



**AGENDA** ESTRATÉGICA DO  
**TRC**  
NO PARANÁ

# Transporte e Logística: Pilares para um Paraná mais competitivo

O Paraná vive um momento de grandes oportunidades e, ao mesmo tempo, de importantes desafios para consolidar seu desenvolvimento econômico. Somos um Estado estratégico para o agronegócio, para a indústria, para o comércio e para as relações de exportação do Brasil. Nesse cenário, o transporte de cargas ocupa papel essencial, conectando regiões produtoras, centros industriais, portos e mercados consumidores.

Para que o Paraná continue avançando, é fundamental olhar para a infraestrutura de forma integrada e planejada. Rodovias, ferrovias, portos e aeroportos precisam fazer parte de uma mesma estratégia de desenvolvimento, capaz de reduzir custos, ampliar a eficiência logística, aumentar a segurança e dar maior competitividade às empresas paranaenses.

O Sistema FETRANSPAR entende que o futuro da economia paranaense passa, necessariamente, pela construção de uma matriz logística mais eficiente, resiliente e multimodal. Isso significa investir na ampliação e modernização da malha rodoviária, fortalecer a participação da ferrovia no transporte de cargas, melhorar os acessos aos portos e aeroportos, eliminar gargalos históricos e garantir que os investimentos previstos sejam efetivamente realizados.

Também é necessário avançar na governança dos projetos de infraestrutura, com planejamento de longo prazo, transparência, previsibilidade e participação permanente do setor produtivo na definição das prioridades. O transporte de cargas conhece, na prática, os desafios enfrentados dia-



riamente nas estradas e nos corredores logísticos e, por isso, deve estar presente na construção das soluções.

Da mesma forma, a segurança e a disponibilidade de energia são condições indispensáveis para o crescimento industrial, agropecuário e logístico. O Paraná precisa preparar sua infraestrutura energética para acompanhar a expansão da produção, estimulando fontes renováveis, novas tecnologias, biogás, biometano e outras alternativas que contribuam para uma economia mais eficiente e sustentável. As propostas apresentadas pelo Sistema FETRANSPAR refletem esse compromisso: contribuir para um Paraná mais conectado, competitivo e preparado para o futuro.

Mais do que reivindicações do setor de transporte, são contribuições para um projeto de desenvolvimento que considere a infraestrutura como investimento estratégico e não apenas como despesa.

Estamos diante da oportunidade de construir um Estado com maior capacidade de produzir, transportar, exportar e gerar desenvolvimento. Para isso, precisamos de planejamento, integração, investimentos e, sobretudo, continuidade.

O Sistema FETRANSPAR está preparado para participar desse debate e contribuir, de forma propositiva, para que o Paraná siga avançando na direção de um sistema de transporte e logística à altura da força de sua economia.



**Afonso A. Shiozaki**  
Presidente em Exercício  
do Sistema FETRANSPAR

# Apresentação

O Sistema FETRANSPAR – Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná – representa 20 mil empresas do setor, que juntas, empregam cerca de 340 mil pessoas.

Nos últimos 34 anos, a instituição tem desempenhado papel fundamental em diferentes discussões que envolvem o transporte de cargas. Sabemos da vocação rodoviária do Paraná, não só por sua tradição, mas também por questões técnicas que envolvem desde a geografia paranaense até a necessidade de atender à rapidez e à agilidade exigidas pelo mercado. Isso coloca o Paraná como o Estado responsável por 14% de tudo o que é transportado no Brasil (dados da FreteBras).

Hoje, são associados à Federação 10 sindicatos que representam todas as regiões do Paraná. A entidade atua em frentes que levam os anseios do setor,

sugestões, moções de apoio, emendas parlamentares e recomendações aos diversos poderes do Estado brasileiro.

Em face do dinamismo da categoria e da necessidade da manutenção do fornecimento de bens de consumo e de alimentos, o setor se reergueu após os desafios da pandemia, bem como diante dos constantes recordes da produção agrícola e do modesto aquecimento da economia.

Por isso, estamos apresentando aos candidatos especialmente ao Governo Estadual este documento que lista os principais desafios que travam o desenvolvimento do setor, bem como as sugestões que podem modernizar e dinamizar ainda mais o setor, temos a convicção de que os eleitos poderão trabalhar para que o transporte de cargas continue contribuindo para o desenvolvimento do Paraná.



## 1. Paraná Competitivo

Manutenção dos incentivos, previstos no Decreto Estadual nº 7.721/2024, cuja avaliação técnica pela Invest Paraná tem sido criteriosa, com a elaboração de relatórios que consideram as prioridades do Estado.

Manter a utilização de crédito acumulado de ICMS no Programa Paraná Competitivo e agilizar o processo de análise e liberação desses créditos para investimentos. Manter a modalidade de investimento – comércio e indústria – no SISCREDE para a transferência de crédito acumulado de ICMS, vinculando-a à aplicação no Paraná.

## 2. Desburocratização

A necessidade de atendimento às demandas ambientais são temas constantes para o Transporte Rodoviário de Cargas - TRC. A pauta ESG (Environment, Social and Governance), tem sido motivo de estudos e ações constantes por parte do setor, capitaneados pelo Sistema FETRANSPAR, junto aos sindicatos e, em consequência, às empresas de transporte. Ao analisarmos esse tema, vemos com preocupação as exigências ambientais relativas às demandas do setor.

Os critérios ambientais para a construção de empresas e, em particular, de barracões para armazenamento de mercadorias e estacionamento de caminhões, são os mesmos exigidos para a construção de Pequenas Centrais Hidrelétricas - PCHs. Consideramos tais exigências excessivas para as necessidades do setor, pois acarretam demora de até dois anos no processo de licenciamento ambiental, em determinados casos. Esse tempo excessivo, acarreta atraso no cumprimento de contratos firmados, causando insegurança jurídica e

dificuldades na ampliação das instalações das empresas do TRC, diante do crescimento das demandas de transporte e constantes recordes das safras no Paraná.

## 3. Infraestrutura e Logística

A infraestrutura deficiente é considerada um dos maiores desafios para o crescimento econômico do País. É preciso disponibilizar sistemas adequados e eficientes que possibilitem o escoamento da produção para os mercados nacional e internacional.

Segundo dados do DNIT, por meio do Sistema Nacional de Viação, o Paraná possui 117.706,2 km de estradas, incluindo as rodovias federais, estaduais e municipais, considerando, nestes dados, os trechos pavimentados e não pavimentados.

As novas concessões das estradas do Paraná oferecem a oportunidade de desenvolvimento nos próximos 30 anos, desde que cumpridos os projetos dentro dos prazos estabelecidos em contrato.

O Sistema FETRANSPAR participou de todos os eventos – audiências públicas, encontros, reuniões etc. – realizados em todo o Estado, relativos às concessões das rodovias estaduais. Tais eventos serviram para discutirmos as necessidades e as propostas do setor, as quais, em parte, foram contempladas. Além desses eventos, construímos, juntamente com as demais entidades que compõem o G7, o Plano de Logística em Transportes Integrado do Paraná – 2040 – PELTi 2040. Neste caderno, estão expostas todas as necessidades logísticas e de transporte em todos os modais. No sentido de melhor estabelecer as necessidades do TRC, destacamos pontos que consideramos fundamentais para o setor.

O Paraná tem batido recordes anuais em sua produção agrícola, o que nos enche de orgulho, mas exige uma análise criteriosa e urgente sobre o escoamento das safras recordes. Recentemente, a Administração dos Portos do Paraná e Antonina – APPA informou que a licitação para a dragagem do Canal da Galheta está concluída, o que fará com que nosso porto receba navios de maior calado. Outro fator de destaque são os novos atracadouros em F, em T e em I. Essas melhorias farão com que o volume de cargas e, conseqüentemente, o fluxo de caminhões aumentem exponencialmente no porto.

**Assim, apresentamos as seguintes sugestões:**

- Colocamos como prioridade a realização de estudos para a construção de uma nova rodovia entre Curitiba e Paranaguá, que dá acesso a todo o litoral do Paraná, notadamente ao Porto de Paranaguá. Esta obra será um marco na logística paranaense e deixará um legado histórico perene para o desenvolvimento do Paraná. Sugerimos que o traçado contemple não mais o contorno das encostas, mas a transposição dos trechos de serra através de túneis e pontes, solução que preservará a área de Mata Atlântica e evitará os tão frequentes deslizamentos e desabamentos de encostas. Tais sinistros são responsáveis pela paralisação do tráfego e, conseqüentemente, do transporte de cargas para o Porto de Paranaguá, isolando nosso litoral, cujos prejuízos são incalculáveis. Não podemos mais aceitar que a logística do Paraná fique à mercê de uma “pedra no meio do caminho”.
- Entendemos ser necessário um programa que abranja as grandes cidades do Paraná, que têm expectativa de crescimento ou já atingiram 100.000 habitantes ou mais, com o objetivo de participar das discussões sobre o Plano Diretor para Fluxo Logístico e Entregas Urbanas. O objetivo é evitar conflitos entre o transporte de carga, automóveis, pedestres e ciclistas. Todas as regiões metropolitanas devem planejar um anel viário que suporte até bitrens de 30 m e definir, em uma região específica, a concentração de centrais de logística. Esta concentração permitirá o compartilhamento de rotas para otimizar o fluxo de cargas fracionadas no processo de entrega urbana. Isso evitará a circulação de caminhões nas regiões centrais das cidades. Além disso, ao limitar o tamanho e o PBT (Peso Bruto Total) de caminhões urbanos (VUC – Veículo Urbano de Carga), as prefeituras terão menor custo com manutenção de piso asfáltico ou outro tipo de pavimento usado nas áreas centrais, pois não haverá necessidade de suportar, no fluxo urbano, carretas de 45 ton ou bitrens de 74 tons.
- Construção de rodovia Garuva–Alexandra, com trechos passando por Cubatão e Colônia Pereira, desembocando na PR-508 – Rodovia Alexandra–Matinhos. Esta rodovia ajustará o tráfego pesado vindo de Santa Catarina em direção ao Porto de Paranaguá, sem a necessidade de subida da serra até São José dos Pinhais. Este traçado diminuirá a viagem em 74,6 km e reduzirá o trânsito de caminhões pesados na Serra do Mar. Os dados são do Instituto de Engenharia do Paraná (IEP), os quais descrevemos ao lado:

## Segmento AB - Garuva/SC - Cubatão/PR

Implantação de Rodovia: Extensão de 22,60 km

### Condição atual:

Estrada de chão; tráfego local de moradores e agricultores; pista simples; terreno plano.

### Condição futura:

Pista dupla, com a possibilidade de execução em pista simples em uma 1ª etapa, em função das recomendações das diretrizes dos estudos de viabilidade técnica, econômica, ambiental e jurídica (EVTEAJ); Classe I.

### Observações técnicas:

- ✓ Projeto existente (DER/PR);
- ✓ Revisão do projeto com pista dupla;
- ✓ Execução em pista simples/dupla;
- ✓ Ambientalmente viável.



## Segmento BC - Cubatão/PR – Colônia Pereira/PR

Implantação de Rodovia: Extensão total: 23,20 km

**Condição atual:**

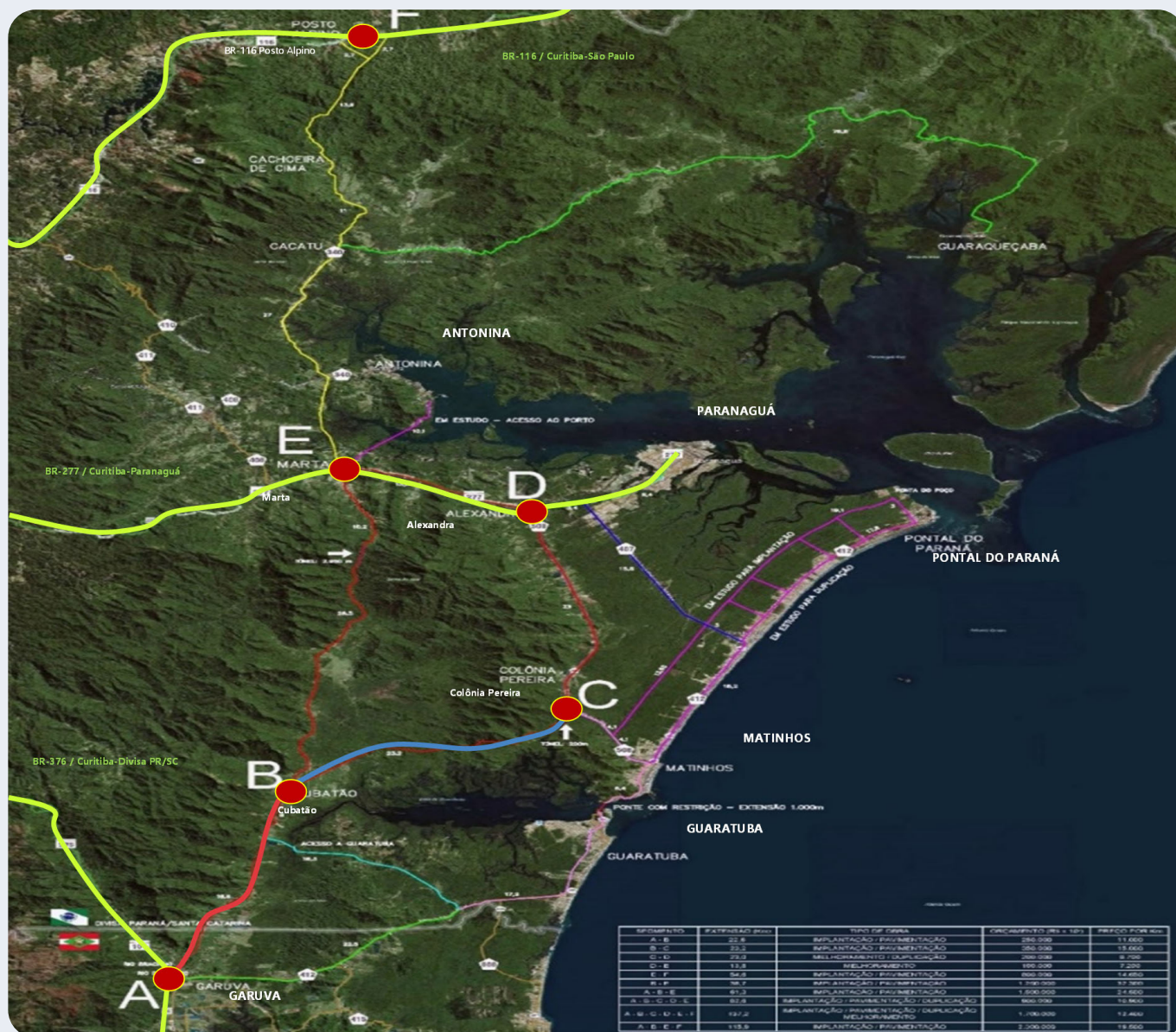
Terreno plano/ondulado; vias rurais de acesso às propriedades; mata nativa; pequenos produtores.

### Condição futura:

Pista dupla com a possibilidade de execução em pista simples, em uma 1ª etapa, em função das recomendações das diretrizes dos estudos de viabilidade técnica econômica, e ambiental; Classe I.

### Observações técnicas:

- ✓ Projeto e EIA/RIMA existentes (DER/PR);
- ✓ Revisão e atualização do projeto para pista dupla;
- ✓ Necessidade de um pequeno túnel (200 m), na chegada ao entroncamento com a PR-508 (Alexandra-Matinhos)



## Segmento CD - Colônia Pereira/PR - BR-277

Melhoramento de Rodovia: Extensão total: 23,00 km

### Condição atual:

Rodovia existente (PR-508) - Alexandra - Matinhos; Rodovia duplicada com recuos e sem acostamento.



## 4. Portos

O Governo do Paraná, nos últimos sete anos, conseguiu colocar em prática um amplo programa de modernização dos Portos de Paranaguá e Antonina, tendo resolvido problemas crônicos, como o das filas de caminhões para descarga e de navios para atracação.

A profissionalização da gestão da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA) foi fundamental para a obtenção desses avanços. E esse trabalho precisa ter continuidade, para dar sequência à melhoria dos portos paranaenses, com o objetivo de tornar o Paraná cada vez mais atrativo para novos investimentos.

### Nestes termos, temos como sugestões:

- Estruturar um berço no Porto de Paranaguá para embarque de produtos em navios de cabotagem.
- Consolidar um dos berços e estruturar definitivamente o porto para receber navios de passageiros, além de estabelecer parcerias com o setor produtivo e turístico do litoral.

## 5. Segurança Pública

Todas as regiões metropolitanas das principais cidades sofrem com problemas de criminalidade. As ações de segurança pública no Estado têm apresentado melhorias. No entanto, por mais que sejam realizados inves-

timentos em efetivo, especialmente em equipamentos e inteligência, a criminalidade continua crescendo a passos largos.

Em outros países, a coalizão entre o poder público, empresários, polícias e universidades, com vistas a debater e estabelecer estratégias de combate ao crime organizado, tem se mostrado eficazes.

A segurança pública ganhou imensa visibilidade nos últimos anos no Brasil e passou a ser considerada como um dos principais desafios ao Estado de Direito. A amplitude dos temas e problemas afetos à área sinaliza a necessidade de ações que devem passar, além das políticas públicas, pela ampliação dos pontos de contato das instituições públicas com a sociedade civil e com a produção acadêmica mais relevante ao segmento.

### Nestes termos, temos como sugestões:

- Aperfeiçoar o mapeamento e a vigilância dos pontos de maior concentração do crime, com a adoção de ações comunitárias de inclusão social de jovens.
- Estabelecer parcerias entre o poder público, empresários, Polícias Militar e Civil e universidades, de forma regional e estadual, para debater estratégias de combate ao crime organizado.
- Criar um cinturão de vigilância em cada escola pública do Estado, com policiais, envolvendo as asso-



ciações de pais e mestres, bem como a instalação de câmeras nos acessos às escolas para apoiar e monitorar o combate ao tráfico de drogas.

- Expandir o sistema de vigilância eletrônica (monitoramento de câmeras).
- Aperfeiçoar o sistema de denúncia 181, para torná-lo mais efetivo e dar segurança aos denunciantes.
- Investir na infraestrutura e no pessoal da Delegacia de Furtos e Roubos de Cargas, criando uma Delegacia Especializada também no interior do Paraná. Como sugestão, elencamos as cidades de Londrina ou Maringá, pontos importantes de circulação de caminhões.
- A lei de Perdimento de Bens está regulamentada, mas a falha na comunicação entre a Secretaria da Fazenda do Paraná e a Secretaria de Estado da Segurança Pública impede que a lei seja efetivamente aplicada.
- Criação do 2º Batalhão de Polícia Rodoviária Estadual – BPRv, na cidade de Maringá, cuja estrutura atual comporta tal avanço, sem a necessidade de obras estruturais. A atuação do BPRv tem sido destacada com relação à segurança contra furtos e roubos de cargas e na prevenção de acidentes. A criação de mais uma unidade, que será responsável pelo policiamento de trânsito rodoviário em parte do interior do Paraná, é fundamental para melhorar ainda mais a atuação da Unidade Policial Militar (ANEXO – MAPA 1).
- Criação do 2º Batalhão de Polícia Ambiental – Força Verde, na cidade de Maringá. A unidade será responsável pelas ações de policiamento ambiental em parte do Estado do Paraná, hoje comandada por uma única Unidade Policial Militar sediada na Capital. Sua estrutura atual não exigirá obras significativas, tendo em Maringá uma sede que comporta tal comando (ANEXO – MAPA 2).

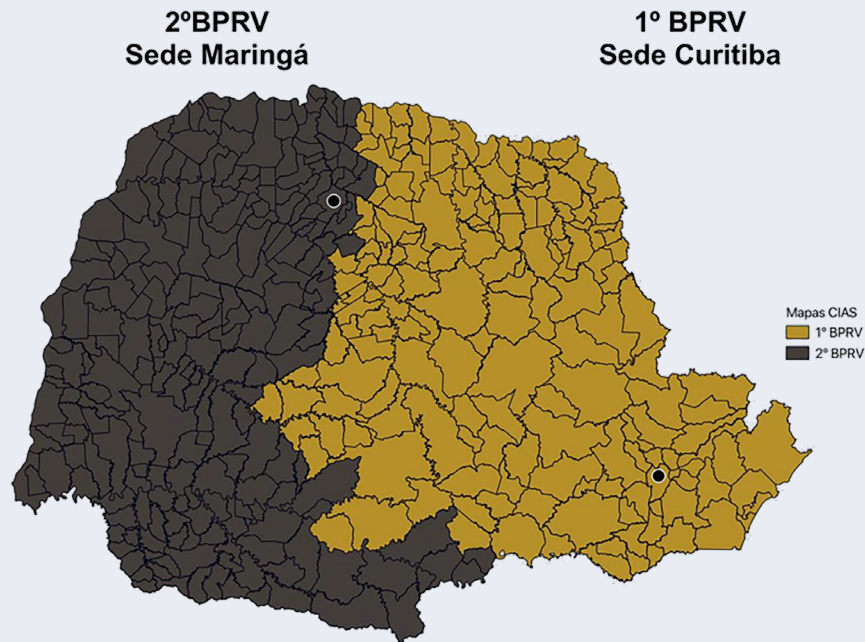
- Credenciar o Batalhão de Polícia Ambiental – Força Verde, já pertencente ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, para atuar no ciclo completo de infrações ambientais. Esta medida dará capilaridade à já eficiente ação dos agentes do Instituto Água e Terra – IAT, cujo número insuficiente não permite atuação em todas as áreas do Estado.
- Ampliar o programa de integração entre a Polícia Civil do Paraná, Polícia Militar do Paraná, Polícia Federal, Força Nacional e Forças Armadas na fronteira com o Paraguai e a Argentina, fortalecendo o Gabinete de Gestão Integrada da Fronteira (GGI/Fron).
- Implantar um sistema de monitoramento por câmeras nas principais rotas de contrabando na margem do Lago de Itaipu.
- Ampliar e reforçar o Gabinete de Gestão Integrada do Litoral (GGI/Litoral), cuja atuação destacada tem sido elogiada pelo setor produtivo, diante das ações exitosas realizadas desde sua implantação, em 2021.

## Considerações finais

Diante do exposto, este documento reúne propostas e sugestões voltadas ao fortalecimento do setor de Transporte Rodoviário de Cargas no Paraná. As medidas apresentadas refletem as principais demandas do setor e têm como objetivo contribuir para o aprimoramento da infraestrutura, da logística, da segurança pública, da competitividade e do ambiente de negócios, promovendo o desenvolvimento econômico sustentável do Estado. O Sistema FETRANSPAR coloca-se à disposição para contribuir tecnicamente com o Governo do Estado e com os novos Senadores na construção de soluções que fortaleçam o transporte de cargas e impulsionem o crescimento do Paraná.

# Anexo 1

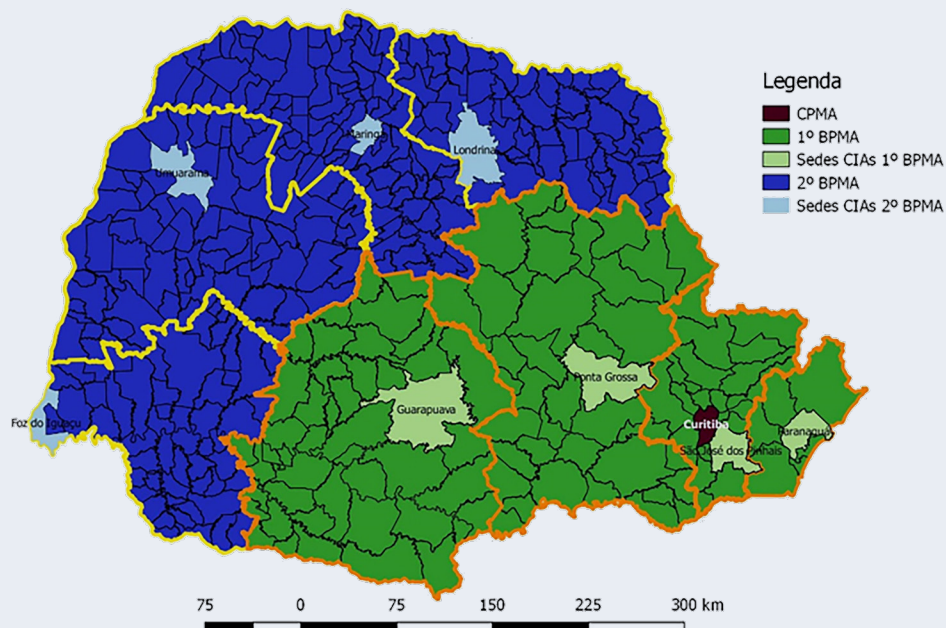
(Mapa 1)

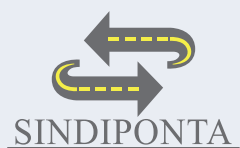


# Anexo 1

(Mapa 2)

## REESTRUTURAÇÃO POLICIAMENTO AMBIENTAL NO PARANÁ





# AGENDA ESTRATÉGICA DO TRC NO PARANÁ

SISTEMA

**FETRANS PAR**

SEST | SENAT | DESPOLUIR



[www.fetranspar.org.br](http://www.fetranspar.org.br)

Rua 24 de Maio, 1294 - Rebouças - CEP 80220-060 - Curitiba - PR - Telefone (41) 3333-2900