



## **ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ**

### **Ata da 14.<sup>a</sup> Audiência Pública da Frente Parlamentar sobre o Pedágio, realizada no Município de Ponta Grossa, em 06/5/2021.**

Aos seis dias do mês de maio de dois mil e vinte e um, às nove horas iniciou-se a 14.<sup>a</sup> Audiência Pública da Frente Parlamentar sobre o Pedágio no Paraná, desta vez realizada inteiramente de modo remoto, pelo aplicativo *zoom* e transmissão pelo *site* da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná (ALEP), através de seus canais nas plataformas do *Facebook* e *Youtube*. Deputados presentes: Arilson Chiorato, Goura, Evandro Araújo, Luciana Rafagnin, Luiz Cláudio Romanelli, Nelson Luersen, Cristina Silvestre. O Deputado Arilson iniciou os trabalhos às 09h, esclarecendo a motivação da audiência pública, para identificar os erros atuais, e reivindicar o melhor planejamento, um instrumento de conciliação, que favoreça os usuários, a vida e desenvolvimento econômico do Paraná. Nesta audiência, a Frente Parlamentar busca discutir a integração das ciclovias e de passagens de fauna especialmente em aglomerações urbanas e regiões metropolitanas. Ressalta a importância de discutir os contratos ainda vigentes, e evitar que sejam criadas circunstâncias e condições ruins para os novos contratos, como degrau tarifário, critério de licitação com maior pagamento de outorga para desempate. Relembra o histórico, a concessão prevista aumenta de 2.400 para 3.300 km aproximadamente, o tempo de 24 para 30 anos, e em relação ao preço comunga lances limitados a 17% de desconto e pagamento de outorga. A Frente é suprapartidária. Esclarece como serão organizados os trabalhos, com faladas intercaladas entre autoridades locais e representantes da sociedade civil. Passada a palavra ao Deputado Evandro Araújo, esclareceu que neste momento substitui o Deputado Luiz Cláudio Romanelli na apresentação inicial em razão da ausência justificada pelo falecimento de parente. O modelo atual é de 2510 de rodovias, chamado Anel de Integração 1809 federais e 701 estaduais. Esse modelo apresentado pelo Ministério não é novo, é a antiga conhecida concessão onerosa, já utilizada pelo Governador Jaime Lerner para o "anel de integração" do Paraná, iniciado em 1997, fixação de programa de obras e tarifa pré-fixada (era 40% mais cara do que deveria desde o início do contrato). Em período eleitoral, o Governador baixou a tarifa com intuito eleitoral. 1998 desequilíbrio contratual, com questionamentos judiciais, que causou prejuízos, e foram mantidas as retiradas de várias obras dos contratos. Em 2000 os termos aditivos com concessionárias excluem obrigação de obras.



## **ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ**

Em 2012, TCU e TCE concluem existência de desequilíbrio financeiro em favor dos usuários. 2018 Operação Lava Jato e termo de leniência. 2020 a Agepar reconhece a existência de sobrepreço e aumentos desnecessários. As tarifas máximas previstas para o leilão terão o desconto máximo de dezessete por cento, e criaram a taxa de outorga (dinheiro pago ao governo federal), após os questionamentos esse valor seria depositado numa conta centralizada no caixa das concessões de cada lote. Na atual proposta, são apenas 73 km de ciclovias previstas (a extensão real das ciclovias é metade disto), 07 cidades atendidas - Curitiba, Paranaguá, Matinhos, Itaúna do Sul, Nova Londrina, Renascença e Francisco Beltrão, e dois lotes sem qualquer nova ciclovia - 03 e 05. Estas obras estão previstas do 4º ao 8º ano, que é inviável. Queremos uma licitação pelo menor preço de tarifa, se taxa de outorga, sem limite de desconto, obras no início do contrato (começou concessão começou a obra), e uma garantia para a execução da obras, como um depósito de caução, que a concessionária deverá depositar para garantir que as obras serão realizadas. Queremos uma licitação pelo menor preço de tarifa, sem limite de desconto, com base na concorrência, obras no início do contrato (começou concessão começou a obra), e uma garantia para a execução da obras, como um depósito de caução, que a concessionária deverá depositar para garantir que as obras serão realizadas. A caução deve ser um valor fixo. Qualquer concessão só é realizada um ganho maior de eficiência, porém o Governo Federal está prevendo quase que a criação de uma estatal, comparativamente, engessando valores, e demais questões. Temos exemplos positivos de licitação pelo menor preço. A Assembleia Legislativa firmou um novo Manifesto uníssono entre todos os Deputados, assinado por todos protocolado na ANTT, com propostas como depósito de caução, contra novas praças, menor tarifa dentre outros. Passada a palavra ao Senador Flávio Arns, ressaltou a importância do debate do pedágio, o protagonismo da Assembleia Legislativa, do Manifesto que foi assinado pelos Deputados Estaduais para ANTT, pois amarrará as pessoas por trinta anos, destaca a importância da manifestação do Governo do Estado, e gestão do Paraná de suas rodovias estaduais. Deputado Romanelli ressaltou a fala do Ministro Tarcísio, resalta que 2 concessionárias inadimplentes com o PR-Ecorodovias (Serra Almeida - serra cataratas e ecovia) e CCR (rodonorte) foram as únicas concessionárias que se apresentaram ao Edital da BR 153, continuam operando país afora. Defende o modelo pelo menor preço de



## **ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ**

tarifa, sem outorga e realização de obras início do contrato. Deputado Goura, sempre que é falado atualmente sobre ciclovias, é falado "isto não está no contrato", e gera a omissão das concessionárias. Ressalta que o tema trata de salvar vida e que está alinhado com uma visão moderna e contemporânea. Há uma alegação das concessionárias que as infraestruturas solicitadas não estão previstas nos contratos - assim entende-se a importância do atual momento. Presidente do CREA/PR Ricardo Oliveira, atual presidente do CREA, ressalta que na audiência pública promovida pela ANTT foi o primeiro a falar, a questão do pedágio levantou nos paranaenses a discussão muito mais ampla, dos diversos modais, e é importante que tenha uma lei para que todos os projetos contemplem obrigatoriamente o modal de ciclovia, pois é impossível conviver na cidade sem estrutura de ciclovia. No CREA/PR estão registradas mais de 20.000 empresas, e diversas entidades do G7 que apresentou ao Ministério durante uma semana, onde deverão constar obras inclusive de ciclovias, enviará documento para Assembleia, e haverá consolidação de um documento, terá que sair mas Euclésio Finatti ficará. Deputado Subtenente Everton, esclarece que as ciclovias são problemas apontados em todas as cidades, é a favor de construção de ciclofaixas e ciclovias. Éder Willian Greaff, foram feitas 3244 contribuições. O Paraná, em 2020, é o 2º em mortes de ciclistas. Campanha #15por30 inclusão de contagem de pedestres e ciclistas, e transparência e divulgação, a PRF divulga todos os sinistros (acidentes) na página de internet. 1% do total de investimentos em estruturas cicloviárias ou inclusão no estoque de melhorias. Suficiente para 1000 de ciclovias bidirecionais. Projeção de custos com acidentes em rodovias federais a serem concessionadas, R\$575,9 milhões, ou seja, a própria redução dos acidentes para o investimento. Na 277 sentido Curitiba - Litoral, onde existem muitos acidentes, o iRap da concessão constou inexistência e risco de acidentes. Deputada Cristina Silvestri, conversou com Comandante Pedro da PRF/PR e a grande preocupação é o período de transição após o encerramento do pedágio, como a limpeza da pista após os acidentes, guinchos, médicos, segurança e outras questões que devem ser acertadas. Fernanda Eria Possato, grupo de pedal Pontal do Paraná, o planejamento exige a previsão de ciclovias, em Pontal do Sul (município de Pontal do Paraná), passa a PR412, trecho que liga Pontal do Sul a Shangri-lá não tem ciclovia nem acostamento, e os pedestres e ciclistas têm que partilhar a rodovia, em completo risco de acidentes. Está



## **ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ**

sendo feita uma proposta para Governo do Estado, um verdadeiro pedido de socorro. Antônio Amaral, Associação Transporte Ativo Londrina, foi solicitado ao DER a passagem de animais pelas rodovias pedagiadas. Passada a palavra para Kessi Iarosz, PR, o cicloturismo é muito forte na região de Telêmaco e Ponta Grossa. Vereadora Renata Falzoni e blogueira @bikeelegak, a questão é adequar toda a infraestrutura, repensada, e redimensionada, para que favoreça o pedalar. Devemos imaginar o ciclismo como transporte para mobilidade nos centros urbanos, e estrutura em cidades e estradas para treino, cicloturismo, etc. A responsabilidade pela segurança da vida é dos governos. Clarissa Rosa, A problemática do Atropelamento de Fauna, esclarece como funciona a REET. Dra. Fernanda Abra, ViaFauna, Brasil tem 4ª maior malha rodoviária do mundo, com perda de animais, e efeito barreira, desencoraja os animais a atravessarem as rodovias, prejuízo biológico e genético. Existe custo humano e financeiro, em SP 600 feridas e 20 morrem por colisões com animais, mais de 50 milhões. Como reduzir: ter um bom diagnóstico, ter boa paisagem lindeira à rodovia, ter um plano de mitigação, identificação exata do objetivo da preservação (capivaras, ou flora, etc). Hoje a entrada dos animais nas rodovias é considerado uma falha na prestação do serviço. Clovis Borges, Diretor Executivo da SPVS. Renato Muzzolon, Especialista em Gestão Ambiental de Obras Rodovias, os estudos ambientais devem ser incluídos lá no início das rodovias, a questão que fica é: como serão compartilhadas as responsabilidades entre órgãos públicos e concessionárias na gestão das obras e das rodovias? Oportunidades que serão incorporadas, adequação da legislação de ruído ambiental, procedimentos de monitoramento acústico ambiental, na planilha de custos para contratação de obras e resgate de animais atropelados. Na planilha de custos, dever-se-á incorporar nos custos das licitações ou obras rodoviárias os custos ambientais, que devem ser absorvidos pela contratada, e condicionar a empresa adotar um sistema de meio ambiente, sustentabilidade e governança - ESG. Marcel, CONCICLO, no programa de exploração de rodovias existe uma obrigação legal para que cada quinquênio sejam revistas as obras, é necessário que novos projetos sejam incluídas na revisão das obras do PER. Importante que Paraná tenha cicloturismo na rodovia 277 até Foz. Luiz Afonso, Circuito Pé Vermelho, importante prever ciclovias, cicloturismo envolve diversos municípios e PR445. João Arthur Mohr, posicionamento FIEP é apoiar a ciclomobilidade, seja



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

mobilidade (trabalhadores do comércio da indústria) ou treino (BR277 p. exemplo). Foram lidas perguntas feitas pelos participantes pelo zoom: a Frente vai propor obras específicas, qual foi a posição do governo federal (José Baka Filho). Deputado Goura responde as perguntas e apresenta propostas que tratam sobre mobilidade proteção à fauna e flora e defesa dos povos tradicionais em cada lote da licitação. Ressaltou a importância dos órgãos estaduais e federal se manifestarem. Pede para que o Governador Ratinho Júnior interceda pelos ciclistas. Deputado Evandro Araújo responde que é o Ministério da Infraestrutura não respeita o que surgiu das audiências públicas. Importante todos acompanharem. Deputado Arilson ressalta que o nosso esforço é de incluir estes temas no orçamento das concessões, pois haverá definição por mais trinta anos. E concorda com Deputado Goura que a passagem da fauna demanda mais tratativas perante o Governo. **Encaminhamento:** 1. Enviar por escrito uma solicitação de inclusão do tópico das ciclovias na próxima reunião grupo Coordenador da Frente para tomar os devidos encaminhamentos junto ao Estado, Governo Federal e Estadual. 2. \*PR-412 - Pontal do Sul a Shangrila\* - rodovia de pista simples - Abaixo assinado - construção imediata de acostamento nesse trecho (Pedido de Socorro) **Sugestão formal ao edital da ANTT:** - Ciclomobilidade: Divulgação dos dados quanto aos acidente de ciclistas e pedestres no portal de transparência das concessionárias/Contagem permanente de passagem de ciclistas/Estudo de campo periódico para coleta de dados/Inclusão de sinalização horizontal e vertical específica + iluminação adequadas (destaque aos trechos perigosos: entradas e retornos)/Infraestrutura cicloviária segregada/Infraestrutura de apoio ao apoio ao ciclista nos postos de atendimento aos usuários. - Passagem da fauna silvestre: Corredores ecológicos - infraestrutura adequada para proteger a fauna silvestre/ Implantação de sistema de monitoramento, estudo e contagem/Inclusão de infraestrutura adequada e estrutura protetiva no entorno de unidades de conservação e alto fluxo de animais silvestres/Campanha para dar preferência às pessoas para viajarem de dia. Contribuições pelo *email: ffpedagio@assembleia.pr.gov.br* Nada mais havendo a tratar, o Deputado Arilson Chiorato agradeceu a participação de todos e declarou encerrada a Audiência Pública. Assim se lavrou a Ata, que segue assinada pelo Coordenador da Frente Parlamentar sobre o Pedágio da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, Deputado Arilson Chiorato.



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

Dep. Arilson - abertura: objetivo da frente que discute o pedágio, trazer transparência do edital, apontar erros no edital e trazer soluções. Vitória junto ao TC da União que garantiu aos Dep. Estaduais conceder ou não as rodovias estaduais que compõem 1.200 km dos 3.300km para ao Governo Federal fazer a licitação e obrigou que o novo modelo traga no texto do edital o passivo deixado pelo atual contrato para que a sociedade não pague 2 vezes as obras inacabadas que estavam compondo a tarifa

Dep. Evandro Araújo – Apresentação do atual modelo de concessão:

contrato atual: breve histórico (início 1997 - Governador Jaime Lerner) - das 12 tarifas mais altas no país, 7 estão no PR. Obras inacabada: a 8 meses do encerramento do atual contrato, 25 obras não foram entregues e 263,5 km sem melhorias propostas. Modelo proposto - concessão de 3.327 km (2.164km rodovias Federais + 1163 km rodovias Estaduais) manutenção das 27 praças, modelo híbrido. 15 novas praças. Receita prevista R\$ 156 bi. Mapa das obras - trechos que serão prejudicados pela mudança da relação dos municípios com região (Londrina/ .....). Mapa tarifas- alguns pedágios tiveram redução. Reivindicação não pelo modelo híbrido e sim pelo de menor tarifa (pode haver um desconto de até 70%). Riscos modelo híbrido - mantém tarifas elevadas e limitada a concorrência (17,4%). Taxa de outorga - modelo de tributo a ser pago pelo usuário paranaense. Tarifa Elevada (aumento 40% logo após a duplicação de trecho)

Ciclomobilidade

Apenas 73km (levar em condireção sentido duplo das ciclovias). Apenas 7 cidades atendidas ( Curitiba, Paranaguá, Matinhos, Itaúna do Sul, Nova Londrina, Renascença e Francisco Beltrão) . 2 lotes sem novas ciclovias previstas (Lotes 3 e 5)

O que queremos - menor trecho: menor preço e sem taxa de outros / obras logo no início do contrato / garantias de execução das obras + Manifestação do poder legislativo estadual - 11 reuniões técnicas e audiências públicas

Senador Flávio Arns - Parabenizar a ALEP pelo trabalho, reforça as reivindicações defendidas pela frente, ressalta a importância do tópico levantado hoje pela audiência.



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

Dep. Romanelli - Ministro da Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas: edital da BR 153 (Tocantins): ressalta que 2 concessionárias inadimplentes com o PR- Ecorodovias (Serra Almeida - serra cataratas e ecovia) e CCR (rodonorte) foram as únicas concessionárias que se apresentaram ao Edital da BR 153. Apoia a causa dos ciclistas.

Goura: Ressalta que o tema trata de salvar vida e que está alinhado com uma visão moderna e contemporânea. Há uma alegação das concessionárias que as infraestruturas solicitadas não estão previstas nos contratos - assim entende-se a importância do atual momento.

Sugestão formal ao edital da ANTT :

Ciclomobilidade: Divulgação dos dados quanto aos acidente de ciclistas e pedestres no portal de transparência das concessionárias / Contagem permanente de passagem de ciclistas / Estudo de campo periódico para coleta de dados / Inclusão de sinalização horizontal e vertical específica + iluminação adequadas (destaque aos trechos perigosos: entradas e retornos) / Infraestrutura cicloviária segregada / Infraestrutura de apoio ao apoio ao ciclista nos postos de atendimento aos usuários

\*Passagem da fauna silvestre\*Corredores ecológicos - infraestrutura adequada para proteger a fauna silvestre / Implantação de sistema de monitoramento, estudo e contagem / Inclusão de infraestrutura adequada e estrutura protetiva no entorno de unidades de conservação e alto fluxo de animais silvestres / Campanha para dar preferência às pessoas para viajarem de dia.

Ricardo Oliveira, CREA, prof. Unioeste - coloca a instituição a favor da causa, discussão de modais vão se relacionar. Daqui doravante - todos os projetos devem contemplar o modal da ciclovia. Ex. em Cascavel - Av. Brasil - percebe-se a diferença de utilização no centro da cidade.

Subtenente Everton - Porto Amazonas (427) - possibilidade de criação de circuito cicloturístico

Eder Willian Graeff, CicloIguaçu - Campanha 15x30 - campanha técnica e de contribuições no site de ANTT 3.800 comprovações. Solicitação para o edital: inclusão, segurança, contagem, transparência e divulgação. 1% do total dos investimento é o que pedimos para as estruturas cicloviárias. Todo acidente gera um custo (2007 a 2019) - custo sinistros próximos 30 anos (projeção) = R\$ 575,9 mi / custo de implantação de mil km de ciclovias = R\$ 280,8 mi. Cerca de 40% dps sinistros com ciclistas resultam em vítimas em estado grave ou óbito. Estudo de caso BR 277 - entrada e saída de veículo são os piores trechos. Ex: Olinda. Sinalização dinâmica. -  
\_apresentação \_



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

Fernanda Possatto, moradora de Pontal do Sul (Pontal do Paraná) - reforça a importância do planejamento urbano contemplar os ciclistas e pedestres. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Destaca a dificuldade de trânsito de ciclistas e pedestres na PR-412 - Pontal do Sul a Shangrila - rodovia de pista simples - Abaixo assinado - construção imediata de acostamento nesse trecho (Pedido de Socorro) - recentemente um ciclista foi atropelado no trecho e terá que ficar parado das atividades de trabalho por 3 meses.

Antonio Amaral, Londrina - PR445 - (ONG Mai), 2016 - chuvas destruíram pontes e seriam reconstruídas na ligação Londrina a Irerê (15km) - reivindicação para a infraestrutura ter passagem de animais. O feito foi parcialmente concretizado, não da forma como se esperava, mas realizou-se a elevação das pontes para passagem de animais. - reivindicação para não ser incluída uma praça de pedágio na região. - mais um momento para pleitear a inclusão de ciclovia na 445

Kessi Iarosz - Campos Gerais, destaca/ critica a influência de poder da Klabin e do setor industrial. Ressalta o caso de Telêmaco Borba, PR160 - muito utilizada por ciclistas - pista simples, sem acostamento, onde há, a pavimentação é muito ruim, e ainda há um projeto cicloturismo - potencial na real (Prudentópolis, Tibagi...)

Renata Falzoni, cicloativista e vereadora de SP - ciclismo é algo muito amplo: privilegiado é aquele que tem boas memórias da bicicleta na infância. Destaca todo o ambiente construído hostil a presença do ser humano e bicicleta. Investimento alemão na Europa para estimular o turismo rural - rendimento 44 bilhões de euros no cicloturismo. - promove um contra fluxo do êxodo rural. Importância do desenho das estruturas para estimular a boa educação e salvar vidas

Clarissa Rosa, Rede de Especialistas em Ecologia de Transporte:

Impactos das rodovias na população das espécies - fragmentação de habitat, degradação e atropelamento. Acontece inicialmente pela fragmentação / animais com maior capacidade de deslocamento, alguns utilizam como rota (mamíferos). A Carcaça atrai outros animais.

Fatores naturais que influenciam os atropelamentos: densidade populacional das espécies do entorno. Comportamento de forrageio, fluxo de veículos, velocidade média dos veículos, horário de maior fluxo (anfíbios, répteis, aves, mamíferos- alteram a distribuição, taxa de deslocamento - aprendizado) e período de maior atividade da espécie. Impactos podem reverberar em até 2.800m -





## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

Fernanda D. Abra - Via Fauna - o que é possível fazer para conservação da fauna - quarta maior malha viária do mundo: atropelamento / efeito barreira - 39.605 morte de mamíferos no estado de SP/ ano. Perdas de animais, humanas e econômica.

Rodovias sustentáveis: proteção da vida selvagem, seguro para as pessoas, custo benefício

Como reduzir: 1 - diagnóstico / entendimento da paisagem/ estatística 2 - Plano de mitigação para solução de planos estruturais : passagem de fauna, cerca direcionadora da fauna (segregação de passagem entre pessoas e animais) 3. manejo dos animais, manejo com a carcaça (animais feridos, encaminhar material biológico) - 9 meses de monitoramento 180 toneladas de carne de onça. Serviço

Clóvis Borges, SPVS, enfatiza a existência de um contínuo da mata atlântica (SP, PR, SC) que deve receber especial atenção (Ex: BR-116, 376, vias regiões costeiras)

Renato Muzzolon - responsabilidade compartilhada - será responsabilidade apenas da concessionária contratada ? Ruído ambiental, incorporar os procedimentos de monitoramento acústico ambiental. Necessidade de colocar os custos previstos para implementação de ações de mitigação

Marcel Costa, Conciclo- terminando o planejamento estratégico para 2030. Exploração de ciclovias (a cada 15 anos) - projeto de sinalização na BR 277, não foi possível implementar por impedimentos legais, Detran investiria 50 mil reais. Estão trabalhando na Rota Caiçara e diagnóstico paranaense de ciclomobilidade.

Luiz Afonso, representante da organização do circuito pé vermelho - 7 municípios no norte do, PR445, Tamarana foi excluído por falta de infraestrutura.

João Artur Mohr, FIEP, apoiou a utilização da bicicleta nos vários formatos de uso.

Arilson - Esforço de incluir o tema de ciclovias e passagem de fauna - empresas ganharam 9 milhões a mais - a audiência será feita em forma de carta - \*Encaminhamento por escrito - inclusão do tópico das ciclovias na próxima reunião grupo coordenador da frente para tomar os devidos encaminhamentos junto ao estado - Conselho Governo Federal + Estadual.



## **ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ**

Goura - Destaca solicitações específicas em lote 1, 2 e 6 (inclusão de infraestrutura cicloviária no entorno de Curitiba e RM, Litoral, Interligação de Foz e Cascavel com ciclovias em ambos os lados) + passagem de fauna silvestre no entorno de UC's (Reserva Biológica das Araucárias)

Perguntas e respostas das interações na rede

Evandro Agradecimentos formais e se dirige ao ex-prefeito de paranaguá - não há manifestação negativa formal em relação às reivindicações da frente, mas as ações do Ministro de Infraestrutura contradizem todas as discussões e recomendações que estão sendo feitas.

Reforça a importância da inclusão desses tópicos no contrato (Arilson)

**Deputado Estadual ArilsonChiorato**