobre a

região de Araçongas, não tem nenhuma obra finalizada e nos aditivos de 2015, tinha alargamento de pista, diminuição da sinuosidade das curvas, contorno, mureta para dividir as pistas e nada disso foi feito e questiona o que acontecerá com essas com essas pedageiras. Para finalizar, ele do movimento Tarifa Zero, exige uma tarifa justa no pedágio, principalmente para quem é do município de Araçongas e Rolândia, não pode pagar pedágio na praça tem que ter uma tarifa zero, uma rota alternativa. Tem uma estrada chamada Estrada do Ceboleiro que tem muito mais idade do que essa atual praça de pedágio e ele simplesmente cerceia o direito do cidadão de passar. Então, não só em Araçongas, mas em todas as praças de pedágio tem que ter uma rota alternativa a custo zero e também um desconto satisfatório nas praças de pedágio, principalmente para quem é do município, e esse degrau tarifário essa forma de outorga, é absurda, não podemos aceitar isso.

- José Luiz Bavia (Movimento de Moradores de Londrina).

Questiona o contorno norte, o contrato está vencendo, qual que é a posição a respeito do traçado novo lá das três etapas, pronta a licitação, como é que está o andamento. E o viaduto, se fala em trincheiras, na Avenida Brasília, se fala em trincheira, mas nem o viaduto não fizeram lá na confluência da Avenida Angelina Veloso que tem saída para o contorno Norte para sair para Ibiporã.

- Jair Roberto (Pastoral da Arquidiocese de Londrina): questiona sobre o tempo do contrato, que antes era de 24 anos e agora 30 anos. Porque não há interesse político em fazer o contrato com menos tempo.

- Mauri Reiche (representante do Lions Clube de Londrina): Ele propõe que estabeleça uma tarifa que seja justa e não aceita mais do que isso. Ele espera que os políticos não permitam que o povo seja expropriado por mais 30 anos.

Cirineu Dias (ex-prefeito do município de Califórnia): esse pedágio colocado por Jaime Lerner por 25 anos, não duplicaram, onde duplicaram não tem válvula de escape. Ponta Grossa a Cascavel, 600 km, não começaram. Questiona o porquê aumentar as praças de pedágio, além disso, colocar pedágio entre Califórnia e Apucarana, ele disse ser contra. E questiona se em 25 anos não deu certo, porque estão passando para 30 anos, então faça com 10 anos.

Cícero: não concorda com o pedágio. Então, tem que ter um ou outro. Se for ter o pedágio que vai fornecer a estrada, então tem que acabar com o IPVA, licenciamento. Ele disse que quando passar nas estradas de rodagem no pedágio, 80% do valor do carro dele tem que ser diluído, ou do carro que tiver andando, fluído diretamente no imposto. Ele pede socorro. Ou tem pedágio ou tem imposto.

• **4ª Audiência Pública, realizada em Cornélio Procópio, em 12.02.2021:**

- Amin Hannouche, Prefeito do município de Cornélio Procópio. Estamos nos sentido injustiçados especialmente a praça de Jataizinho. O sofrimento desta região foi enorme. Merecemos melhor cuidado, seja extinguindo essa praça de pedágio de Jataizinho ou uma tarifa justa, caso mantido o pedágio.

- **Hiroshi Kubo, Prefeito do município de Carlópolis e Presidente da Amunorpi.** É preciso parcimônia, critério. Como vamos desenvolver o turismo com esta tarifa ? Não podemos pagar a conta sozinho
- **João Ataliba de Rezende Neto, Presidente da Sociedade Rural de Cornélio Procópio;** Temo um documento que fizemos um levantamento. Não à concessão onerosa. 30 anos de concessão é muita coisa. Menor tarifa. Agricultores sofrem. Não podemos nos sujeitar a dar um desconto em uma tarifa absurda que não fizeram nada.
- **Eduardo Kero, Presidente da Associação Comercial de Cornélio Procópio;** Falo em nome das empresas. Precisamos ser ouvidos. Nós que geramos empregos. Depois que assinado o contrato não há mais o que fazer
- **Luiz Antônio Castilho, Presidente do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Cornélio Procópio;** Representante dos agricultores. Não conseguimos levar nosso produto com esse pedágio. Temos que nos unir. Se precisar vamos até o presidente da república.
- **Cristiano Ribeiro, representando o Presidente do Sindicato Rural Patronal de Cornélio Procópio;** Desde 2015 estamos mobilizados. Revisão de um contrato tão longo. Exemplo a TIR. Criemos mecanismos para que a sociedade possa revisar. Necessitamos de tarifas justas para os produtores. Degrau tarifário de 40% é um absurdo. PR 090 está fora, por que ? Temos que extinguir essa praça de Jataizinho.
- **Promotor Erinton Dalmasso, representante do Ministério Público;** Não é possível o desenvolvimento com altas tarifas. 30 anos é muito tempo . Desconto limitado a 15 % é um absurdo. Temos que brigar no preço. É a livre concorrência é o livre mercado. Degrau tarifário não pode ser admitido. Abaixar o preço para ter algo próximo ao feito em SC.
- **Henrique Servilha, Presidente da OAB-PR – Subseção Cornélio Procópio.** Estamos juntos a licitação é a transferência de um dever para o particular pois este desempenhará melhor e com preços mais atrativos. Transparência antes, durante e depois do certame. Precisamos de informações para poder debater. Licitação por lances e não por envelopes fechados. Tem que ter balanço publicado, fluxo, lucros da concessionária. Atenção às cláusulas do contrato, qualquer mudança deve ter a participação da sociedade. A licitação tem que ser pelo menor preço.
- **Fabiano Inoue, Presidente da Confederação das Associações Comerciais do Norte do Paraná.** União em torno do norte do Paraná. Temos outros problemas que outros Estados não tem. Não podemos deixar que isso vire política. São 30 anos, pensem no povo.
- **Tuti Bomtempo, Prefeito do município de Assaí.** Vivemos num corredor da fome. Usamos 200 metros e pagamos esse roubo que é esse pedágio. Não temos empregos, não conseguimos atrair investimentos com este pedágio. Tirem essa porteira da região. Somos contra o pedágio. Estamos empobrecendo 50% ao ano.
- **Jefoni Nogari, representante da Mitra Diocesana de Cornélio Procópio.** 4 dentre as 10 praças de pedágios do brasil estão aqui no Paraná. O povo paranaense não merece isso mais. Queremos um modelo com menor preço. Degrau tarifário de 40% é inconcebível. Muitas obras já foram pagas e não realizadas. A CF diz que todo poder emana do povo (art. 1º). Não somos contra o pedágio, somos contra esse modelo. Nossa igreja sempre priorizará os necessitados.
- **Coronel Sérgio Malucelli, Presidente da Fetranspar.** O dinheiro da outorga recairá na tarifa. Tarifa mais baixa, prazo curto.
- **Luiz Eduardo de Araújo, Presidente do Conselho de Desenvolvimento Econômico de Cornélio Procópio.** Fizemos um documento sobre o que pensamos. Alguns documentos já estão disponíveis na ANTT. A margem de lucro prevista é em 77%. Há muita gordura para eles. Cobrança por KM percorrido. Tem tecnologia. Só que isso já foi retirado. Podemos fazer melhor e mais barato.

- **5ª Audiência Pública, realizada em Guarapuava - 18.02.2021:**

- **Cláudio Azevedo** - Presidente da Sociedade Rural de Guarapuava. Almeja que a licitação seja feita da maneira correta. Buscamos a menor tarifa.

- **Maria Ines Guine** - Presidente da CACICOPAR. Nós representamos 16 municípios e mais de 2000 empresários que ocupam essa BR. Já pagamos a conta do pedágio. Duplicação da nossa serra já. Duplicação da BR 277. viaduto de laranjeiras do sul. Ambulâncias que se utilizam diariamente destas rodovias para transporte de pacientes. Por isso querem a duplicação e a menor tarifa. A empresa que ganhar a concessão precisa nos ouvir. Colaborar com o processo.

- **Júnior Benato** - presidente da AMCESPAR e prefeito de Inácio Martins. Representando 10 municípios. Requer a destinação de parcela do ISS recolhido pelas concessionárias seja repassado às associações

- **Marcos Borges** - Representante da ACIG. Menor tarifa, sem outorga onerosa, duplicação total da BR 277 e transparência. Prioridades: Duplicação guarapuava até o trevo de prudentópolis (especialmente na serra da esperança), viaduto laranjeiras do sul, trecho urbano de irati e seus viadutos e trincheiras. Duplicação responsável (trincheiras nas comunidades rurais, retornos passarelas, iluminação na serra, marginais em todas as extensões da cidade, bloqueio nos canteiros centrais). Outro tema importante: FISCALIZAÇÃO. Estado PR entre como agente fiscalizador/interventor. Isenção dos tributos no pedágio para baratear a tarifa. Apela à ALEP para não retirar as rodovias estaduais pois as obras são muito relevantes.

- **Coronel Sérgio Malucelli** - Presidente da FETRANSPAR. Outorga não garante obra, tem outros instrumentos para tanto como SEGURO-GARANTIA. OUTORGA é um imposto que vai Não à outorga, não ao degrau tarifário proposto e queremos tarifas baixas. existem estudos para que o pedágio não onere o setor produtivo nem a sociedade em geral.

- **Maria Cecília Saldanha** - Presidente da OAB seccional Guarapuava - ênfase na transparência. Na Lei 8987/95 falta um inciso nesta lei que fale sobre transparência. Sobretudo por conta de um contrato de 30 anos. Análise do Fluxo de carros. Prestação de contas. Interesse público e interesse do usuário.

- **João Paulo Drewinski**. Representante da FIEP e SINDUSMADEIRA. tARIFA BAIXA, GARANTIA DE OBRAS E AMPLA TRANSPARÊNCIA contra o DEGRAU TARIFÁRIO E OUTORGA. Passou a preocupação do transporte madeireiro. Movimentam 2000 carretas/mês. Custo de R \$1.500.000,00 por mês só de pedágio. Esse valor poderia ser investido em empregos diante da falta de oportunidade.

- **Celso Garais**. Diretor do sindicato dos trabalhadores da construção civil - Representam 26 municípios . Preocupação é que muitas vidas foram ceifadas. IPVA caro além do pedágio. Desempregados. Tarifa mais baixa e duplicação das rodovias.

- **Paulo Pinto** - Presidente da cooperativa COPROSEL. representa 1.184 produtores. Necessitam uma infraestrutura que seja barata, pois senão há redução da competitividade do produtor. Baixar o preço da tarifa e sair as obras o quanto antes, no início do contrato. Investir em retornos para não alongar desnecessariamente as viagens. Como serão os carros e transportes daqui 30 anos?

- **Reniele dos Santos Chaia Mattiolo** - Representante dos Movimentos Sociais e Comunitários do Rio das mo. Precisamos de um trevo de acesso ou uma trincheira no KM 333 e uma passarela no KM 334 pois estudantes precisam pular uma mureta para pegar os transportes públicos para estudar. Aumentou a despesa do transporte escolar.

- **Rodolfo Botelho**. Presidente do Sindicato Rural de Guarapuava. Custo do transporte encarece o preço das commodities. Desconto não pode ser limitado a 15%, talvez 30%. e o degrau tarifário, caso mantido fique em no máximo 20%. Que o investimento de obras sejam realizadas no quarto inicial do contrato.

- **Geraldo Mendes** - Movimento Viaduto Já - Laranjeiras e Região. Inclusão de 3 viadutos no perímetro urbano de Laranjeiras do Sul com implantação de passarela. intersecção BR 158 com a 277. Inúmeros acidentes. Pista dupla em ambos os lados e ciclofaixa. Tarifa baixa. Prioridade no início do contrato. Grandes multas em caso de descumprimento.

- **Jorge Derbili**. Prefeito de Irati. Duplicação da BR277. Deixo uma pergunta: Porque temos que pagar antecipadamente pelas obras ? Todo ano teria reajuste. amortizaria os débitos. Cada etapa teria um valor a ser pago.

- **Abrahão Melhem** - Presidente Sindicato do Comércio de Varejistas de Guarapuava. Menor tarifa, execução das obras no início, não à outorga, transparência. Estudo melhor sobre o degrau tarifário. Redução do custo logístico.

- **Luiz Fernando Ribas Carli** - Ex-prefeito de Guarapuava. Qual o número de veículos que transitam? Não conseguem taxar as concessionárias. TIR era diferente. Sugestão: quem ganhar a concessão que faça as obras com recursos próprios ou busquem empréstimos. e iniciem a cobrança do pedágio só quando a obra estiver pronta. E façam um caixa paralelo para cobrir as despesas de obras.

- **João Cavaleiro**. Presidente do sindicato dos dos Caminhoneiros autônomos de carga de Guarapuava região, não aguentam esse preço de pedágio. Gastam mais em pedágio do que em petróleo. Tá inflacionando muito o serviço. Se propõe a lutar quantas vezes for preciso.

- **Adolfo Vítor**. Morador de Guarapuava. Três perguntas: a outorga ficará exclusivamente para investir na duplicação da rodovia? Todas as rodovias duplicadas vai aumentar o limite de velocidade? Vai ter algo

obrigando o afastamento entre as praças?

- **6ª Audiência Pública, realizada em Francisco Beltrão, 19/02/2021**

- **Nilson Feversani**. Presidente da AMSOP. Trabalhar para conscientizar o governador.

- **Marcos Santos**, presidente da ACAMSOP. interesse público. tarifas reduzidas, em especial para os caminhoneiros. Ficar em cima do processo licitatório. Cobrar e fiscalizar. Cumpra-se o contrato.

- **Paulo Sérgio Bueno**, presidente da CACISPAR Coordena 36 associações regionais. Sudoeste precisa das obras. Tarifa justa e garantia de obras serão realizadas. Modelo híbrido não atende. Encarecem tarifa. Sem outorga e sem o desconto limitado a 15%. Valor inteiramente aplicado nas rodovias. Que se abata o valor da CAPEX. Diminuição do degrau tarifário (talvez 25%). abertura de participação da estruturação. necessidades locais: Contorno de marmeleiro. Trevo de acesso na universidade da fronteira Sul. Trevo do horizonte Palmas e Pato Branco.

- **Eduardo Filho**. Presidente da OAB seccional Palmas. Acompanhar o processo licitatório e o contrato administrativo.

- **Cláudio Petrycoski** Vice presidente da FIEP. Concordam em ter 2 praças de pedágio em pato branco, porém não nesse valor.

- **Elizandro Paulo**. Coordenador da FETRAF PR. Agricultura familiar. entregou uma Carta com os anseios. apenas 26% revertido em obras. contrária a exposição de praças. Diminuição de receitas e gerará desemprego. Afetará serviços de saúde.

- **Oradi Caldatto**, representante da ASSINEPAR. Produzimos acima do percentual nacional. O sudoeste tem contribuído muito com o Estado mas a recíproca não é verdadeira. O escoamento não está sendo auxiliado por este modelo pedágio.

- **Coronel Mallucelli** - Presidente da FETRANSPAR. O setor de transporte responde por 71% do Estado. As tarifas nos sufocam. Tarifas pelo menor preço e não à outorga.

- **Vanderlei Ziegler**. Coordenador UNICAFES. O custo é desafiador no transporte de cargas. Qual é a tributação em cima das concessionárias? Nesta tarifa? Penso que esse debate também deve ser levado à nível federal

- **Fabrcio Trevisan.** Promotor de justiça em Francisco Beltrão. Ponderou em relação ao sistema de saúde local em relação ao pedágio.

- **7ª audiência pública, realizada em Apucarana, 26.02.2021**

- **Júnior. Prefeito e representante da FEMAC** - a discussão deve ser aprofundada em atenção à duração do contrato. Eles precisam conhecer o que é o norte do Paraná, as cidades são próximas, elas se complementam. Ex: Marilândia fornece alimentos para Apucarana. Não à praça de pedágio entre Apucarana e Califórnia. Praça de Londrina e Toledo também não podem permanecer.

- **Dom Carlos José,** Bispo de Apucarana e Região - “Carta dos Bispos do PR - Reconhecem as melhorias das rodovias e redução do . No entanto os valores cobrados são os mais altos do BR. Isso é grave e interfere no custo da produção e do transporte e nos preços dos alimentos. Defendem um novo modelo e não a prorrogação dos atuais contratos. Nova licitação justa, transparente, com auditorias públicas e tarifas menores. O atual modelo é prejudicial ao Estado. Tememos que novas concessões possam seguir velhos modelos. Apoio a esta audiência pública para que novos caminhos sejam tomados. Que os novos pedágios olhem pelos necessitados

- **Jaime Leonel. Presidente ACIA de Apucarana** - Problema de obras que não foram entregues. Contorno Leste (que foi prometido e não foi entregue. duplicação daqui para Curitiba. Somos pela menor tarifa. Necessitamos de garantias para as obras. Transparência, que seja feita na bolsa de valores. Praça de pedágio de Califórnia não concordamos, está em local urbano.

- **Daniel Gomes** - Diretor Geral da UNESPAR de Apucarana. Tem que ir onde o povo está e é o que vocês estão fazendo. Não queremos vocês envolvidos, mas comprometidos.

- **Birinho** - FAEP. Representa um dos setores mais prejudicados. O Estado produz um monte. O setor produtivo não pode pagar pela vaidade de poucos. Nessas obras eles esquecem dos produtores. Não fazem passarelas ou retornos para as máquinas agrícolas, mas sabem cobrar. 100 metros

- **Arlindo Rodrigues.** Presidente da associação dos comerciantes. O pedágio de SC é baixo por causa do Requião também. O atual governo está dando um tiro no pé. Quere

m colocar em Ortigueira. O ministro do transporte deveria vir e ficar nas praças de pedágio. Gostaria que pedir aqui para partirmos para as praças de pedágio.

- **Coronel Malucelli.** FETRANSPAR. Falo em nome do setor de transportes e cargas, o setor produtivo não pode pagar por tudo. Algumas inovações, ainda que boas, não suplantam as necessidades do agronegócio. Apressar algo que vamos resolver para os nossos netos.

- **Vereador Lucas Leugi** - Não aceitamos o pedágio. Peço que o Secretário estadual Beto Preto, representante aqui da região, se manifeste sobre esta questão.

- **Claudinei Muniz - Movimento tarifa zero de Arapongas** - Falo como usuário. Sempre tive muitos problemas com pedágio. Sempre ouvi que não se podia fazer nada contra o pedágio. Temos que ir para cima. Só nas redes sociais não conseguiremos nada. Porque não fazem nada sobre as Estradas municipais?

- **Vitor Al Majida** - Presidente da OAB subseção Arapongas. O problema é que o pedágio ceifa a competitividade. Deu exemplo da COAMO, que gastou 78 milhões em pedágios. Se os custos fossem aplicados, seriam mais de 50 milhões que poderiam ser investidos em tecnologia, geração de empregos, etc. Não defender lado a ou b, mas sim a população

- **Maicon Alessandro**. Líder do movimento “AQUI NÃO”. 97% das pessoas são contra o pedágio da enquete que fizemos. Aproveito para entregar um abaixo assinado. Já pagamos por esses contornos que querem implantar. Não aceitamos a praça entre Califórnia e Apucarana. Espero que o governador se sensibilize.

- **Cirineu Dias - Ex-prefeito de Califórnia**. Tem cara de propina esse papo de concessionária que não pode baixar a tarifa. Tem que falar com o Ministro Tarcísio. Não podemos aceitar isso.

- **José Leite - Presidente do Sindicato Rural de Marilândia**. Os trabalhadores irão sofrer e pagar uma conta que não é deles. Aumentará a pobreza, tudo irá subir de preço. Já foi pago tudo. Se o governo quer receita, deve economizar nos gastos públicos. É revoltante esse presente de grego em um momento de pandemia como esse. Valores como empatia e senso de certo e errado estão corrompidos. Espero que a nossa voz seja ouvida pelo governo.

- **Aroldo Pagan - Vereador de Arapongas**. Se olharmos sob o ponto da engenharia, pode ser ótimo. Porém lanço um desafio para que chegue essa manifestação. Convido esse povo de Brasília para irem de carro para cá. Para sentirem na pele o que sentimos. O povo não é contrário ao pedágio, mas sim a este modelo. Seremos cobaias para pagar obras em outros Estados.

- **Renata Borges** - Como funciona os 5%? e também a questão dos estudantes, eles terão isenção?

- **Moisés** - Professor. Como fica a questão dos estudantes?

- **8ª Audiência Pública - Umuarama, em 12.03.2021**

- **Celso Pozzobom.** Prefeito de Umuarama. Tem certeza que o trabalho da Frente Parlamentar trará o melhor para os usuários e a população da região.

- **Marcos Alex.** Prefeito de Icaraíma e Presidente da AMERIOS. rodovia 323 demorou muito. e 4 praças de pedágio. Investimento tem que ser já e não daqui 3 anos. Modelo a ser seguido é do menor preço.

- **Dilvo Grolli.** Presidente da COOPAVEL. As tarifas vigentes gasta 71 reais de Foz a Guarapuava. No novo modelo gasta-se 66,30 com os descontos propostos. Porém com a majoração da inflação a partir de 2022 + o degraú tarifário vai pagar 121,93 daqui 10 anos se o modelo híbrido passar.

- **Sérgio Frederico.** Presidente da Comissão da PR 323. Lutamos pela duplicação. Já era para ter sido duplicada se não fosse a corrupção. Estamos no pior dos lotes a ser concedidos. A tarifa não será tão baixa. Solicita um aporte do governo federal para equilibrar. É a principal rodovia da região. É a rodovia da morte no estado do Paraná. Ou até investimento da ITAIPU.

- **Roberval.** Representante dos motociclistas de Umuarama. Tem que ser montada uma comissão permanente com representantes de diversos segmentos. Pedágio zero para motos e triciclos. Na argentina, Paraguai e São Paulo já tem esse modelo. Pois motos e triciclos não danificam a rodovia.

- **Edilson Gabriel.** Presidente do sindicato dos bancários. Por que o pedágio de SC é muito mais barato ? A região ficará mais empobrecida com esse aumento. Por que na década de 90 foi o governo de Estado que pedagiou e agora será o governo federal ?

- **Professor Marcos.** Estamos juntos para apoiar uma rodovia justa para a população do Estado do Paraná.

- **Mateus Barreto.** Vereador de Umuarama. O desenvolvimento da região fica comprometido com a ausência de duplicação. Precisamos de um modelo justo. Precisamos garantir mecanismos rigorosos para que tenhamos as obras.

- **Heraldo Trento.** Prefeito de Guaíra. O ideal é a tarifa menor de manutenção e o Poder Público faria as obras. Porém isso não existe. Sou favorável a um pedágio justo Permitido licitação internacional. Inviabiliza a organização de uma zona franca em Guaíra com pedágios elevados. Guaíra precisa ser ouvida melhor. Limite de desconto não pode se limitar a 17%.

- **Carlos Dalla Nora**. Representante do Instituto Federal do Paraná - Campus Umuarama. Isenção de motocicletas e isenção de estudantes, pois Umuarama é um polo de educação regional.

- **Adriano Felisberto**. Vice presidente da OAB subseção Umuarama. Pedágio justo pois a região foi muito prejudicada. A rodovia é muito perigosa. Este modelo novo proposto também irá prejudicar a região. Peço auxílio aos deputados e senadores que intervenham.

- **Sandro Gregório**. Presidente da Comissão da PR 323. Esse pedágio é uma vergonha. Somos produtores. Morreram muitas pessoas nesta rodovia. Conclamo em nome dos caminhoneiros.

- **Rodrigo Pezão**. Prefeito de Tapejara. Mais obras, menores preços.

• **9ª Audiência Pública - Ortigueira e Telêmaco Borba, em 26.03.2021:**

- **Ary de Oliveira Mattos**. Prefeito de Ortigueira - As novas praças previstas para a região vão inviabilizar o desenvolvimento da região

- **Gilson Proença**. Vice prefeito de Ortigueira. A cidade está ilhada entre 2 pedágios.

- **Murilo Milléo**. Presidente da associação dos moradores de São Luiz do Purunã. Não é justo pagar um pedágio para ir na Farmácia, em Balsa Nova.

- **Roberto Barbosa**. Conselho de Leigos da Igreja Católica da Regional Sul. melhor preço por KM percorrido. Mais segurança com cobertura e segurança. Transparência através de revisões periódicas de 5 em 5 anos. Reparação justa e ágil às famílias enlutadas decorrente de ausência de obras nas rodovias. conclusão das obras dos atuais contratos. Senão o próprio Estado conclua as obras através da receita de impostos. Em cada cabine de pedágio tem aquelas impressoras . Sistema online de pedágio demonstrando o fluxo. Consórcio de empresas menores possam participar.

- **Pedro Everaldo**. Policial Rodoviário Federal. Membro da comissão de infraestrutura da PRF. Requer a participação das Comissões formadas pela comunidade e da PRF. Revisão de obras de 5 em 5 anos. Antecipação do calendário de obras, no máximo 2 anos.

- **Guilherme Mazer.** Vereador de Ponta Grossa. Requer uma posição firme do governo estadual para que não seja um mero caudatário do Governo Federal e aja em nome da população do Paraná.

- **Carlos Vinícius Javorski.** Representante OAB seccional Telêmaco Borba. Ausência de transparência no presente processo (ausência de nomes das pessoas responsáveis pela elaboração do projeto, assim como valores relacionados ao custo não foram destacados). A legislação já permite balizamento de riscos, tornando desnecessária a outorga onerosa. Sobre o degrau tarifário endossa o modelo proposto pelo CRE “gatilhos de compatibilização”.

- **Marquinho.** Vereador de Telêmaco Borba. Faltam os deputados federais nestas audiências públicas. Porque o valor de SC é muito mais baixo ?

- **Felipe Pedroso.** Vereador de Telêmaco Borba. É contra a participação de empresas atuais condenadas pela justiça.

- **Joacy Fernandes.** Vereador de Ortigueira. Isenção de pedágio para moradores da região.

- 10ª Audiência Pública - Paranavaí, em 01.04.2021:

- **Deputado Arilson Chirato:** Absurda o aumento tarifário, com aplicação de degrau tarifário apenas pela construção de terceiras faixas.

- **Deputado Luiz Cláudio Romanelli:** Faz apresentação sobre o histórico das concessões rodoviárias, as propostas da Frente Parlamentar sobre o Pedágio. para fazer uma apresentação sobre o novo modelo de pedágio, em aprofundada demonstração do histórico do pedágio, da situação atual dos contratos de pedágio, a previsão de encerramento e considerações sobre o nova licitação para concessões de pedágios que está coordenada pelo Governo Federal. Dep. Romanelli afirma que é certo que o governo estadual e o Secretário Sandro Alex definiram que querem licitação pelo menor preço. Querem uma licitação limpa, correta, feita na bolsa de valores, e querem obras que comecem no começo da concessão. Outro ponto é a garantia da execução da obra, para que a empresa que ganhe faça uma caução. São mantidas as 27 praças e criadas 15 novas. Governo Federal está propondo um desconto limitado, sem menor tarifa, o Ministro disse que deixará a outorga na rodovia, mas a taxa de outorga é uma espécie do gênero tributo. Querem limitar o leilão, para supostamente "garantir fluxo de caixa positivo para as empresas", para garantir obras, o que é uma falácia. Outro risco grande do modelo híbrido é o degrau tarifário que reajusta a tarifa em até quarenta por cento após as obras. O que queremos é, três critérios, sendo licitação por menor preço, sem taxa de outorga, e sem nenhum outro mecanismo que possa prejudicar o desconto, as obras no começo do contrato e caução para garantia real para execução das obras. Comparativos entre concessão onerosa. temos exemplos de licitação por menor preço exitosas, BR364 MG, BR 101 SC e Rodovias de Integração do Sul RS. Dep. Romanelli resume que o objeto é pela licitação menor preço, com garantia de caução (proposta CORECON) e obras no início. As rodovias estaduais, para serem cedidas ao Governo Federal, deve ser autorizadas pela Assembleia Legislativa.

- **Senador Flávio Arns:** Manifesta-se favorável 100% à apresentação feita pelo Deputado Romanelli.

- **Deputado Tião Medeiros:** Há fluxo de caixa para justificar a construção de ponte para o Estado do Mato Grosso do Sul. As obras estão sendo feitas depois de 24 anos de arrecadação, o que é inadmissível. Que o Governador Ratinho Júnior é contrário ao modelo de outorga, é favor do modelo de obras desde o princípio,

contra o degraú tarifário. Licitação feita na Bolsa de Valores, transparência. E se não foi definido assim, os Deputados Estaduais não vão aceitar e não irão aprovar a transferência de rodovias estaduais para a União.

- Prefeito Caique - Paranavaí: Existe sobrepreço na proposta do Governo Federal. Não consegue entender de onde vem este cálculo. Uma praça em Guairaçá sem duplicação, é inadmissível.

- Deputado Estadual do MS Eduardo da Rocha: Fazer a ponto sobre a BR376 para ligação entre PR e MS, que economizaria 150km para MS e MT levarem a produção até o porto.

- Propostas do Presidente da Socipar - Sociedade Civil Organizada do Paraná - Demerval

Silvestre: Agradece todas as autoridades e entidades da sociedade civil do PR e de MS que estão apoiando na luta pela construção da ponte do Porto São José até Taquarussu. Existe grande interesse das autoridades por esta obra, especialmente das Bancadas do PR e MS, Senadores dos dois Estados. Enaltece o empenho das autoridades do MT e PR nessa luta. Existia a proposta em 2015 para a duplicação até Porto São José, com Praça de Pedágio, e agora o Noroeste não aceita este projeto da União em apenas prever praça de pedágio sem contraprestação, em prejuízo aos produtores e à sociedade. A luta é para transformar a BR376 na Rodovia do Agronegócio.

- Prefeito Beto Vizotto: é fundamental a duplicação entre Paranavaí e Nova Londrina, e a construção da ponte de ligação. A conta não pode cair sobre a população e produtores, por isso a licitação deve ser pelo modelo do menor custo, pois se houver a licitação de outro modo, haverá grande tráfego nas estradas vicinais e dentro dos Municípios para fugir da cobrança das praças de pedágio.

- Ivo Pierin Júnior: Não são 40 quilômetros de aterro, portanto é algo exequível a construção de ponto para ligação com o Mato Grosso do Sul. COCAMAR e COAMO têm interesse direto nesta ligação. A duplicação é necessária e com tráfego muito alto e muitas vidas são perdidas.

- Foram apresentados pronunciamentos gravados da Senadora do MS, Simone Tebet, que ressaltou a importância da duplicação da BR376, em fase de estudo, segundo o Ministro Tarcísio, e Senador Nelson Traad do MS e do Senador paranaense Oriovisto Guimarães que também se pronunciou.

Os presentes foram uníssomos em ressaltar a importância da mobilização e unidade da Assembleia Legislativa, a não aceitação à praça de pedágio próximo à Guairaçá, sem no mínimo duplicação e devidos investimentos, e os presentes se manifestaram pela licitação exclusivamente pelo menor preço, sem o pagamento de outorga, com obras e duplicações possíveis no início dos contratos. Que este modelo de licitação e estudos contém sobrepreço, começam com tarifas altas que subirão ainda mais depois da aplicação de degraú tarifário. Que as mesmas empresas não sejam renovadas no pedágio;

1. Necessidade de Duplicação da Rodovia 376 de Paranavaí a Nova Londrina
2. Ponte de Ligação com Mato Grosso do Sul;
3. Como evitar a utilização de rodovias estaduais de menor capacidade, com prejuízo para as Prefeituras;
4. Proposta de avaliação dos obras e cumprimento do contrato de 05 anos e depois de 03 em 03 anos,
5. Não retroceder às propostas de consenso pela licitação de menor tarifa;
6. Licitação pela menor tarifa;
7. Não ao modelo híbrido;
8. Revisão contratual a cada dez anos;

9. Retirada do degrau tarifário;
10. Prazo do contrato de 25 anos;
11. Isenção do pedágio para os moradores onde ficam as praças de pedágio;
12. Proibir a participação nas licitações das atuais concessionárias;
13. Isenção para motociclistas.
14. Exclusão das novas 15 praças de pedágio.
15. Abertura pela ANTT de procedimento para cobrança das obras não feitas pelas atuais concessionárias.
16. Discutir a localização de praças
17. Não aceitar a instituição de 15 novas praças
18. Colocar em prática o pedagiômetro, com discriminação de praça de pedágio e período
19. Lembrar da ligação de terra rica a porto euclides da cunha, estado de são paulo. Pr 180 que a muitos anos espera por esta obra;
20. Cobrar as obras e serviços dos atuais contratos de concessão rodoviária;
21. Considerar o turismo para fortalecer argumentos

- PROPOSTAS E REIVINDICAÇÕES ESCRITAS RECEBIDAS PELA FRENTE PARLAMENTAR - EM MÃOS, POR EMAIL, E REDES SOCIAIS.

1. **Carta da Sociedade Civil de Londrina - audiência pública de 11/02/21.**
2. **Carta de Francisco Beltrão.**
3. **Manifesto Público de Lideranças do Sudoeste Paranaense sobre a Proposta de Pedágios para o Estado do Paraná.**
4. **Carta dos Movimentos Sociais - Pedágios na Região Sudoeste do Paraná** - Um projeto contrário à integração territorial, social e econômica do Sudoeste do Paraná.
5. **Carta de Arapongas.**
6. **Carta de propostas de Cascavel.**
7. **Ofício do Município de Nova Laranjeiras.**
8. **Contribuições de Lisandro César Vieira - Audiência Pública de Guarapuava.**
9. **Estudo de Propostas para Melhorias da Rodovia BR277**, trecho entre Km403,5 ao Km435, Lote 06. Parceria entre a assessoria do Deputado Federal Aliel Machado e o Vereador de Cantagalo Francisco Júnior Piantkoski
10. **Ofício do Movimento Viaduto Já de Laranjeiras do Sul.**
11. **Requerimento Deputado Goura** - inclua em seus relatórios a recomendação de que as novas concessões para exploração do pedágio nas rodovias estaduais incluam, entre as obrigações das concessionárias, a implementação de estrutura cicloviária e equipamentos de apoio ao ciclista, sobretudo nos trechos urbanos.

12. **Requerimento da Bancada de Deputadas Estaduais da Assembleia Legislativa** - solicitando que seja incluso nos novos contratos de pedágio a exigência de atendimento as Legislações Estaduais pertinentes, em especial a Lei 19727 - 10 de dezembro de 2018. A lei em questão visa assegurar a reserva de até 2% (dois por cento) das vagas de trabalho nas empresas prestadoras de serviços ao Poder Público Estadual, que tenham em seu quadro funcional mais de duzentos empregados, para mulheres vítimas da violência doméstica e familiar e que se encontrem sob efeitos de, pelo menos, uma das medidas protetivas de urgência previstas no art. 23 da Lei Federal nº 11.340, de 7 de agosto de 2006.

13. **Deputado Requião Filho** - debate, análise e encaminhamentos de importantíssimo tema. Recentemente, vários professores e estudantes têm procurado este Deputado solicitando a adoção de medidas que possam isentá-los do pedágio, visto que é muito comum que estudem/trabalhem em municípios vizinhos/limitrofes às praças, situação que os onera em demasia, dificulta a sobrevivência de suas famílias e acaba por causar o abandono das salas de aula.

14. **Conselho Transparência Londrina** - Presidente Auber S. Pereira, no dia 11/02/2021, segue em anexo documentos relacionados ao ISS PEDÁGIO/MPE - 1) Inquérito Civil MPPR - 0078.16.002209-7 26ª Promotoria da Comarca de Londrina Ministério Público Estadual. 2) Despacho nº 28/2021, Referência: PRM-JAC-PR-00000145/2021 Ministério Público Federal - Procuradoria da República no Município de Jacarezinho-PR. Gabinete de Procurador de PRM/Jacarezinho e 3) Notificação nº 09/2020, Referência 1.25.005.001475/2020-09 Ministério Público Federal - Procuradoria da República no Município de Londrina-PR. 1º Ofício da PRM-Londrina.

15. **Ofício Penitenciária Estadual de Catanduvas** - objeando que os próximos editais estabeleçam a isenção para a passagem de servidores que laboram nesta Penitenciária Federal e, em razão do serviço, necessitam passar por praças de pedágio.

16. **Vereador Ênio Luis Loliatti** - Câmara Municipal de Entre Rios do Oeste - posição contrária do Vereador ao novo modelo de pedágio proposto pelo Governo Federal.

17. **Contribuição do Instituto Tecnológico de Transportes e Infraestrutura da Universidade Federal do Paraná (ITTI/UFPR)** - Considerações iniciais do Instituto Tecnológico de Transportes e Infraestrutura da Universidade Federal do Paraná (ITTI/UFPR) ao processo de modelagem das novas concessões nas rodovias do Paraná.

18. **Deputado Estadual Coronel Lee** - Propostas formalizadas pelo Deputado Estadual Coronel Lee requerimento solicitando encaminhamento a Frente Parlamentar sobre os Pedágios no Paraná para análise dos seguintes pontos a serem considerados.

19. **Proposta do Cidadão Erni B. Stein** - Propostas para a BR 277 Curitiba Km 95,5 construção de nova trincheira e BR 277 Curitiba KM 98,5(aproximadamente) Bairro Orleans - construção de novo viaduto.

20. **Proposta do Reitor da UENP Professor Doutor Rodolfo Fiorucci** - Carta Aberta em Defesa d@s Educador@s e Estudantes do Paraná contra o Pedágio mais Caro do Mundo.

21. **Sugestão da Polícia Rodoviária Federal de Cascavel** para as obras a serem incluídas/contempladas no novo contrato de concessão para 2021.

22. **ENVIADO POR LONDRINA** - RESPOSTA DO MPF PRM-JAC-PR-00000145.2021.

23. **DR. FABIO THEOPHILO - ACAO POPULAR** - peça inicial de Ação Popular contra EPL e empresa financiadora do estudo.

24. **Carta da Bancada Federal** do Paraná ao Exmo. Ministro da Infraestrutura para solicitar a licitação por menor preço e outras condições mínimas em 15 de setembro de 2020.

25. **Requerimento do Sr. Bruno Bux, cidadão do Município DA Lapa** sobre os problemas gerados pela Praça de Pedágio na BR476, solicitações dos Lapeanos, Comunidade Mariental, e Comunidades Quilombolas da Lapa.

26. **Associação Quilombola e Afrodescendentes da Restinga** exige o direito de ser consultada conforme o amparo do OIT 169. Observação como se sabe na zona rural o acesso à internet é restrito, desde já declaram se que a reunião dos povos a serem consultados não deve ser online. Pois todos da comunidade devem participar, sem prejuízo financeiro ou de informação. Associação Quilombola e Afrodescendentes da Restinga *restingaquilombola@gmail.com*

27. **Ofício da Câmara Municipal de Ivaí, PR**, para que seja incluído no Edital de Licitação a isenção da tarifa de pedágio para beneficiar a agricultura familiar e suas organizações, cooperativas e associações, como forma de incentivo redução de custos de produção.

28. **Ofício nº. 37/2021, Observatório Social de Maringá**, propostas para revisão do edital e do contrato.

29. **Carta Aberta à Sociedade Paranaense** - Pedágios do Conselho Nacional do Laicato do Brasil do Regional Sul 2 Pedágio nas Rodovias do Paraná: Preço justo e transparência na garantia do direito de ir e vir.

30. **Manifesto e Propostas dos Maçons Paranaenses** sobre o Programa de Concessão e Exploração de Rodovias no Paraná.

31. **Comissão Especial de Acompanhamento do Novo Modelo de Pedágio no Paraná (Requerimento nº 1/2.021)**: manifesta-se contrária à instalação de praça de pedágio na Rodovia PR445, e dá outras providências.

32. **Câmara Municipal de Ponta Grossa**: Moção de apelo ao Excelentíssimo Senhor Governador do Estado do Paraná, para que Sua Excelência gestione junto ao Poder Executivo Estadual, no sentido de não aprovar o modelo de concessão de pedágio que está sendo proposto para o Paraná pelo Governo Federal através do Ministério dos Transportes.

33. **Proposta cidadão Juliano, morador de São Luiz do Purunã, Balsa Nova, PR**: Como no nosso distrito há um pedágio, nós estamos a 24 anos pagando a tarifa para andar dentro do nosso município (trabalhar, estudar, ir ao hospital do município e etc.). No novo modelo de concessão não há previsão de isenção para os moradores do bairro. Peço a isenção, como acontece em algumas cidades do Brasil.

34. **Abaixo Assinado contra a instalação de Praça de Pedágio** no Estado do Paraná, principalmente nos Municípios de Califórnia, Marilândia do Sul, Mauá da Serra e Apucarana.

35. **Ofício da Câmara Municipal de Entre Rios do Oeste.**

36. **Documento de Sugestões da Deputada Mabel Canto sobre a Proposta de Edital e Contrato das Concessões Rodoviárias do Paraná.**

37. **Carta de Opinião sobre as novas concessões assinada por FECOMÉRCIO, FAEP, FIEP, Associação Comercial do Paraná (ACP), Federação das Transportadoras do Paraná (FETRANSPAR), Federação das Associações Comerciais do Paraná (FACIAP), Instituto de Engenharia do Paraná (IEP) e Movimento Pró-Paraná - G7 e Movimento PróParaná**

[1] http://portal.assembleia.pr.leg.br/modules/mod_legislativo_arquivo/mod_legislativo_arquivo.php?leiCod=97733&tipo=I



Documento assinado eletronicamente por **Arilson Maroldi Chiorato, Coordenador**, em 05/04/2021, às 15:04, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Claudio Romanelli, Deputado Estadual - 1º Secretário**, em 05/04/2021, às 15:06, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Alexandre Amaro, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 15:09, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Fernando Guerra Filho, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 15:10, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Jose Aparecido Jacovós, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 15:11, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Jonas Guimarães, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 15:12, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Mabel Cora Canto, Deputada Estadual**, em 05/04/2021, às 15:12, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Nelson Lauro Luersen, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 15:19, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Everton Marcelino de Souza, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 15:20, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Marcos Adriano Ferreira Fruet, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 15:21, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Tercilio Luiz Turini, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 15:21, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.

Documento assinado eletronicamente por **Antonio Anibelli Neto, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 15:22, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Antonio Tadeu Veneri, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 15:23, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Rubens Recalcatti, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 15:26, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Paulo Roberto da Costa - Galo, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 15:28, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Mauro Rafael Moraes e Silva, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 15:28, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Mauricio Thadeu de Mello e Silva, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 15:29, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Matheus Viniccus Ribeiro Petriv, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 15:32, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Paulo Henrique Coletti Fernandes, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 15:33, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Tlustik Venek, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 15:33, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **João Douglas Fabricio, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 15:34, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Marcio José Pacheco Ramos, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 15:39, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Evandro Jose da Cruz Araujo, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 15:42, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Adriano Jose da Silva, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 15:44, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Ademar Luiz Traiano, Presidente da Assembleia Legislativa do Paraná**, em 05/04/2021, às 15:47, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Marilei de Souza Lima, Deputada Estadual**, em 05/04/2021, às 15:48, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Washington Lee Abe, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 15:49, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Alexandre Maranhao Curi, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 15:49, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Jorge Gomes de Oliveira Brand, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 15:49, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Isabel Cristina Rauen Silvestri, Deputada Estadual - Procuradora da Mulher**, em 05/04/2021, às 15:51, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Emerson Gielinski Bacil, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 15:54, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Carlos Martins Gonçalves, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 15:55, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **José Rodrigues Lemos, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 16:04, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Luciana Guzella Rafagnin, Deputada Estadual**, em 05/04/2021, às 16:06, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Plauto Miro Guimaraes Filho, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 16:10, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Michele Caputo Neto, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 16:23, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.

Documento assinado eletronicamente por **José Francisco Buhner, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 16:27, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Sebastiao Henrique de Medeiros, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 16:29, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **José Tiago Camargo do Amaral, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 16:35, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado digitalmente por **Gilson de Souza, Deputado Estadual - 2º Secretário**, em 05/04/2021, às 16:43, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.
Nº de Série do Certificado: 293882708013823330768618444497739007788



Documento assinado eletronicamente por **Artagao de Mattos Leao Junior, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 16:44, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Paulo Rogerio do Carmo, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 16:46, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Fernando Ernandes Martins, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 16:50, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Manoel Batista da Silva Junior, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 16:50, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Wilmar Reichembach, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 17:00, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Cobra Reporter - Devanil Reginaldo da Silva, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 17:03, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Elio Lino Rusch, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 17:04, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Arruda Nunes, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 17:33, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **José Gilberto do Carmo Alves Ribeiro, Deputado Estadual - 3º Secretário**, em 05/04/2021, às 18:01, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Hussein Bakri, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 19:05, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Fernando Destito Francischini, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 19:26, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Nelson Roberto Placido Silva Justus, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 19:31, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Gugu Bueno - Aldino Jorge Bueno, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 19:31, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Homero Figueiredo Lima e Marchese, Deputado Estadual**, em 05/04/2021, às 20:38, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <http://www.assembleia.pr.leg.br/sei/verificar> informando o código verificador **0336207** e o código CRC **29911F9C**.