

CONCORRÊNCIA 03/2025



CDI Comunicação Corporativa Ltda.

CNPJ: 19.028.775/0001-01

Rua Cunha Gago, 700, Pinheiros

São Paulo - SP

CEP: 05421-001

PLANO DE COMUNICAÇÃO  
INSTITUCIONAL  
- VIA IDENTIFICADA

## Quesito 1 – Proposta para o tema do exercício criativo

### Subquesito 1 – Raciocínio Básico

João Lúcio é caminhoneiro há quase 20 anos e aprendeu a avaliar a qualidade de uma estrada pelo comportamento do veículo. No asfalto comum, o volante treme, as frenagens exigem atenção e o desgaste é constante. Ao entrar recentemente em um trecho de rodovia em concreto no Paraná, percebeu a diferença: o caminhão estabilizou, a vibração diminuiu, o ruído ficou uniforme. Para ele, isso significa menos imprevistos, mais previsibilidade no frete e segurança. A experiência de João retrata a transformação estrutural em andamento no Paraná, que vive um ciclo histórico de investimentos em infraestrutura.

A Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística (SEIL), parte do Sistema Estadual de Comunicação (SICOM), atua como órgão estruturador desse processo, transformando projetos complexos em entregas que ampliam a mobilidade, reduzem custos logísticos, fortalecem a segurança viária e suportam o desenvolvimento socioeconômico do Estado. Como um dos principais hubs logísticos do país, o Paraná articula portos, ferrovias, rodovias e fronteiras em um sistema que conecta agronegócio, indústria, comércio e turismo. De acordo com relatórios oficiais do DER-PR (ano-base 2024), a malha estadual pavimentada alcançou o melhor índice das últimas duas décadas: 71% em condições boas ou ótimas.

Nesse contexto, o Plano Estadual de Logística e Transportes (PELT-PR), atualmente em fase de elaboração, com primeiros resultados previstos para 2026, surge como diretriz estratégica para orientar investimentos futuros e consolidar a infraestrutura como eixo de competitividade e sustentabilidade. O programa pioneiro de rodovias em concreto no Brasil é um dos destaques nessa trajetória de modernização, gerando ainda reconhecimento nacional para o Estado pelo uso da técnica de whitetopping, em que o pavimento asfáltico existente é aproveitado como base para uma nova camada de pavimento rígido de concreto. Cerca de R\$ 3,1 bilhões já foram aportados em 500 quilômetros de rodovias de concreto em diferentes regiões do Paraná. Maior durabilidade (até 20 anos, frente aos cerca de 10 anos do asfalto), menor necessidade de manutenção e custos reduzidos a longo prazo, melhoria da segurança viária por maior aderência e menor deformação, além de benefícios ambientais (como menor emissão de CO<sub>2</sub>, potencial de reciclagem e redução de até 10 °C na temperatura das pistas), reforçam as vantagens do pavimento rígido. Os resultados já são tangíveis. Na PRC-280, no Sudoeste, o concreto ampliou a segurança e a confiabilidade, ampliando a fluidez no transporte de grãos e proteína animal. Na Rodovia dos Minérios (PR-092), reforça a capacidade de absorver o intenso tráfego da indústria extrativa da região. Já no eixo Mandirituba–São José

dos Pinhais, na Região Metropolitana de Curitiba, o pavimento se destaca pela durabilidade e por ganhos potenciais de conforto urbano com os benefícios térmicos trazidos.

Mesmo com muitas entregas, a percepção pública nem sempre acompanha o ritmo dos avanços. A experiência cotidiana ainda é marcada por gargalos históricos, como trechos federais deficitários, pedágios e pontos antigos de manutenção, além de transtornos temporários de obras. Para compreender melhor esse cenário, realizamos uma análise de imagem das principais matérias publicadas sobre a presença da SEIL, no que se refere às rodovias, na imprensa paranaense, nacional e especializada entre janeiro de 2024 e outubro de 2025.

Como resultado, vemos que embora a infraestrutura rodoviária do Paraná apresente evolução consistente, a transformação nem sempre se converte em visibilidade proporcional. O programa de rodovias de concreto recebeu cobertura relevante em veículos regionais, locais e especializados. As entregas são divulgadas e os números aparecem nas manchetes, mas, na maior parte das vezes, o foco permanece nos aspectos amplos. Falta uma narrativa para traduzir esses avanços em benefícios percebidos para os diferentes públicos. Com isso, entregas relevantes podem se perder entre percepções negativas recorrentes. A análise também mostrou um padrão constante: forte valorização regional, mas acompanhadas de recorrente confusão entre esferas (SEIL, SECID, DER e Paranacidade), o que dilui responsabilidades e expectativas. A cobertura é em sua maior parte positiva, porém gera expectativas muito altas, sobretudo quando cronogramas dependem de etapas de projeto, licitação ou decisões federais. Essa lacuna decorre da falta de uma narrativa ativa, contínua e orientada ao usuário. Transformar feitos técnicos em histórias compreensíveis e valorizadas é o passo que pode consolidar a percepção de que o avanço está acontecendo e tem impacto direto na vida de quem usa as rodovias do Paraná, assim como no desenvolvimento do Estado. Também há desafios no ecossistema de mídia no Paraná. Um levantamento recente do Atlas da Notícia (2025) aponta que o Estado possui 1.330 veículos de imprensa, porém 41,8% dos 399 municípios não têm veículo jornalístico local. Pelo lado positivo, o estudo aponta o aumento das iniciativas digitais pelo terceiro ano consecutivo. Esse cenário reforça a necessidade de estratégias segmentadas, com conteúdos adaptados às diferentes dinâmicas.

Em complemento, analisamos também as menções no ambiente digital (Facebook, Instagram, X e YouTube), no mesmo período. O padrão se repete: ainda que haja boa recepção nas redes, há também dúvidas e críticas relacionadas a transtornos temporários ou a temas que dizem respeito a outros órgãos, ampliando o desequilíbrio entre realidade e percepção pública. De forma geral, parte da população não distingue claramente as responsabilidades de cada órgão

do sistema viário, e a baixa interação da Secretaria com o cidadão aprofunda essa lacuna. Com isso, o reconhecimento das entregas está se diluindo no “ruído geral” da infraestrutura. Embora as rodovias em concreto não sejam alvo direto de críticas, elas operam em um ambiente saturado por percepções prévias, o que reforça a urgência de uma comunicação transparente, ativa e clara. Em um benchmarking internacional encontramos insights sobre caminhos possíveis. Nos Estados Unidos, onde mais de 60% da malha das rodovias interestaduais é em concreto, a American Concrete Pavement Association desenvolveu materiais didáticos explicando em linguagem simples benefícios como menor necessidade de intervenções e maior previsibilidade. Na Alemanha, onde o concreto é utilizado há mais de 50 anos em trechos das Autobahnen, são publicados relatórios periódicos abertos com dados que mostram os impactos para os usuários.

Com base no diagnóstico acima identificamos seis desafios de comunicação no tema “rodovias de concreto”, que fundamentam a estratégia apresentada no subquesto seguinte:

Relações de causa e efeito entre o desafio e a proposta de solução apresentada	
Desafio	Solução
Baixa tradução dos benefícios das rodovias em concreto em linguagem acessível ao cidadão.	Comunicação educativa com foco na explicação clara e direta dos benefícios.
Diálogo social insuficiente, com críticas sobre pedágios, trechos federais, transtornos de obras pouco contextualizadas e anúncios locais precipitados.	Comunicação responsiva e proativa, que reconheça dores do público e explique ganhos presentes e futuros.
Confusão entre responsabilidades da SEIL, DER/PR, DNIT e concessionárias, gerando ruído e críticas indevidas.	Clareza institucional, com comunicação constante sobre “quem faz o quê”.
Pouca associação entre infraestrutura e logística, apesar da vocação estratégica do Paraná.	Narrativa integrada entre infraestrutura, competitividade e desenvolvimento, tendo o concreto como símbolo de eficiência.
Fragmentação da mídia no estado, com ecossistema pulverizado e dinâmicas diferentes entre regiões e veículos.	Comunicação multiformato e segmentada, adequada a mídias tradicionais, regionais, locais e digitais.
Maturidade comunicacional aquém da maturidade técnica, fazendo com que entregas se diluam no ruído geral.	Rotina comunicacional estruturada, contínua, unificada e orientada ao usuário, posicionando o Paraná como referência nacional.

Torna-se evidente, portanto, que ao fortalecer sua comunicação institucional, o Paraná tem a oportunidade de não apenas se comunicar melhor com a população do Estado e ampliar sua percepção positiva, aproximando o cidadão do valor real das entregas com as rodovias de concreto, mas também de se consolidar como referência nacional em inovação e infraestrutura. Neste cenário, a SEIL pode aprofundar o diálogo com a população, ampliar a transparência e transformar as rodovias em concreto em símbolo de eficiência pública capaz de impulsionar o crescimento econômico social por gerações, não apenas pela solidez da obra, mas pela clareza e possibilidades positivas da mensagem que será transmitida. Comunicar essa evolução é construir uma narrativa institucional consistente, com múltiplas camadas interpretativas favoráveis à SEIL e condizente com os critérios de transparência com os cidadãos e a geração de valor público. Nas próximas páginas, apresentaremos nossa Estratégia para tanto.

## Subquestito 2 – Plano de Ação: Estratégia de Relacionamento com a Mídia

O Paraná está transformando o modo de construir suas estradas e, com isso, o modo de contar sua própria história de desenvolvimento. As rodovias em concreto inauguram um novo padrão de eficiência pública e a comunicação precisa acompanhar essa solidez. Com a estratégia aqui proposta, faremos com que os avanços estruturais promovidos pelo programa sejam reconhecidos e valorizados pelos diferentes públicos, sem que se diluam no ruído geral do sistema viário.

Queremos que os paranaenses e os demais públicos vejam no programa não apenas uma obra de governo, mas uma decisão de Estado feita para durar, proteger vidas, reduzir custos logísticos e impulsionar o desenvolvimento de forma sustentável. As rodovias em concreto têm menor necessidade de manutenção, o que significa menos buracos e menos intervenções no cotidiano do usuário. A superfície mais rígida e estável oferece maior aderência, reduz derrapagens e melhora a frenagem, fatores que explicam, na prática, o ganho de segurança. Também são mais sustentáveis: emitem menos CO<sub>2</sub> ao longo do ciclo de vida, podem ser recicladas e reduzem a temperatura do entorno, especialmente em áreas urbanas, contribuindo para o conforto térmico das cidades. Traduzir essas vantagens de forma humanizada, simples e acessível é essencial para aproximar a população dos impactos positivos dessa transformação. Ao mesmo tempo, o programa é uma oportunidade concreta de posicionar o Paraná como referência nacional em infraestrutura moderna, durável e responsável.

No Raciocínio Básico vimos que parte do público não distingue claramente as responsabilidades de cada órgão do sistema viário e que críticas sobre pedágios, trechos federais ou transtornos temporários de obras acabam se misturando a percepções sobre o trabalho da SEIL. A análise de presença na mídia mostrou que esse ruído se intensifica em veículos locais e nas falas de prefeitos, que frequentemente alimentam comunicação apressada e amplificam expectativas sobre obras em fase inicial, criando percepções infladas e potencial de frustração quando os prazos reais não são explicitados. Também observamos recorrência de confusão entre SEIL, SECID, DER/PR e Paranaidade, sobretudo em obras urbanas, o que reforça a necessidade de padrões claros de esclarecimento institucional. Vimos, ainda, que o ecossistema de mídia do Paraná é pulverizado e reúne veículos tradicionais, rádios locais, iniciativas digitais crescentes e regiões sem presença jornalística estruturada. Por isso, vamos adotar uma comunicação segmentada, responsiva e contínua, capaz de dialogar com os diferentes públicos e regiões com a mesma assertividade. Em alinhamento com os desafios de comunicação identificados e às diretrizes do SICOM, nossas ações e materiais serão desenvolvidos com foco

em clareza, proximidade e valorização das entregas públicas, orientando a adaptação da mensagem às dinâmicas regionais e às características de cada plataforma, garantindo transparência, acessibilidade e diálogo constante com a sociedade. Para orientar o plano de ação, adotaremos um conceito simples e forte: “Rodovias que duram mais. Benefícios que ficam.” Ele expressa o concreto como símbolo de eficiência pública e traduz o espírito da atual gestão: fazer escolhas que resistem ao tempo, aprimoram a segurança e representam responsabilidade com o dinheiro público, o meio ambiente e o bem-estar da população.

O secretário de Infraestrutura e Logística será o porta-voz principal em anúncios estratégicos e entrevistas de alta repercussão. O governador participará de entregas prioritárias, reforçando o caráter de política de Estado. Para ampliar credibilidade técnica, capilaridade regional e alinhamento às demandas da imprensa local, trabalharemos também com uma rede estruturada de porta-vozes técnicos: engenheiros, gestores regionais e apoio de especialistas do DER/PR, autarquia vinculada à SEIL. Eles serão fundamentais para esclarecer dúvidas, detalhar obras, explicar responsabilidades institucionais e traduzir temas complexos em linguagem acessível. Todos os porta-vozes serão preparados previamente em media training e terão apoio contínuo antes de cada entrevista. As principais mensagens-chave serão alinhadas em conjunto no início dos trabalhos, porém algumas já se mostram como fundamentais:

- As rodovias em concreto são uma inovação pioneira no Brasil e o Paraná está liderando esse caminho, colocando o Estado na vanguarda da infraestrutura moderna. São obras que duram mais e resultados que ficam por décadas.
- O concreto é mais seguro, mais durável, mais econômico e mais sustentável. Entrega estabilidade, aderência, menos manutenção e mais previsibilidade para quem usa a estrada.
- O cidadão sente a diferença no dia a dia nas rodovias em concreto. Menos riscos, menos imprevistos, mais conforto e mais eficiência para quem trabalha e para quem viaja.
- O programa de rodovias em concreto é uma decisão de Estado, feita para durar. Um investimento planejado, responsável e que beneficia gerações.
- A infraestrutura move o desenvolvimento. O concreto fortalece a logística, reduz custos e impulsiona a economia em todo o Paraná.
- Escolher o concreto é escolher eficiência ambiental: menos reparos, menos desperdício e menos emissões ao longo das próximas décadas. É impacto positivo que se acumula no tempo.

Os públicos prioritários que serão contemplados com esta estratégia são: população do Paraná e/ou usuária das rodovias; população brasileira que acompanha referências de políticas públicas e infraestrutura; imprensa e influenciadores; setor produtivo e investidores; gestores

públicos e corpo técnico (equipes da SEIL, DER/PR, SECOM, órgãos do SICOM, prefeituras e concessionárias de rodovias, necessários para garantir coerência, continuidade e alinhamento da comunicação institucional, atuando como multiplicadores das mensagens).

Para dar vida às ações e materiais que irão compor o nosso plano de ação, também usamos como base os desafios identificados no Raciocínio Básico:

Traduzir a inovação significa transformar o técnico em linguagem simples e multiformato. Para tanto, utilizaremos uma série educativa “Por que em concreto?”, produzida em vídeos curtos, infográficos, comparativos e conteúdos adaptados a jornais, TVs, rádios, portais e redes sociais; um press kit técnico-institucional, que reunirá dados em linguagem acessível e conteúdos audiovisuais; vídeos com narrativa humanizada para ambiente online e TVs locais; além de apoio de uma equipe técnica como porta-voz, reforçando a credibilidade técnica da SEIL em veículos de infraestrutura, logística, economia e sustentabilidade.

Aproximar o cidadão da obra exige dar protagonismo às pessoas e às regiões. Faremos isso a partir de uma campanha com histórias reais de caminhoneiros, agricultores, famílias e trabalhadores impactados pelas entregas; pela ativação de um repositório audiovisual com depoimentos e registros de bastidores; e pelo mapa interativo das obras, atualizado continuamente com notas regionais por mesorregião. Os conteúdos serão desdobrados para rádios locais, TVs regionais, portais comunitários, veículos municipais e redes sociais, incluindo materiais específicos para municípios sem imprensa estruturada.

Esclarecer responsabilidades e reduzir o ruído institucional pede uma estratégia contínua de estruturação das informações. Produziremos o guia “Quem faz o quê”, com respostas padronizadas e exemplos práticos; distribuiremos cards, notas e conteúdos educativos explicando, de forma simples, as atribuições de SEIL, DER/PR, DNIT e concessionárias; realizaremos encontros periódicos com jornalistas; manteremos porta-vozes técnicos preparados para esclarecimentos; e acionaremos protocolos de resposta rápida para eventos sensíveis, como interdições, acidentes e chuvas intensas.

Conectar infraestrutura, logística e competitividade está relacionado à integração das narrativas de desenvolvimento. Teremos matérias, entrevistas e artigos para editorias de economia, logística, agronegócio, sustentabilidade e desenvolvimento; dossiês temáticos trimestrais com análises aprofundadas; e infográficos e comparativos prontos para publicação, contextualizando o impacto das obras para diferentes públicos.

Regionalizar e segmentar a comunicação reforça o compromisso com a realidade do Paraná. Implementaremos um plano estruturado de relacionamento com veículos regionais,

locais, comunitários e digitais; ofereceremos conteúdos e pautas sob medida para rádios, TVs e portais municipais; ativaremos influenciadores regionais e de nicho; enviaremos pautas adequadas às vocações de cada região (turismo, grãos, extrativismo, indústria, logística urbana); e utilizaremos press kits regionais e um pack de compartilhamento para ampliar organicamente o alcance da mensagem em localidades com pouca imprensa estruturada.

Por fim, consolidar a maturidade comunicacional requer ainda rotina e transparência contínua. Para tanto, teremos monitoramento 24x7 da mídia tradicional e no ambiente on-line; produziremos relatórios periódicos de desempenho e análise de percepção; organizaremos um calendário proativo de pautas; e seguiremos protocolos de crise com fluxos de resposta, textos-base e porta-vozes dedicados ao atendimento à imprensa.

Relacionamento com a mídia: em um Estado com ecossistema de mídia tão diverso quanto o Paraná, o relacionamento com a imprensa é um componente central da estratégia. Nossa atuação será ativa, transparente e próxima, com foco em linguagem acessível, diálogo constante e oferta contínua de informação qualificada, tanto para veículos tradicionais e de grande alcance, quanto para iniciativas regionais e locais. A abordagem contempla: i) presença constante, com atendimento ágil e contextualizado; ii) proximidade da imprensa por meio de sugestões de pautas, notas explicativas e conversas periódicas; iii) linguagem simples, acessível e fácil de reproduzir; iv) regionalização de conteúdos conforme as dinâmicas e vocações de cada localidade, público e tipo de mídia; e, v) disponibilização contínua de porta-vozes institucionais e técnicos para entrevistas e esclarecimentos.

Cronograma macro de execução:

- Fase 1 | Preparação, alinhamento e primeiros marcos - Curto prazo (0–3 meses): Fundação estratégica e consolidação da base narrativa. Inclui a definição das mensagens-chave; treinamento de porta-vozes; desenvolvimento dos press kits institucionais e regionais; elaboração do guia “Quem faz o quê”; organização inicial de um repositório audiovisual com depoimentos e registros de bastidores; criação dos primeiros conteúdos de uma série educativa e realização da coletiva de imprensa 2025/2026, marcando o início do ciclo e apresentando os principais avanços e previsões do programa.

- Fase 2 | Amplificação, regionalização e protagonismo - Médio prazo (4–9 meses): Intensificação da presença na imprensa e do engajamento regional. Inclui os encontros mensais com imprensa e influenciadores; ativação completa da campanha “O concreto conecta o Paraná”; lançamento do mapa interativo das obras e da newsletter mensal “Caminhos do Paraná”; distribuição contínua dos press kits regionais e do Pack de compartilhamento para

prefeituras e associações; execução da agenda ativa de pautas por mesorregião; conteúdos segmentados para cadernos de economia, veículos especializados e públicos estratégicos; e rotina permanente de esclarecimento institucional e ordenamento das informações.

- Fase 3 | Consolidação, referência e legado - Longo prazo (10–12 meses): etapa dedicada a transformar resultados em valor público e reforçar o reconhecimento nacional do programa. Etapa dedicada a transformar resultados em valor público e consolidar o programa como referência nacional. Inclui inserções estratégicas em veículos de grande audiência; ampliação da presença em TVs e portais regionais; participação em eventos técnicos nacionais e internacionais; publicação de dossiês temáticos e análises aprofundadas; consolidação do repositório audiovisual como acervo institucional; e avaliação completa dos resultados do período para ajustes nas rotinas, protocolos e processos que sustentam a maturidade comunicacional da SEIL para os ciclos seguintes.

Com a adoção da nossa estratégia, os resultados esperados são:

- Ampliação da cobertura jornalística qualificada sobre o programa de rodovias em concreto, com presença constante nos principais veículos regionais, locais, especializados e nacionais;
- Elevação significativa do conhecimento público sobre as vantagens do pavimento em concreto, conectando o tema às necessidades reais do usuário;
- Redução de ruídos e percepções equivocadas sobre responsabilidades institucionais, fortalecendo a confiança no órgão;
- Consolidação do Paraná como referência nacional em infraestrutura moderna, sustentável e de longo prazo, destacando o caráter pioneiro do programa e sua contribuição para a competitividade econômica do Estado;
- Fortalecimento da presença regional, ampliando o alcance em localidades com pouca imprensa por meio de mídias locais, rádios, influenciadores comunitários e veículos digitais;
- Criação de um legado comunicacional replicável, com processos, rotinas, protocolos, calendário editorial e indicadores capazes de orientar equipes futuras e inspirar outras administrações públicas.

Subquestito 3 | Plano de Ação – Ações a serem desenvolvidas pela contratada

Coletiva de imprensa 2025/2026: a ser realizada presencialmente no Palácio Iguazu e com transmissão on-line, abordará as entregas e investimentos da SEIL em 2025 e os próximos passos, com destaque para o programa de rodovias de concreto. A narrativa privilegiará as possibilidades das rodovias em concreto em diferentes frentes: economia para os cofres

públicos, transportadoras e produtores; segurança para os caminhoneiros, viajantes e usuários locais; contribuição para o desenvolvimento socioeconômico estadual, benefícios e impactos positivos para o meio ambiente; pioneirismo do Paraná. Utilizaremos histórias humanizadas de cidades e personagens nos discursos e nos materiais do press kit, assim como abordaremos as responsabilidades da SEIL, concessionárias e demais órgãos. Público-alvo: imprensa nacional, estadual, regional e local; influenciadores especializados; setor produtivo, investidores, população nacional e regional, usuários das rodovias.

Agenda mensal on-line com imprensa e influenciadores: encontros com presença de porta-vozes técnicos e institucionais para aprofundar temas, antecipar dúvidas e contextualizar obras e etapas do programa. Serão compartilhados dados atualizados, explicações técnicas em linguagem acessível, histórias reais com diferentes perfis de personagens, prazos, impactos temporários e panorama por mesorregião. Com isso, reduziremos ruídos, fortaleceremos a confiança institucional e criaremos um canal contínuo de diálogo com os públicos. Público-alvo: imprensa (jornais, rádios, TVs, portais, podcasts, newsletters) de alcance nacional, estadual, regional e local; influenciadores especializados, setor produtivo e investidores.

Relacionamento com imprensa regional e especializada: agenda ativa de relacionamento e pautas com foco nas mesorregiões e localidades, reunindo veículos regionais e locais (Gazeta do Povo, Folha de Londrina, Tribuna do Paraná, Bem Paraná, Centro Sul Notícias, Diário dos Campos, Plantão da Cidade, Portal 24h etc.), assim como programas de rádio e TVs locais. Incluirá encontros periódicos (on-line ou presencial), materiais com foco nos diferentes públicos (população em geral, caminhoneiros, transportadoras, produtores, investidores etc.) e atualização contínua de recortes regionais, garantindo que notícias cheguem ao cidadão com linguagem, exemplos e contexto adequados à sua realidade. Público-alvo: imprensa e influenciadores regionais e locais, população do Paraná e usuários das rodovias.

Gestão de expectativa regional: frente dedicada a monitorar percepções locais e antecipar ruídos em municípios onde a cobertura local amplia expectativas antes da fase de obras. A partir desse monitoramento, produziremos alertas editoriais e orientações específicas para porta-vozes, alinhando discursos e prevenindo promessas implícitas sobre prazos ou escopos ainda não definidos. Público-alvo interno.

Pulsos regulares de pauta para veículos econômicos e especializados: envio contínuo de pequenos recortes editoriais para veículos como Valor Econômico, Exame, Folha de S.Paulo, Estadão e publicações de logística e infraestrutura. Os temas abordados incluirão redução de custos logísticos, aumento de competitividade, previsibilidade operacional, impacto no



agronegócio, economia de manutenção, sustentabilidade em rodovias, infraestrutura de primeiro mundo. Público-alvo: imprensa nacional e especializada, influenciadores, investidores, setor produtivo e população nacional e regional.

Campanha “O concreto conecta o Paraná”: histórias reais de caminhoneiros, agricultores, trabalhadores da indústria e famílias que utilizam as rodovias ou vivem em seus entornos, mostrando de forma simples e humana as mudanças percebidas com a adoção do concreto. A linguagem será acessível e combinará dados técnicos com impacto social e regional, gerando conteúdo para as redes da SEIL, TVs e portais regionais. Incentivaremos, ainda, que órgãos vinculados, prefeituras e instituições parceiras compartilhem a campanha em seus canais, ampliando o alcance orgânico. Público-alvo: imprensa regional e local, população nacional e regional, usuários das rodovias, setor produtivo, investidores e gestores públicos.

Ação em municípios sem imprensa estruturada: mapeamento de localidades estratégicas próximas às rodovias de concreto (entregues ou previstas) sem imprensa estruturada, com identificação da melhor forma de comunicação com a população local (prefeitura, micro influenciadores, associações, líderes comunitários, grupos de WhatsApp etc.) e fornecimento de materiais adaptados, como boletins de áudio, vídeos leves, cards para grupos de WhatsApp, entre outros. Público-alvo: população do Paraná, usuários das rodovias, gestores públicos.

Programa permanente de entrevistas com porta-vozes técnicos: engenheiros e gestores regionais serão ativados regularmente como fontes especializadas para entrevistas e explicações técnicas. Público-alvo: imprensa regional, nacional e especializada; influenciadores, população nacional e regional, usuários das rodovias, setor produtivo e investidores, gestores técnicos.

Ações com influenciadores regionais e de nicho: influenciadores regionais serão mobilizados, de forma orgânica, para traduzir, em linguagem cotidiana, os benefícios do concreto e os impactos diretos das obras. Essa estratégia amplia o alcance e conecta a comunicação institucional a grupos de cidadãos que não consomem veículos tradicionais. Público-alvo: população regional, usuários das rodovias, setor produtivo e investidores.

Pautas e projetos especiais em veículos de grande alcance nacional: quando as entregas estruturantes alcançarem marcos relevantes, a SEIL buscará oportunidades editoriais em espaços da mídia de impacto nacional, como Fantástico, Globo Repórter, GloboNews, canal CNN e programas especializados em infraestrutura e sustentabilidade. Essa frente reforça o papel do Paraná como referência em inovação e consolida narrativas de grande escala, sempre tratadas como linhas editoriais possíveis e nunca como promessa de veiculação. Público-alvo: imprensa nacional, setor produtivo e investidores, gestores públicos, população nacional.



Workshop “As possibilidades das rodovias em concreto”: dois encontros on-line, com duas horas cada, um para imprensa e influenciadores e outro para o meio acadêmico. O objetivo é aprofundar o tema com interessados, os benefícios do uso do material, o pioneirismo do Paraná e os ganhos para o Estado. Público-alvo: imprensa, influenciadores e estudantes de comunicação, engenharia e outras áreas correlacionadas.

Mapeamento de eventos nacionais e internacionais de infraestrutura: identificação de oportunidades para o Paraná expandir o alcance de suas conquistas, inspirando outros estados e países na construção de uma infraestrutura moderna e sustentável. Apoio na produção do material para participação e identificação de possíveis pautas em veículos do Brasil ou do país relacionado ao evento. Público-alvo: imprensa, influenciadores, gestores públicos, setor produtivo e investidores, população nacional e público internacional especializado.

Media training: a ser realizado com os porta-vozes previamente mapeados para alinhamento quanto às mensagens-chave desejadas, bem como a preparação para situações de crise. É composto por partes teórica e prática, simulando entrevistas e situações cotidianas no contato com a mídia. Inclui também realização de preparação dos porta-vozes técnicos, em ambiente on-line, assegurando a unificação das mensagens comunicadas. Público-alvo: interno.

#### Subquesto 4 | Plano de Ação – Materiais a serem produzidos

Press kit técnico-institucional: documento base para jornalistas e influenciadores, reunirá a narrativa institucional das rodovias em concreto, dados técnicos em linguagem acessível, mapas atualizados, fotos, vídeos e infográficos prontos para publicação. Também incluirá uma linha do tempo do programa, entrevistas indicadas e um glossário didático, além de orientações sobre responsabilidades institucionais entre SEIL, DER/PR, DNIT e concessionárias. Público-alvo: imprensa, influenciadores, setor produtivo e investidores.

Press kits regionais: reunirá conteúdos práticos e de fácil replicação, como mensagens adaptadas para WhatsApp, áudio releases curtos para rádios comunitárias, cards informativos e vídeos simples voltados a portais municipais. Cada versão será adaptada por mesorregião, com exemplos e dados locais, facilitando o compartilhamento. Público-alvo: imprensa e influenciadores regionais e locais, gestores públicos, usuários das rodovias.

Série educativa “Por que em concreto?”: trará conteúdos claros e acessíveis que explicam as vantagens do pavimento rígido. Os conteúdos serão produzidos em formatos adaptados aos diferentes meios: vídeos curtos para TV e redes sociais, infográficos para jornais e portais, áudio releases para rádios e comparativos técnicos para veículos de maior

aprofundamento. O objetivo é facilitar a reprodução espontânea e apoiar jornalistas na elaboração de pautas mais completas. Público-alvo: imprensa, influenciadores, população nacional e regional, usuários das rodovias, gestores técnicos, setor produtivo e investidores.

Mapa interativo digital: permitirá o acompanhamento das obras das rodovias em concreto em tempo real, com filtros por região, estágio, extensão e investimento, e poderá ser atualizado com notas regionais de acordo com avanços por mesorregião. Incluirá fotos, vídeos e links para notas oficiais, tornando-se fonte confiável para jornalistas, produtores de conteúdo e cidadãos interessados. Público-alvo: população nacional e regional, imprensa, influenciadores, setor produtivo, investidores e gestores públicos.

Dossiês temáticos trimestrais: publicações aprofundadas, elaboradas em linguagem jornalística e com forte apoio visual, que detalham temas como segurança viária, competitividade logística, impacto econômico, sustentabilidade e inovação. Cada dossiê trará análises, dados comparativos, depoimentos de especialistas, gráficos e mapas, funcionando como referência editorial para reportagens densas e análises de contexto, especialmente em veículos econômicos e técnicos. Público-alvo: imprensa nacional, regional e especializada.

Guia “Quem faz o quê”: reunirá respostas padronizadas, textos de esclarecimento, perguntas frequentes e exemplos práticos que ajudam a diferenciar atribuições de SEIL, DER/PR, DNIT e concessionárias. Contribuirá em momentos de dúvidas recorrentes, críticas indevidas ou eventos sensíveis, oferecendo orientação rápida e clara a jornalistas e porta-vozes, evitando ruídos que historicamente prejudicam a percepção pública. Público-alvo: imprensa, influenciadores, população do Paraná e usuários das rodovias, setor produtivo e investidores.

Newsletter mensal “Caminhos do Paraná”: publicação digital que consolida os principais avanços do mês: entregas, andamento das obras, indicadores, mapas comparativos e recortes regionais. A newsletter reforça transparência, regularidade e previsibilidade na comunicação sobre o programa, além de fornecer subsídios rápidos para jornalistas e gestores que precisam de atualizações periódicas. Público-alvo: imprensa, população nacional e regional, usuários das rodovias, setor produtivo, investidores, gestores públicos).

Banco de dados e mailing segmentado: base organizada por mesorregião, editoria, tipo de veículo e perfil dos públicos. A segmentação permite o envio inteligente de conteúdos, prioriza e potencializa a oferta ativa de pautas, contribuindo para o aumento de publicações. Público-alvo: imprensa nacional e especializada, imprensa internacional estratégica.

Mapa de influenciadores: identificação de influenciadores regionais, nacionais e de nicho em temas como infraestrutura, mobilidade, logística, obras públicas, engenharia,

transporte, agronegócio, sustentabilidade e desenvolvimento regional. Serão impactados nas mesmas ações direcionadas à imprensa e também poderão receber conteúdos específicos, quando estratégico, de acordo com o perfil de cada um. Público-alvo: influenciadores, população nacional e regional, usuários das rodovias, setor produtivo e investidores.

Kits de resposta rápida e protocolos de crise: notas oficiais pré-formatadas, textos-base, perguntas e respostas, mensagens-chave, atualizações rápidas e orientações de porta-voz para diferentes cenários de crise, como acidentes, interdições, chuvas intensas ou críticas indevidas. O material assegura agilidade, precisão e consistência na comunicação, reduzindo o ruído institucional. Público-alvo: imprensa, influenciadores, equipe interna e gestores públicos.

Conteúdo para LinkedIn: a ser publicado no perfil do secretário, com objetivo de torná-lo referência em infraestrutura, visando amplificar a autoridade técnica da SEIL e fortalecer a presença institucional do Estado em debates nacionais sobre infraestrutura. Público-alvo: população nacional, setor produtivo e investidores, gestores públicos.

Artigos e entrevistas em rádios e TVs: Artigos assinados pelo governador e o secretário de Infraestrutura, destacarão os avanços das rodovias em concreto, evidenciando ganhos em segurança, eficiência logística, competitividade e sustentabilidade. Serão ofertados a veículos estratégicos como Folha de S.Paulo, Valor Econômico, Correio Braziliense, O Globo e Estadão, aproveitando marcos e dados comparativos para reforçar o pioneirismo do Paraná. Em paralelo, entrevistas do secretário serão ofertadas para rádios e TVs de alcance nacional (CBN, BandNews, GloboNews, BandNews TV, Record News etc.), ampliando a visibilidade e consolidando o Estado como referência em infraestrutura moderna. Público-alvo: imprensa nacional, população nacional e regional, setor produtivo, investidores e gestores públicos.

Repositório audiovisual: reuniremos material audiovisual, incluindo depoimentos, registros de obras, análises técnicas e relatos reais de caminhoneiros, produtores rurais, trabalhadores e famílias impactadas pelas entregas, que serão utilizados na produção de conteúdos para a imprensa, redes sociais e comunicações institucionais. Público-alvo: interno.

Pack de compartilhamento regional: conjunto de materiais de fácil replicação, com cards editáveis, notas explicativas curtas, mensagens-chave para WhatsApp, vídeos curtos e áudio releases sobre o andamento das obras, benefícios regionais e orientações para usuários. Público-alvo: gestores públicos municipais e influenciadores locais.

Relatórios de acompanhamento e KPIs: elaboração de relatórios semanais de atividades, mensais de resultados e especiais sobre eventos e ações pontuais. Os resultados serão analisados a partir de KPIs previamente definidos em alinhamento com a SECOM. Público-alvo: interno.



## Subquesto 5 | Oportunidade de mídia positiva

### Novo enquadramento jornalístico: o concreto como tema de interesse público

O programa de rodovias em concreto cria uma oportunidade inédita para a SEIL de reposicionamento do tema “infraestrutura” no noticiário. Tradicionalmente associado a problemas (buracos, interdições, atrasos e acidentes), o assunto passa a ser pautado sob a ótica do interesse público, com ênfase em previsibilidade, segurança, redução de transtornos e impacto direto no dia a dia dos usuários. Esse novo enquadramento permite a exploração de conteúdos explicativos e de prestação de serviço, como comparativos antes e depois, animações, infográficos, simulações de economia para caminhoneiros e transportadoras, e matérias que detalham como a técnica funciona na prática. Um tema até então restrito a editorias técnicas se torna acessível, visual e útil, abrindo espaço para matérias em veículos de grande alcance nacional, reportagens aprofundadas e conteúdos digitais mais educativos. Para a SEIL, essa mudança é estratégica: o movimento amplia a legitimidade institucional, fortalece a narrativa de entrega do governo e cria uma presença constante e positiva nos veículos de comunicação. Além disso, possibilita que o tema transite por editorias como comportamento, cotidiano, economia familiar, agricultura e mobilidade, ampliando significativamente o alcance e diversificando os públicos impactados. Ao aproximar infraestrutura do cidadão comum, o programa reforça a percepção de que o Estado está entregando soluções concretas, com resultados reais e mensuráveis na vida de quem depende das estradas do Paraná.

### Gancho ambiental: sustentabilidade prática como narrativa editorial

As rodovias em concreto oferecem um caminho privilegiado para associar infraestrutura a uma agenda de sustentabilidade aplicada, conectando o Paraná a um dos temas mais relevantes do jornalismo contemporâneo. Em vez de debates abstratos sobre meio ambiente, o concreto permite contar uma história prática, mensurável e imediatamente compreensível: menor emissão de CO<sub>2</sub> ao longo do ciclo de vida da obra, redução de resíduos decorrentes da menor necessidade de manutenção, diminuição da temperatura superficial das pistas e, em algumas regiões, impactos positivos sobre microclima e conforto térmico. Essa combinação gera conteúdo atraente para veículos e programas que raramente tratam de infraestrutura, mas que valorizam inovações de baixo impacto ambiental, como CBN Sustentabilidade, Estúdio i da GloboNews, editorias de clima, tecnologia, agro e economia verde. Para a SEIL, essa oportunidade amplia o campo de atuação comunicacional ao inserir o programa de rodovias em concreto em conversas nacionais sobre eficiência ambiental, inovação e transição climática.



Permite, também, diversificar públicos e alcançar segmentos que normalmente não acompanham obras rodoviárias, como estudantes, pesquisadores, defensores da agenda climática, lideranças urbanas e influenciadores de ciência. Ao destacar que o Paraná alia progresso logístico à responsabilidade ambiental, a SEIL fortalece sua imagem institucional, projeta o Estado como referência em infraestrutura sustentável e reforça a mensagem de que obras públicas podem e devem entregar benefícios tanto econômicos quanto ambientais. Trata-se de uma narrativa contemporânea, aderente à agenda global e altamente valorizada por veículos de grande alcance.

#### Inovação pública e eficiência econômica como case nacional

O programa de rodovias em concreto posiciona o Paraná como referência nacional em inovação pública, ao adotar de forma estruturada e planejada uma técnica de pavimentação que ainda é pouco explorada no Brasil, mas amplamente reconhecida internacionalmente por sua durabilidade e eficiência. Esse caráter pioneiro cria um terreno fértil para que a SEIL seja protagonista de narrativas que tratam o Estado como laboratório de boas práticas, especialmente no que se refere ao uso eficiente de recursos públicos, à busca por previsibilidade logística e à adoção de soluções de longo prazo. O tema dialoga com a demanda crescente da imprensa por exemplos de políticas públicas baseadas em evidências. O pavimento rígido melhora o desempenho das estradas, reduz gastos recorrentes e aumenta a produtividade do transporte, projetando o Paraná como case de eficiência governamental e ampliando o interesse de colunistas, comentaristas e especialistas em políticas públicas. Nesse mesmo movimento de inovação pública, a implantação do Ponto Paraná emerge como ativo estratégico: uma estrutura inspirada no modelo japonês michi no eki, que integra logística, turismo, economia regional e agricultura familiar. Ao reforçar que infraestrutura rodoviária também gera valor social e desenvolvimento territorial, o Ponto Paraná amplia o campo narrativo da SEIL e cria novas oportunidades de mídia positiva em temas como experiência do usuário, turismo, gastronomia regional e políticas de interiorização. Veículos como Valor Econômico, Folha de S.Paulo, GloboNews, CNN, Veja, Exame, entre outros, passam a ter espaço para tratar o tema sob diferentes abordagens, desde sua racionalidade fiscal até seu impacto econômico e sua replicabilidade para outros estados.



## Subquestito 6 | Identificação de riscos à imagem

### Ruídos durante obras e frustração decorrente de expectativas irreais

A implantação das rodovias em concreto pode gerar, em determinados momentos, retenções prolongadas, desvios temporários, lentidão e desconforto ao usuário. Em períodos de tráfego intenso esses impactos tendem a ser amplificados pela cobertura de rádios, TVs e perfis locais, que operam com forte carga emocional e narrativa imediata. Nesse tipo de ambiente, expressões como “transtorno sem fim”, “pior trecho do Paraná” ou “pavor dos motoristas” surgem com facilidade e moldam percepções em curto prazo. O cenário se agrava quando parte da população cria a expectativa irreal de que a adoção do concreto eliminará, instantaneamente, todos os problemas acumulados ao longo de décadas. A análise de presença na mídia mostra também que prefeitos e veículos locais frequentemente amplificam expectativas sobre obras ainda em fase inicial, o que pode acelerar frustrações. Qualquer intervenção provisória pode ser lida como falha de planejamento ou descumprimento de promessa, gerando frustração e minando a narrativa de eficiência da política pública. As redes sociais intensificam esse risco: vídeos curtos de filas, tempestades de comentários e desinformação podem viralizar rapidamente. Há ainda risco de confusão entre responsabilidades de SEIL, SECID, DER/PR e Paranacidade, sobretudo em obras urbanas, o que reforça a importância de materiais de esclarecimento institucional. Informações antecipadas sobre intervenções, calendário de obras, rotas alternativas, motivos técnicos das etapas e ganhos futuros reduzem significativamente o potencial de frustração. Ao explicar de forma clara a jornada da obra – “como começa”, “por que demora”, “o que muda para o usuário”, “quando melhora” – e ao manter presença ativa em rádios, TVs e canais digitais, a SEIL substitui o ruído por narrativa clara, protege sua reputação e preserva o entendimento público sobre os benefícios estruturais do concreto.

### Polarização política e apropriação indevida do tema por debates de conjuntura

Por envolver investimentos expressivos e alto impacto regional, o programa de rodovias em concreto pode se tornar objeto de disputas simbólicas e narrativas polarizadas, especialmente em períodos eleitorais ou momentos de intensa discussão fiscal. Em ambientes politizados, informações técnicas tendem a ser reinterpretadas sob óticas partidárias ou ideológicas, dando margem a discursos como “obra eleitoreira”, “gasto excessivo”, “prioridade equivocada” ou “política de governo”, ainda que se trate de política de Estado com fundamentação técnica sólida e planejamento de longo prazo. Esse risco se manifesta de forma particular em colunas políticas, programas de opinião e redes sociais, espaços onde a velocidade

da narrativa supera a profundidade analítica. A apropriação indevida pode deslocar o debate da esfera técnica para a arena da disputa, reduzindo a capacidade de o programa ser percebido como política pública eficiente e de alto impacto socioeconômico. Para mitigar o risco, é necessário utilizar a comunicação como mecanismo de blindagem institucional, por meio do reforço contínuo do caráter técnico e baseado em evidências do programa. Dados auditáveis, comparativos internacionais, explicações sobre ciclo de vida, clareza sobre responsabilidade fiscal e escolhas de engenharia fundamentadas compõem uma narrativa robusta e resistente a distorções. Porta-vozes preparados, mensagens consistentes e materiais explicativos reduzem a margem para interpretações aventureiras e contribuem para que o debate público se mantenha no campo das evidências e dos resultados.

#### Comparações injustas com trechos federais deteriorados

A malha viária do Paraná combina trechos estaduais modernizados, segmentos urbanos municipalizados e porções consideráveis sob responsabilidade federal ou de concessionárias. Essa multiplicidade de jurisdições, somada ao fato de que o usuário percebe a rodovia como um percurso único, gera um risco comunicacional recorrente: a comparação direta, e quase sempre injusta, entre trechos estaduais em concreto e trechos adjacentes que se encontram deteriorados, sobretudo aqueles sob gestão federal. Em coberturas rápidas, como boletins de rádio, telejornais regionais ou vídeos de redes sociais, é comum que imagens de segmentos desgastados sejam associadas ao “conjunto da rodovia”, induzindo a interpretação equivocada de que problemas em trechos federais indicariam falhas da SEIL ou ausência de resultados do programa. Esse risco é amplificado por dois fatores estruturais do ecossistema da imprensa: a lógica de “ilustração genérica” utilizada por veículos regionais, que frequentemente recorrem a imagens de arquivo, e a velocidade das redes locais, que replicam vídeos de buracos e acidentes sem a devida atribuição institucional. Assim, a percepção pública pode ser contaminada por críticas que não correspondem à realidade técnica do programa das rodovias em concreto, prejudicando a credibilidade da SEIL e diluindo a compreensão sobre o impacto real das obras estaduais. Como mitigação, é preciso agir preventivamente e reforçar, de forma clara e contínua, a distinção entre responsabilidades institucionais, explicando quais trechos são estaduais e quais pertencem ao DNIT ou a concessionárias. É possível antecipar confusões, com a produção de conteúdos que localizam geograficamente cada intervenção e o fornecimento de imagens atualizadas das obras estaduais, assim como com a oferta de porta-vozes para contextualizar as diferenças em entrevistas e atendimentos à imprensa.



Quesito 2 | Análise de imagem do conteúdo publicado e/ou veiculado em jornais e emissoras de televisão sobre o tema do exercício criativo

Pesquisa: Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística do Paraná (SEIL/PR) e matérias de interesse

Período: 01 de julho a 30 de setembro de 2025

Análise diária – 01/07/2025

Destaques do dia:

- Portal JNN, Correio do Norte, Metrópole São José, Jornal União, Folha de Londrina: Pavimentação da PR-436 entre Ibaiti e Ribeirão do Pinhal;
- Correio do Povo do Paraná, Indústria e Comércio, Jornal do Povo do Paraná, ED Notícias, Maringá Mais, Gazeta Regional, Jornal Metropolitano, CBN Ponta Grossa, BandNews FM Curitiba: Paraná alcança 500 km de rodovias em concreto; investimentos somam R\$ 3,1 bilhões;
- Correio do Cidadão (Guarapuava): Assinatura do contrato de restauração em concreto da PRC-487;
- Jornal da Manhã PR: Modernização da PR-151 integra pacote de obras estruturantes;
- Oeste Informa, Altônia, Conecta Oeste e regionais: Capacitação em segurança viária para servidores;
- Agora 1: Ordem de serviço para ampliação do Aeroporto Sant'Ana (PAC).

A cobertura de 01/07 apresentou um panorama amplo das entregas de infraestrutura do Paraná, com forte atenção ao marco dos 500 km de rodovias em concreto, já distribuídos em 18 trechos e totalizando cerca de R\$ 3,1 bilhões em investimentos. O avanço da PR-436 e a restauração da PRC-487 reforçaram a continuidade do programa em diferentes regiões, enquanto a capacitação em segurança viária destacou a integração entre obras e formação técnica. Na aviação, foi registrada a ordem de serviço para a ampliação do Aeroporto Sant'Ana, consolidando Ponta Grossa como polo regional. O tom predominante foi informativo e favorável à atuação da SEIL.

Pontos positivos: As matérias fortaleceram a imagem da SEIL como órgão estruturante de um programa que já se posiciona como referência nacional em pavimento de concreto. O marco dos 500 km e o investimento bilionário reforçam planejamento, inovação e eficiência

pública, com menções à técnica do whitetopping e a modelos internacionais de engenharia. A vinculação das obras às vocações produtivas do Estado (como logística agrícola, corredores estratégicos e mobilidade regional) amplia a percepção de impacto econômico. A agenda de capacitação técnica reforça a ideia de uma política integrada, que combina modernização da malha, segurança viária e preparo das equipes. A ampliação do Aeroporto Sant'Ana complementa essa visão multimodal de logística estadual.

Riscos de imagem: Não foram identificados riscos diretos à imagem da SEIL nas publicações do dia. Ainda assim, o volume de obras simultâneas e a diversidade de regiões envolvidas exigem monitoramento contínuo para evitar ruídos relacionados a prazos, custos ou impactos temporários à população, especialmente conforme avançam fases mais sensíveis das obras.

Ações de comunicação: Diante do cenário observado, é estratégico intensificar conteúdos que aproximem o programa da rotina do usuário, evidenciando ganhos concretos como redução de acidentes, maior fluidez logística e melhoria nos deslocamentos. Além das pautas reativas ancoradas em marcos de obra, vale estimular matérias explicativas que conectem trechos já entregues a indicadores de desempenho (como menor tempo de viagem e melhor circulação de cargas), reforçando o impacto econômico e cotidiano das intervenções. Conteúdos didáticos sobre pavimento rígido e técnicas como o whitetopping, apresentados em comparativos visuais, simulações de economia e depoimentos de usuários, ampliam a compreensão pública sobre as escolhas de engenharia. Pequenas séries editoriais (“Como funciona o concreto?”, “O que muda para o motorista?” e “Antes e depois das obras”) facilitam compartilhamentos orgânicos por veículos regionais e digitais. Divulgações periódicas de andamento das obras, com percentuais de execução, marcos e mapas regionais, fortalecem transparência e previsibilidade, mitigando ruídos sobre prazos e prioridades. Esses boletins podem vir acompanhados de notas específicas quando houver mudanças relevantes, prevenindo interpretações equivocadas. Integrar a pauta de capacitação em segurança viária à comunicação institucional (com relatos, aplicações práticas e explicações sobre a complementaridade entre engenharia e educação para o trânsito) reforça que investir em rodovias em concreto é também investir diretamente em proteção de vidas.



Destaques do dia:

- Bonde e Folha de Londrina Online: DER/PR inicia serviços de construção do novo viaduto de Lerroville na PR-445, obra integrada à duplicação da rodovia;
- O Presente: Revitalização da estrada Mercedes/Três Irmãs entra na fase final, com conclusão da nova sinalização;
- Diário dos Campos: Aeroporto de Ponta Grossa terá R\$ 35 milhões em obras de modernização;
- Bonde: Passageiros entre Londrina e Curitiba passam a ter apenas uma opção de voo direto diário;
- Blog do Chaguinhas: Deputado Tercilio Turini cobra explicações sobre suspensão do voo direto entre Londrina e Curitiba.

O avanço de diferentes projetos de infraestrutura marcou a cobertura de 02/07, com ênfase para o início das obras do novo viaduto de Lerroville, na PR-445, conduzidas pelo DER/PR. As publicações apresentaram a intervenção como etapa estratégica para reorganizar o tráfego em um dos corredores mais movimentados de Londrina, contextualizando investimentos, aditivo de prazo e relação direta com a duplicação da rodovia. Paralelamente, veículos regionais registraram a fase final da revitalização da estrada Mercedes/Três Irmãs e repercutiram os R\$ 35 milhões destinados à modernização do Aeroporto Sant'Ana, reforçando o papel de Ponta Grossa na aviação regional. O único ponto de tensão veio da suspensão do voo direto matutino entre Londrina e Curitiba, que gerou críticas políticas e pedidos de esclarecimento dirigidos à SEIL. Ainda assim, predominaram narrativas positivas sobre as obras rodoviárias e aeroportuárias.

Pontos positivos: A cobertura sobre o viaduto de Lerroville reforça a percepção de que a SEIL e o DER/PR conduzem um planejamento atento às mudanças de fluxo e às necessidades de segurança da PR-445. As falas do secretário Sandro Alex e do diretor-presidente Fernando Furiatti evidenciam compromisso técnico e capacidade de resposta ao crescimento logístico da região. A revitalização da estrada Mercedes/Três Irmãs reforça a imagem de atenção qualificada a obras de menor escala e impacto direto para municípios rurais, enquanto o anúncio de investimentos no Aeroporto Sant'Ana consolida Ponta Grossa como polo da aviação regional.



Mesmo nas matérias que tratam da redução de voos em Londrina, a imprensa registra investimentos recentes no aeroporto, preservando a percepção de atuação consistente do Estado.

Riscos de imagem: A suspensão do voo direto entre Londrina e Curitiba configura o principal risco do dia, podendo alimentar narrativas de perda de relevância regional e comparações desfavoráveis com Maringá. A menção à SEIL nas cobranças aumenta a expectativa por posicionamento técnico e pode gerar percepção de baixa articulação se não houver resposta coordenada. No eixo rodoviário, a prorrogação de prazo e a inclusão de novos serviços na PR-445 podem suscitar dúvidas sobre planejamento e impacto no trânsito, caso não sejam suficientemente contextualizadas. Além disso, a repercussão positiva de Mercedes/Três Irmãs pode estimular pressões por intervenções similares em outros municípios.

Ações de comunicação: Recomendamos organizar uma comunicação integrada sobre o conjunto das intervenções na PR-445, explicando de forma clara e visual a relação entre duplicação, novo viaduto, recuperações já realizadas e etapas futuras. Um conteúdo específico para a região de Londrina (com mapas, cronogramas, motivos técnicos do aditivo de prazo e orientações sobre impactos temporários) pode reduzir ruídos e reforçar a percepção de planejamento estruturado. Uma nota técnica ou release direcionado à imprensa regional, destacando porque o viaduto se tornou necessário diante do aumento de fluxo, contribui para responder de forma preventiva a questionamentos recorrentes. No tema da aviação, é recomendável construir um posicionamento coordenado com Governo do Estado, Ministério de Portos e Aeroportos, ANAC e CCR, deixando claro o papel de cada ente e reforçando que decisões comerciais são de responsabilidade das companhias aéreas. Ao mesmo tempo, é estratégico evidenciar o histórico de investimentos públicos em Londrina e Ponta Grossa, demonstrando que a SEIL atua como articuladora de uma rede integrada, ainda que não defina rotas ou frequências. A boa repercussão da revitalização de Mercedes/Três Irmãs pode ser ampliada nos canais próprios, inserida como parte de uma política mais ampla de qualificação de estradas municipais e intermunicipais apoiadas pelo Estado. Por fim, aproximar as entregas rodoviárias e aeroportuárias das ações de capacitação em segurança viária, contribuem para reforçar a imagem de que a SEIL combina expansão da infraestrutura com cuidado com vidas, conectando engenharia, formação técnica e redução de sinistros em uma narrativa única e consistente.

Destaques do dia:

- Diário do Noroeste: Prefeitos se reúnem com diretor da SEIL para debater melhorias na PR-182.

A cobertura do dia concentrou-se na reunião entre os prefeitos de Diamante do Norte, Nova Londrina e Itaúna do Sul com o diretor-geral da SEIL, José Brustolin Neto, para tratar da situação da PR-182, rodovia que tem gerado preocupação pela segurança dos motoristas e pelos impactos à economia regional. As matérias informam que a estrada está incluída em um processo de licitação que abrange diversos trechos rodoviários do Estado e que a secretaria assegurou a realização de uma operação emergencial na via. O tom é informativo e evidencia cobrança local pela urgência das intervenções, mas também registra diálogo aberto, presença institucional e encaminhamento técnico por parte da SEIL.

Pontos positivos: As matérias reforçam a imagem da SEIL como secretaria que mantém diálogo direto com prefeitos e lideranças regionais, respondendo a demandas urgentes com transparência e presença técnica. A reunião sobre a PR-182 projeta a pasta como articuladora do planejamento rodoviário e demonstra capacidade de tratar simultaneamente soluções emergenciais e encaminhamentos definitivos via licitação. Ao destacar que a rodovia está contemplada em um processo licitatório maior e que uma operação imediata será executada, o noticiário vincula a SEIL a uma atuação estruturada, preventiva e sensível às necessidades da região. Essa narrativa consolida a percepção de responsabilidade com a segurança viária e com a proteção do dinamismo econômico local.

Riscos de imagem: A ênfase na necessidade urgente de recuperação da PR-182 evidencia que a via se encontra em condições críticas, o que pode gerar percepção pública de atraso na intervenção estatal. A associação entre a rodovia, riscos aos motoristas e impactos econômicos cria um ambiente de sensibilidade, no qual eventuais atrasos na operação emergencial ou no processo licitatório podem transformar expectativa em frustração. Além disso, ao mencionar que a solução definitiva depende de uma licitação mais ampla, a matéria tende a elevar a expectativa dos municípios, que podem interpretar como morosidade qualquer mudança de prazo, etapa ou escopo que não esteja claramente comunicada.

Ações de comunicação: É estratégico que a SEIL publique um informe técnico detalhando a operação emergencial prevista para a PR-182, especificando prazos estimados,



trechos prioritários, métodos de intervenção e impactos esperados na segurança viária. Informações claras e antecipadas ajudam não só a responder às preocupações dos prefeitos, mas também a organizar expectativas da população sobre melhorias imediatas na rodovia. Esse material pode incluir mapas simplificados, fotografias do trecho, explicações sobre as etapas de execução e orientações aos motoristas durante o período de obras. Também é importante que a SEIL esclareça, em linguagem acessível, como a PR-182 está inserida no pacote de licitações rodoviárias mencionadas na cobertura. Isso inclui detalhar as etapas do processo, o estágio atual, as fontes de financiamento e o horizonte previsto para a solução definitiva. A transparência sobre o rito licitatório reduz interpretações de lentidão e demonstra que a secretaria atua com planejamento, método e critérios técnicos consistentes. A interlocução direta com os prefeitos e lideranças regionais pode ser ampliada com reuniões periódicas de acompanhamento, compartilhamento de cronogramas atualizados e entrega de materiais de apoio que expliquem o conjunto das intervenções programadas para o Noroeste. Essa rotina fortalece o alinhamento institucional, evita ruídos e sinaliza que as demandas municipais estão sendo tratadas dentro de uma estratégia estruturante e não apenas de forma pontual. Complementarmente, é oportuno preparar conteúdos voltados à imprensa regional, reunindo informações consolidadas sobre o planejamento da SEIL para a região e situando a PR-182 dentro de uma visão maior de desenvolvimento econômico e segurança viária. Dados sobre outras melhorias em execução ou previstas para o entorno ajudam a contextualizar a atuação da pasta e reforçam que a rodovia não é um caso isolado, mas parte de um esforço integrado para qualificar a malha rodoviária na região Noroeste. Por fim, a SEIL pode integrar essa comunicação com temas de segurança viária, mostrando como medidas emergenciais, intervenções estruturantes e capacitações de servidores convergem para reduzir riscos na região.



Destaques do dia:

- Circulando Aqui, Folha do Litoral, O Fato Maringá, XV Curitiba: Ponte de Guaratuba mantém ritmo acelerado de obras até de madrugada;
- Tribuna do Vale: PR-436 avança para fase de licitação, com abertura de propostas marcada para 24 de setembro.

A cobertura da imprensa deste dia apresentou, de forma concentrada, o avanço da Ponte de Guaratuba, com destaque para a operação contínua em turno noturno que tem permitido manter um ritmo acelerado de execução. Veículos regionais enfatizaram que a obra já alcançou 60% de progresso em pouco mais de um ano, descrevendo o uso de balanços sucessivos, sinalização reforçada para trabalho sob luz artificial e a atuação simultânea de equipes diurnas e noturnas na armação de ferragens, concretagem e preparação do canteiro. A gestão da obra pelo DER/PR, autarquia vinculada à SEIL, foi apresentada como coordenada, técnica e segura, sobretudo pelo caráter inédito da adoção de turno noturno em um empreendimento desse porte no Paraná. Em paralelo, a Tribuna do Vale destacou a evolução da pavimentação da PR-436, obra aguardada no Norte Pioneiro, que agora avança para a fase de abertura de propostas, com previsão de 53,78 quilômetros pavimentados divididos em lotes. O tom predominante foi informativo e positivo, combinando a dimensão simbólica da ponte no Litoral com o impacto potencial da pavimentação regional.

Pontos positivos: As publicações sobre a Ponte de Guaratuba fortalecem a percepção de que a SEIL e o DER/PR conduzem uma obra complexa com método, organização e protagonismo técnico. O detalhamento sobre o turno noturno — apoiado por falas da diretora técnica do DER/PR e do engenheiro responsável — reforça a imagem de que a secretaria administra uma operação robusta, com planejamento minucioso, engenharia avançada e protocolos rigorosos de segurança. A explicação sobre as quatro faixas, ciclovia e acessos estruturados consolida a ponte como infraestrutura estratégica para mobilidade, turismo e segurança dos usuários do Litoral. Já a cobertura da PR-436 reforça a capacidade da SEIL de articular soluções estruturantes para rodovias regionais, mostrando avanço efetivo em uma demanda histórica do Norte Pioneiro e reforçando a conexão entre logística, produção agrícola e integração municipal.

Riscos de imagem: Embora não haja críticas diretas à SEIL nas matérias analisadas, a visibilidade da Ponte de Guaratuba naturalmente carrega riscos potenciais. O caráter desafiador do prazo contratual e a operação noturna intensiva podem gerar questionamentos caso ocorram atrasos, incidentes ou impactos à circulação durante períodos de maior movimento no Litoral. No caso da PR-436, a divulgação da data de abertura da licitação tende a elevar a expectativa de moradores e lideranças, o que exige comunicação clara sobre etapas legais, critérios técnicos e eventuais ajustes de cronograma. Mudanças no andamento do processo podem ser interpretadas como demora na entrega de uma obra esperada há anos.

Ações de comunicação: Para ampliar a clareza e consolidar a percepção de protagonismo técnico, a SEIL pode fortalecer a comunicação sobre a Ponte de Guaratuba com boletins frequentes que mostrem a evolução do cronograma, o papel do turno noturno e os cuidados adotados para garantir segurança e qualidade. Mapas, fotos atualizadas e explicações sobre métodos construtivos (incluindo balanços sucessivos e controles de risco) podem reforçar a narrativa de engenharia de excelência e antecipar dúvidas comuns do público. No caso da PR-436, é valioso produzir conteúdo direcionado ao Norte Pioneiro explicando de forma didática a fase licitatória, a divisão em lotes e o horizonte previsto para pavimentação, situando a obra dentro de uma estratégia mais ampla de fortalecimento dos corredores regionais. Materiais específicos, como notas, cards e mapas, podem ser disponibilizados a prefeituras, rádios regionais e veículos locais para ampliar clareza e dar previsibilidade às comunidades envolvidas. Além disso, integrar as duas pautas em uma narrativa maior sobre corredores estratégicos do Estado ajuda a posicionar a SEIL como secretaria que atua simultaneamente na entrega de obras emblemáticas e no avanço de rodovias estruturantes. Essa abordagem fortalece a percepção de política pública de longo prazo, orientada à logística, ao turismo e à segurança viária, e contribui para consolidar a imagem da SEIL como protagonista de uma infraestrutura que conecta desenvolvimento, planejamento e inovação.

Destaques do dia:

- A Gazeta Metropolitana, A Gazeta Cidade de Pinhais: Fazenda Rio Grande: mobilidade urbana e infraestrutura recebem grandes investimentos;
- A Rede: Estado garante R\$ 20 milhões para pavimentação em Piraí do Sul;
- Folha de Londrina: Concessionária diz trabalhar para ampliar conectividade do Norte do PR;
- Litoral Urgente: Prefeito de Paranaguá se reúne com secretário de Estado de Infraestrutura e Logística;
- Litoral Sul FM: Adriano Ramos e Governo do Estado avançam em negociação para destravar obra de R\$ 100 milhões na Atílio Fontana.

As matérias publicadas na imprensa no dia evidenciaram a articulação da SEIL com prefeituras, setor produtivo e concessionárias para avançar em obras estruturantes de mobilidade urbana e logística. Em Fazenda Rio Grande, destacou-se a agenda de investimentos na BR-116, com viadutos e alças de acesso para mitigar gargalos históricos da região industrial. Em Piraí do Sul, foi confirmada a destinação de R\$ 20 milhões para pavimentação urbana. No litoral, a reunião realizada em Paranaguá reuniu prefeitura, empresários portuários e SEIL para readequar o projeto da Avenida Atílio Fontana, que terá novo traçado, nova ponte e reestruturação em lotes. Já a Folha de Londrina trouxe novamente a suspensão de voos diretos da Azul entre Londrina e Curitiba, cobrando posicionamento institucional sobre a conectividade aérea do Norte do Estado. O tom geral é positivo quanto às obras, com um ponto de tensão concentrado na malha aérea.

Pontos positivos: As matérias reforçam o papel da SEIL como articuladora central de políticas de infraestrutura, promovendo diálogo com municípios, concessionárias e empresas em pautas de alto impacto. Em Paranaguá, a reconstrução coletiva da Atílio Fontana (com doação de projeto executivo, reestruturação técnica e olhar sobre o eixo logístico do porto) projeta a secretaria como instância de solução para obras complexas e estratégicas. Em Fazenda Rio Grande, os investimentos em viadutos e acessos na BR-116 fortalecem a narrativa de que a infraestrutura é vetor de desenvolvimento econômico e qualidade de vida. A liberação de recursos para Piraí do Sul amplia a percepção de continuidade da política de pavimentação urbana. De forma transversal, o noticiário posiciona a SEIL como mediadora de agendas de mobilidade e logística que envolvem múltiplos atores públicos e privados.



Riscos de imagem: A suspensão dos voos diretos entre Londrina e Curitiba permanece como principal risco narrativo. A matéria da Folha de Londrina aponta que a SEIL foi procurada, mas não se manifestou, alimentando a percepção de baixa atuação na defesa da conectividade regional e fortalecendo a sensação de “desprestígio” local. Em Paranaguá, o histórico de abandono da obra anterior na Atílio Fontana e a necessidade de refazer partes já executadas podem gerar questionamentos sobre gestão de contratos e uso de recursos, caso o novo arranjo não seja bem explicado. Em Fazenda Rio Grande e Pirai do Sul, o anúncio de grandes aportes tende a elevar expectativas; atrasos ou mudanças de escopo podem ser interpretados como distanciamento entre discurso e entrega se não houver comunicação clara de cada etapa.

Ações de comunicação: Para reduzir ruídos e fortalecer a percepção de protagonismo técnico, é estratégico que a SEIL estruture um posicionamento específico para Londrina, explicando seu papel na articulação com companhias aéreas, concessionárias aeroportuárias e Governo Federal, resgatando o histórico de investimentos regionais e demonstrando acompanhamento ativo da pauta. Uma entrevista ou nota técnica pode contextualizar limites e atribuições, evitando leituras de silêncio institucional. Em Paranaguá, a Atílio Fontana deve ser trabalhada como um case de governança e retomada qualificada, com materiais que detalhem o novo projeto, etapas, prazos, fontes de recursos e garantias de qualidade, reforçando transparência e controle sobre obras herdadas. Mapas, infográficos e comparativos entre o projeto antigo e o atual podem ajudar a construir compreensão pública. Para Fazenda Rio Grande e Pirai do Sul, é oportuno integrar informações em materiais por região, mostrando como viadutos, acessos, pavimentações e corredores logísticos compõem uma estratégia ampla de mobilidade e desenvolvimento. Esses materiais podem ser compartilhados com prefeituras, rádios locais e lideranças regionais. Por fim, intensificar o relacionamento com lideranças citadas no noticiário (prefeitos, entidades empresariais e representantes do setor portuário) com atualizações regulares e estruturadas e materiais prontos para replicação contribui para alinhamento institucional e fortalece a SEIL como fonte confiável e organizada.



Destaques do dia:

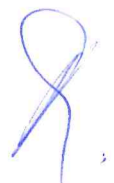
- Bem Paraná, Agora Paraná (Curitiba), Jornal Ponta Grossa, Oeste Informa, TN Online: Estados da região Sul vão trabalhar agenda ferroviária em conjunto com a União;
- Paraná Praia, Litorânea FM 91,5: Prefeito e empresários de Paranaguá se reúnem com Governo do Estado para discutir Avenida Atílio Fontana;
- Correio do Povo do Paraná: Revitalização da ponte do Rio Jordão tem investimento de R\$ 12,3 milhões;
- Diário do Sudoeste: Ponta Grossa inicia obra de R\$ 35 mi no Aeroporto Sant'Ana.

O noticiário concentra-se em três eixos: articulação ferroviária dos estados do Sul com a União para renovação das concessões (com destaque à Malha Sul), retomada e estruturação de obras estratégicas em Paranaguá (Avenida Atílio Fontana) e investimentos em segurança viária e infraestrutura logística em Guarapuava (ponte do Rio Jordão) e Ponta Grossa (Aeroporto Sant'Ana). O Paraná aparece como ator central na agenda ferroviária nacional e como indutor de grandes obras rodoviárias, portuárias e aeroportuárias, com foco em escoamento de cargas agrícolas, fortalecimento do Porto de Paranaguá e ampliação da conectividade regional. O tom geral é positivo, com ênfase em planejamento de longo prazo, governança compartilhada entre Estado, municípios e setor produtivo e investimento contínuo em obras estruturantes.

Pontos positivos: A cobertura da agenda ferroviária reforça o protagonismo da SEIL na discussão sobre a Malha Sul, conectando o Estado a um esforço regional articulado com Santa Catarina e Rio Grande do Sul. A participação conjunta aproxima a secretaria de uma visão integrada de logística, baseada em corredores ferroviários e seu impacto direto no Porto de Paranaguá. Em Paranaguá, a articulação envolvendo Prefeitura, setor portuário e Governo do Estado para reestruturar a Avenida Atílio Fontana projeta a SEIL como instância de convergência e solução para obras complexas, reforçando a ideia de corresponsabilidade e governança compartilhada. Já em Guarapuava e Ponta Grossa, os investimentos na ponte do Rio Jordão e na ampliação do Aeroporto Sant'Ana consolidam a percepção de atuação técnica e preventiva da SEIL e do DER/PR, conectando obras locais a um plano mais amplo de desenvolvimento econômico e mobilidade regional.

Riscos de imagem: Não foram identificados riscos diretos à imagem da SEIL nas matérias analisadas.

Ações de comunicação: É estratégico organizar uma trilha de conteúdo específica sobre a agenda ferroviária, com mapas dos corredores, explicação das competências entre União, Estados e concessionárias e síntese dos projetos estruturantes (Malha Sul, Ferroeste e Moegão). Um formato de FAQ e infográficos pode facilitar o entendimento público e ampliar a percepção de liderança técnica da SEIL nesse debate. Em Paranaguá, a reestruturação da Avenida Atilio Fontana pode ser comunicada como um case de governança integrada. Um cronograma simplificado (etapas do projeto executivo, análise técnica, definição de lotes e fontes de recursos) apresentado em material conjunto com a Prefeitura e a Aciap aumenta previsibilidade, reforça transparência e reduz espaço para interpretações sobre passivos herdados da obra anterior. Para a ponte do Rio Jordão e o Aeroporto Sant'Ana, boletins periódicos de andamento, com percentuais de execução, próximos marcos e benefícios previstos em segurança, capacidade de carga e conectividade, ajudam a mitigar ruídos sobre impactos temporários e consolidam a narrativa de entregas estruturantes. Esses conteúdos também podem fortalecer o relacionamento com lideranças regionais, garantindo alinhamento das mensagens-chave em diferentes canais.



Análise diária – 11/07/2025

Destaques do dia:

- Gazeta do Paraná, Jornal do Oeste: Curi anuncia investimentos de infraestrutura urbana em Toledo;
- Jornal do Oeste: Governo Estadual recebe o anteprojeto do trevo das Avenidas Egydio Munaretto e 1º de Maio;
- Folha do Litoral News, Folha do Litoral: Portos do Paraná inaugura Centro de Prontoatendimento e Resposta a Emergência em Paranaguá;
- TVCI Online: Portos paranaenses investem R\$ 27 milhões em alta tecnologia para atendimento a emergências;
- Impacto Paraná: Ondas Litorâneas – prefeito e empresários de Paranaguá se reúnem com governo para discutir Avenida Atílio Fontana.

O noticiário destaca dois eixos centrais de atuação da SEIL: no Oeste, Toledo aparece como vitrine de investimentos em mobilidade urbana, com a duplicação da Avenida Egydio Munaretto e o anteprojeto do novo trevo na PR-182 apresentados como soluções estruturais para segurança viária, fluidez do tráfego pesado e escoamento de safras. A cobertura reforça o modelo de parceria em que empresários custeiam projetos e o Estado assume a execução, apresentado por Alexandre Curi e Sandro Alex como marca da atual gestão. No Litoral, a inauguração do Centro de Prontoatendimento e Resposta a Emergência (CPRE) em Paranaguá consolida um salto de escala na segurança operacional dos portos paranaenses, com investimentos da ordem de R\$ 27 a R\$ 28 milhões em equipamentos, caminhão de combate a incêndios e equipes 24h, vinculando diretamente a imagem da SEIL à modernização e à sustentabilidade da infraestrutura portuária.

Em paralelo, a coluna sobre a Avenida Atílio Fontana mantém em evidência a articulação entre Prefeitura de Paranaguá, empresariado e Governo do Estado para viabilizar uma obra estimada em R\$ 100 milhões, reforçando a leitura da secretaria como instância de coordenação de grandes projetos logísticos urbanos. O tom geral é positivo e ancorado em grandes números de investimento, parceria público-privada e visão de longo prazo para a logística e a segurança ambiental.

Pontos positivos: As matérias sobre Toledo projetam a SEIL como parceira estratégica de um dos principais polos econômicos do Oeste, associando a secretaria a soluções definitivas

para um dos “gargalos” viários da região. O modelo de contratação integrada e a narrativa de que o Estado só lança obras com 100% dos recursos garantidos reforçam a imagem de gestão responsável, capaz de destravar projetos complexos e dar previsibilidade a municípios e investidores. No porto, a inauguração do CPRE fortalece a imagem de que os portos paranaenses são referência não apenas em movimentação, mas também em segurança e meio ambiente, com depoimentos de autoridades estaduais sublinhando o caráter “mais sustentável do Brasil”. Isso posiciona a SEIL como protagonista de uma agenda que combina logística, proteção ambiental e resposta a emergências, tema sensível para a opinião pública. A manutenção da pauta da Avenida Atílio Fontana em colunas e portais reforça a percepção de que o governo acompanha de perto o desenho da solução para um problema histórico do Litoral, valorizando a união entre setor produtivo e poder público.

**Riscos de imagem:** Não há riscos imediatos. A ênfase em anúncios e inaugurações pode, porém, gerar expectativa elevada quanto a prazos e entregas futuras, especialmente em Toledo e Paranaguá, o que torna importante comunicar etapas e cronogramas com clareza.

**Ações de comunicação:** É válido consolidar um pacote narrativo único para Toledo, integrando em peças de comunicação a duplicação da Avenida Egidio Munaretto, o novo trevo e outros investimentos urbanos, com mapas, simulações visuais e informações sobre benefícios concretos (redução de acidentes, tempo de viagem, escoamento agrícola). Isso pode ser usado em releases, redes sociais e apresentações locais, reforçando Toledo como “vitrine” da nova infraestrutura urbana do Oeste. Para o CPRE, vale produzir conteúdo explicativo multimídia (vídeo curto, cards, infográficos) detalhando em linguagem simples o que muda na prática: tipos de ocorrências que passam a ser atendidas, estrutura 24h, integração com Bombeiros e Defesa Civil, impacto para a segurança da população e do meio ambiente. No caso da Avenida Atílio Fontana, é oportuno alinhar com a Prefeitura e a Aciap um cronograma público de próximos passos (conclusão do projeto executivo, análise técnica, definição de fontes de recursos), dando transparência à tramitação e preservando o tom positivo estabelecido pelas matérias.

Destaques do dia:

- Hoje PR, Agora Paraná: Governo conclui modernização da PRC-280 com 140 quilômetros de concreto;
- CBN Curitiba Online: Edital dos últimos lotes de concessão de rodovias do Paraná é publicado; leilão será em outubro;
- CBN Curitiba Online; CBN (Curitiba); Blog Politicamente: TRF4 libera continuidade do licenciamento da Faixa de Infraestrutura em Pontal do Paraná;
- Blog do Chaguinhas: Deputado Tercílio Turini confirma investimento histórico para asfaltamento da Estrada Frei Timóteo em Jataizinho.

A cobertura da imprensa apresentada neste dia apresenta um “pacote” rodoviário robusto, combinando a entrega integral da PRC-280 em concreto, o avanço do Contorno Noroeste de Pato Branco, a publicação dos editais dos últimos lotes de concessão e a retomada judicial da Faixa de Infraestrutura no Litoral. Em paralelo, ganham espaço obras de pavimentação em Jardim Alegre e Jataizinho, mostrando capilaridade do investimento em estradas rurais e ligações regionais. A SEIL aparece como eixo de decisões que impactam, ao mesmo tempo, o corredor logístico do Sudoeste, o modelo de pedágios para os próximos 30 anos, a solução de gargalos históricos em Pontal do Paraná e demandas locais de mobilidade em pequenos municípios.

Pontos positivos: A cobertura da PRC-280 projeta a rodovia como “referência nacional” em pavimento de concreto, associando o Governo do Estado e a SEIL à virada de uma antiga “rodovia da morte” em corredor seguro e moderno, com forte discurso de apoio ao agronegócio e à ligação com o Porto de Paranaguá. A ordem de serviço do novo trecho do Contorno de Pato Branco reforça a narrativa de planejamento urbano e retirada de tráfego pesado da área central, enquanto as matérias sobre concessões destacam previsão de grandes investimentos privados com tarifas inferiores às antigas, o que favorece o debate público. Na faixa rural, os anúncios para a Estrada Frei Timóteo e Vila Rural de Jardim Alegre valorizam a escuta às comunidades, a parceria com empresários na elaboração de projetos e o impacto direto na qualidade de vida da população do interior.

Riscos de imagem: A retomada da Faixa de Infraestrutura segue cercada de questionamentos ambientais e fundiários, e o noticiário lembra o histórico de ações civis

públicas, o que mantém o tema sensível junto a movimentos socioambientais. As concessões e novos pedágios também são pauta delicada perante motoristas e transportadores, exigindo transparência sobre tarifas e contrapartidas em obras.

Ações de comunicação: É estratégico transformar a PRC-280 em um *case* estruturado de engenharia, logística e segurança viária, com materiais que apresentem comparativos claros entre a condição anterior da rodovia e o cenário pós-modernização. Indicadores como redução de acidentes, ganho de tempo de viagem, diminuição de custos logísticos e ampliação da capacidade de carga podem ser apresentados em infográficos, vídeos de antes e depois e depoimentos de transportadores, reforçando a narrativa de que o pavimento rígido entrega valor público mensurável. Um dossiê técnico leve, com mapas e explicação visual do método construtivo, pode ser disponibilizado a rádios e jornais regionais para facilitar a reprodução da mensagem em diferentes formatos. No tema das concessões, vale organizar uma trilha de conteúdo didática que antecipe dúvidas de usuários e lideranças regionais, com perguntas e respostas sobre os lotes 4 e 5, obras previstas, tempos de execução, mecanismos de fiscalização e parâmetros de tarifa. O alinhamento com o Observatório dos Pedágios, DER/PR e a Agência Reguladora ajuda a garantir consistência nas mensagens e reduz espaço para interpretações equivocadas sobre custo final ao cidadão. Explicar a lógica de auditoria e de gatilhos de obras também fortalece a percepção de transparência e planejamento. No Litoral, a retomada da Faixa de Infraestrutura pode ser trabalhada como um passo técnico importante para reorganizar o acesso a Paranaguá, desde que acompanhada de comunicação clara sobre as salvaguardas ambientais, as etapas do licenciamento e os componentes de macrodrenagem previstos no novo arranjo. Um material visual com o traçado atualizado, cronograma preliminar e benefícios esperados (segurança, fluidez, redução de conflitos urbanos) pode reduzir ruídos e qualificar o debate público sobre o tema. Por fim, em Jardim Alegre e Jataizinho, a abordagem regionalizada é fundamental. Conteúdos que destaquem a participação comunitária, a parceria com produtores rurais e o impacto direto na mobilidade cotidiana ajudam a aproximar as obras da realidade dos moradores. Explicar fases, prazos e entregas previstas — com mapas simples e linguagem acessível — fortalece o vínculo local e melhora a compreensão sobre como pequenas ligações rurais compõem a estratégia mais ampla de desenvolvimento regional da SEIL.



Análise diária – 17/07/2025

Destaques do dia:

- O Paraná: Investimento de R\$ 9,5 mi vai recuperar estrada rural estratégica em Maripá;
- GMC Online: Rodovia em concreto é entregue no Paraná após investimento de R\$ 180 milhões;
- Folha de Capanema: Governo do Paraná inicia nova etapa do contorno noroeste de Pato Branco com investimento de R\$ 148,9 milhões;
- Gazeta do Paraná Online: Sudoeste do Paraná avança na logística com nova etapa do Contorno Noroeste de Pato Branco;
- Metrópole São José: ANTT publica editais dos lotes 4 e 5; leilões trarão R\$ 30 bilhões em investimentos ao Paraná;
- Ric Mais: Ponte da Integração não deverá ser liberada em 2025; entenda os motivos.  
Jovem Pan: Abertura parcial da Ponte da Integração pode ocorrer ainda este ano;
- Rádio Jovem Pan News: Receita Federal explica que Ponte da Integração não deve ser liberada em 2025;
- Jornal da Manhã PR: Rebouças se moderniza com obras de infraestrutura.

No dia, as notícias evidenciaram um ciclo consistente de obras e investimentos logísticos, com destaque para a entrega da PRC-280 em pavimento de concreto, o avanço do Contorno Noroeste de Pato Branco e a publicação dos editais dos lotes 4 e 5 de concessões, que somam quase R\$ 30 bilhões. Também ganharam espaço obras urbanas e rurais em Maripá e Rebouças, conectando infraestrutura estadual à mobilidade local e ao escoamento agropecuário. O único ponto sensível foi a divergência entre a previsão do Governo do Estado e a posição da Receita Federal sobre a data de operação da Ponte da Integração, gerando expectativas contraditórias na região de Foz do Iguaçu. O tom geral permaneceu positivo.

Pontos positivos: As matérias sobre a PRC-280 consolidam a rodovia como uma das mais modernas do país, reforçando o pavimento rígido como solução de durabilidade, previsibilidade e segurança. O avanço do Contorno Noroeste de Pato Branco é associado à retirada do tráfego pesado da área urbana e à integração de regiões antes isoladas, alinhando infraestrutura a desenvolvimento urbano. As reportagens sobre os editais de concessão reforçam a visão de planejamento de longo prazo, conectando duplicações, contornos e dispositivos de segurança à estratégia estadual para a malha. Já em Maripá e Rebouças,

investimentos locais em estradas rurais e pavimentação urbana fortalecem a percepção de que o Estado atua de forma capilar, articulando infraestrutura regional e apoio ao interior produtivo.

Riscos de imagem: O principal risco envolve a cobertura da Ponte da Integração, que evidencia divergência entre o ritmo de execução estadual e os prazos federais para operação, gerando frustração em moradores da fronteira. O tema dos pedágios permanece sensível, e a ausência de comunicação didática sobre tarifas, obras obrigatórias e mecanismos de fiscalização pode abrir espaço para leituras negativas. Não há críticas diretas às obras entregues, mas a complexidade dos projetos exige alinhamento institucional e gestão precisa de expectativas.

Ações de comunicação: É estratégico alinhar a comunicação sobre a Ponte da Integração com os órgãos federais envolvidos, construindo um discurso único e transparente que esclareça o que está sob responsabilidade do Governo do Paraná. Um conteúdo em formato de perguntas e respostas, com cronograma realista, condicionantes legais, status de cada órgão e próximos marcos, pode reduzir a sensação de desencontro institucional e proteger a imagem da SEIL. Esse material também pode orientar prefeitos, lideranças empresariais e parlamentares que atuam como multiplicadores de informação na região. Para a PRC-280, o atual momento é ideal para consolidá-la como case do pavimento em concreto no Brasil. Vale produzir um conjunto de conteúdos, incluindo comparativos antes-depois, redução de acidentes, ganho de tempo de viagem, economia de manutenção para transportadoras e impacto no corredor logístico do Sudoeste. Um vídeo curto com depoimentos de caminhoneiros, imagens de estabilização de cargas e mapas de ligação com o Porto de Paranaguá pode fortalecer a narrativa. Infográficos sobre o método construtivo e a durabilidade superior do pavimento rígido ajudam a qualificar o debate. No tema das concessões, é recomendável um esforço de comunicação didática, traduzindo o que muda para o cidadão. Isso inclui explicar como são definidos os parâmetros de tarifa, quais obras são obrigatórias, quais são os prazos máximos para execução, como funcionam os mecanismos de fiscalização, auditoria e gatilhos de obras. Alinhar essa lógica ao Observatório dos Pedágios e às equipes técnicas da ANTT e do DER/PR garante consistência e previsibilidade. A publicação de mapas ilustrativos dos lotes 4 e 5, com destaque para duplicações, contornos e dispositivos de segurança, também ajuda a evitar que o debate se restrinja ao valor da tarifa. Por fim, em Maripá e Rebouças, conteúdos simples (mapas, fases da obra, trechos atendidos, impacto para produtores rurais, ganhos em mobilidade urbana e redução de poeira e atoleiros) podem ajudar a aproximar a população do benefício concreto. Esses materiais podem ser enviados diretamente a rádios locais, lideranças comunitárias e prefeitos, garantindo alinhamento das mensagens em toda a região.



Destaques do dia:

- Jornal de Beltrão: Desenvolvimento Regional;
- BandNews FM (Curitiba): ANTT publica editais para leilões dos lotes 4 e 5 das rodovias do Paraná;
- JB Litoral: Obras no Contorno de Praia de Leste devem ser concluídas no final do ano;
- Diário do Noroeste: Contratos têm regras rígidas para garantir execução de obras após concessões, garante Sandro Alex.

As publicações dia mostram a consolidação da PRC-280 como eixo logístico do Sudoeste, o avanço do programa de concessões com a publicação dos editais dos lotes 4 e 5 e o fortalecimento de obras estratégicas no Litoral, especialmente o Contorno de Praia de Leste. A SEIL aparece como liderança técnica nas concessões, como parceira de municípios em intervenções urbanas e como articuladora de uma visão integrada de mobilidade, drenagem e logística. O tom predominante é informativo e favorável, com ênfase em segurança, investimentos e planejamento de longo prazo.

Pontos positivos: A cobertura reforça a imagem da SEIL como secretaria estruturante da malha rodoviária. A PRC-280 é apresentada como referência nacional em pavimento de concreto e símbolo do desenvolvimento regional, associada à redução de acidentes, ao fortalecimento da indústria e ao escoamento eficiente das cargas até Paranaguá. A cobertura da BandNews FM sobre os lotes 4 e 5 destaca o programa de concessões como continuidade de um planejamento robusto, conectando duplicações, contornos e dispositivos de segurança ao discurso de pedágio mais justo. No Diário do Noroeste, as explicações sobre gatilhos contratuais, travas de tarifa e consequências para concessionárias que não cumprirem os contratos fortalecem a percepção de gestão responsável e previsível. Já a agenda no Litoral valoriza o papel da SEIL no Contorno de Praia de Leste, destacando mobilidade, drenagem e preparação para a temporada de verão, conectando infraestrutura a turismo e qualidade de vida.

Riscos de imagem: O tema dos pedágios é o principal risco no dia, especialmente na região Noroeste, onde a menção a novas praças e valores estimados pode gerar resistência. A narrativa de grandes investimentos precisa ser acompanhada de clareza sobre tarifas, obras obrigatórias e mecanismos de fiscalização para evitar interpretações de custo elevado ao usuário. No Litoral, o reconhecimento de atrasos e a necessidade de ajustes no Contorno de



Praia de Leste exigem atenção para não alimentar percepções de lentidão. E, diante da alta visibilidade da PRC-280, aumenta a expectativa pública sobre manutenção da qualidade e replicação do padrão em outras rodovias.

Ações de comunicação: É estratégico consolidar uma comunicação pedagógica sobre o novo modelo de concessões. Além de explicar a criação das novas praças e a lógica de cálculo das tarifas, vale detalhar em linguagem simples quais obras são obrigatórias em cada lote, como funcionam os gatilhos de execução, de que forma a fiscalização será realizada e quais são as consequências contratuais para descumprimento das obrigações. Uma série de conteúdos didáticos, com mapas dos lotes 4 e 5, cronogramas visuais, exemplos de trechos que serão duplicados e simulações de tarifa conforme volume de tráfego, pode prevenir interpretações equivocadas e reforçar a imagem de planejamento de longo prazo. Entrevistas segmentadas para rádios regionais do Noroeste e Sudoeste, com o secretário ou o DER/PR, também ajudam a dar clareza e humanizar o discurso técnico. No caso da PRC-280, o momento é favorável para consolidá-la como um case nacional de pavimento rígido. Além dos comparativos antes/depois e dos dados de redução de acidentes, vale ampliar a narrativa sobre o impacto logístico no corredor Sudoeste–Paranaguá e demonstrar, com exemplos concretos, como a rodovia melhora custos operacionais de transportadoras, reduz desgaste de veículos e amplia previsibilidade para o agronegócio. Depoimentos de caminhoneiros, cooperativas e indústrias locais podem reforçar essa narrativa, enquanto materiais visuais sobre o método construtivo ajudam a traduzir a engenharia em linguagem acessível. Para o Contorno de Praia de Leste, é importante adotar uma comunicação contínua que esclareça etapas, objetivos e benefícios, especialmente em relação à drenagem e mitigação de alagamentos, que são temas sensíveis para a população litorânea. Mapas simplificados, vídeos curtos de obra e explicações sobre o impacto da intervenção para a temporada de verão ajudam a dar previsibilidade e reforçar transparência. Vale integrar a narrativa do contorno a temas como turismo, logística portuária e acesso mais seguro ao Litoral, ampliando o alcance da obra na percepção pública. Por fim, o relacionamento regional deve ser fortalecido. Encontros técnicos, presenciais ou virtuais, com prefeitos, associações comerciais e rádios locais podem alinhar expectativas e fornecer insumos para que lideranças repliquem informações corretas sobre cronogramas, responsabilidades e benefícios. Notas explicativas e Q&As direcionados a cada região (Noroeste, Sudoeste e Litoral) reforçam a capilaridade da comunicação e posicionam a SEIL como órgão técnico, transparente e comprometido com uma visão integrada de logística, mobilidade e desenvolvimento regional.

Destaques do dia:

- Vale do Iguaçu 106,5 FM: Revitalização da Avenida Bento Munhoz será em concreto e com ciclovia; obra deve começar em 2025;
- Litoral Sul FM: Pontal do Paraná recebe sinal verde para a maior obra de infraestrutura de sua história;
- NP Diário: Ratinho vem com Guto Silva e quatro deputados à região.

Neste dia é apresentado pela mídia um panorama de obras estruturantes em diferentes regiões do Paraná, com destaque para a duplicação da Rodovia das Cataratas em Foz do Iguaçu, o lançamento do edital das trincheiras da Linha Verde em Curitiba, a revitalização em concreto da Avenida Bento Munhoz em União da Vitória e o avanço da Faixa de Infraestrutura em Pontal do Paraná, tratada como a maior obra da história do município. A agenda do governador no Norte Pioneiro, com entregas habitacionais e presença dos secretários Sandro Alex e Guto Silva, reforçou a percepção de atuação integrada do Estado em desenvolvimento urbano, logística e mobilidade. O tom predominante foi informativo e favorável, associando as iniciativas à melhoria da segurança viária, fluidez do trânsito e fortalecimento da economia regional.

Pontos positivos: As matérias consolidam a SEIL como protagonista em obras de alto impacto logístico e urbano, ao associar a duplicação da Rodovia das Cataratas à conexão entre centro, aeroporto e Cataratas, sob gestão do DER/PR e em parceria com Itaipu e Governo Federal, o que indica capacidade de coordenação em projetos complexos. O edital das trincheiras da Linha Verde evidencia a parceria técnica e financeira com a Prefeitura de Curitiba, com recursos majoritariamente estaduais e foco em redução de conflitos viários, segurança de pedestres e ciclistas e melhoria do transporte coletivo. Em União da Vitória, a opção pelo pavimento em concreto, ciclovia e calçadas acessíveis alinha a via urbana ao padrão das rodovias em concreto, reforçando a imagem de planejamento de longo prazo e menor necessidade de manutenção. A cobertura sobre Pontal do Paraná vincula a Faixa de Infraestrutura à drenagem, saneamento, mobilidade e ao futuro porto, projetando a SEIL como articuladora de um novo corredor logístico e turístico no litoral. A presença de Sandro Alex e Guto Silva em agendas regionais, associada a entregas e anúncios de novas obras, reforça a



narrativa de governo presente no interior e comprometido com a integração entre habitação, mobilidade urbana e infraestrutura rodoviária.

Riscos de imagem: Na Rodovia das Cataratas, o uso do sistema “siga e pare” e a recomendação para que motoristas saiam com antecedência indicam transtornos temporários que podem gerar queixas se não forem bem explicados em períodos de alta temporada. Na Linha Verde, o valor elevado do contrato, a necessidade de desapropriações e o histórico de intervenções longas podem alimentar críticas a prazos, custo ou impactos locais, caso o cronograma de 24 meses não seja cumprido ou comunicado com clareza. Em União da Vitória, a avenida descrita como muito degradada aumenta a pressão por início rápido da obra e pode transformar eventuais atrasos na licitação em frustração pública. Em Pontal do Paraná, o passado de judicialização da Faixa de Infraestrutura mantém risco de contestação ambiental e questionamentos sobre modelo de desenvolvimento, caso não se reforce a dimensão de sustentabilidade e mitigação de impactos. A agenda política no Norte Pioneiro, se desvinculada de mensagens técnicas sobre infraestrutura, pode ser percebida apenas como ato de visibilidade, sem conexão direta com a estratégia logística estadual.

Ações de comunicação: Recomenda-se intensificar a comunicação de serviço sobre a duplicação da Rodovia das Cataratas, com informações claras sobre fases da obra, prazos, mudanças no trânsito e benefícios finais, em parceria com veículos locais e canais digitais, para reduzir a percepção de transtornos e reforçar a melhora futura em segurança e fluxo. Na Linha Verde, é estratégico preparar um pacote de conteúdos conjuntos com a Prefeitura de Curitiba, com mapas do binário, simulações do antes e depois e explicações sobre desapropriações, rotas alternativas e ganhos para pedestres, ciclistas e usuários do transporte coletivo, alinhando o discurso com associações de moradores e comércio. Para a Avenida Bento Munhoz, a SEIL pode apoiar o município com materiais visuais padronizados sobre o uso do concreto, a ciclovia e os dispositivos de acessibilidade, inserindo a obra na narrativa estadual de rodovias e eixos urbanos em concreto. No litoral, sugere-se enfatizar que a Faixa de Infraestrutura avança de forma alinhada a licenças ambientais e a um plano de desenvolvimento sustentável, com notas técnicas e entrevistas que abordem drenagem, saneamento e segurança viária, além do futuro porto. As agendas regionais do governador e dos secretários podem ser usadas para reforçar, em releases e redes oficiais, a ideia de uma rede integrada de investimentos em rodovias, mobilidade urbana e habitação, conectando fatos do dia a metas de longo prazo para competitividade, logística e qualidade de vida no Paraná.

Destaques do dia:

- Band News FM Curitiba Online: Prefeitura lança edital para mais duas trincheiras da Linha Verde;
- Gazeta do Paraná: Duplicação da Rodovia das Cataratas chega a 53,1% em Foz do Iguaçu;
- Jornal de Colombo: DER/PR realiza audiência pública em Curitiba sobre ampliação da rodovia da uva;
- Rádio Colmeia: Revitalização da Avenida Bento Munhoz avança e obra deve começar em breve.

O noticiário do dia consolidou a imagem de um pacote robusto de obras estruturantes sob coordenação da SEIL e do DER/PR, com avanço concreto na duplicação da Rodovia das Cataratas, lançamento da licitação das trincheiras da Linha Verde em parceria com a Prefeitura de Curitiba, preparação de nova etapa da ampliação da Rodovia da Uva, retomada parcial da Faixa de Infraestrutura em Pontal do Paraná após decisão do TRF4 e confirmação de que a revitalização da Avenida Bento Munhoz, em União da Vitória, está com projeto concluído e recursos assegurados pelo Governo do Estado. O tom geral é técnico e favorável, ligando infraestrutura viária a mobilidade urbana, segurança e desenvolvimento regional, com maior tensão concentrada no histórico de judicialização e contestação ambiental no litoral.

Pontos positivos: As publicações reforçam a SEIL e o DER/PR como executores de um portfólio integrado de obras em várias regiões, com padrão de pavimentação em concreto, inclusão de ciclovias, calçadas acessíveis e requalificação urbana, o que projeta visão de longo prazo e menor custo de manutenção. A duplicação da Rodovia das Cataratas, detalhada com percentuais de execução, intervenções em viadutos, marginais e ciclovia, evidencia capacidade de gestão de projetos complexos em parceria com Itaipu e Governo Federal. A licitação das trincheiras da Linha Verde e a audiência pública da Rodovia da Uva demonstram transparência, planejamento e articulação com as prefeituras, com foco em reduzir gargalos, aumentar segurança e melhorar o transporte coletivo. A decisão do TRF4 é apresentada como vitória jurídica que destrava a rodovia e o canal de macrodrenagem da Faixa de Infraestrutura, reforçando a ideia de que o Estado consegue avançar mesmo em obras historicamente contestadas.

Riscos de imagem: A Faixa de Infraestrutura continua carregando forte passivo reputacional, com menção explícita às críticas de ambientalistas e ao questionamento do MP sobre o uso de dinheiro público para atender ao porto privado, além da necessidade de novos estudos ambientais para linha de transmissão e saneamento, o que pode alimentar narrativas de obra fragmentada ou de risco ambiental não resolvido. Na Rodovia das Cataratas, o avanço técnico convive com intervenções no trânsito local e bloqueios que podem gerar desgaste junto a moradores e turistas se não forem bem comunicados. Em União da Vitória, a expectativa de início “ainda em 2025”, somada ao histórico de degradação da avenida, aumenta a cobrança por prazos e pode transformar eventuais atrasos de licitação em crítica à demora do Estado. A repetição de valores altos e grandes investimentos, sem explicação clara de benefícios e critérios técnicos, pode alimentar discursos de politização das obras em período pré-eleitoral.

Ações de comunicação: Recomenda-se comunicar a decisão do TRF4 em linguagem simples, explicando claramente o que foi liberado (rodovia e macrodrenagem), o que segue pendente de estudos (linha de transmissão e saneamento) e como o governo pretende garantir desenvolvimento com responsabilidade ambiental, com porta-vozes técnicos da SEIL, DER/PR e meio ambiente. Na Rodovia das Cataratas, é importante reforçar conteúdos de serviço sobre desvios, etapas e prazos, além de materiais visuais mostrando o antes e depois da duplicação e das marginais. Para a Linha Verde e a Rodovia da Uva, a SEIL pode explorar a audiência pública e o edital como símbolos de transparência, com vídeos curtos, mapas das intervenções e simulações de ganhos de tempo e segurança, articulados com a Prefeitura de Curitiba e municípios da Região Metropolitana. Em União da Vitória, vale apoiar a gestão local na divulgação do projeto da Avenida Bento Munhoz, conectando a obra ao padrão estadual de vias em concreto e mobilidade ativa. De forma transversal, um mapa único das principais frentes de obra pode ajudar a consolidar a narrativa de uma estratégia estadual coerente de infraestrutura rodoviária e urbana, reduzindo a percepção de ações isoladas e reforçando o vínculo com desenvolvimento regional e segurança viária.



Destaques do dia:

- Tribuna do Vale: Governo do Estado anuncia R\$ 42 milhões para asfaltar cinco bairros;
- Tribuna do Vale; Impacto Paraná: Licitação aberta para as trincheiras sob a linha verde;
- Jornal do Ônibus Curitiba: Pimentel pede retirada da linha férrea da área urbana.

A cobertura da imprensa neste dia combina a entrega de moradias populares em Guapirama, com forte ênfase no programa Casa Fácil Paraná e na estratégia de manter as famílias no interior, com o anúncio de R\$ 42 milhões em infraestrutura urbana e pavimentação em cinco bairros de Santo Antônio da Platina, dentro do programa Asfalto Novo, Vida Nova. Em Curitiba, a pauta de mobilidade e segurança volta ao centro com a licitação das trincheiras da Linha Verde, destacando a parceria financeira entre Prefeitura e Governo do Estado, e com a repercussão do acidente entre trem e biarticulado, que impulsiona o debate sobre a retirada da linha férrea da área urbana. A SEIL aparece como financiadora central das obras viárias estratégicas e como voz técnica na discussão ferroviária. O tom geral é informativo e majoritariamente positivo, com maior sensibilidade no tema da segurança ferroviária.

Pontos positivos: As reportagens sobre Guapirama projetam uma política habitacional robusta integrada a uma visão de desenvolvimento regional, ao destacar o uso de recursos do Casa Fácil Paraná para viabilizar o financiamento das casas, a articulação com a Cohapar e Caixa e o impacto econômico local, com geração de empregos e retenção populacional em municípios pequenos. A matéria da Tribuna do Vale sobre o pacote de R\$ 42 milhões para asfaltar cinco bairros em Santo Antônio da Platina reforça a imagem de um governo que leva infraestrutura completa (drenagem, calçadas, sinalização, pavimentação) para além da capital, sinalizando planejamento urbano e melhoria de mobilidade e qualidade de vida em áreas residenciais. A cobertura sobre a licitação das trincheiras sob a Linha Verde evidencia a SEIL como parceira financeira estruturante, responsável pela maior parte dos recursos, associando a secretaria a soluções para gargalos históricos de trânsito e à qualificação do transporte coletivo. Já a matéria do Jornal do Ônibus reforça o protagonismo do secretário de Infraestrutura ao defender a retirada da linha férrea do perímetro urbano de Curitiba, projetando a SEIL como ator que antecipa soluções estruturais de segurança e mobilidade e dialoga com o governo federal em busca de alternativas.

Riscos de imagem: O principal ponto de atenção decorre da continuidade da cobertura sobre o acidente entre trem e biarticulado, agora vinculada ao apelo do prefeito pela retirada da linha férrea da área urbana. A centralidade desse debate pode reforçar na opinião pública a percepção de que a configuração atual dos trilhos representa risco permanente à população e de que as soluções dependem de decisões complexas envolvendo União, concessionária e Estado, o que abre espaço para frustração caso não haja comunicação clara sobre etapas e prazos. Na pauta da Linha Verde, a ênfase nos gargalos e na necessidade de grandes intervenções pode alimentar a expectativa de resultados rápidos em uma obra de alta complexidade, gerando cobrança sobre eventuais atrasos ou transtornos no trânsito durante a execução. Há também o risco indireto de a agenda habitacional e os anúncios de altos volumes de recursos serem lidos como fortemente personalistas, centrados na figura do governador, deixando menos visível o papel técnico da SEIL como responsável pela coordenação logística e pelos projetos estruturantes.

Ações de comunicação: Recomenda-se aprofundar a comunicação sobre o conjunto integrado de obras que envolvem a SEIL na Região Metropolitana de Curitiba, articulando trincheiras da Linha Verde, requalificação viária e debate sobre o contorno ferroviário em materiais explicativos que deixem claras as competências de cada ente, o papel da secretaria e os benefícios previstos em termos de segurança, redução de conflitos entre modais e fluidez do trânsito. A assessoria de imprensa pode oferecer entrevistas técnicas detalhando o escopo da licitação das trincheiras, cronograma, etapas da obra e medidas para mitigar transtornos, além de contextualizar a posição da SEIL no processo de revisão da malha ferroviária urbana junto ao Ministério dos Transportes e à concessionária. Em canais oficiais, sugere-se a produção de mapas e infográficos regionais que mostrem, de forma integrada, investimentos em habitação, pavimentação e infraestrutura urbana em municípios como Guapirama e Santo Antônio da Platina, reforçando a narrativa de que estas entregas fazem parte de um plano logístico e urbano mais amplo. No relacionamento com prefeituras e imprensa regional, é oportuno disponibilizar dossiês por município com dados consolidados de obras e investimentos da SEIL, permitindo que lideranças locais e veículos de comunicação associem diretamente os avanços em mobilidade, pavimentação e segurança à atuação estratégica da secretaria.

Destaques do dia:

- Paraná Portal (PR): Ratinho Junior quer levar exemplos do Paraná ao Brasil;
- Rádio Mundi FM (PR): Sandro Alex comenta tarifaço dos EUA.

As matérias publicadas na data trazem, de forma predominante informativa e positiva, a aprovação do projeto de concessão de uso do Centro de Convenções de Foz do Iguaçu pelo Conselho de Parcerias do Paraná, como parte de uma agenda mais ampla de desenvolvimento logístico e turístico na região das Cataratas. As matérias também reforçam o discurso do governo estadual sobre o Paraná como modelo nacional em infraestrutura, qualidade de vida e logística, mencionando a importância da malha rodoviária, ferroviária e do Porto de Paranaguá para o escoamento da produção. Complementarmente, a presença do secretário de Infraestrutura e Logística em agenda local com liderança municipal de Curiúva projeta a articulação da SEIL com prefeitos do interior, enquanto a participação de Sandro Alex em programa de rádio tratando do “tarifaço” dos EUA coloca um representante da área de infraestrutura no debate sobre conjuntura econômica e seus reflexos sobre investimentos.

Pontos positivos: O noticiário consolida a imagem do governo estadual como agente estruturante de infraestrutura, com a SEIL posicionada no núcleo de decisões estratégicas. A aprovação do projeto de concessão do Centro de Convenções de Foz do Iguaçu, em instância que reúne Planejamento, Infraestrutura e outros órgãos, reforça a visão de parceria público-privada como instrumento para modernizar ativos logísticos e turísticos em um corredor prioritário, próximo ao aeroporto e ao futuro Centre Pompidou Paraná. A matéria de análise macro sobre o Paraná como exemplo para o Brasil valoriza a infraestrutura logística como um dos pilares do desempenho econômico, associando rodovias, ferrovias e porto à competitividade do agronegócio e da indústria, o que dialoga diretamente com a agenda da SEIL de suporte ao desenvolvimento regional. A cobertura local sobre a agenda em Curiúva, por sua vez, apresenta o secretário como liderança acessível às demandas dos municípios, reforçando a capacidade de articulação com prefeituras e parlamentares para viabilizar investimentos. Já a participação de Sandro Alex em programa de rádio, ainda que focada em cenário internacional, o projeta como voz qualificada no debate econômico, o que pode fortalecer a percepção de que a pasta acompanha o ambiente macro que impacta obras e concessões.



Riscos de imagem: Não foram identificados ataques diretos à SEIL ou críticas à condução de obras e projetos específicos. No entanto, há riscos potenciais relacionados à sensibilidade dos temas abordados. A discussão sobre o “tarifaço” dos EUA e a crítica à condução da política econômica federal pode, em cenário de agravamento da crise, associar porta-vozes do governo estadual ao debate sobre desemprego, carga tributária e recessão, ainda que a abordagem atual seja mais analítica do que acusatória. No campo das concessões, a aprovação do projeto do Centro de Convenções de Foz ainda está em fase inicial e, em etapas futuras de consulta pública, tribunal de contas e licitação, podem surgir questionamentos sobre modelo jurídico, transparência, condições contratuais ou uso do espaço, especialmente por envolver área estratégica no Caminho das Cataratas. Além disso, a exposição pública de agendas com prefeitos, como no caso de Curiúva, tende a gerar expectativa local por liberação rápida de recursos e obras; eventual demora na materialização desses investimentos pode ser lida, no futuro, como promessa não entregue, ainda que hoje a cobertura seja positiva.

Ações de comunicação: Recomenda-se aproveitar o momento de visibilidade em torno do Centro de Convenções de Foz para produzir conteúdos explicativos nos canais oficiais detalhando o escopo da concessão, etapas do processo (estudos, consulta pública, tribunal de contas, licitação) e os benefícios esperados em termos de modernização da infraestrutura, atração de eventos e integração com o eixo turístico das Cataratas. Na relação com a imprensa, é oportuno oferecer entrevistas técnicas sobre o papel da SEIL no Conselho de Parcerias e na articulação de projetos que combinam logística, turismo e desenvolvimento regional, reforçando a narrativa de planejamento de longo prazo. Em paralelo, sugere-se organizar materiais dirigidos à imprensa regional e às prefeituras sobre a dinâmica de agendas como a de Curiúva, esclarecendo fluxos de análise de projetos e critérios de priorização de investimentos, para alinhar expectativas e prevenir frustrações futuras. No contexto do debate econômico suscitado pelo “tarifaço” dos EUA, a área de comunicação pode preparar Q&As internos e linhas de mensagem que separem, de forma clara, a política externa e a política tributária federal da agenda técnica da SEIL, destacando como a secretaria trabalha para garantir previsibilidade em obras e contratos mesmo em cenários macroeconômicos adversos, reforçando transparência, planejamento e visão integrada de infraestrutura logística.



Destaques do dia:

- Revista Dimensão (PR): Sul receberá mais de R\$ 4,7 bilhões em projetos;
- Indústria e Comércio Online (PR): Pesquisa da PUC-PR usa IA para prever acidentes de trânsito.

O noticiário do dia enfatiza a infraestrutura rodoviária e logística como eixo central da competitividade regional. O especial da TV Paraná Turismo apresenta, em formato de serviço ao cidadão, o potencial das estradas paranaenses, o programa de concessões rodoviárias e obras estruturantes como a Ponte de Guaratuba e a expansão de rodovias em concreto, com forte protagonismo da SEIL e do DER/PR. Em paralelo, a Revista Dimensão destaca investimentos de mais de R\$ 4,7 bilhões do Fundo da Marinha Mercante na região Sul, incluindo a concessão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá, reforçando a importância da infraestrutura portuária para o escoamento da produção. Já a matéria sobre a pesquisa da PUCPR com IA, baseada em bases de dados do DER/PR, conecta ciência de dados, segurança viária e gestão de rodovias, com foco em redução da gravidade dos acidentes.

Pontos positivos: A cobertura projeta a SEIL como articuladora de um ecossistema integrado de infraestrutura, em que rodovias, portos e inteligência aplicada à gestão convivem na mesma agenda de desenvolvimento. O programa Raio-X Paraná consolida a narrativa de que o estado lidera investimentos rodoviários, associa concessões de grande volume à melhoria da mobilidade e dá visibilidade à estratégia de adoção de pavimento em concreto como solução de maior durabilidade, reforçando a imagem de planejamento de longo prazo. A menção à Ponte de Guaratuba como obra simbólica, com avanço físico expressivo, reforça capacidade de execução em projetos historicamente sensíveis. A matéria sobre os recursos do Fundo da Marinha Mercante, ainda que federal, destaca a concessão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá, o que dialoga com a visão de logística integrada defendida pelo governo estadual. A pesquisa da PUCPR, por sua vez, valoriza o uso dos dados do DER/PR como insumo científico para modelos de IA que apoiam decisões sobre sinalização, velocidade e infraestrutura, associando o órgão a práticas modernas de gestão baseada em evidências.

Riscos de imagem: Não há críticas diretas à SEIL ou a obras específicas, mas existem riscos potenciais ligados à elevação de expectativas. O especial da TV, ao enfatizar volumes bilionários de investimentos, liderança nacional em estradas em concreto e grandes obras como

a Ponte de Guaratuba, amplia a atenção pública sobre prazos, qualidade e entrega efetiva dos contratos de concessão e dos trechos em implantação. Eventuais atrasos, ajustes de cronograma ou transtornos de obras futuras podem ser comparados ao cenário muito positivo apresentado. No campo portuário, a menção à concessão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá pode, em etapas posteriores, suscitar questionamentos sobre impactos ambientais, condicionantes regulatórios ou operação conjunta com a malha rodoviária estadual. Na frente de segurança viária, a pesquisa que aponta padrões claros de risco em trechos urbanos, vias com múltiplas faixas e problemas de iluminação pode levar parte da opinião pública a cobrar respostas mais rápidas do poder público para mitigação desses fatores, mesmo que a matéria tenha foco acadêmico.

Ações de comunicação: O especial da TV Paraná Turismo pode ser desdobrado em conteúdos digitais sintéticos (mapas, indicadores de segurança, cronogramas atualizados e comparativos de antes/depois) reforçando a SEIL como fonte central de informação técnica sobre obras, trechos em concreto e concessões. Uma linha editorial fixa, com temas como “Paraná em Concreto”, “Corredores Estratégicos” e “Ponte de Guaratuba: por dentro da obra”, ajuda a consolidar a narrativa de planejamento contínuo e transparência. No eixo portuário, vale produzir material didático explicando como o canal de acesso de Paranaguá se articula com rodovias e futuros trechos ferroviários, destacando ganhos de logística integrada e eficiência no escoamento. Infográficos e vídeos curtos podem traduzir a relação entre modais e reforçar o papel da SEIL na cadeia produtiva. A pesquisa da PUCPR abre oportunidade para vincular ciência de dados à gestão pública. A SEIL pode apresentar, de forma acessível, como modelos de IA orientam prioridades de intervenção (iluminação, sinalização, trechos críticos), mostrando que decisões de engenharia são baseadas em evidências e focadas na redução de acidentes. Também é recomendável antecipar dúvidas sensíveis por meio de Q&As e notas técnicas sobre concessões (tarifas, obras previstas, gatilhos contratuais) e grandes obras (condicionantes ambientais, etapas futuras, impactos temporários). Esse movimento reduz ruídos e fortalece previsibilidade. Por fim, conteúdos segmentados para regiões específicas (especialmente litoral, Sudoeste e Curitiba/RMC) podem aproximar a população dos benefícios diretos dos investimentos, reforçando a SEIL como órgão técnico, transparente e orientado a resultados.

Destaques do dia:

- Bem Paraná (PR): Rodovia que liga Curitiba ao Contorno Norte será duplicada em concreto;
- Diário do Sudoeste (PR): Consórcio vence edital para anteprojeto da PRC-158 entre Vitorino e São Lourenço do Oeste;
- JB Litoral (PR): Paraná em Ação retorna a Paranaguá com serviços gratuitos e anúncio de R\$ 140 milhões para obras no município;
- Politiza: Com apoio da Secretaria das Cidades, nova etapa do Contorno de Pato Branco sai do papel.

As matérias do dia destacam um pacote consistente de iniciativas de infraestrutura rodoviária e logística, com foco em ampliação de capacidade, segurança viária e desenvolvimento regional. As matérias abordam a nova etapa de duplicação em concreto da Rodovia da Uva na Região Metropolitana de Curitiba, a modernização da ponte sobre o Rio Jordão em Guarapuava, o anteprojeto de restauração da PRC-158 entre Vitorino e a divisa com Santa Catarina, além de novos investimentos em obras em Paranaguá e da continuidade do Contorno Noroeste de Pato Branco, todos com participação direta do DER/PR e da SEIL na condução técnica e nos processos de licitação. O tom é predominantemente informativo e positivo, associando as obras à melhoria da logística, retirada de tráfego pesado de áreas urbanas e reforço da integração entre polos industriais, corredores rodoviários e o Porto de Paranaguá.

Pontos positivos: As matérias reforçam a imagem da SEIL como órgão estruturante da malha rodoviária estadual, articulando planejamento, projetos e execução de obras estratégicas em diferentes regiões. A duplicação em concreto da Rodovia da Uva projeta o estado como referência nacional em soluções de maior durabilidade e em segregação de fluxos urbanos e de carga, vinculando a secretaria a um conceito de infraestrutura moderna e segura na Grande Curitiba. A divulgação do consórcio vencedor para a ponte do Rio Jordão e do anteprojeto da PRC-158 evidencia processos técnicos transparentes, com foco em recuperação estrutural, alargamento de seções e correções geométricas para reduzir riscos de acidentes. As reportagens sobre o contorno de Pato Branco e sobre os investimentos anunciados para Paranaguá conectam a SEIL à agenda de desenvolvimento industrial e logístico, ao tirar caminhões de perímetros urbanos e qualificar acessos a portos e corredores produtivos, em sintonia com outras secretarias estaduais.



Riscos de imagem: Não são identificadas críticas diretas à SEIL ou às obras, mas há riscos potenciais associados ao aumento de expectativas em torno de prazos, impactos de obras e coordenação entre órgãos. A forte ênfase na expansão da Rodovia da Uva e em novas etapas de contornos urbanos pode gerar futuras cobranças sobre tempo de execução, intervenções no trânsito local e percepção de transtornos durante as obras, sobretudo em áreas densamente habitadas. A divulgação do anteprojeto da PRC-158 e da modernização da ponte do Rio Jordão, ainda em fase de contratação ou análise de recursos, pode levar parte do público a interpretar como solução imediata para problemas existentes, exigindo clareza sobre as etapas até o início efetivo dos serviços. Em Paranaguá, o anúncio de R\$ 140 milhões para obras, incluindo pavimentação de vias de acesso ao Porto, tende a atrair atenção de moradores e setores econômicos para detalhamento de prioridades, cronogramas e articulação com demais investimentos logísticos.

Ações de comunicação: É recomendável ampliar a visibilidade das frentes destacadas no dia com uma linha de comunicação integrada e pedagógica, traduzindo o estágio de cada projeto e seu papel nos corredores logísticos do Paraná. Para isso, a SEIL pode estruturar, em seus canais oficiais, materiais sintéticos sobre a Rodovia da Uva, a PRC-158, a ponte do Rio Jordão, o Contorno de Pato Branco e os acessos estratégicos de Paranaguá, utilizando mapas reduzidos, cronogramas macro e explicações diretas sobre benefícios em segurança, fluidez e retirada de tráfego pesado das áreas urbanas. Além disso, vale desdobrar conteúdos específicos para cada região, valorizando o impacto das obras no cotidiano: redução de acidentes, fortalecimento do escoamento da produção, melhoria dos deslocamentos diários e integração com polos industriais. Vídeos curtos, comparativos de antes/depois e simulações de tráfego podem facilitar a compreensão e apoiar veículos regionais que dependem de materiais prontos para uso. Também é estratégico disponibilizar porta-vozes técnicos para rádios locais, TVs e portais regionais, explicando etapas, condicionantes e possíveis impactos temporários, antecipando dúvidas e fortalecendo previsibilidade. Essa presença ajuda a reforçar que a SEIL atua de forma transparente e acompanha cada fase, de anteprojeto a obra concluída. Por fim, recomenda-se aproximar o diálogo com prefeituras, associações empresariais, cooperativas e lideranças comunitárias das regiões mencionadas. Briefings curtos, apresentações visuais e notas orientativas podem ser fornecidos para que esses atores repliquem informações de forma alinhada, consolidando a percepção de que a secretaria está coordenando um portfólio robusto e articulado de intervenções em escala estadual.



Destaques do dia:

- Rádio Educadora (1300 AM - Dois Vizinhos) (PR): Dois Vizinhos pede municipalização de trechos urbanos da PR-281 e PR-180;
- GMC Online (PR), Leo Junior (PR): Viaduto na BR-376 em Sarandi será inaugurado nesta quarta-feira; Ratinho Junior confirma presença;
- Indústria e Comércio Online (PR): Nova duplicação de 4,5 quilômetros da Rodovia da Uva será feita em concreto.

No dia, a cobertura da imprensa evidencia uma agenda diversificada da SEIL, combinando articulação federativa, entrega de obras de grande porte e avanço em projetos estratégicos. O noticiário destaca a intenção de municipalizar trechos urbanos da PR-281 e PR-180 em Dois Vizinhos, a inauguração dos novos viadutos da BR-376 em Sarandi (investimento de R\$ 40,1 milhões sob gestão do DER/PR) e a preparação de nova etapa de duplicação em concreto da Rodovia da Uva. Também aparece a conclusão da licitação do projeto básico da PR-218, voltado à ampliação de capacidade no Noroeste. Paralelamente, o destaque ao Festival de Balonismo de Castro reforça o papel das obras de revitalização da Prainha e da Ponte Férrea para o turismo e a ocupação qualificada de espaços públicos. O tom geral é positivo, com foco em resultados práticos para a mobilidade urbana, segurança viária e logística regional.

Pontos positivos: As matérias reforçam a presença da SEIL em várias frentes de infraestrutura (urbana, regional e turística) com capacidade de articulação com prefeitos, concessionárias e sociedade. Em Dois Vizinhos, a municipalização de trechos urbanos das PR-281 e PR-180 projeta agilidade e resposta a demandas locais de segurança. Em Sarandi, os novos viadutos são apresentados como solução concreta para um gargalo estrutural, valorizando o papel do DER/PR na reorganização do fluxo metropolitano. A duplicação em concreto da Rodovia da Uva reforça planejamento moderno, com foco em marginais, ciclovias e acessibilidade. No Noroeste, o anteprojeto da PR-218 evidencia planejamento de longo prazo. Em Castro, a revitalização da Prainha e da Ponte Férrea conecta infraestrutura, turismo e desenvolvimento, associando a SEIL a entregas visíveis e valorizadas pela população.

Riscos de imagem: Não há críticas diretas, mas existem pontos que demandam atenção. A expectativa criada em Dois Vizinhos pode gerar cobrança por prazos de tramitação e início das intervenções. Em Sarandi, a inauguração com serviços ainda em finalização pode levar a



percepções de entrega prematura caso ocorram transtornos temporários. A divulgação das fases iniciais da Rodovia da Uva e da PR-218 pode ser interpretada como anúncio de obra imediata, elevando o risco de frustração de expectativas. Em Castro, a visibilidade do festival tende a aumentar o escrutínio sobre a continuidade das melhorias anunciadas para o entorno.

Ações de comunicação: É recomendável reforçar a comunicação explicativa sobre o processo de municipalização em Dois Vizinhos, com materiais claros sobre etapas legislativas, responsabilidades futuras do município e prazos estimados para intervenções de segurança. A diferenciação entre fases (projeto, licitação e obra) ajuda a alinhar expectativas e reduz percepções de demora. Para Sarandi, vale produzir conteúdos didáticos sobre o funcionamento dos novos viadutos da BR-376, com mapas de rotas, orientações para motoristas e pedestres e informações sobre ajustes operacionais previstos nas primeiras semanas. Essa abordagem facilita a adaptação do tráfego e reforça o caráter de solução definitiva para um ponto crítico da região metropolitana de Maringá. No caso da Rodovia da Uva e da PR-218, sugere-se publicar nos canais oficiais cronogramas sintéticos e infográficos que expliquem a diferença entre fase de projeto e execução, evitando interpretações de que as obras começam imediatamente. Vídeos curtos e comparativos de antes/depois podem facilitar o uso por rádios, TVs regionais e portais locais. Já em Castro, a revitalização da Prainha e da Ponte Férrea pode ser consolidada como case de infraestrutura para o turismo, com conteúdos que mostrem impacto econômico, aumento de visitantes e valorização de áreas públicas. Isso amplia o alcance da pauta e conecta a SEIL a resultados sociais perceptíveis além da engenharia. Em todas as frentes, recomenda-se intensificar o relacionamento com imprensa regional e entidades locais, ofertando briefings simplificados, porta-vozes técnicos e material de apoio que permita que prefeitos, associações empresariais e lideranças comunitárias expliquem, de forma alinhada, etapas e benefícios das obras sob responsabilidade da SEIL.

Destaques do dia:

- Impacto Paraná Online (PR), Jornale (PR), Correio do Povo do Paraná (PR), Portal de Maringá (PR), Folha do Litoral News (PR), Agora Paraná (Curitiba) (PR), Blog do Marcos Junior (PR): Estado libera R\$ 257 milhões para pavimentação em Maringá, Apucarana, Arapongas, Cascavel e Paranaguá;
- Agora Litoral (PR), Paraná Praia (PR): Prefeitura de Paranaguá garante R\$158,1 milhões do Governo do Estado para pavimentar 116 km de ruas;
- Gazeta do Santa Cândida (PR): Nova Duplicação De 4,5 Quilômetros Da Rodovia Da Uva Ser Será Feita Em Concreto.

As matérias desta data destacam grandes anúncios de pavimentação urbana sob coordenação da Secretaria de Estado das Cidades (SECID), com foco em Maringá, Apucarana, Arapongas, Cascavel e Paranaguá, ao mesmo tempo em que reforçou iniciativas rodoviárias diretamente vinculadas à SEIL e ao DER/PR. As matérias abordam a liberação de R\$ 257,1 milhões para asfaltar 220,7 quilômetros de vias urbanas em cinco grandes cidades e, em recorte específico de Paranaguá, um investimento histórico de R\$ 158,1 milhões para pavimentar 116 quilômetros de ruas, com drenagem, calçadas e infraestrutura completa. Paralelamente, a cobertura traz a nova etapa de duplicação de 4,5 quilômetros da Rodovia da Uva (PR-417), na Região Metropolitana de Curitiba, com pavimento em concreto e marginais, e o resultado da licitação do projeto básico de restauração e ampliação da PR-218 entre Paranavaí e Amaporã, em 33,43 quilômetros. O tom predominante é informativo e positivo, com ênfase em volume de recursos, alcance territorial e impactos em mobilidade urbana, logística e qualidade de vida, articulando ações da SECID com o planejamento rodoviário da SEIL.

Pontos positivos: As matérias reforçam a percepção de que o Governo do Estado possui uma estratégia integrada de infraestrutura, na qual os investimentos urbanos coordenados pela SECID se somam ao planejamento rodoviário conduzido pela SEIL e pelo DER/PR. Os anúncios de pavimentação em Maringá, Apucarana, Arapongas, Cascavel e Paranaguá projetam uma rede urbana mais estruturada, com ruas de terra sendo substituídas por vias com drenagem, calçadas acessíveis e sinalização, o que tende a reduzir poeira, barro e custos de manutenção viária, além de qualificar o acesso a serviços e equipamentos públicos. No caso de Paranaguá, a repetição da pauta em dois veículos, com referência a investimento histórico para pavimentar

116 quilômetros de ruas em cidade que abriga um dos maiores portos do País, reforça a centralidade logística do município e a importância da infraestrutura urbana para o funcionamento da cadeia portuária. O noticiário sobre a Rodovia da Uva consolida a imagem do DER/PR como executor de soluções qualificadas para corredores metropolitanos congestionados, ao enfatizar o uso de whitetopping, a construção de marginais, nova ponte sobre o Rio Atuba, interseções, passarela, ciclovias e acessibilidade, garantindo maior segurança e fluidez para motoristas, pedestres, ciclistas e transporte coletivo. Já o resultado da licitação do projeto da PR-218 confirma o caráter planejador da SEIL, ao priorizar estudos de ampliação de capacidade com terceiras faixas, vias marginais urbanas, readequação de interseções e recuperação de pontes, com foco explícito em pontos críticos de acidentes e na melhoria do fluxo de cargas em importante eixo do Noroeste.

Riscos de imagem: Não foram identificados riscos diretos de imagem.

Ações de comunicação: Recomenda-se uma atuação coordenada entre SEIL, SECID e Paranacidade para harmonizar as informações de investimento em Paranaguá, esclarecendo, em comunicados oficiais e materiais explicativos, a diferença entre valores totais anunciados, parcelas específicas e eventuais complementações, de modo a eliminar dúvidas e reforçar a credibilidade dos programas. No campo rodoviário, sugere-se produzir conteúdos didáticos sobre o ciclo de projetos e obras do DER/PR, explicando a diferença entre elaboração de projeto básico, licitação e execução de obras, com foco em casos como a PR-218, para alinhar expectativas de moradores, transportadores e lideranças do Noroeste. No caso da Rodovia da Uva, é oportuno desenvolver infográficos e mapas mostrando a extensão do trecho a ser duplicado, os principais pontos de intervenção (pontes, passarela, marginais) e os benefícios esperados em segurança e mobilidade, bem como antecipar, quando oportuno, possíveis intervenções no tráfego. Em relação aos grandes pacotes de pavimentação urbana, sugere-se utilizar os canais oficiais da SEIL para reforçar a complementaridade entre a rede urbana pavimentada e a infraestrutura logística estadual, destacando como a melhoria de ruas locais contribui para o acesso mais eficiente às rodovias, ao Porto de Paranaguá e a polos industriais e de serviços.

Destaques do dia:

- A Rede, Gazeta do Paraná Online, Portal Brasil News e regionais: Paraná e Santa Catarina selam acordo que acaba com disputa judicial de mais de 30 anos;
- GMC Online, Impacto Paraná, Diário de Maringá e outros: Solução logística: governador inaugura viadutos para desafogar o trânsito em Sarandi;
- Jornal do Oeste, União, Metrópole São José, Litorânea FM: Estado investe R\$ 257 milhões em pavimentação urbana em 5 grandes cidades do Paraná;
- Blog Política PR: Duplicação da Rodovia das Cataratas chega a 53,1% com serviços em todo o trecho.

As publicações destacam uma agenda marcada por entregas relevantes e articulação federativa. O acordo com Santa Catarina, transformando dívida de royalties em um pacote de duplicação da SC-417 e do Contorno de Garuva, projeta cooperação inédita entre estados e reforça o papel da SEIL na costura técnica e institucional da solução. Em Sarandi, a inauguração dos viadutos da BR-376 resolve um problema histórico de fluxo e integra as regiões Norte e Sul da cidade. Já as matérias sobre pavimentação urbana e sobre o avanço da Rodovia das Cataratas completam o quadro, mostrando investimentos simultâneos em mobilidade metropolitana, infraestrutura turística e corredores estratégicos. O tom geral é positivo, com foco em resultados concretos e visão integrada de logística.

Pontos positivos: O acordo com Santa Catarina posiciona a SEIL como protagonista de uma solução sólida para um impasse histórico, convertendo uma obrigação judicial em investimento direto em uma rota essencial para turistas e moradores que utilizam a ligação Guaratuba–Garuva. A integração com a futura duplicação da PR-412 reforça o conceito de corredor litorâneo como sistema único. Em Sarandi, os novos viadutos reorganizam o trânsito e entregam segurança a uma região densamente povoada, reunindo governo estadual, prefeitura e lideranças locais em torno de uma resposta visível ao gargalo da BR-376. A duplicação da Rodovia das Cataratas, com frentes simultâneas e soluções de engenharia modernas, reafirma a capacidade do DER/PR de gerir obras complexas. O pacote de pavimentação urbana, por sua vez, amplia a percepção de que o investimento estadual chega a centros urbanos e bairros, fortalecendo mobilidade local em várias cidades.

Riscos de imagem: O acordo SC-PR pode gerar questionamentos superficiais sobre uso de recursos em outro estado, caso não seja enfatizado seu caráter judicial e o benefício direto aos paranaenses. Em Sarandi, ajustes operacionais pós-inauguração podem causar ruídos se não forem comunicados claramente. A obra das Cataratas exige atenção contínua às interdições e desvios, evitando desgastes com moradores e setor turístico. Já o programa de pavimentação urbana, divulgado em múltiplas pastas, reforça a necessidade de alinhamento interno para que a participação da SEIL seja percebida de forma clara.

Ações de comunicação: É recomendável produzir materiais sintéticos sobre o acordo com Santa Catarina (mapa simplificado, trechos contemplados, etapas da duplicação e conexão com a PR-412 e com a Ponte de Guaratuba) reforçando que se trata de solução judicial que beneficia ambos os estados e usuários do litoral. Esse conteúdo pode ser direcionado à imprensa, prefeitos, entidades empresariais e usuários do corredor. Para Sarandi e região de Maringá, vale organizar um material único mostrando o “pacote metropolitano” (viadutos, PR-317, Trevo do Catuaí, Contorno Sul), com prazos, benefícios e orientações para adaptação do tráfego nas primeiras semanas, além de disponibilizar porta-vozes técnicos para rádios e TVs locais. Na Rodovia das Cataratas, recomenda-se manter boletins curtos e recorrentes sobre andamento da obra e mudanças temporárias no tráfego, distribuídos especialmente a hotéis, atrativos turísticos e operadores de transporte, alinhando expectativas e reforçando transparência. Por fim, é oportuno fortalecer o alinhamento entre SEIL e Secid para evitar sobreposição narrativa na comunicação sobre pavimentação urbana. Notas conjuntas, infográficos e linguagem unificada ajudam a consolidar a imagem de atuação coordenada do governo e evitam confusão sobre atribuições.



Destaques do dia:

- Click Petróleo, Massa News, D’Ponta News: Duplicação da PR-412 entre Matinhos e Praia de Leste, em pavimento de concreto;
- Nosso Dia: Avanço da Ponte de Guaratuba, que alcança 70% de execução;
- Página Um, Jornal da Manhã PR: Pavimentação rural e obras em Castro, com foco na Estrada do Socavão;
- Tribuna do Paraná Online: Contestação de família sobre indenização na duplicação da Rodovia dos Minérios (PR-092);
- Jornal União, Oeste360 e regionais: Novo trevo de acesso ao hospital de Cornélio Procópio, anteprojeto da PRC-158 e estudos para triplicação da Rodovia do Café.

A imprensa reforça nesta data o ritmo acelerado das obras estruturantes no Litoral, nos Campos Gerais e no Sudoeste, com destaque para a duplicação em concreto da PR-412 e o avanço físico da Ponte de Guaratuba, ambos pilares do “corredor litorâneo”. Há ainda investimentos consistentes em pavimentação rural e segurança viária em Castro, melhorias urbanas em Cornélio Procópio e a continuidade dos estudos de ampliação de capacidade na Rodovia do Café e na PRC-158. O tom geral é positivo, com forte ênfase em impacto regional, logística, turismo e modernização da malha viária, exceto no caso isolado da matéria sobre desapropriação na PR-092.

Pontos positivos: As obras da PR-412 reforçam a SEIL como referência nacional em pavimento rígido e soluções integradas de mobilidade, com destaque para marginais, drenagem, ciclovias e iluminação, conectando infraestrutura ao turismo e à vida cotidiana. O avanço de 70% da Ponte de Guaratuba consolida o caráter histórico da obra e projeta a secretaria como responsável por superar um gargalo antigo do Litoral. Em Castro, a pavimentação da Estrada do Socavão e a nova rotatória fortalecem cadeias produtivas e eventos como o Agroleite. Em Cornélio Procópio, o novo trevo amplia segurança e acesso a serviços essenciais. Já as matérias sobre PRC-158 e Rodovia do Café destacam planejamento de longo prazo, alinhado a concessões e ao PELT, reforçando a visão de logística integrada.

Riscos de imagem: O principal risco está na cobertura sobre a Rodovia dos Minérios, que apresenta relato humanizado de uma família insatisfeita com a indenização, podendo gerar percepção de insensibilidade social. Sem comunicação clara sobre critérios de avaliação, prazos

e canais de atendimento, casos individuais podem se ampliar. Além disso, obras de grande porte como PR-412, Ponte de Guaratuba e Rodovia do Café, pela visibilidade, exigem atenção à gestão de expectativas sobre prazos e transtornos temporários.

Ações de comunicação: É recomendável consolidar a comunicação do “corredor litorâneo” (PR-412, Ponte de Guaratuba e futuras conexões com Santa Catarina) em uma narrativa única, com mapas integrados, cronogramas comparativos e explicações visuais sobre como cada trecho se complementa. Esse pacote pode ser desdobrado em vídeos curtos, carrosséis informativos e notas técnicas voltadas tanto ao público local quanto ao turístico, reforçando previsibilidade em períodos de maior fluxo e deixando claras as soluções de segurança, drenagem e mobilidade adotadas. Para Castro, Cornélio Procópio, PRC-158 e Rodovia do Café, vale intensificar conteúdos regionais que aprofundem o vínculo entre infraestrutura e desenvolvimento: impacto para cooperativas, redução de tempo de escoamento, melhoria de acesso a hospitais e eventos agropecuários, além de ganhos em segurança viária. Materiais segmentados (por mesorregião ou por setor produtivo) podem facilitar a replicação por rádios, portais locais e entidades setoriais. Diante do caso sensível na PR-092, recomenda-se estruturar um eixo específico de comunicação sobre desapropriações, incluindo perguntas e respostas sobre critérios de avaliação, etapas de negociação, garantias legais, instrumentos de reassentamento e canais de atendimento. Também é pertinente oferecer porta-voz técnico-jurídico para reduzir ruídos e demonstrar que a SEIL atua com transparência e respeito às famílias afetadas. Além disso, a SEIL pode aproveitar o engajamento positivo de veículos como TopView e regionais para posicionar, ao longo do mês, conteúdos de “visão de futuro”, explicando como obras, projetos e concessões dialogam entre si dentro de um plano de logística integrada.

Destaques do dia:

- Gazeta de Toledo Online: Investimento de R\$ 9,5 milhões vai recuperar estrada rural estratégica em Maripá;
- Correio do Cidadão: Duplicação em concreto entre Guarapuava e Palmeirinha chega a 45,97%;
- Jornal do Povo do Paraná: Ponte sobre o Rio Ivaí passa por reformas;
- CGN, O Paraná: Prefeitura vai assumir obra da trincheira do Cascavel Velho;
- Jornal de Beltrão Online: Licitação do novo programa de terceiras faixas do DER/PR tem primeiro resultado;
- Folha de Cianorte: Ratinho Junior inaugura pavimentação histórica da Estrada Comissão em Cianorte;
- Oeste Informa: Estrada que liga distrito a Douradina ganha pavimentação em obra de R\$ 8 milhões;
- Agora Paraná: Quarto Centenário a Goioerê; governador entrega pavimentação em concreto da PR-180.
- O Bem Dito: Ratinho Junior entrega pavimentação entre Alto Piquiri e Saltinho do Oeste.

A cobertura da imprensa nesta data reúne entregas e anúncios que reforçam a abrangência territorial do programa de infraestrutura: pavimentações rurais no Noroeste e Oeste; avanço de duplicações em concreto; restaurações estruturais; terceira faixa; e articulações com concessionárias e prefeituras. O dia retrata a SEIL e o DER/PR coordenando ações que conectam logística, produção agropecuária, mobilidade regional e segurança viária. O tom predominante é informativo e favorável, com destaque para valores investidos, trechos entregues e impacto direto em comunidades rurais, corredores produtivos e trechos urbanos.

Pontos positivos: As pavimentações rurais de Maripá, Cianorte–Jussara, Douradina e Alto Piquiri fortalecem a imagem da SEIL como secretaria que leva infraestrutura de qualidade também a municípios de pequeno e médio porte, apoiando cadeias do leite, grãos e aves. A entrega da PR-180 em concreto e o avanço da PRC-466 reforçam o programa de rodovias duráveis, baseado em critérios técnicos e segurança viária. A reforma da ponte sobre o Rio Ivaí evidencia capacidade de resposta a pontos críticos e manutenção estratégica de estruturas

antigas. A audiência pública da PRC-272 e o programa de terceiras faixas mostram planejamento de longo prazo, com participação social e foco em trechos de maior risco. A articulação para antecipar a trincheira do Cascavel Velho demonstra integração entre Estado, ANTT, concessionária e prefeitura. Por fim, a visita da AFD reforça a inserção da infraestrutura do Paraná em agendas globais de desenvolvimento sustentável.

Riscos de imagem: Não há críticas diretas, mas alguns pontos requerem atenção. A multiplicidade de pavimentações rurais pode elevar expectativas por entregas rápidas, sobretudo onde há trechos ainda em fase de licitação. Obras de grande alcance (PRC-466, PR-180, ponte sobre o Ivaí) exigem comunicação preventiva sobre prazos e impactos temporários. A antecipação da trincheira do Cascavel Velho pode gerar ruídos se não forem claramente explicados o papel de cada ente e as razões técnicas dessa decisão. A aproximação com a AFD amplia visibilidade e também o escrutínio sobre sustentabilidade e metas futuras da infraestrutura estadual.

Ações de comunicação: Recomendamos consolidar, por região, materiais visuais (mapas, cronogramas, cards) que expliquem o escopo das pavimentações rurais e das rodovias em concreto, conectando cada obra a impactos diretos no agro, no transporte escolar e no acesso a serviços públicos. Para as rodovias estruturantes (PRC-466, PR-180, PRC-272), vale preparar conteúdos que traduzam critérios técnicos de priorização (fluxo, acidentes, geometria) reforçando que o planejamento é baseado em evidências. Sobre a ponte do Rio Ivaí e a Ponte de Guaratuba, é oportuno produzir vídeos curtos e infográficos que mostrem, de forma didática, técnicas de reforço estrutural, etapas de execução e razões de eventuais interdições, reforçando transparência. Na trincheira do Cascavel Velho, sugere-se alinhamento comunicacional com ANTT, concessionária e prefeitura para explicar a antecipação, responsabilidades e medidas de mitigação de impactos no trânsito local. Por fim, a interlocução com a AFD pode ser convertida em conteúdo institucional sobre “infraestrutura sustentável”, mostrando como projetos estaduais dialogam com logística verde, mobilidade segura e financiamento internacional — fortalecendo a percepção de que o Paraná opera com visão integrada, planejamento técnico e conexões globais.

Análise diária – 15/08/2025

Destaques do dia:

- Arena de Notícias (GO), Blog do Rigon (PR), O Fato Maringá (PR), Conecta Oeste (PR), Oeste Expresso (SP), Agora Paraná (Curitiba) (PR), Portal Brasil News (PR): Governador inaugura nova pista do aeroporto de Campo Mourão;
- GMC Online (PR), Repórter do Vale (PR): Ratinho Junior inaugura rodovia de R\$ 67,9 milhões feita com concreto no Paraná;
- Folha de Cianorte (PR): Pavimentação da Estrada Comissão é inaugurada após 50 anos de espera.

O noticiário do dia destacou um pacote de entregas de infraestrutura estratégica na região Centro-Oeste do Estado, combinando investimentos em logística aeroviária e rodoviária. As matérias abordam a inauguração da nova pista do Aeroporto Municipal de Campo Mourão, fruto de convênio entre Governo do Estado e prefeitura e que recebeu R\$ 5,7 milhões, bem como a entrega da pavimentação em concreto da PR-180, entre Quarto Centenário e Goioerê, com investimento de R\$ 67,9 milhões. Também ganha relevância a pavimentação da Estrada Comissão, entre Vidigal e Jussara, obra de R\$ 9,3 milhões aguardada há mais de 50 anos, que melhora o escoamento da produção rural e a segurança dos usuários. O tom predominante das reportagens é informativo e positivo, enfatizando modernização, aumento de segurança viária e fortalecimento da vocação logística regional, com menções diretas à SEIL, ao DER/PR e às lideranças do governo estadual.

Pontos positivos: As matérias reforçam a imagem da SEIL como secretaria estruturante na integração da infraestrutura viária e aeroviária do Estado. A modernização do aeroporto de Campo Mourão é apresentada como investimento que fortalece a aviação agrícola, executiva e o transporte aéreo de órgãos públicos, com potencial de geração de renda e qualificação profissional por meio de futuras oficinas de aviões e drones, sempre referenciada como resultado de parceria entre o Estado, que aporta R\$ 5 milhões, e o município. No eixo rodoviário, a PR-180 é descrita como via estratégica para o escoamento da produção agrícola e conexão entre centros produtores do Noroeste e Oeste, com uso de pavimento em concreto (whitetopping) que garante maior durabilidade e menor custo de manutenção, o que projeta o DER/PR e a SEIL como referências em soluções técnicas de longo prazo. A pavimentação da Estrada Comissão, após meio século de espera, destaca a capacidade de articulação do Governo

do Estado com Cianorte e Jussara, respondendo a demanda histórica de comunidades rurais e reforçando a percepção de que a infraestrutura chega também a trechos regionais e secundários, integrando pequenos produtores aos grandes corredores logísticos. A cobertura ainda conecta essas obras a investimentos complementares em duplicações e passarelas urbanas, reforçando a visão de planejamento integrado e de infraestrutura como base para desenvolvimento regional, turismo e qualidade de vida.

Riscos de imagem: Não foram identificados riscos diretos de imagem.

Ações de comunicação: Recomenda-se aproveitar o ciclo positivo de notícias para consolidar cases regionais de sucesso em Campo Mourão, Quarto Centenário, Goioerê, Cianorte e Jussara, com materiais que detalhem, em linguagem acessível, o antes e o depois das obras (fotos comparativas, mapas de ligação, depoimentos de produtores e usuários). Em assessoria de imprensa, podem ser ofertadas pautas explicativas sobre os ganhos técnicos da pavimentação em concreto e sobre o papel do sistema aeroviário regional, com porta-vozes do DER/PR e da SEIL explicando por que essas soluções ampliam segurança e reduzem custos. Nos canais oficiais, sugere-se publicar cards e infográficos com extensão dos trechos, valores investidos, tempo de obra e impacto no escoamento da produção, reforçando a ideia de integração entre rodovias, aeroportos e polos produtivos. Para públicos estratégicos (prefeituras, associações de municípios, cooperativas e entidades do agro), encontros regionais ou apresentações on-line podem reforçar que o modelo de parceria adotado em Campo Mourão e na Estrada Comissão é replicável em outras regiões, ajudando a alinhar expectativas e demonstrar transparência na priorização dos projetos.



Análise diária – 16/08/2025

Destaques do dia:

- Folha de Cianorte (PR), Maringá Post (PR), Paraná em Destaque (PR): Aeroporto de Campo Mourão ganha nova pista após reforma de R\$ 5,7 milhões;
- Portal Alto Piquiri (PR): Após 50 anos de espera, Alto Piquiri inaugura pavimentação da estrada até Saltinho do Oeste.

As notícias retomam e detalham as entregas de infraestrutura na região Centro-Oeste, com ênfase na nova pista do Aeroporto Municipal de Campo Mourão e em obras de pavimentação em municípios de médio porte. As matérias reforçam o aporte de R\$ 5,7 milhões na reforma da pista, em convênio entre Estado e prefeitura, destacando extensão de 1,4 quilômetro, área de manobra, taxiway, pátio de aeronaves e mais de 49 mil metros quadrados de revestimento. Paralelamente, a cobertura registra a inauguração da pavimentação entre Alto Piquiri e o distrito de Saltinho do Oeste, obra aguardada por mais de cinco décadas, acompanhada de anúncio de novos investimentos em pavimentação urbana, ponte ligando Alto Piquiri a Formosa do Oeste e moradias populares. O tom é fortemente positivo, com foco na superação de demandas históricas, melhoria de acessos e fortalecimento da logística regional.

Pontos positivos: As reportagens consolidam a imagem da SEIL como responsável por um ciclo continuado de entregas que combinam modernização do sistema aeroviário com ampliação da malha rodoviária pavimentada. No caso de Campo Mourão, a reiteração dos dados de investimento, extensão da pista e integração com duplicações e passarelas em rodovias estaduais reforça a percepção de que o Governo do Estado trabalha com visão sistêmica de mobilidade, conectando o aeroporto à infraestrutura viária regional. A ênfase em usos como aviação executiva, agrícola e atendimentos médicos projeta a SEIL como parceira estratégica em políticas de saúde, agronegócio e desenvolvimento econômico, ampliando o alcance da infraestrutura além do transporte de passageiros. Em Alto Piquiri, a pavimentação da estrada para Saltinho do Oeste é mostrada como marco histórico na vida da população local, com impacto direto no escoamento da produção rural, na integração com futuros projetos de ponte e na atração de novos investimentos. A presença de lideranças estaduais, incluindo o secretário de Infraestrutura e Logística, em inaugurações e anúncios, evidencia articulação entre SEIL, outros órgãos estaduais e prefeituras, reforçando a secretaria como protagonista em projetos que combinam logística, desenvolvimento regional e habitação.

Riscos de imagem: Não há riscos diretos de imagem.

Ações de comunicação: Recomenda-se organizar a comunicação de Campo Mourão e Alto Piquiri como um conjunto de “cases de transformação logística” do Centro-Oeste paranaense, destacando, em materiais de imprensa e canais oficiais, a combinação de obras que encurtam distâncias, ampliam segurança e destravam o desenvolvimento local. Em releases e notas técnicas, a SEIL pode detalhar o papel das estradas municipais e ligações a distritos na integração com rodovias estaduais e com a malha aeroviária, reforçando a ideia de rede logística integrada. Sugere-se também produzir vídeos curtos e materiais para redes sociais com depoimentos de produtores rurais, usuários e lideranças comunitárias sobre a mudança no cotidiano após a pavimentação, sempre acompanhados de dados objetivos (quilometragem, valores investidos, prazos). Para gerir expectativas, é importante que, em apresentações a prefeitos e associações regionais, a secretaria apresente mapas de planejamento e bancos de projetos que mostrem quais trechos estão em estudo, projetados ou em busca de recursos, evidenciando que a seleção de obras segue critérios técnicos e não apenas janela de oportunidade política.



Destaques do dia:

- Tribuna do Paraná Online (PR): Vídeo mostra em detalhes como será nova rodovia no litoral do Paraná;
- Gazeta do Povo Online (PR): Paraná promete uma das maiores intervenções no litoral;
- Tribuna do Paraná Online (PR): Aeroporto em região estratégica tem pista reformada no Paraná.

As publicações da data concentram-se nas grandes intervenções em infraestrutura do Litoral do Paraná e em nova rodada de repercussão da modernização do aeroporto de Campo Mourão. As matérias abordam a duplicação da PR-412 entre Matinhos e Praia de Leste, em pavimento rígido de concreto, com investimento de R\$ 274 milhões e 14,28 quilômetros de extensão, destacando vídeo que apresenta em detalhes o projeto e os impactos na mobilidade. Paralelamente, a Gazeta do Povo detalha o projeto da nova orla de Guaratuba, com investimento estimado em R\$ 247 milhões, reconfigurando 4,7 quilômetros da zona litorânea em três eixos (defesa costeira, drenagem urbana e requalificação paisagística), além de apresentar o avanço das obras da ponte de Guaratuba, que já alcançam 65% de execução e contam com investimento de R\$ 386,9 milhões sob responsabilidade da Secretaria de Infraestrutura e Logística. O conjunto das reportagens descreve um pacote superior a R\$ 1 bilhão em obras no Litoral, com tom informativo e positivo, reforçando a mensagem de desenvolvimento turístico, mitigação de erosão e melhoria da mobilidade, sem deixar de registrar a necessidade de licenciamento e escalonamento das obras.

Pontos positivos: As matérias projetam a SEIL e o DER/PR como responsáveis por uma agenda de infraestrutura de alto impacto, baseada em soluções técnicas modernas e alinhadas a desafios específicos do Litoral. Na PR-412, a duplicação com pistas em concreto, ciclovias, calçadas, iluminação em LED e barreiras centrais é apresentada como uma “grande avenida” entre Matinhos e Praia de Leste, capaz de reorganizar o fluxo de veículos e aumentar a segurança de motoristas, pedestres e ciclistas, o que reforça a imagem da secretaria como promotora de mobilidade segura e multimodal. O projeto da orla de Guaratuba, estruturado em defesa costeira, drenagem e requalificação urbanística, evidencia integração entre engenharia costeira, drenagem urbana e valorização paisagística, aproximando a infraestrutura de agendas como combate à erosão, proteção de áreas urbanas e fortalecimento do turismo regional.

A cobertura detalha soluções como espigões, guias-correntes, headlands, geobags, ampliação de faixa de areia e implantação de sistemas de drenagem de alta capacidade, o que associa o Governo do Estado a uma abordagem técnica sofisticada e de longo prazo. As informações sobre a ponte de Guaratuba — com 1,2 km, 23 vãos, técnica de balanço sucessivo e vão livre de 160 metros — reforçam a percepção de obra de engenharia de referência nacional, diretamente vinculada à SEIL, destinada a integrar Guaratuba e Matinhos com mais fluidez, reduzindo dependência de travessia por ferry boats e fortalecendo corredores de acesso ao litoral. A menção ao aeroporto de Campo Mourão em veículo popular complementa o quadro, mostrando que as ações da secretaria alcançam tanto o interior quanto o Litoral, com narrativa de infraestrutura como motor de desenvolvimento regional e turístico.

Riscos de imagem: Não há riscos diretos.

Ações de comunicação: Recomenda-se intensificar a comunicação técnica e pedagógica sobre o pacote de obras do Litoral, com foco em explicar objetivos, etapas e benefícios de cada intervenção. Em assessoria de imprensa, podem ser oferecidas entrevistas com engenheiros costeiros, especialistas em drenagem urbana e técnicos do DER/PR para detalhar as soluções adotadas na orla de Guaratuba e na PR-412, incluindo simulações, comparações com experiências em Matinhos e Pontal do Paraná e esclarecimentos sobre mitigação de impactos ambientais. Nos canais oficiais, vídeos e animações semelhantes ao material divulgado pela Tribuna podem ser replicados e ampliados, mostrando cronogramas, mapas de desvio de trânsito na alta temporada, fases da obra e medidas de segurança para usuários. É importante também produzir conteúdos que demonstrem a articulação entre SEIL, Secretaria das Cidades, IAT, universidades e prefeituras, reforçando que se trata de uma estratégia integrada de litoral, não de ações isoladas. Para mitigar riscos de percepção de desequilíbrio regional, a secretaria pode articular, em relatórios e apresentações públicas, um panorama estadual de obras, incluindo interior e RMC, destacando como o litoral se insere em uma carteira mais ampla de investimentos. Por fim, vale preparar um FAQ específico sobre a ponte de Guaratuba e a nova orla, esclarecendo dúvidas frequentes de moradores, veranistas e setores econômicos (turismo, pesca, comércio), com atualização periódica de marcos de obra e licenciamento.



Destaques do dia:

- Jornal Ponta Grossa (PR), Conecta Oeste (PR), Portal Brasil News (PR): Quatro empresas disputam a restauração da PRC-466 entre Manoel Ribas e Pitanga;
- D’Ponta News (PR), G1 Sul Notícias (PR), Agora Paraná: Novo Contorno Sul vai melhorar mobilidade e atrair investimentos para Curitiba e região;
- Jornal Fazendinha (PR), Indústria e Comércio Online (PR), Agora Paraná, Jornal de Curitiba (PR), Portal de Maringá (PR): Investimento de R\$ 336 milhões: governador autoriza obras do novo Contorno Sul de Curitiba;
- Hoje PR: Região Metropolitana de Curitiba tem grandes obras rodoviárias em andamento;
- Folha de Londrina (PR): População do Norte Pioneiro cobra reforço na sinalização na PR-090;
- A Rede (PR): Estado garante R\$ 69 milhões para Prudentópolis durante a FENAFEP.

O noticiário apresenta um panorama amplo das frentes de infraestrutura coordenadas pela SEIL, com destaque para a licitação da PRC-466 em concreto, o lançamento do novo Contorno Sul da RMC e um conjunto de obras metropolitanas voltadas à redução de gargalos e aumento da fluidez. Paralelamente, surgem pautas regionais: cobrança por reforço na sinalização da PR-090 — tratada como trecho crítico de sinistros — e investimentos significativos em Prudentópolis. O tom geral é positivo, com foco em mobilidade, logística, segurança e desenvolvimento regional, exceto pelo alerta sobre a PR-090.

Pontos positivos: As matérias sobre a PRC-466 reforçam o avanço do pavimento rígido em corredores estratégicos e mostram planejamento baseado em segurança (faixas adicionais, viadutos, whitetopping). O novo Contorno Sul consolida a SEIL como protagonista de uma solução metropolitana de grande porte, conectando polos industriais, reduzindo tempo de deslocamento e criando alternativa logística para interior-capital. O conjunto de obras da RMC dá visibilidade à capacidade de articulação com Amep, DER/PR, concessionárias e prefeituras. Já a matéria sobre Prudentópolis reforça capilaridade dos investimentos, com pavimentação urbana e ligações rurais que apoiam turismo, agro e serviços públicos, evidenciando atuação equilibrada entre grandes obras e entregas regionais.



Riscos de imagem: A PR-090 concentra o principal risco, por ser retratada como uma das rodovias mais perigosas do Estado, com cobranças antigas por reforço de sinalização, radares e soluções estruturais. A interpretação de que a responsabilidade recai sobre motoristas — ainda que tecnicamente fundamentada — pode gerar desgaste junto às comunidades locais. Além disso, o forte destaque ao pacote da RMC pode alimentar percepções de desequilíbrio regional caso não haja comunicação clara sobre intervenções previstas em trechos críticos do interior.

Ações de comunicação: É estratégico consolidar uma comunicação integrada sobre a PRC-466, o novo Contorno Sul e o conjunto de obras da RMC em um “painel metropolitano” de infraestrutura, reunindo mapas unificados, etapas de execução, impactos em segurança e estimativas de redução de tempo de deslocamento. Materiais visuais — vídeos curtos, animações de fluxo, cards com antes/depois — podem facilitar o uso por rádios e TVs locais e fortalecer a percepção de previsibilidade e organização. A divulgação periódica de boletins de andamento, com marcos alcançados e próximos passos, ajuda a alinhar expectativas e reduzir ruídos sobre cronogramas. Para a PR-090, recomenda-se uma comunicação específica que combine empatia e tecnicidade: nota oficial, FAQ e conteúdos explicativos mostrando o que já foi implementado em sinalização, quais reforços serão feitos via Proseg Paraná, e como estudos de engenharia e de comportamento de tráfego embasam as próximas decisões. Também é oportuno disponibilizar um porta-voz técnico para entrevistas regionais, garantindo unidade na mensagem e evitando interpretações de que a responsabilidade recai exclusivamente sobre motoristas. Nos municípios que receberam novos recursos ou obras (como Prudentópolis), materiais segmentados por região podem evidenciar como pavimentação urbana e ligações rurais se conectam a cadeias produtivas, turismo, transporte escolar e acesso a serviços essenciais, reforçando equilíbrio territorial. Por fim, vale integrar esse conjunto de entregas em uma narrativa mais ampla de “rede logística estadual”, destacando conexões entre obras metropolitanas, corredores de exportação e trechos rurais — posicionando a SEIL como coordenadora de um sistema único de mobilidade, segurança e desenvolvimento.



Destaques do dia:

- TVCI Online: Leilão inédito do Canal de Acesso do Porto de Paranaguá será em 22 de outubro;
- A Rede, Jornal da Manhã (PR), Agora Paraná: Ratinho Junior anuncia R\$ 100 milhões para obras de pavimentação em Ponta Grossa;
- Tribuna do Norte (RN): DER-PR discute semana que vem obra de reestruturação da PRC-272.

As matérias desta data reforçam a agenda de grandes investimentos em infraestrutura logística do Paraná, articulando a concessão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá com um pacote consistente de obras rodoviárias em diferentes regiões do Estado. As matérias abordam, em tom amplamente positivo, a preparação do leilão de um ativo estratégico para a ampliação do calado e da capacidade de receber navios de maior porte, o anúncio de recursos expressivos para pavimentação urbana em Ponta Grossa e a retomada de obras importantes na PR-317 e na PRC-272, compondo um quadro de expansão da malha viária e fortalecimento de corredores de escoamento da produção agrícola.

Pontos positivos: A cobertura sobre o leilão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá projeta o Paraná como pioneiro em novas modelagens de concessão aquaviária, conectando a SEIL e a Portos do Paraná a uma agenda de aprofundamento, ampliação e manutenção do canal com foco em eficiência logística e redução de custos para operadores. A explicação de metas de profundidade (até 15,5 metros), exigências ambientais e critérios de desconto tarifário reforça a imagem de planejamento técnico e inovação regulatória. O anúncio de R\$ 100 milhões para pavimentação de ruas em Ponta Grossa, dentro do Asfalto Novo, Vida Nova, destaca a capacidade do Governo do Estado de direcionar recursos a fundo perdido para infraestrutura urbana, integrando calçadas, drenagem e pavimento, o que contribui para mobilidade, valorização imobiliária e melhoria da qualidade de vida em uma das principais cidades dos Campos Gerais. A assinatura do contrato da PR-317 entre Maringá e Iguaçu demonstra capacidade de retomada de obras paralisadas com foco em qualidade, drenagem adequada, obras de arte especiais, iluminação e sinalização moderna, consolidando um eixo rodoviário fundamental para a região Noroeste. A audiência pública da PRC-272, apresentada como última etapa de um corredor de mais de 100 quilômetros em pavimento de concreto, evidencia preocupação com segurança, capacidade de tráfego e participação social no planejamento, ao



detalhar terceiras faixas, viadutos, marginais e intervenções nos acessos às cidades do Vale do Ivaí. Em conjunto, essas matérias reforçam a imagem da SEIL como secretaria que articula portos e rodovias em uma visão integrada de logística e desenvolvimento regional.

Riscos de imagem: Embora o tom das matérias seja favorável, há riscos potenciais associados à percepção pública sobre concessões e concessão do canal de Paranaguá. A introdução de um novo modelo tarifário, mesmo com perspectiva de desconto, pode gerar dúvidas entre usuários e operadores se os critérios e benefícios não forem comunicados com clareza, especialmente diante da sensibilidade em torno de tarifas portuárias e de pedágio. No caso de Ponta Grossa, o volume expressivo de recursos tende a ser bem recebido localmente, mas pode alimentar comparações com outros municípios se a comunicação não contextualizar o programa Asfalto Novo, Vida Nova em escala estadual. Na PR-317, o histórico de rescisão contratual pode ser retomado pela imprensa caso ocorram novos atrasos, reforçando a importância de apresentar um cronograma realista e monitorado. Já na PRC-272, o desafio é evitar que eventuais transtornos temporários de obra ou receios sobre desapropriações e mudanças de acesso sejam explorados de forma negativa, sobretudo em um trecho com histórico de acidentes e reclamações.

Ações de comunicação: Estruturar uma comunicação específica sobre o leilão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá, em parceria com Portos do Paraná, explicando em linguagem simples o que está sendo concedido, quais investimentos estão previstos, como funcionará o desconto tarifário e quais ganhos são esperados para o Estado, operadores e produtores. Isso pode incluir notas técnicas, infográficos e entrevistas com porta-vozes técnicos para veículos regionais e especializados. Em Ponta Grossa, sugere-se comunicar o anúncio de R\$ 100 milhões no contexto da nova etapa do Asfalto Novo, Vida Nova, com materiais que mostrem o mapa das ruas elegíveis, critérios de seleção e etapas do processo, reforçando que se trata de uma política estruturada, replicável a outras grandes cidades. Para a PR-317 e a PRC-272, é importante antecipar dúvidas da população, detalhando nos canais oficiais e em audiências públicas aspectos como prazos, fases de obra, dispositivos de segurança, soluções para manter o tráfego e benefícios esperados em termos de redução de acidentes e tempo de viagem. A SEIL pode ainda consolidar essas agendas em uma narrativa de “conexão campo–porto”, demonstrando como canais de acesso aprofundados, rodovias duplicadas e corredores em concreto, articulados em diferentes regiões, formam um sistema integrado que sustenta o crescimento econômico, o agronegócio e a competitividade do Paraná nos próximos anos.



Destaques do dia:

- Jornal da Manhã PR, Umuarama Ilustrado, Paraná em Destaque, Nossa Gente, Iporã News: Ratinho Junior anuncia R\$ 100 milhões para obras de pavimentação em Ponta Grossa;
- Tribuna do Paraná Online: Construção da Ponte de Guaratuba pode ser acompanhada ao vivo, 24 horas por dia;
- Agora Litoral, Correio do Litoral: Leilão do canal de acesso do Porto de Paranaguá será em outubro.

A cobertura de imprensa do dia destaca três frentes estratégicas para a infraestrutura do Paraná: o anúncio de R\$ 100 milhões em pavimentação urbana em Ponta Grossa dentro do programa Asfalto Novo, Vida Nova; o avanço das obras da Ponte de Guaratuba, com cerca de 70% de execução e agora com transmissão ao vivo pela internet; e a confirmação da data do leilão do canal de acesso do Porto de Paranaguá, marcado para 22 de outubro, com investimento previsto de R\$ 1,23 bilhão e aprofundamento do calado para 15,5 metros. O tom predominante é informativo e favorável, reforçando a imagem de continuidade de investimentos e modernização logística, com menções diretas à atuação do Governo do Estado e de estruturas vinculadas à SEIL.

Pontos positivos: As matérias sobre o pacote de R\$ 100 milhões em pavimentação em Ponta Grossa reforçam a narrativa de que o Estado está ampliando infraestrutura urbana de forma estruturante, em especial em ruas em leito natural, com ênfase em melhoria de mobilidade, valorização imobiliária e qualidade de vida nos bairros. O programa Asfalto Novo, Vida Nova aparece como uma política de alcance estadual, posicionando o Paraná como referência em pavimentação urbana em larga escala, o que contribui para a percepção de uma secretaria estruturante, com planejamento de longo prazo e capacidade de entrega. No litoral, a cobertura sobre a Ponte de Guaratuba destaca o avanço físico da obra, o início da instalação dos estais e a transparência proporcionada pela transmissão 24 horas, com imagens em tempo real do canteiro e canais de esclarecimento via assistente virtual.

Riscos de imagem: Os riscos mapeados são principalmente potenciais e ligados à complexidade das obras e concessões. No caso da pavimentação em Ponta Grossa, o anúncio de um volume expressivo de recursos cria alta expectativa da população quanto ao ritmo de execução, abrangência de bairros atendidos e transparência na escolha das ruas contempladas.



Eventuais atrasos, transtornos temporários ou percepção de desigualdade regional podem gerar questionamentos futuros se não forem bem comunicados. Em relação à Ponte de Guaratuba, a ampla visibilidade proporcionada por câmeras 24 horas aumenta a exposição do projeto, tornando mais sensível qualquer ocorrência de atraso, problemas construtivos ou impacto ambiental, que passa a ser facilmente observável pelo público. Já o leilão do canal de acesso do Porto de Paranaguá envolve um valor elevado e um contrato de longa duração, com forte componente de dragagem, derrocagem e gestão tarifária. A ausência, nas matérias, de detalhes sobre salvaguardas ambientais, cronogramas intermediários e mecanismos de controle pode, em momentos de debate público, ser explorada por críticos como fragilidade de informação, especialmente em um contexto nacional de questionamentos sobre concessões e grandes contratos de infraestrutura.

Ações de comunicação: Recomenda-se que, na pauta de Ponta Grossa, a SEIL atue em conjunto com a SECID e com o município para divulgar, em canais oficiais e em veículos regionais, mapas e listas de ruas beneficiadas, fases da obra, prazos estimados e critérios técnicos de priorização, reforçando transparência e alinhamento com as demandas locais. No caso da Ponte de Guaratuba, é oportuno aproveitar o monitoramento em tempo real como ferramenta de comunicação positiva, com conteúdos explicando o que o público está vendo nas imagens, as etapas técnicas (estais, vigas, terraplenagem, pavimentação dos acessos) e os benefícios futuros para mobilidade e segurança. Para o leilão do canal de acesso, sugere-se preparar materiais explicativos (releases, notas técnicas, infográficos) detalhando a modelagem, os investimentos, a visão de longo prazo e os mecanismos de fiscalização, bem como o papel de cada ente (União, ANTAQ, Portos do Paraná e SEIL), reforçando que o objetivo central é reduzir custos logísticos e ampliar a competitividade do porto com segurança jurídica e ambiental. Também é recomendável organizar, antes do leilão, momentos de esclarecimento com entidades empresariais, operadores portuários, imprensa especializada e lideranças regionais, para alinhar expectativas e consolidar a narrativa de que o Paraná está estruturando um novo patamar de infraestrutura integrada.



Destaques do dia:

- D’Ponta News, Iporã News, Cantu em Foco, Bem Paraná: Aeroporto de Guaratuba será reformado e ampliado pelo governo estadual;
- Gazeta do Paraná Online, Conexão Revista, Rádio Jornal São Miguel, Jornal Faixa de Fronteira: Obras da Perimetral Leste de Foz do Iguaçu avançam e chegam a 75% de execução;
- Bem Paraná, Folha Online, Jornal de Brasília Online, Portal do Holanda: ANTT inclui veto a empresas atingidas por caducidade em novos leilões de estradas do Paraná;
- Agora Paraná, Portal de Maringá, Iporã News, Folha do Litoral, A Rede: Governo apresenta projeto para revitalização da Orla Histórica de Guaratuba ao município;
- Bem Paraná: Leilão inédito em Porto do Paraná deve reduzir custos de exportação e virar modelo para País.

As matérias desta data reúnem obras e investimentos que reforçam o papel da SEIL na condução de uma logística integrada no Paraná, conectando rodovias, porto, aeroporto e litoral. As matérias destacam o avanço de 75% da Perimetral Leste em Foz do Iguaçu; a reforma e ampliação do aeroporto de Guaratuba; a revitalização da Orla Histórica, parte de um pacote superior a R\$ 2 bilhões para o litoral; a publicação do edital do leilão do canal de acesso do Porto de Paranaguá, com investimento de R\$ 1,23 bilhão; e o anúncio de Ponta Grossa como sede do primeiro encontro do PELT. Em paralelo, textos sobre concessões enfatizam o endurecimento das regras, incluindo veto a empresas com caducidade. O tom geral é positivo, com único ponto sensível no debate regulatório.

Pontos positivos: A Perimetral Leste aparece como obra madura e estratégica, com viadutos, novas aduanas, pavimentação avançada e recursos assegurados via Itaipu, reforçando integração entre fronteira, logística e fluxo urbano. No litoral, a ampliação do aeroporto amplia capacidade operacional e habilita voos comerciais, fortalecendo turismo, saúde e economia regional. A revitalização da orla cria um novo ativo urbano e turístico para Guaratuba, articulado às demais obras estruturantes. No eixo portuário, o leilão do canal de acesso destaca redução de tarifa, aumento de profundidade e modelo pioneiro, projetando Portos do Paraná e SEIL como referências em inovação e eficiência. O início da discussão do PELT reforça visão de planejamento integrado entre Estado, municípios e setor produtivo.



Riscos de imagem: A concentração de obras no litoral pode gerar receio de impactos temporários em trânsito, comércio, praias e circulação de moradores, especialmente na alta temporada. Na Perimetral Leste, a proximidade da reta final aumenta a cobrança por prazos e clareza na operação das novas aduanas. No porto, o alto valor do contrato e a duração da concessão podem alimentar questionamentos ambientais ou tarifários se os benefícios não forem bem explicados. Já nas concessões, a pauta sobre “vetar aventureiros” pode reavivar memórias negativas de modelos antigos, exigindo comunicação clara sobre salvaguardas e fiscalização.

Ações de comunicação: Recomenda-se consolidar uma narrativa integrada do “Novo Litoral do Paraná”, articulando ponte, aeroporto, orlas e engorda de praias em um único eixo visual e didático, com cronogramas comparativos, etapas simultâneas e medidas de mitigação para trânsito, comércio e acesso às praias na alta temporada. Vídeos curtos podem explicar, com animações, como a ampliação da pista de Guaratuba habilita novas aeronaves, reforça operações aeromédicas e amplia o turismo regional. Para Foz do Iguaçu, é oportuno intensificar boletins quinzenais da Perimetral Leste, com percentuais atualizados, próximos marcos e explicação da função das aduanas, ajudando a administrar expectativas e reduzir rumores sobre operação parcial. No eixo portuário, materiais técnicos e jornalísticos podem apresentar o racional do novo leilão do canal de acesso (redução de tarifa Inframar, aprofundamento da rota para 15,5 metros, impacto na competitividade internacional e salvaguardas ambientais das dragagens) com foco em imprensa especializada, operadores logísticos, exportadores e comunidades costeiras. Sobre concessões, sugere-se preparar Q&A aprofundado sobre veto a empresas com caducidade, exigências de aporte, mecanismos de fiscalização e critérios de proteção ao usuário, reforçando previsibilidade e segurança jurídica. Por fim, o encontro do PELT pode ser usado como plataforma de lançamento de um “Mapa 360° da Logística Paranaense”, com materiais digitais que mostrem integração entre rodovias, portos, aeroportos e fronteira, fortalecendo o discurso de planejamento de longo prazo e visão sistêmica de desenvolvimento regional.



Análise diária – 27/08/2025

Destaques do dia:

- Tribuna do Paraná, Estado Maior, Jornal Ponta Grossa: Governador Ratinho Junior participa da abertura do IV Seminário Nacional e II Internacional dos Portos Brasileiros;
- Jornal do Oeste, GMC Online, Correio do Povo do Paraná, Tribuna do Paraná Online, Litoral Sul FM, Ilha do Mel FM, Massa News, Ouro Verde FM, Rádio Caiobá, Jornal Ponta Grossa: R\$ 33 milhões: aeroporto de Guaratuba será reformado e ampliado pelo Estado;
- Correio do Litoral, Folha do Litoral News, Jornal do Oeste, Ilha do Mel FM, Folha do Litoral: Governo apresenta projeto para revitalização da Orla Histórica de Guaratuba ao município;
- Diário dos Campos: Evento em PG vai lançar Plano Estadual de Logística e Transporte;
- Band Paraná: Como vai ficar o novo aeroporto de Guaratuba após reforma e ampliação.

O noticiário reforça o Paraná como referência nacional em infraestrutura e logística, com destaque simultâneo para agenda portuária, requalificação do litoral, melhoria da malha rodoviária e planejamento integrado. A cobertura sobre o seminário nacional de portos posiciona o Estado no centro do debate sobre competitividade marítima. Em paralelo, ganha força a narrativa do “novo Litoral do Paraná”, sustentada pela reforma e ampliação do aeroporto de Guaratuba (R\$ 33 milhões) e pelo projeto de revitalização da Orla Histórica (cerca de R\$ 24 milhões), dentro de um pacote de mais de R\$ 2 bilhões na região. No eixo rodoviário, o DER/PR informa que 71% da malha estadual está em condição boa ou muito boa (melhor índice desde 2002) e detalha investimentos robustos em conservação. O dia também traz o lançamento do PELT em Ponta Grossa e a revitalização da estrada de Três Irmãs, consolidando a presença da SEIL em diferentes modais e regiões.

Pontos positivos: As matérias consolidam a SEIL como eixo central de uma visão de logística integrada. O seminário nacional de portos reforça protagonismo técnico e político do Estado e dialoga com o avanço do leilão do canal de acesso de Paranaguá. No litoral, o aeroporto de Guaratuba é tratado como obra estratégica (com ampliação de pista, balizamento em LED e capacidade para aeronaves como o ATR 42) projetando ganhos para turismo e operações aeromédicas. A revitalização da Orla Histórica, integrada à ponte e ao projeto de engorda de praias, reforça requalificação urbana e vocação turística. No rodoviário, o dado de melhoria histórica da malha estadual evidencia gestão técnica e impacto direto na segurança viária e no escoamento da produção. O lançamento do PELT posiciona o Estado com visão de longo prazo



e articulação entre SEIL, DER/PR, Portos do Paraná, Ferroeste e concessionárias. A visita da comitiva do Piauí reforça o Paraná como referência nacional em uso logístico da aviação para saúde.

Riscos de imagem: A ampla divulgação de indicadores positivos pode gerar dissonância em trechos onde persiste percepção de problemas de conservação e sinalização. No litoral, a narrativa de grandes obras (aeroporto, orla, engorda de praias) eleva expectativas locais sobre prazos, impactos no comércio e eventuais questionamentos ambientais. No campo portuário, maior visibilidade tende a ampliar escrutínio sobre governança, contratos e resultados dos novos modelos de concessão. O programa de transporte aéreo de órgãos, ao ser tratado como referência, torna-se mais sensível a eventuais falhas operacionais. Debates em Cascavel sobre pedágios reforçam que o tema rodovias permanece delicado e sujeito a crítica se não houver comunicação clara sobre tarifas e contrapartidas.

Ações de comunicação: Recomendamos articular uma narrativa integrada que conecte litoral, portos, rodovias e planejamento de longo prazo, mostrando que aeroporto, orla, ponte, canal de acesso e PELT são partes de um mesmo projeto de transformação logística do Paraná. Para o litoral, vale produzir um “dossiê visual” com mapas, fases de obra, rotas alternativas para a temporada, medidas de mitigação de impactos e benefícios esperados, facilitando compreensão de moradores, comércio e turistas. No eixo portuário, o seminário nacional deve ser desdobrado em conteúdos técnicos e entrevistas explicando a redução da tarifa Inframmar, a importância do aprofundamento do canal e os mecanismos de monitoramento ambiental. Sobre rodovias, recomenda-se publicar painéis regionais com dados de conservação, trechos críticos e prioridades futuras, reforçando transparência e equilíbrio territorial. O lançamento do PELT pode incluir documentos-síntese e animações que mostrem a integração entre modais e o impacto direto em competitividade. Para logística aérea, conteúdos humanizados sobre o transporte de órgãos ajudam a reforçar confiança, detalhando procedimentos, resultados e expansão regional. Por fim, vale intensificar briefings segmentados com imprensa regional e entidades empresariais, garantindo que cada território receba informação clara, atualizada e coerente com o ciclo de obras e investimentos.



Destaques do dia:

- Nosso Dia, Metrópole São José, Jornal do Povo do Paraná, Jornal do Ônibus Curitiba: Com investimentos, Paraná alcança melhor condição das rodovias dos últimos 23 anos;
- Bem Paraná, Jornal Paraná Cidades: Curi afirma que burocracia não deve travar investimentos.

O noticiário do dia destacou a condição da malha rodoviária estadual e o ambiente político-institucional para viabilizar novos investimentos em infraestrutura. As matérias sobre o levantamento do DER/PR enfatizam que 71% das rodovias pavimentadas estão em condição boa ou muito boa, o melhor índice em 23 anos, com queda dos trechos ruins e péssimos e correlação positiva com redução de sinistros, mesmo com aumento de frota e safra agrícola. Em paralelo, a cobertura sobre a fala do presidente da Alep, deputado Alexandre Curi, reforça a narrativa de que há capacidade de investimento por parte do Estado e que cabe aos municípios estruturarem projetos, especialmente em pavimentação urbana e rural. O tom predominante é informativo e favorável, com foco em dados técnicos, programas de conservação e na continuidade de investimentos superiores a R\$ 3,1 bilhões em curso e mais de R\$ 5 bilhões previstos para pavimento nos próximos anos.

Pontos positivos: As matérias que repercutem o diagnóstico do DER/PR projetam a SEIL como estrutura técnica capaz de monitorar, planejar e executar a conservação da malha rodoviária com base em metodologias consolidadas, como o sistema SAM, e em séries históricas de dados. O avanço de 32% para 71% de trechos classificados como bons ou muito bons desde 2002 reforça a ideia de política pública contínua, ancorada em critérios objetivos e com impacto direto na segurança viária e no escoamento da produção agrícola. A associação entre melhora do pavimento e redução proporcional de sinistros contribui para posicionar a secretaria como referência em infraestrutura voltada à segurança e eficiência logística. A fala de Curi, ao enfatizar que “a burocracia não pode travar investimentos” e citar a devolução de recursos da Alep para obras e programas, consolida a percepção de alinhamento entre Legislativo, Governo do Estado e SEIL em torno de uma agenda de ampliação de investimentos em pavimentação urbana e rural. Ao mencionar parcerias com o setor privado na elaboração de anteprojetos de revitalização de rodovias, o noticiário reforça a imagem da secretaria como



articuladora de soluções com municípios, concessionárias e empresariado, em um ambiente favorável à aceleração de obras estruturantes.

Riscos de imagem: Não foram identificados ataques diretos à SEIL ou críticas explícitas à qualidade das obras ou à gestão da malha rodoviária. Há, porém, riscos potenciais ligados à elevação das expectativas: ao divulgar números recordes de qualidade da malha, permanece implícito que cerca de 29% das rodovias ainda não se encontram em condição boa ou muito boa, o que pode ser explorado futuramente em contextos de reclamações regionais. Além disso, a narrativa de que “a burocracia não pode travar investimentos” pode ser interpretada, em alguns municípios, como transferência de responsabilidade para as prefeituras quanto à falta de projetos, caso a comunicação não deixe claro o papel do Estado no apoio técnico e na estruturação de convênios. Também é importante evitar que a ênfase no volume de recursos previstos gere percepções de lentidão se os cronogramas e prioridades não forem comunicados com transparência.

Ações de comunicação: É válido aprofundar a comunicação proativa sobre o levantamento do DER/PR, com mapas, gráficos e séries históricas por região, explicando de forma didática o que significa ter 71% da malha em condições boas ou muito boas e quais são as metas para reduzir a 0% os trechos ruins e péssimos. É oportuno detalhar, em releases e conteúdos digitais, os programas de conservação e restauração em andamento, os critérios técnicos de priorização e o cronograma dos investimentos de R\$ 3,1 bilhões já contratados e dos mais de R\$ 5 bilhões previstos, conectando essas informações ao impacto em segurança viária e competitividade logística. Sugere-se ainda alinhar mensagens com a Assembleia Legislativa e com lideranças regionais, reforçando que a SEIL oferece apoio técnico aos municípios para a elaboração de projetos e convênios, reduzindo a percepção de que “burocracia” é um obstáculo abstrato. Conteúdos segmentados para prefeituras, associações de municípios e imprensa regional podem explicar de forma clara as etapas para acessar recursos estaduais, fortalecendo a imagem da secretaria como parceira estruturante dos municípios na agenda de pavimentação e infraestrutura.

Análise diária – 29/08/2025

Destaques do dia:

- Portal GMC Online, Conecta Oeste: Rodovia de 54 km entre Mauá da Serra e Lidianópolis será restaurada em concreto;
- A Rede, Jornal Ponta Grossa, Oeste360: Secretários de Estado vão discutir Plano Estadual de Logística de Transportes em Ponta Grossa;
- A Rede: Audiência da PELT deve apresentar projetos de R\$ 20 bilhões na região;
- Portal de Maringá, Folha do Litoral, Folha do Litoral News, TV Plural e regionais: Logística eficiente impulsiona crescimento do Paraná, afirma governador em evento portuário;
- Folha do Litoral, Folha do Litoral News: Seminário dos Portos Brasileiros é encerrado com foco na integração, sustentabilidade e recordes em Paranaguá;
- Diário do Noroeste: Empresa de engenharia e moradores discutem melhorias na PR-218 entre Paranavaí e Amaporã.

O noticiário da data conectou rodovias, planejamento multimodal e portos em uma mesma agenda. A audiência pública da PRC-272 apresentou a futura restauração em concreto de mais de 54 km, com whitetopping, acostamentos ampliados, terceiras faixas e novas obras de arte. Em paralelo, a pauta do PELT destacou a previsão de mais de R\$ 20 bilhões em projetos para os Campos Gerais e o papel de Ponta Grossa como eixo logístico. No setor portuário, o seminário nacional reforçou a visão de logística integrada e investimentos bilionários como o Moegão e o canal de acesso. Já a cobertura sobre a PR-218 trouxe o debate comunitário sobre readequação de trecho crítico, associando o DER/PR ao projeto básico atualmente em elaboração. O tom geral é informativo e positivo, com sensibilidade localizada na pauta de segurança viária da PR-218.

Pontos positivos: As matérias reforçam a SEIL como liderança técnica de uma agenda integrada de logística e infraestrutura. A PRC-272 aparece como exemplo de transparência e participação social, com detalhamento de soluções de engenharia que elevam segurança e capacidade no Vale do Ivaí. O PELT projeta o Estado como planejador de longo prazo, estruturando contornos, duplicações e concessões em escala regional. O seminário portuário consolida o Paraná como referência nacional, destacando a sinergia entre Porto de Paranaguá, ferrovia e malha rodoviária. A cobertura da PR-218 evidencia escuta ativa do DER/PR e preparação de projeto técnico para mitigar um dos trechos mais demandados da região.

Riscos de imagem: A PR-218 concentra o risco do dia: o histórico de acidentes e a mobilização social podem reforçar a percepção de resposta tardia do Estado. Caso prazos e etapas não sejam comunicados com clareza, a comunidade pode interpretar a elaboração do projeto básico como solução lenta diante de um problema urgente. Em obras como PRC-272 e projetos anunciados pelo PELT, volumes elevados de investimento podem gerar expectativas desproporcionais se não houver comunicação clara sobre fases, prazos e prioridades. No eixo portuário, o destaque a investimentos bilionários e recordes pode futuramente ser contraposto a demandas de regiões que ainda aguardam intervenções.

Ações de comunicação: Sugere-se priorizar uma comunicação pedagógica e territorializada sobre os projetos estruturantes apresentados no dia, reforçando clareza de etapas, benefícios concretos e visão integrada de logística. Para a PRC-272, vale produzir materiais explicativos que mostrem de forma simples o que significa restaurar uma rodovia rural com pavimento rígido (whitetopping), destacando ganhos em durabilidade, redução de custos de manutenção e segurança. Esses conteúdos podem incluir mapas, cronogramas sintéticos das fases (anteprojeto, licitação e obra) e simulações de antes e depois, apoiando lideranças municipais na comunicação com a população. No caso da PR-218, recomenda-se uma abordagem mais sensível e empática: vídeos curtos, notas técnicas e cards regionais devem explicar o escopo do projeto básico, os prazos realistas e como ele responde a um histórico de sinistralidade apontado por moradores. É estratégico envolver prefeituras, associações e comunidade em reuniões periódicas, criando um canal contínuo de escuta para prevenir ruídos e fortalecer confiança no processo. Em relação ao PELT, é oportuno consolidar um “pacote” de comunicação que traduza em linguagem acessível os R\$ 20 bilhões previstos para os Campos Gerais e mais de R\$ 50 bilhões das concessões, com ênfase na lógica de priorização, nos impactos regionais e na complementaridade entre modais (rodoviário, ferroviário e portuário). Infográficos, dashboards por macrorregião e materiais para imprensa especializada ajudam a reforçar a previsibilidade e o caráter técnico do plano. No eixo portuário, os conteúdos devem destacar como obras como o Moegão, o canal de acesso e a ampliação da capacidade ferroviária se conectam às rodovias e ao planejamento multimodal, produzindo Q&As e dados comparativos de produtividade, redução de custos logísticos e impacto no escoamento da produção. Por fim, é recomendável intensificar o relacionamento com a imprensa regional e veículos setoriais, oferecendo porta-vozes técnicos para entrevistas sobre PRC-272, PR-218 e PELT, garantindo coerência narrativa e antecipando dúvidas — sobretudo em temas sensíveis como etapas, prazos e expectativas das comunidades locais.

Destaques do dia:

- Folha do Produtor, Jornal do Oeste, Revista Paraná, Jornal Ponta Grossa: DER/PR vai realizar audiência pública sobre serviços de operação de tráfego rodoviário;
- Diário dos Campos, CBN Ponta Grossa, Revista Paraná, Agora Paraná: Governo inicia Plano Estadual de Logística e libera R\$ 580 milhões para região de Ponta Grossa;
- Diário dos Campos, D’Ponta News: Municípios da AMCG vão receber mais de R\$ 348 milhões em pavimentação urbana e infraestrutura financiadas pelo Governo do Estado;
- Folha de Irati, Jornal de Beltrão, Folha de Capanema, Impacto Paraná Online: Assembleia Legislativa aprova projeto para reduzir em 45% o IPVA no Paraná;
- Rádio Litorânea FM: Duplicação histórica da PR-412 vai transformar o litoral do Paraná e Santa Catarina;
- JB Litoral: Guaratuba terá revitalização da orla histórica e obras no aeroporto; investimentos somam mais de R\$ 57 milhões.

O noticiário de 2 de setembro consolidou a agenda de planejamento e investimentos em infraestrutura e logística, com foco na continuidade do PELT-PR, na liberação de R\$ 580 milhões para Campos Gerais e Centro-Sul e nos R\$ 348,9 milhões para municípios da AMCG em pavimentação e obras urbanas, além da convocação de audiência pública sobre operação de tráfego nas rodovias estaduais. Em paralelo, ganhou força o pacote de obras no Litoral, com previsão de duplicação da PR-412 entre Guaratuba e Garuva, revitalização da orla histórica, ampliação do aeroporto de Guaratuba e manutenção da Estrada da Graciosa. A aprovação da redução de 45% do IPVA surge como contexto fiscal que pode impactar receitas, mas o tom geral permanece positivo e informativo, com a SEIL associada a uma visão logística integrada entre interior, litoral e corredores de exportação.

Pontos positivos: As matérias sobre a caravana do PELT-PR e a liberação de R\$ 580 milhões em Ponta Grossa reforçam a SEIL como eixo de um planejamento de Estado voltado à segurança viária, pavimentação urbana, estradas rurais e apoio à infraestrutura produtiva. O detalhamento, em Diário dos Campos e outros veículos, da distribuição por município da AMCG demonstra capilaridade dos recursos e consolida a percepção de que programas como Asfalto Novo, Vida Nova e investimentos rurais alcançam cidades de diferentes portes. As falas de autoridades estaduais sublinham segurança, fluidez, geração de empregos e



reposicionamento regional, associando a SEIL a soluções estruturantes, como a conversão de passivos judiciais em investimentos por meio dos royalties do petróleo.

Riscos de imagem: Apesar do ambiente favorável, há riscos potenciais. A audiência pública sobre operação de tráfego pode gerar dúvidas sobre custos, abrangência e divisão de responsabilidades entre equipes do DER/PR e concessionárias, especialmente se não houver comunicação clara sobre os trechos atendidos e o tipo de serviço prestado. No campo fiscal, a redução de 45% do IPVA, ainda que fora da alçada direta da SEIL, pode alimentar percepções de queda na capacidade de investimento em infraestrutura, exigindo cuidado na explicação dos pacotes de obras e das fontes de financiamento mobilizadas.

Ações de comunicação: Para potencializar o entendimento público sobre os temas do dia, é estratégico transformar a audiência pública de operação de tráfego em um movimento de educação viária. Isso pode incluir uma série de conteúdos didáticos explicando, em linguagem muito simples, o que são os serviços de operação de tráfego, como funcionam (monitoramento, guincho, inspeção, apoio ao usuário), quais trechos serão atendidos e como isso se articula com o modelo de concessões. Vídeos curtos, animações e cards para redes sociais podem demonstrar situações reais (atendimento a sinistros, remoção de veículos, sinalização emergencial) reforçando ganhos de tempo e segurança. Em paralelo, recomenda-se estruturar um pacote de comunicação territorializado para os R\$ 580 milhões dos Campos Gerais e os R\$ 348,9 milhões da AMCG. Mapas interativos, cards por município, linha do tempo das etapas e explicações dos critérios de distribuição reforçam transparência e fortalecem prefeitos e lideranças locais como multiplicadores positivos. Isso também ajuda a conectar investimentos urbanos e rurais à estratégia maior do PELT-PR, mostrando que pavimentação, estradas produtivas e obras de mobilidade fazem parte de um mesmo plano de desenvolvimento. No litoral, vale intensificar a narrativa integrada do “novo Litoral do Paraná”, conectando PR-412, aeroporto, orla histórica e a Graciosa em um único storytelling: corredores seguros, turismo fortalecido, logística eficiente e valorização urbana. Conteúdos específicos para moradores e turistas — rotas alternativas, fases das obras, medidas de mitigação — ajudam a reduzir ruídos sobre impactos temporários e reforçam previsibilidade. Por fim, diante da sensibilidade gerada pela redução de 45% do IPVA, é importante que a SEIL esteja preparada para explicar, quando acionada, como o planejamento de longo prazo, os contratos de concessão, as parcerias com municípios e o uso de recursos federais e de fundos específicos garantem a continuidade dos investimentos. Isso reforça que o ciclo de obras não está condicionado a uma única fonte de receita e se ancora em uma lógica técnica, estável e multianual.

Destaques do dia:

- Folha de Londrina, CBN Londrina: Governador inaugura duplicação da PR-445 entre Mauá da Serra e Lerroville e autoriza último lote das obras;
- TV Plural, Jornal Ponta Grossa, Portal Brasil News: Estado vai duplicar Avenida Saul Elkind na nova Cidade Industrial de Londrina;
- Paraná Centro Online, Blog do Berimbau, Revista Paraná: Duplicação da rodovia de acesso a Ivaiporã está quase concluída com apoio de recursos estaduais;
- Revista Paraná, Diário dos Campos, Correio do Cidadão, Coluna do Meio: Duplicação e restauração em concreto da PRC-466 em Guarapuava chega a 54% de execução;
- Revista Paraná, Coluna do Meio, Tribuna do Norte: Investimento de R\$ 157 mil garante nova ponte de concreto na área rural de Grandes Rios;
- Revista Paraná, Diário dos Campos, Coluna do Meio: Nova trincheira em Telêmaco Borba mantém interdição na Rua Chile até novembro;
- A Rede, Revista Paraná: Paraná vive ciclo máximo de investimentos em infraestrutura, diz Renan Filho.

O noticiário de 4 de setembro destacou a entrega e o avanço de grandes obras rodoviárias no Norte e Centro do Paraná, com ênfase na duplicação da PR-445, na futura duplicação da Avenida Saul Elkind, na fase final do acesso a Ivaiporã e no andamento da PRC-466 em Guarapuava. As matérias também abordam a nova ponte em Grandes Rios, via convênio com a SEIL, e os impactos temporários da trincheira em Telêmaco Borba, com interdição da Rua Chile até novembro. Em paralelo, ganha espaço a avaliação do ministro Renan Filho de que o Paraná vive “ciclo máximo de investimentos”, alinhando obras estaduais e concessões federais. O tom é majoritariamente positivo, ressaltando segurança viária, capacidade de tráfego e desenvolvimento regional, com menção pontual aos transtornos locais.

Pontos positivos: As reportagens sobre a PR-445 e a PRC-466 evidenciam o uso de pavimento em concreto e técnicas como whitetopping, associando SEIL e DER/PR a soluções modernas, duráveis e com menor custo de manutenção. A inauguração da duplicação da PR-445 e a autorização do último lote sinalizam entrega concreta em eixo estratégico para o Norte, com redução de acidentes e maior fluidez. Em Guarapuava, o avanço da PRC-466 reforça o compromisso com um corredor importante para o escoamento agrícola. A duplicação da

Avenida Saul Elkind, conectada à nova Cidade Industrial de Londrina, posiciona a SEIL como parceira do desenvolvimento urbano e industrial, ao preparar acessos para novos investimentos privados. A duplicação do acesso a Ivaiporã e a ponte em Grandes Rios, viabilizadas por convênios, consolidam a imagem de secretaria que atua em conjunto com prefeituras para resolver gargalos de mobilidade em vias secundárias e rurais. A trincheira em Telêmaco Borba é apresentada como intervenção estruturante e a reiterada fala de Renan Filho sobre o “ciclo máximo de investimentos” reforça o protagonismo do Paraná em infraestrutura.

Riscos de imagem: Os principais riscos decorrem dos transtornos locais das obras, especialmente em Telêmaco Borba, onde a interdição prolongada da Rua Chile pode concentrar a percepção pública em congestionamentos e dificuldade de acesso se não houver informação clara sobre prazos e desvios. Em Londrina, frentes simultâneas na PR-445 e na Avenida Saul Elkind tendem a pressionar o tráfego urbano e regional, exigindo boa gestão de sinalização e rotas alternativas. Em perspectiva mais ampla, o discurso de “ciclo máximo de investimentos” associado a obras longas aumenta a sensibilidade a eventuais atrasos, revisões contratuais ou questionamentos ambientais, sobretudo em rodovias com histórico de acidentes. Em Grandes Rios e Ivaiporã, atrasos na liberação total das estruturas podem frustrar expectativas criadas pelo noticiário.

Ações de comunicação: Recomenda-se intensificar a comunicação de proximidade nas regiões diretamente afetadas. Em Telêmaco Borba, em parceria com a prefeitura, é importante divulgar campanhas sobre a interdição da Rua Chile, com mapas de desvios, previsão de conclusão e explicação objetiva dos ganhos futuros de segurança e fluidez. Em Londrina, ações com rádios e imprensa local podem detalhar fases das obras na PR-445 e na Avenida Saul Elkind, indicando horários de maior impacto e rotas alternativas. Para Guarapuava e Ivaiporã, boletins regulares com fotos, percentuais de execução e marcos alcançados ajudam a reforçar que os investimentos avançam dentro de um planejamento. Em nível estadual, vale conectar essas entregas ao PELT-PR e às concessões federais, com materiais que mostrem trechos duplicados e em concreto, o papel da SEIL no desenho dos corredores e a integração com o Porto de Paranaguá, consolidando a imagem do Paraná como “hub logístico”.



Destaques do dia:

- Metrópole São José: Governador inaugura duplicação da PR-445 de Mauá da Serra a Lerroville e autoriza último lote;
- Costa Oeste News: Ratinho Junior e presidente do Paraguai visitam obras dos acessos da Ponte da Integração;
- Jornal da Manhã PR: Estudo técnico definirá futuro de aeroporto de Ponta Grossa.

As notícias publicadas no dia abordam três eixos centrais de infraestrutura: a entrega de mais um trecho duplicado da PR-445 e o início do último lote até Irerê, o avanço dos acessos à Ponte da Integração Brasil–Paraguai e o debate sobre o futuro do aeroporto de Ponta Grossa. As matérias destacam a presença do governador, do secretário de Infraestrutura e do DER/PR em obras rodoviárias estratégicas para ligação de Londrina ao Porto de Paranaguá e para o escoamento de cargas pela nova ponte internacional, enquanto o aeroporto aparece como desafio logístico em discussão entre Prefeitura, Estado, concessionária ferroviária e setor produtivo. O tom é majoritariamente positivo em relação às obras viárias e à integração com o Paraguai, com ênfase em investimentos, segurança viária e logística, e mais crítico e opinativo no caso do aeroporto, com cobranças por alinhamento institucional e definição de soluções de médio e longo prazo.

Pontos positivos: As reportagens sobre a PR-445 e a Ponte da Integração reforçam a imagem da SEIL como secretaria estruturante, responsável por obras de grande porte que conectam o Norte do Paraná à capital e ao porto, reduzem acidentes e ampliam a capacidade logística do Estado. A duplicação da rodovia é tratada como conquista histórica, associada à preservação de vidas, atração de empreendimentos e fortalecimento da economia regional, com menções diretas ao trabalho conjunto da SEIL, DER/PR e lideranças locais. No caso da Ponte da Integração, a cobertura destaca a parceria com Itaipu, o caráter de “maior ponte de vão livre da América Latina” e o papel dos acessos e da Perimetral Leste na retirada do tráfego pesado da Ponte da Amizade, posicionando o corredor como infraestrutura-chave para o comércio exterior. Mesmo na matéria sobre o aeroporto, a duplicação da PR-151 e a disposição da secretaria em apoiar alternativas são apresentadas como evidência de visão logística integrada para os Campos Gerais.

Riscos de imagem: O principal risco está no enquadramento do aeroporto de Ponta Grossa, que pode sugerir falta de coordenação entre Estado e Prefeitura, ao mencionar que a viabilidade técnica já foi comprovada, mas que ainda não houve manifestação municipal sobre a execução. As críticas de parlamentares à localização do aeroporto, aos investimentos concentrados no terminal e à possibilidade de se ter “terminal sem aviões”, somadas à ausência de voos comerciais recentes, tendem a reforçar a percepção de infraestrutura aeroportuária insuficiente, mesmo com os investimentos rodoviários em curso. Há ainda risco potencial de frustração de expectativas caso prazos e valores das obras da PR-445 e dos acessos à Ponte da Integração não sejam permanentemente atualizados, dado que as matérias vinculam essas entregas a promessas antigas e a forte demanda da população e do setor produtivo.

Ações de comunicação: Recomenda-se intensificar a comunicação integrada sobre o corredor logístico Norte–Curitiba–Porto de Paranaguá e sobre a Ponte da Integração, com releases, mapas e infográficos que detalhem trechos já entregues da PR-445, etapas em execução, investimentos e redução projetada de acidentes, bem como percentuais de avanço, função da Perimetral Leste e impacto para o escoamento de cargas pela nova ponte. No caso do aeroporto, sugere-se alinhar posicionamentos com a Prefeitura e a concessionária ferroviária, produzindo conteúdos conjuntos que expliquem o escopo do EVTEA, as alternativas avaliadas, o papel da duplicação da PR-151 e o horizonte temporal de decisões, reduzindo ruídos sobre responsabilidades. Também é oportuno organizar agendas com imprensa regional e entidades empresariais dos Campos Gerais para detalhar como rodovias duplicadas, aeroportos e ferrovias se articulam dentro de uma mesma estratégia logística, reforçando planejamento, transparência e previsibilidade.

Destaques do dia:

- Bem Paraná: Ponte da Integração, no Paraná, será a maior de vão livre da América Latina; faltam só os acessos;
- Bem Paraná: Conheça as cinco pontes mais famosas do Paraná;
- Portal Cambé: Estado licita duplicação da Av. Saul Elkind em Londrina.

A cobertura da imprensa combina cobertura detalhada da infraestrutura de pontes no Estado – com foco na Ponte da Integração Brasil–Paraguai e menções à Ponte de Guaratuba e a outras estruturas emblemáticas, com a divulgação da licitação para duplicação da Avenida Saul Elkind em Londrina, corredor urbano estratégico conectado à PR-445 e à futura Cidade Industrial. As matérias sobre a Ponte da Integração reforçam que a estrutura está concluída e prestes a ser entregue, destacam que se trata da maior ponte estaiada de vão livre da América Latina e informam que os acessos, sob responsabilidade da SEIL e do DER/PR, já chegaram a cerca de 75% de execução. O tom geral é positivo e informativo, mas uma das reportagens adota linguagem irônica ao falar em “novo capítulo da novela”, sugerindo percepção de demora na finalização dos acessos e da aduana.

Pontos positivos: A cobertura consolida a imagem da SEIL como ator central na conexão entre o sistema viário estadual, a fronteira internacional e o Porto de Paranaguá. Nas matérias sobre a Ponte da Integração, a secretaria é apresentada, por meio de sua autarquia DER/PR, como responsável pelos acessos e pela Perimetral Leste, obra de 15 quilômetros com viadutos e aduanas que viabilizará o desvio do tráfego pesado da Ponte da Amizade e agilizará o transporte de cargas entre Brasil e Paraguai. A menção à Ponte de Guaratuba, com 70% de avanço e obras de acesso em ritmo intenso, reforça a associação da SEIL a projetos icônicos que impactam mobilidade, turismo e integração regional. Já a matéria sobre a duplicação da Avenida Saul Elkind destaca que o Estado aporta a maior parte dos recursos a fundo perdido para intervenções que vão ampliar a capacidade viária da Zona Norte de Londrina, integrar Cambé, sustentar a implantação da Cidade Industrial e melhorar a segurança e a fluidez para moradores, cargas e futuros empreendimentos, o que projeta a secretaria como indutora de desenvolvimento urbano e industrial articulado.

Riscos de imagem: A utilização da expressão “novela da Ponte da Integração” introduz um risco reputacional ao sugerir percepção pública de obra longa e sucessivos capítulos antes



da entrega plena, mesmo com os avanços registrados. Caso a comunicação institucional não esclareça de forma didática a diferença entre a conclusão da estrutura principal e a execução dos acessos e da aduana, pode se consolidar a narrativa de demora excessiva. Além disso, o destaque para grandes investimentos na Ponte da Integração e na Ponte de Guaratuba, sem contrapartida explícita de prazos, fases e benefícios já perceptíveis, pode alimentar questionamentos futuros em caso de ajustes de cronograma. Na obra da Saul Elkind, o risco potencial está em não alinhar expectativas da população sobre tempo de licitação, início e duração das intervenções, o que pode gerar insatisfação com transtornos temporários no trânsito e sensação de promessa lenta de se concretizar.

Ações de comunicação: Para reduzir a percepção de demora e rebater a narrativa de “novela”, é estratégico estruturar uma comunicação clara e continuada sobre a linha do tempo completa da Ponte da Integração e da Perimetral Leste. Isso pode incluir cards e vídeos curtos com antes/depois, percentuais atualizados, fotos aéreas comparativas e explicação simplificada das etapas finais (acessos, aduana, integração com a BR-277) reforçando que a estrutura principal já está concluída e que a entrega plena depende de fases diferentes, cada uma com responsabilidades específicas. Também é oportuno lançar um “Painel das Grandes Obras de Integração”, reunindo dados e curiosidades sobre a Ponte da Integração, a Ponte de Guaratuba, a Ponte do Rio Jordão e outras estruturas emblemáticas, aproveitando o interesse orgânico gerado pela reportagem das “cinco pontes mais famosas”. Esse material pode combinar engenharia, logística, turismo e impacto econômico, reforçando a SEIL como gestora do maior ciclo de obras estaiadas e de acesso do Estado. No caso da Avenida Saul Elkind, recomenda-se produzir conteúdos voltados aos moradores da Zona Norte e de Cambé, explicando por que a duplicação é necessária, como se conecta à PR-445, à Cidade Industrial e ao planejamento urbano de Londrina. Mapas simples, simulações de tráfego e estimativas de beneficiários ajudam a transformar a obra, ainda em fase de licitação, em uma narrativa de futuro tangível. É importante também comunicar com transparência o calendário: fases de projeto, licitação, início da obra e medidas para mitigar impactos no trânsito.



Destaques do dia:

- Oeste 360, Iporã News, Jornal Ponta Grossa: Governador Ratinho Junior assina convênio de R\$ 96 milhões para construção de viadutos na Br-116, em Fazenda Rio Grande;
- Revista Paraná, Portal de Maringá, TV Plural, Notícias de Fato: Governo do Estado autoriza mais R\$ 123 milhões em obras urbanas para dez municípios.

O noticiário do dia destacou o anúncio de novos investimentos em infraestrutura urbana e viária, com foco na Região Metropolitana de Curitiba e em municípios do Interior. As matérias abordam, de um lado, a pauta de assinatura de convênio de R\$ 96 milhões para a construção de dois viadutos na BR-116, em Fazenda Rio Grande, associado a R\$ 48 milhões para pavimentação urbana via programa Asfalto Novo, Vida Nova; de outro, a autorização de licitações que somam R\$ 123,2 milhões em obras e equipamentos urbanos em dez cidades de diferentes regiões. A cobertura enfatiza o caráter municipalista dos investimentos, a ampliação da malha pavimentada e a melhoria da mobilidade e da qualidade de vida, com tom majoritariamente positivo e informativo. Embora os textos citem centralmente a Secretaria das Cidades e lideranças locais, os temas dialogam diretamente com a agenda de infraestrutura e logística coordenada em nível estadual, com reflexos sobre corredores rodoviários, acessos a estradas e organização urbana.

Pontos positivos: O noticiário reforça a percepção de que o Governo do Estado mantém um ciclo robusto de investimentos em infraestrutura urbana, com forte componente rodoviário e de mobilidade, o que favorece a imagem da SEIL como área estruturante da estratégia logística e territorial do Paraná. As matérias que detalham o pacote de R\$ 123,2 milhões evidenciam a articulação entre governo estadual e prefeituras para pavimentação de vias urbanas, melhoria de estradas vicinais – como a Antônio Fiorese, entre Rio Branco do Sul e Colombo – e implantação de equipamentos que qualificam o uso da infraestrutura, como arenas multiuso, centros de convivência e renovação de frota. A pauta dos viadutos na BR-116, mesmo em formato de agenda, reforça a intenção de atacar gargalos históricos em um eixo rodoviário estratégico da RMC, com potencial de reduzir conflitos de tráfego e aumentar a segurança e a fluidez em um corredor que se integra às concessões rodoviárias e liga importantes polos industriais.



Riscos de imagem: Não foram identificadas críticas diretas aos investimentos ou à condução das obras.

Ações de comunicação: Recomenda-se aproveitar o ciclo de anúncios para reforçar, nos canais oficiais e em materiais de apoio à imprensa, a visão integrada de infraestrutura e logística do Estado, situando o programa Asfalto Novo, Vida Nova e as obras urbanas dentro de um planejamento mais amplo coordenado pela SEIL e por órgãos correlatos. Sugere-se produzir mapas e infográficos por região, mostrando como os investimentos em pavimentação urbana e estradas vicinais se conectam a rodovias estaduais, acessos a corredores logísticos e, quando for o caso, a concessões rodoviárias, evidenciando o impacto em escoamento de produção, mobilidade de trabalhadores e segurança viária. Em relação aos viadutos na BR-116, é recomendável alinhar previamente um roteiro de comunicação que apresente escopo, fases do projeto, etapas licitatórias e prazos estimados, preparando boletins periódicos de acompanhamento para mitigar o risco de frustração de expectativas. Por fim, vale fortalecer insumos para imprensa regional, destacando critérios técnicos de priorização dos municípios, de forma a equilibrar a narrativa municipalista com a lógica de planejamento estadual e consolidar a imagem da SEIL como referência em infraestrutura e logística integrada.



Análise diária – 11/09/2025

Destaques do dia:

- Indústria e Comércio Online, Circulando Aqui, MG Todo Dia, TV Plural, ED Notícias: Estado e Fazenda Rio Grande firmam convênio de R\$ 96 milhões para viadutos na BR-116;
- SBT Paraná: BR-116 vai ganhar 2 novos viadutos na RMC;
- Tribuna do Paraná Online: Governo libera construção de viadutos na BR-116 em Fazenda Rio Grande;
- Rádio Cidade do Paraná: Governo do Paraná faz convênio com Fazenda Rio Grande para construção de viadutos;
- Bem Paraná: Novos viadutos vão “unificar” cidade da Grande Curitiba dividida ao meio por rodovia.

O noticiário concentrou-se no convênio de R\$ 96 milhões entre Estado e Prefeitura de Fazenda Rio Grande para construção de dois viadutos na BR-116, eliminando semáforos, reduzindo congestionamentos e integrando bairros historicamente separados pela rodovia. As matérias também mencionam R\$ 48 milhões em pavimentação urbana, via Asfalto Novo, Vida Nova, e inserem a obra em um conjunto mais amplo de intervenções na RMC, incluindo duplicações, acessos e melhorias em rodovias concedidas. O tom geral é positivo, com ênfase em segurança, mobilidade e solução de um gargalo histórico.

Pontos positivos: As reportagens consolidam a percepção de intervenção estrutural na RMC, projetando o Estado como articulador de soluções urbanas e logísticas de grande porte. A narrativa de “unificar a cidade” reforça relevância social da obra, enquanto a integração com outros investimentos na região mostra coerência de planejamento. Detalhes sobre acessos, drenagem e paisagismo ajudam a transmitir a ideia de projeto completo, com impacto direto no cotidiano dos bairros e melhora significativa da segurança viária.

Riscos de imagem: O principal risco decorre da alta expectativa criada por termos como “adeus, semáforos” e prazos de dois anos. Atrasos ou transtornos acima do previsto podem gerar frustração. A forte exposição do passivo histórico da rodovia também pode ampliar cobranças caso a solução não avance no ritmo esperado. Há ainda risco de confusão pública entre anúncios, licitações e obras efetivas, especialmente diante das diversas intervenções paralelas na RMC.

Ações de comunicação: Para fortalecer a percepção pública sobre os viadutos da BR-116 e garantir previsibilidade, é recomendável estruturar um plano de comunicação contínuo, com boletins regulares que detalhem marcos, avanços físicos, prazos e eventuais ajustes operacionais. Esses conteúdos devem explicar, com linguagem simples, como a obra será executada, que mudanças temporárias ocorrerão no trânsito e quais benefícios imediatos e de longo prazo moradores e motoristas podem esperar. Materiais visuais (mapas animados, rotas alternativas, simulações 3D de acesso, comparativos “antes e depois” e cards de segurança viária) ajudarão a traduzir a complexidade da intervenção e reduzir ruídos sobre etapas ainda não iniciadas. É estratégico integrar a obra a um painel regional das intervenções da RMC (duplicações, PR-423, Rodovia dos Minérios, contornos), mostrando que ela faz parte de uma rede pensada de forma coordenada pela SEIL. Sugere-se ainda intensificar o diálogo com rádios e TVs locais, oferecendo porta-vozes técnicos do DER/PR para entrevistas curtas explicando impactos, soluções de engenharia e medidas de mitigação. Pequenos vídeos de obra (“diário de campo”, mostrando avanço de fundações, drenagem e estruturas) podem humanizar o projeto e manter a comunidade informada. Por fim, recomenda-se preparar kits de imprensa segmentados para bairros como Pinheiros, Eucalipto e Pioneiros, explicando benefícios diretos para cada território, reforçando escuta ativa e consolidando a imagem de transparência, proximidade e planejamento urbano integrado.



Destaques do dia:

- Correio do Povo Online, Folha do Litoral, Folha do Litoral News, JB Litoral, Bem Paraná, Paraná Praia: Governo destina R\$ 150 milhões para obras de pavimentação no Litoral do Paraná.

O noticiário do dia abordou de forma ampla o anúncio de um pacote de R\$ 150 milhões para obras de pavimentação nos sete municípios do Litoral do Paraná, com destaque para o programa Asfalto Novo, Vida Nova, responsável por R\$ 130 milhões desse montante. As matérias detalham a distribuição dos recursos entre Antonina, Guaraqueçaba, Morretes, Paranaguá, Pontal do Paraná, Matinhos e Guaratuba, enfatizando que os investimentos incluem não apenas asfalto, mas também calçadas acessíveis, drenagem e iluminação em LED, com foco em bairros que historicamente ficaram em segundo plano em relação às áreas de orla. A cobertura também contextualiza o pacote como “segunda fase” de uma estratégia estadual para o Litoral, sucedendo grandes obras estruturantes como a Ponte de Guaratuba, a engorda da Praia de Matinhos, a revitalização do entorno do Rio Itiberê e intervenções em Pontal do Paraná, somando quase R\$ 2 bilhões em infraestrutura e logística. O tom predominante é fortemente positivo, com ênfase em transformação urbana, melhoria da qualidade de vida e redução da poeira e da sensação de abandono em bairros periféricos.

Pontos positivos: As matérias projetam uma imagem de continuidade e aprofundamento da política de infraestrutura para o Litoral, reforçando a ideia de que o Estado não se limita a grandes obras simbólicas, mas avança para a qualificação dos bairros e da malha urbana local, o que dialoga com a visão de infraestrutura e logística integrada que envolve a SEIL. Ao destacar que a estratégia estadual combinou, em um primeiro momento, obras estruturantes de grande porte (ponte, orlas, revitalizações) e, agora, direciona recursos para pavimentar vias em leito natural com pacote completo de urbanização, o noticiário reforça a mensagem de planejamento em fases, orientado por visão de longo prazo. Para a SEIL, a cobertura oferece oportunidade de associação entre infraestrutura urbana litorânea, acessos rodoviários e corredores logísticos que ligam portos, áreas industriais e demais regiões, reforçando o papel do Estado como articulador de um sistema integrado entre rodovias, espaços urbanos e operações portuárias.

Riscos de imagem: Embora não haja críticas diretas, as matérias apontam para uma expectativa muito elevada em relação à rapidez e abrangência das obras, especialmente quando mencionam a possibilidade de o programa alcançar até R\$ 400 milhões ou de “transformar bairros esquecidos” em curto prazo. Caso haja demora na apresentação de projetos por parte dos municípios, entraves técnicos ou ajustes de cronograma, pode ocorrer frustração entre moradores e lideranças locais, com questionamentos direcionados ao governo estadual como responsável pelo anúncio.

Ações de comunicação: Recomenda-se consolidar, em materiais oficiais, um panorama do “plano em duas fases” para o Litoral, articulando de forma clara as grandes obras estruturantes com o pacote de pavimentação urbana e destacando como essas intervenções se conectam a rodovias de acesso, terminais portuários e à malha logística sob coordenação da SEIL. Sugere-se produzir conteúdos específicos por município, com mapas das ruas contempladas, etapas previstas (projeto, licitação, obras) e prazos estimados, além de FAQs sobre o funcionamento do programa Asfalto Novo, Vida Nova, para reduzir ruídos e cobranças desinformadas. A comunicação pode explorar relatos de moradores e comparativos visuais entre trechos antes e depois das obras, permitindo evidenciar resultados concretos sem inflar expectativas ainda não entregues. No relacionamento com a imprensa regional e litorânea, é importante oferecer porta-vozes técnicos capazes de explicar critérios de distribuição de recursos, integração com outros investimentos em infraestrutura e impactos esperados na logística regional (acesso a portos, circulação de cargas, rotas turísticas), reforçando a narrativa de planejamento integrado e de uso estratégico do investimento público.



Destaques do dia:

- Agora Litoral: Prefeitura confirma viadutos em “U” na Roque Vernalha: investimento de R\$ 70 milhões marca virada histórica na mobilidade de Paranaguá;
- Rádio Caiobá (102.3 FM - Curitiba): Estado anuncia R\$ 150 milhões em pavimentação nos sete municípios do Litoral;
- CBN (1300 AM - Ponta Grossa): Jardim Ouro Verde terá R\$ 17 milhões para pavimentação.

A cobertura do dia reforça um ciclo contínuo de anúncios em infraestrutura urbana e viária, com foco em Paranaguá e no Litoral, além da interiorização de investimentos em Ponta Grossa. A confirmação dos viadutos em “U” na Roque Vernalha, apresentados como intervenção decisiva para reorganizar o tráfego em uma cidade estruturada pelo Porto, ganha destaque como marco de mobilidade urbana e logística. Em paralelo, rádios e portais repercutem o pacote de R\$ 150 milhões em pavimentação nos sete municípios litorâneos, aproximando o tema do cotidiano dos moradores. A pauta de Ponta Grossa reforça que os investimentos estaduais se materializam também em bairros específicos, com foco em pavimentação e conexão com vias estruturais. O tom geral é positivo e informativo, enfatizando transformação urbana, logística e melhoria da qualidade de vida.

Pontos positivos: As matérias projetam a SEIL como articuladora de soluções estruturantes em mobilidade urbana, especialmente em municípios estratégicos para a logística estadual. Os viadutos em “U” de Paranaguá reforçam a narrativa de modernização em uma área diretamente ligada ao Porto, destacando que o Estado atua em gargalos que afetam tanto o escoamento de cargas quanto o deslocamento de moradores. A repercussão ampliada do pacote de R\$ 150 milhões para o Litoral evidencia consistência e alcance regional, com planejamento que integra obras de grande porte e pavimentações de bairro. Em Ponta Grossa, o anúncio no Jardim Ouro Verde demonstra capilaridade e conexão entre infraestrutura urbana e malha rodoviária principal, fortalecendo a imagem de política pública distribuída de forma equilibrada pelo território.

Riscos de imagem: Os riscos são majoritariamente ligados a expectativas elevadas. O enquadramento dos viadutos como “virada histórica” pode ampliar a pressão por entregas rápidas em uma obra que ainda depende de etapas técnicas e administrativas. Em Paranaguá, possíveis transtornos temporários durante a execução podem gerar críticas em uma cidade que



lida diariamente com tráfego intenso de cargas. No Litoral, a constante menção ao pacote de R\$ 150 milhões pode criar a percepção de que todas as ruas serão pavimentadas de imediato, o que exige comunicação cuidadosa sobre fases e critérios. Em Ponta Grossa, o anúncio isolado pode gerar dúvidas sobre priorização de bairros caso a comunicação não destaque os critérios técnicos e o cronograma de ações.

Ações de comunicação: Recomenda-se estruturar uma narrativa coordenada para Paranaguá que conecte os viadutos em “U” na Roque Vernalha às demais intervenções em curso ou planejadas no entorno do porto e da malha rodoviária, deixando claro o papel da SEIL na integração entre infraestrutura urbana, portuária e rodoviária. Materiais explicativos podem detalhar as fases do projeto, os benefícios esperados para o fluxo de cargas e para a população local, e as medidas de mitigação de impactos durante as obras, com linguagem adaptada para veículos locais e setoriais (transporte, logística, comércio). Para o Litoral, é importante consolidar um painel de acompanhamento do pacote de R\$ 150 milhões, com informações por município, permitindo aos cidadãos acompanhar o estágio de cada iniciativa e reduzindo a impressão de que todas as obras ocorrerão simultaneamente. Em Ponta Grossa, sugere-se apoiar a divulgação de mapas e cronogramas das obras no Jardim Ouro Verde nos canais municipais, articulados a conteúdos estaduais que mostrem a complementaridade entre pavimentação urbana e acessos a rodovias e equipamentos estratégicos. Em todos os casos, a comunicação deve insistir na lógica de planejamento integrado, explicitar critérios de priorização e reforçar a transparência no uso dos recursos, de forma a transformar a alta visibilidade dos anúncios em fortalecimento da confiança na capacidade do Estado de entregar infraestrutura logística e urbana de forma planejada e previsível.



Destaques do dia:

- Bem Paraná: Curitiba recebe mais de R\$34 milhões para pavimentação;
- A Rede: SECID destina R\$ 292 milhões para os Campos Gerais em 2025;
- Folha do Litoral, Paraná Praia: Parceria entre Estado e Município marca virada histórica na mobilidade de Paranaguá.

O noticiário do dia destacou um ciclo robusto de investimentos em infraestrutura urbana, com foco em pavimentação e mobilidade em regiões estratégicas. As matérias abordam a assinatura do convênio de número 1.000 do Asfalto Novo, Vida Nova, que garante R\$ 34,8 milhões para a região norte de Curitiba dentro de um pacote de R\$ 100 milhões, a liberação de R\$ 292 milhões para os Campos Gerais em um volume superior a R\$ 1,54 bilhão em convênios no ano e, em Paranaguá, a confirmação dos viadutos em “U” na Avenida Roque Vernalha, com R\$ 70 milhões para resolver um gargalo histórico ligado à ferrovia do Porto. O tom é predominantemente positivo, com ênfase em parceria Estado–municípios, desenvolvimento regional e impacto direto na qualidade de vida.

Pontos positivos: As matérias reforçam a imagem do Estado como articulador de uma política estruturada de infraestrutura urbana, conectada a mobilidade e logística, convergindo com a agenda da SEIL de integração viária regional. Em Curitiba, o convênio associado ao pacote de R\$ 100 milhões projeta esforço consistente de recuperação de malha viária em bairros, favorecendo o acesso à rede rodoviária e aumentando segurança e fluidez. Nos Campos Gerais, os R\$ 292 milhões são apresentados como divisor de águas para 19 municípios, com impactos em logística, escoamento da produção e mobilidade, aproximando a infraestrutura urbana da pauta de competitividade regional. Em Paranaguá, a obra na Roque Vernalha é tratada como solução estruturante para conflitos entre rodovia e ferrovia ligados ao Porto, reforçando a noção de integração de modais e ganho de previsibilidade nos deslocamentos. Em conjunto, o noticiário fortalece a percepção de um Estado que combina grandes obras e pavimentação urbana como partes de um mesmo projeto de infraestrutura integrada.

Riscos de imagem: Não foram identificados riscos diretos de imagem nas matérias.

Ações de comunicação: Recomenda-se consolidar, em materiais institucionais, a narrativa de um plano integrado de infraestrutura urbana e logística, conectando o Asfalto Novo, Vida Nova a projetos sob responsabilidade da SEIL em rodovias e corredores logísticos

em Curitiba, Campos Gerais e Litoral. Sugere-se produzir mapas e infográficos regionais que mostrem como pavimentação urbana, reciclagem de asfalto e intervenções como a da Roque Vernalha se relacionam com a malha estadual e com fluxos de carga e passageiros. Em Paranaguá, é importante alinhar com a prefeitura um roteiro de comunicação que explicita fases, prazos e impactos da obra em “U”, bem como medidas de mitigação, para transformar o entusiasmo local em confiança ao longo da execução. Para os Campos Gerais, recomenda-se reforçar junto à imprensa regional os critérios de priorização e o impacto logístico dos investimentos, evitando leituras de favorecimento pontual. Em todos os casos, é estratégico posicionar a SEIL como referência técnica em integração viária e logística, equilibrando o protagonismo político com uma visão de planejamento de longo prazo.



Destaques do dia:

- Revista Paraná, Portal de Maringá, Agora Paraná: Estado assina convênios do Asfalto Novo, Vida Nova com 42 municípios do Sudoeste;
- Paraná em Destaque, Portal de Maringá, Revista Paraná, Iporã News, Blog do Marcos Junior: Governo do Estado assina convênios do Asfalto Novo, Vida Nova com 42 municípios do Sudoeste;
- Diário do Sudoeste: Paraná investe R\$ 314 milhões em asfalto e LED no Sudoeste;
- Rádio Independência: Nova Esperança do Sudoeste recebe R\$ 4 milhões e Salto do Lontra R\$ 2 milhões pelo programa “Asfalto Novo, Vida Nova”.

O noticiário foi dominado pela cobertura da assinatura de convênios do Asfalto Novo, Vida Nova com 42 municípios do Sudoeste, em evento em Dois Vizinhos. As matérias destacam investimentos de R\$ 314 milhões em mais de 50 projetos de infraestrutura urbana, com foco em pavimentação de vias em leito natural e substituição da iluminação pública por LED, apresentados como parte do maior programa de urbanização da América do Sul. A cobertura detalha as faixas de valores por município (de R\$ 20 milhões a R\$ 2 milhões) e cita a meta de alcançar R\$ 5,4 bilhões em investimentos nos 399 municípios do Estado. O tom é entusiástico, enfatizando parceria entre Governo do Estado, Assembleia Legislativa e prefeituras e a transformação da realidade urbana de pequenas e médias cidades da região.

Pontos positivos: As matérias consolidam a imagem de um programa de infraestrutura urbana com forte capilaridade, voltado a reduzir desigualdades territoriais e qualificar a mobilidade em uma região central para a produção agroindustrial do Paraná. Ao vincular pavimentação a calçadas, passeios e iluminação LED, o noticiário associa as obras à melhoria da segurança, da sensação de cuidado urbano e da qualidade de vida, reforçando a percepção de infraestrutura como política social e econômica. A distribuição detalhada por município, incluindo cidades de menor porte como Nova Esperança do Sudoeste e Salto do Lontra, projeta compromisso com atendimento amplo do território, o que dialoga com a narrativa de desenvolvimento regional equilibrado que interessa à SEIL. As falas de prefeitos, deputados e do secretário das Cidades destacam impactos em mobilidade, logística, escoamento da produção e geração de emprego e renda, aproximando o programa da agenda de corredores logísticos e da malha rodoviária em que a SEIL atua.



Riscos de imagem: Não foram identificados riscos diretos de imagem nas matérias sobre a assinatura de convênios do Asfalto Novo, Vida Nova com 42 municípios do Sudoeste, que tratam os investimentos de forma bastante positiva e alinhada ao desenvolvimento regional. O único cuidado recomendado é manter, em materiais futuros, a explicação de que os R\$ 314 milhões integram um programa mais amplo, com etapas e cronogramas diferenciados por cidade, evitando que a escala dos anúncios seja interpretada como promessa de solução imediata em todos os municípios ao mesmo tempo.

Ações de comunicação: Recomenda-se enquadrar o pacote de R\$ 314 milhões no Sudoeste como parte de um plano plurianual de infraestrutura urbana e logística, explicando que a meta de R\$ 5,4 bilhões é escalonada por fases e regiões, de modo a evitar a expectativa de solução imediata em todos os municípios. Sugere-se elaborar materiais específicos para o Sudoeste com mapas que indiquem as vias urbanas contempladas e sua conexão com rodovias estratégicas e eixos de escoamento da produção, evidenciando complementaridade entre a atuação da SECID e a agenda da SEIL. A criação de um painel de transparência com a lista dos 42 municípios, valores, objetos dos convênios, estágio de cada projeto e prazos estimados pode fortalecer a confiança no programa e reduzir espaço para críticas sobre falta de clareza. Na relação com rádios e portais locais, é oportuno disponibilizar especialistas para explicar critérios de priorização e o papel dos municípios na apresentação de projetos, reforçando o caráter técnico e cooperativo da política. Em seus canais, a SEIL pode associar o avanço da urbanização e da iluminação em LED às melhorias em rodovias, acessos e corredores logísticos do Sudoeste, consolidando a percepção de atuação coordenada em toda a cadeia de infraestrutura, da rua de bairro à rota de exportação.

Destaques do dia:

- Folha de Curitiba: Convênios do programa Asfalto Novo, Vida Nova são assinado;
- Blog do Tupan: Governo vai investir R\$ 314 milhões no Sudoeste do Paraná.

O noticiário reforçou, em veículos de alcance estadual e de opinião política, a assinatura dos convênios do Asfalto Novo, Vida Nova com 42 municípios do Sudoeste, destacando o montante de R\$ 314 milhões, a meta global de R\$ 5,4 bilhões em todos os 399 municípios e o caráter histórico do evento. As matérias reiteram o foco em pavimentação de vias urbanas e modernização da iluminação pública com LED, caracterizando o programa como maior iniciativa de urbanização da América do Sul e enfatizando a presença de prefeitos e lideranças políticas regionais. O tom é informativo e elogioso, com forte enaltecimento do programa e de seus impactos esperados.

Pontos positivos: A cobertura amplia o alcance do pacote de investimentos para além da imprensa regional, consolidando a narrativa de um programa estruturante que reorganiza a infraestrutura urbana no Sudoeste, com repercussões na mobilidade e na segurança viária. O destaque ao volume total de recursos e à distribuição por município reforça a capacidade de planejamento e execução do governo, cenário no qual a SEIL se beneficia indiretamente ao ver o eixo de infraestrutura estadual associado a projetos de grande escala e impacto. O uso recorrente de expressões como “maior programa de urbanização da América do Sul” e “momento histórico” fortalece a ideia de que o Estado está em um ciclo de investimentos robusto em infraestrutura, o que é positivo para a imagem global do setor de infraestrutura e logística.

Riscos de imagem: Não foram identificados riscos diretos de imagem.

Ações de comunicação: Recomenda-se aproveitar a visibilidade em veículos de análise e opinião para posicionar o eixo de infraestrutura do governo, incluindo a SEIL, como parte de uma estratégia integrada que abrange tanto infraestrutura urbana quanto rodoviária e logística regional. Materiais explicativos e entrevistas podem detalhar como os investimentos urbanos se articulam com rodovias, acessos a polos produtivos e à rede logística estadual. Sugere-se ainda desenvolver narrativas de médio prazo (“linha do tempo das entregas”) para o Sudoeste, com marcos que ajudem a sociedade a acompanhar a implementação dos projetos, preservando o capital simbólico gerado pelos anúncios.



Destaques do dia:

- Gazeta de Toledo Online: Toledo conquista grandes obras com apoio do Governo do Estado;
- Paraná em Destaque, Jornal Novo Tempo, Jornal União: Governo do Estado libera mais de R\$ 65 milhões a 27 municípios de todas as regiões;
- Tribuna do Norte: Iluminação para Faxinal;
- TV Plural: Deputada Marli encaminha recursos para pavimentação em São José dos Pinhais.

O noticiário de 24/09 deu continuidade à repercussão dos investimentos de mais de R\$ 65 milhões em 27 municípios, ao mesmo tempo em que destacou conquistas específicas, como o pacote de obras em Toledo, que inclui a remodelação de rodovia com viaduto e projetos de pavimentação, e a liberação de recursos para iluminação em LED em Faxinal e pavimentação em área rural de São José dos Pinhais. A cobertura conecta agendas urbanas e rodoviárias, com ênfase na articulação política de prefeitos, parlamentares e secretarias estaduais. O tom permanece positivo, com foco em reconhecimento ao Governo do Estado.

Pontos positivos: A matéria de Toledo evidencia a integração entre diferentes frentes de infraestrutura: remodelação de rodovia, construção de viaduto e projetos urbanos, alinhando-se diretamente ao escopo da SEIL e reforçando a imagem de um governo que investe em soluções estruturantes de mobilidade. O destaque à Cidade do Idoso no mesmo contexto reforça a percepção de que a infraestrutura é pensada de forma ampla, abrangendo aspectos sociais e de bem-estar. Em Faxinal e São José dos Pinhais, o noticiário mostra a capacidade dos programas estaduais de alcançar tanto áreas urbanas quanto rurais, com iluminação em LED e asfalto em regiões de difícil acesso, o que contribui para a imagem de um Estado presente em diferentes perfis de município. A recorrente menção ao apoio das secretarias das Cidades e de Infraestrutura, mesmo quando indireta, consolida a percepção de que o eixo de infraestrutura do governo é organizado e responsivo às pautas dos prefeitos.

Riscos de imagem: Não foram identificados riscos diretos de imagem.

Ações de comunicação: Recomenda-se aproveitar o caso de Toledo como exemplo de integração entre obras rodoviárias, viadutos e projetos urbanos, produzindo conteúdos que evidenciem o papel da SEIL nesses empreendimentos e sua relação com a logística regional e a segurança viária. Para Faxinal e São José dos Pinhais, podem ser elaborados materiais que expliquem o impacto da iluminação em LED e da pavimentação rural na redução de acidentes,



no acesso a serviços e no escoamento da produção, reforçando a conexão entre infraestrutura urbana e logística do campo. Sugere-se também alinhar com os gabinetes parlamentares mensagens institucionais que cite explicitamente os programas e as secretarias envolvidas, garantindo que a exposição positiva se converta em fortalecimento da marca SEIL.



Destaques do dia:

- Grande Curitiba: Deputada Marli encaminha recursos para pavimentação em São José dos Pinhais;
- A Gazeta do Estado, Face da Notícia: Governo do Estado libera mais de R\$ 65 milhões a 27 municípios de todas as regiões.

A cobertura da imprensa nesta data manteve o foco em dois temas já em destaque nos dias anteriores: a liberação de mais de R\$ 65 milhões em investimentos para 27 municípios e o encaminhamento de recursos parlamentares para pavimentação em São José dos Pinhais, em articulação com a Secretaria das Cidades. As matérias reforçam a continuidade dos anúncios e a presença do Governo do Estado na melhoria da infraestrutura urbana, com ênfase em áreas rurais e bairros que enfrentam poeira e lama. O tom é positivo e reiterativo, consolidando a percepção de um ciclo de investimentos em curso.

Pontos positivos: As publicações reforçam a imagem de previsibilidade e continuidade dos programas estaduais de infraestrutura, demonstrando que a liberação de recursos não se limita a um evento pontual, mas integra uma agenda maior de convênios e investimentos em diferentes regiões. A pavimentação em áreas rurais de São José dos Pinhais contribui para a narrativa de integração entre urbano e rural, com efeitos diretos sobre deslocamento, acesso a serviços e logística local, o que se conecta à atuação da SEIL na rede de transportes do entorno metropolitano. O reconhecimento à parceria entre governo estadual, parlamentares e prefeituras fortalece a percepção de governança compartilhada da infraestrutura.

Riscos de imagem: Não foram identificados riscos diretos de imagem.

Ações de comunicação: Recomenda-se reforçar, em canais oficiais e junto à imprensa regional, informações sobre o estágio dos projetos financiados com os R\$ 65 milhões e, especificamente, sobre o cronograma da pavimentação em São José dos Pinhais, com explicações sobre etapas técnicas e prazos previstos. A SEIL pode integrar sua narrativa destacando como melhorias em vias rurais e urbanas da região metropolitana se conectam com rodovias estaduais e com a malha logística, contribuindo para o transporte de pessoas e cargas. Sugere-se ainda oferecer conteúdos explicativos sobre como emendas parlamentares se articulam com programas estruturantes do Estado, reforçando a institucionalidade das políticas de infraestrutura.



Destaques do dia:

- Tribuna do Interior Online, Tribuna do Interior: Juranda implantará o 1º Ponto Paraná - ‘vai mudar a história de toda a nossa região’, diz prefeita;

As matérias publicadas no dia destacaram a implantação do primeiro Ponto Paraná em Juranda, estrutura de apoio a turistas e motoristas às margens da BR-369, com investimento superior a R\$ 13 milhões, concebida pelo Paranacidade, vinculado à SECID. A obra é apresentada como “construção grandiosa”, planejada há cinco anos, com forte simbolismo regional e inspiração no modelo japonês michi no eki. O projeto combina áreas de descanso, serviços básicos e espaço para venda de produtos regionais, com o objetivo de impulsionar o turismo e a economia local. O tom é fortemente positivo e emocional.

Pontos positivos: A cobertura posiciona o Ponto Paraná como equipamento que une infraestrutura rodoviária, turismo e desenvolvimento regional, dialogando diretamente com a visão da SEIL de qualificar corredores estratégicos como a BR-369. Ao destacar localização privilegiada e função de apoio a motoristas, as matérias reforçam ganhos em segurança, conforto e estímulo à economia local. A sinalização de que Juranda é a primeira unidade de uma rede futura (Morretes, Guarapuava, São José dos Pinhais) amplia a percepção de política pública de longo prazo, com potencial para integrar turismo religioso, rural e gastronômico. A articulação com Invest Paraná e agricultura familiar reforça a imagem de infraestrutura como plataforma para inclusão produtiva e fortalecimento de cadeias regionais.

Riscos de imagem: Não há críticas diretas, mas o entusiasmo registrado — “vai mudar a história da região” — eleva a expectativa local. Como o início das obras ainda não tem data definida, há risco de frustração caso o intervalo entre anúncio, licitação e início efetivo seja longo. Em projetos com forte simbolismo comunitário, a ausência de comunicação clara sobre etapas pode gerar sensação de morosidade.

Ações de comunicação: Para maximizar o potencial simbólico e estratégico do Ponto Paraná, recomenda-se que a SEIL, em articulação com a SECID e o Paranacidade, enquadre o equipamento como parte de uma política estadual de infraestrutura logística, turística e produtiva, e não apenas como uma obra municipal. Um eixo central dessa narrativa deve ser a criação de uma rede estadual de estações de apoio, com mapa das próximas unidades, justificativa técnica de localização e conexão direta com rotas logísticas, corredores turísticos

e áreas de agricultura familiar. Materiais explicativos (vídeos, cards, infográficos e FAQs) podem traduzir o conceito michi no eki para o público brasileiro, mostrando como modelos semelhantes no Japão ampliam segurança viária, fomentam economias locais e criam polos de parada obrigatória para turistas e caminhoneiros. É recomendável incluir comparativos visuais, maquetes volumétricas e simulações de fluxo para demonstrar o diferencial do projeto. No campo da transparência, é essencial comunicar um cronograma detalhado por etapas (licitação, ordem de serviço, execução, entrega), com atualizações periódicas nos canais oficiais e em rádios e portais regionais, mostrando o andamento e reforçando previsibilidade. Para Juranda, conteúdos territorializados podem destacar o impacto esperado no comércio local, na agricultura familiar e na circulação de veículos rumo ao Oeste e Foz do Iguaçu. Recomenda-se também ativar a comunicação com públicos estratégicos (associações comerciais, cooperativas, transportadoras, gestores de turismo e vereadores) por meio de briefings, apresentações e encontros técnicos, antecipando dúvidas e alinhando expectativas em torno da fase de implantação. Por fim, é oportuno integrar o Ponto Paraná às narrativas estruturantes do Estado, conectando-o ao “novo Litoral”, à logística da BR-369, à ampliação da malha em concreto e aos corredores de exportação, reforçando que o equipamento faz parte de uma visão ampla de infraestrutura moderna, acolhedora e indutora de desenvolvimento regional.



Destaques do dia:

- Tribuna do Interior: Prefeito anuncia R\$ 10 milhões em pavimentação asfáltica em Quinta do Sol;
- Hoje Centro Sul: Rio Azul receberá recursos estaduais para investir em infraestrutura urbana;
- Jornal da Manhã PR: Ary Mattos e Bakri anunciam R\$ 66 mi para asfalto em Ortigueira.

A cobertura da imprensa neste dia enfatizou a expansão dos programas estaduais de pavimentação e infraestrutura urbana para diferentes perfis de municípios. Em Quinta do Sol, foi anunciado R\$ 10 milhões do Programa Estadual de Pavimentação sobre Pedras Irregulares, com meta de asfaltar praticamente 100% das ruas hoje revestidas com pedras, incluindo calçadas e drenagem. Em Rio Azul, o prefeito destacou mais de R\$ 3 milhões em recape, calçadas acessíveis e novo campo de grama sintética, enquanto, em Ortigueira, foi reiterado o pacote de R\$ 66 milhões para pavimentação urbana e rural. O tom é positivo e associado à transformação da infraestrutura local.

Pontos positivos: As matérias reforçam a ideia de um portfólio diversificado de programas estaduais – Asfalto Novo, Vida Nova, Pavimentação sobre Pedras Irregulares e investimentos em infraestrutura urbana, que alcança desde pequenos municípios como Quinta do Sol e Rio Azul até cidades de porte intermediário como Ortigueira. O detalhamento das intervenções, que incluem pavimento, calçadas, drenagem e equipamentos esportivos, reforça a visão de infraestrutura como base para mobilidade, acessibilidade e convivência. No caso de Quinta do Sol, a substituição de pedras irregulares por asfalto é apresentada como maior programa de pavimentação da história da cidade, o que valoriza a atuação do Estado na qualificação da malha urbana e na redução de custos de manutenção. A menção explícita, em Ortigueira, ao papel conjunto da SECID e da SEIL na liberação de recursos em setembro reforça a presença da secretaria no ciclo de investimentos em infraestrutura dos Campos Gerais.

Riscos de imagem: Não foram identificados riscos diretos, mas a expectativa elevada gerada por anúncios de grande impacto (como “100% das ruas pavimentadas”) exige comunicação clara de etapas, prazos e limites do escopo para evitar frustrações.

Ações de comunicação: Para mitigar as expectativas elevadas identificadas no noticiário, especialmente em relação à rapidez das entregas e à amplitude dos programas estaduais, recomenda-se estruturar uma comunicação que explique claramente etapas, escopo e



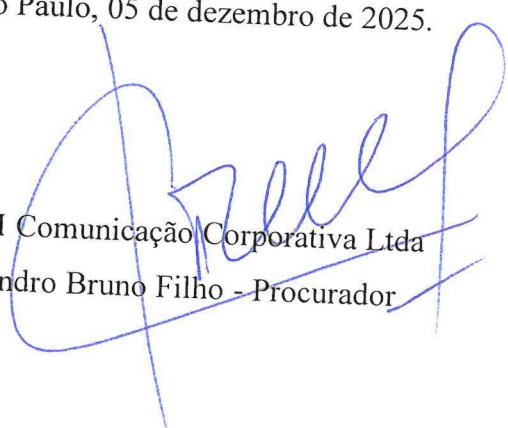
critérios de cada iniciativa. Um primeiro passo é desenvolver materiais didáticos sobre o Programa de Pavimentação sobre Pedras Irregulares, detalhando seleção dos municípios, metas e fases da obra, a fim de prevenir interpretações de que todas as ruas serão asfaltadas de forma imediata. Essa linha também reduz o risco de frustração decorrente da percepção local de “maior programa da história” sem visibilidade dos marcos intermediários.

Estudos de caso de Quinta do Sol e Rio Azul, dois dos municípios com maior expectativa gerada pelas matérias, podem ser transformados em conteúdos de referência, mostrando como pavimentação, drenagem e calçadas acessíveis convergem para mobilidade, segurança e redução de custos de manutenção. Isso reforça o caráter estruturante das obras e protege a imagem institucional caso surjam demandas por prazos mais acelerados.

Para lidar com potenciais dúvidas sobre critérios de priorização e distribuição territorial dos investimentos, vale publicar, nos canais oficiais, páginas regionais com mapas, cronogramas e status de execução, deixando claro o que está contratado, em licitação ou em obra. Esses conteúdos também fortalecem transparência e previsibilidade em Ortigueira, onde o pacote de R\$ 66 milhões foi reiterado, mas ainda carece de detalhamento público sobre sequência das intervenções.

Por fim, recomenda-se reforçar a articulação entre SEIL, SECID e Paranacidade na comunicação sobre pavimentação urbana, destacando que cada programa cumpre função complementar dentro de um planejamento integrado. Essa abordagem evidencia governança compartilhada, reduz ruídos sobre responsabilidades e amplia a percepção de que os investimentos urbanos têm relação direta com corredores logísticos, acessos e desenvolvimento econômico, protegendo a imagem institucional diante de qualquer questionamento futuro sobre ritmo, critérios ou abrangência das obras.

São Paulo, 05 de dezembro de 2025.

  
CDI Comunicação Corporativa Ltda  
Leandro Bruno Filho - Procurador