

Com 500 quilômetros, Paraná tem maior programa de rodovias de concreto do Brasil

30/06/2025

Infraestrutura e Logística

O investimento do Governo do Paraná em rodovias de concreto chegou nesta metade de 2025 a 500 km. Ao todo, são 18 trechos de rodovias em diversas fases de execução – planejamento, licitação, andamento ou concluídos –, representando, até o momento, cerca de R\$ 3,1 bilhões em aportes financeiros. Quatro obras ainda não entram nessa conta porque estão em processo de planejamento ou licitação, com o orçamento sigiloso.

E as obras estão espalhadas em todo o Paraná: no Sudoeste são 140 quilômetros de concreto na PRC-280; na região central, a PRC-466 está sendo duplicada de Guarapuava a Pitanga; no Litoral, a novidade é a duplicação em concreto da ligação entre Matinhos e Praia de Leste; e na Grande Curitiba, a duplicação da Rodovia dos Minérios e a pavimentação da ligação entre Mandirituba e São José dos Pinhais.

A adoção desse material inovador, que vem sendo utilizado para renovar a logística rodoviária paranaense, traz uma série de benefícios, a começar pela alta durabilidade. Esse novo pavimento rígido tem vida útil de pelo menos o dobro do flexível, de asfalto: 20 anos contra 10 anos.

"Implementamos esse programa de maneira inédita no Paraná. Rodovias em concreto eram um sonho distante e agora estão presentes no dia a dia de algumas regiões fundamentais para a nossa economia. É um investimento mais seguro, mais rápido e que faz do Estado exemplo nacional", afirma o governador Carlos Massa Ratinho Junior.

Os projetos adotado no Paraná se inspiram nas estradas mais eficientes do mundo: as americanas e as alemãs. "Como um Estado forte na produção agrícola e industrial, fomos buscar as melhores soluções de infraestrutura adotadas pelo mundo. As estradas de concreto são opções mais duradouras e que aguentam melhor o tráfego pesado", disse o secretário de Infraestrutura e Logística, Sandro Alex.

Os custos de manutenção também são mais favoráveis em rodovias de concreto,

pois estas não apresentam deformações ou buracos com o decorrer do tempo, algo que é bastante comum em vias asfaltadas. Normalmente, as intervenções necessárias no piso rígido ocorrem com mais tempo de uso, sendo via de regra simples e pontuais. Isso permite, por exemplo, que o Estado não tenha que investir em um contrato de manutenção constante, como se faz obrigatório para o pavimento flexível. Assim, a longo prazo, a alternativa se mostra mais econômica.

Com obras ocorrendo de forma bem mais espaçadas, o condutor também sai em vantagem, pois não tem que enfrentar vias bloqueadas ou com trechos de lentidão por conta de reparos ou melhorias com tanta frequência. O concreto proporciona ainda melhor aderência aos pneus, diminuindo o risco de aquaplanagem em dias de chuva. Sendo um material mais claro, ele absorve menos calor, reduzindo a temperatura nas pistas, e é muito mais visível à noite, aumentando a segurança de quem trafega.

- [**Cooperativa-escola: novo modelo de ensino agrícola transforma educação do Paraná**](#)
- [**Com 44% das exportações de frango, Paranaguá é a principal rota de saída da carne brasileira**](#)

WHITETOPPING – Uma das técnicas de utilização do pavimento de concreto é por uma batizada de whitetopping. Nele, uma camada de concreto é colocada em cima de uma base pré-existente de asfalto. Desta forma, a obra fica mais barata e tem execução mais célere. O trecho entre General Carneiro e Palmas, na PRC-280, foi o primeiro do Estado a ser concluído desse modo, em março de 2023. O asfalto antigo passou por intervenções preparatórias para receber o concreto, que variou entre 22 e 28 centímetros ao longo do trecho.

“O DER do Paraná se tornou uma referência nacional quanto a obras de restauração em concreto pela técnica whitetopping. A excelente qualidade do pavimento, o melhor custo-benefício, as vantagens ambientais, todos esses fatores trazem delegações de outros estados ao Paraná, para conhecerem nosso trabalho e verem de perto os resultados”, afirma o diretor-presidente do DER/PR, Fernando Furiatti.

- [**Programa Bons Olhos chega a 1.335 óculos entregues a alunos da rede pública**](#)



Rodovias de concreto tem durabilidade muito maior. Foto: Roberto Dziura Jr./AEN

OBRAS – Pelo DER/PR, estão na lista três trechos da PRC-280, todos em whitetopping. Já foram concluídas as etapas de Palmas, que envolveu 59,55 km e custou cerca de R\$ 155 milhões, e da ligação entre Palmas e Clevelândia (45 km; R\$ 188 milhões). Os 37,49 km do caminho entre Palmas e Clevelândia estão em andamento, devendo ficar prontos até novembro, dando mais segurança e conforto aos usuários do principal corredor logístico do Sudoeste. A concretagem já foi concluída.

O trajeto entre Guarapuava e Lidianópolis, pela PRC-466, é o que tem mais etapas programadas. A fase atual consiste em três trechos em andamento, ligando Guarapuava, Palmeirinha, Turvo e Pitanga. A PRC-466 faz ligação de municípios da região com a BR-277, que segue até o Porto de Paranaguá e, a Oeste, até a fronteira com Paraguai e Argentina. A melhoria da via vai impactar no desenvolvimento do Estado, principalmente no agronegócio, que é muito forte na região e poderá escoar seus produtos de modo mais eficiente. Esses trechos contemplam 84 km de duplicação com piso de concreto, a um investimento de quase R\$ 948 milhões.

Outros dois trechos devem dar continuidade a esse roteiro. O percurso entre Pitanga e Manoel Ribas já está em fase de licitação, ainda sem valor definido. O

projeto inclui restauração com whitetopping em 43 km de pista, implantação de novas faixas em ambos os sentidos e terceiras faixas em pontos estratégicos, além de obras de drenagem e áreas para paradas de ônibus rodoviários. Há ainda a previsão de outros [51,86 km para conectar com concreto Manoel Ribas a Lidianópolis](#).

Outra empreitada dividida em três trechos menores é a da [duplicação em concreto da Rodovia dos Minérios \(PR-092\)](#), em Almirante Tamandaré e Curitiba, que era esperada há 30 anos. A primeira parte está concluída e foi entregue em outubro de 2024, comportando 4,74 km entre os dois municípios. Foram desembolsados R\$ 152 milhões nesse percurso. Complexa, a obra contou com 14 obras de arte especiais (OAE), sendo 10 pontes e quatro viadutos, além de ciclovias, passeio para pedestres, passarela e iluminação pública.

A fase 2, na cidade da Região Metropolitana de Curitiba (RMC), já está em execução. Tem 1,28 km, com quatro faixas de tráfego, sendo duas para cada sentido, e investimento de R\$ 50,7 milhões – que incluem ainda mudança na iluminação, sinalização e inclusão de ciclovia, entre outras melhorias. A terceira etapa, de 8,3 km de pavimentação, aguarda a finalização da licitação.

O trecho da PR-180, [entre Goioerê e Quarto Centenário](#), é outro em andamento, com previsão de entrega em julho. São 11,13 km de whitetopping, com um investimento de R\$ 65,8 milhões. Entre outras melhorias, o trecho também recebeu serviços de ampliação de capacidade, mediante alargamento das faixas de tráfego para 3,6 metros e implantação de terceiras faixas e acostamentos, além de correção da geometria de curvas acentuadas e três novas interseções em nível.

- [Governo do Estado contrata obras do Lote 2 do Contorno Noroeste de Pato Branco](#)
- [Estado apresenta Terminal Metropolitano de Londrina; investimento será de R\\$ 43 milhões](#)

CASCATEL E PONTA GROSSA – Uma das obras já finalizadas é a duplicação do Contorno Oeste de Cascavel. O contorno dá mais agilidade na conexão entre a BR-277 e a BR-163, além de criar uma ligação mais segura e ágil aos motoristas que acessam a Avenida Brasil pelas rodovias da região. A obra contemplou a construção de pistas paralelas ao antigo contorno e uma nova via de acesso entre o contorno e o centro da cidade, totalizando mais de 19 quilômetros de extensão. A execução do projeto custou cerca de R\$ 124 milhões.

Também sendo executada está a restauração da PR-151 entre Ponta Grossa e Palmeira. A obra, de R\$ 257 milhões, vai do entroncamento com a PR-438, em Ponta Grossa, até o entroncamento com a BR-277, no perímetro urbano de Palmeira – em uma extensão de 32,71 km. Serão realizados o alargamento das faixas de tráfego para 3,6 metros, a implantação de acostamentos com 3 metros de largura em ambos sentidos da via, e a pavimentação de 15,2 km de terceiras faixas.

Já o caso da ampliação e [restauração das PRC-487 e PR-460 entre Nova Tebas e Pitanga](#) teve licitação concluída em maio. O trecho atendido tem 51,52 km de extensão, começando na PRC-487, na ponte sobre o Rio Muquilhão, limite entre os municípios de Nova Tebas e Iretama, e seguindo até o entroncamento com a PR-460 no acesso para Manoel Ribas. A partir deste ponto, a obra contempla o trecho da PR-460 deste entroncamento até chegar em Pitanga. O custo total é de R\$ 267 milhões.

A PR-412, entre Matinhos e Pontal do Paraná, é outra rodovia que passará por duplicação. O trecho envolvido tem 14,28 km de extensão, iniciando na ponte sobre o Canal de Matinhos e seguindo até o entroncamento com a PR-407, na localidade de Praia de Leste, em Pontal do Paraná. O Estado vai desembolsar R\$ 274,5 milhões nesta estrutura.

Está prevista uma pista central em pavimento rígido de concreto, vias marginais em pavimento asfáltico, novas pontes sobre o Canal de Matinhos e sobre o Rio Balneário, e um viaduto no entroncamento da rodovia com a Avenida Curitiba. A pista atual terá sua plataforma alargada para ambos os lados e o pavimento existente demolido. Uma barreira de concreto vai separar as pistas duplicadas e canteiros com grama separarão o eixo central das marginais, exceto por agulhas de entrada e saída. As vias marginais terão sentido único, com estacionamentos, calçada para pedestres e ciclovia bidirecional. Sob estas, será colocada a rede de drenagem de águas da rodovia.



Diversas outros projetos estão em andamento em várias regiões do Paraná. Foto: DER-PR

GRANDE CURITIBA – A Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná (Amep) tem outras duas obras em concreto. A construção da ligação [entre Mandirituba e São José dos Pinhais, com custo de R\\$ 96,8 milhões e extensão de 26,61 km](#), já entrou na fase de concretagem. A iniciativa atende a uma demanda histórica de quase três décadas e deve transformar a mobilidade entre os dois municípios, além de ajudar no escoamento da produção agrícola, no turismo e na atração de indústrias.

O projeto inclui também uma ciclovia com 2,5 metros de largura, readequação do traçado, nova iluminação e a preservação de trechos históricos, como o calçamento em paralelepípedo na Colônia Marcelino, em São José dos Pinhais.

Por sua vez, o novo Contorno Sul de Curitiba, entre a Capital e Araucária, está em fase de licitação. Esse novo corredor rodoviário terá 9,37 km de extensão, ligando um trecho da BR-116, na região Sul de Curitiba, próxima à Fazenda Rio Grande, com a BR-476, em Araucária, que também dá acesso ao Interior do Estado por meio da BR-277. As pistas serão duplicadas em ambos os sentidos e terão a companhia de uma ciclovia. O projeto prevê outras sete obras complementares, como dois viadutos, uma trincheira e uma nova ponte sobre o

Rio Barigui.

Confira a lista das obras

Duplicação da PRC-466 - Pitanga a Turvo - R\$ 514.230.020,00 - 45,5 km - obra em andamento

Duplicação da PRC-466 - Turvo a Palmeirinha- R\$ 293.750.000,00 - 27,02 km - obra em andamento

Duplicação da PR-412 - Matinhos a Pontal do Paraná (Praia de Leste) - R\$ 274.500.000,00 - 14,28 km - obra em andamento

Ampliação e restauração das PRC-487 e PR-460 - Nova Tebas a Pitanga - R\$ 267.800.000,00 - 51,52 km - obra em andamento

Pavimentação em Whitetopping da PR-151 - Ponta Grossa a Palmeira - R\$ 257.215.000,14 - 32,71 km - obra em andamento

Pavimentação em Whitetopping da PRC-280 - Clevelândia a Pato Branco - R\$ 180.950.000,00 - 37,49 km - obra em andamento

Duplicação da PRC-466 - Palmeirinha a Guarapuava - R\$ 139.785.485,97 - 11,52 km - obra em andamento

Pavimentação em Whitetopping da PR-180 - Goioerê a Quarto Centenário - R\$ 65.806.729,03 - 11,13 km - obra em andamento

Duplicação da Rodovia dos Minérios - fase 2 - em Almirante Tamandaré - R\$ 50.700.000,00 - 1,28 km - obra em andamento

Nova ligação entre Mandirituba e São José dos Pinhais - BR-116 e BR-376 - R\$ 96.800.000,00 - 26,61 km - obra em andamento

Pavimentação em Whitetopping da PRC-280 Palmas a Clevelândia R\$ 188.250.000,00 - 45 km - obra concluída

Duplicação da Rodovia dos Minérios - Curitiba a Almirante Tamandaré - R\$ 152.337.866,02 - 4,74 km - obra concluída

Duplicação do Contorno Oeste de Cascavel - R\$ 123.856.146,65 - 19,07 km - obra concluída

Pavimentação em Whitetopping PRC-280 - em Palmas - R\$ 154.685.227,62 - 59,55 km - obra concluída

Pavimentação em Whitetopping PRC-466 - Pitanga a Manoel Ribas - orçamento sigiloso - 43,05 km - em licitação

Duplicação da Rodovia dos Minérios - fase 3 - orçamento sigiloso - 8,3 km - em licitação

Novo Contorno Sul (BR-116 e BR-476) - Curitiba a Araucária - R\$ 355.500.000,00 - 9,37 km - em licitação

Pavimentação em Whitetopping PRC-466 - Manoel Ribas a Lidianópolis - 51,86 km - obra prevista pelo DER-PR

Total de investimento: R\$ 3.116.166.475,43. Total de quilometragem: 500 km