

ANEL DE INTEGRAÇÃO

PEDÁGIOS DO PARANÁ

SISTEMA FAEP



ANEL DE INTEGRAÇÃO
PEDÁGIOS DO PARANÁ





O papel da FAEP é defender ações que promovam o desenvolvimento do agronegócio, dentro ou fora da porteira, por projetos ou legislações que permitam maior produtividade e maior rentabilidade.

O resultado extrapola as porteiras das propriedades rurais do Paraná e alcança cada cidadão do nosso Estado, que, mesmo que nunca tenha pisado fora do asfalto, é beneficiado direta ou indiretamente, seja por um produto de melhor qualidade, seja pelo saldo positivo da balança comercial, pela geração de empregos ou investimento em infraestrutura.

É o que estamos fazendo agora. Após muito diálogo com especialistas da área, chegamos à conclusão de que o melhor caminho é uma negociação clara e aberta para se chegar à melhor proposta de uma solução imediata.

Somos um país que depende prioritariamente das rodovias para escoar sua produção e um setor que, diferente dos demais, não tem como diluir os custos na produção já que os preços das commodities são definidos nos mercados mundiais.

A defesa da duplicação do Anel de Integração como uma providência urgente tem sido defendida há muito tempo pela FAEP. Vivemos um momento de crise econômica, nem Estado e nem governo federal tem

caixa para investir. O Estado não tem mais como investir sem parcerias com o setor privado. Não há recursos nem para manutenção, que dirá para a construção de grandes obras.

O governo federal tem outras prioridades para os próximos anos como a construção de rodovias e ferrovias para escoar a produção das regiões Centro-Oeste e Norte do país.

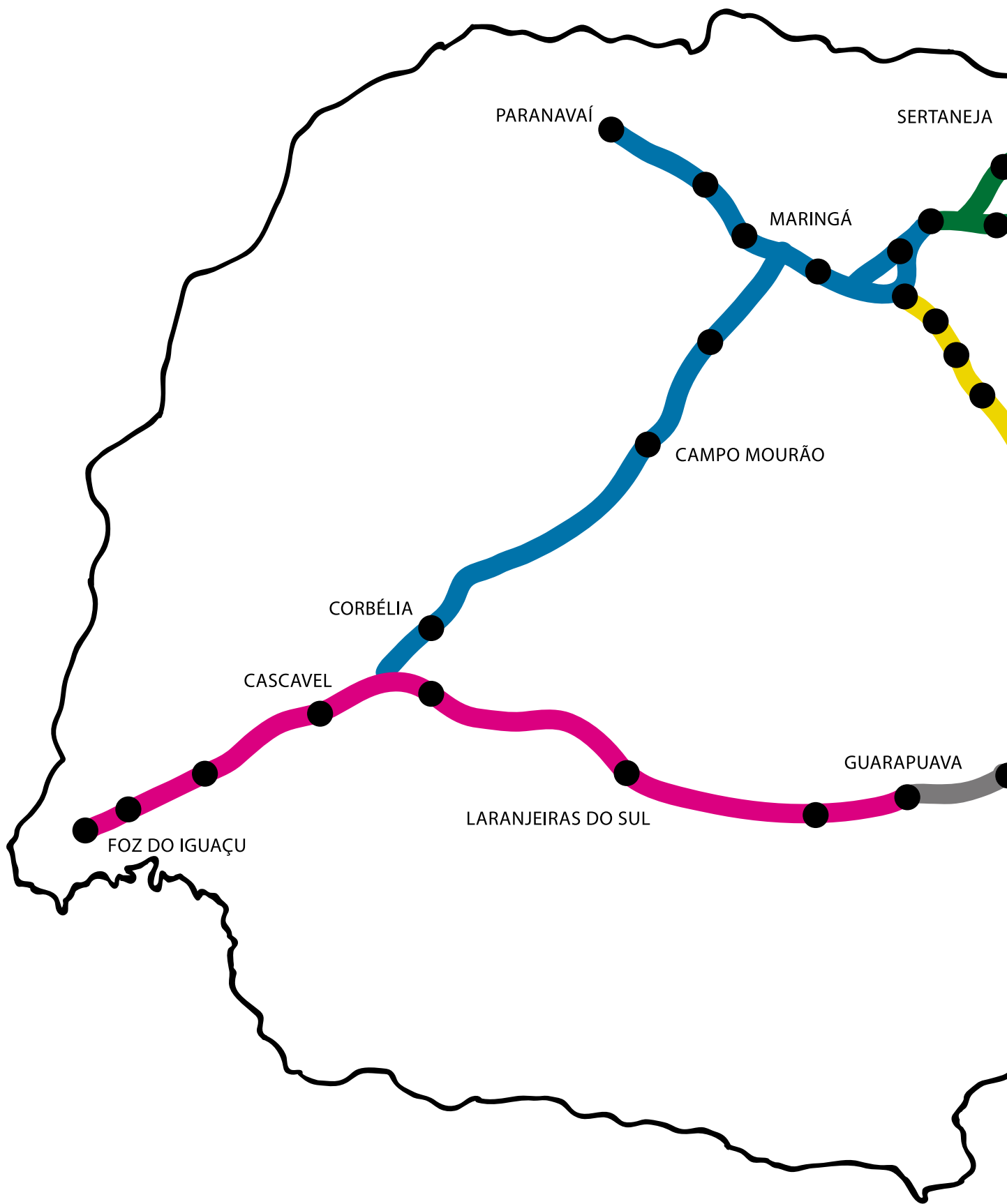
É por isso que queremos que o governo federal renove a delegação das rodovias ao governo do Paraná, que é o maior interessado em controlar as obras do Anel de Integração.

Ou seja, o direito de sentar com as concessionárias e de forma clara e limpa discutir o que é melhor para nós, paranaenses, que precisamos de rodovias melhores e pedágio mais barato.

Do contrário, teremos que aguardar até 2022. Até lá, vamos perdendo nossas possibilidades de desenvolvimento econômico e social porque escolhemos nos fechar ao diálogo mantendo uma opinião ou sentimento concebido sem exame crítico.

Ágide Meneguette

Presidente da Federação da Agricultura do Estado do Paraná (FAEP)



● **RODONORTE**

● **RODOVIA DAS CATARATAS**

● **ECONORTE**

ANEL DE INTEGRAÇÃO

Anel de Integração do Paraná consiste em uma malha de 2,4 mil Km de rodovias, dos quais 1,8 mil Km federais, divididas em seis lotes interligados, administrados pela iniciativa privada e mantidos com a cobrança da tarifa de pedágio. Ele forma um polígono geométrico interligando Curitiba, Ponta Grossa, Guarapuava, Cascavel, Foz do Iguaçu, Campo Mourão, Maringá, Paranavaí, Londrina e Paranaguá no Estado do Paraná.



● CAMINHOS DO PARANÁ

● VIAPAR

● ECOVIA

FORMAS DE CONCESSÃO

O Paraná foi um dos pioneiros na concessão de rodovias para o setor privado no Brasil.

Há três formas básicas de concessão:

1º. Rodovia pronta - a concessionária faz a manutenção, com poucas obras.

Exemplo: BR-101 que liga o Paraná a Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

2º. A concessionária recupera o pavimento e faz novas obras.

Exemplo: as concessões que o governo federal está fazendo no Centro/Oeste e na Rodovia do Frango de Chapecó (SC) até a Lapa.

3º. A concessionária recupera o pavimento e faz obras. Ela também se encarrega de trechos adicionais.

Exemplo: O Anel de Integração do Paraná.

No trecho Curitiba – Paranaguá da BR-277 a concessionária ficou, também, obrigada a manter a rodovia Alexandra-Matinhos, que liga Matinhos à Praia de Leste e o acesso a Antonina, sem cobrança de pedágio.

Isto significa que os caminhões que levam a produção para Paranaguá também pagam pelos veículos que vão para as praias do litoral paranaense.



HISTÓRICO

1996/97

Estudos realizados

1997

Licitação e
contratação das
concessões

1998

Serviços iniciais e
início da cobrança
do pedágio.

**Termo de Alteração
Unilateral**

Decreto do governo do estado
reduzindo em 50% o valor do
pedágio previsto em contrato.

Ação Judicial

As concessionárias
recorreram à justiça e
ganharam antecipação de
tutela, ficando desobrigadas
de realizarem novos
investimentos.

2000

Acordo Judicial e Aditivo – redução das receitas e redução e
postergação das obras. Os valores não foram integralmente restabelecidos
para os caminhões – apenas 80% do valor inicial, afetando o equilíbrio
econômico-financeiro das empresas.

2002

Termo Aditivo - Inclusão na tarifa de
5% de ISS pelas prefeituras de municípios.
Inclusão de novos trechos
(Araucária e Lapa).

2005

Ata 17 – Foi firmado acordo entre o DER e a
concessionária Rodovia das Cataratas – hoje
Ecorodovia, que previa redução em 30% do
pedágio. A contrapartida era a desobrigação por
parte da concessionária em realizar qualquer
investimento em duplicação na BR-277,
que liga a região Oeste a Guarapuava. Num
impasse criado pelo Estado na assinatura
do Termo Aditivo para oficializar o acordo, a
concessionária ajuizou ação judicial e conseguiu
que a Ata 17 tivesse força contratual.

Passivo do Estado estimado em
mais de 100 ações judiciais =
R\$ 2 bilhões. Pagamento ao
final dos contratos em dinheiro
e não em precatórios. Ou, então,
prorrogar os contratos para
que as empresas possam ser
ressarcidas dos prejuízos pela
intervenções governamentais.
E sem obras novas.

2010

Retomada das negociações - Suspensão,
de ambas as partes, das ações em tramitação na
Justiça para facilitar os entendimentos.

EFEITOS DAS ALTERAÇÕES E ADITIVOS

Como resultado das diversas intervenções dos governos ao longo dos anos, os aditivos reduziram em:

- 487 Km as duplicações, terceiras faixas, eliminação da construção de 12 contornos de cidades e 261 interseções (trevos e viaduto).

Para retomar algumas obras julgadas importantes, inclusive solicitadas pelas comunidades, foram introduzidos os chamados “degraus tarifários”, isto é, acréscimos na tarifa para compensar as obras que não estavam mais previstas nos contratos.

Obras que continuavam nos contratos foram postergadas para o final, a fim de evitar novos desequilíbrios econômico-financeiros das concessionárias.



TARIFA RESULTA DE CÁLCULO MATEMÁTICO

Para montar uma concessão são levadas em conta algumas variáveis, que entram na composição de uma fórmula matemática. Primeiro é preciso avaliar o volume de tráfego, que resulta na receita bruta da concessionária. Quantos carros e quantos caminhões passam pelas praças de pedágio.

Os técnicos também procuram projetar o volume futuro de tráfego para estimar a receita esperada. O Estado, como poder concedente, elabora uma lista com as obras necessárias para colocar a rodovia em condições de tráfego e calcula o valor dos investimentos necessários ao longo do contrato.

Para investir, na maioria dos casos, as concessionárias buscam financiamento. O pagamento dos juros desses financiamentos também entra no cálculo. O Estado estabelece no contrato quais serviços a concessionária deve pres-

tar, como atendimento médico e mecânico para os usuários.

Também incidem impostos sobre a receita: ISS pago às prefeituras; PIS, COFINS, Contribuição Social e Imposto de Renda pagos ao governo federal. É estabelecida a Taxa Interna de Retorno (TIR), que é o retorno do capital investido durante a existência do contrato. E, naturalmente, o lucro da concessionária.

Por fim, também entra no cálculo o prazo pelo qual vai vigorar o contrato. O cálculo feito com essas variáveis resulta no preço do pedágio.

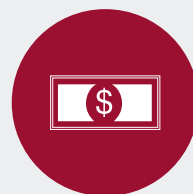
VARIÁVEIS NO PREÇO DO PEDÁGIO



TRÁFEGO



INVESTIMENTOS
(QUANTO E QUANDO)



IMPOSTOS



**CUSTOS
OPERACIONAIS**



LUCRO



TIR



PRAZO



TARIFA

Os termos em que as variáveis são colocadas no cálculo mudam de concessão para concessão rodoviária.

COMPARAÇÃO DE PEDÁGIOS

Uma das alegações dos que se manifestam contra a renovação da Delegação e das negociações com as concessionárias é que o pedágio é caro.

É verdade, o pedágio é caro. Por isso mesmo queremos que seja reduzido imediatamente.

Os que se opõem à renovação da Delegação e às negociações com concessionárias para início das obras já, com redução do preço do pedágio, fazem comparações do preço do pedágio do Paraná com outros Estados.



PREÇO DO PEDÁGIO PARA CADA 100 KM PARA VEÍCULO LEVE

BAHIA	R\$ 6,20
MINAS GERAIS	R\$ 8,20
PARANÁ	R\$ 11,00
ESPÍRITO SANTO	R\$ 11,90
SÃO PAULO	R\$ 13,20
RIO DE JANEIRO	R\$ 16,10



A NOVA DUTRA



NOVADUTRA

Tem sido usada a tarifa cobrada na rodovia NovaDutra, entre o Rio de Janeiro e São Paulo, com intuito de mostrar que o pedágio do Paraná é o mais caro do Brasil.

A Nova Dutra tem uma extensão de 402 Km e um volume de tráfego diário de 253 mil veículos. Portanto, para percorrer os 402 Km, um veículo leve gasta R\$ 49,90 (valor referente à soma das seis praças de pedágio).

Divididos o total (R\$ 49,90) pela extensão (402) temos o valor de R\$ 12,41 para cada 100 Km. Diferente do valor de R\$ 4,58 divulgado por alguns veículos da imprensa nos últimos meses.

Lembrando ainda que, quando concessionada a NovaDutra já estava duplicada.

PRAÇAS DE PEDÁGIO E TARIFAS DA NOVADUTRA

Viúva Graça	R\$ 12,70
Itatiaia	R\$ 12,70
Moreira Cesar	R\$ 12,70
Jacareí	R\$ 5,60
Guararema	R\$ 3,10
Arujá	R\$ 3,10

ANEL DE INTEGRAÇÃO

O Anel de Integração tem 2,4 mil Km por onde trafegam diariamente 277 mil veículos. A média do valor cobrado é de R\$ 11 para cada 100 Km, segundo informações do Grupo CCR que administra o Anel de Integração.

	Tráfego Diário	Extensão	Valor / média 100 km
Anel de Integração	277 mil	2,4 mil Km	R\$ 11,00
NovaDutra	253 mil	402 Km	R\$ 12,41

Portanto, não dá para fazer comparações. São realidades desiguais em volume de tráfego e exigências de obras. Mesmo assim, podemos verificar que a média do Paraná é mais barata.

BR-163

Outra imagem distorcida é com relação a BR-163, que atravessa o Mato Grosso e o Mato Grosso do Sul até nossas divisas. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT) do governo federal, que deveria construir parte da rodovia no Mato Grosso, está sem dinheiro e desistiu: vai entregar o trecho para a concessionária sem obras, o que significa que o preço da tarifa não será o mesmo que o anunciado. As obras dessa rodovia, que seriam financiadas pelo BNDES com juros subsidiados, provavelmente não poderão contar com esses recursos aos juros prometidos. O que significa que o valor do pedágio deverá sofrer mais um aumento.



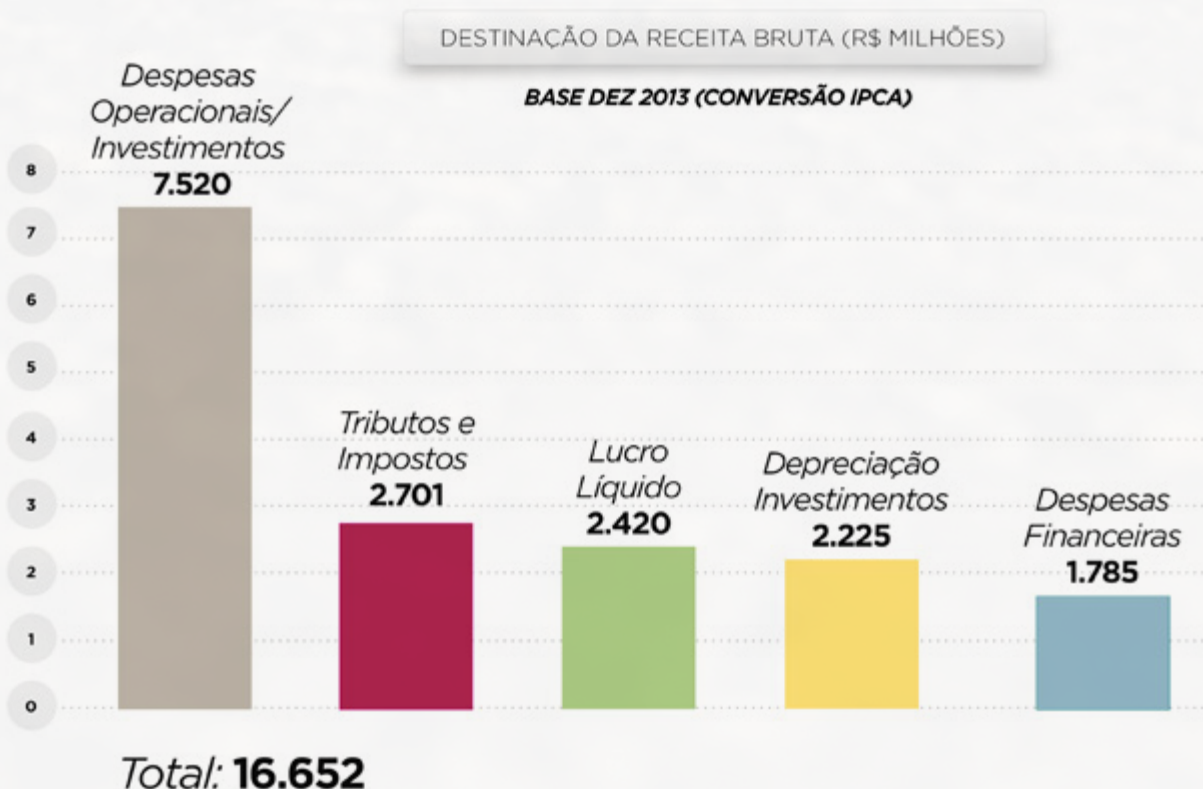
PARA ONDE VAI O DINHEIRO DO PEDÁGIO

O lucro líquido sobre a receita total da concessionária é de 14,5%.

O governo – município e o governo federal – ficam com 16,2% do total da receita bruta.



DESTINAÇÃO DA RECEITA TARIFÁRIA



NEGOCIAÇÕES DESDE 2010

O Estado vem realizando negociações com as concessionárias que resultaram em pequenas melhorias:

- Pequena duplicação na BR-277, no Oeste do Estado.
- Acréscimo de 5Km de duplicação na PR-445 com um acréscimo na tarifa em 25% - três degraus de 8,25% em três anos.

A tarifa também aumentou em função do contorno de Campo Largo e de Mandaguari.

Haverá novo degrau tarifário de 6% a 9% para compensar a lei do “Eixo Suspenso”.

PRORROGAÇÃO DA DELEGAÇÃO

Dos 2,4 mil Km do Anel de Integração, 1,8 mil Km são rodovias federais delegadas ao Paraná em 1997.

O prazo da delegação encerra em 2022, quando então as rodovias federais retornam para a União.

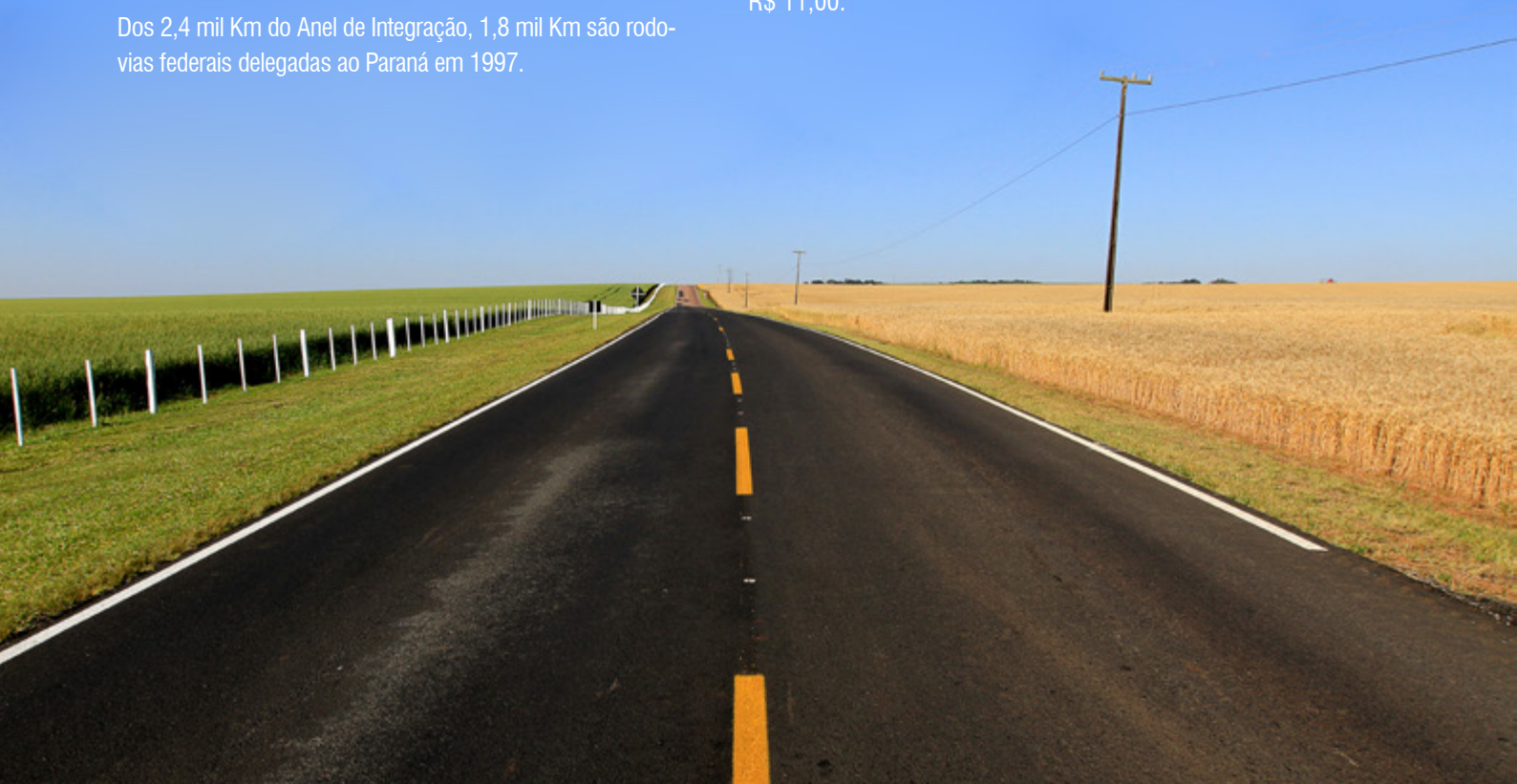
Prioridades

As rodovias do Anel de Integração são prioritárias para o desenvolvimento da economia paranaense. É por isso que o Paraná não pode abrir mão de continuar controlando-as.

O governo federal tem outras prioridades para os próximos anos como a concessão à iniciativa privada da construção de rodovias e ferrovias para escoar a produção agrícola do Centro/Oeste e do chamado Matopiba – grandes áreas do Maranhão, Tocantins, Piauí e Oeste da Bahia. O que é justificável, considerando a grande produção da região e a absoluta falta de infraestrutura.

No Paraná, o governo federal tem apenas uma obra nas concessões que está fazendo. É a duplicação do trecho Chapecó-Lapa que passa pelo Paraná e servirá para escoar a produção de frangos do Oeste de Santa Catarina para o Sudeste do país.

A tarifa será de R\$ 13,00, acima da média do Paraná de R\$ 11,00.





Faciap, Fecomércio, Fetranspar, Associação Comercial do Paraná e FAEP entregaram ao Ministro dos Transportes, em 29 de junho, documento solicitando a antecipação da renovação do convênio de Delegação por mais 24 anos, a partir de 2022.

PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE

Santa Catarina

Na audiência pública para discutir a concessão da rodovia Chapecó - Lapa, realizada dia 24 de julho, houve uma mobilização das lideranças do município catarinense de Concórdia para protestar contra a retirada do edital de concessão do trecho que liga a Rodovia do Frango àquela cidade. Mesmo pagando pedágio, a população de Concórdia quer a duplicação da rodovia.

Norte Pioneiro

Ainda recentemente, uma comissão de representantes do Norte Pioneiro veio a Curitiba pedir ao governador do Estado a duplicação do trecho Jataizinho-Ourinhos, mesmo que isso signifique aumento no preço do pedágio. O que a população daquela região

não suporta mais é a quantidade de acidentes e mortes em consequência do alto tráfego em rodovia de pista simples.

Se o governo do Estado encaminhar a duplicação do trecho, que não está no contrato da concessionária, certamente haverá um degrau tarifário, onerando ainda mais a tarifa atual.

A não ser que haja um novo contrato como resultado de negociações, com obrigações e direitos diferentes do contrato em vigor.

Paranavaí

A sociedade organizada de Paranavaí mantém um movimento reivindicando a duplicação do trecho Nova Esperança – Paranavaí.

OBRAS COM PEDÁGIO BAIXO

Se o Paraná conseguir a renovação da delegação do governo federal, o governo do Estado poderá tentar uma negociação com as atuais concessionárias para que as obras sejam iniciadas imediatamente e não apenas no final dos contratos.

Incluindo na negociação todas as obras necessárias:

- As que foram postergadas;
- As que foram eliminadas por força dos aditivos; e,
- As necessárias para que o Anel de Integração seja totalmente duplicado.

A negociação deve incluir, também, zerar o passivo judicial, desfavorável ao Estado do Paraná.

Tudo isso com a condição inegociável de redução do preço do pedágio. Certamente, para que isso ocorra, será necessário prorrogar os contratos de concessão, senão a equação - o cálculo com as variáveis – não fecha.

A permanência das concessões em poder das mesmas empresas é um fator irrelevante, desde que os contratos sejam cumpridos e as concessões sejam rigorosamente fiscalizadas pelo Estado, tornando o processo transparente.

Se não houver a renovação, teremos que esperar o término dos contratos, sem obras e com os atuais preços de pedágio corrigidos anualmente, acrescidos dos degraus tarifários.



NEGOCIAÇÃO

Os governos federal e estadual e as concessionárias já demonstraram disposição para negociar e interesse que as obras iniciem imediatamente e as rodovias sejam duplicadas.

As negociações com as concessionárias devem ser feitas em conjunto pelo governo do Estado e governo federal, compartilhadamente, facilitando a renovação da Delegação.

AGEPAR

É indispensável que o governo do Estado instrumentalize a sua Agência Reguladora do Transporte no Paraná (AGEPAR) para que haja realmente uma fiscalização, com contagem de tráfego e análise permanente dos balanços das empresas.

A AGEPAR, criada por lei em 2002, só foi instalada em 2012, dez anos depois e mesmo assim funcionando precariamente, sem quadro técnico permanente.

É de se esperar que, agora, o governo do Estado envie à Assembleia Legislativa o projeto de lei que cria o quadro da AGEPAR e libere os recursos presos no Tesouro do Estado.



Implicações


Quem almeja um futuro melhor para o nosso Estado, com outras possibilidades de desenvolvimento econômico e social, deve refletir seriamente sobre a possibilidade de antecipação da renovação da delegação do Anel de Integração ao governo do Paraná.

A renovação da delegação das rodovias federais para o Paraná é uma prioridade. É a possibilidade de negociação com as concessionárias para que tenhamos obras imediatas e não daqui a 8, 9 ou 10 anos.

É a possibilidade de tentarmos a redução imediata das tarifas de pedágios. É a possibilidade de zerar as pendências judiciais que pesam contra o Estado e que terão que ser pagas ao final do contrato. Algo estimado em R\$ 2 bilhões.

Ser contrário a renovação da delegação das rodovias federais para o Paraná parece algo impensável.





RENOVAÇÃO DA DELEGAÇÃO DAS RODOVIAS FEDERAIS PARA O PARANÁ:

Pedágio mais barato

Obras imediatas – duplicação de 2,4 mil km

Cancelamento pendências judiciais

Prorrogação dos contratos

Pesquisa Pedágios do Paraná Anel de Integração

Diante da polêmica que o tema suscitou, a FAEP encomendou uma pesquisa para saber o que os motoristas (carro, moto, caminhão e ônibus), usuários das rodovias que compõe o Anel de Integração do Estado do Paraná, pensam sobre o pedágio.

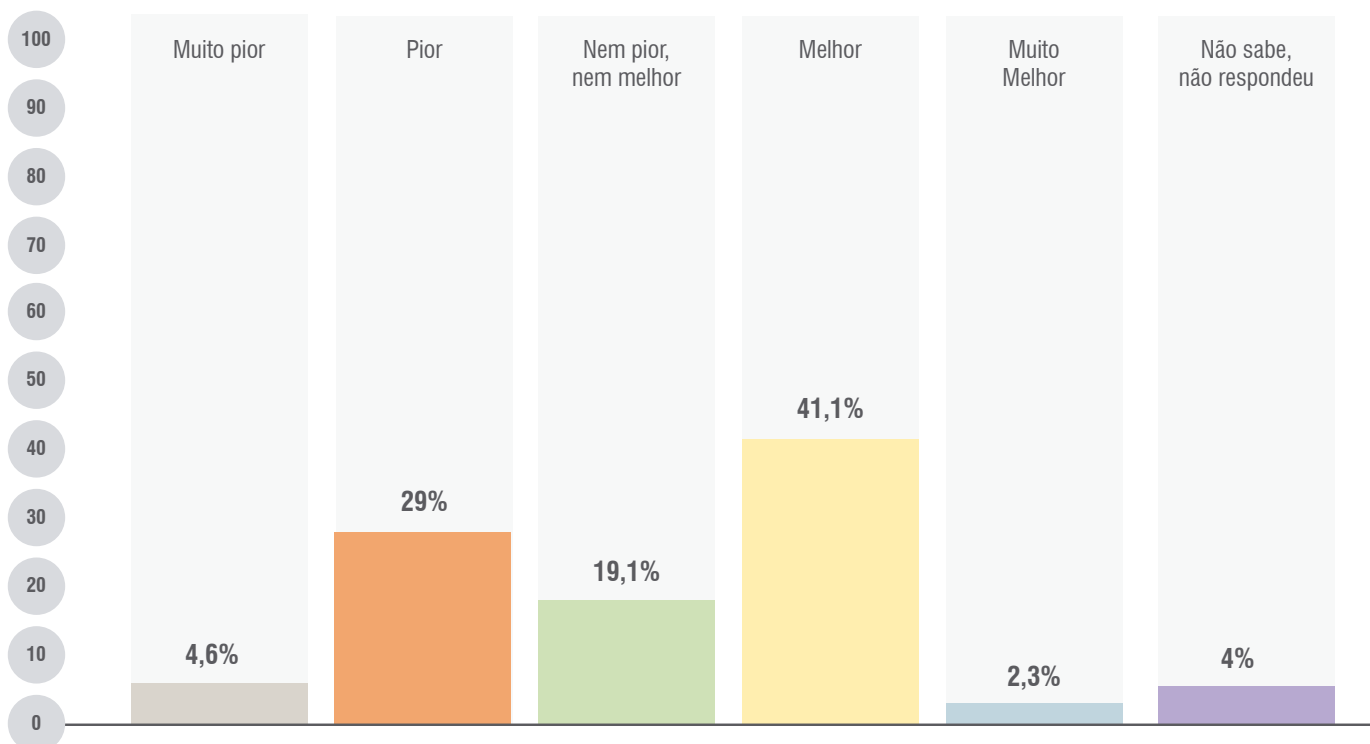
De acordo como estudo 79,3% dos usuários das rodovias paranaenses querem que o governo faça um novo contrato com as empresas de pedágio agora, com novas regras, obras de duplicação e tarifa mais baixa.

A pesquisa foi feita com motoristas que utilizaram alguma rodovia que compõe o Anel de Integração nos últimos 10 dias. O instituto Paraná Pesquisa, avaliou a percepção dos usuários das rodovias que compõem o Anel de Integração em relação ao pedágio, utilizou uma amostra de 2,5 mil motoristas, divididos segundo sexo, faixa etária e posição geográfica.

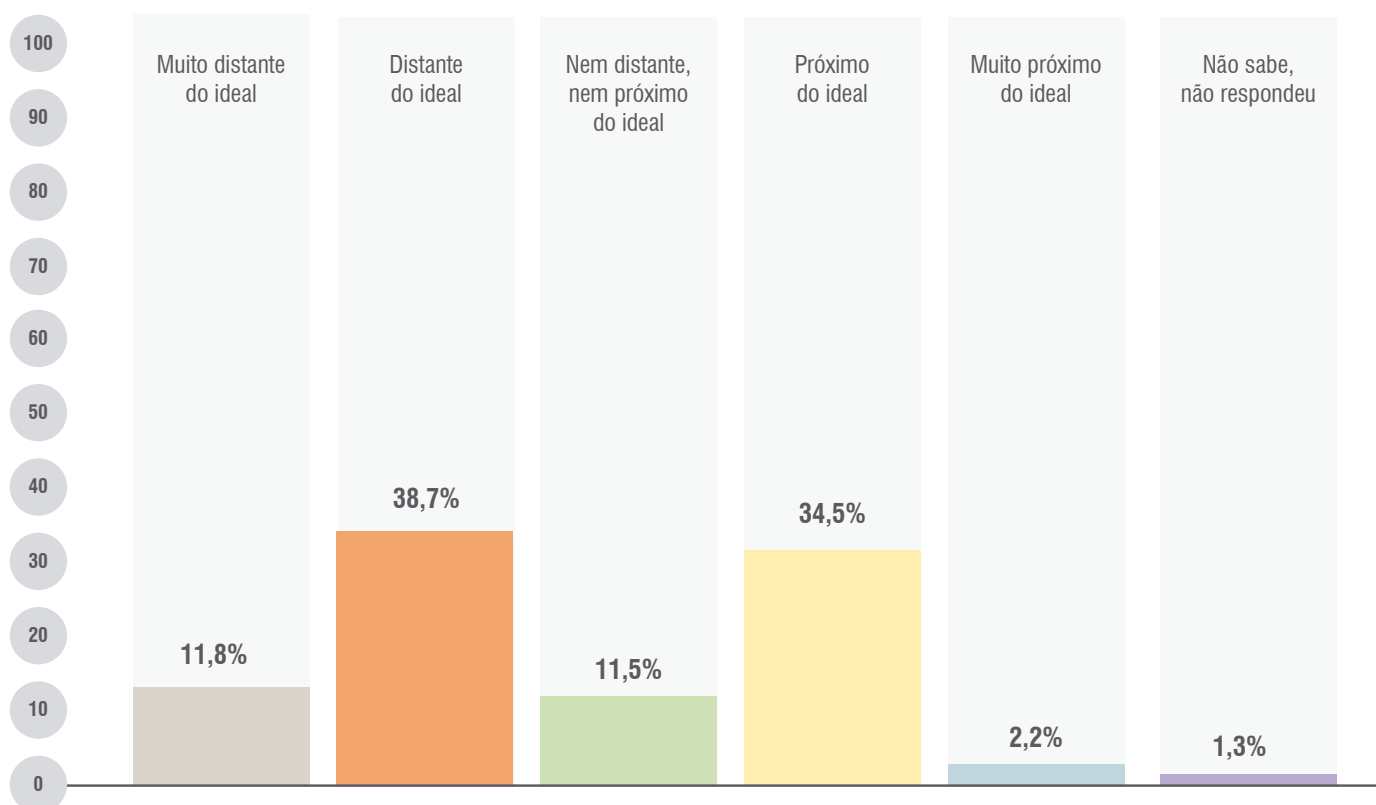
47,7% dos motoristas paranaenses estão Satisfeitos/Muito satisfeitos com as rodovias pedagiadas, enquanto 40,9% estão Insatisfeitos/Muito Insatisfeitos. As entrevistas foram realizadas com motoristas maiores de 18 anos em 62 municípios do Estado do Paraná entre os dias 27 de julho a 02 de agosto de 2015, sendo checadas simultaneamente à sua realização em 19,9% das entrevistas. Tal amostra representativa do Estado do Paraná atinge um grau de confiança de 95,5% para uma margem estimada de erro de 2% para os resultados gerais.

A Paraná Pesquisas encontra-se registrada no Conselho Regional de Estatística da 3ª Região sob o nº 6288/10 e é filiada à Associação Brasileira de Empresas de Pesquisa (ABEP) desde 2003. Para a seleção da amostra utilizou-se o método de amostragem estratificada proporcional. Conforme o mapeamento do Estado em 10 mesorregiões homogêneas segundo o IBGE, considerou-se esta divisão geográfica como primeira estratificação. Dentro de cada mesorregião, agruparam-se os municípios em grupos homogêneos, procedendo-se a estratificação proporcional final da amostra.

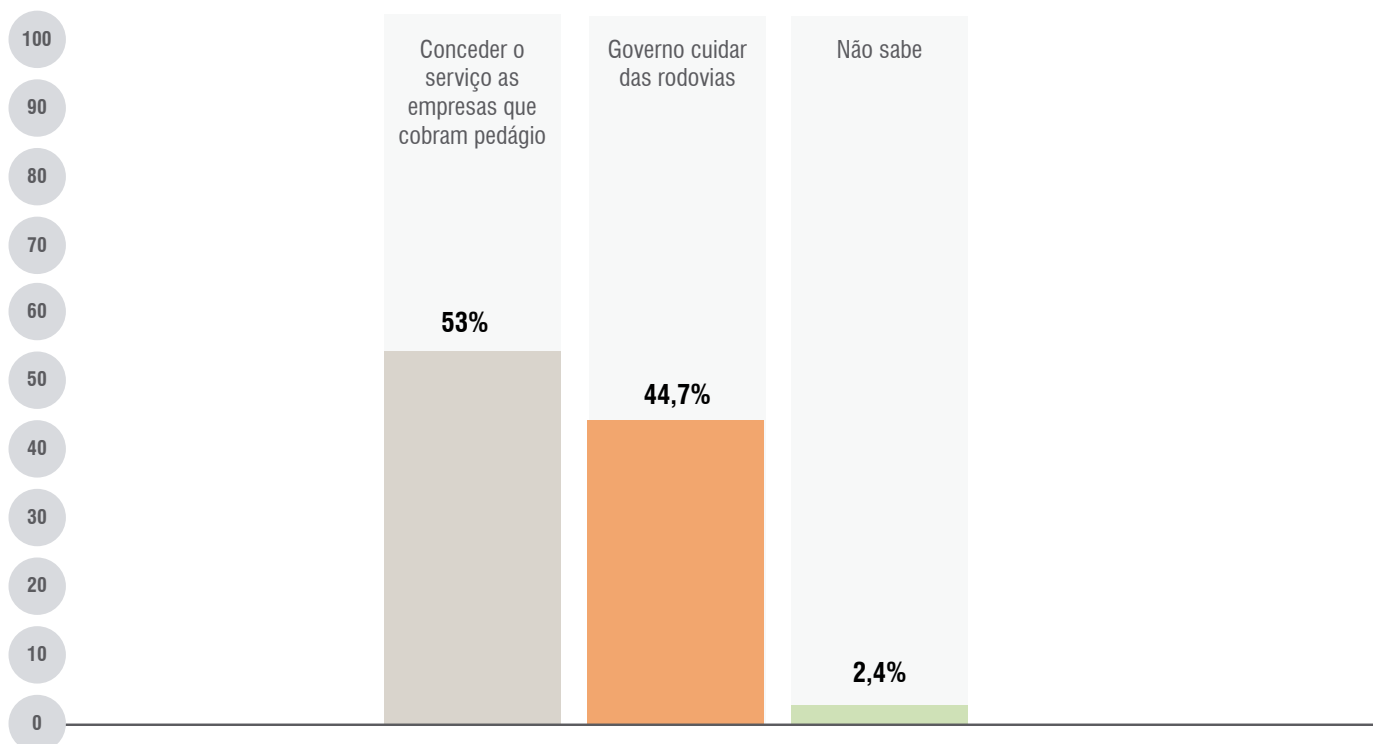
COMPARAÇÃO DA SITUAÇÃO DAS RODOVIAS DO ESTADO DO PARANÁ COM A SITUAÇÃO DAS RODOVIAS DE OUTROS ESTADOS: (ESTIMULADA)



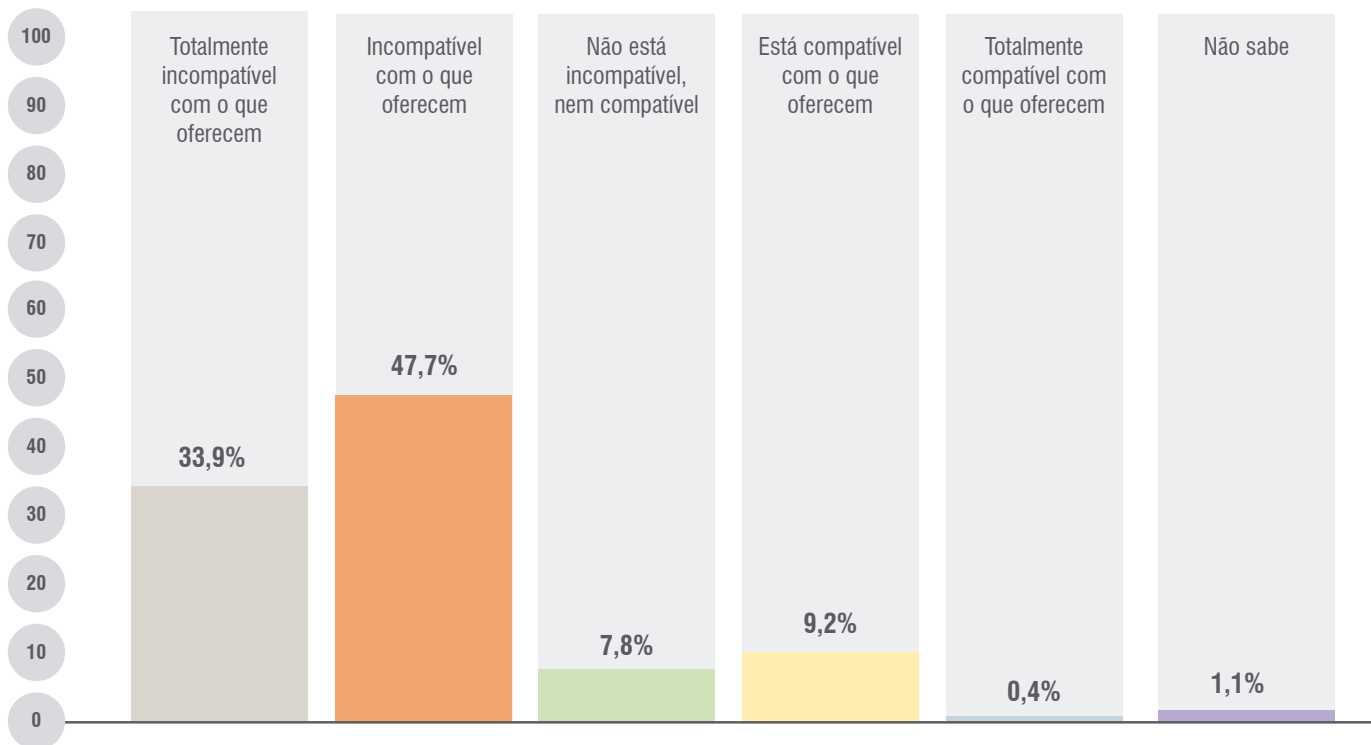
PERCEPÇÃO DA DISTÂNCIA QUE AS ESTRADAS DO ESTADO DO PARANÁ ESTÃO, DE UMA RODOVIA IDEAL: (ESTIMULADA)



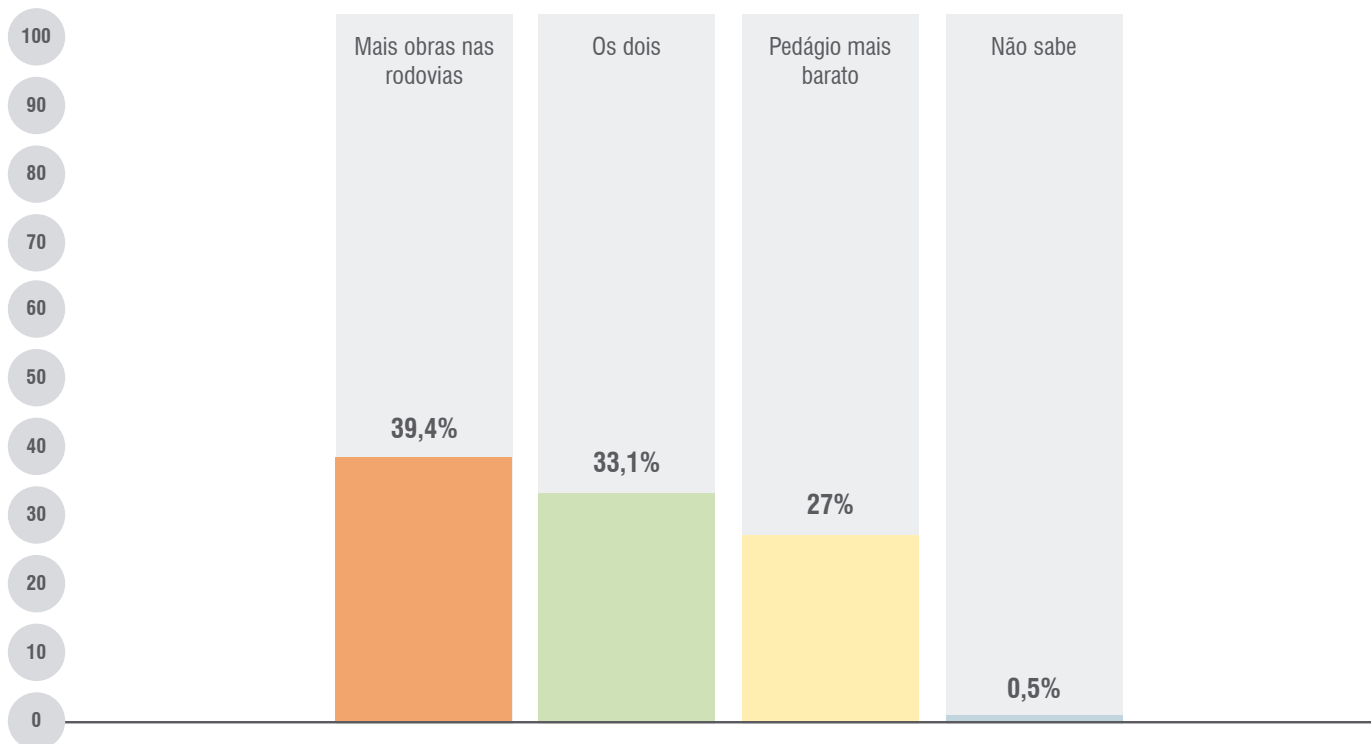
A MELHOR FORMA DE MANTER AS RODOVIAS EM BOM ESTADO É CONCEDER O SERVIÇO AS EMPRESAS QUE COBRAM PEDÁGIO OU O GOVERNO CUIDAR DAS RODOVIAS



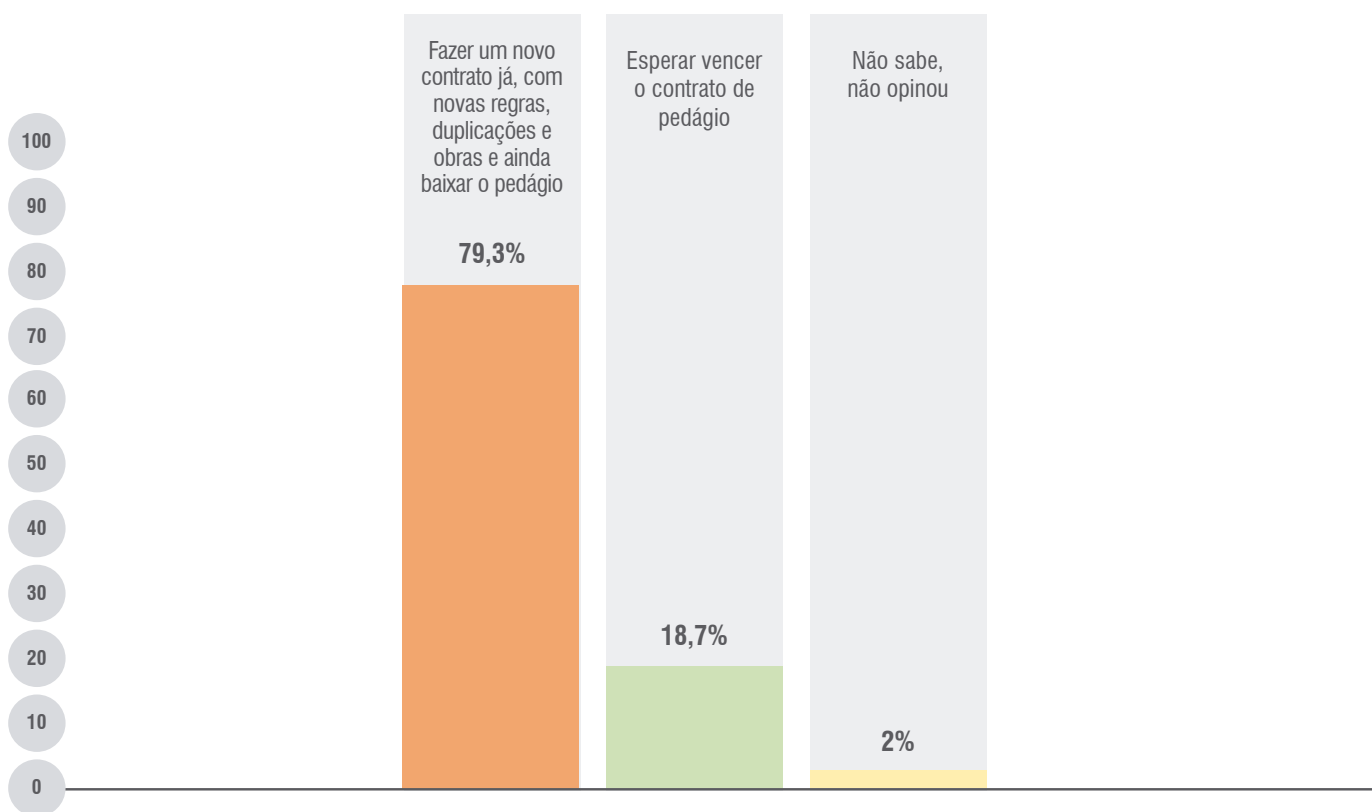
PARA O QUE AS EMPRESAS QUE ADMINISTRAM AS ESTRADAS/RODOVIAS OFERECEM AOS USUÁRIOS EM TERMOS DE ESTRUTURA, ASFALTO, APOIO, CONSERVAÇÃO ETC, O VALOR PAGO PELO PEDÁGIO ESTÁ: (ESTIMULADA)



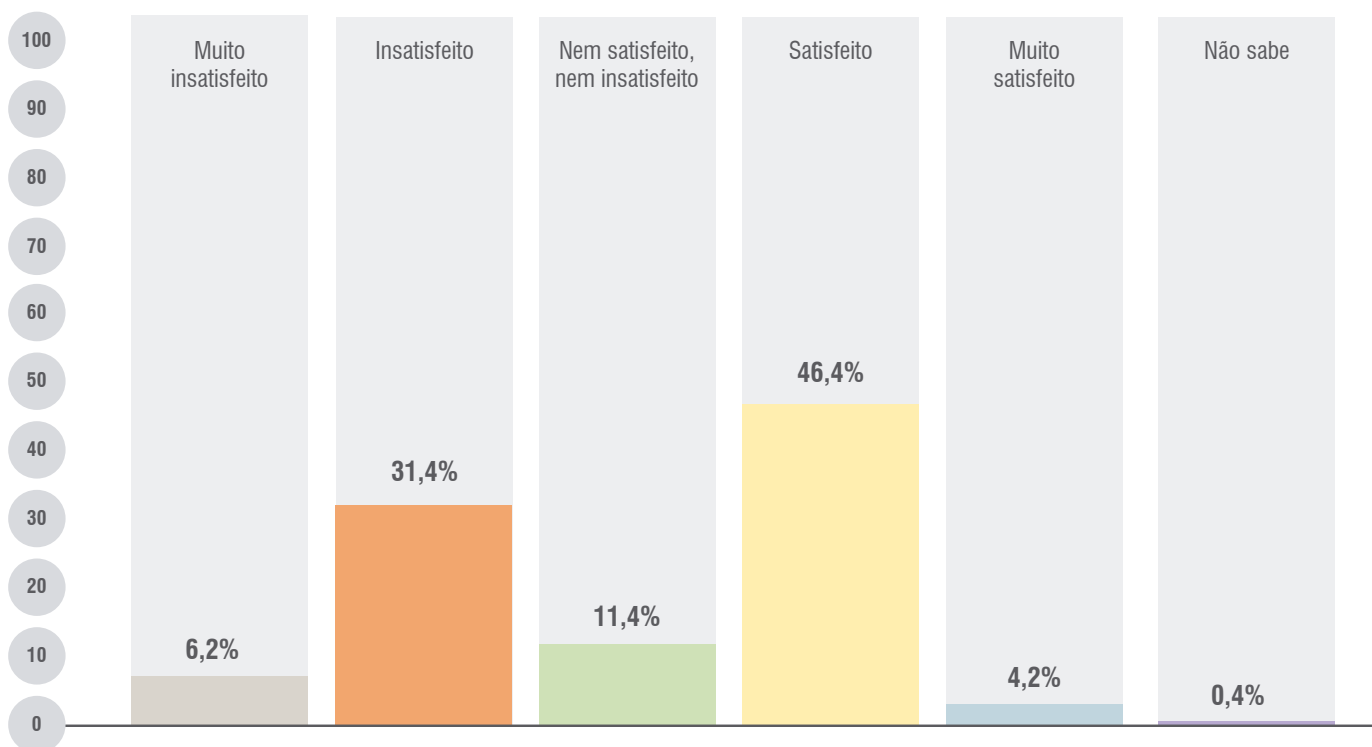
O QUE É MAIS IMPORTANTE: PEDÁGIO MAIS BARATO OU MAIS OBRAS NAS RODOVIAS?



É MELHOR O GOVERNO ESPERAR VENCER O CONTRATO DE PEDÁGIO, EM 2022, OU FAZER UM NOVO CONTRATO JÁ, COM NOVAS REGRAS, DUPLICAÇÕES, OBRAS E AINDA BAIXAR O PEDÁGIO?



GRAU DE SATISFAÇÃO COM RELAÇÃO A PAVIMENTAÇÃO/ ASFALTO DAS RODOVIAS DO PARANÁ: (ESTIMULADA)



Mesorregião 1 - Noroeste Alto Paraná, Alto Piquiri, Altônia, Amaporá, Brasilândia do Sul, Cafezal do Sul, Cianorte, Cidade Gaúcha, Cruzeiro do Oeste, Cruzeiro do Sul, Diamante do Norte, Douradina, Esperança Nova, Francisco Alves, Guairacá, Guaporema, Icaraima, Inajá, Indianópolis, Iporã, Itaúna do Sul, Ivatê, Japura, Jardim Olinda, Jussara, Loanda, Maria Helena, Marilena, Mariluz, Mirador, Nova Aliança do Ivaí, Nova Londrina, Nova Olímpia; Paraíso do Norte, Paranacity, Paranapanema, Paranavá, Perobal, Pérola, Planaltina do Paraná, Porto Rico, Querência do Norte, Rondon, Santa Cruz do Monte Castelo, Santa Izabel do Ivaí, Santa Mônica, Santo Antônio do Caiuã, São Carlos do Ivaí, São João do Caiuã, São Jorge do Patrocínio, São Manoel, São Pedro do Paraná, São Tomé, Tamboara, Tapejara, Tapira, Terra Rica, Tuneiras do Oeste, Umuarama, Vila Alta, Xambrê. **Mesorregião 2** - Centro Ocidental - Altmira do Paraná, Araruna, Boa Esperança, Bobosa Ferraz, Campina da Lagoa, Campo Mourão, Corumbataí do Sul, Engenheiro Beltrão, Farol, Fênix, Goio-erê, Iretama, Janiópolis, Juranda, Luiziana, Mamborê, Moreira Salles, Nova Cantú, Peabirú, Quarto Centenário, Quinta do Sol, Rancho Alegre do Oeste, Roncador, Terra Boa, Ubiratã. **Mesorregião 3** - Norte Central - Alvorada do Sul, Ângulo, Apucarana, Arapongas, Arapuã, Ariranha do Ivaí, Astorga, Atalaia, Bela Vista do Paraíso, Bonsucesso, Borrazópolis, Cafeara, Califórnia, Cambé, Cambirá, Cândido de Abreu, Centenário do Sul, Colorado, Cruz Maltina, Doutor Camargo, Faxinal, Florá, Floresta, Florestópolis, Flórida, Godoy Moreira, Grandes Rios, Guaraci, Ibioporã, Iguaraçu, Itaguajé, Itambé, Ivaiporã, Ivatuba, Jaguapitã, Jandaíá do Sul, Kaloré, Lidianópolis, Lobato, Londrina, Lunardeli, Lupionópolis, Mandaguaçu, Mandaguari, Manoel Ribas, Marialva, Marilândia do Sul, Maringá, Marumbi, Mauá da Serra, Miraselva, Munhoz de Mello, Nossa Senhora das Graças, Nova Esperança, Nova Tebas, Novo Itacolomi, Ourizona, Paçandu, Pitangueiras, Porecatu, Prado Ferreira, Presidente Castelo Branco, Primeiro de Maio, Rio Bom, Sabaudia, Rio Branco do Ivaí, Rolândia, Rosário do Ivaí, Santa Fé, Santa Inês, Santo Inácio, São João do Ivaí, São Jorge do Ivaí, São Pedro do Ivaí, Sarandi, Sertanópolis, Tamaraná, Uniflor. **Mesorregião 4** - Norte Pioneiro - Abatiá, Andirá, Arapuã, Ariranha do Ivaí, Assaí, Bandeirantes, Barra do Jacaré, Cambará, Carlópolis, Congonhinhas, Conselheiro Mayrinck, Cornélio Procópio, Cruz Maltina, Curiúva, Figueira, Guapirama, Ibaiti, Itambaracá, Leopólis, Jaboti, Jacarezinho, Japira, Jataizinho, Joaquim Távora, Jundiá do Sul, Nova América da Colina, Nova Fátima, Santa Amélia, Nova Santa Bárbara, Pinhalão, Prado Ferreira, Quatiguá, Rancho Alegre, Ribeirão Claro, Ribeirão do Pinhal, Rio Branco do Ivaí, Salto do Itararé, Santa Cecília do Pavão, Santa Mariana, Santo Antônio do Paraíso, Santana do Itararé, Santo Antônio da Platina, São Jerônimo da Serra, São José da Boa Vista, São Sebastião da Amoreira, Saporema, Sertaneja, Siqueira Campos, Tamarana, Tomazina, Uraí, Wesnesclau Braz. **Mesorregião 5** - Centro Oriental - Arapoti, Carambei, Castro, Imbaú, Jaguariaíva, Ortigueira, Palmeira, Piraí do Sul, Ponta Grossa, Reserva, Sengés, Telêmaco Borba, Tibagi, Ventania. **Mesorregião 6** - Oeste - Anahy, Assis Chateaubriand, Boa Vista da Aparecida, Braganey, Cafelândia, Campo Bonito, Capitão Leônidas Marques, Cascavel, Catanduvas, Céu Azul, Corbélia, Diamante do Oeste, Diamante do Sul, Entre Rios do Oeste, Formosa do Oeste, Foz do Iguaçu, Guairá, Guaraniaçu, Ibema, Iguatu, Iracema do Oeste, Itaipulândia, Jesuítas, Lindoeste, Marechal Cândido Rondon, Maripá, Matelândia, Medianeira, Mercedes, Missal, Nova Aurora, Nova Santa Rosa, Ouro Verde do Oeste, Palotina, Pato Bragado, Quatro Pontes, Ramilândia, Santa Helena, Santa Lúcia, Santa Tereza do Oeste, Santa Terezinha do Itaipu, São José das Palmeiras, São Miguel do Iguaçu, São Pedro do Iguaçu, Serranópolis do Iguaçu, Terra Roxa, Toledo, Três Barras do Paraná, Tupãssi, Vera Cruz do Oeste. **Mesorregião 7** - Sudoeste Ampére, Barracão, Bela Vista da Caroba, Boa Esperança do Iguaçu, Bom Jesus do Sul, Bonsucesso do Sul, Capanema, Chopinzinho, Coronel Vivida, Cruzeiro do Iguaçu, Dois Vizinhos, Enéas Marques, Flor da Serra do Sul, Francisco Beltrão, Itapejara do Oeste, Manfrinópolis, Mariópolis, Marmeleiro, Nova esperança do Sudoeste, Nova Prata do Iguaçu, Pato Branco, Pérola do Oeste, Pinhal de São Bento, Planalto, Pranchita, Realeza, Renascença, Salgado Filho, Salto do Lontra, Santa Izabel do Oeste, Santo Antônio do Sudoeste, São João, São Jorge do Oeste, Saudade do Iguaçu, Sulina, Verê, Vitorino. **Mesorregião 8** - Centro-Sul Boa Ventura de São Roque, Campina do Simão, Candói, Cantagalo, Clevelândia, Coronel Domingos Soares, Espigão Alto do Iguaçu, Foz do Jordão, Goioxim, Guarapuava, Honório Serpa, Inácio Martins, Laranjal, Laranjeiras do Sul, Mangueirinha, Marquinho, Mato Rico, Nova Laranjeiras, Palmas, Palmital, Pinhão, Pitanga, Porto Barreiro, Quedas do Iguaçu, Reserva do Iguaçu, Rio Bonito do Iguaçu, Santa Maria do Oeste, Turvo, Virmond. **Mesorregião 9** - Sudeste - Antônio Olinto, Bituruna, Cruz Machado, Fernandes Pinheiro, General Carneiro, Guamiranga, Imituva, Ipiranga, Irati, Ivaí, Mallet, Paula Freitas, Paulo Frontin, Porto Vitória, Prudentópolis, Rebouças, Rio Azul, São João do Triunfo, São Mateus do Sul, Teixeira Soares, União da Vitória. **Mesorregião 10** - Metropolitana de Curitiba - Adrianópolis, Agudos do Sul, Almirante Tamandaré, Antonina, Araucária, Balsa Nova, Bocaiúva do Sul, Campina Grande do Sul, Campo do Tenente, Campo Largo, Campo Magro, Cerro Azul, Colombo, Contenda, Curitiba, Doutor Ulisses, Fazenda Rio Grande, Guaraqueçaba, Guaratuba, Itaperuçu, Lapa, Mandirituba, Matinhos, Morretes, Paranaguá, Piên, Pinhais, Piraquara, Pontal do Paraná, Porto Amazonas, Quatro Barras, Quitandinha, Rio Branco do Sul, Rio Negro, São José dos Pinhais, Tijucas do Sul, Tunas do Paraná.

SISTEMA FAEP



Expediente

TEXTOS - Carlos Augusto Albuquerque

REVISÃO - Cynthia Calderon (Jornalista Responsável - 4796 DRT - PR)

PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO - Diogo Figuei

FOTOS - Gilson Abreu, Fernando Santos, Arquivo FAEP e Divulgação

REALIZAÇÃO - *Comunicação Social Sistema FAEP*

SISTEMA FAEP



www.sistemafaep.org.br

R. Marechal Deodoro, 450 - 14º andar
CEP 80010-010 | Curitiba-PR
F. (41) 2169.7988 | faep@faep.com.br