

2040

PELT*i*

Plano Estadual
de Logística em
Transportes
Integrado do
Paraná





ÍNDICE

	Princípios e objetivos PELTi-2040	05
	Histórico PELTi-2040	06
	Como foi elaborado este guia	09
	Modal portuário	11
	Modal ferroviário	25
	Modal rodoviário	37
	Modal aeroviário	81
	Modal dutoviário	89
	Outros modais	93

APOIO

Conheça os parceiros que colaboraram com a construção do PELTi-2040



Coordenação técnica do trabalho: Conselho Temático de Infraestrutura da Fiep

PRINCÍPIOS E OBJETIVOS

“Construindo juntos o futuro da logística e do transporte no Paraná”

Essa frase simboliza todo o processo de elaboração, evolução e consolidação do **Plano Estadual de Logística em Transportes Integrado do Paraná (PELTi-2040)**, agora com foco no horizonte **2040**. Esse plano integrado reúne propostas e diretrizes construídas de forma colaborativa, a partir de amplas discussões e estudos técnicos realizados por lideranças empresariais, órgãos federais, estaduais e municipais, especialistas em cada modal de transporte e representantes da sociedade civil organizada, com participação ativa nas reuniões regionais promovidas em todas as regiões do estado.

Plano Estadual de Logística em Transportes Integrado do Paraná (PELTi-2040) propõe uma visão integrada entre os modais, focando em previsibilidade e eficiência logística.

O plano aponta as obras prioritárias e os investimentos estratégicos necessários ao desenvolvimento do Paraná, consolidando-o como um instrumento fundamental de transparência e participação, permitindo à sociedade acompanhar o status e o andamento de cada projeto ao longo do tempo.

O caminho já foi traçado e aprimorado. Agora, é responsabilidade de todos nós, sociedade, setor produtivo e poder público, garantir a continuidade dessa construção.

Mais do que um desafio, é um compromisso coletivo com o futuro do nosso Estado.

HISTÓRICO

LINHA DO TEMPO

2009

Pelt 2020

Em 2009, por iniciativa do Sindicato da Indústria da Construção Pesada do Estado do Paraná – Sicepot-PR, da Federação das Indústrias do Estado do Paraná – Fiep, do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Paraná – Crea-PR e do Instituto de Engenharia do Paraná – IEP, foi iniciada a elaboração do Plano Estadual de Logística em Transporte do Paraná – Pelt 2020.

Em 2010, o Pelt 2020 foi concluído e apresentado aos órgãos governamentais e à sociedade. A proposta tinha 35 intervenções a serem feitas nos diferentes modais de transporte.

Pelt 2020

2010

2015

Pelt 2035

Em 2015, foi iniciada a elaboração do Pelt 2035, dentro do Fórum Permanente Futuro 10 Paraná, que congregava 17 entidades, tendo entre os seus objetivos estabelecer as prioridades para o desenvolvimento do estado do Paraná.

Em 2022, realizou-se a atualização do Pelt 2035, trazendo o status das 97 obras destacadas e inserindo novas obras ainda não listadas e foram elencadas as obras prioritárias nos diferentes modais de transporte, dentro da visão da sociedade e do setor produtivo.

Pelt 2035

2025

2022

PELTi 2040

Em 2024, a Federação das Indústrias do Estado do Paraná coordenou tecnicamente uma nova versão para o Pelt, incorporando informações logísticas integradas sob a ótica da multimodalidade, inserindo além das principais obras necessárias até 2040, as informações dos principais fluxos logísticos, relacionando a produção com o uso da infraestrutura de transportes. O lançamento do PELTi-2040 aconteceu em março de 2025.

OFICINAS REGIONAIS

Para a construção do PELTi-2040 foram realizadas reuniões participativas em 8 regiões-chave: Oeste, Sudoeste, Norte, Noroeste, Campos Gerais (Centro Oriental, Centro Sul e Centro) e Leste (Curitiba, Região Metropolitana e Litoral).

Esses encontros contaram com a participação de aproximadamente 400 pessoas e em cada uma dessas reuniões foram realizadas discussões importantes e debates construtivos, todos direcionados para a criação de uma logística eficaz e abrangente que ressoe em todo o estado.

O quadro abaixo sintetiza a forma da construção participativa do PELTi-2040:

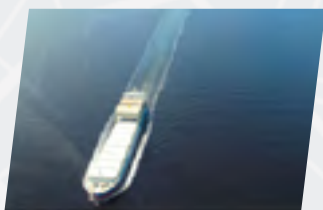


ELABORAÇÃO E DIRETRIZES

- 1** Esta atualização do PELTi-2040 realizou o mapeamento do setor produtivo e principais zonas de geração de transportes que se utilizam da infraestrutura de transportes do Estado do Paraná e estados vizinhos;
- 2** Além da identificação das principais origens e destinos dos produtos foram elencados os que mais impactam os modais;
- 3** Com base nesses dados foram realizadas análises dos recursos e restrições logísticas do sistema de transporte do Estado do Paraná no cenário atual e as expectativas de melhorias a curto prazo;
- 4** Adotando as premissas dos projetos públicos e privados anunciados, foram analisados os projetos existentes para o desenvolvimento da logística e da infraestrutura do Paraná;
- 5** Também foram consultados os Planos Plurianuais e Leis Orçamentárias Anuais do Estado do Paraná e da União bem como programas anunciados;
- 6** Nesta atualização foram incorporados dados e informações obtidas em reuniões prévias, realizadas com a sociedade civil e com o poder público, relacionados aos sistemas: Rodoviário, Ferroviário, Portuário, Aeroportuário, Dutoviário e de Infovias;
- 7** Foram realizados levantamentos e avaliações do status (situação em que se encontram) os projetos/intervenções que formam as propostas da última versão do Pelt;
- 8** Realizaram-se 8 reuniões técnicas nas cidades de Londrina, Maringá, Toledo, Francisco Beltrão, Irati, Guarapuava, Ponta Grossa e Curitiba, possibilitando a escuta dos representantes de cada região que apresentaram as necessidades específicas e apoiaram nas prioridades das demandas de infraestrutura para o Estado do Paraná;
- 9** Esse volume de dados e informações permitiu a elaboração do PELTi-2040 publicado e disponibilizado com os maiores detalhes no seguinte QR Code:



Escaneie e acesse os
detalhes do PELTi-2040



*Infraestrutura marítima
canal de navegação
dragado e seguro*



*Infraestrutura de acostagem
disponibilidade de berços e
piéres para atracação*



*Superestrutura
equipamentos portuários*



*Infraestrutura portuária
armazenagem, transbordos,
serviços de retaguarda*

**CLIQUE E
SAIBA MAIS**





MODAL PORTUÁRIO

Portas para o comércio internacional

Em todo o mundo a navegação é o principal modal de transporte de cargas e responsável pela maior fatia do comércio internacional. Cerca de 80% do transporte global de cargas é efetuado por esse modal.

No Brasil não é diferente apesar de possuir um potencial aquaviário ainda quase inexplorado. São cerca de 40 mil quilômetros de rios navegáveis e quase 7 mil quilômetros de costas marítimas com forte potencial de transporte de cargas e passageiros.

Um dos maiores bloqueios para a expansão do setor portuário nacional está na deficiência de infraestrutura que compromete o potencial econômico do país e representa um entrave ao crescimento do comércio internacional e de cabotagem.

Apesar do potencial econômico do setor portuário, os investimentos públicos e privados destinados a esse modal ainda são insuficientes, prejudicando assim a competitividades do país no mundo.

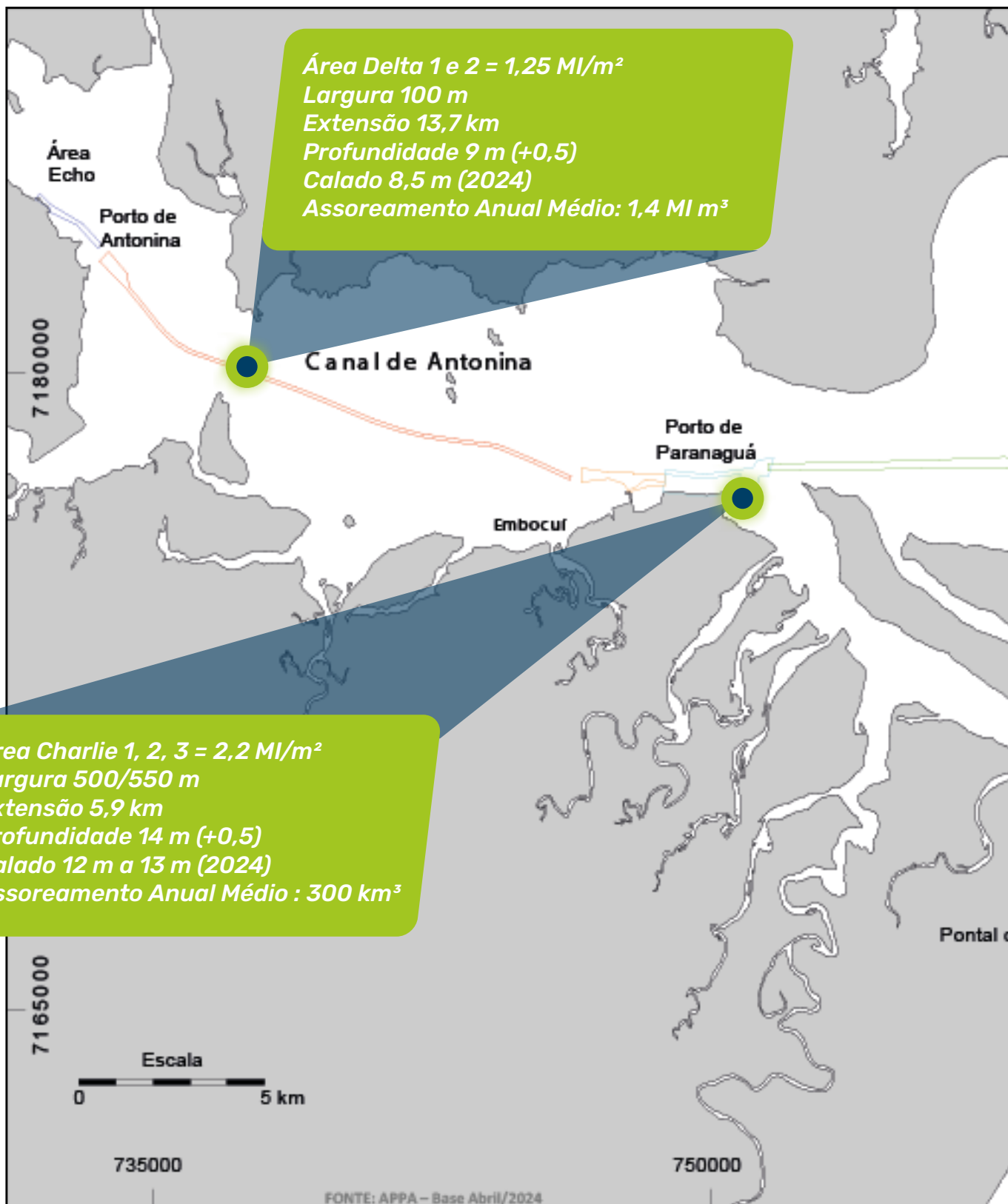
Integram o conjunto dos fatores que representam uma maior competitividade para os portos: calados que atendam a navios de grande porte; berços maiores e especializados no tratamento da carga; mecanização e automação do manuseio da carga; e sistemas eficientes de controle e informação, além de acessos rodoviários e ferroviários compatíveis com a necessidade logística.

Este documento tem por finalidade apresentar a infraestrutura portuária disponível nos Portos do Paraná, os investimentos públicos e privados, em execução e/ou programados mediante outorga de áreas e instalações, bem como autorização de implantação de Terminais de Uso Privados – TUPs, dividindo as informações de forma a orientar que a sociedade civil organizada possa contribuir para o afeiçoamento dos planos e programas de desenvolvimento.



MODAL PORTUÁRIO

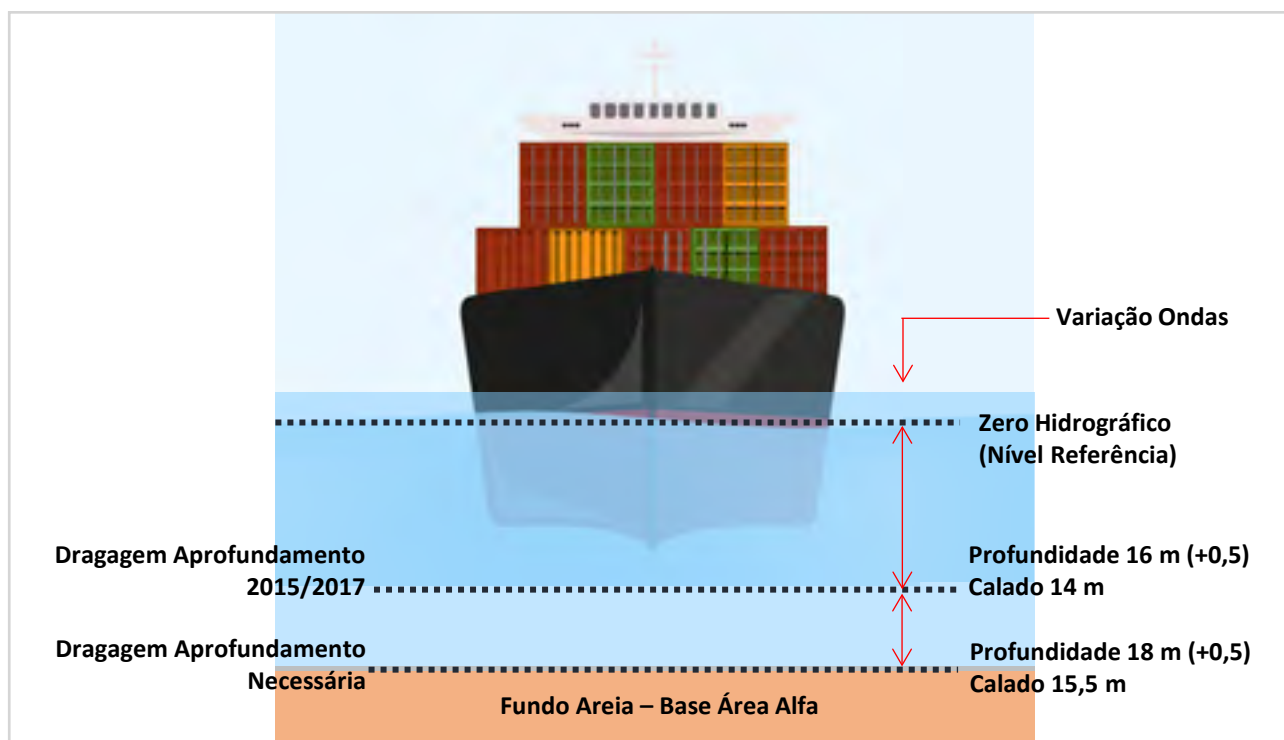
Infraestrutura marítima dos portos de Paranaguá e Antonina – canais de navegação 48,6 km



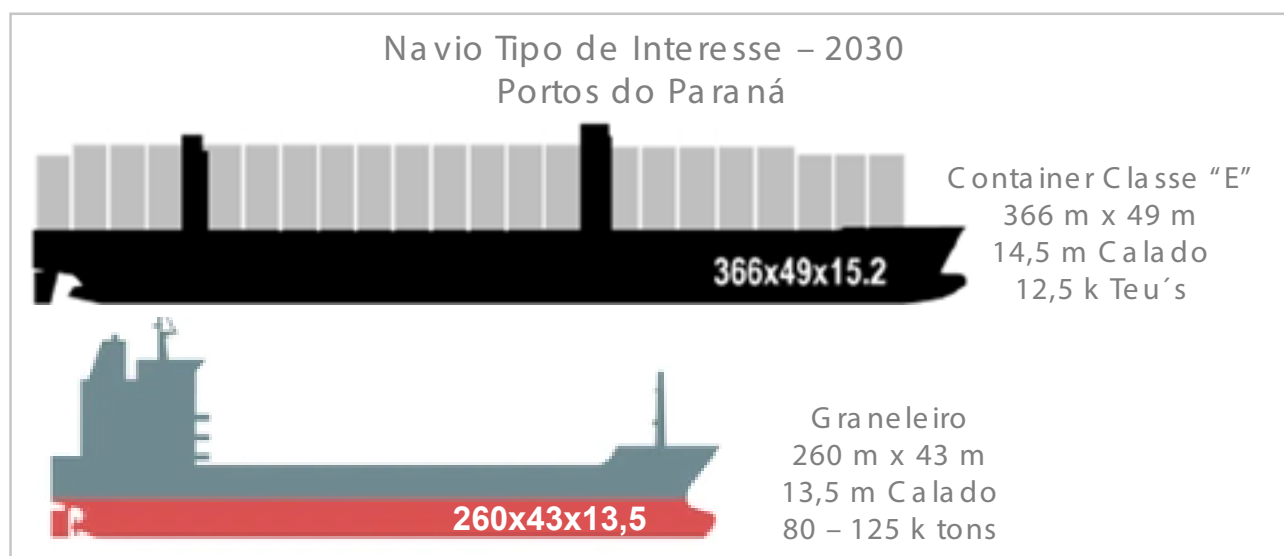
Infraestrutura marítima



Plano de dragagem – Canal da Galheta

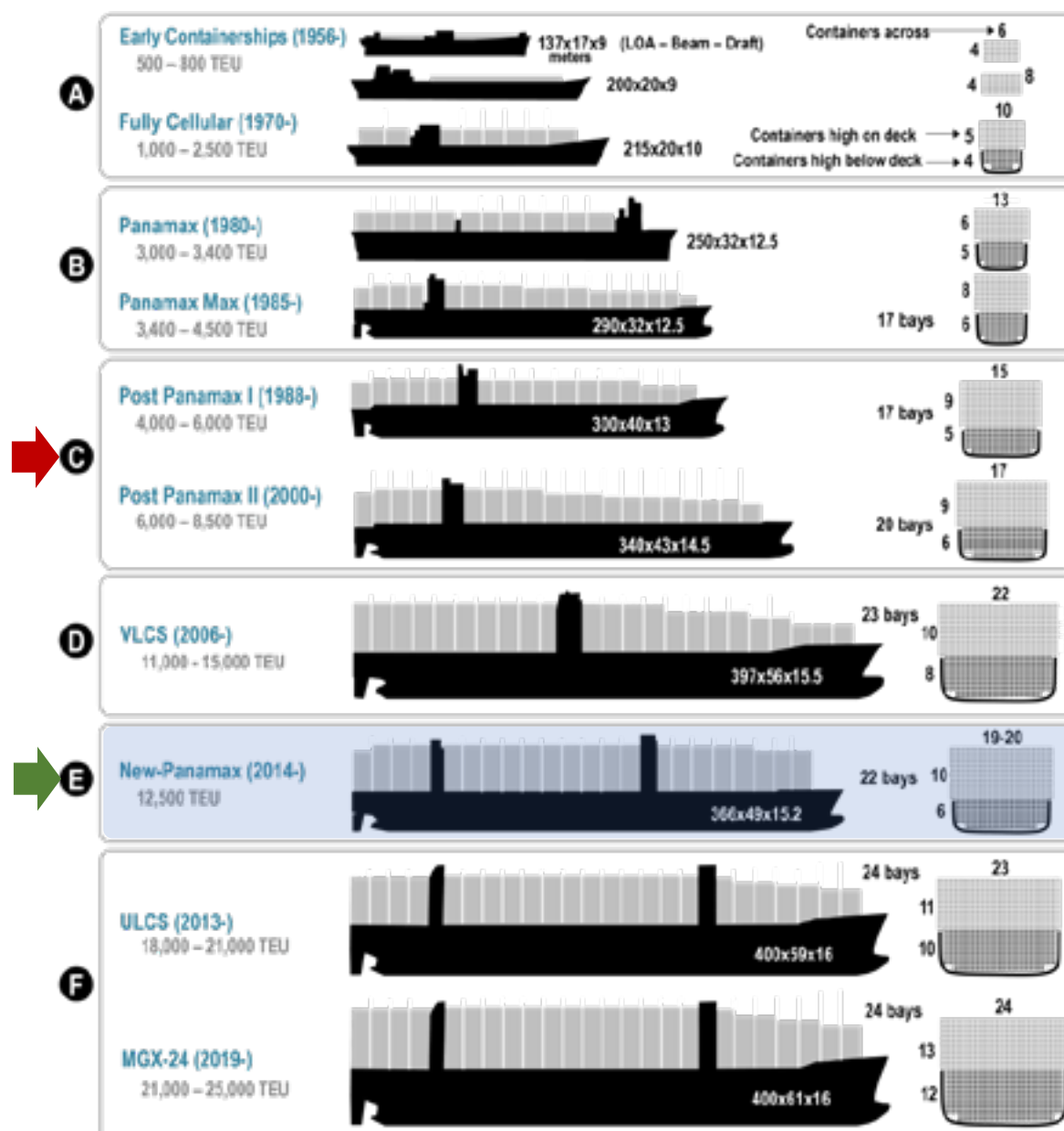


Um canal de navegação profundo e seguro é a maior ferramenta de um complexo portuário. É o motor de atração de armadores, clientes, navios de maior consignação de cargas e indutor da concorrência e da atração de serviços e fretes mais competitivos.



Infraestrutura marítima

Evolução dos navios de longo curso



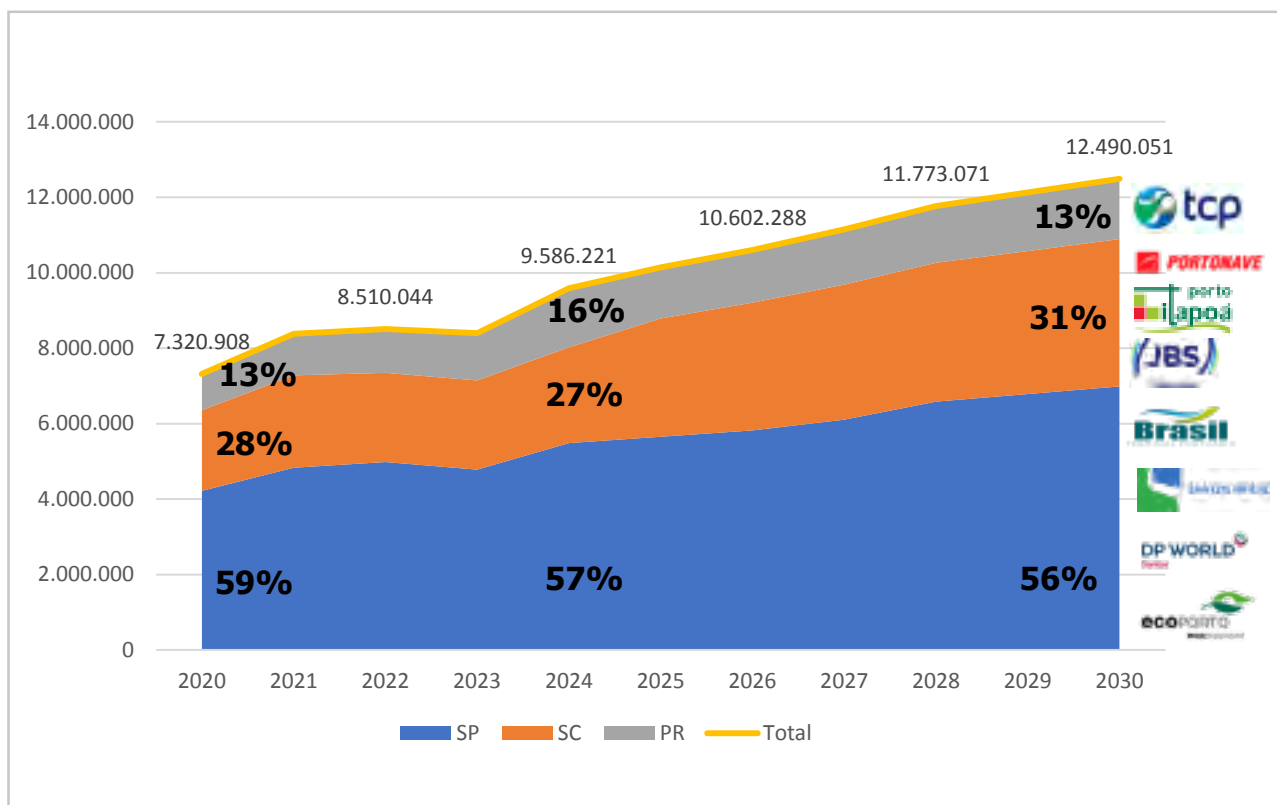
No segmento de contêineres, a atual infraestrutura marítima dos Portos do Paraná permitem operações dos navios da classe “C” e navios da classe “E”, neste caso com limitações de profundidade, restrição que muitas vezes provoca o cancelamento da escala.

O aprofundamento dos canais de navegação possibilitará o pleno atendimento dos navios da classe “E”, evitando o cancelamento da rota, atrasos nas escalas, filas de espera para atracação e omissão de escalas.

MODAL PORTUÁRIO



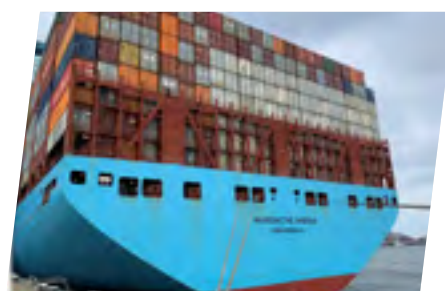
Movimentação de contêineres (Hinterlândia Paraná) Portos de São Paulo, Paraná e Santa Catarina



Infraestrutura marítima

Zona de alto fluxo logístico

As regiões sudeste e sul operam cerca de 70% de todas as operações de grãos e contêineres do Comércio Exterior.



Calado Máximo Declarado.
Julho/24



Link Estatísticas
Geral Portos

Projetos necessários e prioritários

1. Licenciamento Ambiental para Aprofundamento do Canal de Acesso;
2. Dragagem de Aprofundamento do Canal de Acesso, Novas Bacias de Manobras e Áreas de Fundeio;
3. Programa de Dragagens de Manutenção Continuada;
4. Programa de Sondagens Continuadas – Batimetrias e Sonografia;
5. Balizamento e Sinalização Náutica para Segurança da Navegação;
6. Navio Tipo Container => Classe "E" – 366 m e 14,5 m calado;
7. Navio Tipo Graneleiro => Baby Cape – 260 m e 13,5 m calado;
8. Sistemas de Monitoramento Meteorológicos e Meta Oceânicos.

MODAL PORTUÁRIO

O complexo portuário público do Paraná é composto por um cais de acostagem de 4.020 metros, que permite a atracação simultânea de 15(*) navios de múltiplos tipos de cargas. Para movimentação de graneis líquidos, conta com um píer que permite a atracação de 2 navios. A infraestrutura de acostagem está interligada a diversas áreas arrendadas para a iniciativa privada e está organizada por meio de um sistema de filas de ordenamento das atracações (line-up público) para definir a sequência de atracação de navios. Ainda em Paranaguá temos o Terminal da Fospar e em Antonina o Terminal Ponta da Félix, que são instalações arrendadas com gestão privada dos berços de atracação.



Os Portos de Paranaguá e Antonina são, atualmente, geridos pela empresa pública Portos do Paraná, por meio de Convênio de Delegação. O Porto de Paranaguá movimentou em 2024, na exportação e importação, 66,7 milhões de toneladas, sendo o segundo maior porto multipropósito do Brasil.

No acumulado dos últimos 10 anos o Porto de Paranaguá cresceu pouco mais de 46%, abaixo dos índices de crescimento da indústria paranaense, que foi de 168% no mesmo período. A continuidade do crescimento econômico impõe ao Porto de Paranaguá novas ampliações, melhorias no sistema rodoferroviários e mitigação dos conflitos de um porto urbano.

Infraestrutura acostagem



Link Detalhamento Fluxos Operacionais



A operação portuária adequada aos usuários depende de:

- 1.** Canal de acesso marítimo profundo, dragado sinalizado e seguro;
- 2.** Disponibilidade de berços e píeres para atracação de navios;
- 3.** Retroárea e retaguarda de apoio as cargas e modais de transportes;
- 4.** Acesso rodoviário e ferroviário;
- 5.** Gestão profissional;
- 6.** Agilidade nos desembarços de processos dos órgãos intervenientes;
- 7.** Concorrência e competitividade dos serviços ofertados;
- 8.** Serviços de controle e fiscalização regulatórios eficazes;
- 9.** Planos de desenvolvimento e expansão atualizados;
- 10.** Divulgação das capacidades operacionais integradas.

MODAL PORTUÁRIO

Programa de arrendamentos portuários

Estado do Paraná



FONTE: Site Appa – 2024

A administração dos Portos do Paraná estabeleceu um conjunto de projetos para recapacitação, repotenciamento e modernização do complexo portuário público existente.

Os arrendamentos de áreas públicas são realizadas dentro das áreas do Porto Organizado e têm por finalidade promover a melhor destinação das áreas remanescentes e principalmente a requalificação de áreas operacionais existentes, com contratos de arrendamento já encerrados ou a encerrar em curto prazo.

Arrendamentos de Áreas

Arrendamento de áreas

Portos do Paraná

Leilões e investimentos realizados

PAR 01 – Área para Armazenagem de Produtos Florestais.

- Leilão: Ago/19 – Startup: Mar/23 – Invest. R\$ 110 MI – Realizado e operando.



PAR 12 – Área para Armazenagem de Veículos.

- Leilão: Dez/20 – Startup: Jul/24 – Invest. R\$ 25 Milhões – Realizado e operando.



Leilões realizados e investimentos não iniciados (2024)

PAR 09 – Área de Expansão do Píer “F” c/armaz. – Grãos.

- Leilão: Dez/23 – Startup: Sem previsão – Invest. R\$ 910 – Fase contrato.



PAR 28 – Área Armazenagem Carga Geral.

- Leilão: Mar/22 – Re-arrendamento – Invest. R\$ 124 MI – Não iniciados.



PAR 50 – Área de Expansão do Píer “L” Granéis Líquidos.

- Leilão: Fev/23 – Startup: Sem previsão – Invest. R\$ 338 MI – Não iniciados.



Leilões programados (2025)

PAR 14 – Área de Expansão do Píer “T” c/armazenagem – Grãos.

- Leilão: Previsão 2025 – Investimento Aproximado (*) R\$ 1,07 Bilhões.

PAR 15 – Área de Expansão do Píer “T” c/armazenagem – Grãos.

- Leilão: Previsão 2025 – Investimento Aproximado (*) R\$ 656 Milhões.

PAR 25 – Área para Armazenagem – Grãos.

- Leilão: Previsão 2025 – Investimento Aproximado (*) R\$ 350 Milhões.

Leilões em fase de preparação

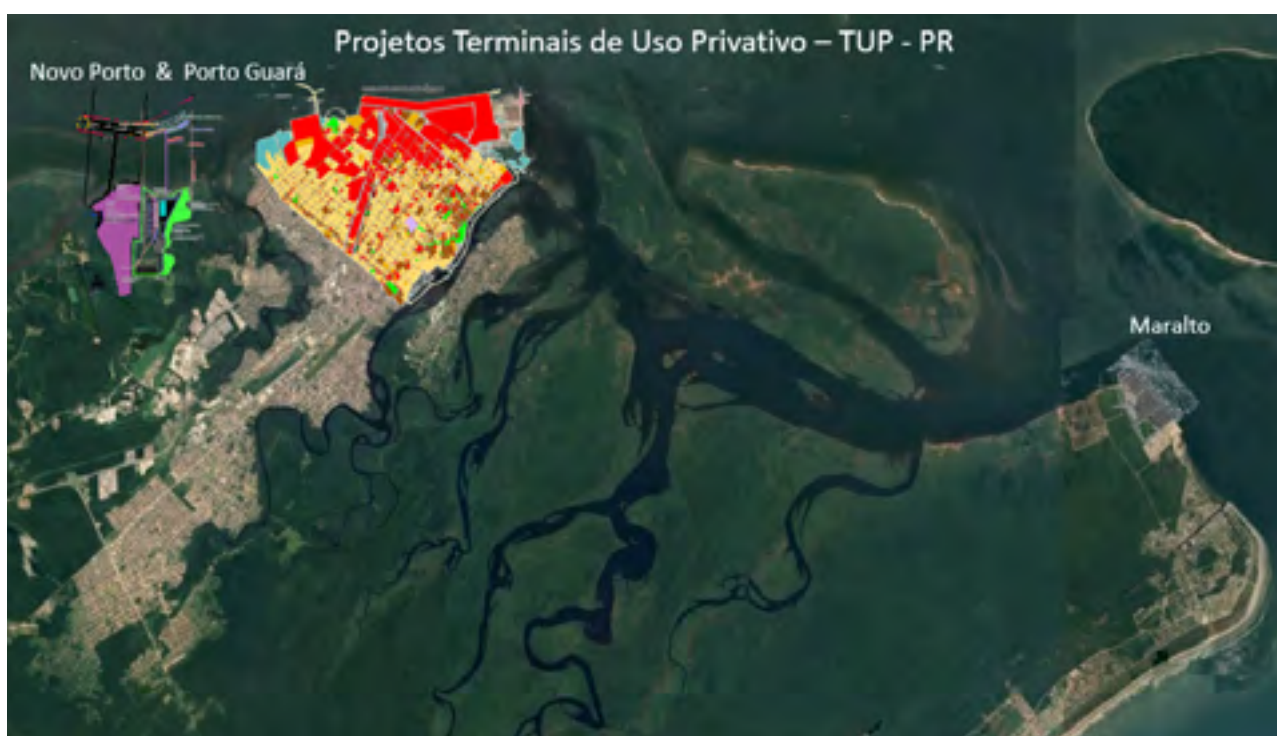
PAR 03 – Área para Armazenagem de Fertilizantes.

- Leilão: Sem previsão.

(*) Estimado.

Expansão do complexo portuário paranaense

A expansão das operações do complexo portuário do Paraná se dará por meio da implantação de novos Terminais Portuários de Uso Privativo – TUPs. A oeste do cais público de Paranaguá temos a região do Embocuí e no município de Pontal do Paraná, temos a região da Ponta do Poço, áreas potenciais para os futuros terminais privados do Estado do Paraná.



Na região do Embocuí, a oeste do Porto Público de Paranaguá, temos os projetos Novo Porto e Porto Guará, ambos em estágio final de licenciamento ambiental e dedicados à oferta de serviços para cargas a granel e contêineres.

Em Pontal do Paraná, temos o projeto Maralto dedicado à movimentação de contêineres, que já dispõe de licenças ambientais, mas ainda dependendo da conexão rodoviária.

Além dos Terminais de Uso Privativo, acima mencionados, estão programados projetos de arrendamentos de áreas existentes, denominadas Píeres “L (PAR 50), F (PAR09) e T (PAR 14, 15 e 25)”, que devem requalificar áreas do Porto Público.

Novos terminais

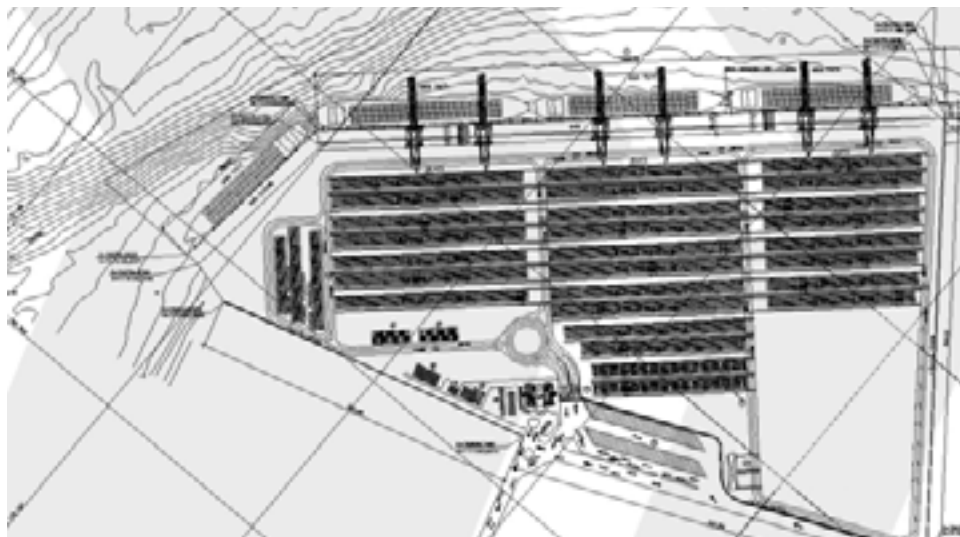
Novos projetos portuários

Município de Paranaguá



Futuro terminal container

Município de Pontal do Paraná



VOLTAR PARA
O SUMÁRIO





**CLIQUE E
SAIBA MAIS**





MODAL FERROVIÁRIO

Transporte de carga eficiente e sustentável

A necessidade de infraestrutura ferroviária para o escoamento da produção em um país de dimensões continentais é consenso há mais de 100 anos. Há muito se tornou evidente as legítimas e constantes preocupações com o esgotamento do sistema logístico de transportes.

Há muito são famosas as filas de caminhões ao longo das estradas e avenidas que levam aos grandes portos brasileiros, em especial nos períodos de safra. Isso demonstra que o transporte ferroviário foi esquecido nos anos 80, elevando o preço dos fretes e reduzindo a competitividade dos produtos.

Com o forte crescimento do comércio internacional nas últimas 03 décadas, tornaram-se ainda mais visíveis os gargalos e as demandas presentes no sistema logístico brasileiro.

A baixa eficiência e o déficit da infraestrutura ferroviária assolam o setor produtivo, que passou a alertar sobre os riscos colapso, demandando inúmeras manifestações da sociedade civil organizada no sentido de buscar uma atuação consistente dos poderes públicos federal e estadual.

É inegável e inadiável a necessidade de investimentos que ampliem a capacidade de transporte de cargas por ferrovias e facilite os acessos terrestres aos portos para atender aos mercados de cabotagem e além mar, e transpor as grandes distâncias do mercado interno.

Os grandes investimentos para expansão da oferta de transporte por ferrovias demandam construção de novos ramais, mas principalmente a requalificação e o repotenciamento dos trechos existentes, material rodante etc., que na atualidade ocorrem por meio da iniciativa privada.

O transporte ferroviário paranaense atravessa um momento crucial. Até o final de 2025, a alienação da Estrada de Ferro do Estado do Paraná – Ferroeste está prevista. Em âmbito federal, o contrato de concessão da Malha Sul está em análise, com a possibilidade de renovação ou realização de um novo leilão para a escolha de um novo operador.

Este documento visa apresentar a infraestrutura ferroviária existente no Paraná, fornecendo subsídios técnicos e destacando as principais necessidades. O objetivo é auxiliar a sociedade civil organizada na busca por soluções para o aperfeiçoamento do modal, tanto em âmbito estadual quanto federal. A meta é alcançar ganhos de capacidade, reduzir custos e fortalecer a participação das ferrovias na matriz de transportes do estado.

MODAL FERROVIÁRIO

Malha Sul

O sistema ferroviário paranaense é composto por 2.348,6 km de malha ferroviária em bitola métrica. Desse total, 2.039 km são operados pela Rumo Logística, sucessora da América Latina Logística (ALL), e os restantes 248,6 km pela Estrada de Ferro Paraná Oeste (Ferroeste).

As regiões Norte/Noroeste do Paraná geram praticamente 76% de toda a carga movimentada na malha sul, ou seja, nos 3 estados do sul do Brasil, tendo maior destaque os produtos a granel e containerizados.

Concessões ferroviárias - PR

Ferroeste – Vigência 23/05/2079

PR = 248,6 km

Rumo – Vigência 27/02/2027

Malha Sul

PR = 2.039 km

SC = 1.365 km

RS = 3.259 km



Malha Sul/Ferroeste

rumo

O contrato de concessão da Malha Sul engloba os estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul e é operado e explorado pela Rumo Logística S/A.

A concessão do trecho da Malha Sul expira em 27 de fevereiro de 2027. Em 2020, a Rumo Logística solicitou à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a renovação antecipada da concessão.

A decisão de renovação antecipada ou novo leilão depende da análise de vantajosidade de cada alternativa, cabendo a decisão final à Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários, vinculada ao Ministério dos Transportes.

A ANTT delegou para a Infra S/A a responsabilidade para a elaboração dos estudos de viabilidade que justifiquem a renovação antecipada ou novo leilão, e deverá ser concluído no segundo semestre de 2025.

O Governo Federal ainda não descartou a possibilidade de realização de um novo leilão dadas as alterações do objeto do contrato, seja pelas desativação de ramais ou possível separação da Malha PR/SC do RS.

Ferroeste

Nos últimos 5 anos o Governo do Paraná conduziu um projeto denominado Nova Ferroeste que tinha como objetivo principal realizar investimentos na construção de novos ramais, em especial Guarapuava – Paranaguá (via Lapa), o ramal Foz do Iguaçu, ramal Dourados/Maracaju no Mato Grosso do Sul e o ramal Cascavel – Chapecó em Santa Catarina.

Concluídos os estudos de engenharia e ambientais, o Governo do Paraná optou por abandonar os estudos e realizar a alienação da atual Ferroeste nas condições atuais, deixando para o futuro operador privado a execução ou não dos novos ramais projetados.

Promulgada a Lei n. 22.129/2024, a Ferroeste deu início aos estudos de avaliação dos ativos e patrimônio para realização de um leilão na Bolsa de Valores de São Paulo B3. Os estudos de viabilidade e de avaliação da empresa de capital misto devem ser concluídos até agosto/25, quando será iniciado o processo preparatório do leilão para alienação dos ativos para iniciativa privada ou dado outro destino para Ferroeste, como por exemplo a incorporação da mesma pela Malha PR/SC.

MODAL FERROVIÁRIO

Paraná

A longo das 2 últimas décadas a justificativa de não investir na ampliação da capacidade operacional, novos ramais, eliminação dos pontos de restrição da malha ferroviária sul estava fundamentada em 4 eixos:

- Falta de cargas;
- Falta de capacidade de carregamento no interior;
- Falta de capacidade de descarga no porto;
- Falta de viabilidade econômica e financeira para as ampliações.

Em 2024, preocupada com a matriz de transporte do PR, e com vistas ao processo de renovação da concessão da Malha Sul, a Fiep realizou estudos para melhor conhecer os motivos da falta de investimentos, e para posicionar-se em relação ao processo de renovação ou novo leilão.

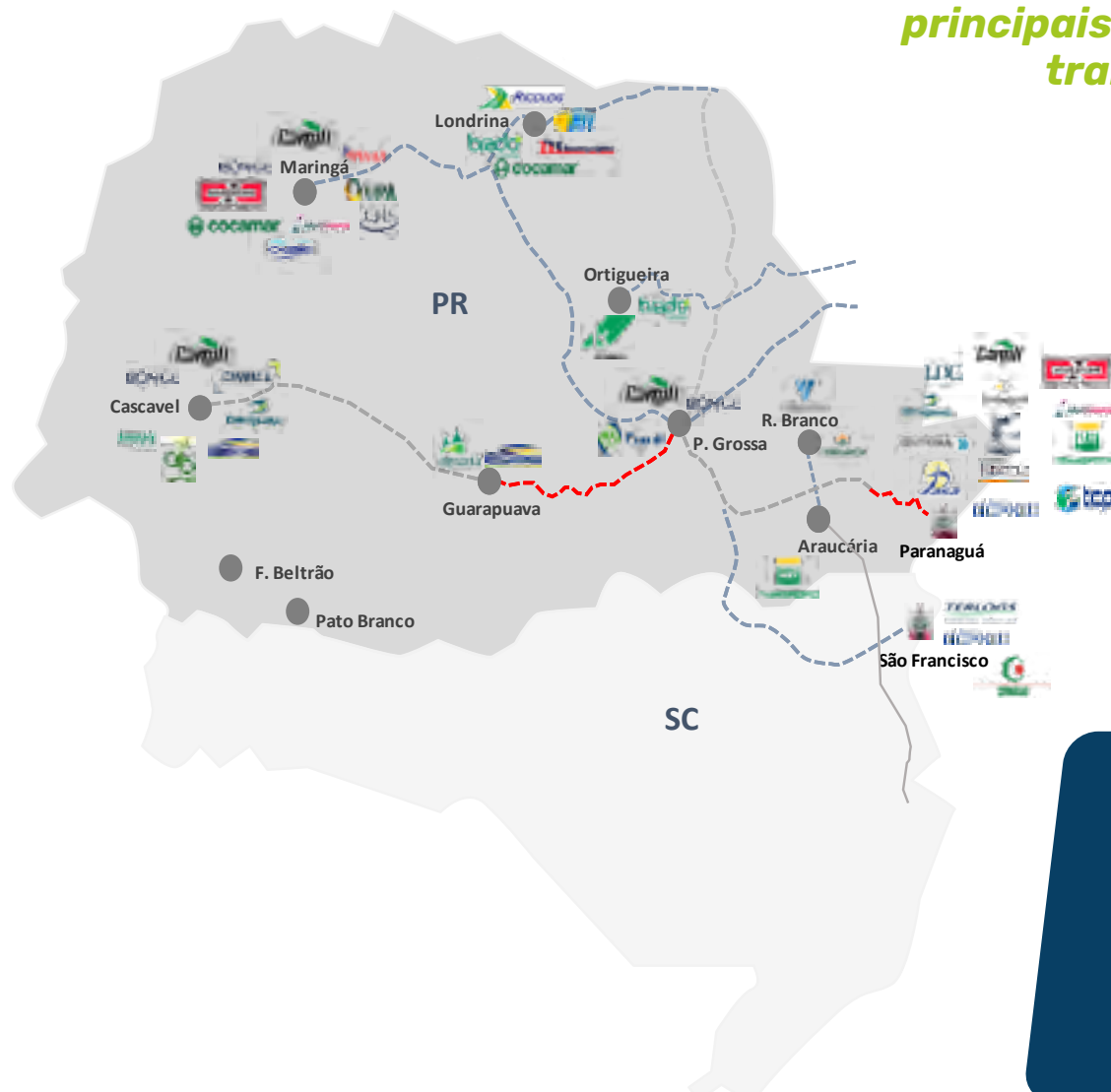
Principais corredores de escoamento portos do eixo sudeste e sul



Na área de abrangência do sistema logístico do PR foi elaborado o inventário dos Fluxos de cargas do PR e das cargas do MS e SP que se utilizam da logística do PR e do Porto de Paranaguá. O estudo identificou grande volume de cargas elegíveis ao modal ferroviário. Em resumo, existe carga suficiente para dobrar o atual volume transportado para o Porto de Paranaguá.

Fluxo cargas ferroviárias

Malha ferroviária PR/SC principais zonas de transbordos



*Link Estatísticas
Ferroviárias*

O Estado do Paraná é um grande gerador de cargas transportadas por ferrovias, principalmente no eixo da central do Paraná e também no eixo oeste, por meio da Ferroeste, gerando 76% de todas as cargas transportadas na Malha Sul no ano de 2023.

Os principais terminais de transbordos da malha ferroviária no interior do PR estão estabelecidos em Maringá, Londrina, Cascavel, Guarapuava, Ponta Grossa e Região Metropolitana de Curitiba. Cabe destacar que estão conectadas nessa malha as maiores empresas do agronegócio global, com grande apetite de investimentos para aumentar a capacidade de transporte por ferrovias.

Analisando a capacidade instalada dos terminais do interior do Paraná, seja de armazenagem ou de transbordo, percebe-se que existe grande capacidade ociosa e disponível para aumento dos volumes de carregamento, faltando na verdade oferta de transporte ferroviário.

Moegão

A terceira justificativa do não investimento na capacidade do sistema ferroviário no Estado do Paraná, é a falta de capacidade de recepção de cargas do Porto de Paranaguá, quando no sentido exportação. A densa zona urbana do Município de Paranaguá e principalmente os conflitos urbanos rodoferroviários, também reduzem a capacidade de manobras e de carregamento dos fretes de importação.

A capacidade de transporte da via, declarada pela Rumo Logística (trecho da Serra do Mar no Paraná), aponta uma capacidade ao redor de 30 milhões ton./ano, porém com destino ao Porto de Paranaguá somente 12,9 milhões ton./ano são transportadas, devido às restrições do porto urbano.

Com o propósito de ampliar a capacidade de transbordo ferroviário do porto a Portos do Paraná, deu início em 2024 a obra de implantação das moegas de recepção do Corredor de Exportação Leste, denominada "Moegão".



A conclusão dessa obra, prevista para final de 2025, deverá aumentar a capacidade de descarga em aproximadamente 40%, permitindo o aumento da participação do modal ferroviário no transportes de soja, farelos e milho.

Com o aumento da capacidade e redução do tempo de descarga, a operadora ferroviária terá maior disponibilidade de vagões para gerar novos ciclos de frete de retorno, melhorando a relação da atual matriz de transporte.

Fluxo cargas ferroviárias

Em resumo, os estudos realizados pela Fiep apontam que existem cargas elegíveis ao modal ferroviário, os terminais de transbordo do interior do Paraná tem capacidade para aumentar os volumes e as obras em andamento no Porto de Paranaguá bem como novos investimentos em São Francisco do Sul permitem investimentos para o aumento do transporte ferroviário na Malha PR e SC.

Na medida em que os investimentos são realizados em fases, seja em função de um plano de prioridades ou ainda dos processos de licenciamento ambiental de novos trechos, é possível estabelecer um programa de crescimento continuado de forma a descongestionar o atual sistema, bem como promover competitividade para os setores produtivos, com fretes mais competitivos.

Demanda Cargas - Necessidades por Regiões - PR/SC				
Região/Destino (Em MI/tons.)	2023	2026	2028	2030
Norte => Paranaguá	10,2	12	13	15,5
Norte => S. Francisco	3,5	4	4,5	4,98
Cargas Gerais => Pguá	1,9	2	2,5	3
Oeste => Paranaguá	0,8	2	3	6
Oeste => S. Francisco	0	0	0	0,3
Total	16,4	20	23	29,8
Metas Crescimento (Base 2023)	-	22%	40%	82%

Uma vez constatado que os aspectos operacionais não mais são justificativas para não investir, a Fiep realizou o Estudo de Viabilidade Econômico e Financeira preliminar, com propósito de conhecer qual volume de investimento suporta a concessão da Malha Sul (PR/SC) e com isso conhecer o que de fato é possível exigir da concessionária ferroviária nos próximos 35 anos. Neste novo cenário operacional, o EVTE realizado apontou a seguinte capacidade de investimento: CAPEX R\$ 5 bilhões e REPEX R\$ 7,8 bilhões. Esse volume de investimentos é suficiente para recapacitar, repotenciar, adquirir material rodante e principalmente realizar obras de novos trechos, promovendo o descongestionamento do sistema ferroviário do Paraná. Neste novo contexto, a Fiep e demais entidades que representam a sociedade civil organizada no Paraná encaminharam aos Governos Estadual e Federal pleitos de ordem institucional legal de forma a contribuir para o aperfeiçoamento da futura concessão, e garantir melhorias e ganhos de capacidade operacional do sistema ferroviário sul em curto e médio prazo.



Link Plano de Prioridades
Investimentos Mínimos
Obrigatórios

MODAL FERROVIÁRIO

Pleitos para o aperfeiçoamento

Futura concessão

Segregar a malha sul existente em 2 segmentos:

Malha Paraná – Santa Catarina => Eixos Paranaguá e São Francisco do Sul (Antiga SR05).
Malha Rio Grande do Sul => Eixos Rio Grande e Porto Alegre (Antiga SR06).

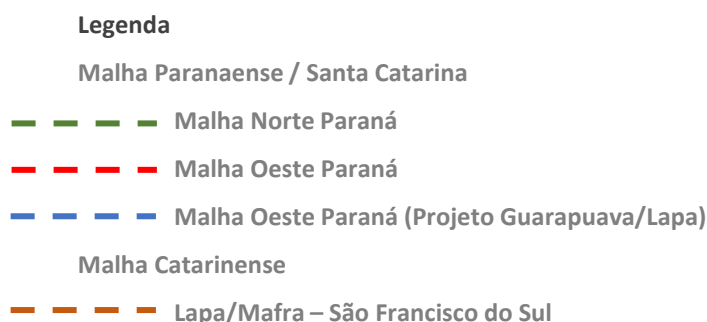
Estabelecer operador único no segmento da malha PR/SC:

Devolver a concessão e a faixa de domínio da Ferroeste para o Governo Federal com a finalidade de realizar licitação única da Malha PR/SC, tendo como condicionante obrigatória a permanência dos terminais de transbordo inseridos dentro do Terminal Multimodal de Cascavel, na Ferroeste. Com a possibilidade de um novo leilão da Malha Sul e da alienação da Ferroeste, formando uma operação ferroviária única, será possível por fim aos graves problemas verificados nas 2 últimas décadas, em especial quanto aos problemas operacionais relacionadas à segregação de malhas e empresas.

Novo modelo de concessão da malha PR/SC

Novo modelo de concessão com foco no atendimento aos usuários e ao operador ferroviário, priorizando obras que ampliem a capacidade de transporte ferroviário e dos parâmetros operacionais, performance e desempenho, que atendam ao plano de metas operacionais. Esse novo modelo, a princípio, deve ser obtido por meio de uma nova licitação.

Na medida em que a Malha Sul recebeu investimentos mínimos nas últimas 2 décadas e precisam de melhorias nos eixos existentes, é fundamental realizar investimentos para descongestionar a malha atual e num segundo momento buscar novas conexões.



Fluxo cargas ferroviárias

Cronograma de processos

Novas concessões

O Governo Federal definiu um cronograma para elaboração dos estudos econômicos e financeiro que darão suporte à decisão de renovar ou relicitatar o trecho ferroviário da Malha Sul. O julgamento e decisão da vantajosidade será realizado pelo Grupo de Trabalho, designado pela Portaria MT n. 1022/24.

No caso da Ferroeste, o Governo do Paraná contratou empresas especializadas para fazer a avaliação dos ativos da Ferroeste, na forma estabelecida na Lei Estadual n ° 22.129/24.



Link Cronograma
de Atividades
Concessão da Malha
Sul e Alienação da
Ferroeste

Visão de continuidade

O processo de concessão para exploração do transporte ferroviário é regido por regulamentações da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, com base na política estabelecida pelo Ministério dos Transportes.

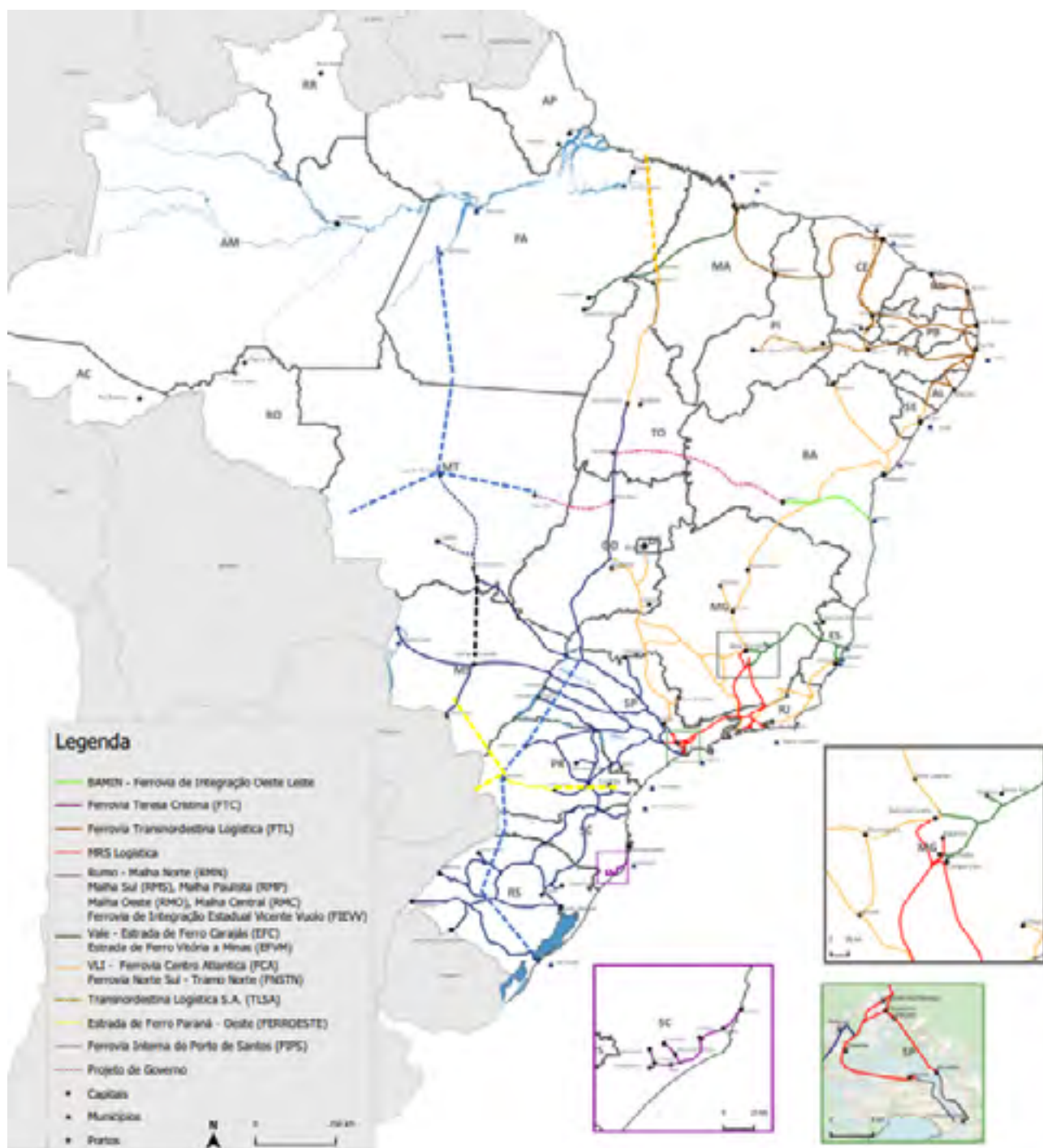
Nesse arcabouço legal, o volume de investimentos se relaciona diretamente com a capacidade de geração de transportes, e por sua vez de receitas do concessionário, e em função disso se pode conhecer o fluxo de investimentos apropriado.

Assim, em uma visão de continuidade e expansão da infraestrutura, devem permanecer na agenda as interligações sentido Guaíra, Dourados, Maracaju, Foz do Iguaçu – Paraguai e sentido sul com Chapecó.



MODAL FERROVIÁRIO

Malha ferroviária brasileira





**CLIQUE E
SAIBA MAIS**





MODAL RODOVIÁRIO

Mobilidade e integração regional

O sistema rodoviário paranaense, segundo dados do Sistema Nacional de Viação, disponibilizados pelo DNIT, é composto por 117.706,2 km de estradas, incluindo as federais, estaduais e municipais, considerando as pavimentadas e não pavimentadas. A rede é composta por 19.663 km (16,7%) de rodovias pavimentadas, sendo cerca de 1.300 km em pista dupla. As estradas não pavimentadas apresentam um total de 98.043 km (83,3%).

São 3.907 km de rodovias federais pavimentadas no Paraná, sendo aproximadamente 900 km em pista dupla.

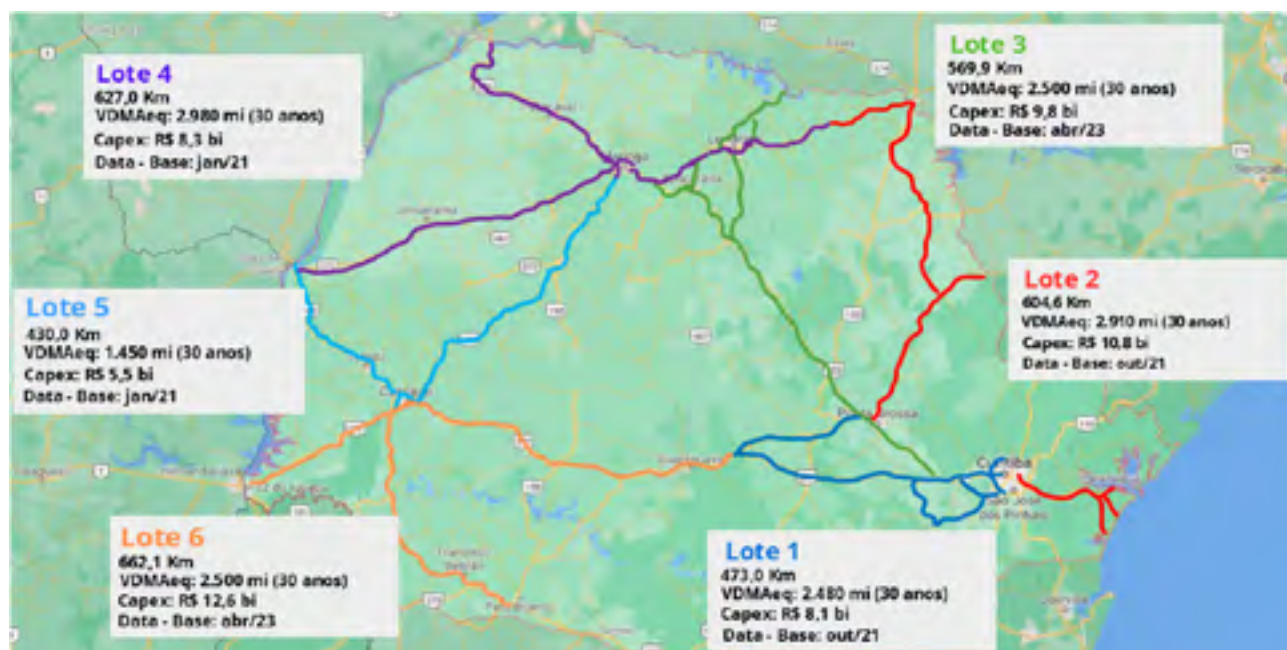
De acordo com dados do Sistema Rodoviário, o Paraná tem 11.935,3 km de rodovias estaduais, distribuídas em 10.311,1 km de rodovias pavimentadas, e 1.624,2 km de estradas não pavimentadas.

O primeiro projeto de concessões do Estado, chamado de “Anel de Integração do Paraná” possuía 2.505,2 km de rodovias concessionadas, divididas em 6 lotes, que eram geridas pelo DER/PR e Agepar. Um novo modelo de pedágio do Governo Federal irá substituir o antigo anel de integração, totalizando 3.367 km de rodovias concedidas. O estado possui também outros 3 trechos sob concessão federal, em 3 lotes, com gestão da ANTT, totalizando 311,2 km no território paranaense.

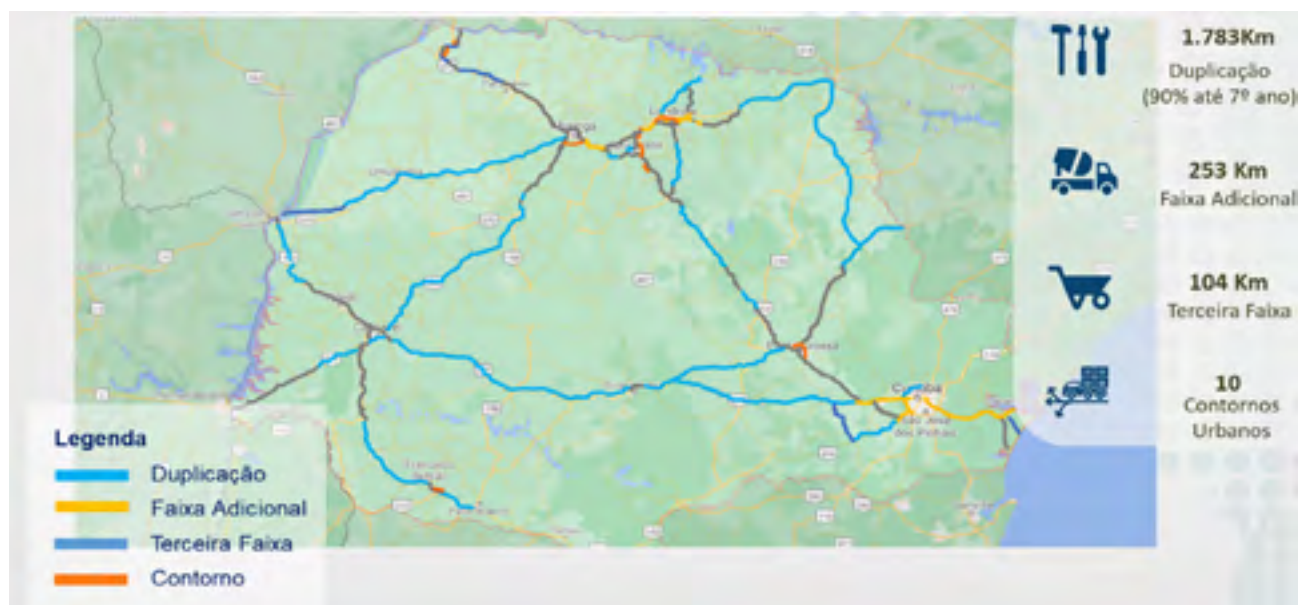
Dentro da expansão e do desenvolvimento da malha rodoviária paranaense, deve-se observar o conceito de que a ampliação da capacidade das rodovias por meio da implantação de terceiras faixas em pistas simples, bem como a duplicação de rodovias e a implantação de faixas adicionais em pistas duplas, será disparada conforme o volume médio diário de veículos e o nível de serviço das rodovias.

MODAL RODOVIÁRIO

Malha rodoviária concedida



Obras previstas



Geral pedágios

Rodovias integradas do Paraná

O projeto de concessão das Rodovias Integradas do Paraná foi qualificado na 9ª reunião do Conselho do Programa de Parceria de Investimentos por meio da Resolução nº 52, de 8 de maio de 2019, convertida no Decreto nº 9.972 de 14 de agosto de 2019.

Os estudos de viabilidade técnica foram realizados pela Infra S.A., em conjunto com o International Finance Corporation (IFC) do Banco Mundial, e aprovados pelo Ministério da Infraestrutura em 19 de janeiro de 2021.

Esse modelo de concessão é diferente do Anel de Integração. O projeto está sendo licitado em 6 lotes pelo Governo Federal e inclui no pacote de concessões rodovias estaduais que são fundamentais para o desenvolvimento do Estado, bem como para a integração do tráfego de longa distância que utiliza a malha rodoviária federal do Paraná.

Para um acompanhamento mais eficiente, a Fiep criou a plataforma “Observatório dos Pedágios”. Uma iniciativa destinada a monitorar as concessões rodoviárias no Estado do Paraná, permitindo que cidadãos acompanhem de perto o progresso e a transparência de cada lote de concessão.

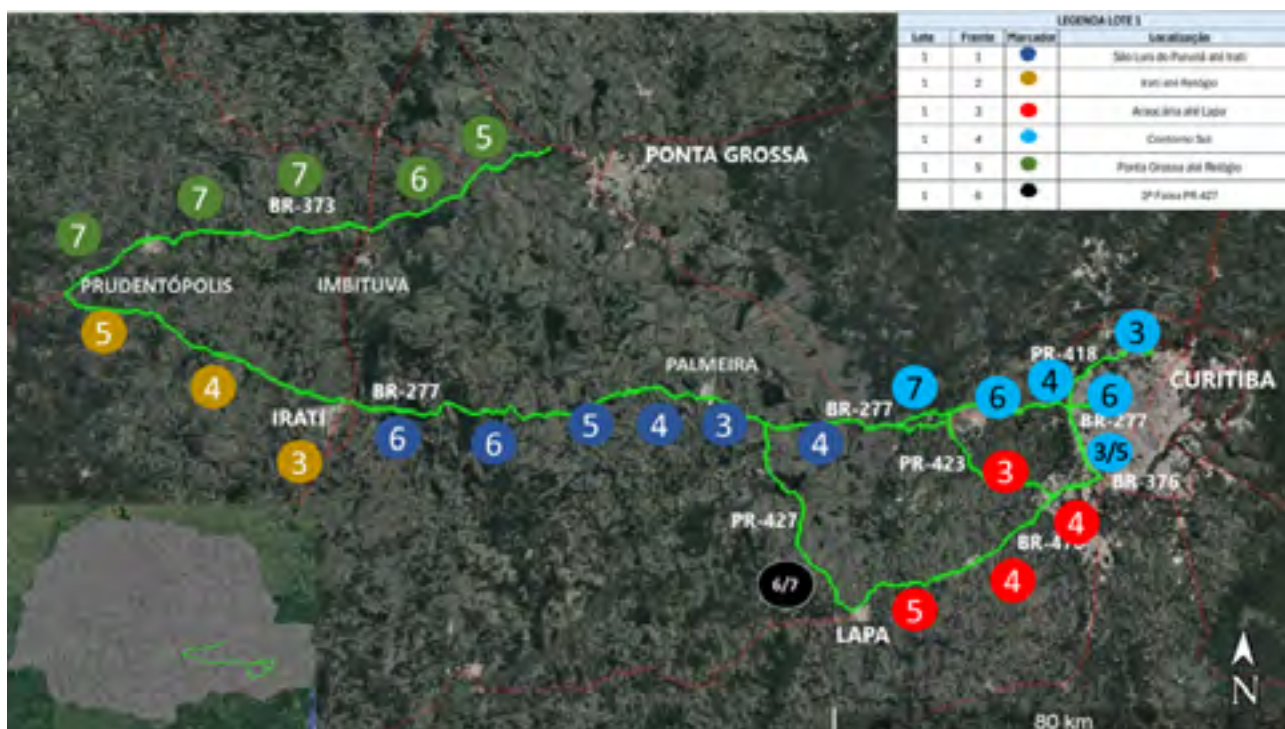
A plataforma oferece informações sobre as obras e melhorias previstas para cada trecho concedido, bem como o cronograma previsto para a sua execução, reforçando o compromisso com a eficiência e a responsabilidade pública.



Escaneie e acesse
a plataforma
“Observatório dos
Pedágios”

Frente de obras do Lote 1 (Via Araucária) – 473 km

O Lote 1, com extensão de 473 km, inclui trechos das rodovias federais BR-277/373/376/476 e estaduais PR-418/423/427, incluindo o contorno Sul e Oeste de Curitiba, a ligação entre Araucária e Lapa, a BR-277 entre o Parque Barigui de Curitiba e Prudentópolis, passando por Campo Largo, Palmeira e Irati. Inclui também a BR-373 entre o Trevo do Relógio em Prudentópolis e o Trevo do Caetano em Ponta Grossa. O contrato do Lote 1 foi assinado em 30/01/2024 com a Via Araucária Concessionária de Rodovias. A concessão teve início em 28/02/2024 para um prazo de 30 anos.



Previsão de entregas:

Ano	Data
3	fev/27
4	fev/28
5	fev/29
6	fev/30
7	fev/31
8	fev/32

Lote 1 – Via Araucária

Principais obras contempladas do Lote 1 (Via Araucária), com 473 km de extensão:

Duplicações: 341,8 km

- BR-277 (Trevo do Sprea até Prudentópolis – Trevo do Relógio);
- BR-373 (Ponta Grossa – Trevo do Caetano até Trevo do Relógio);
- PR-423 (Balsa Nova até Araucária);
- BR-476 (Araucária até Lapa);
- PR-418 (Contorno Oeste/Norte de Curitiba da BR-277 até Rodovia da Uva).

Viadutos:

- 74 viadutos novos a serem implantados;
- 23 melhorias em viadutos existentes.

Faixas adicionais totalizando 210,16 km de extensão:

- Contorno Sul de Curitiba (de 2 para 4 pistas em cada sentido);
- BR-277: Parque Barigui até o Trevo do Sprea (de 2 para 3 pistas em cada sentido);
- PR-427 (Porto Amazonas até a Lapa).

Vias marginais totalizando 32,63 km de extensão, sendo as principais:

- Contorno Sul de Curitiba;
- Cidades como: Campo Largo, Palmeira, Irati, Imbituva, Ponta Grossa e Prudentópolis.

Retorno em nível:

- 9 trechos de menor fluxo de veículos ou em locais sem moradias próximas as rodovias.

Área de escape:

- 1 área de escape localizada na Serra de São Luís do Purunã.

Ciclovias, principalmente no Contorno Sul de Curitiba:

- 27,4 km de ciclovias de extensão total.

Passarelas:

- 12 passarelas.

Travessia urbana/iluminação:

- 91,12 km de extensão total.

Ponto de parada e descanso:

- 1 ponto na BR-277.

Outros:

- Acostamentos: 44,5 km;
- Acessos: 92;
- Correção de traçado: 20 (inclui Serra de São Luis do Purunã);
- Barreira antirruído: 2,9 km;
- Passagem de fauna: 14;
- Caixa de produtos perigosos: 31.



Escaneie e acesse a
plataforma “Observatório
dos Pedágios”

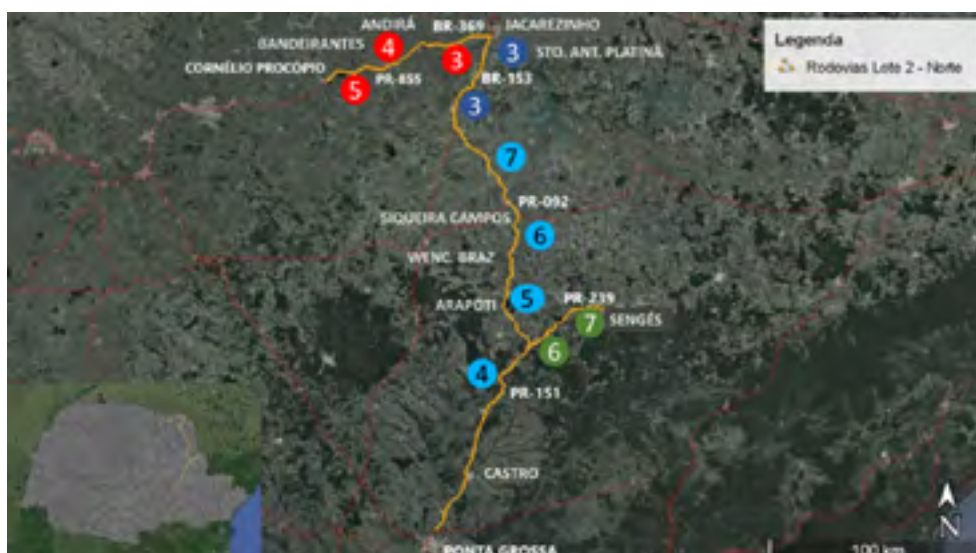
MODAL RODOVIÁRIO

Frente de obras do Lote 2 (EPR) – 604,60 km

Litoral



Norte Pioneiro



Previsão de entregas:

Ano	Data
3	fev/27
4	fev/28
5	fev/29
6	fev/30
7	fev/31

Lote 2 – EPR Litoral Pioneiro

Principais obras contempladas do Lote 2 (EPR), com 604,60 km de extensão:

O Lote 2, com extensão de 604,60 km, inclui trechos das rodovias federais BR-153/277/369 e estaduais PR-092/151/239/407/408/411/508/804/855. Em seu trecho no Litoral do Paraná, o Lote 2 liga Curitiba a Paranaguá, Morretes, Antonina, Pontal do Paraná e Matinhos, por meio da BR-277, PR-408, PR-407 e PR-508. No trecho do Norte Pioneiro liga a cidade de Ponta Grossa à divisa dos estados do Paraná e São Paulo, passando por Jaguariaíva, utilizando a PR-151 e a PR-239. Trechos da PR-092 e da BR-153 interligam Jaguariaíva à divisa dos estados do Paraná e São Paulo, passando por Santo Antônio da Platina e Jacarezinho. Finalmente, através da BR-369, liga Jacarezinho até Cornélio Procopio. O contrato do Lote 2 foi assinado em 30/01/2024 com a concessionária EPR Litoral Pioneiro. A concessão teve início em 28/02/2024 para um prazo de 30 anos.

Duplicações: 350,24 km:

- BR-277 (Paranaguá nas Avenidas Bento Rocha e Ayrton Senna e 277);
- PR-407 (Paranaguá até Praia de Leste);
- BR-153 (Santo Antônio da Platina até Jacarezinho);
- BR-369/PR-855 (Jacarezinho até Cornélio Procopio);
- PR-151 (Pirai do Sul até Jaguariaíva - Sengés);
- PR-239 (Sengés - divisa PR/SP);
- PR-092 (Jaguariaíva até Santo Antônio da Platina).

Viadutos:

- 104 viadutos novos a serem implantados;
- 10 melhorias em viadutos.

Faixas adicionais totalizando 134,56 km de extensão:

- BR-277 de Curitiba até Paranaguá (de 2 para 3 pistas em cada sentido).

Vias marginais totalizando 73,61 km de extensão, sendo as principais:

- Cidades como: Santo Antônio da Platina, Imbituva, Jaguariaíva, Carambeí, Arapoti, Wenceslau Braz, Siqueira Campos.

Retorno em nível:

- 8 trechos de menor fluxo de veículos ou em locais sem moradias próximas as rodovias.

Área de escape:

- 1 área de escape localizada na Serra do Mar.

Ciclovias:

- 73,4 km de ciclovias de extensão total (na BR-277 entre Curitiba até o Pedágio de Paranaguá).

Passarelas:

- 52 passarelas.

Travessia urbana/iluminação:

- 154,57 km de extensão total.

Ponto de parada e descanso:

- 1 ponto na PR-092;
- 1 ponto na BR-277.

Outros:

- Correção de traçado: 35;
- Barreira antirruído: 5,12 km;
- Passagem de fauna: 8.



Escaneie e acesse a
plataforma "Observatório
dos Pedágios"

Frente de obras do Lote 3 – 569,87 km (CCR)



Previsão de Entregas:(*)

Ano	Data
3	abr/28
4	abr/29
5	abr/30
6	abr/31
7	abr/32

Contorno Leste e Norte de Ponta Grossa



Contorno de Califórnia



Contorno Leste de Apucarana



Contorno Leste de Arapongas



(*)Abril de 2025 é o mês estimado para início da concessão.

Lote 3 - CCR

Principais obras contempladas do Lote 3 (CCR), com 569,87 km de extensão:

O Lote 3, com extensão de 569,87 km, inclui trechos das rodovias federais BR-369/373/376 e estaduais PR-090/170/323/445. O Lote 3, por meio da BR-376, BR-369 e PR/170, conecta São Luiz do Purunã (no entroncamento com a BR-277) a Jandaia do Sul, Mandaguari e Arapongas, passando pelas cidades de Ponta Grossa e Apucarana. O segundo trecho do Lote 3 liga Mauá da Serra (no entroncamento com a BR-376) à divisa do Paraná com São Paulo, em Sertaneja, passando por Londrina. A concessão também inclui um trecho de 27 km da PR-090, ligando Sertanópolis a Ibiporã, na região metropolitana de Londrina. Vencido pela concessionária CCR S/A em leilão realizado em 12/12/2024 e deverá ter seu contrato assinado no primeiro semestre de 2025.

Duplicação: 132,6 km:

- BR-376 (Trevo do Sprea até Apucarana – Trechos faltantes próximos a Imbaú e Ortigueira);
- PR-170 (Contorno Norte de Apucarana);
- PR-323 (Londrina – Sertanópolis – Divisa PR/SP);
- PR-445 (Mauá da Serra até Londrina – obra do Estado do Paraná).

Contornos:

- Contorno Leste e Norte de Ponta Grossa 42,35 km;
- Contorno de Califórnia 5,46 km;
- Contorno Leste de Apucarana 13,83 km;
- Contorno Leste de Arapongas 10,11 km.

Viadutos:

- 81 Viadutos novos a serem implantados;
- 5 Melhorias em viadutos.

Faixas adicionais totalizando 24,61 km de extensão:

- PR-445 (Londrina até Cambé).

Vias marginais totalizando 6,72 km de extensão, sendo as principais:

- Cidades como: Ortigueira e Sertanópolis.

Retorno em Nível:

- 6 em trechos de menor fluxo de veículos ou em locais sem moradias próximo a rodovia.

Área de escape:

- 2 na Serra do Cadeado.

Ciclovias:

- 24,12 km de ciclovias de extensão total.

Passarelas:

- 22 passarelas.

Travessia urbana/iluminação:

- 156,7 km de extensão total, incluindo a iluminação na Serra do Cadeado.

Ponto de parada e descanso:

- 2 (BR-376 e PR-323).

Outros:

- Acessos: 113;
- Barreira Antirruído: 5;
- Passagem de Fauna: 8;
- Caixa de produtos perigosos: 20;
- OAEs: 130.



Escaneie e acesse a
plataforma "Observatório
dos Pedágios"

MODAL RODOVIÁRIO

Frente de obras do Lote 4 – 627 km **(edital a ser publicado - sujeito a alterações)**



Previsão de entregas:

Ano	Data
3	abr/28
4	abr/29
5	abr/30
6	abr/31
7	abr/32
8	abr/33

Contorno Norte de Londrina



Contorno Sul de Maringá



Contorno de Nova Londrina



Contorno de Itaúna do Sul



Lote 4 - Indefinido*

Principais obras contempladas do Lote 4, com 627 km de extensão:

O Lote 4, com extensão de 627 km, inclui trechos das rodovias federais BR-272/369/376 e estaduais PR-182/272/317/323/444/862/897/986. O Lote 4 faz a ligação de Cornélio Procópio à Guaíra, passando pelas cidades de Londrina, Arapongas, Maringá, Cianorte e Umuarama. O trecho também conecta Maringá a Diamante do Norte, no noroeste do estado do Paraná. Lote a licitar. A publicação do edital está prevista para o 1º semestre de 2025 e licitação prevista para 2º semestre de 2025.

Duplicações: 175,8 km:

- BR-376 (Paranavaí até Nova Londrina);
- PR-323 (Doutor Camargo/Cianorte/Umuarama até Iporã);
- PR-444 (Arapongas até Mandaguari – Mureta Central e Acostamento).

Contornos:

- Contorno sul de Maringá 19,34 km;
- Contorno norte de Londrina 30,1 km;
- Contorno de Nova Londrina 4,43 km;
- Contorno de Itaúna do Sul 5,33 km.

Viadutos:

- 102 viadutos novos a serem implantados;
- Faixas adicionais totalizando 156,7 km de extensão, sendo as principais:
 - BR-272 Guaíra até Iporã;
 - BR-369 Rolândia até Cambé;
 - BR-376 Sarandi até Marialva;
 - PR-182 Nova Londrina até Diamante do Norte (Divisa PR/SP).

Vias marginais totalizando 43,9 km de extensão:

- Cidades como: Maringá, Sarandi, Mandaguari, Cornélio Procópio, Arapongas, Umuarama e Guaíra.

Retorno em nível:

- 33 trechos de menor fluxo de veículos ou em locais sem moradias próximas as rodovias.

Ciclovias:

- 50,5 km de ciclovias de extensão total.

Passarelas:

- 56 passarelas.

Travessia urbana/iluminação:

- 238,65 km de extensão total.

Ponto de parada e descanso:

- 1 ponto na BR-376;
- 1 ponto na PR-272.

Outros:

- Acostamentos: 48,7 km;
- Correção de traçado: 2,53 km;
- Obra de artes especiais: 50;
- Pontes: 1.

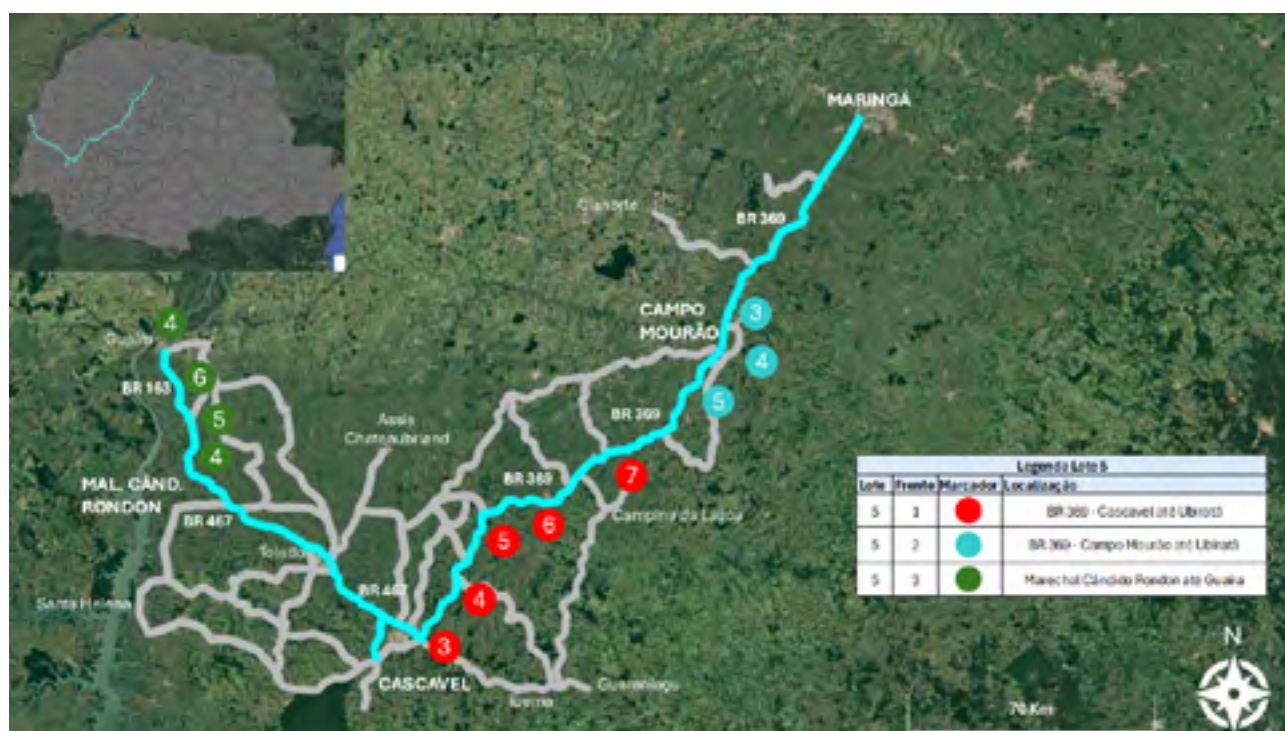


Escaneie e acesse a
plataforma "Observatório
dos Pedágios"

* No momento do lançamento do PELTi-2040 ainda não estava definido o vencedor da licitação deste lote.

MODAL RODOVIÁRIO

Frente de obras do Lote 5 – 430 km **(edital a ser publicado - sujeito a alterações)**



Contorno de Guaíra



Previsão de entregas:

Ano	Data
3	2028
4	2029
5	2030
6	2031
7	2032

Lote 5 - Indefinido*

Principais obras contempladas do Lote 5, com 430 km de extensão:

O Lote 5, com extensão de 430 km, inclui trechos das rodovias federais BR-158/163/369/467, além de trecho da rodovia estadual PR-317. O Lote 5 conecta o distrito de Floriano, em Maringá à Cascavel, passando pelas cidades de Peabiru, Campo Mourão e Ubitatã, em seguida, o trecho conecta Cascavel à divisa dos estados do Paraná e Mato Grosso do Sul, passando pela cidade de Toledo, Marechal Cândido Rondon e inclui a ponte sobre o Rio Paraná em Guaíra. Lote a licitar. A publicação do edital está prevista para o para o 1º semestre de 2025 e licitação prevista para 2º semestre de 2025.

Duplicações: 238,65 km:

- BR-369/BR-158 (Cascavel até Campo Mourão);
- PR-163 (Marechal Cândido Rondon até Guaíra).

Contornos:

- Contorno de Guaíra totalizando 3,71 km.

Viadutos:

- 52 viadutos novos a serem implantados.

Vias marginais totalizando 19,99 km de extensão, sendo as principais:

- Cidades como: Corbélia, Cascavel, Toledo, Marechal Cândido Rondon e Mercedes.

Retorno em nível:

- 17 trechos de menor fluxo de veículos ou em locais sem moradias próximas as rodovias.

Ciclovias:

- 12 km de ciclovias de extensão total.

Passarelas:

- 5 passarelas.

Travessia urbana/iluminação:

- 52,8 km de extensão total.

Ponto de parada e descanso:

- 1 ponto na BR-163.

Outros:

- Correção de traçado: 2;
- Obras de arte especiais: 6.

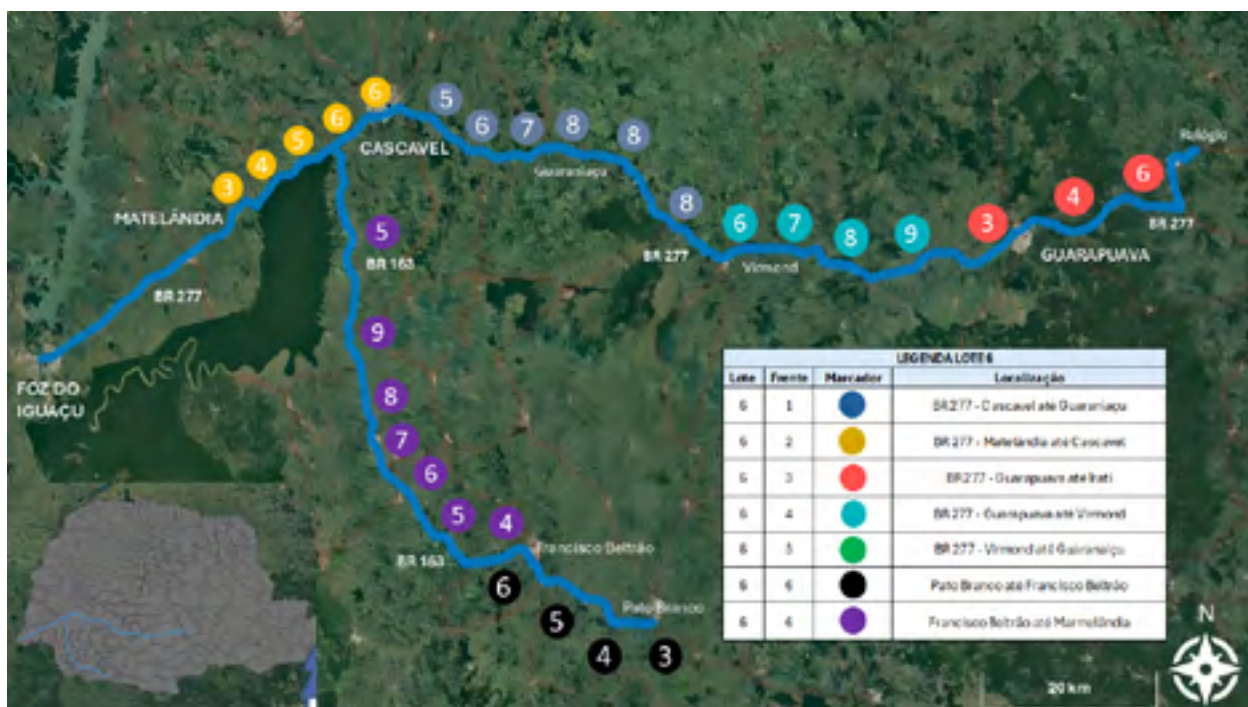


Escaneie e acesse a
plataforma "Observatório
dos Pedágios"

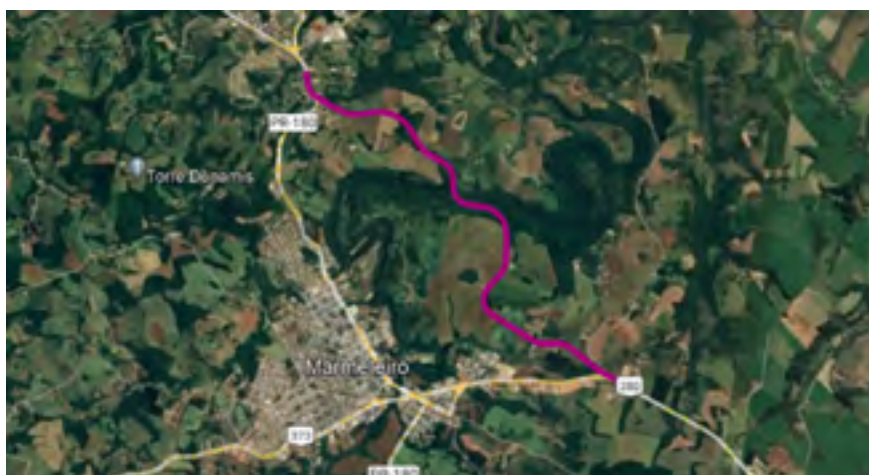
* No momento do lançamento do PELTi-2040 ainda não estava definido o vencedor da licitação deste lote.

MODAL RODOVIÁRIO

Frente de obras do Lote 6 (EPR) – 662 km



Contorno de Marmeleiro



Previsão de entregas:

Ano	Data
3	abr/28
4	abr/29
5	abr/30
6	abr/31
7	abr/32
8	abr/33
9	abr/34

Lote 6 - EPR

Principais obras contempladas do Lote 6 (EPR), com 662 km de extensão:

O Lote 6, com extensão de 662 km, inclui trechos das rodovias federais BR-163/277 e das rodovias estaduais PR-158/180/182/280/483. O Lote 6 segue pela BR-277 do entroncamento com a BR-373 no Trevo do Relógio em Prudentópolis e segue passando por Guarapuava, Laranjeiras do Sul, Cascavel, Medianeira, chegando até a Ponte da Amizade, divisa entre o Brasil e o Paraguai, em Foz do Iguaçu. Um segundo trecho conecta Cascavel à Pato Branco, no sudoeste do estado, passando pela cidade de Francisco Beltrão. Vencido pelo Grupo EPR em leilão realizado em 19/12/2024 e deverá ter seu contrato assinado no 1º semestre de 2025.

Duplicações: 462,47 km:

- BR-277 (Matelândia até Trevo do Relógio em Prudentópolis);
- PR-280, PR-158, PR-180, PR-483 Pato Branco até Realeza (Marmelândia);
- BR-163 Realeza (Marmelândia até Cascavel – Conclusão da obra pelo DNIT);
- Contornos, totalizando 13,7 km;
- Contorno de Lindoeste 6,8 km;
- Contorno de Marmeleiro 6,9 km.

Viadutos:

- 100 viadutos novos a serem implantados;
- 2 melhorias de viadutos.

Faixas adicionais 31,4 km, sendo a principal:

- BR-277 em Foz do Iguaçu.

Vias marginais totalizando 87,10 km de extensão:

- Cidades como: Guarapuava, Virmond, Laranjeiras do Sul, Nova Laranjeiras, Guaraniaçu, Ibema, Cascavel, Santa Tereza do Oeste, Céu Azul, Matelândia, São Miguel do Iguaçu, Pato Branco, Vitorino, Renascença, Marmeleiro, Francisco Beltrão e Realeza.

Retorno em nível:

- 26 trechos de menor fluxo de veículos ou em locais sem moradias próximas as rodovias.

Área de escape:

- 1 área de escape localizada na Serra da Esperança em Guarapuava.

Ciclovias:

- 36,24 km de ciclovias de extensão total.

Passarelas:

- 38 passarelas.

Travessia urbana/iluminação:

- 117,63 km de extensão total.

Ponto de parada e descanso:

- 2 pontos na BR-277;
- 1 ponto na PR-182.

Outros:

- Obras de arte especiais: 130 novas e 54 melhorias;
- Acessos: 131;
- Correção de traçado: 4;
- Barreira antirruído: 26;
- Passagem de fauna: 14;
- Caixa de produtos perigosos: 33.



Escaneie e acesse a
plataforma "Observatório
dos Pedágios"

Otimização de contratos – Arteris

A otimização dos 3 contratos de concessão da Arteris no Paraná (Arteris Régis Bittencourt, Arteris Litoral Sul e Arteris Planalto Sul) busca equilibrar tarifas justas e investimentos necessários. Essas concessões tem prazo de conclusão previsto para 2033, porém não incluem obras de ampliação de capacidade. A otimização dos contratos prevê a inclusão de novas obras, a ampliação do prazo em até 15 anos e o consequente aumento da tarifa. O processo deve priorizar transparência, metas de desempenho e auditorias regulares para garantir qualidade e segurança viária. Além disso, a implementação de novas tecnologias, como pedágio eletrônico e monitoramento inteligente, pode tornar as concessões mais eficientes e sustentáveis. A otimização dos 3 contratos da Arteris consiste também em revisar, ajustar e modernizar os termos e condições contratuais firmados entre a concessionária e o poder concedente, com o objetivo de melhorar a eficiência da gestão e da execução das obras e serviços previstos na concessão.

Esse processo irá passar por licitação na Bolsa de Valores, para assegurar transparência e que os investimentos e intervenções em rodovias, como duplicações, melhorias de segurança e manutenção, sejam realizados de forma mais ágil, econômica e alinhada às necessidades atuais da infraestrutura e dos usuários. Além disso, busca equilibrar as responsabilidades da concessionária e do governo, garantindo previsibilidade financeira e qualidade nos serviços prestados.

Arteris Régis Bittencourt

Desde 2008, a Arteris - Régis Bittencourt é a responsável pelos 402,6 km das rodovias Régis Bittencourt (BR-116), que liga as cidades de São Paulo (SP) e Curitiba (PR). O contrato tem vigência de 25 anos, vencendo em 2033.



Otimização de Contratos

Obras solicitadas para primeira fase (3 primeiros anos)

- Primeira fase do Contorno Norte de Curitiba (trecho A-B Rod. da Uva PR-417 e Estr. da Ribeira BR-476);
- Segunda fase do Contorno Norte de Curitiba, decisão entre:
 - Opção 1:** executar traçado original B-C (Estr. da Ribeira BR-476 até BR-116 Trevo Eternit);
 - Opção 2:** novo projeto com traçado B-D (Estr. da Ribeira BR-476 até BR-116 Trevo Contorno Leste);
- Obs.:** a opção 1 acima intensifica o tráfego pesado de caminhões em um trecho muito urbanizado da BR-116. Este tráfego pesado irá competir com deslocamentos de ônibus, motos e veículos de passeio que trafegam entre Campina Grande do Sul, Quatro Barras, Colombo e Curitiba.
- Correção de traçado em pontos críticos da BR-116 entre Curitiba e São Paulo (Ex. Curva da Cigana);
- Ampliação de capacidade da BR-116 entre Curitiba e São Paulo com implantação de faixas adicionais e marginais em pontos críticos.

Obras solicitadas para a segunda fase (anos posteriores)

- Conclusão do Contorno Norte de Curitiba na opção escolhida;
- Faixa adicional em toda a extensão de Curitiba até São Paulo.



Propostas de construção do Contorno Norte de Curitiba

MODAL RODOVIÁRIO

Arteris Litoral Sul

A Artéis - Litoral Sul é responsável pela administração do trecho conhecido como Corredor do Mercosul, que compreende a BR-376 e a BR-101 desde Curitiba até o Contorno de Florianópolis. Inclui ainda o Contorno Leste de Curitiba (BR-116), desde a conexão com o Contorno Sul até a Régis Bittencourt. Sua malha viária tem 356,6 km de extensão. O contrato foi assinado em 14 de fevereiro de 2008 com vigência de 25 anos, vencendo em 2033.



Obras de ampliação de capacidade do Contorno Leste de Curitiba

Otimização de Contratos

Obras solicitadas para primeira fase (3 primeiros anos)

- Ampliação de capacidade do Contorno Leste de Curitiba (2 faixas adicionais por sentido) entre BR-116 no Trevo para a Fazenda Rio Grande e a BR-277 no Trevo para Paranaguá;
- Ampliação de capacidade da BR-376 entre São José dos Pinhais e Garuva (SC) com implantação de faixas adicionais e vias marginais em pontos críticos das rodovias;
- Correção de traçado da Curva da Santa;
- Projeto básico e licenciamento ambiental da nova descida da Serra do Mar com utilização de túneis, evitando-se o trecho que inclui a atual Curva da Santa e regiões de deslizamentos de terra.

Obras solicitadas para a segunda fase (anos posteriores)

- Implantação de faixas adicionais em toda a extensão da BR-376 entre São José dos Pinhais e Garuva (SC);
- Faixa adicional em toda extensão do Contorno Leste de Curitiba, entre BR-277 Paranaguá e BR-116 Régis Bittencourt.

Nova descida da Serra do Mar na BR-376 (túneis), valor estimado em R\$2,4bi



- Túnel 1, extensão de 4,8km e inclinação de 4,3%;
- Túnel 2, extensão de 3,7km e inclinação de 3,7%;
Obs. Rodovia dos Tamoios em São Paulo possui 5 túneis, o maior tendo 5,5km de extensão total;
- Inclinação atual das rodovias é de até 7,2%;
- Raios de curva atual mínimo de 94m.

MODAL RODOVIÁRIO

Arteris Planalto Sul

A Artéis - Planalto Sul é responsável pela administração dos 412,7 km das rodovias BR-116, fazendo a ligação da capital paranaense à divisa dos estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul. O contrato de concessão foi assinado em 14 de fevereiro de 2008 com vigência de 25 anos.



Otimização de Contratos

Obras solicitadas para primeira fase (3 primeiros anos)

- Faixa adicional na BR-116 entre Contorno Leste de Curitiba e a Fazenda Rio Grande;
- Duplicação do trecho da BR-116 entre Mandirituba e o Trevo da Areia Branca (PR-419);
- Duplicação do perímetro Urbano de Rio Negro;
- Ampliação de capacidade da BR-116 entre o Trevo da Areia Branca e Rio Negro (SC) com implantação de faixas adicionais e vias marginais em pontos críticos.

Viadutos

- Trevo de Mandirituba – km 141;
- Trevo da Areia Branca – km 151;
- Trevo da Quitandinha – km 166;
- Trevo de Campo do Tenente – km 191;
- Perímetro urbano de Rio Negro – km 210 e 211.

Obras solicitadas para a segunda fase (anos posteriores)

- Duplicação completa entre Areia Branca e Rio Negro.



MODAL RODOVIÁRIO

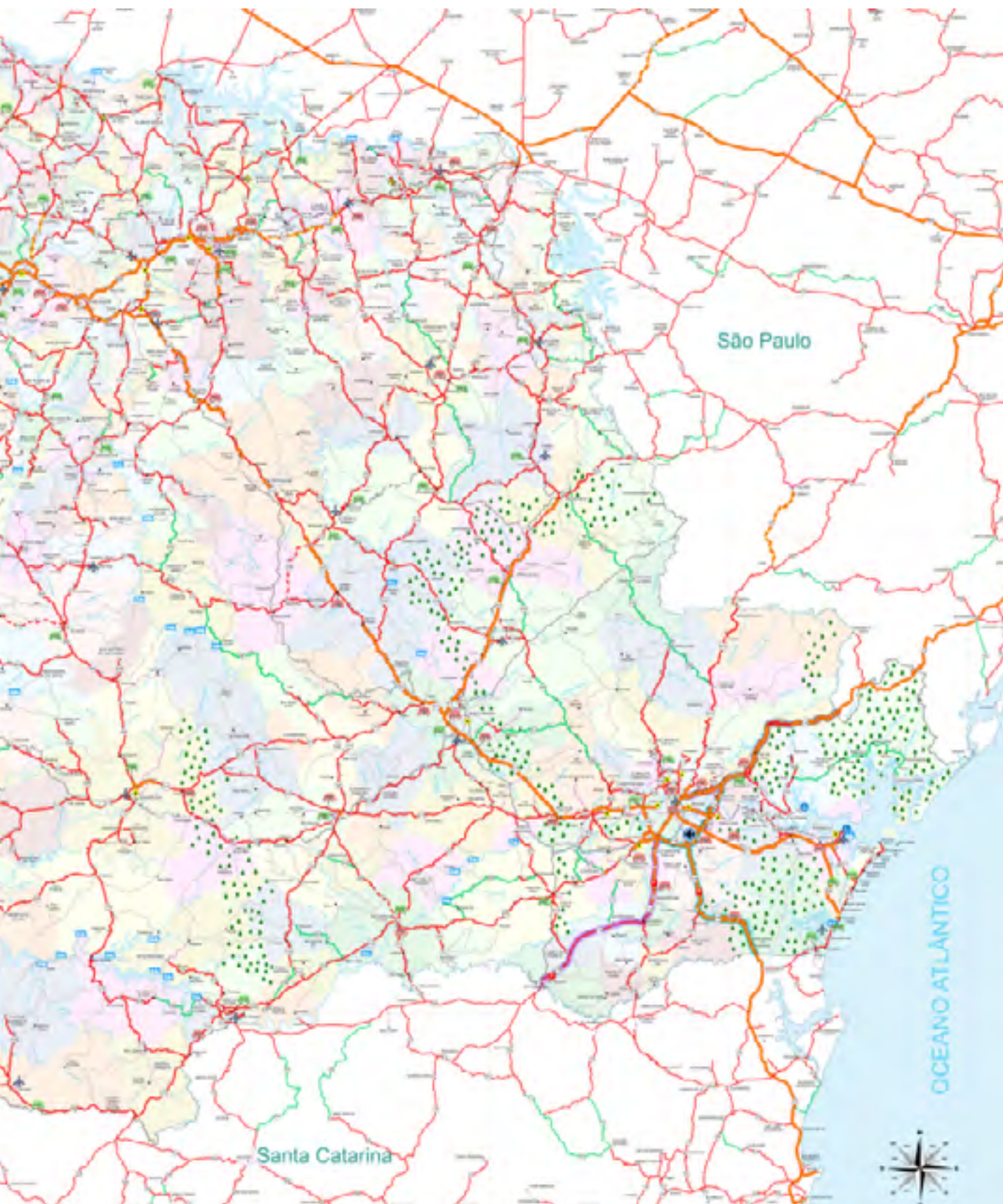
Obras em rodovias não concedidas, federais e estaduais

O Paraná possui cerca de 19.663 km de rodovias pavimentadas (federais e estaduais), destas 3.667 km foram concedidas à iniciativa privada. O restante está sob responsabilidade do DER-PR e DNIT, sendo mantido com recursos do tesouro estadual e federal, respectivamente. Investimentos de conservação, manutenção, restauração e ampliação de capacidade devem ser garantidos para a eficiência da infraestrutura rodoviária.

Nas próximas páginas, destacam-se as principais intervenções necessárias em rodovias federais e estaduais no Estado do Paraná não concedidas.



Rodovias não concedidas



MODAL RODOVIÁRIO

Curitiba e Região Metropolitana

Ampliação de capacidade das rodovias



A Região Metropolitana de Curitiba reúne 29 municípios do Estado do Paraná em relativo processo de conurbação (aglomeração urbana). A região conta com diversas indústrias instaladas na CIC (Cidade Industrial de Curitiba) e diversas indústrias ligadas ao ramo automobilístico, refino de derivados de petróleo, produção de calcário e cimento, dentre outras que estão localizadas na grande Curitiba. As atividades econômicas dos demais municípios da RMC são bastante diversificadas. Pela sua estratégica localização geográfica, a RMC tem posição de relevância no contexto estadual e nacional, pois está próxima dos principais mercados produtores e consumidores brasileiros e dos países do Mercosul, por isso tem atraído novas indústrias em vários municípios.

O potencial para empreendimentos, a boa infraestrutura, o constante desenvolvimento, a logística, a expansão industrial e o apoio do governo do Estado podem consolidar a RMC como sede do principal polo industrial do Sul do Brasil. Algumas das ampliações rodoviárias necessárias nesta região estarão sendo atendidas pelas concessões dos Lotes 1 e 2 das Rodovias Integradas do Paraná, mas devido ao desenvolvimento regional constante alguns trechos rodoviários não concedidos requerem intervenções urgentes. A seguir cita-se as principais intervenções necessárias:

Rodovias não concedidas

Projetos:

- Prolongamento da PR-423 – Entre Araucária e Fazenda Rio Grande (parte do 2º Anel Rodoviário de Curitiba);
- BR-476: ampliação de capacidade entre Lapa e São Mateus do Sul;
- BR-476: ampliação de capacidade entre Curitiba – Bocaiúva do Sul – Adrianópolis;
- PR-417 (Rodovia da Uva): duplicação no trecho entre a rua Orlando Ceccon em Colombo (Contorno Norte) e o bairro Santa Cândida em Curitiba;
- PR-092: conclusão da duplicação entre Curitiba (Rua Mateus Leme) – Almirante Tamandaré – Rio Branco do Sul;
- PR-092: pavimentação entre Jaguariaíva – Doutor Ulysses – Cerro Azul – Tunas do Paraná;
- PR-092: estudo de ligação entre Tunas do Paraná e BR-116;
- Elaboração do projeto para o 2º Anel do Contorno de Curitiba (BR-116 – Fazenda Rio Grande até a BR-277 – São José dos Pinhais);
- Implantação do novo viaduto do Orleans na BR-277 em Curitiba;
- Pavimentação do trecho entre Mandirituba (BR-116) e Tijucas do Sul (BR-376);
- Plano de conservação e pavimentação de rodovias municipais de relevância para a economia;
- Plano de conservação de rodovias estaduais e federais de relevância para a economia;
- Utilização da estrutura de governança do Pró-Metrópole para as discussões do modal rodoviário.

Status de alguns projetos e obras em execução e a iniciar na região:

1. Contratação integrada de empresa para elaboração dos projetos básico e executivo e execução das obras de pavimentação das rodovias PR-092 em Doutor Ulysses, do km 117,88 ao 129,83, numa extensão de 11,95 km;
2. Construção do novo viaduto do Orleans em Curitiba sobre a BR-277. A obra será licitada pelo DER/PR na modalidade contratação integrada, utilizando como base um anteprojeto do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), já conta com a anuência da Concessionária Via Araucária;
3. Construção de um novo corredor metropolitano entre Curitiba e Araucária (prolongamento da PR-423). O novo corredor rodoviário terá 9,37 km de extensão em pista dupla, ligando um trecho da BR-116, na região Sul de Curitiba, próxima à Fazenda Rio Grande, com a BR-476, em Araucária, que também dá acesso ao Interior do Estado por meio da BR-277, em Campo Largo. A pavimentação será feita em concreto utilizando a técnica *whitetopping*. A ligação alternativa entre Curitiba, Fazenda Rio Grande e Araucária com o Interior do estado é a primeira etapa de um projeto maior que deverá ser ampliado nos próximos anos. O estudo em andamento prevê que esse trecho de conexão com a BR-116 seja estendido a partir de uma nova ligação rodoviária até a BR-376, principal conexão entre o Paraná e Santa Catarina;
4. Projeto de mobilidade urbana de Fazenda Rio Grande, na Região Metropolitana de Curitiba (RMC). Estão previstos dois viadutos e alças de acesso na BR-116, rodovia que corta o município com o objetivo de reduzir o número de semáforos e os constantes congestionamentos e acidentes na região;
5. Pavimentação em concreto das rodovias de ligação entre os municípios de São José dos Pinhais e Mandirituba. O trecho parte do trevo da empresa Volkswagen-Audi, na BR-376, em São José dos Pinhais, até a Rua Gilberto Palu, em Mandirituba, na ligação com a BR-116, numa extensão de aproximadamente 26,61km;
6. BR-476/PR-(139km): ampliação da capacidade entre Curitiba e Adrianópolis, a contratar (DNIT);
7. BR-476/PR-(82km) duplicação das rodovias entre a Lapa e São Mateus do Sul, a contratar (DNIT).

MODAL RODOVIÁRIO

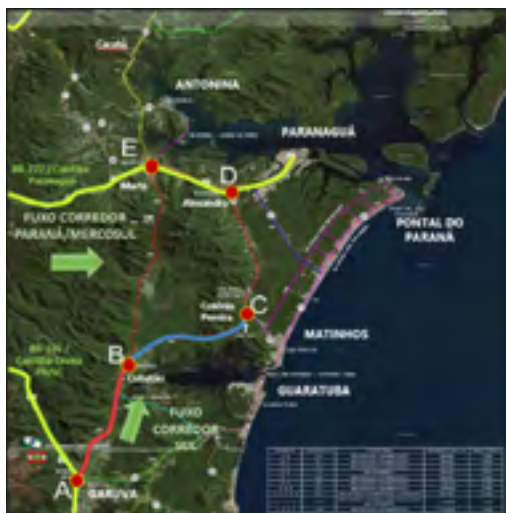
Região do litoral

Ampliação de capacidade das rodovias

Berço do estado do Paraná, o Litoral ocupa cerca de 3% do território do estado, sendo formado por planícies, a Serra do Mar e as baías de Guaratuba, Paranaguá e Antonina. Os municípios de Guaratuba, Paranaguá, Antonina, Morretes, Pontal do Paraná, Matinhos e Guaraqueçaba são os sete municípios que compõem a região litorânea. A principal via de acesso é a Rodovia BR-277. As principais fontes de renda são os setores de serviços portuários e turísticos, destacando-se também na pesca e agricultura. Na agricultura, a principal produção é a bananicultura nos municípios de Guaratuba, Morretes, Antonina e Guaraqueçaba.



Ponte de Guaratuba



Rodovias não concedidas

Projetos:

- Nova Ponte de Guaratuba;
- PR-412 e SC-417: Duplicação entre Guaratuba e Garuva;
- PR-412/809: Duplicação de Matinhos até a Praia de Leste;
- Implantação da Faixa de Infraestrutura entre Praia de Leste e Pontal do Sul no município de Pontal do Paraná (canal de macrodrenagem para evitar alagamentos e rodovia de acesso aos balneários);
- Acesso pavimentado a Guaraqueçaba através da PR-405;
- Ampliação da capacidade da saída da Ponta de Guaratuba até o encontro com a duplicação da Av. Jucelino Kubitschek;
- Plano de conservação e pavimentação de rodovias municipais, estaduais e federais de relevância para a economia.

Status de alguns projetos e obras em execução e a iniciar na região:

1. Contratação integrada de empresa para elaboração do projeto básico e executivo e execução das obras de implantação da Ponte de Guaratuba e seus acessos, entre Matinhos/PR e Guaratuba/PR, na PR-412.
2. Duplicação em pavimento rígido de concreto da PR-412 entre Matinhos e Praia de Leste, num trecho de 14,28km, iniciando próximo à ponte sobre o Canal de Matinhos e seguindo até o entroncamento com a PR-407, na localidade de Praia de Leste. Está prevista uma pista central em pavimento rígido de concreto, vias marginais em pavimento asfáltico, novas pontes sobre o Canal de Matinhos e sobre o Rio Balneário, e um viaduto no entroncamento das rodovias com a Avenida Curitiba.
3. Duplicação da PR-412 entre Guaratuba e Santa Catarina, na região do Litoral. O trecho de 12,81km vai desde a divisa com Santa Catarina (acesso para Garuva) até a rotatória no início do perímetro urbano de Guaratuba, a qual será substituída por um viaduto, facilitando o tráfego de veículos rumo ao estado vizinho e o trânsito dentro do município. O trecho catarinense da mesma rodovia (SC-417) deverá ser pavimentado pelo estado do Paraná, em uma segunda etapa, conforme acordo entre governos.
4. Implantação da Faixa de Infraestrutura. O Projeto prevê uma rodovia, um canal de drenagem, paralelos à PR-412, numa extensão de 23km, tendo o objetivo principal de ampliação da capacidade e fluidez do tráfego entre Praia de Leste e Pontal do Paraná e prevenir enchentes.

MODAL RODOVIÁRIO

Região do litoral

Ampliação de capacidade das rodovias

Devido à descontinuidade da BR-101 no Paraná, o sistema portuário do estado onde está inserido o Porto de Paranaguá, segundo maior porto brasileiro em movimentação de cargas, é totalmente dependente de um único acesso, a Rodovia BR-277. Frequentes deslizamentos de rochas tem interrompido a BR-277, na altura da Serra do Mar, causando interrupções no tráfego de veículos, caos logísticos e riscos de isolamento do Porto de Paranaguá. Portanto faz-se necessário urgentemente a criação de um 2º acesso ao Porto de Paranaguá, o denominado contorno da baía de Guaratuba. Esse contorno terá três segmentos:

- Segmento Sul: conexão entre a BR-277 (Marta) à BR-376, na divisa com Santa Catarina; (Trecho prioritário pois já cria um 2º acesso ao Porto de Paranaguá);
- Segmento Norte: ligação entre a BR-277 (Marta) à BR-116 (Alpino), além de novo acesso ao Porto de Antonina;
- Terceiro segmento: conectando o Trecho 2 e a PR-508, contornando a parte norte da Baía de Guaratuba.



Além de criar o 2º acesso ao Porto de Paranaguá, esse complexo rodoviário do Litoral do Paraná evitará um grande fluxo de veículos, especialmente de carga, que passem obrigatoriamente por Curitiba e sua Região Metropolitana, o que hoje contribui para o esgotamento da capacidade das vias que compõem o contorno da capital paranaense. Cargas provenientes de São Paulo hoje precisam vir a Curitiba para chegar a Paranaguá e ao Sul do Brasil. Acontece o mesmo com as cargas provenientes de Santa Catarina e Rio Grande do Sul pela via litorânea – BR-101/376 – que, inevitavelmente, precisam vir a Curitiba para retornar ao Porto de Paranaguá ou ao estado de São Paulo.

O complexo rodoviário do Litoral do Paraná também contribuirá para a redução no consumo de combustíveis fósseis e da emissão de gases poluentes na atmosfera, além do menor desgaste dos equipamentos e risco de acidentes na inevitável viagem de subida e descida dos 900m de serra entre o nível do mar e a cidade de Curitiba.

Rodovias não concedidas

Soluções:

Estudo de Viabilidade Técnica, Socioeconômica, Ambiental e Jurídica (EVTEA-J) do Complexo Rodoviário no Litoral do Paraná, que prevê a implantação de 151 km de novas rodovias na região. No caso do Complexo Rodoviário no Litoral do Paraná serão três trechos específicos estudados:

- **Trecho 1:** segmento norte, entre a BR-277 (Marta) e a BR-116 (Alpino) com 55 km de extensão; aproveitando parte da PR-340 já existente até Cachoeira de Cima, além de um novo acesso ao Porto de Antonina, com 10 km de extensão;
- **Trecho 2:** prioritário: segmento sul, entre a BR-277 (Marta) e a BR-376, na divisa com Santa Catarina, com 62 km de extensão, aproveitando parte do traçado na denominada estrada da Limeira, já existente entre Garuva e o distrito de Cubatão;
- **Trecho 3:** segmento conectando o Trecho 2 e a PR-508, contornando a parte norte da Baía de Guaratuba, com 24 km de extensão.

É importante destacar que dos aproximadamente 151km, a depender do traçado sugerido, entre a Variante do Alpino e Garuva, cerca de 48km teriam que ser implantados, 61 km existem em leito natural e outros 31km já estão pavimentados demandando pequenas adaptações. Serão necessários 12 km a serem implantados entre Cachoeira de Cima e a BR-116 na divisa do Paraná com São Paulo.

Mitigação do impacto ambiental: torna-se importante destacar que este traçado proposto, em sua maioria, está assentado sobre estradas existentes, ou seja, em trajeto de certa forma já impactado.

Redução do fluxo de cargas no contorno de Curitiba, na BR-277 e na BR-376: com a criação de dois novos acessos aos portos de Antonina e Paranaguá, bem como de uma ligação direta de São Paulo com os estados do sul, em ambos os casos, dispensando a passagem por Curitiba, haveria diminuição considerável do tráfego no Contorno de Curitiba – principalmente no leste – e nas Rodovias BR-277 e BR-376, com ganho importante para o turismo no litoral paranaense, considerando a melhoria na trafegabilidade nas duas principais vias de acesso ao mesmo.

Garantia de acesso aos portos: no caso de deslizamento das encostas interrompendo o tráfego na BR-277, situação imprevisível e constante nos períodos chuvosos.

Ampliação de investimentos no porto de Antonina: considerando a criação de acesso direto da BR-277 ao Porto de Antonina sem a necessidade de passar pelo centro da cidade histórica de Morretes.

Conciliação de construção e meio ambiente, tais quais:

- Construção de rodovia com acessos, trânsito e locais de paradas controlados;
- Implantação de cercas de tela, nas laterais das rodovias;
- Construção de passagens inferiores – travessias sob as rodovias – visando favorecer o livre translado da fauna que circula pelo solo;
- Construção de travessias aéreas sobre as rodovias, usando tramas de cordas ou redes, visando favorecer o livre translado dos animais que circulam pelas copas das árvores;
- Manutenção de rígido controle sobre os acessos existentes no percurso, bem como sobre a ocupação comercial na faixa de domínio;
- Reflorestamento, com árvores frutíferas, arbustos e flores nativas, das áreas lindeiras afetadas pelo processo de construção, inclusive áreas de jazidas;
- Criação de locais reservados para paradas, controlado pela central de atendimento a usuários.

MODAL RODOVIÁRIO

Região Campos Gerais – Ponta Grossa e Região

Ampliação de capacidade das rodovias



A cidade referência dessa região é Ponta Grossa. A economia de Ponta Grossa está baseada na agricultura, na indústria, no comércio e prestação de serviços. Há indústrias do ramo de extração de talco, pecuária, agroindústria, madeireira, bebidas, veículos pesados, metalúrgica, automação industrial, alimentícias e têxteis. Ponta Grossa é o principal entroncamento rododiferroviário do estado do Paraná, de onde partem rodovias e ferrovias para todas as regiões. O município é cortado pelas Rodovias BR-376 (ligando a Curitiba e ao Norte do Paraná – Apucarana), BR-373 (ligando a Prudentópolis e a BR-277) e PR-151 (ligando a Piraí do Sul e a divisa com São Paulo). Também é cortado por quatro grandes ferrovias por meio de um grande entroncamento. Muitas das ampliações rodoviárias necessárias nessa região estarão sendo atendidas pelas concessões dos Lotes 1, 2 e 3 das Rodovias Integradas do Paraná, mas devido ao desenvolvimento regional constante alguns trechos rodoviários não concedidos requerem intervenções urgentes.

Rodovias não concedidas

Projetos:

- PR-090: conclusão da pavimentação da PR-090 (Rodovia do Cerne) entre Pirai do Sul – Campo Magro servindo como rota alternativa;
- Ampliação de capacidade da PR 340 – Castro – Tibagi e melhorias em trevos de acesso a bairros de Castro como Socavão e Tronco na região da PR-090;
- PR-151: ampliação de capacidade de Ponta Grossa à Palmeira;
- Adaptação de rodovias para operação de veículos de 9 eixos (ex. região de Castro);
- Pavimentação da PR-513 entre Ponta Grossa e Rodovia do Cerne PR-090 servindo como rota de apoio;
- Plano de conservação e pavimentação de rodovias municipais de relevância para a economia;
- Plano de conservação de rodovias estaduais e federais de relevância para a economia.

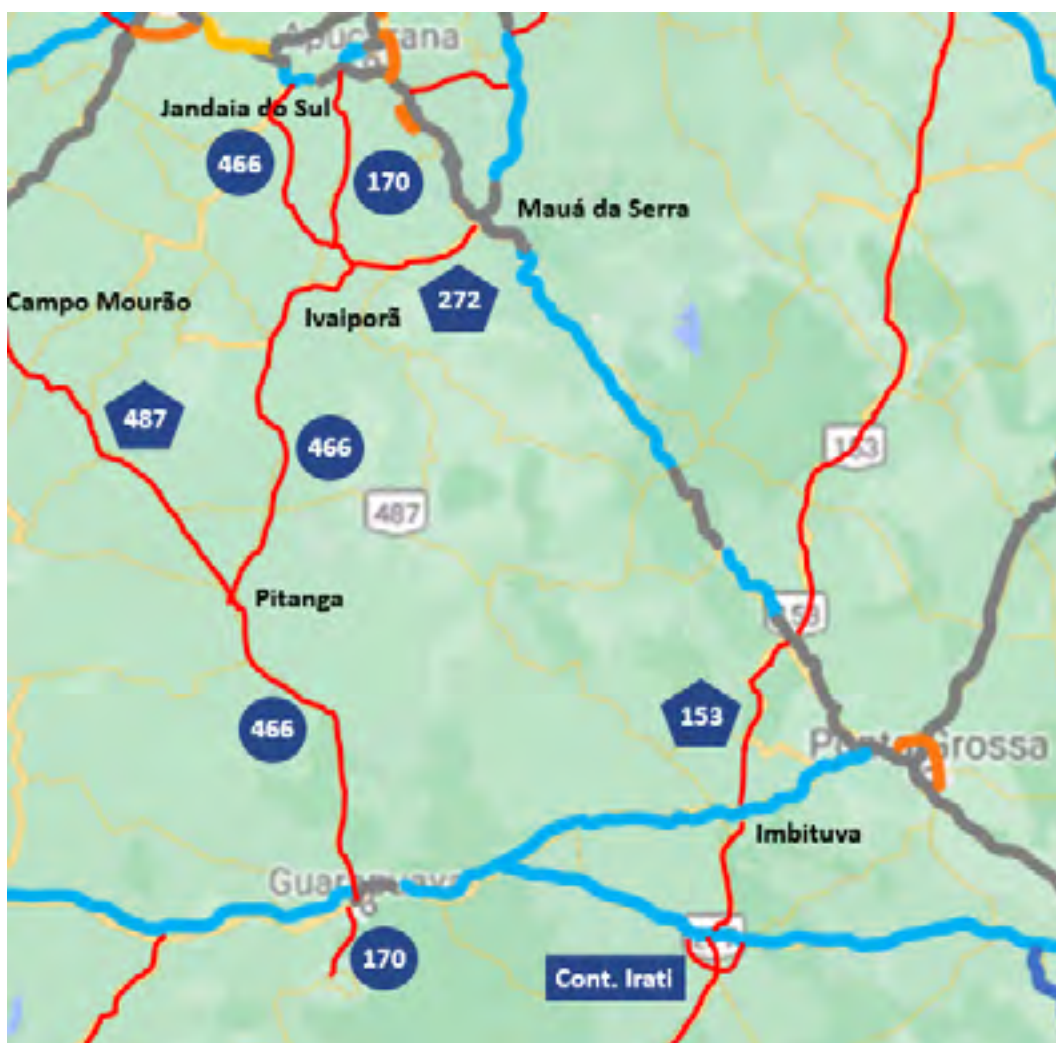
Projetos e obras em execução e a iniciar na região:

- 1.** Execução das obras de implantação das Rodovias Antônio Eduardo de Brito (PR-160), entre os municípios de Imbaú (km 238+192, na interseção com a BR-376) e Reserva (km 266+553), com uma extensão de 28,36 km, incluindo os contornos de Imbaú e José Lacerda além da Ponte sobre o Rio São Pedro;
- 2.** Execução das obras de restauração e ampliação de capacidade das Rodovias PR-151, no trecho compreendido entre o entroncamento com a PR-438, km 344,51, em Ponta Grossa, e a interseção com a BR-277, km 377,22 em Palmeira, com extensão de 32,71 km;
- 3.** Implantação de faixa adicional e readequação da PR-160, entre os km 236+170 ao km 238+203, trecho urbano de Imbaú;
- 4.** BR-153/PR-(50,5km) Implantação do trecho Alto do Amparo – Imbituva, a contratar (DNIT).

MODAL RODOVIÁRIO

Região Campos Gerais – Guarapuava e Região

Ampliação de capacidade das rodovias



O município de Guarapuava é a referência dessa região e considerado um polo regional de desenvolvimento com forte influência sobre os municípios vizinhos, faz parte também de um entroncamento rododiferroviário de importância nacional. A economia é variada, mas como outras cidades do mesmo porte no Paraná, ela é baseada na agroindústria. As indústrias madeireira e de celulose (incluindo derivados) são os principais ramos industriais de Guarapuava. As empresas químicas, dos ramos de bebidas, produtos alimentícios e a agroindústria, representada pela cooperativa Agrária, também possuem forte participação na economia local. A região de Guarapuava será beneficiada com as obras da concessão do Lote 6 das Rodovias Integradas do Paraná, mas ainda assim requerem ampliações de capacidade de importantes trechos rodoviários.

Rodovias não concedidas

Projetos:

- PR-170 Guarapuava: duplicação (Acesso a Agrária) entre BR-277 e Ponte do Rio Jordão;
- PR-466: ampliação de capacidade entre Guarapuava – Pitanga – Ivaiporã – Jandaia do Sul;
- BR-460/487: ampliação de capacidade entre Pitanga – Iretama – Campo Mourão;
- Adaptação em rodovias para operação de veículos de 9 eixos (ex. região de Guarapuava – Entre Rios – PR-170);
- Acesso pavimentado a Mato Rico;
- Plano de conservação e pavimentação de rodovias municipais de relevância para a economia;
- Plano de conservação de rodovias estaduais e federais de relevância para a economia.

Projetos e obras em execução e a iniciar na região:

1. Execução dos serviços para pavimentação das Rodovias PR-239, trecho: entroncamento PRC-466 (Pitanga) – Barra Bonita – Mato Rico, numa extensão de 43,15 km;
2. Execução do remanescente das obras de implantação das marginais das Rodovias PR-466 no Município de Pitanga, numa extensão de 4,22 km;
3. Execução das obras de duplicação e restauração das Rodovias PR-170/PRC-466 entre o entroncamento das rodovias municipais em Palmeirinha e o início da pista dupla em Guarapuava, numa extensão total de 11,52 km;
4. Pavimentação das Rodovias PR-239 entre Mato Rico e Roncador, na região do Centro. Serão 19,89km de extensão, com acostamentos de 1,5m em ambos os lados das rodovias;
5. Restauração em concreto e ampliação da PRC-466 entre Pitanga e o acesso à subestação de Furnas em Manoel Ribas, na região central. Serão atendidos 43,05km das rodovias utilizando a técnica *whitetopping*.

MODAL RODOVIÁRIO

Região Campos Gerais – Irati/União da Vitória e Região *Ampliação de capacidade das rodovias*



As referências dessa região são as cidades de Irati e União da Vitória. Passam pelo município de Irati a BR-277, que corta todo o estado de leste a oeste (do Porto de Paranaguá a Foz do Iguaçu), e a BR-153, que corta o país de norte a sul. A economia da região de Irati gira em torno dos serviços, agropecuária e indústria. Outra importante cidade da região é Imbituva, conhecida como um polo industrial têxtil no segmento de malhas, o que a faz conhecida como “Cidade das Malhas”, em Imbituva também o setor madeireiro é muito expressivo, assim como o de calçados de segurança que vem ganhando destaque. A região será beneficiada com as obras da concessão do Lote 1 das Rodovias Integradas do Paraná, mas ainda assim requerem ampliações de capacidade de importantes trechos rodoviários.

No sul do estado do Paraná a cidade de União da Vitória tem a sua economia baseada na indústria da madeira, com destaque para a produção de portas. A região atendida pelas BR-153 e BR-476 precisa urgentemente de investimentos em ampliação de capacidade e manutenção dessas rodovias.

Rodovias não concedidas

Projetos:

- BR-153: ampliação de capacidade entre Irati – Rebouças – Rio Azul – Paulo Frontin – Paula Freitas;
- BR-153: implantação do trecho entre Trevo Alto do Amparo – Imbituva – Irati, incluindo o Contorno de Imbituva;
- Estudos de concessão do Lote 7 entre Pato Branco – Palmas – União da Vitória – Lapa;
- Conservação e ampliação da capacidade da BR-476 entre Lapa – São Mateus do Sul – União da Vitória;
- Contorno de Irati;
- Plano de conservação e pavimentação de rodovias municipais de relevância para a economia;
- Plano de conservação de rodovias estaduais e federais de relevância para a economia.

Projetos e obras em execução e a iniciar na região:

1. Contratação integrada de empresa para elaboração dos projetos básico e executivo e execução das obras de implantação de variante na PR-364, desviando da área urbana do bairro Riozinho no município de Irati, com uma extensão de 1,64 km;
2. Contratação de empresa para execução das obras de implantação das Rodovias PR-990, entre a PR-364 e a cidade de Rebouças, numa extensão de 12,60 km;
3. A rodovia receberá essas melhorias na BR-476/PR, entre União da Vitória e São Mateus do Sul. As rodovias receberá essas melhorias por meio do Contrato de Recuperação e Manutenção Rodoviária (Crema), ao longo de 81km. (DNIT);
4. BR-153/PR-(138km) ampliação da capacidade entre Imbituva e Paula Freitas, a contratar (DNIT);
5. BR-476/PR-(86km) ampliação da capacidade entre São Mateus do Sul e União da Vitória, a contratar (DNIT);
6. BR-153/PR-(50,5km) Implantação do trecho Alto do Amparo – Imbituva, a contratar (DNIT).

MODAL RODOVIÁRIO

Região Norte – Londrina e Região

Ampliação de capacidade das rodovias



A cidade referência da região norte do Paraná é Londrina, um importante eixo de ligação do Sul ao Sudeste do país, sendo um importante centro urbano, econômico, industrial, financeiro, administrativo e cultural do norte do Paraná. A Região Metropolitana de Londrina é o segundo maior aglomerado urbano do estado e conta com importante e diversificado centro industrial e econômico regional. Entre as principais rodovias que cortam Londrina está a BR-369, que corta o município de leste a oeste e liga às cidades de Apucarana, Arapongas, Cambé, Ibiporã, entre outras. A PR-445 atravessa o município de norte a sul e liga Londrina a Primeiro de Maio e a Mauá da Serra, rumo a Curitiba.

Essa região contempla também todas as cidades do denominado Norte Pioneiro, importante região do Estado entre as cidades de Jacarezinho e Santo Antônio da Platina.

Muitas das ampliações rodoviárias necessárias nas regiões Norte e Norte Pioneiro estarão sendo atendidas pelas concessões dos Lotes 2, 3 e 4 das Rodovias Integradas do Paraná, mas devido ao desenvolvimento regional constante alguns trechos rodoviários não concedidos requerem intervenções urgentes.

Rodovias não concedidas

Projetos:

- PR-445/090: ampliação de capacidade entre Londrina – Bela Vista do Paraíso – Alvorada do Sul – Divisa SP;
- PR-170: Rolândia – Florestópolis – Porecatu – Divisa SP;
- PR-170: Trevo da BR-272 – Apucarana;
- BR-272: Trevo da PR-466 – Mauá da Serra;
- PR-218: Arapongas – Sabáudia – Astorga – Iguaçu;
- PR-532/538: pavimentação entre Apucarana – Distrito de Irerê (Londrina);
- Estudo do Contorno Leste de Londrina (Ligação PR-445 com BR-369);
- Estudo do Rodoanel de Londrina, incluindo projeto de um Contorno Oeste;
- BR-153 – ampliação de capacidade entre Santo Antônio da Platina – Ibaiti – Ventania – Tibagi – BR-376;
- Plano de conservação e pavimentação de rodovias municipais de relevância para a economia;
- Plano de conservação de rodovias estaduais e federais de relevância para a economia.

Projetos e obras em execução e a iniciar na região:

- 1.** Execução das obras de duplicação e ampliação da capacidade e segurança das rodovias PR-445, no trecho entre Mauá da Serra (Interseção com a BR-376) e o acesso a Lerroville, com extensão total de 27,077 km, conforme projeto de engenharia e demais especificações;
- 2.** Duplicação da PR-445 entre Irerê e Lerroville, distritos de Londrina;
- 3.** Contratação integrada de empresa para elaboração do projeto básico e executivo e execução das obras da interseção em desnível da BR-369 com a Av. Jockey Clube, em Londrina/PR, incluindo implantação da pista principal, alças de acesso e passeios;
- 4.** Elaboração do anteprojeto de duplicação da PR-218 entre Arapongas e Sabáudia, na região Norte. O trecho tem início no final da pista dupla em Arapongas, no km 237,22 e segue até o km 247,72, no perímetro urbano de Sabáudia, em uma extensão de 10,4 km.

MODAL RODOVIÁRIO

Região Noroeste – Maringá e Região

Ampliação de capacidade das rodovias



Destacando-se pela qualidade de vida oferecida a seus moradores e por ser um importante entroncamento rodoviário regional, Maringá é a referência na região noroeste do estado. A Região Metropolitana de Maringá compreende os municípios de Ângulo, Iguaçu, Mandaguaçu, Mandaguari, Marialva, Maringá, Paçandu, Sarandi, Astorga, Doutor Camargo, Itambé, Ivatuba, e Presidente Castelo Branco. Dentro dos vários segmentos no setor industrial no município de Maringá, temos os de metalmeccânica, agroindústria, vestuário, prestação de serviços e turismo. O desenvolvimento rápido e constante dessa região vem requerendo urgentes intervenções visando à ampliação da capacidade das rodovias que a servem.

Na Região Noroeste do Paraná encontram-se importantes municípios como Cianorte, Umuarama e Paranaíba, com a economia focada no setor do vestuário, alimentos, móveis e agroindústria. Seus principais acessos rodoviários estarão sendo atendidos nas concessões dos Lotes 4 e 5 das Rodovias Integradas do Paraná, mas ainda assim requerem ampliações de capacidade e a implantação de importantes trechos rodoviários.

Rodovias não concedidas

Projetos:

- PR-317: Maringá – Iguaçu – Santo Inácio – Divisa SP;
- PR-463: Nova Esperança – Paranacity – Colorado – Santo Inácio – Divisa SP;
- PR-218: Presidente Castelo Branco – Atalaia – Iguaçu – Astorga – Arapongas;
- PR-218/576/691: Estudo de viabilidade para Rodovias Interportos Rio Paraná;
- BR-158: pavimentação entre Campo Mourão e Roncador;
- BR-272: ampliação da capacidade entre Campo Mourão e Goioerê;
- BR-487: Porto Camargo – Umuarama/Cruzeiro do Oeste (Estrada Boiadeira);
- Ampliação de capacidade das Rodovias PR-567 entre Cianorte e Campo Mourão;
- Nova Ponte sobre o Rio Paraná (Porto São José) e duplicação da PR-577;
- Contorno Oeste de Maringá (BR-317 – BR-376);
- Plano de conservação e pavimentação de rodovias municipais de relevância para a economia;
- Programa de obras em rodovias municipais e estaduais com foco no setor de álcool e açúcar;
- Plano de conservação de rodovias estaduais e federais de relevância para a economia.

Projetos e obras em execução e a iniciar na região:

1. Contratação integrada de empresa para elaboração do projeto básico e executivo e execução das obras de duplicação e restauração da pista existente das Rodovias PR-317, trecho: Iguaçu – Maringá, com extensão de 21,82 km;
2. Contratação integrada de empresa para elaboração do projeto básico e executivo e execução das obras da duplicação, restauração e implantação de Marginais da PR-317, entre o final da pista dupla e a Av. Comendador Norberto Marcondes em Campo Mourão;
3. Contratação de empresa para elaboração de EVTEA – Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental com estudos preliminares de engenharia para construção de ponte sobre o rio Paraná, entre as cidades de Taquarussu/MS e entroncamento das Rodovias PR-577 com a BR-376 – Porto São José/PR, implantação e ampliação de capacidade de rodovias;
4. Contratação integrada de empresa para elaboração do Projeto Básico e Executivo e execução das obras para implantação de dois retornos em desnível entre as vias marginais da BR-376, perímetro urbano de Sarandi-PR, no segmento do km 181,34 ao km 182,10, numa extensão de 760,00 m;
5. Contratação integrada de empresa para elaboração do projeto básico e executivo e execução das obras de Interseção em desnível nas Rodovias BR-376/PR, cruzamento com PR-317 e acesso à Avenida João Pereira (Trevo do Shopping Catuaí), no segmento do km 170,7 ao km 172,9 no município de Maringá-PR, numa extensão de 2.174,00 m;
6. Contratação Integrada de Empresa para Elaboração dos Projetos Básico e Executivo e Execução das Obras de Implantação da variante da PR-498 e da Ponte sobre o Rio Ivaí, entre São Carlos do Ivaí e Japurá, numa Extensão de 1.540,00 m;
7. Construção de 3 viadutos e uma Trincheira no entroncamento das Rodovias PR-444 com a BR-376 em Mandaguari que irão agilizar o tráfego e oferecer mais segurança no principal corredor de ligação entre Londrina e Maringá e os demais municípios da região;
8. Atual contorno rodoviário sul de Maringá (13,2km) trecho Paiçandu – Sarandi – Marialva, em andamento (DNIT);
9. Construção do Lote 2A das Rodovias BR-487/PR-(38,9km), trecho Serra dos Dourados – Cruzeiro do Oeste, em andamento (DNIT) – Rodovia Boiadeira;
10. Implantação das Rodovias BR-272/PR no trecho entre Goioerê e Iporã, a contratar (DNIT);
11. BR-158/PR-(110,54km) Implantação no trecho Campo Mourão – Roncador – Palmital, a contratar (DNIT);
12. Elaboração de projetos para construção de ponte sobre o Rio Ivaí, na PR-218, ligando os municípios de Querência do Norte e Icaraíma, inclusive a pavimentação de 54 quilômetros da rodovia PR-218.

MODAL RODOVIÁRIO

Região Oeste – Cascavel e Região

Ampliação de capacidade das rodovias



A região oeste tem sua economia alicerçada no agronegócio, turismo e indústria, sendo a indústria da proteína animal o seu maior destaque. Foz do Iguaçu é a principal referência no turismo da região e, também, um dos principais pontos turísticos do país. Cascavel, Toledo e Marechal Cândido Rondon se destacam como importantes centros comerciais, de prestação de serviços e industrialização. Em Cascavel está localizada o Terminal Intermodal da Ferroeste, trata-se de um complexo de armazenagem e transbordo de cargas a granel e containerizadas. Além disso, a Região Metropolitana de Cascavel vêm experimentando um rápido crescimento em outros setores, como a metalurgia e a confecção. Sendo essa mais uma região de desenvolvimento acelerado vem requerendo urgentes intervenções visando à ampliação da capacidade das rodovias que a servem. Seus principais acessos rodoviários estarão sendo atendidos nas concessões dos Lotes 5 e 6 das Rodovias Integradas do Paraná, mas ainda assim requerem ampliações de capacidade e a implantação de importantes trechos rodoviários.

Rodovias não concedidas

Projetos:

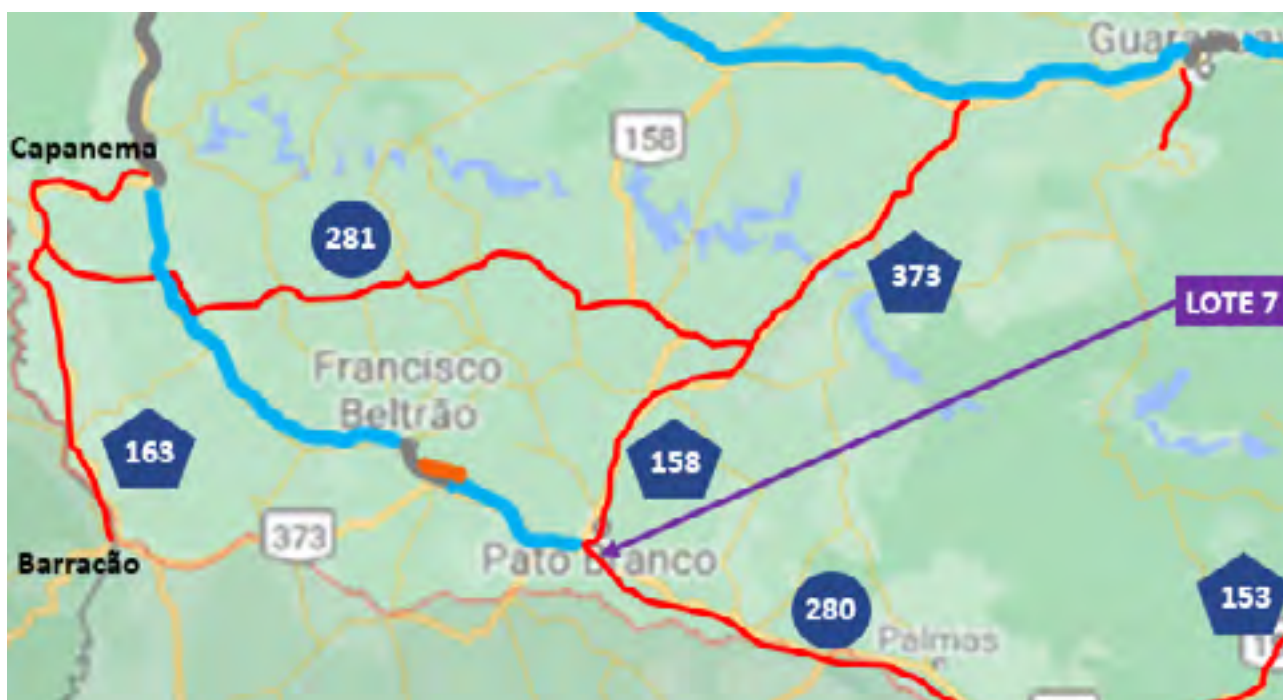
- Contorno Norte de Cascavel;
- PR-585: ampliação da capacidade entre Toledo – Vera Cruz do Oeste – Cruz Alta;
- PR-182: concluir duplicação no período urbano de Toledo (em frente a BRF);
- Contorno Oeste de Toledo: PR-585 – Biopark – Bragançana – PR-239;
- PR-495: ampliação de capacidade entre Medianeira – Sta. Helena – Pato Branco – Marechal Cândido Rondon;
- Ampliação de capacidade da PR-182 entre Toledo e Palotina;
- Ampliação de capacidade da PR-364 entre Palotina e Terra Roxa;
- Ampliação de capacidade da PR-317 e PR-239 entre Toledo e Assis Chateaubriand;
- Ampliação de capacidade da PR-486 entre Assis Chateaubriand e a BR-323 (Cedro) Umuarama;
- Requalificar acesso em desnível à Toledo na BR-163 Trevo da Av. Maripá;
- Implantar área de escape (Caixa de Brita) em pontos da BR-163;
- Ampliar utilização de *free flow* para pagamento de tarifas de pedágio.

Projetos e obras em execução e a iniciar na região:

1. Rodovia das Cataratas: Execução dos serviços para as obras de duplicação e restauração da BR-469, visando a ampliação da capacidade de tráfego, no trecho Entroncamento BR-277 – Parque Nacional – Cataratas do Iguaçu, sub-trecho acesso a ponte Tancredo Neves – Portal Parque Nacional, segmento km 10,700 – 19,400, com uma extensão de 8,70 km, inclusive os serviços de conservação da faixa de domínio e rotineira do pavimento;
2. Execução das Obras de Construção do Acesso à Ponte Internacional sobre o Rio Paraná, Ligando o Brasil (Foz do Iguaçu) e o Paraguai (Presidente Franco) incluindo as OAEs e as Aduanas Brasil/Paraguai e Brasil/Argentina nas Rodovias/UF BR-277/PR;
3. Contratação integrada de empresa para elaboração dos projetos de engenharia, execução das obras e todas as demais operações necessárias e suficientes para a entrega final da pavimentação do segmento rodoviário da estrada Ramilândia – Santa Helena, numa extensão aproximada de 26,20 km;
4. Execução das obras de restauração ou reconstrução com ampliação da capacidade das Rodovias PR-317 entre a rua 1º de Maio e o entroncamento das Rodovias BR-163, Toledo, numa extensão de 3,29 km e no acesso ao Cense numa extensão de 0,15 km;
5. Execução das Obras de Restauração com Ampliação de Capacidade em Whitetopping das Rodovias PR-180, no Trecho entre o Acesso Secundário de Goioerê e o Início do Perímetro Urbano de Quarto Centenário, Segmento km 217,02 ao km 228,15, numa Extensão de 11,13 km;
6. Construção do contorno viário de Palotina;
7. Recuperação (3,6 km) da Ponte Ayrton Senna (Guaíra e acessos, em contratação (DNIT));
8. BR-163/PR-(74 km) Adequação do trecho BR-277 (acesso a Cascavel) – Marmelândia, em contratação (DNIT).

MODAL RODOVIÁRIO

Região Sudoeste – Francisco Beltrão/Pato Branco e Região *Ampliação de capacidade das rodovias*



Francisco Beltrão e Pato Branco são os municípios de referência da região. As principais atividades econômicas dessa região são a indústria de produtos alimentícios, a indústria têxtil, o setor metal mecânico, um importante polo de TI, o comércio varejista, a agricultura e a pecuária. Na agricultura, as duas principais culturas são a soja e o milho. Na pecuária as principais atividades estão ligadas à bacia leiteira da região, sendo ainda importante destacar a avicultura e a suinocultura. Em Palmas, outro importante município da região, destaca-se a indústria madeireira e metalmeccânica e a geração de energia eólica. O principal acesso dessa região partindo de Cascavel rumo a Pato Branco (BR-163/PRs-180/182/483/280/158) será atendido pela concessão do Lote 6 das Rodovias Integradas do Paraná, mas ainda assim requerem ampliações de capacidade outros importantes trechos rodoviários.

Rodovias não concedidas

Projetos:

- BR-163: Marmelândia – Capanema – Santo Antônio do Sudoeste – Barracão;
- BR-158/373: Pato Branco – Coronel Vivida – Candói – BR-277;
- PR-281: Capanema – Realeza – Dois Vizinhos – Chopinzinho – BR-373;
- Ampliação de capacidade da PR-566 e PR-562 entre Fco. Beltrão – Itapejara – Cel. Vivida
- Acesso pavimentado a Coronel Domingos Soares;
- Estudos do Lote 7 na concessão rodoviária entre Pato Branco – Palmas – União da Vitória – Lapa;
- Plano de conservação e pavimentação de rodovias municipais de relevância para a economia;
- Plano de conservação de rodovias estaduais e federais de relevância para a economia.

Projetos e obras em execução e a iniciar na região:

1. Contratação Integrada de empresa para elaboração dos Projetos Básico e Executivo de engenharia e execução das obras de restauração em Whitetopping na PRC-280, no trecho entre o trevo de acesso leste de Palmas até Clevelândia, numa extensão de 45,00 km;
2. Contratação Integrada de Empresa para Elaboração dos Projetos Básico e Executivo e Execução das Obras de Restauração em Whitetopping na PRC- 280, entre Clevelândia e Pato Branco, numa extensão de 37,49 km;
3. Contratação Integrada de Empresa para Elaboração dos Projetos Básico e Executivo e Execução das Obras de Restauração com Melhorias das Rodovias PR-180 e PR-281, no trecho Dois Vizinhos – Francisco Beltrão, numa extensão total de 40,82 km;
4. Construção em nova etapa do Contorno Noroeste de Pato Branco criando a ligação entre a PR-493 e a PRC-158, complementando o Lote 1 do contorno, já concluído, que liga a PR-493 e a BR-158;
5. BR-163/PR-(118km) ampliação da capacidade entre Marmelândia e Barracão, a contratar (DNIT).





**CLIQUE E
SAIBA MAIS**





MODAL AEROVIÁRIO

***Agilidade para pessoas
e mercadorias***

O estado do Paraná é, entre todos os estados brasileiros, o que oferece o maior número de cidades com aeroportos que contêm voos comerciais regulares.

O programa Voe Paraná trouxe essa opção de modal de transportes para cidades antes não atendidas, incentivando assim a atração de investimentos e a facilitação do transporte de passageiros, seja a lazer ou a trabalho.

Também 4 aeroportos no Paraná, antes administrados pela Infraero, foram concedidos à iniciativa privada e receberão uma série de investimentos.

MODAL AEROMODAL

Programa Voe Paraná

O mapa abaixo indica as cidades com potencial para receber voos regionais, comerciais regulares. Para tanto se faz necessário que o Programa Voe Paraná seja incrementado, gerando maior desenvolvimento regional, negócios, turismo e empregos.



Aeroportos concedidos pela Infraero

Aeroporto de Curitiba

- Implantação de nova PPD (Pista de Pouso e Decolagem) e Taxiways;
- Ampliação do pátio de aeronaves do TPS (Terminal de Passageiros);
- PPD principal com 3.000 m x 45 m;
- Aumento significativo da capacidade do sistema de pistas (PPD's paralelas com operação independente);
- Obras previstas para começar no segundo semestre de 2025.



Aeroporto de Foz do Iguaçu

- Nova PPD de 3.000 m para operações 4E IFR CAT I;
- Ampliação do TPS em aproximadamente 12.000 m²;
- Reforma e ampliação do pátio em 23.000 m²;
- Desapropriação de área de terceiros de 550.000 m².



Aeroporto de Londrina

- Ampliação da PPD em 540 m;
- Implantação de novo TPS com 10.200 m²;
- Ampliação do pátio de aeronaves em 30.000 m²;
- Desapropriação de área de terceiros de 14.000 m².



Aeroporto de Curitiba (Bacacheri – Aviação Executiva)

- Plano diretor adaptado;
- PPD com 1.140 m x 30 m;
- Ampliação do TAG (Terminal de Aviação Geral) em 400 m²;
- Reforma e ampliação do pátio em 15.000 m².



Outros aeroportos – melhorias operacionais

Aeroporto de Maringá

- Aproveitamento do potencial para cargas.



Aeroporto de Cascavel



Aeroporto de Ponta Grossa



Aeroporto de Guarapuava



Aeroporto de Francisco Beltrão



Aeroporto de Pato Branco



- Estudos para implantação de aeroporto no Sudoeste com capacidade de receber aeronaves de maior porte;
- Definição entre ampliação do aeroporto de Pato Branco ou construção de um novo aeroporto regional em Renascença;
- Melhoria e ampliação da capacidade do aeroporto de Toledo;
- Adequação da capacidade dos demais aeroportos com potencial para voos regionais.

VOLTAR PARA
O SUMÁRIO





**CLIQUE E
SAIBA MAIS**





MODAL DUTOVIÁRIO

Gás natural e combustíveis

O modal dutoviário do Paraná é utilizado principalmente para o transporte de gás natural e derivados de petróleo, como combustíveis e outros produtos líquidos.

A infraestrutura de dutos no estado é integrada a importantes redes nacionais, destacando-se o Gasoduto Bolívia-Brasil (Gasbol), que atravessa o território paranaense.

Os dutos no Paraná conectam terminais marítimos, refinarias, polos industriais e centros de distribuição, garantindo o fornecimento contínuo e seguro de insumos essenciais para a economia, especialmente para a indústria e o setor de transportes.

Atualização de estudos do Álcoolduto/Poliduto Sarandi – Araucária – Paranaguá

Ampliação da rede de gás natural

- Região de Maringá, Londrina, Apucarana, Arapongas e Cornélio Procopio;
- Região das Papeleiras Arapoti, Jaguariaíva, Telêmaco Borba e Ortigueira;
- Expansão da rede em Curitiba e Região Metropolitana;
- Expansão da rede em Ponta Grossa e Região, incluindo novo contorno.

Implantação de terminal de GNL na Baía de Paranaguá e Antonina



Map of the proposed Transbrasiliana highway route from Manaus to Rio de Janeiro.

Legend:

- Proposed route (blue line)
- Existing roads (orange line)
- Interchanges (green squares)
- Service areas (orange squares)
- Gas stations (yellow squares)
- Rest areas (green squares)
- Water supply points (blue squares)
- Power supply points (red squares)
- Telecommunications points (purple squares)
- Security points (brown squares)
- Other infrastructure (various colored squares)

Inset Map: Manaus to Rio de Janeiro

Segment	Distance (km)	Travel Time (h)
Manaus - Belém	1,000	18
Belém - Fortaleza	1,500	25
Fortaleza - Recife	500	8
Recife - Salvador	500	8
Salvador - Rio de Janeiro	500	8
Total	4,000	67

do gás

Mapa do Estado do Paraná, Brasil, mostrando os municípios e as principais rodovias. Os municípios são coloridos de acordo com a legenda: Amarelo (Paraná, Umuarama, Cianorte, Toledo, Cascavel, Francisco Beltrão, Pato Branco, Guarapuava), Verde (Londrina, Maringá, Rolândia, Apucarana, Cornélio Procopio, Ortiguita, Jaguariaíva, Telemaco Borba, Castro, Ponta Grossa, Campo Largo, Curitiba, Ariúcaria, São José dos Pinhais, Paranaguá), e Azul (Cambé, Rolândia, Apucarana, Londrina, Ortiguita, Jaguariaíva, Telemaco Borba, Castro, Ponta Grossa, Campo Largo, Curitiba, Ariúcaria, São José dos Pinhais, Paranaguá). As rodovias são representadas por linhas vermelhas e pretas.



**CLIQUE E
SAIBA MAIS**





OUTROS MODAIS

A infraestrutura de transportes e comunicação do Paraná é um fator estratégico para o desenvolvimento econômico e social do estado, sustentando sua competitividade industrial, integração regional e qualidade de vida da população.

Cada modal — dutoviário, hidroviário, infovias e mobilidade urbana — desempenha um papel complementar e essencial para garantir o fluxo eficiente de mercadorias, informações e pessoas, promovendo a conectividade entre regiões e ampliando as oportunidades de crescimento sustentável.

O modal hidroviário oferece uma alternativa de baixo custo para o transporte de cargas em grande escala, reduzindo a dependência do transporte rodoviário. Sua utilização melhora a competitividade do setor produtivo e promove soluções mais sustentáveis na logística de longo percurso.

As infovias e telecomunicações são essenciais para a conectividade digital e a modernização econômica. A infraestrutura de comunicação permite a integração de empresas, indústrias e serviços, impulsionando a inovação, a automação e a inclusão tecnológica, além de viabilizar a expansão de soluções inteligentes para diversos setores.

A mobilidade urbana impacta diretamente a qualidade de vida e a eficiência dos deslocamentos. O investimento em transporte público, integração modal e soluções sustentáveis reduz congestionamentos, melhora a acessibilidade e favorece um ambiente urbano mais equilibrado e produtivo.

A modernização e integração desses modais fortalecem a estrutura logística e tecnológica do Paraná, promovendo um desenvolvimento mais eficiente, sustentável e conectado com às demandas do futuro.



OUTROS MODAIS



Hidrovia Paraná-Tietê

Estudos realizados pela Administração da Hidrovia do Paraná – Ahrana trouxeram propostas de investimentos, como: o aumento da capacidade de transporte na hidrovia, incluindo implantação de terminais intermodais, conectando a hidrovia com a malha ferroviária estadual em Guaíra, acessando a base portuária paranaense, com a redução dos custos logísticos.

- Ampliação da Hidrovia Paraná-Tietê, com terminal intermodal em Guaíra;
- Analisar potencial de cargas para importação de trigo, via Rio Paraná, a partir da jusante da Barragem de Itaipu.

Infovias – telecomunicações

• **Conectividade rural**

Assim como houve a universalização do acesso à energia elétrica, a qual atende a 99,8% da população brasileira, a melhoria do acesso à internet, especialmente na zona rural, por meio das redes 3G, 4G e a recém-chegada 5G, será um atalho fundamental para a difusão de tecnologias inovadoras.

• **Tecnologia 5G**

A tecnologia 5G promete massificar e diversificar a Internet das Coisas (IoT) em setores como segurança pública, telemedicina, educação à distância, cidades

inteligentes, automação industrial e agrícola entre tantos outros.

Ao longo da implantação do 5G, deverão ser desenvolvidas aplicações inovadoras que aproveitem o potencial tecnológico das novas redes para introduzir serviços que ampliem a eficiência dos mais diversos setores da economia e beneficiem a sociedade.

• **Conectividade nas principais rodovias**

Com o leilão do 5G e o novo modelo de pedágios, haverá conexão de internet em todas as principais rodovias do Paraná.

Mobilidade urbana

- Apoiar municípios, consórcios de municípios e Regiões Metropolitanas a elaborar seus planos de mobilidade em conjunto;
- Análise técnica do Trem Pé-Vermelho, passando por Paiçandu, Maringá, Londrina e Ibiporã, incluindo acessos aos aeroportos.



Licenciamento ambiental

- Criar força-tarefa para obras de infraestrutura;
- Maior agilidade e segurança jurídica nos processos de licenciamento ambiental;
- Gestão ambiental em consonância com as melhores práticas contemporâneas;
- Criar mecanismos para que o Estado defenda o servidor público que, agindo de boa-fé, sofra processos relacionados à sua atuação profissional;
- Tribunal de Justiça do Paraná criou em 2024 uma câmara de conciliação denominada “Destrava Logística” com o objetivo de avançar nas licenças para implementação de grandes projetos de infraestrutura.

Manutenção de recursos para o banco de projetos do Paraná

Governança e participação social

- Criar comitês regionais para cada concessão rodoviária;
- Criar comitê para modal ferroviário;
- Fortalecer o CAP (Conselho de Autoridade Portuária) como comitê de discussão do modal portuário;
- Criar governança de acompanhamento desde a apresentação de projetos, passando pela obtenção de licenças ambientais, até a conclusão e aceite das obras;
- Criar governança de acompanhamento da execução de todas as obras.

Contratação de um plano estadual de logística integrada

- Contratação de um Plano Estadual de Logística Integrada, avaliando a intermodalidade e alinhando com o PNL- Plano Nacional de Logística do Ministério de Infraestrutura.





*Escaneie e acesse os
detalhamentos do PELTi-2040*

The background of the entire page is a light gray map of the state of Paraná, Brazil. The map shows a dense network of roads and highways, with several circular nodes representing major cities or junctions. The map is oriented with North at the top.

PELT*i*

Plano Estadual
de Logística em
Transportes
Integrado do
Paraná