

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE NOVA LONDRINA, ESTADO DO PARANÁ.

INDICAÇÃO nº 19/2024

CÂMARA MUN. DE NOVA LONDRINA
PROTOCOLADO
N.º 203 Hora: 09:37
28 MAR. 2024
Miguel Pinheiro Anzillero
Assessor Legislativo
Assinatura.

Carlos Alberto Maldaner Ayres, infra-assinado Vereador com assento nessa Casa de Leis, no uso de suas atribuições legais e regimentais, vem respeitosamente à presença de Vossa Excelência propor a seguinte **INDICAÇÃO**:

Que seja encaminhado ofício ao Excelentíssimo Prefeito Municipal de Nova Londrina, Otávio Henrique Grendene Bono, no sentido de REIVINDICAR junto as Secretaria Estadual de Planejamento e DER – PR. para que seja feita um total recapeamento na Avenida Antonio Ormeneze, desde o portal de entrada até o Bosque Municipal e que seja sugerido para ser feita em **CONCRETO**, para encerrar de uma vez, todas em imperfeições que o tráfego de veículos pesados traz a esta avenida, gerando grandes ondulações que podem causar acidentes e quebra de veículos.

SESSÃO EM: 01.04.24
00 VOTOS FAVORÁVEIS
00 VOTOS CONTRÁRIOS
00 ABSTENÇÕES
00 AUSÊNCIAS

Justificativa

Devemos estar atentos e ligados nas diversas tecnologias que podem trazer mais benefícios a população, o uso do Concreto já é uma realidade e está sendo usada pelo governo do Estado em diversas regiões, por se tratar da alta durabilidade de mais de 40 anos para se ter manutenções, isto impacta sensivelmente seu custo e benefício.

Existe a aplicação de concreto, na técnica conhecida como **whitetopping**, a mesma adotada na PRC-280, no Sudoeste. Este modelo dá maior vida útil à pista,

com uma durabilidade de mais de 40 anos, com melhor custo-benefício, já que o pavimento asfáltico existente é usado como base para a aplicação do concreto.

Mas no caso da Avenida Antonio Ormeneze não dá certo porque a camada de concreto que vai em cima da base de asfalto é cerca de 25 centímetros, que no caso não daria por causa dos meios fios e calçadas, indicada somente para rodovias.

A Avenida Antonio Ormeneze demanda por uma modernização na pista, pede uma obra de recapeamento, mas não fazer uma operação que apenas resolvesse os buracos. fazer uma nova pista, que vai durar por muitos anos e dar segurança às milhares de pessoas que passam por ela todos os dias.

Dentro das cidades se usa o concreto em vias de grande fluxo de caminhões pesados que devido as vezes a sua composição dos solos, não resiste por muito tempo ainda mais em grandes temperaturas.

Veja as diversas situações dos benefícios do concreto:

O uso do concreto na pavimentação de estradas poderia trazer ganhos não apenas para motoristas, concessionárias e órgãos públicos, mas principalmente ao meio ambiente, segundo estudo feito pela Associação Brasileira de Cimento Portland (ABCP), a partir de uma ampla, profunda e reconhecida pesquisa feita pelo Centro de Sustentabilidade de Concreto do MIT (Massachusetts Institute of Technology) – um dos principais centros de pesquisa em ciências, engenharia e tecnologia do mundo.

Intitulada “Visão geral da interação entre os veículos e o pavimento”, a pesquisa coordenada por James Mark mostra quais os benefícios, vantagens e incentivos econômicos se as estradas fossem pavimentadas com concreto em vez de asfalto. Na projeção feita para o Brasil, a ABCP chegou à conclusão que, caso as estradas brasileiras fossem de concreto, o meio ambiente seria diretamente beneficiado com a redução da emissão de 18 milhões de toneladas de CO2 por ano. Ou seja, 1/3 dos gases emitidos pela a indústria do cimento poderiam ser mitigados se as rodovias fossem em concreto. Isso sem falar em outros tipos de gases e materiais que são emitidos na queima do diesel.

Outra constatação feita pela entidade no Brasil foi em relação a redução no consumo de combustível. De acordo com as estimativas, o potencial de redução seria de aproximadamente 5,3 bilhões de litros de combustível por ano apenas com os caminhões. “Essa redução seria apenas com a frota de caminhões, composta

de 2 milhões de unidades, levando em consideração os dados da CNT (Confederação Nacional do Transporte) no qual cada veículo roda em média 100 mil km por ano”, explica o responsável pelo estudo da ABCP, a partir da pesquisa do MIT, o engenheiro Fernão Nonemacher Dias Paes Leme. Transformando isso em valores, essa redução do uso de combustível resultaria numa economia de R\$ 20 bilhões por ano só com o diesel. “Isso sem falar do desgaste dos veículos, uma vez que estradas pavimentadas com concreto não apresentam ondulações e buracos como as asfaltadas.”, complementa Fernão. Pelo estudo podemos concluir também que um dos principais fatores que contribuem efetivamente para a economia de combustíveis é justamente a característica estrutural entre o asfalto e o concreto. Isso ocorre porque as deflexões promovidas por veículos, principalmente pesados, nos pavimentos de asfalto são maiores do que no concreto. Isto significa que quanto mais rígido o pavimento, menos deflexões ele sofrerá, necessitando de menos combustível ou energia para sair da inércia.

Além das estradas de concreto não deformarem, não formam trilhas de rodas nem buracos e, em dias de chuva, os pavimentos de concreto anulam as chances do veículo aquaplanar, trazendo mais segurança aos motoristas e usuários. Também foi constatado que pelo fato do concreto ser claro e refletir mais luz, diminuem-se as ilhas de calor, possibilitando uma melhor visibilidade e redução (cerca de 50% a menos) no número de postes de iluminação gerando uma economia representativa de energia elétrica. “Outro benefício, e mais imediato, é a viabilidade econômica, principalmente na redução do custo de construção” aponta o engenheiro.

“Para isso, é preciso considerar a economia de recursos de manutenção do pavimento de concreto – que conta com uma durabilidade de, no mínimo, 20 anos – enquanto o pavimento asfáltico tem durabilidade menor (10 anos ou menos), exigindo um reforço estrutural com camada asfáltica e manutenção rotineira mais intensiva que a do pavimento de concreto. Com isso, o pavimento de concreto já apresenta custo altamente competitivo e se torna ainda mais viável”, complementa Fernão. Comparativos a partir de projetos reais revelaram que com o emprego do pavimento de concreto no lugar das demais alternativas, há uma economia de R\$ 1,6 milhão por quilômetro a valor presente em 20 anos.

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) colocou na ponta do lápis os custos decorrentes das más condições das vias como por exemplo, a elevação de 38% nos custos operacionais dos veículos; Aumento de até 58% no consumo de combustíveis; incremento de até 50% no índice de acidentes e o tempo de viagem até 100% maior. Com o estudo, fica evidente que a economia seria imensa caso as estradas fossem de concreto, afirma o especialista da ABCP. “Hoje segundo dados recentemente divulgados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) temos apenas 3% das estradas brasileiras pavimentadas com cimento. Nosso objetivo é aumentar esse índice e trazer economia para vários setores”, finaliza Fernão.



A Prefeitura de Francisco Beltrão iniciou no acesso à Água Vermelha um projeto piloto de pavimentação de estradas rurais com concreto. Nesta quarta-feira (06) o prefeito Cleber Fontana esteve no local verificando os trabalhos, acompanhado do secretário de Viação e Obras, Claudio Borges, e do diretor da secretaria, Ilson Moreira.

O prefeito relata que o concreto em estrada de chão necessita de menos manutenção que o asfalto e tem maior durabilidade. A meta é expandir essa pavimentação. “Vamos analisar o resultado deste trecho e se for da maneira que imaginam os vamos levar para outras regiões do município”, enfatiza Cleber.

Também relata que várias outras ações estão sendo realizadas no interior, com calçamento, asfaltamento, recuperação e construção de pontes, além da manutenção, readequação e cascalhamento das estradas. “Nossas equipes tem

trabalhado de maneira permanente para que os nossos produtores rurais tenham as estradas principais em boas condições”, comenta o prefeito.

Pede Aprovação.

Nova Londrina-PR, 17/03/2024



Carlos Alberto Maldaner Ayres
Vereador