

## “Santa Catarina enfrenta gargalos logísticos apesar da força econômica”

Dagnor Schneider, presidente da Fetranesc

O crescimento da frota e a falta de investimentos em infraestrutura rodoviária têm ampliado os desafios logísticos de Santa Catarina. Em entrevista, o presidente da Fetranesc, Dagnor Schneider, analisa os dados levantados pelo Observatório da entidade e comenta os impactos na economia, na segurança viária e na competitividade do Estado.

**Pelo Estado - Como Santa Catarina se posiciona hoje no cenário nacional do transporte de cargas?**

**Dagnor Schneider** - Santa Catarina hoje tem a sexta maior frota de veículos do país, com cerca de 6,7 milhões de unidades, segundo dados do Detran compilados pelo Observatório da Fetranesc. Quando olhamos especificamente para o transporte de carga, o Estado ocupa posição ainda mais relevante: temos a quinta maior frota de veículos pesados do Brasil (caminhão + caminhão-trator), com mais de 259 mil unidades. Além disso, temos um país rodoviarista, ou seja, 65% de tudo o que é transportado é feito por um caminhão.

Esses números refletem o dinamismo da economia catarinense, que é muito baseada na indústria, no agronegócio e nas exportações.

**Pelo Estado - Esse crescimento foi acompanhado por investimentos em infraestrutura rodoviária?**

**Dagnor Schneider** - Infelizmente não na mesma proporção. O crescimento da frota e da produção não foi acompanhado pela ampliação da malha viária. Santa Catarina tem, aproximadamente, sete mil quilômetros de rodovias pavimentadas. O que aponta uma alta densidade de frota. Para cada quilômetro pavimentado, são 934 veículos. Enquanto isso, o Paraná, que é um estado um pouco maior que o nosso, tem mais de 19 mil quilômetros de malha pavimentada, com uma densidade de 492 veículos por quilômetro. Ou seja, para Santa Catarina atingir a mesma densidade rodoviária do Paraná, seria necessário construir mais 2.300 quilômetros de rodovias. Isso evidencia uma diferença estrutural importante entre os estados do Sul e ajuda a explicar parte das dificuldades logísticas que enfrentamos.

**Pelo Estado - Quais são os impactos diretos desse déficit de infraestrutura para o transporte de cargas?**

**Dagnor Schneider** - O déficit impacta diretamente a logística e os custos operacionais. Com poucas alternativas viárias, o fluxo acaba concentrado em

alguns corredores estratégicos. Isso acelera o desgaste do pavimento, aumenta congestionamentos, e amplia os riscos de acidentes e mortes nas rodovias. Além disso, afeta a previsibilidade das operações logísticas, algo fundamental para a competitividade das empresas.

**Pelo Estado - Os dados de segurança viária também apontam um cenário preocupante. O que eles revelam?**

**Dagnor Schneider** - Quando analisamos os números da Polícia Rodoviária Federal de janeiro a dezembro de 2025, Santa Catarina apresenta índices significativamente superiores à média nacional em número de acidentes quando considerados os dados por 100 quilômetros de rodovia federal. A taxa de acidentes no Estado é 215% maior do que a média do país. O número de feridos é 212% maior, e o de óbitos é 100% superior.

**Pelo Estado - O que explica índices tão elevados?**

**Dagnor Schneider** - Esses números indicam que o problema não está apenas no volume de tráfego. Existe uma combinação de fatores: alta densidade de veículos, infraestrutura limitada e trechos críticos com histórico de risco. Quando esses elementos se somam, o resultado é um aumento significativo nos registros de acidentes e no número de vidas que se perdem.

**Pelo Estado - Além do impacto social, quais são os custos econômicos dessa situação?**

**Dagnor Schneider** - Os acidentes geram custos muito elevados. Um levantamento baseado na Pesquisa CNT de Rodovias 2025, cruzado com dados da PRF e sistematizado pelo Observatório Fetranesc, mostra que os acidentes rodoviários em Santa Catarina geraram um custo superior a 3 bilhões de reais em 2025. Estamos falando de danos materiais, perda de carga, despesas hospitalares, afastamento de trabalhadores, aumento no valor dos seguros e elevação do custo do frete. Tudo isso impacta diretamente a cadeia produtiva e, no fim das contas, chega ao consumidor.

**Pelo Estado - Alguns dos trechos mais perigosos do país estão em Santa Catarina. Onde se concentram esses pontos críticos?**

**Dagnor Schneider** - Considerando o número de acidentes, dos dez trechos mais perigosos do Brasil em rodovias federais, quatro estão em Santa Catarina, todos na BR-101 Norte. Os dados da PRF mostram que o trecho entre os quilômetros 200 e 210, em São José, na Grande Florianópolis, foi o mais perigoso do país em

2025, com 575 acidentes e dez mortes. Na terceira posição aparece o trecho entre os quilômetros 210 e 220, com 341 acidentes. Outros dois pontos críticos ficam entre os quilômetros 130 e 140, em Balneário Camboriú, com 279 ocorrências, e entre os quilômetros 190 e 200, com 261 acidentes.

**Pelo Estado - O que esses dados revelam sobre a situação da BR-101?**

**Dagnor Schneider** - Nos anos de 2023 e 2024, a pesquisa Viagem Segura, da Confederação Nacional do Transporte (CNT), já havia apontado o trecho entre os quilômetros 200 e 210 da BR-101 como o mais perigoso do Brasil em número de acidentes, reforçando que o problema é recorrente e estrutural. A rodovia colapsou, chegou ao seu limite há muito tempo. Precisamos de investimentos recorrentes e robustos para ampliar e melhorar a nossa malha rodoviária ou, infelizmente, vamos continuar pagando essa conta e perdendo vidas. Esse problema também reflete um desafio nacional? Sem dúvida. Apenas nas rodovias federais brasileiras, mais de seis mil pessoas perderam a vida em acidentes em 2025, segundo dados da PRF. Isso mostra que a segurança viária precisa ser tratada como uma prioridade nacional.

**Pelo Estado - Outro ponto levantado pelo estudo envolve a relação entre arrecadação e repasses federais. Qual é o cenário?**

**Dagnor Schneider** - Santa Catarina é um dos estados que mais arrecadam para a União. No histórico de 2021 a 2025, o estado contribuiu com cerca de R\$ 590 bilhões para a União, mas recebeu apenas R\$ 83,4 bilhões em repasses, o equivalente a 14% do total arrecadado. O contraste é ainda maior quando comparado a Estados do nordeste, como, por exemplo, o Maranhão, que arrecadou R\$ 66,8 bilhões e recebeu R\$ 171,3 bilhões, ou seja, 256,4% do que contribuiu.

**Pelo Estado - Como essa diferença impacta o desenvolvimento da infraestrutura?**

**Dagnor Schneider** - Santa Catarina tem frota crescente, malha rodoviária limitada e índices de acidentes muito acima da média nacional. O desafio catarinense vai além do gargalo logístico. Trata-se de uma questão de perda de vidas e competitividade. Sem um repasse proporcional, o déficit em obras estruturantes tende a se ampliar.

**Pelo Estado - Qual é o principal alerta que a**

**Fetranesc faz a partir desses dados?**

**Dagnor Schneider** - O investimento em infraestrutura rodoviária não pode ser tratado apenas como uma demanda do setor de transporte, mas como uma prioridade estratégica para a competitividade econômica do Estado e do país. Sem aportes robustos e contínuos, seguimos enfrentando consequências graves, como a perda de vidas, queda de produtividade, congestionamentos recorrentes e aumento dos custos para o setor, que já lida com uma série de desafios, como o roubo de cargas, a precariedade da malha rodoviária, a alta do diesel e a necessidade constante de reequilíbrio do frete. Negligenciar a infraestrutura é comprometer o futuro econômico e logístico do Estado.



Foto: Fetranesc/Divulgação

Integração Editorial



Produção e edição: ADI/SC - Jornalista Celina Sales  
com colaboração de Cláudia Carpes.  
Contato peloestado@gmail.com  
Diagramação: Celina Sales