

Formulário		DFIL.001
Macroprocesso	Fomento Municipal para Ações de Infraestrutura e Logística – Modal Rodoviário	
Assunto Plano de Trabalho	Página	1/9

01 – DADOS CADASTRAIS			
Entidade Proponente PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA		CNPJ: 76.417.055/0001-86	
Endereço: AVENIDA CANDIDO DE ABREU 817, CENTRO CÍVICO			
Cidade: CURITIBA	CEP: 80.530.908	DDD/Telefone: (41) 3350-8711	Personalidade jurídica Direito Público
Nome do Responsável: RAFAEL VALDOMIRO GRECA DE MACEDO		C.P.F.: 232.242.319-04	
C.I./Órgão Expedidor: 531.233-7 / SSP.PR		Cargo: PREFEITO MUNICIPAL	
Endereço Residencial: RUA CORONEL DULCIDIO 303, AP. 121		CEP: 80.420-170	
Município: CURITIBA	UF: PARANÁ	DDD/Celular: -----	
E-mail 1: RAFAELGRECA@CURITIBA.PR.GOV.BR E-mail 2: CABARROS@IPPUC.ORG.BR		DDD/Telefone: (41) 3350-8006	

2 – DO PROJETO		
2.1 Objeto	PERÍODO DE EXECUÇÃO DO CONVÊNIO	
Contratação do Projeto Executivo de Engenharia e execução de obras para transposição em desnível na Linha Verde.	INICIO Mês 01= Publicação DOE	TÉRMINO Mês 57 (1710 dias)
2.2 Serviços / Localização		
<p>TRINARIO DA MARECHAL: implantação de dois viadutos nas ruas Anne Frank e Tenente Francisco Ferreira de Souza e suas vias de acesso, além de estrutura metálica para usuários do transporte coletivo no viaduto na Av. Marechal Floriano Peixoto. Avenida Marechal Floriano Peixoto > Longitude 675621.40 E Latitude 7182106.66 S Rua Anne Frank > Longitude 675621.01 E Latitude 7182012.20 S Rua Tenente Francisco Ferreira de Souza > Longitude 675449.00 E Latitude 7181839.00 S</p> <p>TRANSPOSIÇÃO ESTAÇÃO SÃO PEDRO: implantação de duas trincheiras interligando as ruas Omar Raymundo Picheth com Mal. Althayr Roszanniy e rua Barão do Santo Angelo com Ipiranga, bem como adequações dos seus acessos. Rua Raimundo Picheth > Longitude 672489.36 E Latitude 7177911.96 S Rua Barão Santo Angelo > Longitude 672375.58 E Latitude 7177761.39 S</p>		

Formulário

DFIL.001

Macroprocesso

Fomento Municipal para Ações de Infraestrutura e Logística – Modal Rodoviário

Assunto **Plano de Trabalho**

Página

2/9

2.3 – Justificativas (Socioeconômica + Relação custo/benefício)

A Rodovia Federal BR-116, construída na segunda metade da década de 1950, foi projetada com um traçado que passava a leste e muito além da então área urbanizada do Município de Curitiba.

Com a promulgação da Lei nº 2.828 de 31 de julho de 1966, que aprovava o Plano Diretor de Curitiba, foram fixadas as diretrizes físicas de expansão e adensamento de forma linear no sentido nordeste-sudoeste, ao longo dos Eixos Estruturais.

A opção pela concentração e expansão induzidas nos eixos estruturais tinha como objetivo principal orientar o crescimento da cidade em um momento em que a área central começava a apresentar os primeiros sinais de congestionamento. Na época a cidade tinha uma população aproximada de 450 mil habitantes.

Nesses eixos eram oferecidas novas alternativas para habitação em alta densidade, comércio de médio porte prestação de serviços, bem como um sistema de transporte de massa que pudesse ser continuamente ajustado à demanda gerada pelo progressivo adensamento.

Entretanto, entre o planejamento desejado e as condições econômicas da população, a restrita capacidade de investimento do Município e a velocidade de crescimento da cidade, surgiram condicionantes de difícil controle. Fatos como a valorização dos eixos estruturais, além de outros aspectos, levaram parcela considerável da população a buscar alternativas à habitação em área desprovidas de infraestrutura, justamente as de menor valor comercial.

Esse foi o caso dos bairros que nasceram “no outro lado” da BR-116, embora fossem áreas não recomendadas à ocupação urbana pelo Plano Diretor, e que nesta época começavam a apresentar problemas de acessibilidade e de qualidade ambiental ocasionadas, fundamentalmente, pela falta de obras viárias para transpor a rodovia e pela ausência de infraestrutura básica na região.

A BR-116, a partir de então, deixara de ser o limite da cidade e se tornara uma barreira, um divisor.

Esse desafio absorveu alguns anos na busca de soluções que levassem em consideração os princípios do Plano Diretor, ancorado em três vetores: Uso do Solo; Sistema Viário e Transporte Coletivo. A situação passava também por um aspecto legal, pois a rodovia era federal.

Finalmente, com a implantação do Contorno Leste, foi possível a conexão direta entre as rodovias BR-116 (sentido São Paulo e Porto Alegre), BR-277 (sentido Paranaguá), BR-376 (sentido Florianópolis) e o Contorno Sul de Curitiba. Esse anel rodoviário definiu uma nova configuração viária destinada ao tráfego de passagem entre diversos municípios da Região Metropolitana de Curitiba.

Em 2004 o Convênio de Delegação da União liberando o trecho da BR-116, entre os bairros Atuba e Pinheiro, permitiu à Prefeitura de Curitiba desenvolver estudos para solucionar aquela situação.

Assim nascia o Eixo de Integração Metropolitana, denominado Linha Verde, que contempla, de forma imediata, na sua área de abrangência, o Município de Curitiba e, ainda, diretamente oito Municípios do 1º anel Metropolitano. Na prática, beneficia, além dos atuais 1,9 milhão de habitantes da Capital, outros 950 mil habitantes nas cidades conturbadas, além do tráfego de passagem.

Formulário

DFIL.001

Macroprocesso **Fomento Municipal para Ações de Infraestrutura e Logística – Modal Rodoviário**

Assunto **Plano de Trabalho**

Página 3/9

São 22 quilômetros de extensão (pelo leito da antiga BR-116, posteriormente BR-476) que ligam a cidade desde o Sul até o Norte, ao longo de 22 bairros, entre o Pinheirinho e o Atuba nos seus extremos.

Entre as intervenções urbanas planejadas estão aquelas de transposição do **Eixo de Integração Metropolitana – Linha Verde**, além de obras complementares na malha viária e de arte, o que inclui ainda as travessias sinalizadas. O objetivo desse conjunto de ações é intensificar a integração das duas margens do eixo com fluidez e segurança, de maneira a promover a inserção definitiva, no tecido urbano, daquilo que antes o dividia.

Atualmente a Linha Verde com uma fluidez do tráfego de veículos nas marginais – com velocidade permitida de 70 Km/h - gera, hoje, retenções nos fluxos devidos às intersecções semaforicas existentes nas vias transversais.

No médio prazo, com a conclusão das obras do eixo e o sistema de transporte estiver integralmente em operação essa dificuldade será agravada, acarretando sérios transtornos operacionais às linhas do transporte coletivo e a circulação de veículos.

A proposta para contornar estes “pontos de estrangulamento” é implantar transposições em desnível nestes locais para permitir de forma simultânea a fluidez de circulação tanto para o eixo como para a malha viária transversal.

Assim, optou-se pela execução de obras nas intersecções das estações Marechal Floriano e São Pedro.

Com relação ao custo x benefício das intervenções propostas, podemos mensurá-los em ganhos de velocidade e de tempo em forma direta para os usuários do transporte público e privado e também em forma indireta pela valorização financeira dos lotes adjacentes às intervenções.

Ganho por acréscimo de velocidade: estima-se que o tempo de viagem para toda a extensão da Linha Verde represente um ganho de 20%, ou seja, o tempo total, que hoje de 30 minutos será reduzido para 24 minutos. Considerando o fluxo atual de 5.000 uvp/hora, na hora de maior movimento e um total de 42 mil ao longo do dia, representa um ganho de $(42.000 \times 0,1) 4.200$ horas/dia.

Formulário	DFIL.001
Macroprocesso	Fomento Municipal para Ações de Infraestrutura e Logística – Modal Rodoviário
Assunto Plano de Trabalho	Página 4/9

3 – CRONOGRAMA DO CONVÊNIO					
Meta	Fase	Especificação	Intervenção	Período (Dias)	
				Início	Término
1	1.1	Elaboração do TR + Licitação e Contratação do PFE	Trinário da Marechal Floriano Peixoto	Realizado até junho/2021	Realizado até junho/2021
1	1.2	Elaboração PFE		Realizado até junho/2021	1410
1	1.3	Aprovação do PFE e elaboração dos TR para licitação		Realizado até junho/2021	1410
1	1.4	Desapropriações		1231	1530
1	1.5	Licitação e contratação obras		1231	1350
1	1.6	Realização das obras		1351	1710
2	2.1	Elaboração do TR + Licitação e Contratação do Laudo	Estação de Conexão RIT	Realizado até junho/2021	Realizado até junho/2021
2	2.2	Elaboração Laudo		1141	1200
2	2.3	Elaboração do TR + Licitação e Contratação do projeto estrutural do reforço do viaduto da Av. Mal Floriano		1141	1260
2	2.4	Previsão para elaboração de projeto estrutural do reforço do viaduto da Av. Mal Floriano		1261	1440
2	2.5	Elaboração do TR + Licitação e Contratação do PFE		1141	1260
2	2.6	Elaboração do PFE		1261	1440
2	2.7	Aprovação do laudo e do PFE e elaboração dos TR para licitação		1141	1440
2	2.8	Licitação e contratação obras		1411	1530
2	2.9	Realização das obras		1531	1710
3	3.1	Elaboração do TR + Licitação e Contratação do PFE	Transposição na estação São Pedro	Realizado até junho/2021	Realizado até junho/2021

Formulário		DFIL.001
Macroprocesso	Fomento Municipal para Ações de Infraestrutura e Logística – Modal Rodoviário	
Assunto Plano de Trabalho	Página	5/9

3	3.2	Elaboração PFE	Realizado até junho/2021	1230
3	3.3	Aprovação do PFE e elaboração dos TR para licitação	Realizado até junho/2021	1230
3	3.4	Desapropriações	1141	1440
3	3.5	Licitação e contratação obras	1141	1260
3	3.6	Realização das obras	1261	1620

TR = Termo de Referência PFE = Projeto final de Engenharia.

4 – PLANO DE APLICAÇÃO			
Rubrica	Natureza da despesa	Estado	Município
44906100	Desapropriações	---	R\$ 28.884.000,00
44404200	Auxilio a municípios	R\$ 87.725.766,67	---

5 – CRONOGRAMA FISICO-FINANCEIRO			
Mês	Estado (R\$)	Município (R\$)	
		Pecúnia	Serviços
30	0,00	0,00	0,00
60	0,00	0,00	0,00
90	0,00	0,00	0,00
120	0,00	0,00	0,00
150	0,00	0,00	0,00
180	0,00	0,00	0,00
210	0,00	0,00	0,00
240	0,00	0,00	0,00

Formulário

DFIL.001

Macroprocesso **Fomento Municipal para Ações de Infraestrutura e Logística – Modal Rodoviário**

Assunto **Plano de Trabalho**

Página 6/9

270	0,00	0,00	0,00
300	0,00	0,00	0,00
330	0,00	0,00	0,00
360	0,00	0,00	0,00
390	0,00	0,00	0,00
420	0,00	0,00	0,00
450	0,00	0,00	0,00
480	0,00	0,00	0,00
510	0,00	0,00	0,00
540	0,00	0,00	0,00
570	0,00	0,00	0,00
600	0,00	0,00	0,00
630	0,00	0,00	0,00
660	0,00	0,00	0,00
690	0,00	0,00	0,00
720	0,00	0,00	0,00
750	0,00	0,00	0,00
780	0,00	0,00	0,00
810	0,00	0,00	0,00
840	0,00	0,00	0,00
870	0,00	0,00	0,00
900	353.852,27	0,00	0,00
930	0,00	0,00	0,00
960	0,00	0,00	0,00
990	0,00	0,00	0,00
1020	118.744,89	0,00	0,00

Formulário		DFIL.001
Macroprocesso	Fomento Municipal para Ações de Infraestrutura e Logística – Modal Rodoviário	
Assunto Plano de Trabalho	Página	7/9

1050	0,00	0,00	0,00
1080	118.744,89	0,00	0,00
1110	0,00	0,00	0,00
1140	0,00	0,00	0,00
1170	547.493,98	1.958.400,00	0,00
1200	267.210,55	1.958.400,00	0,00
1230	79.163,26	1.958.400,00	0,00
1260	0,00	2.888.400,00	0,00
1290	3.246.977,07	2.888.400,00	0,00
1320	3.149.214,20	2.888.400,00	0,00
1350	3.051.451,32	2.888.400,00	0,00
1380	6.479.067,26	2.888.400,00	0,00
1410	6.612.168,55	2.888.400,00	0,00
1440	6.479.067,26	2.888.400,00	0,00
1470	6.443.728,85	930.000,00	0,00
1500	6.443.728,85	930.000,00	0,00
1530	6.443.728,85	930.000,00	0,00
1560	7.805.624,68	0,00	0,00
1590	7.805.624,68	0,00	0,00
1620	7.805.624,69	0,00	0,00
1650	4.824.850,19	0,00	0,00
1680	4.824.850,19	0,00	0,00
1710	4.824.850,19	0,00	0,00
Sub-totais	87.725.766,67	28.884.000,00	0,00
Total geral	116.609.766,67		

Formulário

DFIL.001

Macroprocesso **Fomento Municipal para Ações de Infraestrutura e Logística – Modal Rodoviário**

Assunto **Plano de Trabalho**

Página 8/9

6 – DECLARAÇÃO DO PREFEITO

6.1) Na qualidade de representante legal do Município de Curitiba, declaro para os fins de prova junto à Secretaria de Infraestrutura e Logística do Estado do Paraná, e sob as penas da Lei, que:

- a) O município possui condições físico e financeira para arcar com a contrapartida, no valor de R\$ 28.884.000,00 (vinte e oito milhões, oitocentos e oitenta e quatro mil reais).
- b) Não existe qualquer debito em mora ou situação de inadimplência com qualquer entidade da Administração Pública Estadual, no que concerne às exigências legais, em especial à Lei de Diretrizes Orçamentarias em vigor, e à Lei Complementar Federal nº 101 de 04/05/2000, que impeça a transferência de recursos oriundos de dotações consignadas nos orçamentos do Estado do Paraná, na forma deste Plano de Trabalho.
- c) O Município adotará, no momento oportuno, as Licenças de Instalação e Operação se necessárias à luz da norma legal.
- d) O Município providenciará no momento oportuno as Anotações de Responsabilidade Técnica de fiscalização

6.2) Forma de execução pretendida: CONTRATAÇÃO

Curitiba – PR, 05 de julho de 2021.

RAFAEL VALDOMIRO GRECA DE MACEDO
PREFEITO MUNICIPAL
CPF: 232.242.319-04

7 – APROVAÇÃO PELO CONCEDENTE (Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística – SEIL)

Formulário

DFIL.001

Macroprocesso **Fomento Municipal para Ações de Infraestrutura e Logística – Modal Rodoviário**

Assunto **Plano de Trabalho**

Página 9/9

Aprovado

Local: Curitiba/PR

Data:

8 – OBSERVAÇÕES

Documento: **Planodetrabalho29112021.pdf**.

Assinatura Qualificada realizada por: **Rafael Valdomiro Greca de Macedo** em 03/12/2021 16:43, **Sandro Alex Cruz de Oliveira** em 09/12/2021 17:30.

Inserido ao protocolo **17.747.491-6** por: **Carlos Alberto Barros** em: 29/11/2021 14:32.



Documento assinado nos termos do Art. 38 do Decreto Estadual nº 7304/2021.

A autenticidade deste documento pode ser validada no endereço:
<https://www.eprotocolo.pr.gov.br/spiweb/validarAssinatura> com o código:
f61eb8a53f27015d5336972ce989d1f1.