

Pistas de concreto: a escolha ambientalmente correta das rodovias do Paraná

23/04/2025

Água e Terra

Maior durabilidade e segurança, menos emissão de CO2 com redução na média das temperaturas urbanas, alto potencial de reciclagem e garantia do bem-estar animal. Esses são alguns dos benefícios ambientais do programa de pavimentação de rodovias em concreto em execução pelo Governo do Paraná. Ao todo, são 13 diferentes trechos que somam cerca de 340 quilômetros entre projetos concluídos, em execução ou planejados, com investimento superior a R\$ 1 bilhão.

Entre as estradas que foram pavimentadas por meio da concretagem, destaque para a PRC-280, que liga o Oeste e o Sudoeste do Estado, e a fase inicial da [Rodovia dos Minérios](#), em Almirante Tamandaré, na Região Metropolitana de Curitiba, ambas já concluídas. Outros exemplos em andamento são o [Corredor Metropolitano de Curitiba](#) e as [ligações entre Guarapuava e Turvo](#) e entre [Matinhos e Pontal do Paraná](#).

- [Com destaque para a Serra da Baitaca, visitação nos parques cresce 4,7% no 1º trimestre](#)

Coordenadora do setor de Licenciamento e Empreendimentos Viários do Instituto Água e Terra (IAT), autarquia vinculada à Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável (Sedest), Zilda Romanovski explica que a substituição da manta asfáltica por concreto otimiza a relação entre o meio ambiente e a urbanização. Cita, como exemplo, o impacto direto no clima. Segundo ela, a temperatura média de construções em asfalto gira em torno de 46°C, reduzindo cerca de 10°C nas intervenções em concreto.

“A claridade do concreto reflete mais luz solar, ao contrário do asfalto, que a retém. Isso faz com que a temperatura de uma pista em concreto, por exemplo, fique na casa dos 36°C, ou seja, consideravelmente mais baixa do que os pisos em asfalto”, afirma a coordenadora. “Vale lembrar que a redução das temperaturas médias é um dos grandes objetivos do Paraná em tempos de mudanças climáticas. Por isso a utilização do concreto nas rodovias nos coloca vários passos à frente nessa caminhada pelo bem-estar ambiental”,

complementa Zilda.

- **Com contêineres inteligentes, Recicla Paraná chega a Ponta Grossa, nos Campos Gerais**

Essa diminuição é essencial para combater o fenômeno chamado “ilhas de calor”, concentrado em centros urbanos. “Com o resfriamento das vias o consumo de energia diminui, os riscos de incêndios florestais caem e a qualidade de vida da população melhora. Além disso, os animais silvestres que caminham pelas rodovias têm mais segurança e menos riscos de sofrer queimaduras”, diz a técnica.

Chefe do escritório regional do IAT em Toledo, Volnei Bisognin ressalta que o projeto está em sintonia direta com as diretrizes ambientais estabelecidas pela Organização das Nações Unidas (ONU). “O Brasil tem metas ousadas para a redução do CO₂, estabelecidas nos acordos da Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP) de 2024. E, mais uma vez, o Paraná sai na frente ao priorizar o concreto em ligações rodoviárias importantes do Estado”, destaca ele.

“Ao contrário da massa asfáltica, o concreto não leva petróleo, que é um dos responsáveis pela emissão de gases do efeito estufa, na sua composição. Assim, ecologicamente e economicamente, o concreto tem muito mais vantagens”, acrescenta Bisognin.

- **Lei que moderniza licenciamento ambiental começa a valer no Paraná; confira o que muda**

O diretor-presidente do Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER/PR), Fernando Furiatti, afirma que a vantagem ambiental do piso de concreto é confirmado por um estudo elaborado pela autarquia. “Realizamos um estudo em parceria com a Votorantim, utilizando a PRC-280 entre Palmas e o Trevo Horizontal, em General Carneiro, com análise dos dados pelo Instituto Brasileiro de Economia da FGV, levando em consideração desde a extração da matéria-prima até a manutenção da pista, anos após sua conclusão, que comprovou a vantagem do pavimento rígido quanto às emissões de CO₂”, aponta. “A obra de restauração em concreto da PRC-280 utilizando a técnica whitetopping é pioneira no Paraná, combinando inovação e sustentabilidade. Além do conforto e segurança proporcionado pelo pavimento rígido de concreto, ao longo de sua vida útil ele resulta em uma emissão menor de gás carbônico em relação ao pavimento asfáltico”, conclui.

MAIS BENEFÍCIOS – Os benefícios, porém, vão além. A instalação otimizada e a produção do concreto consomem menos recursos não-renováveis que o asfalto. Além disso, ao não levar petróleo na combinação, reduz significativamente a emissão de gás carbônico, impactando na melhoria da qualidade de vida da população.

Já na parte da instalação, o concreto também requer uma escavação mínima, diminuindo os custos de movimentação do solo e a produção de resíduos. Além disso, uma grande vantagem desse tipo de pavimento é que é possível reciclar o concreto.

- **5ª fase: Estado confirma investimento de R\$ 20 milhões no maior ciclo do CastraPet**

Um dos métodos da instalação é o chamado whitetopping, que consiste na aplicação de uma grossa camada de concreto por cima de uma manta asfáltica já existente. Essa técnica barateia a obra, além de torná-la ainda mais rápida e prática. O trecho entre **General Carneiro e Palmas** foi o primeiro do Paraná a ser revitalizado por meio da tecnologia, em março de 2023.

Lista de obras em concreto:

- Três lotes da revitalização da PRC-280 (General Carneiro a Pato Branco)
- Revitalização da ligação entre Goioerê e Quarto Centenário

- Duplicação do Contorno Oeste de Cascavel
- Duplicação da ligação entre Guarapuava e Turvo (três lotes)
- Duplicação da ligação entre Matinhos e Pontal do Paraná
- Pavimentação da ligação entre Mandirituba e São José dos Pinhais
- Revitalização da PR-151, entre Ponta Grossa e Palmeira
- Corredor Metropolitano da Capital - Novo Contorno Sul de Curitiba.