

CARGAS

Dados Estatísticos

2024

ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO 1
01 - Informações Setoriais e de Mercado 2
Visão geral do TRC 2
Produto Interno Bruto (PIB) 3
Pesquisa Mensal de Serviços (PMS) 3
Óleo diesel e biodiesel 4
Emplacamento de caminhões 6
Admissões de motoristas de caminhão por empresas 7
02 - Transporte Rodoviário Nacional de Cargas 10
Visão geral 10
Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) 11
Transportadores com RNTRC 12
Frota cadastrada no RNTRC 14
Perfil do transportador rodoviário nacional 15
Idade da frota dos veículos de tração 19
Idade da frota de implementos 20
03 - Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) 22
Visão geral 22
Evolução do número de CIOTs 23
CIOTs por UF de origem 24
CIOTs por tipo de produto 24
04 - Valores de Frete (TAC e ETC equiparada) 27
Visão geral 27
Evolução dos valores dos fretes (indicadores) 28
05 - Produtos Perigosos 32
Visão geral 32
Certificados emitidos 33
Certificado de Inspeção Veicular (CIV) 34

Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos (CIPP) 35
Certificado para o Transporte de Produtos Perigosos (CTPP) 36
06 - Perfil dos motoristas de caminhão 38
Visão geral 38
Panorama 39
Comparativo entre gêneros 40
Evolução do setor 41
Distribuição da remuneração (Percentis) 41
Distribuição por Região 42
Remuneração e número de motoristas por UF 43
Tipo de contratante 44
Caminhoneiros por subsetor do IBGE 45
07 - Transporte Rodoviário Internacional de Cargas – TRIC 47
Visão geral 47
Transportadoras brasileiras 48
Transportadoras estrangeiras 51
Exportação/Importação 55
08 - Operador de Transporte Multimodal – OTM 60
Visão geral 60
Emissão de certificados 61
Operadores de Transporte Multimodal por UF 61

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Distribuição da remuneração 41
Figura 2 - Remuneração, Salário Contratual (R$) e Motoristas por Região (2024) 42
Figura 3 - Distribuição das empresas do TRIC por UF, mar/2025 49
Figura 4 - Operadores de Transporte Multimodal por UF 61

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Crescimento do número de transportadores pós revalidação ordinária 14
Tabela 2 - Frota de veículos associada a transportadores com RNTRC ativo, pendente ou suspenso (RNTRC em números) 14
Tabela 3 - Idade média dos veículos de tração, em anos 19
Tabela 4 - Idade média dos implementos, em anos 20
Tabela 5 - Número de CIOTs em 2024 por tipo de produto 25
Tabela 6 - Operações de Transporte selecionadas para as análises de Valores de Frete (TAC e ETC equiparada) 28
Tabela 7 - Certificados vigentes (mar/25) 33
Tabela 8 - Comparativo entre gêneros (2024) 40
Tabela 9 - Comparativo da remuneração 2023-2024 41
Tabela 10 - Remuneração e número de motoristas por UF (2024) 43
Tabela 11 - Veículos de empresas brasileiras cadastrados para o TRIC, mar/2025 50
Tabela 12 - Veículos de empresas estrangeiras cadastradas para o TRIC, mar/2025 53
Tabela 13 - Resumo Comparativo entre transportadoras brasileiras e estrangeiras, mar/2025 54
Tabela 14 - Variação de toneladas exportadas por país de destino 57
Tabela 15 - Volume de exportação em toneladas pelas principais fronteiras em 2024 57
Tabela 16 - Três principais categorias de produtos exportados em 2024, por país de destino 58

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - PIB serviços (IBGE*) 3
Gráfico 2 - Pesquisa Mensal de Serviços (PMS) do transporte rodoviário de cargas (TRC) 4
Gráfico 3 - Venda de óleo diesel (m^3, ANP) 4
Gráfico 4 - Venda de óleo diesel (m^3, ANP) e PMS do TRC (IBGE) 5
Gráfico 5 - Proporção de biodiesel (%, ... 5
Gráfico 6 - Preço médio de revenda do óleo diesel S10 (ANP) 6
Gráfico 7 - Emplacamentos de caminhões (ANFAVEA) 6
Gráfico 8 - Admissões de motoristas de caminhão por empresas (Novo CAGED identificado) 7

Gráfico 9 - Salário de admissão dos motoristas de caminhão (Novo CAGED identificado) 8
Gráfico 10 - Emissão de novos registros RNTRC 11
Gráfico 11 - Transportadores com situação de RNTRC ativo, pendente ou suspenso (RNTRC em números) 12
Gráfico 12 - TACs com situação de RNTRC ativo, pendente ou suspenso (RNTRC em números) 12
Gráfico 13 - ETCs com situação de RNTRC ativo, pendente ou suspenso (RNTRC em números) 13
Gráfico 14 - CTCs com situação de RNTRC ativo, pendente ou suspenso (RNTRC em números) 13
Gráfico 15 - Porte das empresas (Mar/2025) 15
Gráfico 16 - Transportadores por região (ETC) em Mar/2025 15
Gráfico 17 - Número de CTCs por número de cooperados (Mar/2025) 16
Gráfico 18 - Gênero do cooperado (Mar/2025) 17
Gráfico 19 - CTCs por região (Mar/2025) 17
Gráfico 20 - Gênero do TAC (Mar/2025) 18
Gráfico 21 - Transportadores autônomos por região (Mar/2025) 18
Gráfico 22 - Idade dos veículos de tração 19
Gráfico 23 - Idade dos implementos 20
Gráfico 24 - Evolução do número de CIOTs 23
Gráfico 25 - CIOTs por UF de origem (2024) 24
Gráfico 26 - Porcentagem das viagens com identificação do tipo de produto transportado (2024) 24
Gráfico 27 - Nº de viagens e Valores de Frete em R$/TKU (TAC e ETC equiparada) (A) Truck - 250 a 500 km 29
Gráfico 28 - Nº de viagens e Valores de Frete em R$/TKU (TAC e ETC equiparada) (B) Trator + Carreta com 3 eixos em tandem - 500 a 1.000 km 29
Gráfico 29 - Nº de viagens e Valores de Frete em R$/TKU (TAC e ETC equiparada) (C) Bitrem 7 eixos - 500 a 1.000 km 30
Gráfico 30 - Nº de viagens e Valores de Frete em R$/TKU (TAC e ETC equiparada) (D) 9 eixos - 500 a 1.000 km 30
Gráfico 31- Número de certificados CIV, CIPP e CTPP emitidos (2023 e 2024) 33
Gráfico 32 - CIVs vigentes por UF (base mar/25) 34
Gráfico 33 - CIVs vigentes por tipo de veículo (base mar/25) 34
Gráfico 34 - Número de equipamentos com CIPP vigente, por tipo de produto (base mar/25) 35
Gráfico 35 - Número de equipamentos com CTPP vigente, por tipo de produto (base mar/25) 36
Gráfico 36 - Número de motoristas de caminhão por gênero 39
Gráfico 37 - Número de motorista de caminhão por raça 39
Gráfico 38 - Número de motoristas de caminhão por escolaridade 40
Gráfico 39 - Motoristas de caminhão por tipo de contratante (2024) 44
Gráfico 40 - Motoristas de caminhão por subsetor do IBGE (2024) 45

Gráfico 41 - Evolução das Licenças Originárias emitidas, 2014-2024 48
Gráfico 42 - Transportadoras brasileiras autorizadas a operar no TRIC entre 2022 e 2024 48
Gráfico 43 - Frota brasileira autorizada a operar no TRIC entre 2022 e 2024 50
Gráfico 44 - Idade média da frota brasileira por país de destino, em anos, mar/2025 51
Gráfico 45 - Licenças Complementares emitidas por ano 51
Gráfico 46 - Transportadoras estrangeiras autorizadas a operar, 2023-2024 52
Gráfico 47 - Empresas estrangeiras habilitadas e porcentagem de empresas com frota de até 8 veículos, mar/2025 52
Gráfico 48 - Frota estrangeira autorizada a operar, 2023-2024 53
Gráfico 49 - Idade média da frota estrangeira por país de origem, em anos, mar/2025 54
Gráfico 50 - Toneladas exportadas por modal (2024) 55
Gráfico 51 - Toneladas exportadas para o Mercosul, por modal (2024) 55
Gráfico 52 - Toneladas exportadas por ano para Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela por modal 56
Gráfico 53 - Toneladas exportadas para o Mercosul por ano, por modal 56
Gráfico 54 - Certificados de OTM emitidos por ano 61

APRESENTAÇÃO

O Transporte Rodoviário de Cargas - TRC é regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, a qual tem como finalidade regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes terrestres, promovendo segurança, eficiência e integração entre os diversos modos de transporte.

Sendo o principal modal da matriz de transportes de cargas do Brasil, o transporte rodoviário é essencial para a economia e desempenha um papel fundamental no desenvolvimento do país ao gerar empregos e contribuir significativamente para o Produto Interno Bruto (PIB).

Além da integração nacional, apresentando uma grande conectividade, flexibilidade e agilidade, o setor rodoviário também permite o acesso a mercados internacionais, facilitando a exportação de produtos brasileiros.

No âmbito da ANTT, a Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas - SUROC possui competências que abrangem diversas áreas estratégicas do TRC, como o acompanhamento e a regulamentação do transporte multimodal e rodoviário nacional e internacional de cargas, bem como do transporte rodoviário de produtos perigosos, do Pagamento Eletrônico de Frete, do Vale-Pedágio Obrigatório e o Piso Mínimo de Frete.

Ainda, a SUROC é responsável pelo Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC e pela atualização periódica dos valores de frete estabelecidos pela Política Nacional de Pisos Mínimos do TRC.

Neste contexto, a SUROC reuniu neste estudo informações e análises que considera relevantes ao setor e que podem auxiliar no acompanhamento do mercado e na tomada de decisões.

Por fim, destaca-se que informações complementares sobre o TRC poderão ser encontradas na página Dados do TRC no sítio eletrônico da ANTT.

Boa leitura.



01

Informações Setoriais e de Mercado

01 - INFORMAÇÕES SETORIAIS E DE MERCADO

VISÃO GERAL DO TRC

O transporte rodoviário de cargas representa o principal meio de movimentação de mercadorias no Brasil, sendo responsável por grande parte do escoamento da produção e da distribuição de insumos no território nacional. Sua capilaridade e abrangência tornam-no elemento essencial na matriz logística brasileira.

O **Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC** é o instrumento utilizado pela ANTT para identificar e acompanhar os transportadores que atuam no setor. O registro reúne informações sobre as categorias de transportadores, a frota de veículos e a situação cadastral, servindo de base para análises e formulação de políticas públicas voltadas à regulação e à gestão do transporte rodoviário de cargas.

Os dados do RNTRC permitem observar a estrutura e o comportamento do setor, que é composto por três principais categorias: **Transportador Autônomo de Cargas - TAC**, **Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC** e **Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas - CTC**. Essas categorias apresentam perfis distintos em termos de organização, porte e área de atuação, refletindo a diversidade operacional do transporte rodoviário nacional.

Nos últimos anos, a base de dados do RNTRC passou por processos de atualização e revalidação cadastral, com o objetivo de aprimorar a consistência das informações e assegurar conformidade às normas regulatórias. Essas ações contribuíram para melhorar a qualidade dos dados e permitir um retrato mais preciso do setor.

A composição da frota vinculada ao RNTRC indica diferenças relevantes entre as categorias de transportadores. Em geral, as empresas apresentam veículos mais novos, resultado de maior capacidade de investimento e renovação de frota, enquanto os transportadores autônomos e cooperativas mantêm frotas com idade média superior, refletindo características distintas de operação.

A distribuição regional dos transportadores evidencia maior concentração nas regiões Sudeste e Sul do país, acompanhando o peso econômico dessas áreas na estrutura produtiva nacional.

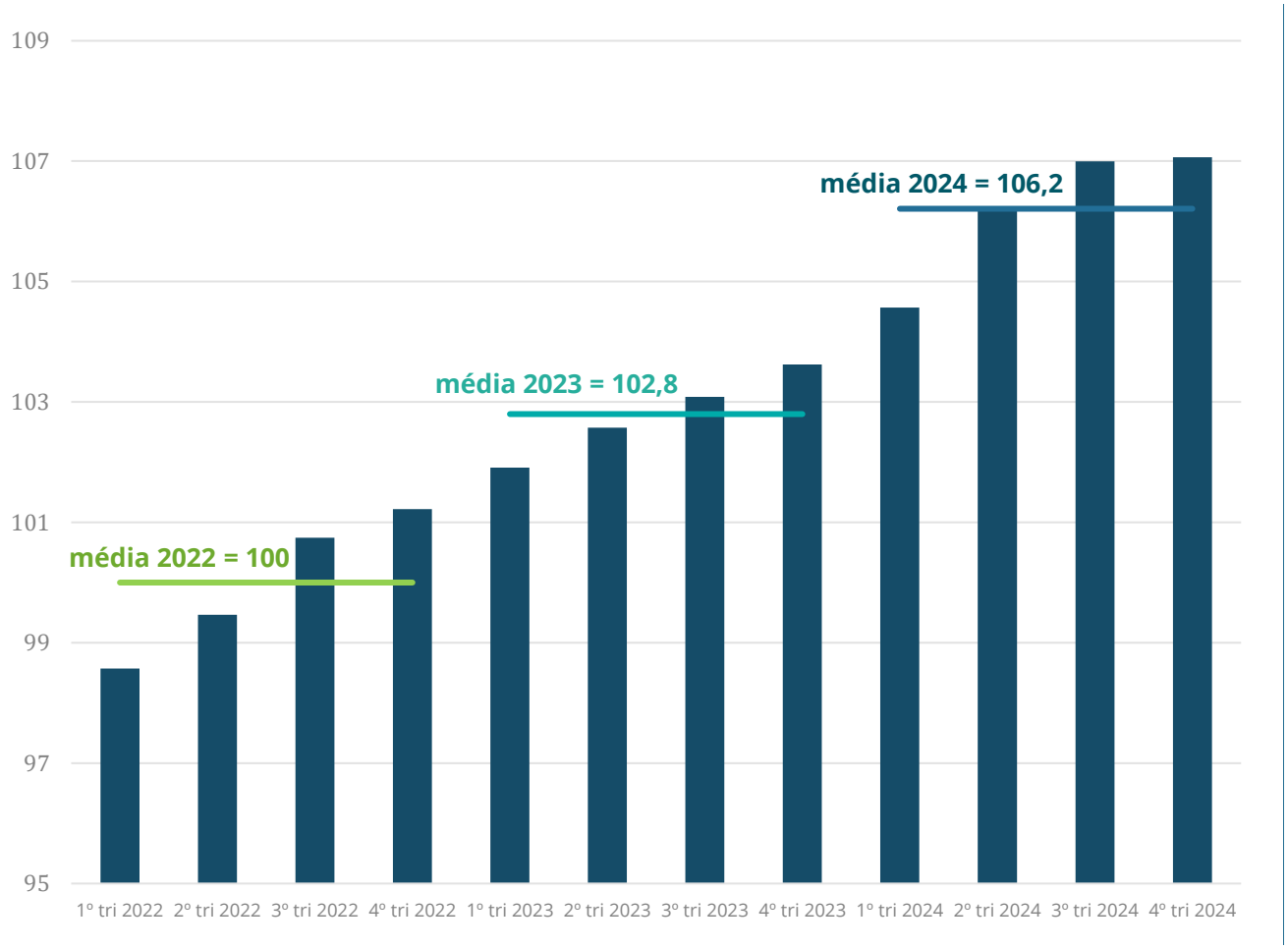
De forma geral, o conjunto de informações cadastrais e operacionais obtidas pelo RNTRC possibilita o acompanhamento contínuo da evolução do transporte rodoviário de cargas no Brasil. As análises derivadas desses dados oferecem subsídios técnicos para a compreensão das dinâmicas do setor e para o aperfeiçoamento das ações de regulação e fiscalização. Mais informações estão disponíveis em Dados do TRC — Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.



PRODUTO INTERNO BRUTO (PIB)

O PIB do setor de serviços, que engloba o transporte rodoviário de cargas, cresceu em 2024 por volta de 3,3% em relação a 2023, conforme mostrado no Gráfico 1. Percebe-se também que, diferentemente de 2023, houve estagnação no crescimento entre o 3° e 4° trimestre de 2024.

Gráfico 1 - PIB serviços (IBGE*)



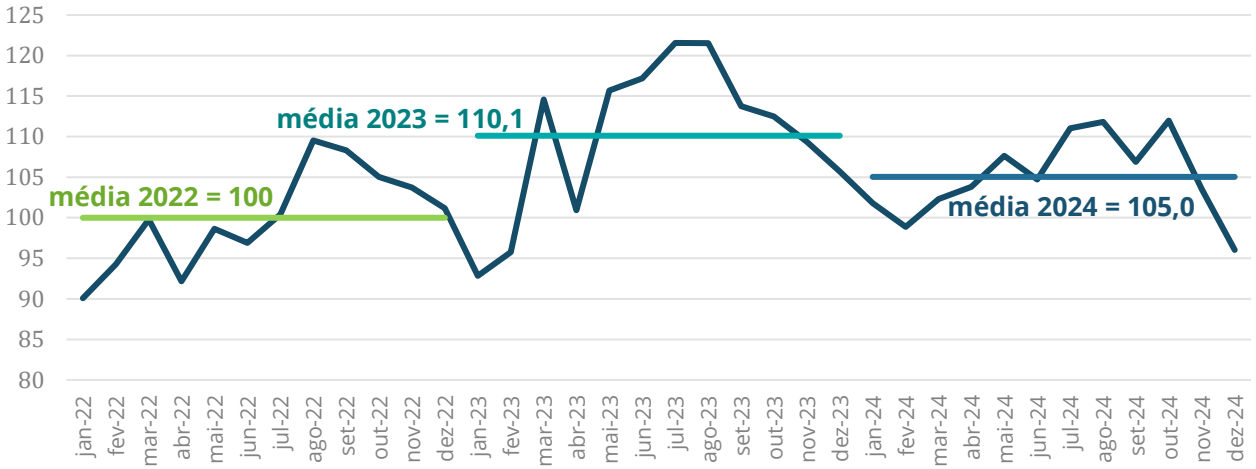
***** *Série encadeada do índice de volume trimestral com ajuste sazonal (IBGE, tabela 1621).*



PESQUISA MENSAL DE SERVIÇOS (PMS)

Mais especificamente para o setor de transportes rodoviário de cargas, de acordo com o índice de volume de serviços* da Pesquisa Mensal de Serviços (PMS) do IBGE, a atividade do setor de transportes de 2024 ficou cerca de 4,6% inferior à média de 2023 **(Gráfico 2).**

Gráfico 2 - Pesquisa Mensal de Serviços (PMS) do transporte rodoviário de cargas (TRC)

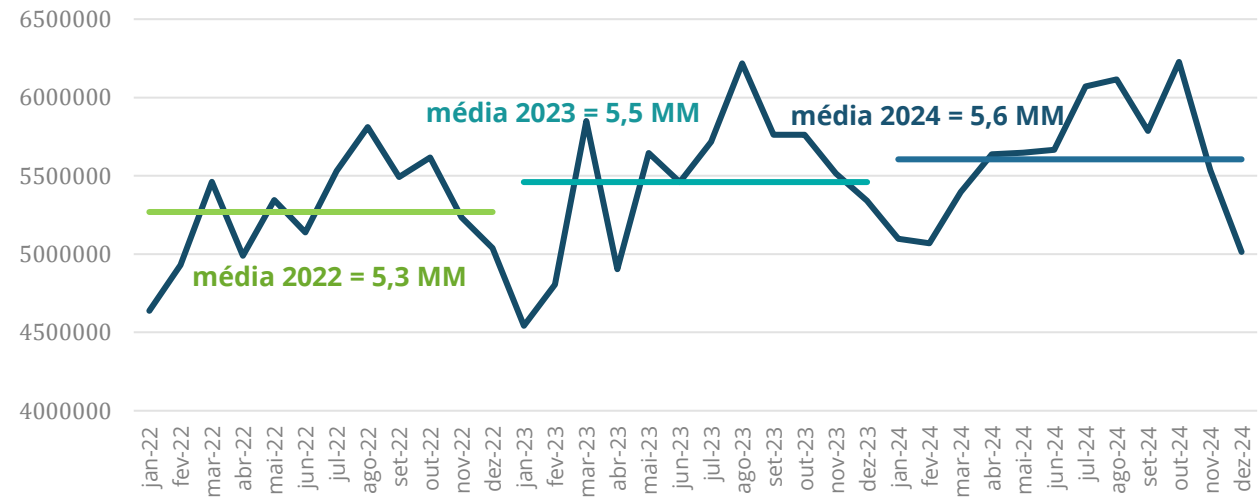


** O índice de volume de serviços (tabela 8688 do IBGE) tem como base os faturamentos das empresas dos CNAEs do TRC, retirando-se o efeito da inflação. Ou seja, compara-se o faturamento deflacionado da empresa em determinado mês com a média dos faturamentos deflacionados do ano de 2022. Por exemplo, o maior índice de volume de 2023 foi 121,6 (em julho/23), o que significa que o faturamento deflacionado das empresas do setor em julho/23 foi 21,6% superior à média mensal dos faturamentos deflacionados de 2022.*

ÓLEO DIESEL E BIODIESEL

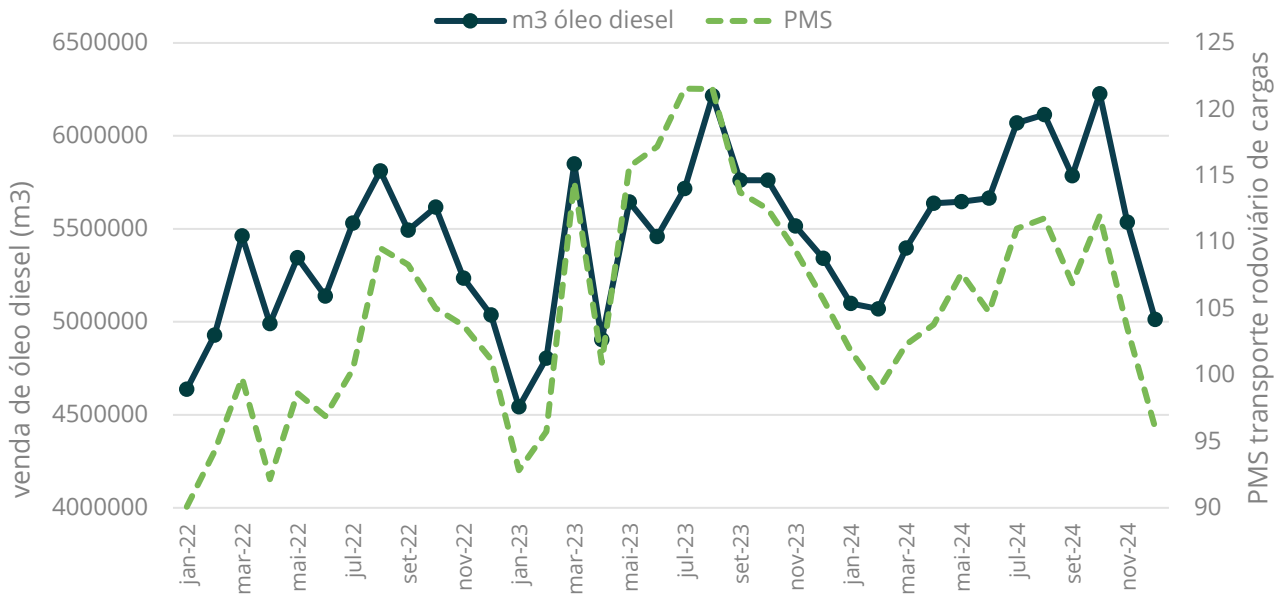
A venda de óleo diesel em 2024 totalizou 67,3 MM m^3 (média de 5,6 MM/mês) e foi 2,7% superior à venda de 2023, como mostrado no **Gráfico 3.**

Gráfico 3 - Venda de óleo diesel (m^3, ANP)



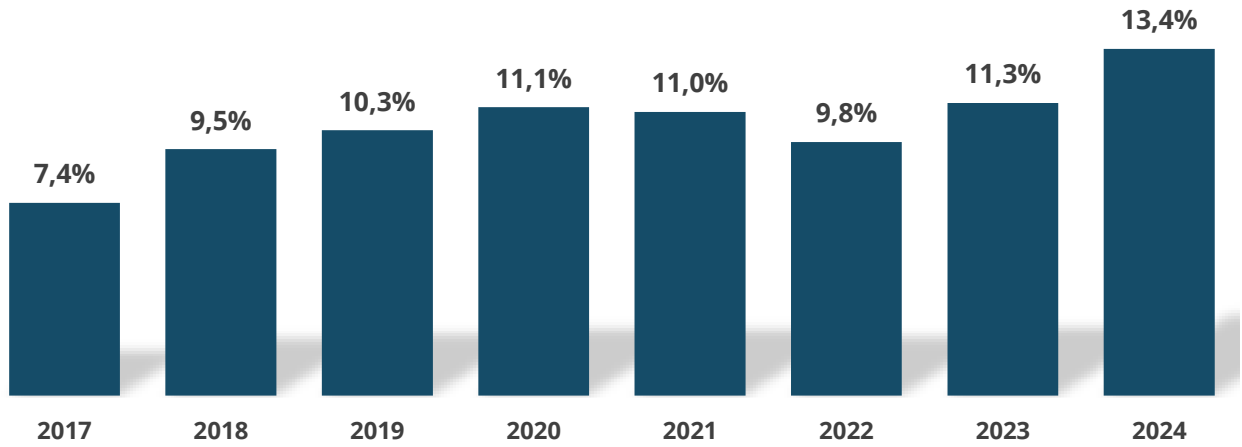
Já o **Gráfico 4** ilustra a correlação entre a venda de óleo diesel e o índice PMS do transporte rodoviário de cargas, mostrando a importância do acompanhamento da venda de óleo diesel como indicador da intensidade de atividade do setor.

Gráfico 4 - Venda de óleo diesel (m³, ANP) e PMS do TRC (IBGE)



A proporção de biodiesel em 2024 foi a maior da série histórica e atingiu 13,4%, um crescimento de 2,1% sobre a proporção de 11,3% de 2023, conforme apresentado no **Gráfico 5**.

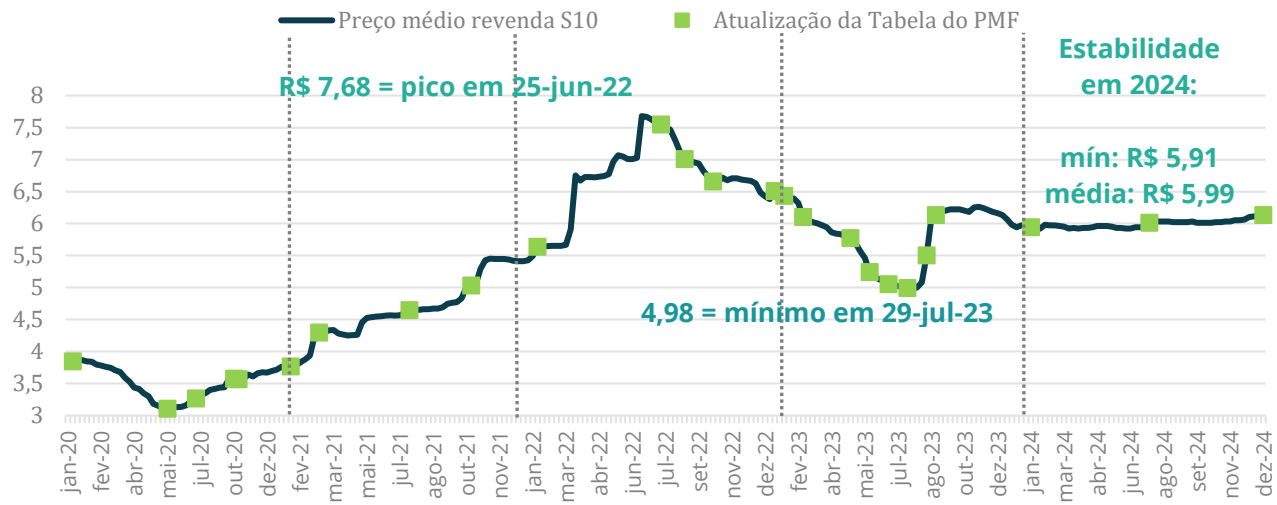
Gráfico 5 - Proporção de biodiesel (%, ANP)



Obs. Em março de 2024, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) aumentou o percentual da mistura de biodiesel no diesel, de 12% para 14%. A progressão de 1 ponto percentual para 15% ocorrerá em 2025, acelerando o cronograma aprovado em março de 2023 que previa essa implementação apenas em 2026 (fonte: Resolução CNPE 8/23).

No **Gráfico 6**, observa-se que o preço médio de revenda do óleo diesel S10 ficou estável em 2024, variando ao longo do ano entre R$ 5,91/l e R$ 6,13/l, de tal forma que foram feitos ajustes nos valores da **Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM), em função dessa variação, somente em três momentos de 2024: 18/01/2024, 11/07/2024 e 27/12/2024.**

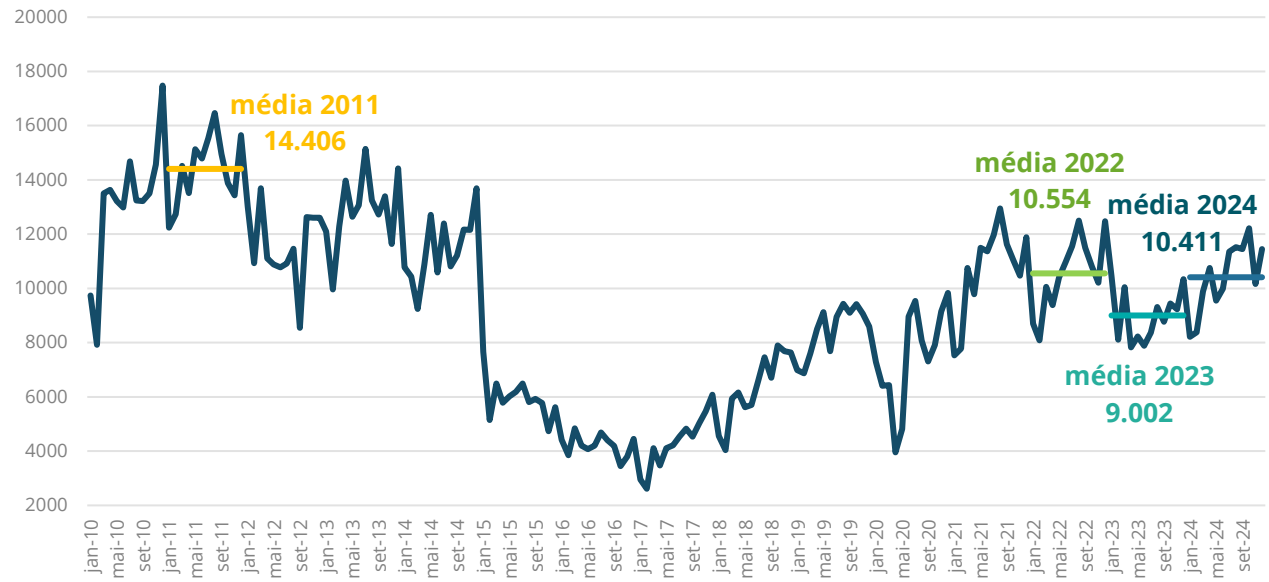
Gráfico 6 - Preço médio de revenda do óleo diesel S10 (ANP)



EMPLACAMENTO DE CAMINHÕES

Os dados da ANFAVEA apresentados no **Gráfico 7** mostram que a média de emplacamentos em 2024 foi de 10.411 caminhões/mês, 15,7% superior à média de 9.002 caminhões/mês de 2023. Porém, apesar de ter se aproximado dos valores alcançados em 2014, a média de 2024 ainda foi 27,7% inferior ao pico histórico de 2011 (14.406 caminhões/mês).

Gráfico 7 - Emplacamentos de caminhões (ANFAVEA)

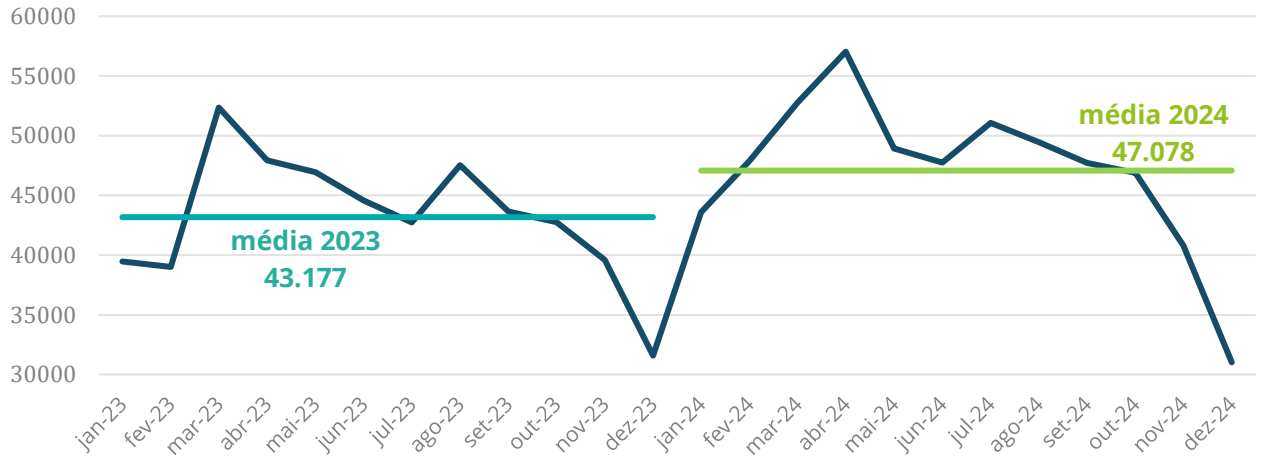


ADMISSÕES DE MOTORISTAS DE CAMINHÃO POR EMPRESAS

Em 2024, foram admitidos, tanto para o transporte de carga própria quanto para o transporte remunerado, 564.932 motoristas de caminhão (média mensal de 47.078), valor 9% superior às 518.118 admissões de 2023 (média mensal de 43.177), conforme apresentado no **Gráfico 8.**

Observa-se que esses valores representam somente as admissões e não consideram os desligamentos. Portanto, os valores do **Gráfico 8** não refletem o real aumento de estoque de caminhoneiros do setor.

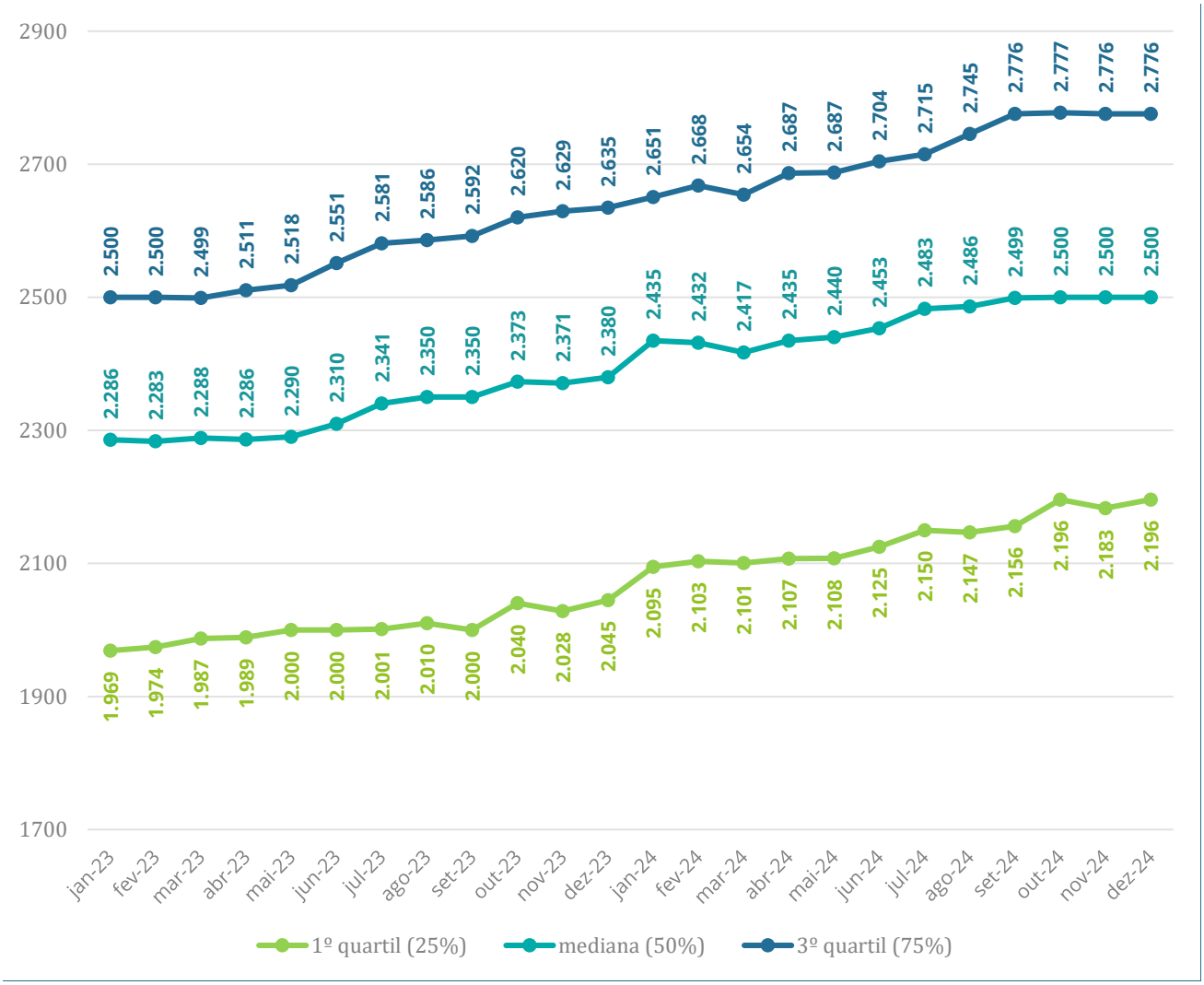
Gráfico 8 - Admissões de motoristas de caminhão por empresas (Novo CAGED identificado)





Os salários de admissão dos motoristas de caminhão apresentados no **Gráfico 8** são analisados no **Gráfico 9**, que mostra o 1º quartil do salário de admissão (25% foram admitidos com salário menor ou igual ao 1º quartil), mediana (50% foram admitidos com salário inferior ou superior à mediana) e 3º quartil (25% foram admitidos com salário superior ao 3º quartil).

Gráfico 9 - Salário de admissão dos motoristas de caminhão (Novo CAGED identificado)



Nota-se no **Gráfico 9** que houve um aumento de 6,3% na mediana de set/23 (R$ 2.350) a set/24 (R$ 2.499), mas a partir de set/24 a mediana se manteve praticamente constante em torno de R$ 2.500*.

**Outras análises sobre os motoristas de caminhão podem ser encontradas no Perfil dos Motoristas de Caminhão — Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT*

02

Transporte Rodoviário Nacional de Cargas

02 - TRANSPORTE RODOVIÁRIO NACIONAL DE CARGAS

VISÃO GERAL

A análise do Transporte Rodoviário Nacional de Cargas será feita para as três categorias de transportadores: Transportadores Autônomos de Cargas – TACs, Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas – ETCs e Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas – CTCs.

Os TACs são pessoas físicas que realizam o transporte rodoviário remunerado de cargas e podem ter até 3 veículos automotores e podem contar com até 3 TAC-Auxiliares para a realização dos serviços. No final de 2024 representavam 76% do total de transportadores e sua frota representava 33% do total de veículos inscritos no RNTRC.

As ETCs são pessoas jurídicas que realizam o transporte rodoviário remunerado de cargas e não há limite de número de veículos para sua frota. No entanto, ETCs que possuam até 3 veículos automotores são consideradas como ETC equiparada a TAC para fins de pagamento eletrônico de frete (no restante do documento tratadas como ETC equiparada). No final de 2024, todas as ETCs representavam 24% do total de transportadores e sua frota representava 65% do total de veículos inscritos no RNTRC.

Já as CTCs também são pessoas jurídicas que reúnem veículos próprios e de seus cooperados para prestar serviço de transporte em nome da cooperativa. Assim a frota de uma cooperativa incorpora a frota dos cooperados e não há limites na quantidade de veículos. Todas as CTCs são consideradas como equiparadas a TAC. No final de 2024, todas as CTCs representavam 0,1% do total de transportadores e sua frota representava 1,4% do total de veículos inscritos no RNTRC.

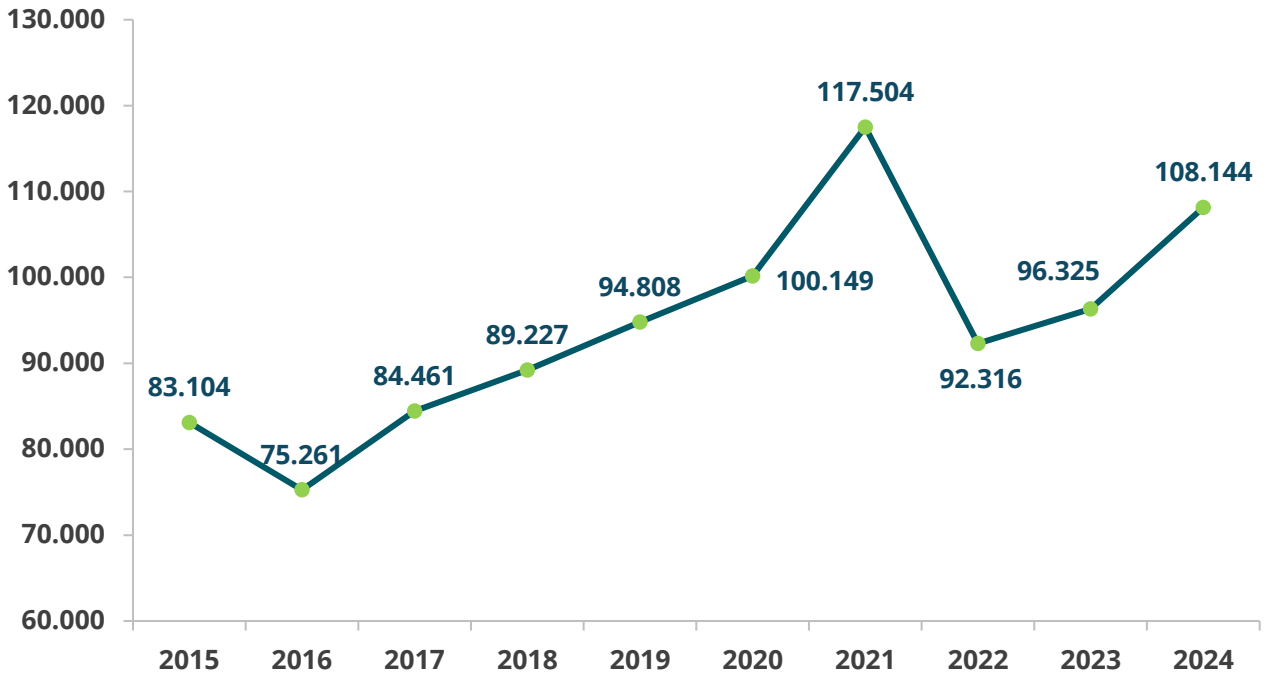
Destaca-se que todas as categorias passaram pelo processo de revalidação ordinária, o qual foi iniciado em 2023 e produziu efeitos em 2024, conforme cronograma da Portaria SUROC Nº 220/2022, afetando o número de transportadores ativos a partir de janeiro de 2024.

Mais informações sobre cada categoria dos transportadores são encontradas no Painel Perfil do TRC na página Dados do TRC — Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

REGISTRO NACIONAL DE TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS DE CARGAS (RNTRC)

Em 2024, foram emitidos 108 mil novos registros do RNTRC, um aumento de 12,2% dos 96 mil emitidos em 2023 (**Gráfico 10**).

Gráfico 10 - Emissão de novos registros RNTRC

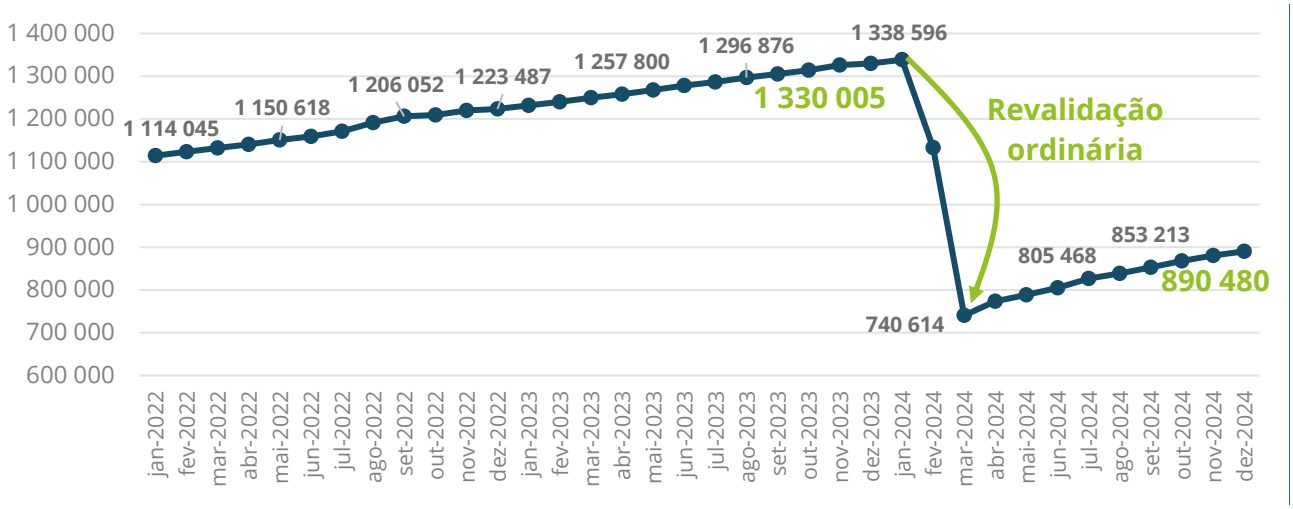


Também no **Gráfico 10**, observa-se um pico nas emissões de novos registros em 2021, impulsionado principalmente pelo crescimento no número de **Transportadores Autônomos de Cargas (TACs)** e de **Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas (ETCs).** No comparativo anual, o total de TACs cadastrados passou de 71 mil em 2020 para 82 mil em 2021, enquanto o de ETCs aumentou de 24 mil para 29 mil.

TRANSPORTADORES COM RNTRC

Havia 890.480 transportadores com situação de RNTRC ativo, pendente ou suspenso em dezembro de 2024, como mostrado no Gráfico 11.

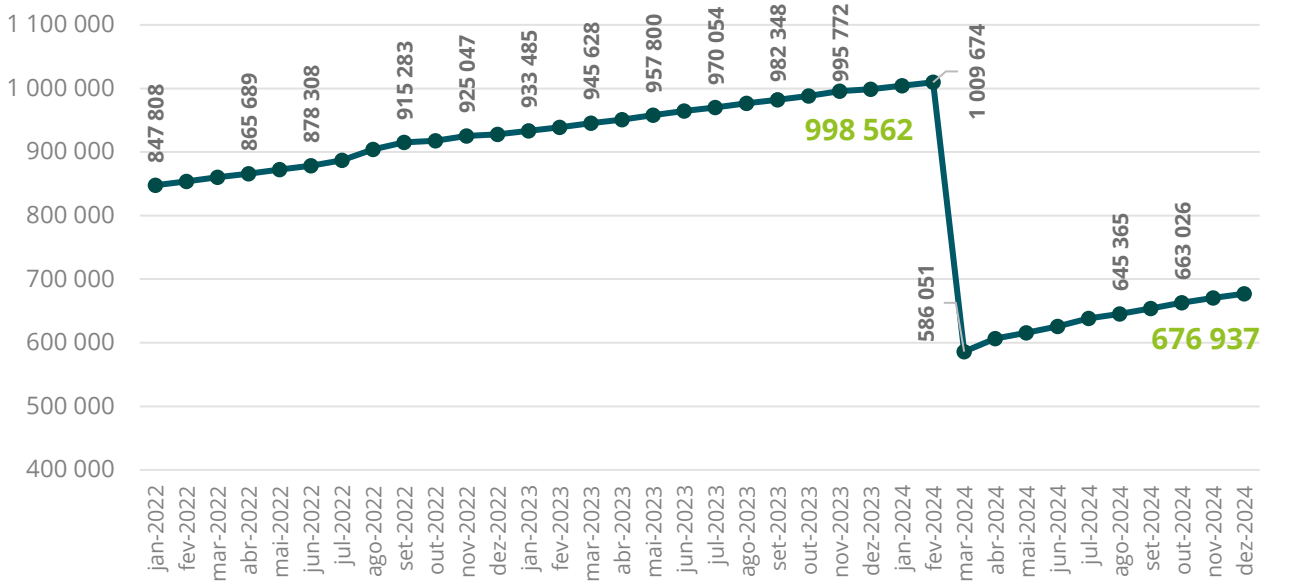
Gráfico 11 - Transportadores com situação de RNTRC ativo, pendente ou suspenso (RNTRC em números)



Em comparação com os 1.330.005 transportadores de dez/2023, a situação de dez/2024 representa uma queda de 33% no número de registros ativos, pendentes ou suspensos. Essa redução se deve ao processo de revalidação ordinária, o qual suspendeu cautelarmente, nos meses de jan/24, fev/24 e mar/24, os transportadores que não concluíram a revalidação no prazo.

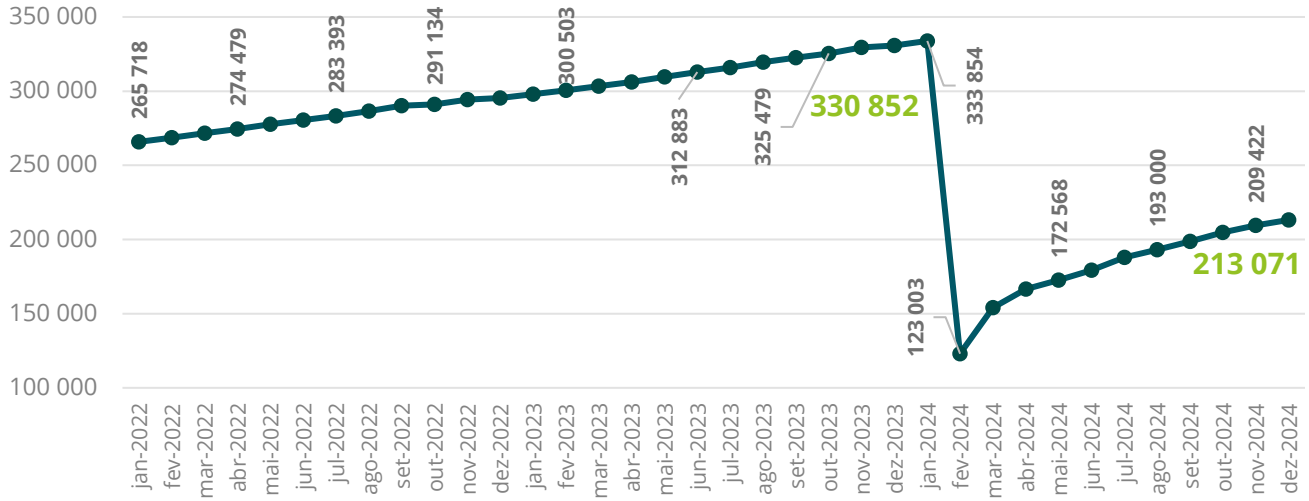
Semelhantemente ao registro geral, para os TACs houve uma queda de 32% nos registros com RNTRC ativo, pendente ou suspenso no período entre dez/23 e dez/24 (Gráfico 12).

Gráfico 12 - TACs com situação de RNTRC ativo, pendente ou suspenso (RNTRC em números)



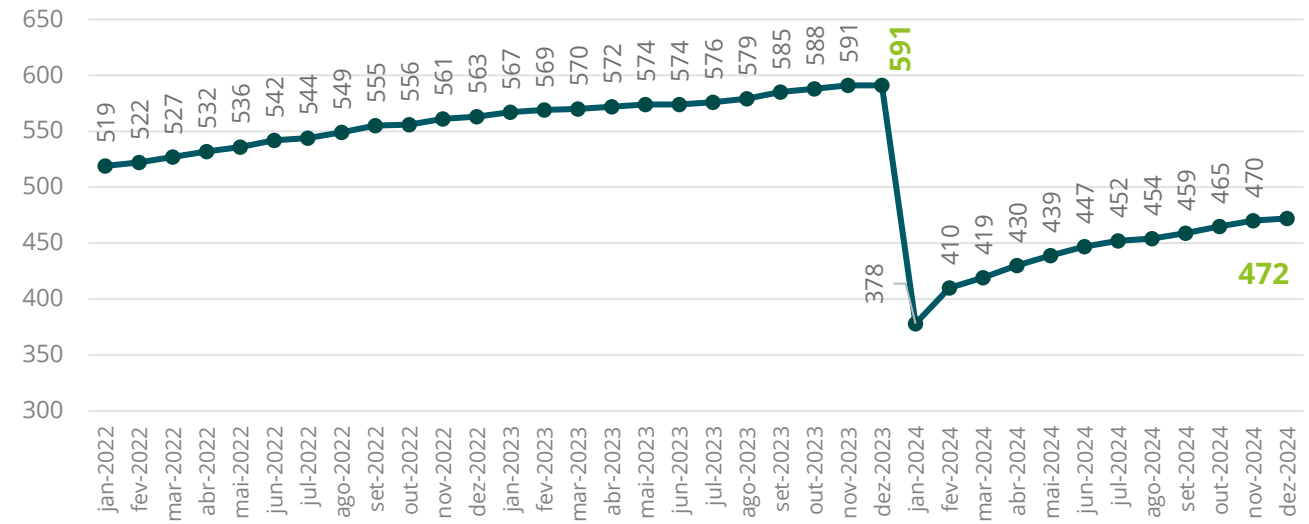
Para ETCs, a queda entre dez/23 e dez/24 foi de 37% **(Gráfico 13).**

Gráfico 13 - ETCs com situação de RNTRC ativo, pendente ou suspenso (RNTRC em números)



Por fim, a redução do número de Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas (CTCs) de dez/23 a dez/24 foi de 20%, chegando a 472 CTCs com o RNTRC ativo, pendente ou suspenso **(Gráfico 14).**

Gráfico 14 - CTCs com situação de RNTRC ativo, pendente ou suspenso (RNTRC em números)



É interessante analisar o crescimento do número de transportadores após as quedas causadas pelo processo de revalidação ordinária.

Por exemplo, a Tabela 1 compara o número de transportadores com RNTRC ativo, pendente ou suspenso em dez/24 com o menor valor de cada série, observado logo após o vencimento do prazo da revalidação, das categorias TAC, ETC e CTC.

Tabela 1 - Crescimento do número de transportadores pós revalidação ordinária

Categoria do transportador	Número de transportadores após a revalidação (menor valor da série)	Número de transportadores em dez/24	Variação %
TAC	586.051	676.937	16%
ETC	**123.003**	**213.071**	**73%**
CTC	378	472	25%
Total	**740.614**	**890.480**	**20%**

Logo, observa-se que as ETCs foram a categoria que mais rapidamente buscaram, quando necessário, a regularização do RNTRC suspenso pelo processo de revalidação ordinária, apresentando um crescimento de 73% no número de transportadores.

FROTA CADASTRADA NO RNTRC

Da mesma forma que o número de transportadores foi impactado pelo processo de revalidação ordinária em 2024, houve uma redução na frota de veículos associada a transportadores com RNTRC ativo, pendente ou suspenso.

A **Tabela 2** mostra os números de veículos, por categoria de transportador, em dez/2023, no momento logo após a revalidação e em dez/2024, comparando as respectivas taxas de redução causadas pelo processo de revalidação ordinária e de recuperação até dez/2024.

Tabela 2 - Frota de veículos associada a transportadores com RNTRC ativo, pendente ou suspenso (RNTRC em números)

Categoria do transportador	Número de veículos associados a transportadores com RNTRC ativo, pendente ou suspenso			Variação %	
	dez/23	pós-revalidação ordinária	dez/24	% dez/24 | dez/23	% dez/24 | pós-revalidação
TAC	1.032.448	781.544	871.923	-15,5%	11,6%
ETC	1.788.965	1.276.347	1.703.493	-4,8%	**33,5%**
CTC	36.367	34.821	36.927	**1,5%**	6,0%
Total	**2.857.780**	**2.282.080**	**2.612.343**	**-8,6%**	**14,5%**

Observa-se na **Tabela 2** que, apesar de o processo de revalidação ter causado uma redução de cerca de 1.500 veículos das CTCs (de 36.367 foi reduzido para 34.821), o número de veículos de CTCs em dez/24 é 1,5% superior ao de dez/23.

Ainda, na mesma tendência de crescimento do número de transportadores ETCs mostrada na **Tabela 1**, a frota de ETCs foi a que mais cresceu pós-revalidação (33,5%).

PERFIL DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO NACIONAL

Nesta seção serão mostradas informações relacionadas aos perfis das ETCs, CTC e dos TACs, tendo como base o cadastro do RNTRC em Março/2025.

ETC

Com base nos dados da Receita Federal do Brasil (RFB), foi identificado o porte de 132.186 transportadores ETCs, representando 66% do total.

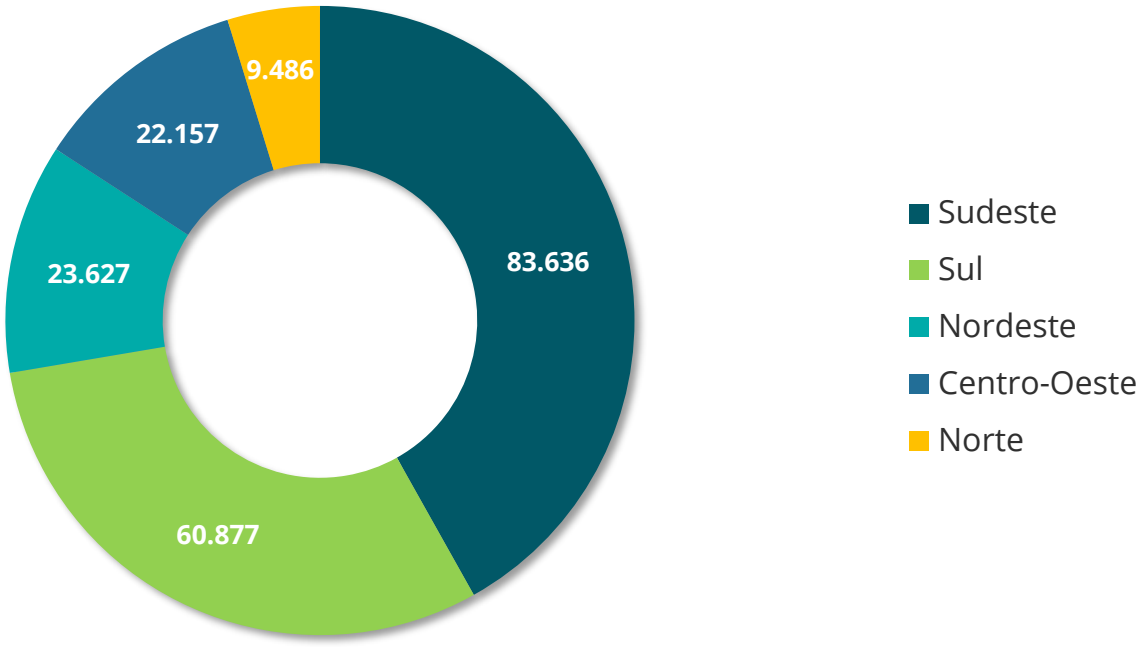
Nessa amostra, verifica-se no Gráfico 15 que a maioria das empresas ativas é de pequeno porte, classificadas pela RFB como Microempresa (ME) ou Empresa de Pequeno Porte (EPP).

Gráfico 15 - Porte das empresas (Mar/2025)



No que se refere à distribuição geográfica, observa-se que a concentração das ETCs acompanha a distribuição do Produto Interno Bruto (PIB), com as regiões Sudeste e Sul abrigando 72% das empresas (Gráfico 16).

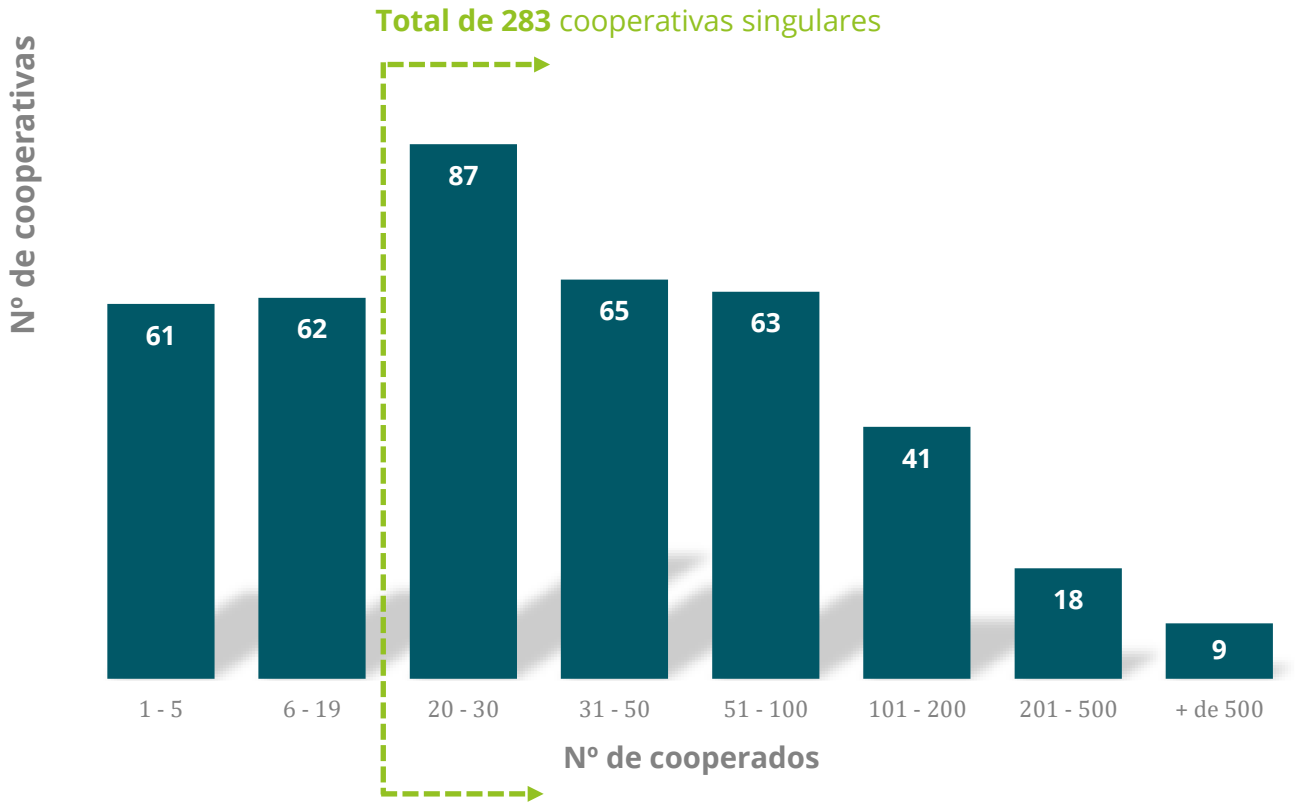
Gráfico 16 - Transportadores por região (ETC) em Mar/2025



CTC

Conforme apresentado no **Gráfico 17**, no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) predominam as cooperativas singulares, as quais devem contar com um número mínimo de 20 cooperados pessoas físicas*.

Gráfico 17 - Número de CTCs por número de cooperados (Mar/2025)



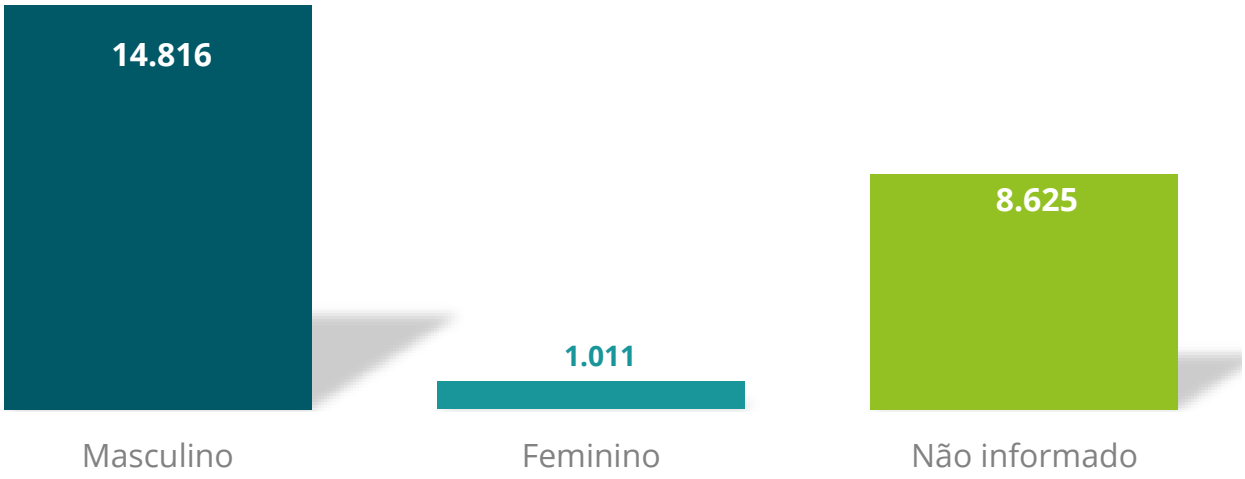
**Lei nº 5.764/1971*:*

" Art. 6º As sociedades cooperativas são consideradas:

I - singulares, as constituídas pelo número mínimo de 20 (vinte) pessoas físicas, sendo excepcionalmente permitida a admissão de pessoas jurídicas que tenham por objeto as mesmas ou correlatas atividades econômicas das pessoas físicas ou, ainda, aquelas sem fins lucrativos;"

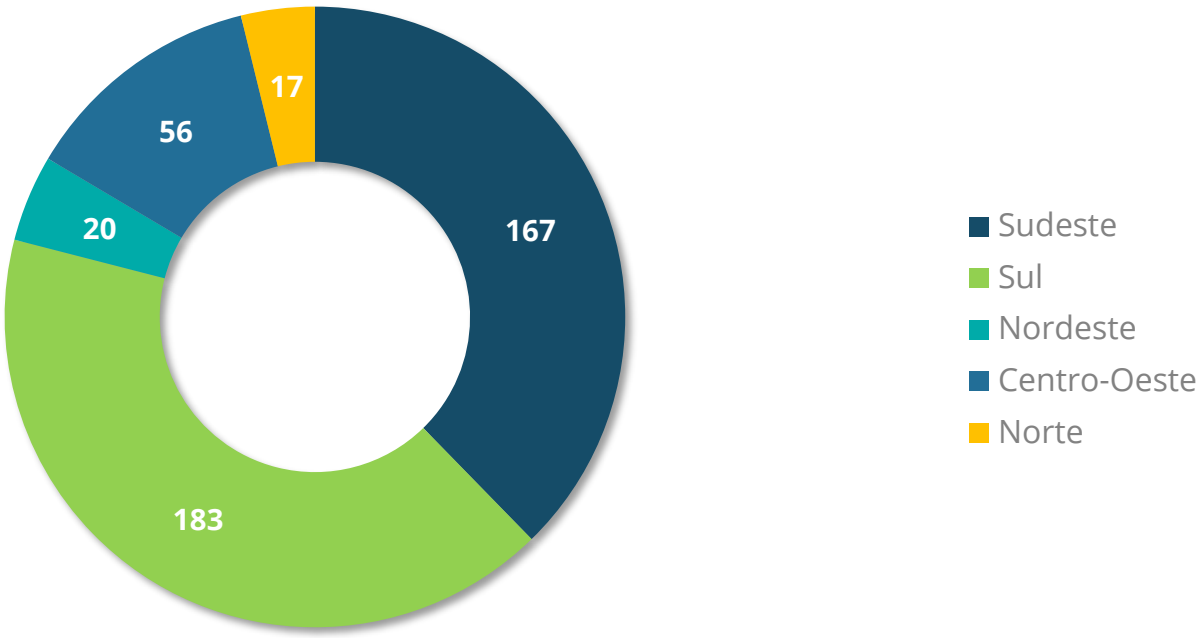
Ao analisar a divisão por gênero, percebe-se que a atividade ainda é majoritariamente masculina, com 93,61% de participação, o que significa 14.816 de um total de 15.827 considerando dados obtidos após o cruzamento de dados com a Receita Federal, conforme mostrado no **Gráfico 18**.

Gráfico 18 - Gênero do cooperado (Mar/2025)



Assim como nas ETCs, a maior parte das cooperativas ativas (79%) está concentrada nas regiões Sudeste e Sul do país (**Gráfico 19).**

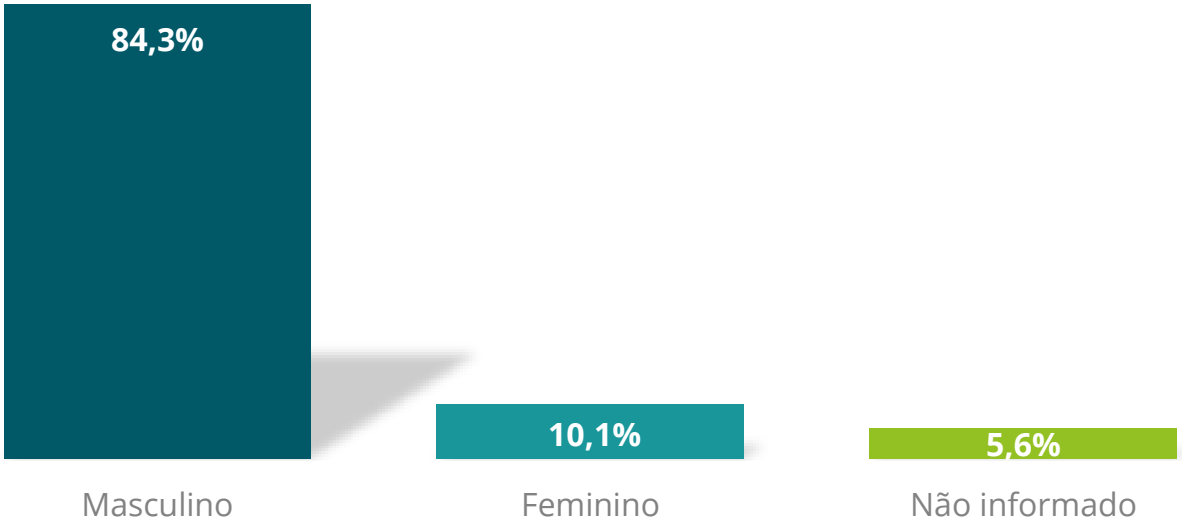
Gráfico 19 - CTCs por região (Mar/2025)



TAC

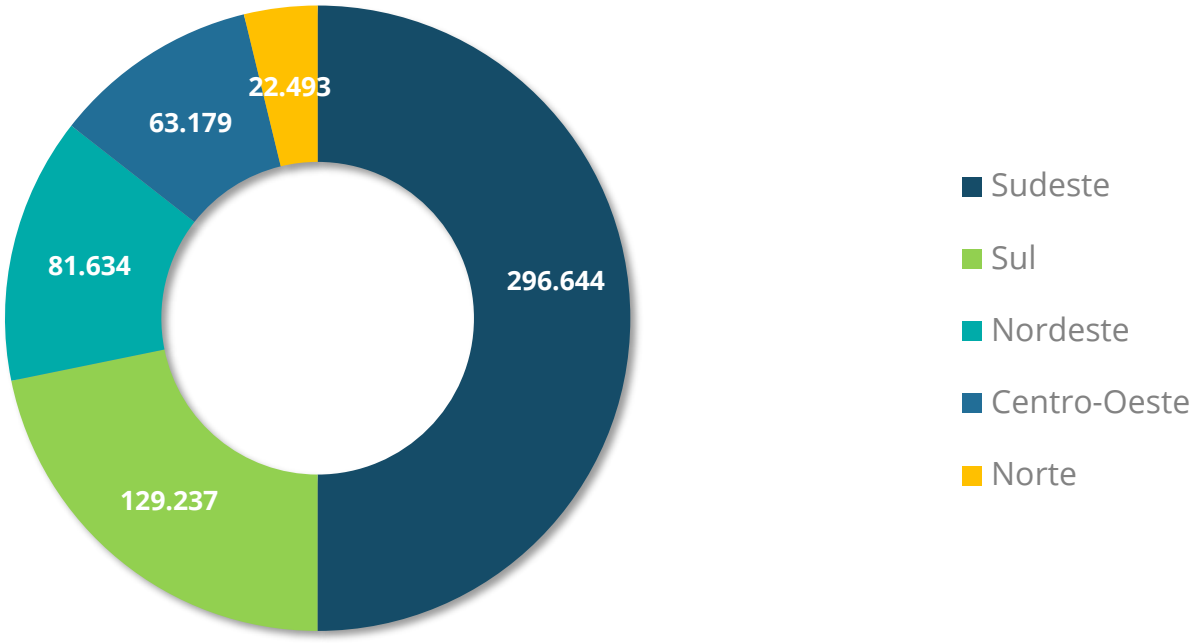
Na categoria dos Transportadores Autônomos de Carga (TACs), a participação feminina segue reduzida, representando 10% do total (**Gráfico 20**).

Gráfico 20 - Gênero do TAC (Mar/2025)



Assim como ocorre nas categorias **ETC e CTC**, os transportadores autônomos estão predominantemente localizados nas regiões Sudeste e Sul do Brasil, conforme apresentado no **Gráfico 21**. No entanto, nota-se uma concentração ainda mais expressiva na região Sudeste, a qual responde por 50% dos transportadores autônomos ativos.

Gráfico 21 - Transportadores autônomos por região (Mar/2025)



IDADE DA FROTA DOS VEÍCULOS DE TRAÇÃO

Com base no cadastro de mar/25, os veículos de tração possuem uma idade média próxima de 16 anos, como mostrado na **Tabela 3**.

Tabela 3 - Idade média dos veículos de tração, em anos

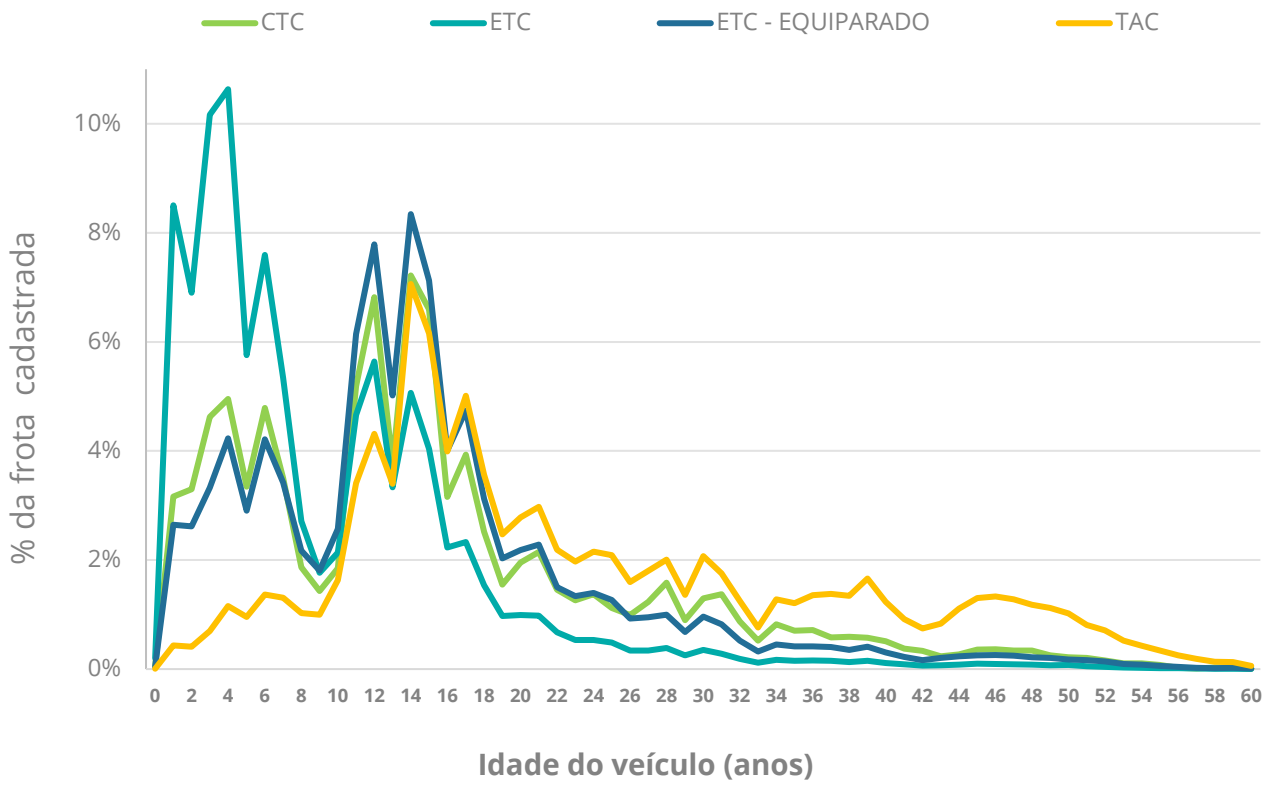
CTC	ETC	ETC equiparada	TAC	Média geral
15,5	9,3	14,8	23,8	**16,4**

Fonte: RNTRC 17/mar/25

A categoria ETC possui a frota de veículos mais nova, com uma idade média de 9,3 anos, enquanto a frota dos TACs possui uma idade média de 23,8 anos. Já o perfil de idade da frota da CTC é semelhante ao da ETC Equiparada, por volta de 15 anos, e mais próximo da média geral de 16,4 anos.

O **Gráfico 22** mostra a distribuição percentual do perfil de idade da frota de tração de cada categoria de transportador.

Gráfico 22 - Idade dos veículos de tração



Fonte: RNTRC 17/mar/25

Nota-se que as ETCs possuem a frota mais nova, com aproximadamente 42% de seus veículos com idade até 5 anos. As outras categorias (ETC equiparada, CTC e TAC) possuem uma concentração de frota entre 11 e 18 anos.

Ainda, como praticamente não há frota de TAC com idade até 10 anos, o perfil da frota de tração do TAC possui uma 'cauda mais longa' para as idades mais avançadas (acima de 30 anos), deslocando a idade média geral de sua frota para cerca de 24 anos.

IDADE DA FROTA DE IMPLEMENTOS

A frota de implementos é, em média, mais nova do que a frota de veículos de tração, com idade de aproximadamente 12 anos, conforme mostrado na **Tabela 4.**

Tabela 4 - Idade média dos implementos, em anos

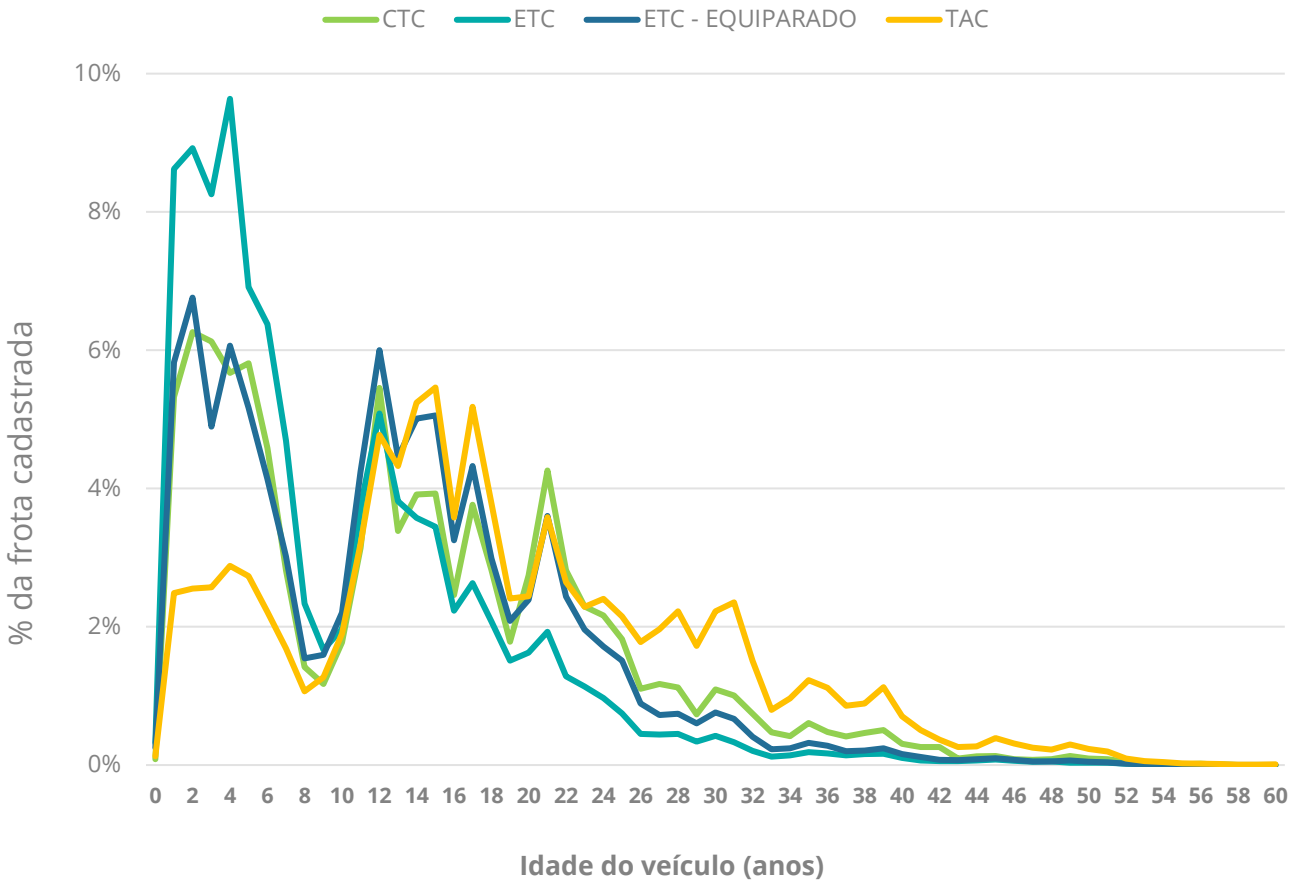
CTC	ETC	ETC equiparada	TAC	Média geral
13,8	9,7	12,7	18,6	**11,7**

Fonte: RNTRC 17/mar/25

Em relação às categorias de transportadores, a análise se assemelha à dos veículos de tração: ETCs possuem a frota mais nova, ETC equiparada e CTC possuem um perfil semelhante e TAC com a frota mais antiga.

O **Gráfico 23** apresenta o perfil por idade do implemento, com comportamento similar ao do **Gráfico 22**. A exceção é que, neste caso, existe um percentual um pouco maior de frota mais nova (até 10 anos) para TACs ao invés da 'cauda mais longa' a partir dos 30 anos de idade.

Gráfico 23 - Idade dos implementos



Fonte: RNTRC 17/mar/25

03

Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT)

03 - CÓDIGO IDENTIFICADOR DA OPERAÇÃO DE TRANSPORTE (CIOT)

VISÃO GERAL

De acordo com a Resolução ANTT nº 5.862/2019, toda operação de transporte realizada por TAC ou TAC equiparado deve ser cadastrada por meio da geração de um Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT).

O CIOT é um código único que vincula todas as informações essenciais de uma operação de transporte, tais como origem, destino, transportadores, tipo de carga e veículos.

Apesar de ser obrigatório para o transporte realizado por TAC ou TAC equiparado, o CIOT também pode ser gerado para operações de transporte realizadas por ETC ou CTC.

Neste contexto, esta seção apresenta análises dos CIOTs registrados na ANTT no período de 2023 e 2024. Ainda, por ser obrigatório somente para o transporte realizado por TAC ou TAC equiparado, observa-se que os dados apresentados não contemplam a totalidade de operações de transporte do país e devem ser interpretados de forma amostral.

As operações de transporte podem ser cadastradas de duas maneiras, dependendo da forma de contratação.

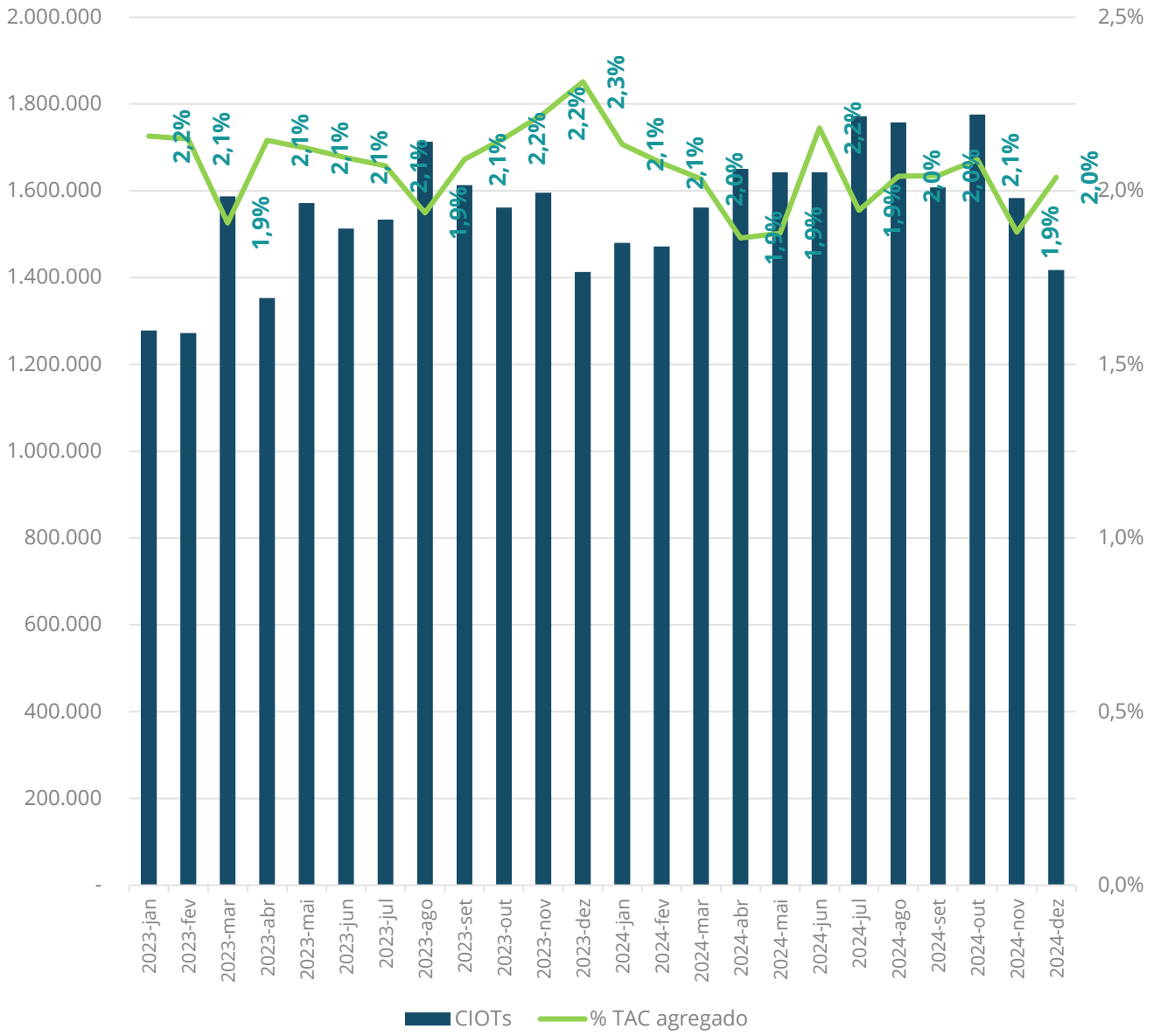
A operação padrão é realizada pelo TAC-independente, aquele que presta os serviços de transporte de carga em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem.

A operação TAC-agregado é realizada por aquele TAC ou equiparado que coloca veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por preposto seu, a serviço do contratante, com exclusividade, mediante remuneração certa.

EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE CIOTS

O **Gráfico 24** mostra a evolução do número de CIOTS gerados de 2023 a 2024.

Gráfico 24 - Evolução do número de CIOTs



Em 2023, o volume médio de CIOTs por mês foi de 1,5 milhão, sendo que em 2024 a média foi 7,5% superior (1,6 milhão/mês).

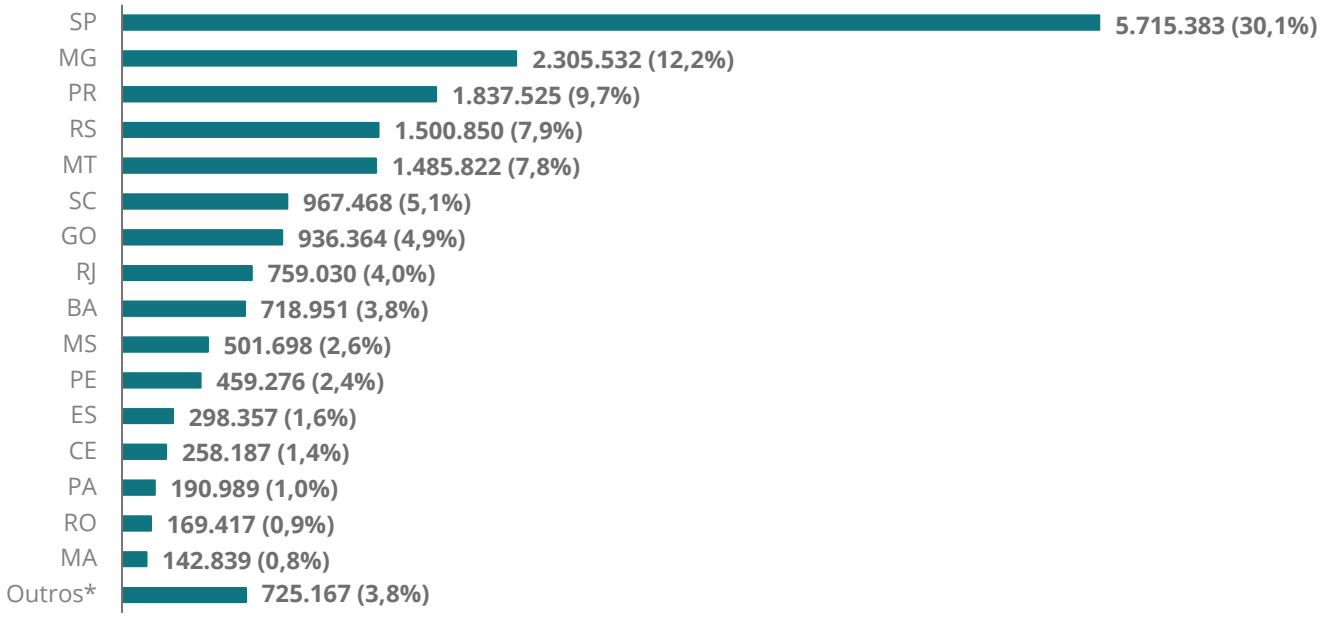
Observa-se também quem nos meses de jul/24, ago/24 e out/24, o número de CIOTs superou 1,7 milhão/mês.

O volume de CIOTs de operações de TAC-agregado é bastante inferior ao volume de operações padrão, ficando entre 1,9% e 2,2% do total durante o ano de 2024.

CIOTS POR UF DE ORIGEM

Ao analisar **os CIOTs das operações padrão de 2024**, a Unidade Federativa (UF) de São Paulo lidera com 5,7 milhões de viagens e representa aproximadamente 30% do total. Minas Gerais (2.305.532), Paraná (1.837.525) e Rio Grande do Sul (1.500.850) vêm na sequência, com 12%, 10% e 8%, respectivamente, consolidando a predominância do Sudeste e Sul (**Gráfico 25**).

Gráfico 25 - CIOTs por UF de origem (2024)

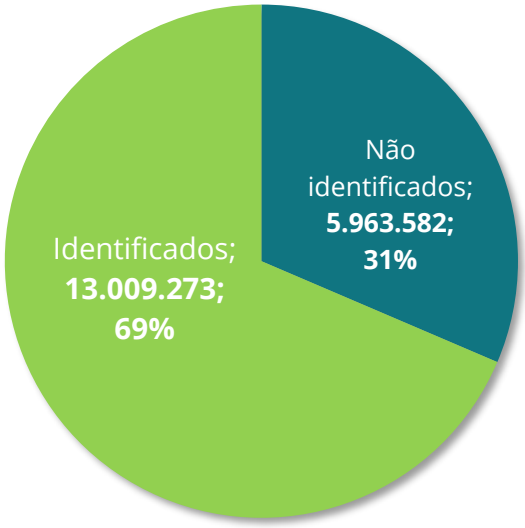


** Outras UFs totalizam 725.167 viagens, correspondendo a aproximadamente 4% do total.*

CIOTS POR TIPO DE PRODUTO

Foi possível identificar o tipo de produto transportado nas viagens registradas por meio de CIOTs em cerca de 69% das viagens, como mostrado no **Gráfico 26.**

Gráfico 26 - Porcentagem das viagens com identificação do tipo de produto transportado (2024)



Dos 1.208 tipos de produtos identificados nos registros de CIOT, a soja lidera com 1.962.027 viagens (15%), seguida pelo milho com 988.369 (7,6%). Cimentos hidráulicos representam 532.309 viagens (4%) e adubos minerais ou químicos somam 505.383 viagens (4%).

A Tabela 5 mostra os 16 principais tipos de produtos, que representam 47% das viagens registradas em 2024.

Tabela 5 - Número de CIOTs em 2024 por tipo de produto

Tipo de Produto	CIOTs	%
Soja, mesmo triturada	1.962.027	15,1%
Milho	988.369	7,6%
Cimentos hidráulicos (incluindo os cimentos não pulverizados, denominados clinkers), mesmo corados	532.309	4,1%
Adubos (fertilizantes) minerais ou químicos, que contenham dois ou três dos seguintes elementos fertilizantes: nitrogênio (azoto), fósforo e potássio; outros adubos (fertilizantes); produtos do presente Capítulo apresentados em tabletes ou formas semelhantes, ou ainda em embalagens de peso bruto não superior a 10 kg	505.383	3,9%
Cimentos, argamassas, concretos e composições semelhantes, refratários, exceto os produtos da posição 38.01	348.556	2,7%
Tortas e outros resíduos sólidos, mesmo triturados ou em “pellets”, da extração do óleo de soja	318.543	2,4%
Calhaus, cascalho, pedras britadas, do tipo normalmente utilizado em concreto (betão) ou para empedramento de estradas, de vias férreas ou outros balastros, seixos rolados e sílex, mesmo tratados termicamente; macadame de escórias de altos-fornos, de outras escórias ou de resíduos industriais semelhantes, mesmo que contenham matérias incluídas na primeira parte do texto desta posição; tarmacadame; grânulos, lascas e pós, das pedras das posições 25.15 ou 25.16, mesmo tratados termicamente	216.608	1,7%
Preparações do tipo utilizado na alimentação de animais	182.245	1,4%
Açúcares de cana ou de beterraba e sacarose quimicamente pura, no estado sólido	175.733	1,4%
Partes e acessórios dos veículos automóveis das posições 87.01 a 87.05	166.766	1,3%
Trigo e mistura de trigo com centeio (méteil)	156.218	1,2%
Sêmeas, farelos e outros resíduos, mesmo em pellets, da peneiração, moagem ou de outros tratamentos de cereais ou de leguminosas	151.551	1,2%
Caixotes, caixas, engradados, barricas e embalagens semelhantes, de madeira; carretéis para cabos, de madeira; paletes simples, paletes-caixas e outros estrados para carga, de madeira; taipais de paletes de madeira	147.950	1,1%
Produtos de padaria, pastelaria ou da indústria de bolachas e biscoitos, mesmo adicionados de cacau; hóstias, cápsulas vazias para medicamentos, obreias, pastas secas de farinha, amido ou fécula, em folhas, e produtos semelhantes	147.028	1,1%
Adubos (fertilizantes) minerais ou químicos, nitrogenados (azotados)	140.568	1,1%
Outros	6.869.419	52,8%
Total de viagens em que foi possível identificar o tipo de produto	**13.009.273**	**100,0**

04

Valores de Frete (base CIOTs)

04 - VALORES DE FRETE (TAC E ETC EQUIPARADA)

VISÃO GERAL

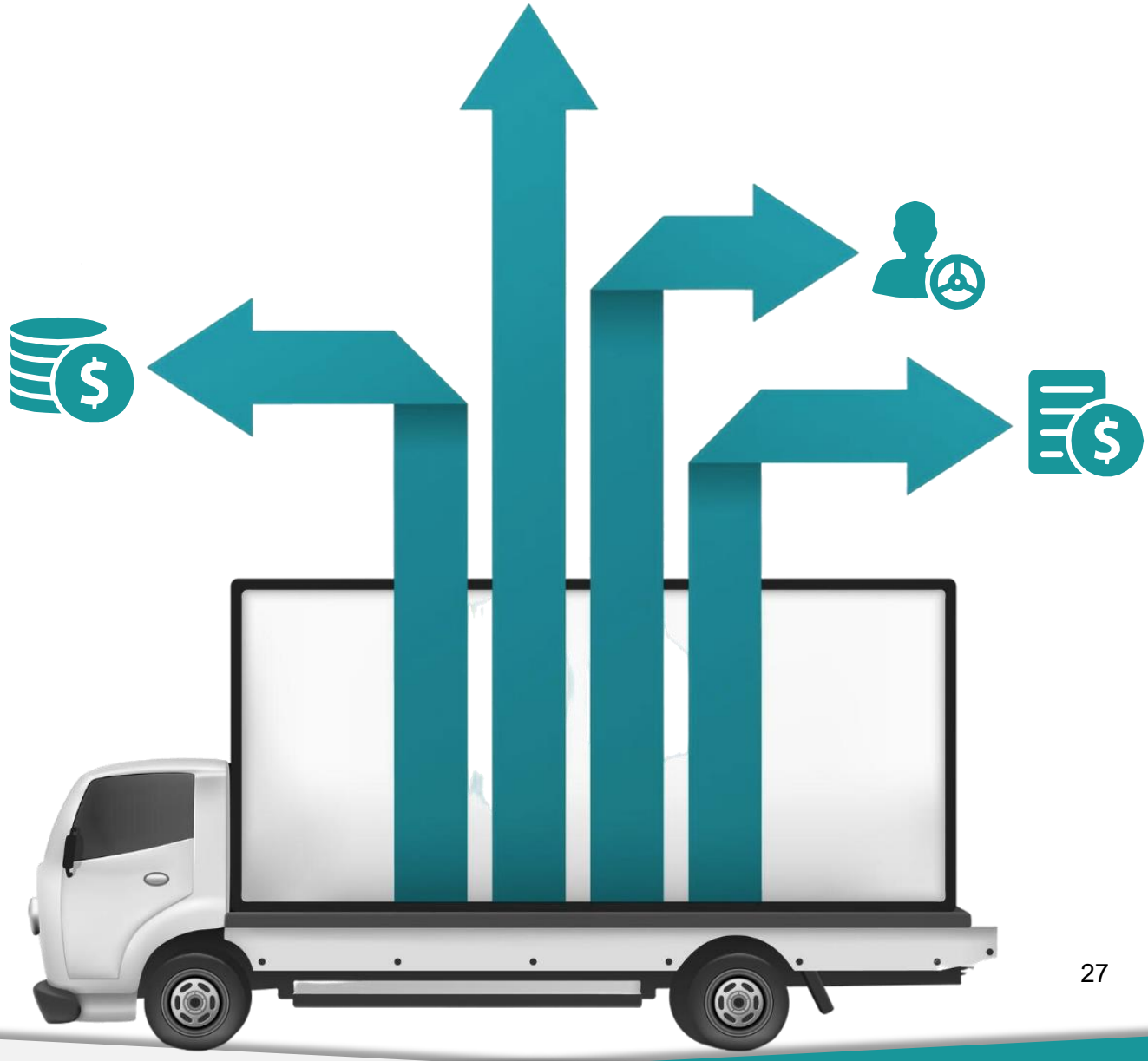
Esta seção apresenta análises dos dados de frete das operações de transporte padrão registradas por meio do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) para o período de **01/jul/2024 a 31/dez/2024.**

De acordo com a Resolução ANTT nº 5.862/2019, toda operação de transporte realizada por TAC ou TAC equiparado deve ser cadastrada por meio da geração de um CIOT.

Entretanto, apesar de ser obrigatório para o transporte realizado por TAC ou TAC equiparado, o CIOT também pode ser gerado para operações de transporte realizadas por ETCs.

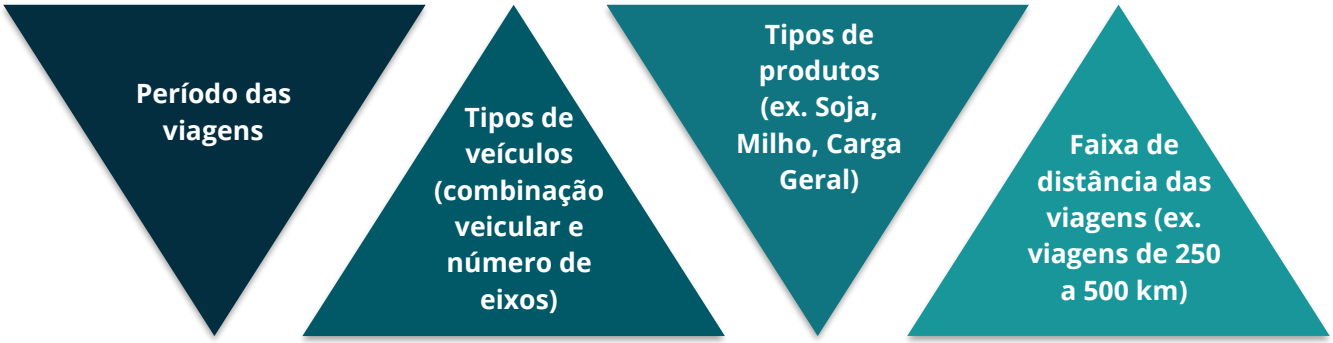
Portanto, devido ao viés do foco do CIOT nas operações do transporte realizado por TAC ou TAC equiparado, observa-se que as análises de valores de frete desta seção não contemplam a totalidade de operações de transporte do país e devem ser interpretadas de forma amostral.

Por fim, observa-se que as análises aqui mostradas são introdutórias e que mais informações sobre valores de frete a partir de outubro de 2025, incluindo aqueles registrados nos Manifestos Eletrônicos de Documentos Fiscais (MDFe) a partir de outubro de 2025, serão disponibilizadas em painel interativo na página Dados do TRC.



EVOLUÇÃO DOS VALORES DOS FRETES (INDICADORES)

Para que a análise de valores de frete produza resultados coerentes e próximos do que foi efetivamente praticado no mercado, deve-se, primeiramente, selecionar pelo menos os seguintes fatores:



Ainda, outros fatores que podem influenciar os valores do frete são:

- Locais de origem e destino (por exemplo, o valor do frete do Sudeste ao Nordeste poderia ser mais elevado do que o valor do frete do Nordeste ao Sudeste, devido ao desbalanceamento do número de viagens);
- Idade do veículo (veículos mais novos podem ter valores de frete mais elevados do que veículos mais antigos, devido a diferentes modalidades de contratação);
- Categoria do Transportador Contratado (ex. diferenças de valores de frete quando o contratado é uma ETC ou quando é um TAC).

Aqui serão apresentados, de forma introdutória, valores de frete para quatro tipos de operações, conforme mostrado na Tabela 6.

Tabela 6 - Operações de Transporte selecionadas para as análises de Valores de Frete (TAC e ETC equiparada)

Indicador	Tipo de veículo	Produtos	Faixa de distância
(A)	Truck (3 eixos)	Todos, exceto carga fracionada ou não identificada, 2523-Cimentos hidráulicos e 3816-Cimentos, argamassas, concretos	250 a 500 km
(B)	Cavalo Trator 6x2 com Carreta 3 eixos em tandem (6 eixos)	Agronegócio: 1201-Soja, 1005-Milho, 3105-Adubos, 2304-Tortas (bagaços) da extração do óleo de soja e 2309-Preparações do tipo utilizado na alimentação de animais	500 a 1.000 km
(C)	Bitrem (7 eixos)	Agronegócio: 1201-Soja, 1005-Milho e 2304-Tortas (bagaços) da extração do óleo de soja	500 a 1.000 km
(D)	Bitrem, Rodotrem ou Tritrem (9 eixos)	Agronegócio: 1201-Soja, 1005-Milho e 2304-Tortas (bagaços) da extração do óleo de soja	500 a 1.000 km

Os indicadores foram selecionados de acordo com a similaridade entre as operações de transporte identificadas nos dados do CIOT, considerando o número de viagens e a variância dos valores em R$/TKU das combinações de tipos de veículo, produtos e faixa de distância. Por exemplo, decidiu-se excluir do indicador (A) os valores das operações de '2523-Cimentos hidráulicos' e '3816-Cimentos, argamassas, concretos' por possuírem alto número de viagens com baixo valor de frete (quando comparado com os valores dos outros tipos de produto).

A seguir, os **Gráficos 27 a 30** mostram o número de viagens e as medianas dos valores de frete que foram encontrados para cada um dos indicadores.

Gráfico 27 - Nº de viagens e Valores de Frete em R$/TKU (TAC e ETC equiparada)
(A) Truck - 250 a 500 km

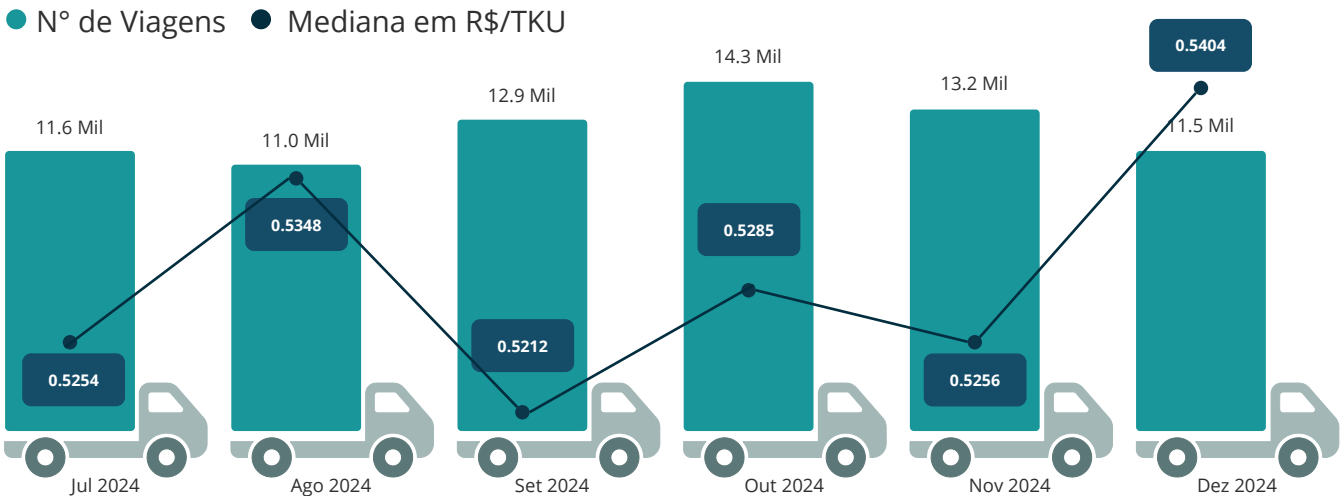


Gráfico 28 - Nº de viagens e Valores de Frete em R$/TKU (TAC e ETC equiparada)
(B) Trator + Carreta com 3 eixos em tandem - 500 a 1.000 km

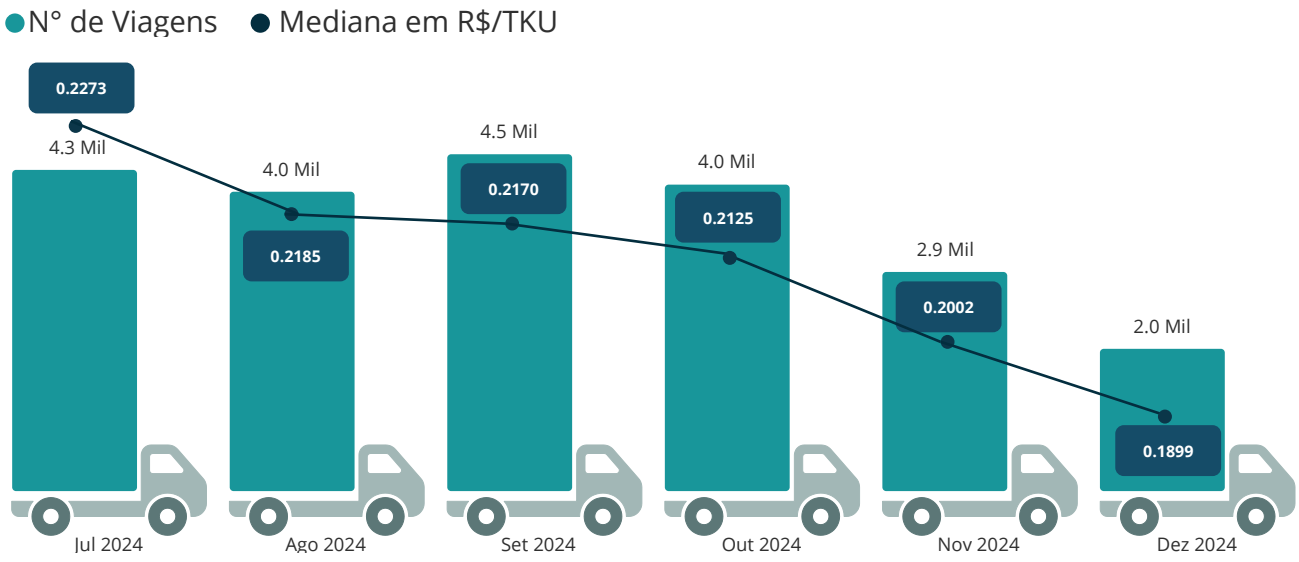


Gráfico 29 - Nº de viagens e Valores de Frete em R$/TKU (TAC e ETC equiparada)
(C) Bitrem 7 eixos - 500 a 1.000 km

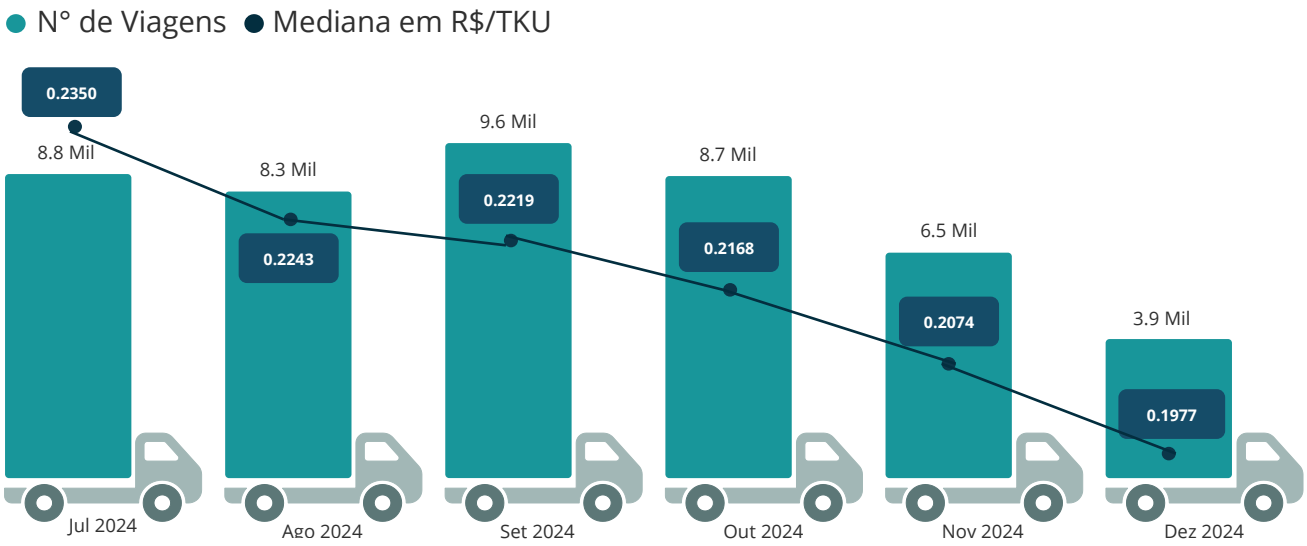
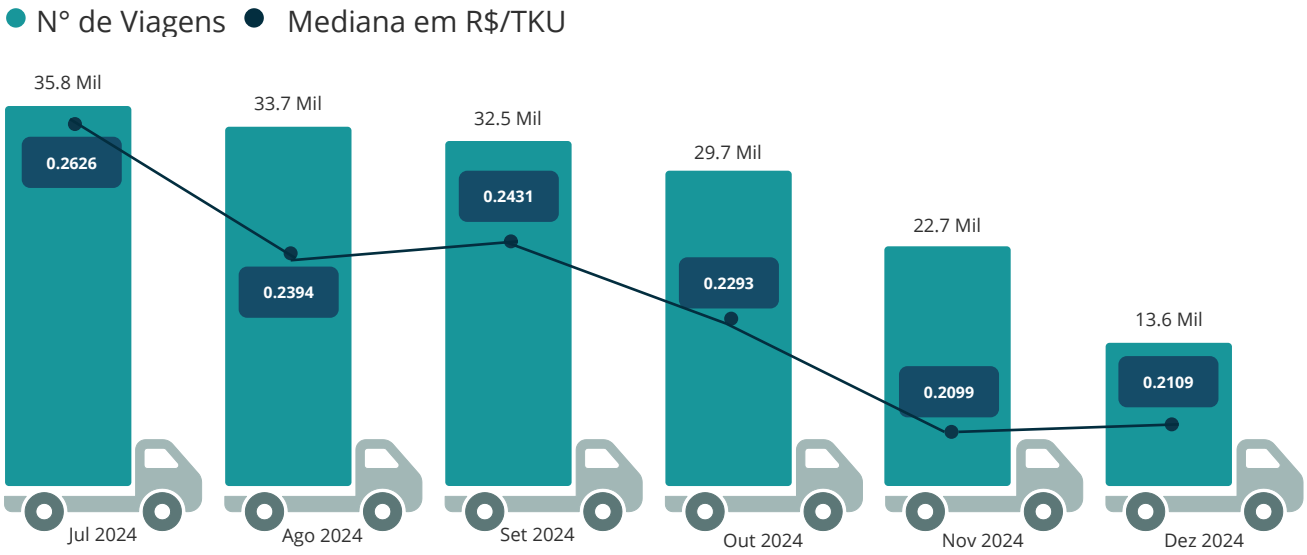


Gráfico 30 - Nº de viagens e Valores de Frete em R$/TKU (TAC e ETC equiparada)
(D) 9 eixos - 500 a 1.000 km



Para o indicador (A) Truck, nota-se que os valores ficaram na faixa de R$ 0,5212/TKU a R$ 0,5404, uma baixa oscilação em que o maior valor é apenas 3,7% superior ao menor.

Já para os indicadores (B), (C) e (D), os valores de frete reduzem, junto com os números de viagens, a partir de set/24, chegando aos menores valores em dez/24, acompanhando a sazonalidade dos produtos do agronegócio selecionados.

Por exemplo, observando o indicador (D) 9 eixos, o qual possui o maior número de viagens em sua amostra, o frete de set/24 (R$ 0,2431/TKU) é reduzido para R$ 0,2109/TKU em dez/24 (-13,2%), acompanhando a queda do número de viagens de 32,5 mil para 13,6 mil.

Em conclusão, coloca-se que estes indicadores estão sendo monitorados com os dados dos CIOTs e MDFes de 2025 e que, futuramente, serão divulgados por meio de painel interativo na página Dados do TRC.

05

Produtos Perigosos

05 - PRODUTOS PERIGOSOS

VISÃO GERAL

O transporte rodoviário, por via pública, de produtos que sejam perigosos, por representarem risco para a saúde de pessoas ou para o meio ambiente, está submetido às regras e aos procedimentos estabelecidos pela Resolução ANTT nº 5.998/2022.

A ANTT é responsável por fiscalizar o cumprimento das disposições desta Resolução, bem como estabelecer normas técnicas para o transporte de produtos perigosos e, quando necessário, introduzir restrições específicas.

Como regulamentado pela ANTT, também é necessário que os transportadores estejam devidamente inscritos no RNTRC para o transporte rodoviário renumerado de produtos perigosos.

Os veículos e equipamentos de transporte de produtos perigosos devem portar os certificados específicos (vide art. 11 da Resolução ANTT nº 5.998/2022), além do restante da documentação aplicável ao transporte de produtos perigosos. Há três tipos de certificados associados ao transporte de produtos perigosos:

- Certificado de Inspeção Veicular (CIV) - Certificado para os veículos utilizados no transporte de produtos perigosos, emitido por Organismos de Inspeção Acreditados – OIA/VA*;
- Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos (CIPP) - Certificado para os equipamentos de transporte de produtos perigosos a granel, emitido por Organismos de Inspeção Acreditados – OIA/PP*; e
- Certificado para o Transporte de Produtos Perigosos (CTPP) - Certificado para os equipamentos de transporte de produtos perigosos a granel, emitido por Organismos de Certificação de Produtos – OCP*, após a fabricação do equipamento.

Todos os certificados são emitidos por entidades acreditadas pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - Inmetro e podem ser consultados publicamente no site https://produtoperigoso.antt.gov.br/.

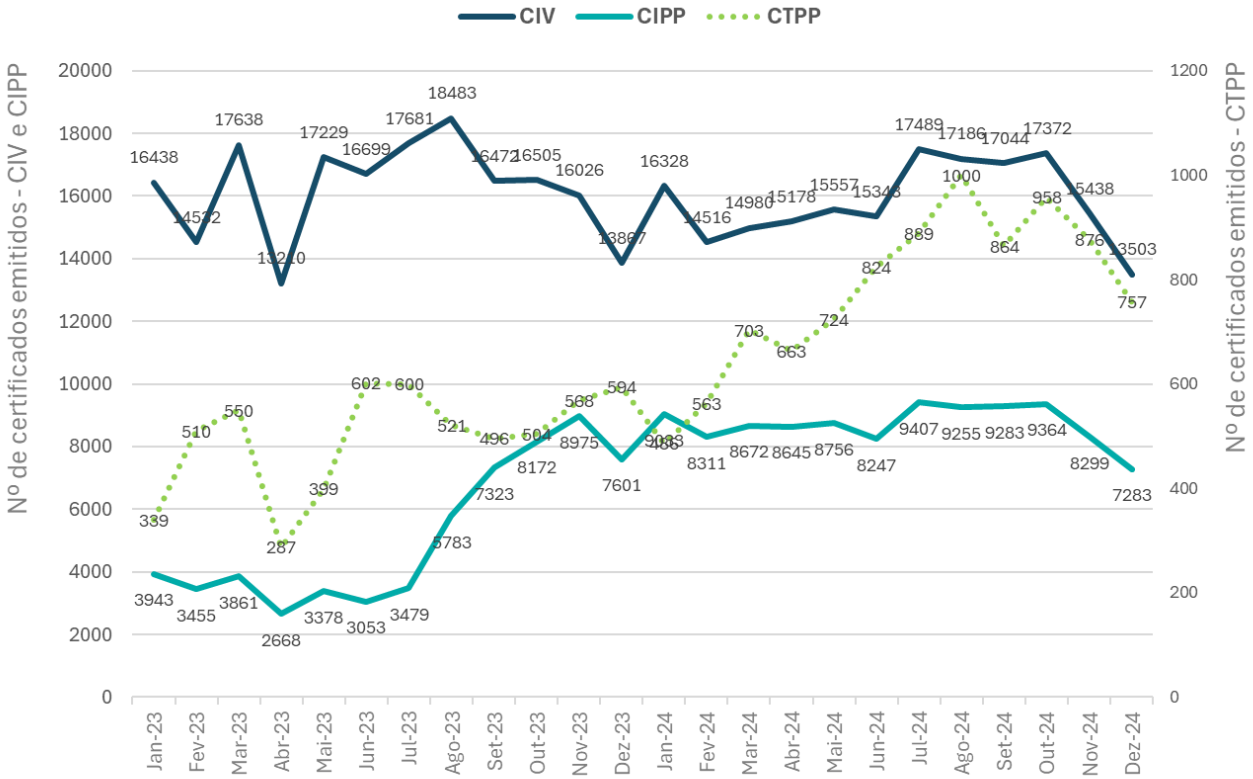
**Os organismos são tipos de entidades acreditadas pelo Inmetro que realizam as inspeções referentes a CIV, CIPP, CTPP e podem ser consultados no site do Inmetro, em Organismos Acreditados (OIA/PP - Organismo de Inspeção Acreditado – Produtos Perigosos, OIA/VA - Organismo de Inspeção Acreditado – Veicular e OCP - Organismo de Certificado de Produtos).*

A seguir são apresentadas análises dos certificados CIV, CIPP e CTPP emitidos em 2024.

CERTIFICADOS EMITIDOS

Em 2024 foram emitidos 190 mil CIVs, 104,5 mil CIPPs e 9,3 mil CTPPs (média mensal de 16 mil CIVs/mês, 8,7 mil CIPPs/mês e 780 CTPPs/mês), como observado no **Gráfico 31.**

Gráfico 31- Número de certificados CIV, CIPP e CTPP emitidos (2023 e 2024)



Na evolução de CTPP, percebe-se uma tendência de crescimento do número de documentos a partir de mar/24, alcançando 1.000 emissões por mês em ago/24.

O total de certificados vigentes (base mar/25) se encontra na Tabela 7.

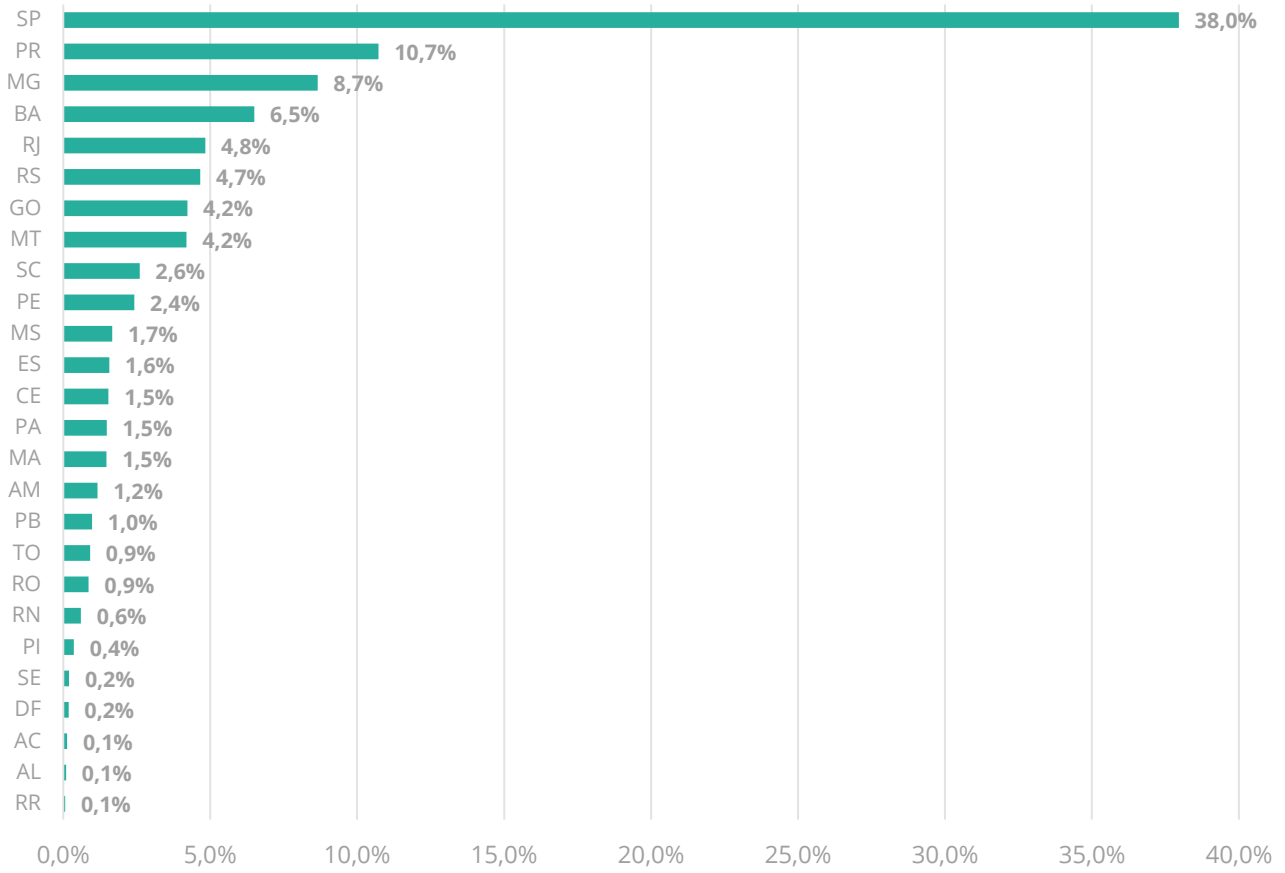
Tabela 7 - Certificados vigentes (mar/25)

Certificado	Quantidade (mar/25)
CIV	140.006
CIPP	70.457
CTPP	12.149
Total	**222.612**

CERTIFICADO DE INSPEÇÃO VEICULAR (CIV)

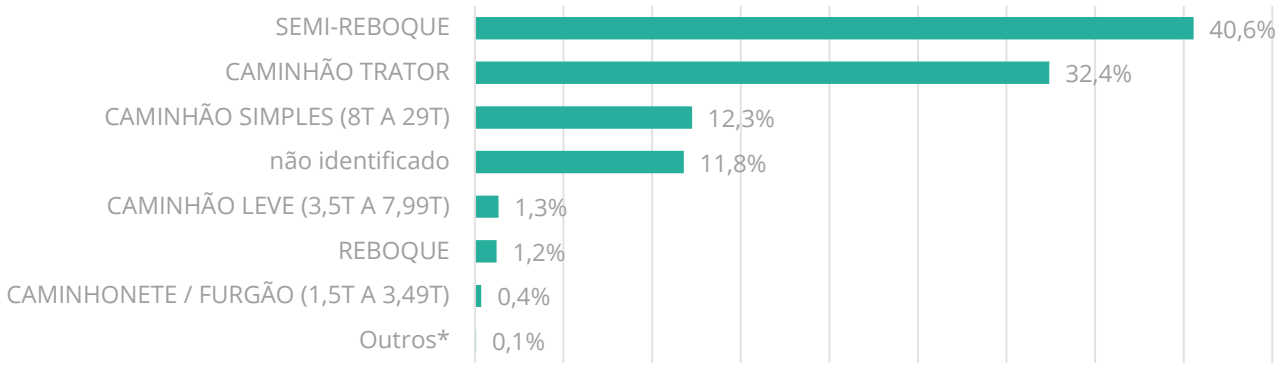
O **Gráfico 32** mostra a distribuição dos CIVs vigentes por UF, mostrando a relevância de SP para emissão de CIVs, com 38% do total, seguida por PR (10,7%), MG (8,7%) e BA (6,5%).

Gráfico 32 - CIVs vigentes por UF (base mar/25)



O principal tipo de veículo para o qual há CIVs vigentes é o semireboque (41%), seguido por caminhão trator (32%) e caminhão simples (12%), como apresentado no **Gráfico 33.**

Gráfico 33 - CIVs vigentes por tipo de veículo (base mar/25)

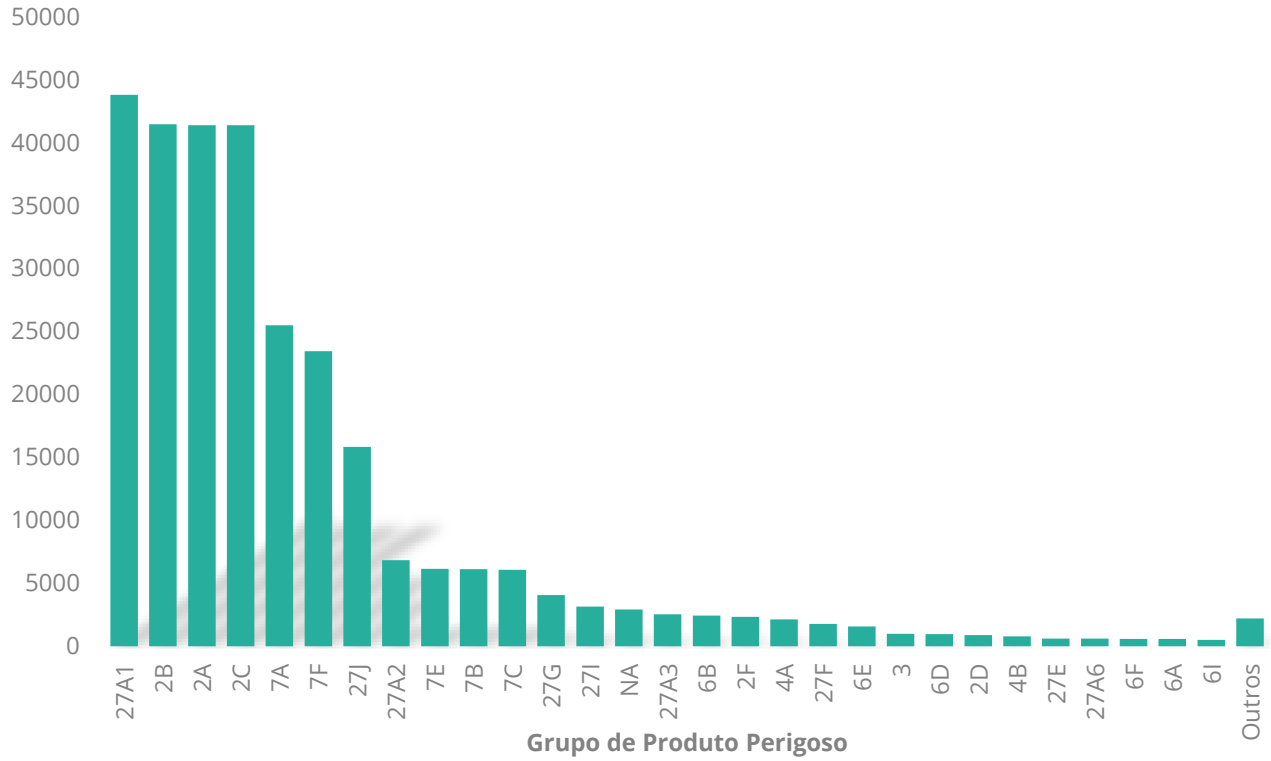


** A categoria 'Outros' inclui caminhoneta, semireboque especial, utilitário leve (0,5t a 1,49t), semireboque com 5ª roda/bitrem, caminhão trator especial e veículo de apoio operacional.*

CERTIFICADO DE INSPEÇÃO PARA O TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS (CIPP)

Os tipos de produtos que foram certificados para os equipamentos nos CIPP vigentes são mostrados no **Gráfico 34.**

Gráfico 34 - Número de equipamentos com CIPP vigente, por tipo de produto (base mar/25)



**A categoria 'Outros' inclui o 27C, 7D, 6H, 6C, 4C, 27H, 27A4, 2E, 27A5, 1, 27D, 4E, 6G, 27B, 4D, e o 6J.*

***A categoria 'NA' se refere a códigos de produtos não identificados, de acordo com o anexo da Portaria nº. 128, de 23 de março de 2022, em Formato da Regulamentação para a Certificação Voluntária, a partir da página 113.*

A partir do **Gráfico 34** percebe-se que os quatro principais grupos de produtos perigosos certificados para equipamentos com CIPP são:

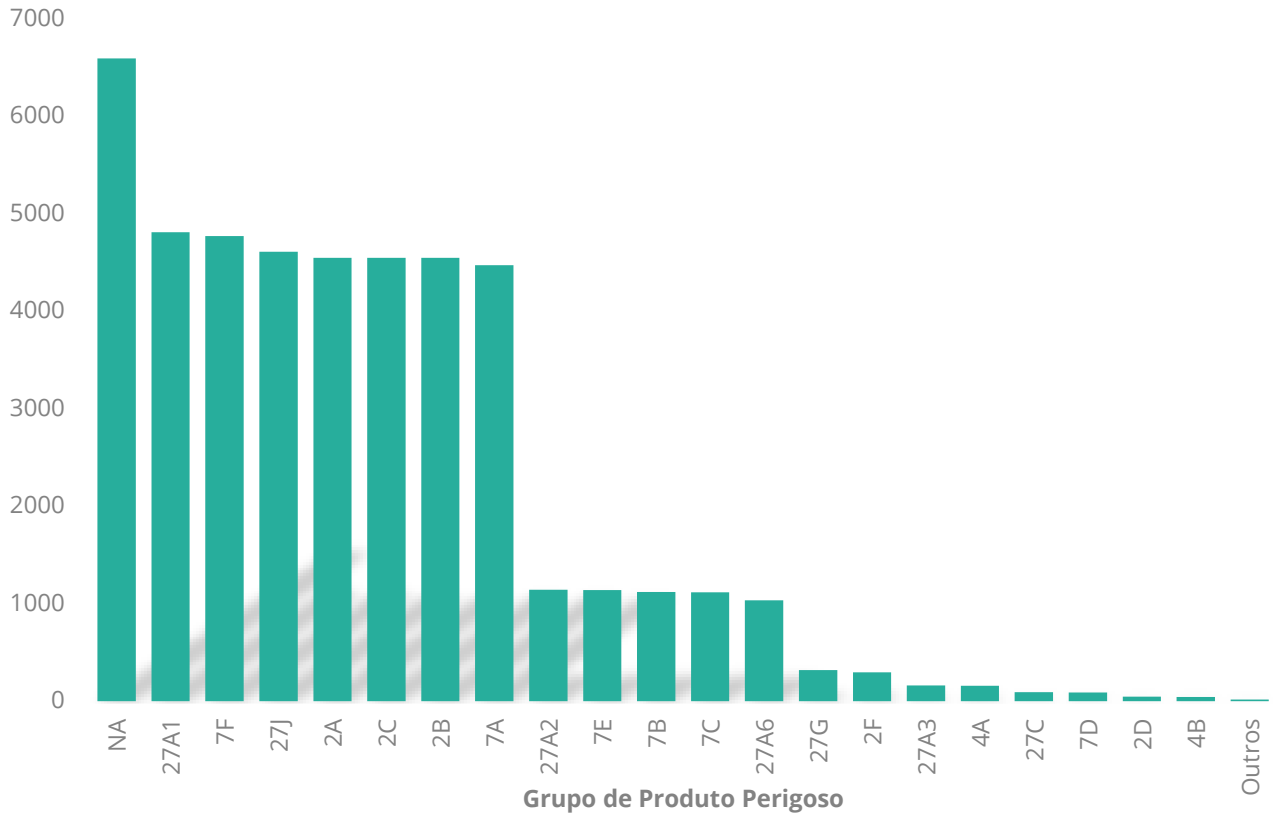
- **27A1** - PNR Líquidos Transportáveis em Tanque de Carga (PMTA <= 20kPa);
- **2B** - Querosene e Óleo Diesel;
- **2A** - Álcool Etílico (mistura para motores à combustão interna); e
- **2C** - Combustível para Motores ou Gasolina - Mistura de Etanol e gasolina ou Mistura de Etanol e Combustível para Motores com mais de 10% de Etanol.

Observa-se também que o número total de grupos de produtos perigosos do **Gráfico 34** é superior ao número de CIPP vigentes (70.457) porque um equipamento pode ser certificado para transportar mais de um grupo de produto.

CERTIFICADO PARA O TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS (CTPP)

Os tipos de produtos que foram certificados para os equipamentos nos CTPP vigentes são mostrados no **Gráfico 35.**

Gráfico 35 - Número de equipamentos com CTPP vigente, por tipo de produto (base mar/25)



**A categoria 'NA' se refere a códigos de produtos não identificados, de acordo com o anexo da Portaria nº. 128, de 23 de março de 2022, em Formato da Regulamentação para a Certificação Voluntária, a partir da página 113.*

***A categoria 'Outros' inclui 4C, 27A5, 27A4, 27B, 4D, 2E, 6J, 6I, 6H, 6G, 6F, 6E, 6D, 6C, 6B, 6A, 4E, 3, 27I, 27H, 27F, 27E, 27D.*

Para o CTPP, os três grupos de produtos perigosos com o maior número de equipamentos certificados são:

- 27A1 - PNR Líquidos Transportáveis em Tanque de Carga (PMTA <= 20kPa);
- 7F – Álcool Etílico para Uso Não Humano e Não Animal); e
- 27J - PNR Produtos Pesados de Petróleo Claros (PPPC).

Da mesma forma que ocorre para o CIPP, observa-se que o número total de grupos de produtos perigosos do **Gráfico 31** é superior ao número de CTPP vigentes (12.149) porque um equipamento pode ser certificado para transportar mais de um grupo de produto.

06

Perfil dos motoristas de caminhão

06 - PERFIL DOS MOTORISTAS DE CAMINHÃO

VISÃO GERAL

O perfil dos motoristas de caminhão, baseado em dados da **Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) 2024**, traça um panorama da categoria no transporte rodoviário de cargas. **O estudo refere-se exclusivamente a motoristas profissionais contratados por empresas de transporte de cargas com vínculo empregatício**, conforme registrado na base. **Não abrange caminhoneiros autônomos de cargas nem TAC-auxiliares**, que possuem dinâmicas e formas de contratação distintas.

O material contempla a evolução da remuneração, número de trabalhadores ativos e distribuição dos salários, além de informações sobre gênero, idade, raça, escolaridade e localização geográfica.

Também evidencia diferenças entre homens e mulheres na profissão e a participação feminina por setores contratantes, com recortes regionais, tipos e portes de empregadores.

Assim, o estudo oferece uma visão ampla da estrutura da categoria e das variações que marcam sua inserção no mercado formal.

O perfil completo pode ser acessado em: Perfil dos Motoristas de Caminhão — Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT

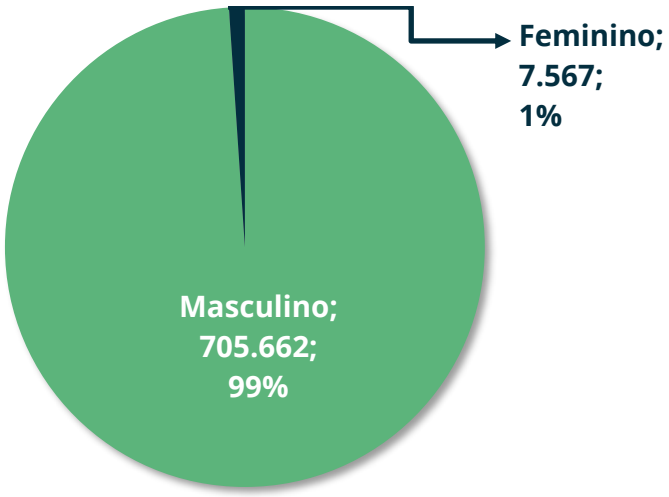


PANORAMA

Gênero

A categoria de motoristas de caminhão permanece altamente masculina, com 98,9% dos vínculos ocupados por homens (Gráfico 36).

Gráfico 36 - Número de motoristas de caminhão por gênero

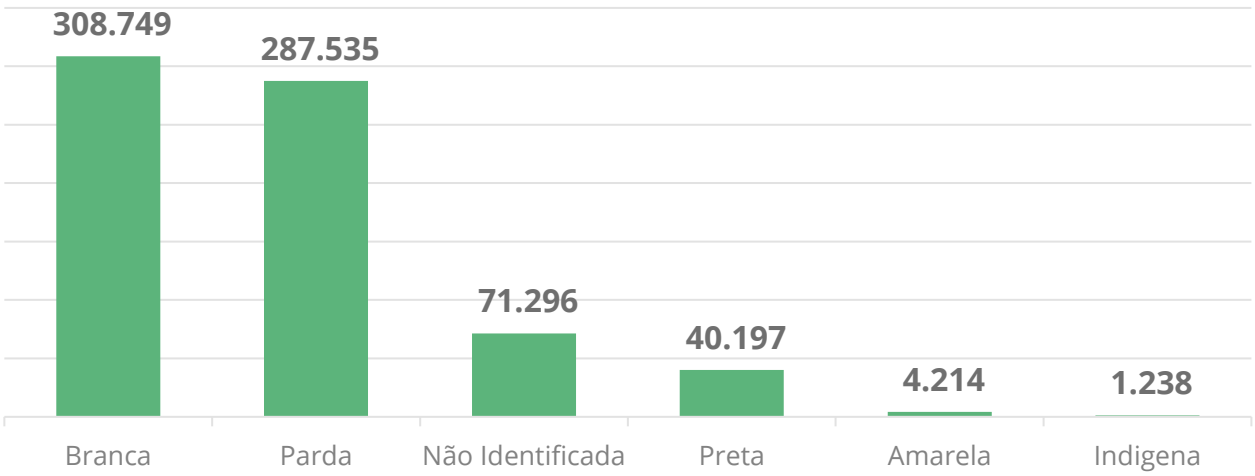


Fonte: RAIS (2024)

Raça

A maioria dos caminhoneiros se autodeclara branca (43,3%) ou parda (40,3%). As categorias pretas (5,6%), amarela (0,6%) e indígena (0,2%) representam parcelas menores do total (Gráfico 37).

Gráfico 37 - Número de motorista de caminhão por raça

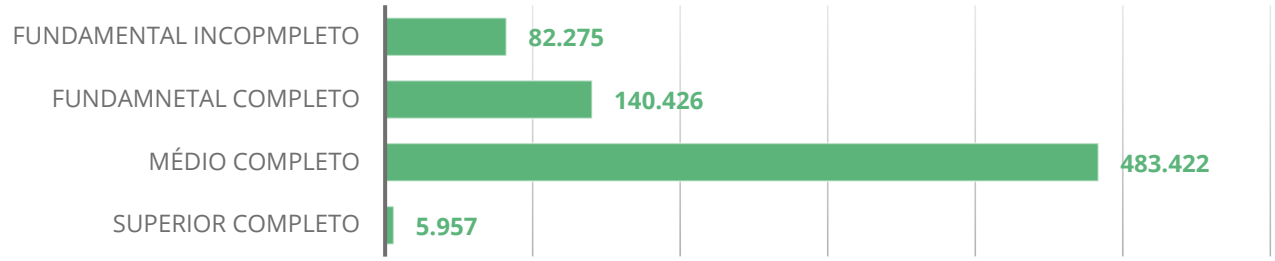


Fonte: RAIS (2024)

Escolaridade

A escolaridade é majoritariamente de ensino médio completo (68%), com baixa presença de níveis superiores (Gráfico 38).

Gráfico 38 - Número de motoristas de caminhão por escolaridade



Fonte: RAIS (2024)

COMPARATIVO ENTRE GÊNEROS

Em 2024, o Brasil contava com 713.229 motoristas de caminhão com vínculo formal, segundo dados da Relação Anual de Informações Sociais - RAIS. Desses, 705.662 (98,9%) eram homens e 7.567 (1,06%) mulheres, evidenciando a ainda expressiva predominância masculina na profissão.

Motoristas de caminhão do gênero feminino

As 7.567 motoristas de caminhão do gênero feminino representam 1,06% do total de profissionais. Outros dados:

- Remuneração mediana mensal: R$ 3.038
- Tempo médio de emprego: 26 meses
- Idade média: 41,3 anos

Motoristas de caminhão do gênero masculino

Os 705.662 caminhoneiros homens respondem por 98,9% dos vínculos formais. Outros dados:

- Remuneração mediana mensal: R$ 3.122
- Tempo médio de emprego: 41 meses
- Idade média: 43,5 anos

A Tabela 8 apresenta um comparativo dos dados entre os gêneros.

Tabela 8 - Comparativo entre gêneros (2024)

Indicador	Gênero Feminino	Gênero Masculino	Diferença
Quantidade de vínculos	7.567	705.662	-698.095
Participação (%)	1,06%	98,90%	-
Remuneração mediana	R$ 3.038	R$ 3.122	-R$ 84
Tempo médio de emprego	26 meses	41 meses	-15 meses
Idade média	41,3 anos	43,5 anos	-2,2 anos

Fonte: RAIS (2024)

EVOLUÇÃO DO SETOR

Em 2024, o número de caminhoneiros formais alcançou 713.229 vínculos, representando um crescimento de 1,7% em relação a 2023, quando havia 701.285 profissionais registrados na RAIS.

No mesmo período, a remuneração mediana mensal da categoria passou de R$ 2.936 para R$ 3.120, um aumento de 6,3%. Já o salário mediano - valor fixo recebido antes de adicionais - cresceu 6,2%, de R$ 2.415 para R$ 2.564.

Esses dados podem ser observados na Tabela 9.

Tabela 9 - Comparativo da remuneração 2023-2024

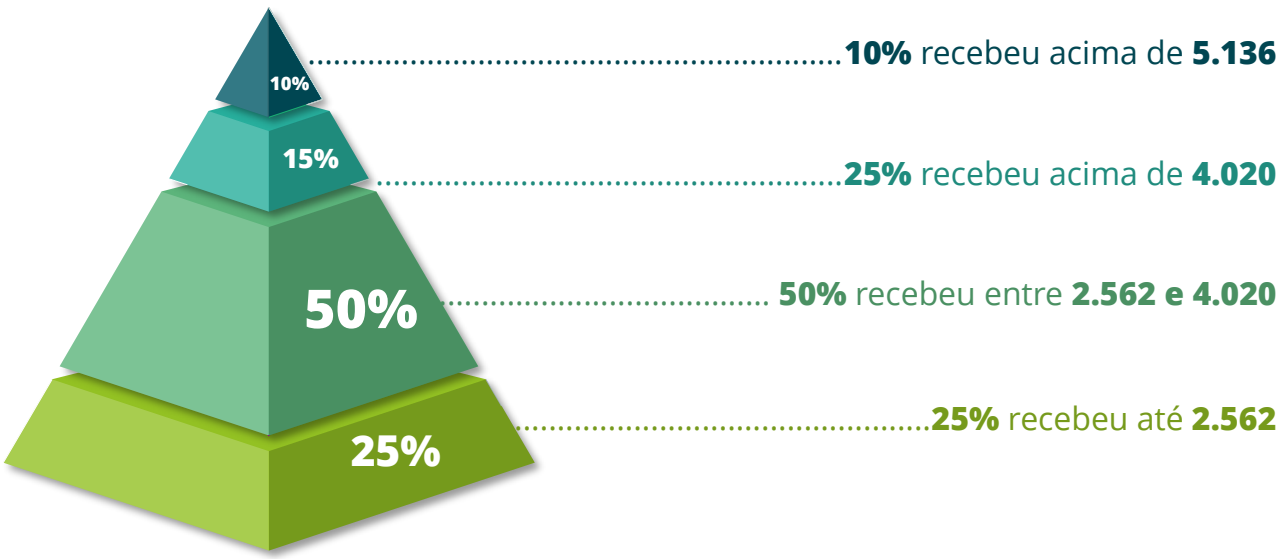
Indicador	2023	2024	Variação %
Número de caminhoneiros	701.285	713.229	1,70%
Remuneração (R$/mês)	2.936	3.120	6,30%
Salário (R$/mês)	2.415	2.564	6,20%
Salário-mínimo (R$/mês)	1.320	1.412	7,00%

Fonte: RAIS (2024)

DISTRIBUIÇÃO DA REMUNERAÇÃO (PERCENTIS)

A maior parte dos caminhoneiros (75%) recebeu até R$ 4.020 em 2024. A mediana da remuneração foi de R$ 3.120, com 10% ganhando acima de R$ 5.136 (**Figura 1**).

Figura 1 - Distribuição da remuneração



Fonte: RAIS (2024)

DISTRIBUIÇÃO POR REGIÃO

A distribuição regional mostra diferenças relevantes na remuneração dos motoristas de caminhão (**Figura 2**).

O Sudeste concentra quase metade da categoria (324,7 mil motoristas) e apresenta a maior mediana salarial, R$ 3.277.

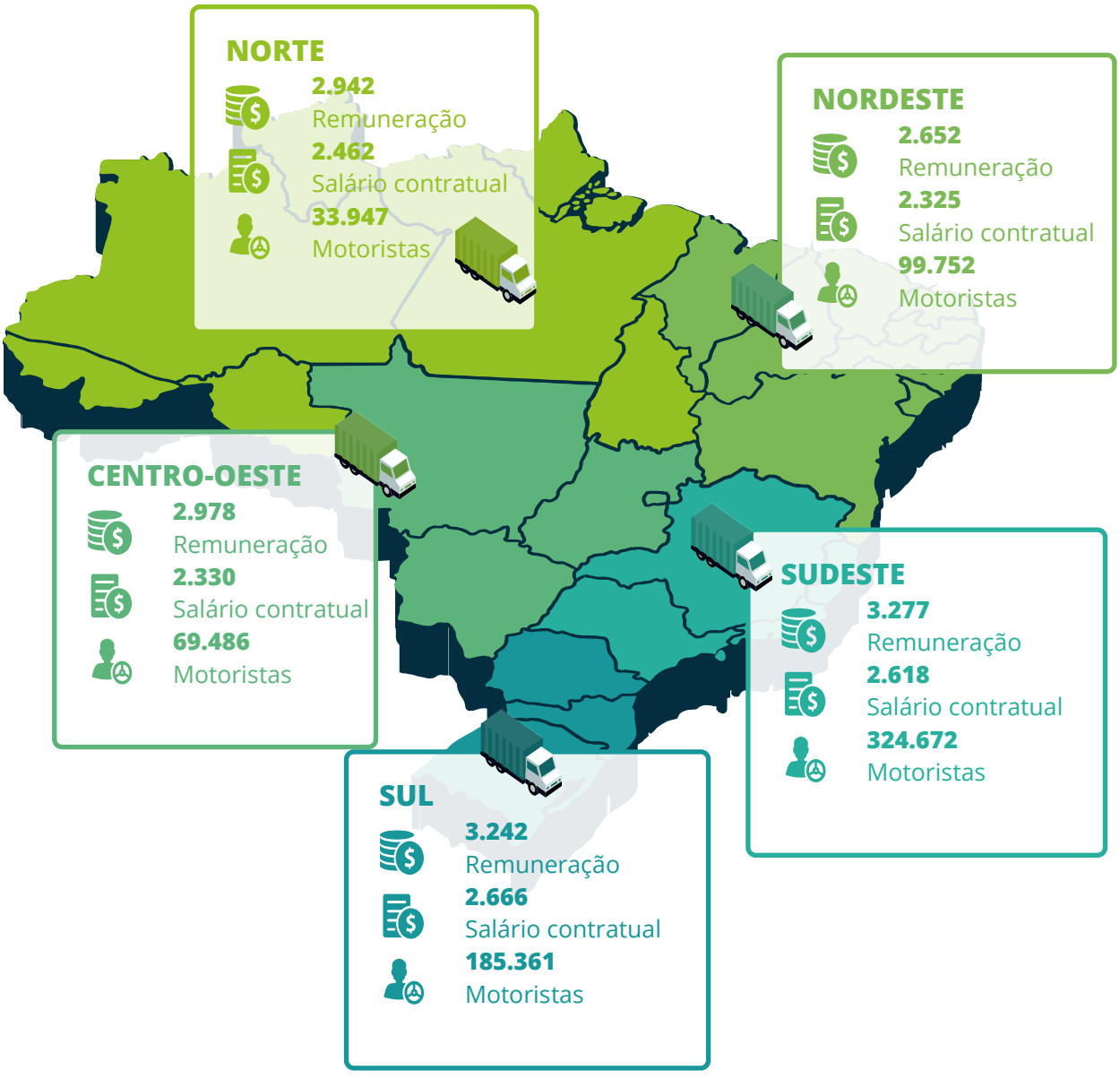
O Sul também se destaca, com R$ 3.242 e 185,4 mil trabalhadores.

Já o Nordeste reúne 99,7 mil caminhoneiros, mas com a menor remuneração mediana, R$ 2.652.

O Centro-Oeste (R$ 2.978) e o Norte (R$ 2.942) ficam em patamar intermediário.

Esses resultados evidenciam tanto a forte concentração de trabalhadores no Sudeste quanto a desigualdade salarial entre regiões.

Figura 2 - Remuneração, Salário Contratual (R$) e Motoristas por Região (2024)



Fonte: RAIS (2024)

REMUNERAÇÃO E NÚMERO DE MOTORISTAS POR UF

Os dados da RAIS 2024 indicam forte concentração geográfica da categoria, conforme mostrado na Tabela 10 O estado de São Paulo responde por 27,4% do total de motoristas de caminhão do país (195,3 mil vínculos formais), seguido por Minas Gerais (11,5%), Paraná (10,6%), Santa Catarina (8,4%) e Rio Grande do Sul (7,0%).

Essas cinco unidades federativas concentram quase 65% da força de trabalho formal do setor, evidenciando o predomínio da atividade nas regiões Sudeste e Sul, polos logísticos e industriais do país.

A remuneração mediana nacional dos caminhoneiros foi de R$ 3.120, mas apresenta variações significativas entre as UFs. Os maiores valores foram observados em São Paulo (R$ 3.540), Mato Grosso e Paraná (R$ 3.287), Santa Catarina (R$ 3.270) e Rio Grande do Sul (R$ 3.129), todos acima da média nacional.

Já os menores rendimentos concentram-se nas regiões Norte e Nordeste, com destaque para Acre (R$ 2.281), Piauí (R$ 2.382) e Ceará (R$ 2.391).

Tabela 10 - Remuneração e número de motoristas por UF (2024)

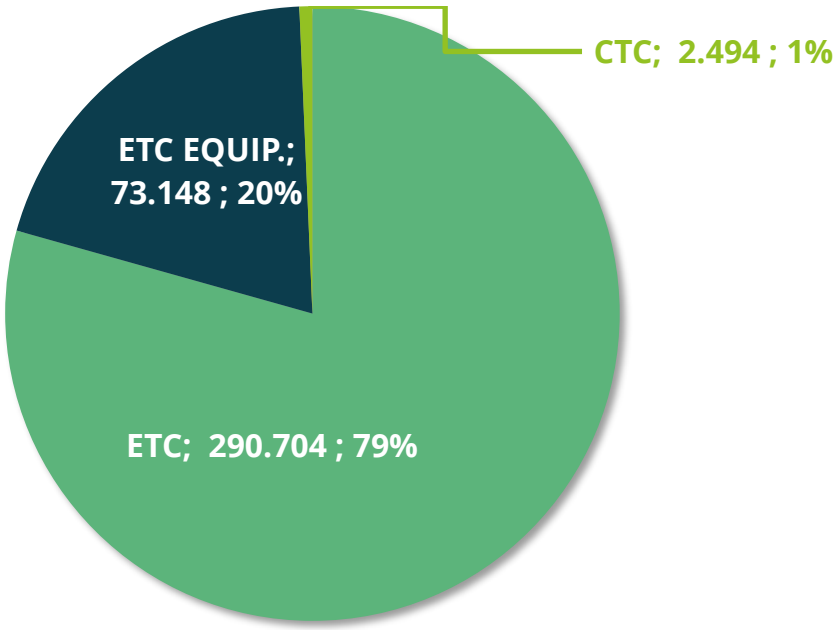
UF	Total de motoristas de caminhão	Remuneração (R$)
SP	195.319	3.540
MT	22.071	3.287
PR	75.747	3.287
SC	59.833	3.270
RS	49.781	3.129
PA	14.703	3.065
MS	13.386	2.986
MG	82.362	2.960
TO	4.689	2.946
AP	1.038	2.932
ES	17.494	2.894
RO	5.576	2.891
AM	5.876	2.857
GO	27.704	2.845
PE	18.378	2.831
RJ	29.497	2.749
BA	28.812	2.714
RN	6.805	2.683
MA	9.252	2.671
DF	6.325	2.588
RR	924	2.554
AL	5.962	2.496
SE	4.197	2.495
PB	5.722	2.471
CE	14.787	2.391
PI	5.837	2.382
AC	1.141	2.281

Fonte: RAIS (2024)

TIPO DE CONTRATANTE

Em 2024, considerando os motoristas de caminhão com vínculos com transportadores com RNTRC ativo, foram identificados 366,3 mil caminhoneiros formais na RAIS (**Gráfico 39**).

Gráfico 39 - Motoristas de caminhão por tipo de contratante (2024)



Fonte: RAIS (2024)

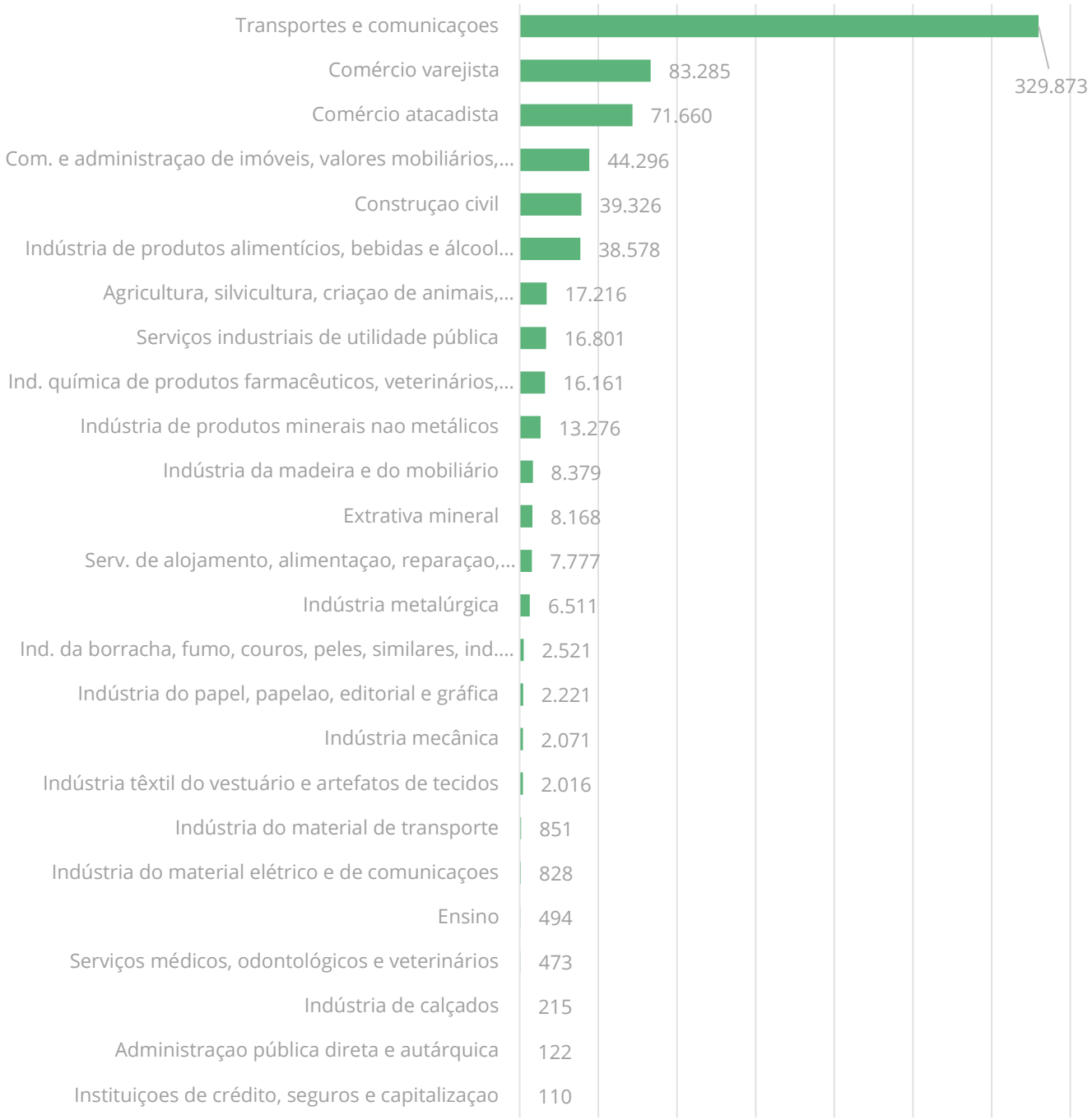
O Gráfico 39 mostra que praticamente 80% dos motoristas de caminhão possuem vínculo com ETCs e 20% com ETCs equiparadas a TAC, mostrando a predominância das ETCs na contratação de motoristas em 2024.



CAMINHONEIROS POR SUBSETOR DO IBGE

Com base nos dados apresentados no **Gráfico 40**, observa-se que em 2024 o setor de Transportes e Comunicações concentra a maior parte dos motoristas de caminhões formais, com 330 mil trabalhadores — quase quatro vezes mais que o segundo colocado, o Comércio Varejista (83 mil). Comércio Atacadista (72 mil), Administração de Imóveis e Construção Civil também se destacam, mas com participação significativamente menor. Esse resultado reforça que a maior parte da categoria está diretamente vinculada ao setor de transporte, embora haja presença relevante em atividades de comércio e construção.

Gráfico 40 - Motoristas de caminhão por subsetor do IBGE (2024)



Fonte: RAIS (2024)

07

Transporte Rodoviário Internacional de Cargas – TRIC

07 - TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS – TRIC

VISÃO GERAL

O Brasil faz fronteira terrestre com 10 dos 12 países da América do Sul, o que torna o transporte rodoviário internacional peça-chave para desenvolvimento econômico e geopolítico não só do país, mas da região sul-americana. Por exemplo, quando se trata de transporte de cargas, 72,26% das exportações brasileiras (em USD) destinadas aos países do Mercosul no ano de 2024 foram transportadas pela modalidade rodoviária. No caso das importações provenientes deste bloco, a modalidade correspondeu a 52,92%. Mais informações podem ser obtidas no painel Importação - Exportação da página Dados do TRC.

A importância do setor de transporte internacional de cargas e as complexidades regulatórias de cada país exigem a negociação de uma série de acordos internacionais com o objetivo principal de facilitar a movimentação de bens entre os países. O Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), regulamentado pelo Decreto nº 99.704 de 20 de novembro de 1990, é a principal norma internacional que orienta o transporte entre o Brasil e países sul-americanos, sendo signatários Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai. Além desse, o Brasil possui acordos bilaterais específicos com a Venezuela, a República Cooperativista da Guiana e a Guiana Francesa, sendo que os com estas duas últimas ainda não se encontram operativos.

Para operar em conformidade com as exigências do transporte internacional, as empresas devem seguir uma sequência de etapas para dar cumprimento aos requisitos. Para o transporte regular de cargas, é necessário obter a Licença Originária, emitida no país de origem da empresa, e, posteriormente, constituir um representante legal no país de destino e/ou trânsito e obter a Licença Complementar nos países envolvidos.

Já nos casos de transporte não regular, ou excepcional, e de transporte de carga própria, faz-se necessária a obtenção de uma autorização específica, emitida pelo país de origem da empresa, e da anuência formal dos países envolvidos.

Além do ATIT e dos demais instrumentos internacionais acordados, a execução do transporte rodoviário internacional de cargas (TRIC) no Brasil está sujeita à Resolução ANTT nº 6.038/2024.

Para mais informações sobre regulamentação e procedimentos para habilitação, sugere-se a consulta à página do TRIC.

TRANSPORTADORAS BRASILEIRAS

Para operar no transporte rodoviário internacional de cargas de forma regular, todo transportador brasileiro deve obter uma Licença Originária emitida pela ANTT, sendo este o primeiro passo do processo de autorização.

No período de 2020 a 2024 a emissão de Licenças Originárias cresceu em média 21,2% ao ano (excluindo o ano de 2022 que teve um aumento atípico de 51,7%). Na comparação entre 2023 e 2024, esse crescimento foi de 7,9% (**Gráfico 41**).

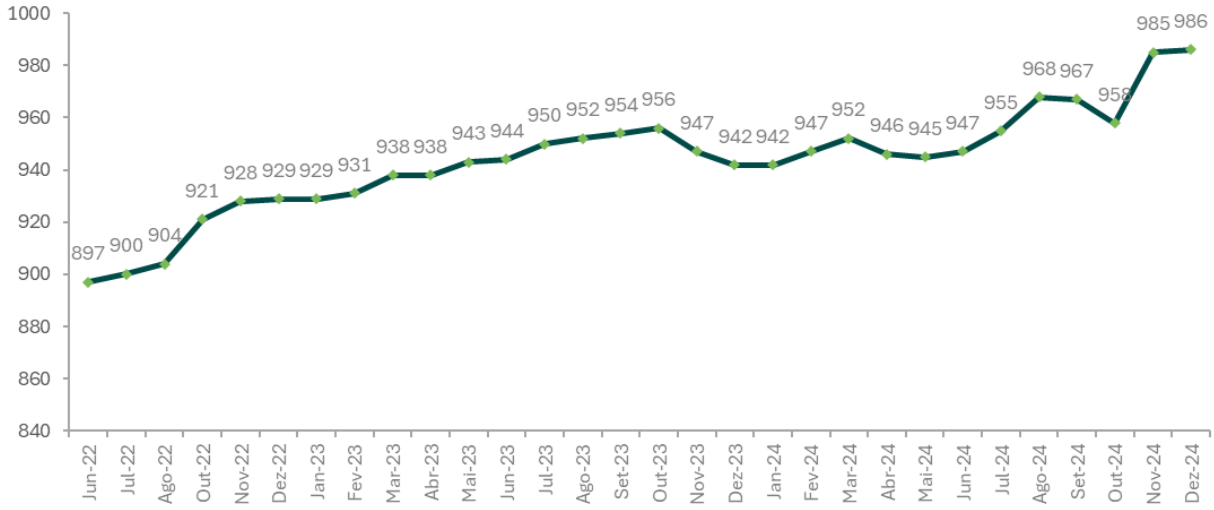
Gráfico 41 - Evolução das Licenças Originárias emitidas, 2014-2024[1]



Fonte: Sistema de Controle de Frota – SCF

Apesar do crescimento de licenças, o número de empresas com tráfego internacional efetivamente autorizado teve um **aumento moderado**, de **4,7%** entre 2023 e 2024, alcançando **986 transportadoras** em dez/24 (**Gráfico 42**).

Gráfico 42 - Transportadoras brasileiras autorizadas a operar no TRIC entre 2022 e 2024



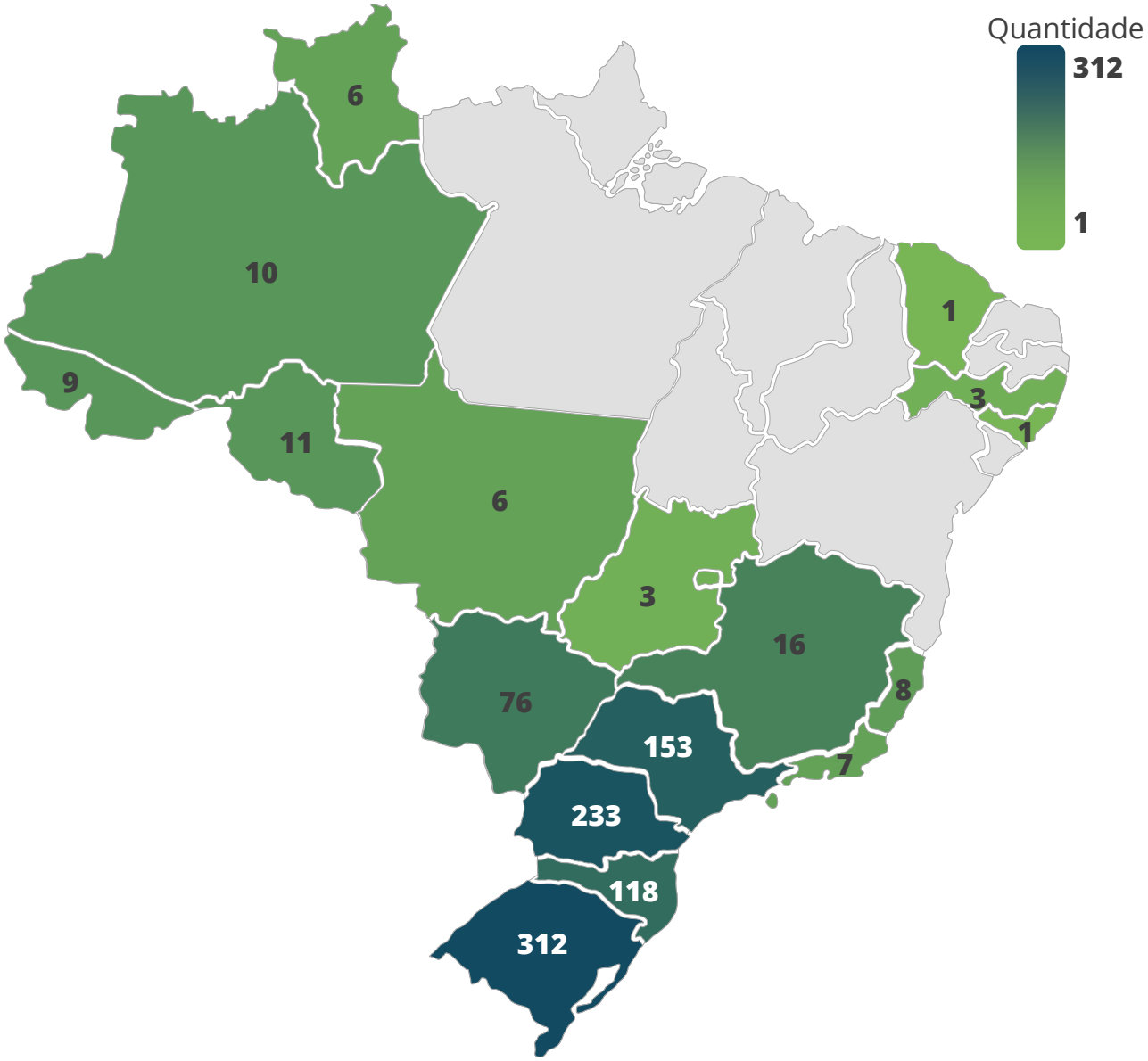
Fonte: Sistema de Controle de Frota – SCF

Ressalta-se que a empresa só é considerada autorizada após apresentar à ANTT a Licença Complementar obtida no país de destino. O tempo para concluir esse processo varia de acordo com o país de destino.

[1] Considera todas as licenças emitidas, inclusive aquelas que, atualmente, possam não estar autorizadas, assim como as que tiveram a sua licença renovada.

Em março de 2025, havia 984 transportadoras brasileiras autorizadas, concentradas principalmente no **Sul e Sudeste (Figura 3)**. Essas empresas detêm cerca de **2,4 mil Licenças Originárias**[2], com destaque para a Argentina e o Uruguai como principais destinos.

Figura 3 - Distribuição das empresas do TRIC por UF, mar/2025



Fonte: Sistema de Controle de Frota – SCF

Dessas 984 empresas, **13% são de pequeno porte, com frotas de até oito veículos e metade de todas elas possuem até 30 veículos** (base mar/25). Oito veículos é geralmente o número mínimo exigido para obtenção da Licença Originária.

[2] Como uma empresa pode ter mais de uma licença, o número de empresas autorizadas é menor que o de licenças emitidas.

De uma forma geral, conforme mostrado na Tabela 11, as transportadoras brasileiras possuem uma frota operacional de 94 mil veículos, composta, em média, por:

- 2% de caminhões simples;
- 44% de caminhões tratores; e
- 54% de reboques e semirreboques.

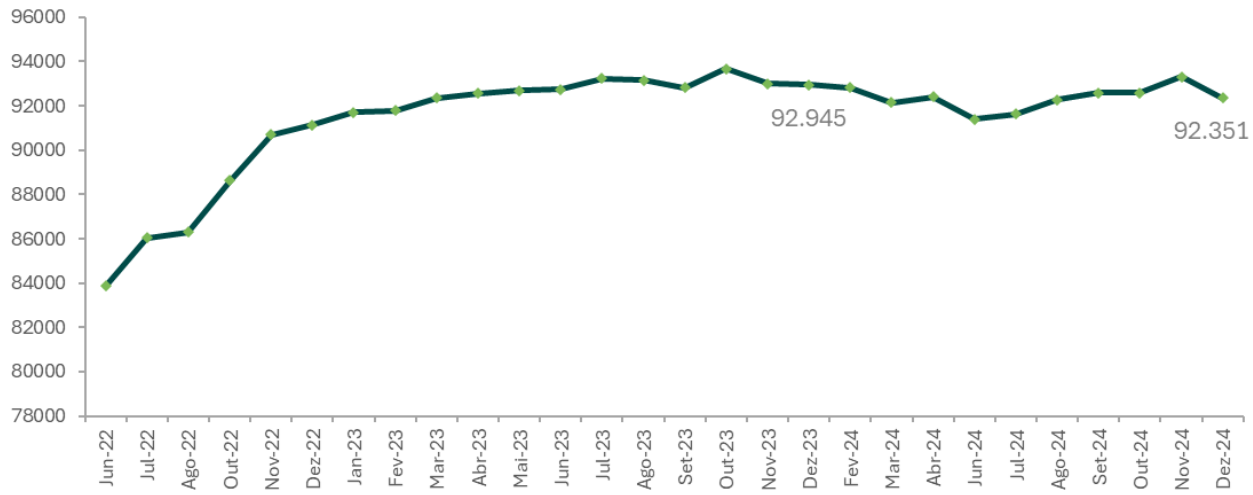
Tabela 11 - Veículos de empresas brasileiras cadastrados para o TRIC, mar/2025

País de Destino	Caminhão Simples	Caminhão Trator	Reboque	Semirreboque	Veículo de Apoio Operacional	Total
Argentina	1.129	30.245	468	35.297	42	67.181
Bolívia	440	8.994	961	12.604	47	23.046
Chile	581	23.305	138	27.439	26	51.489
Paraguai	935	23.029	469	27.086	33	51.552
Peru	84	2.301	49	2.950	1	5.385
Uruguai	787	23.891	201	28.532	29	53.440
Venezuela	40	1.715	97	2.910	2	4.764
Total*	**1.889**	**41.113**	**1.309**	**49.638**	**92**	**94.041**
Total (%)	**2,0%**	**43,7%**	**1,4%**	**52,8%**	**0,1%**	**100%**

**Total de veículos distintos*

O Gráfico 43 mostra a evolução da frota brasileira autorizada a operar no TRIC no período entre 2022 e 2024, chegando a 92.351 veículos em dez/24.

Gráfico 43 - Frota brasileira autorizada a operar no TRIC entre 2022 e 2024

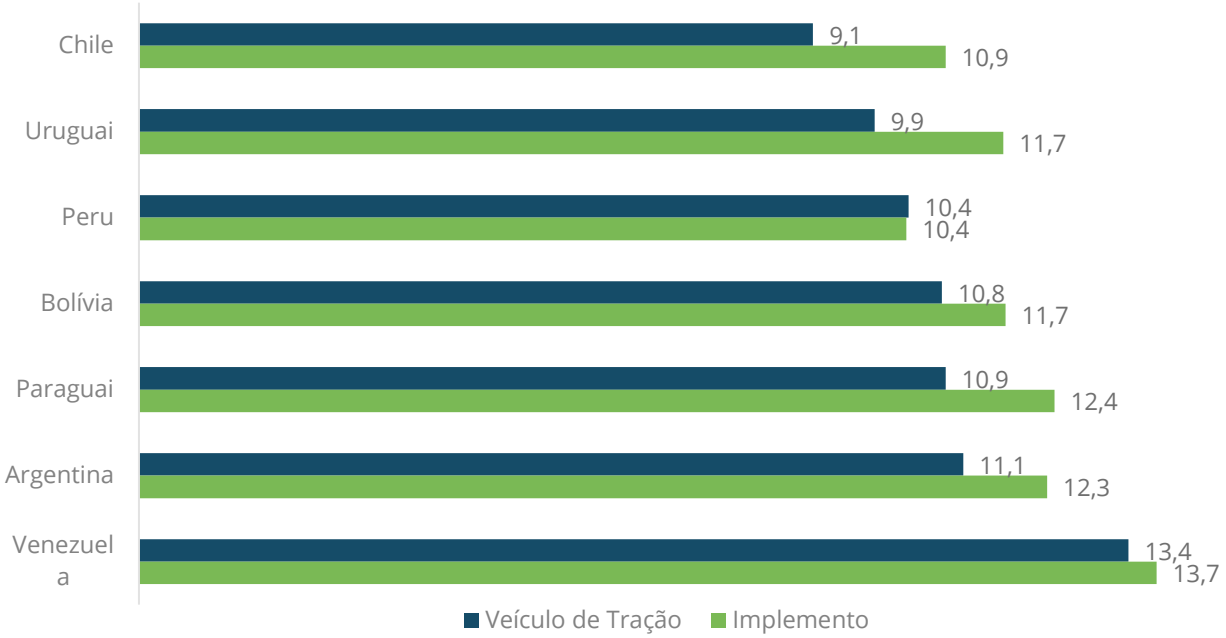


Fonte: Sistema de Controle de Frota – SCF

Observação: Diferentemente do transporte nacional, e conforme estabelecido pelo Acordo sobre o Transporte Internacional Terrestre (ATIT), também podem ser cadastrados Veículos de Apoio Operacional, os quais são utilizados apenas para funções auxiliares (não podem transportar cargas).

A idade média da frota brasileira por país de destino varia de **9,1 a 13,4 anos para veículos de tração** e de **10,4 a 13,7 para implementos** (**Gráfico 44**).

Gráfico 44 - Idade média da frota brasileira por país de destino, em anos, mar/2025



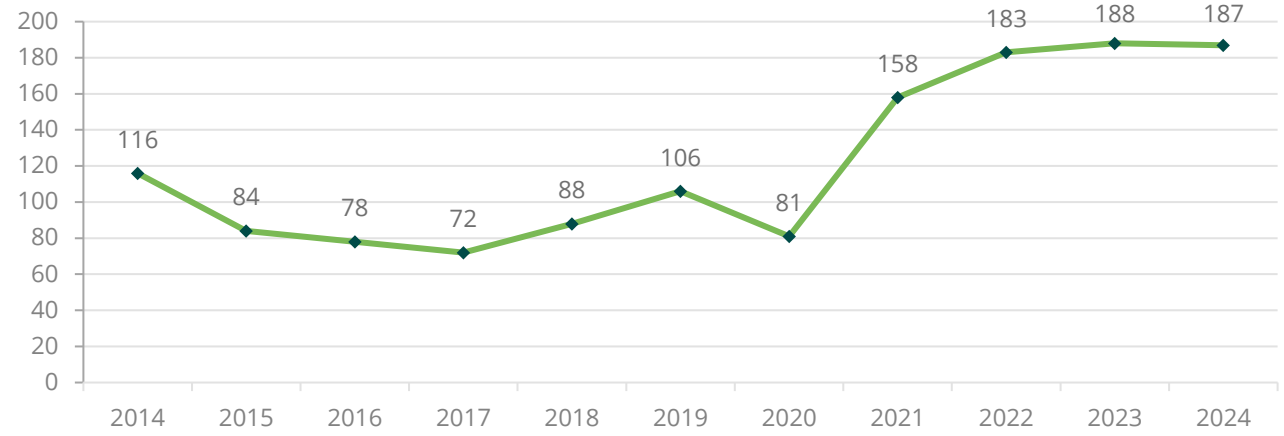
Fonte: Sistema de Controle de Frota – SCF

TRANSPORTADORAS ESTRANGEIRAS

As transportadoras estrangeiras devem obter a Licença Complementar junto à ANTT. Nesse caso, trata-se da etapa final do processo de autorização.

Entre 2020 e 2024, a emissão dessas licenças cresceu, em média, 23,3% ao ano (**Gráfico 45**), com maior participação de Argentina, Bolívia e Paraguai.

Gráfico 45 - Licenças Complementares emitidas por ano[3]

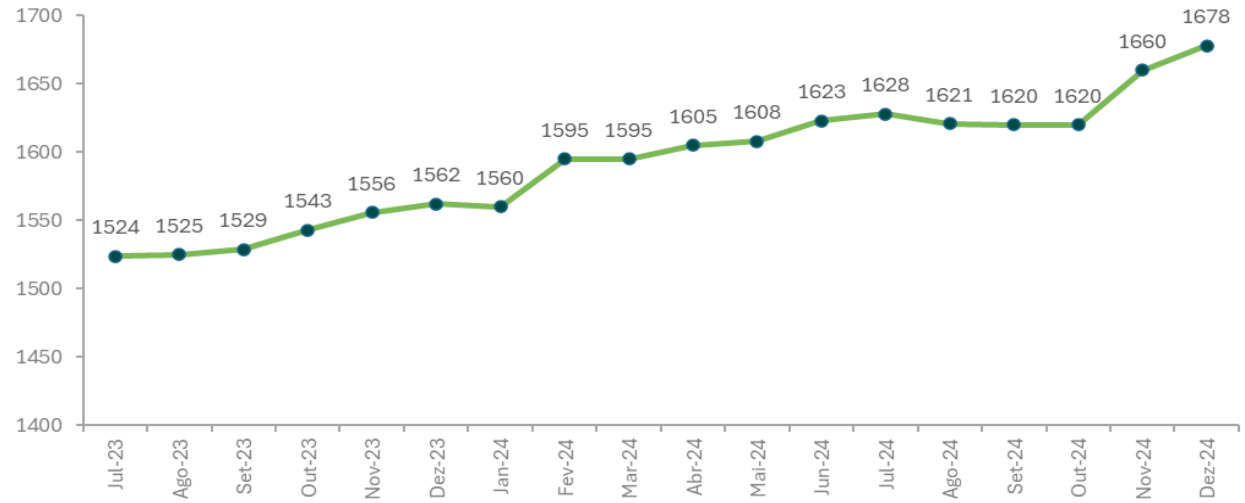


Fonte: Sistema de Controle de Frota – SCF

[3] Considera todas as licenças emitidas, inclusive aquelas que, atualmente, possam não estar autorizadas.

Apesar disso, o número de empresas estrangeiras autorizadas apresentou um aumento moderado de 6,82% na comparação entre 2023 e 2024 (**Gráfico 46**).

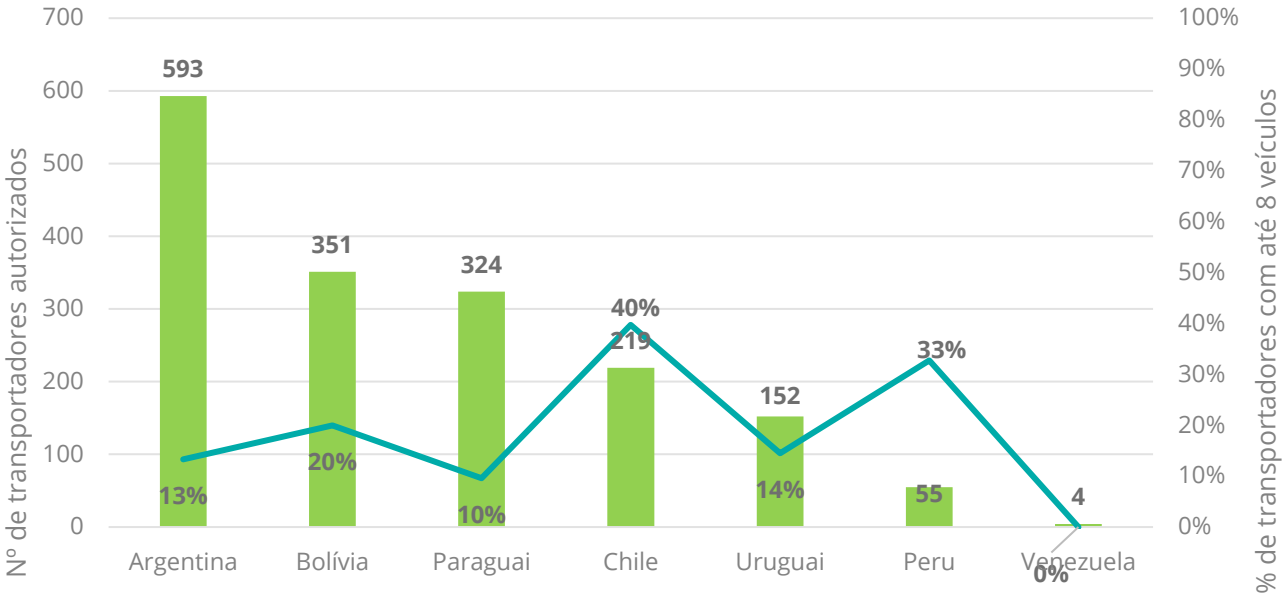
Gráfico 46 - Transportadoras estrangeiras autorizadas a operar, 2023-2024



Fonte: Sistema de Controle de Frota – SCF

Em março de 2025, conforme apresentado no **Gráfico 47**, havia **1.698 transportadoras estrangeiras autorizadas**, das quais **18% operam com até 8 veículos**. Essa proporção é ainda maior em relação a empresas do **Chile (40%)** e do **Peru (33%)**.

Gráfico 47 - Empresas estrangeiras habilitadas e porcentagem de empresas com frota de até 8 veículos, mar/2025



Fonte: Sistema de Controle de Frota – SCF

A Tabela 12 mostra que as transportadoras estrangeiras possuem **72.440 veículos em operação**, com uma composição média de **3,6% de caminhões simples**, **45% de caminhões tratores** e **50% de reboques e semirreboques** (base mar/25).

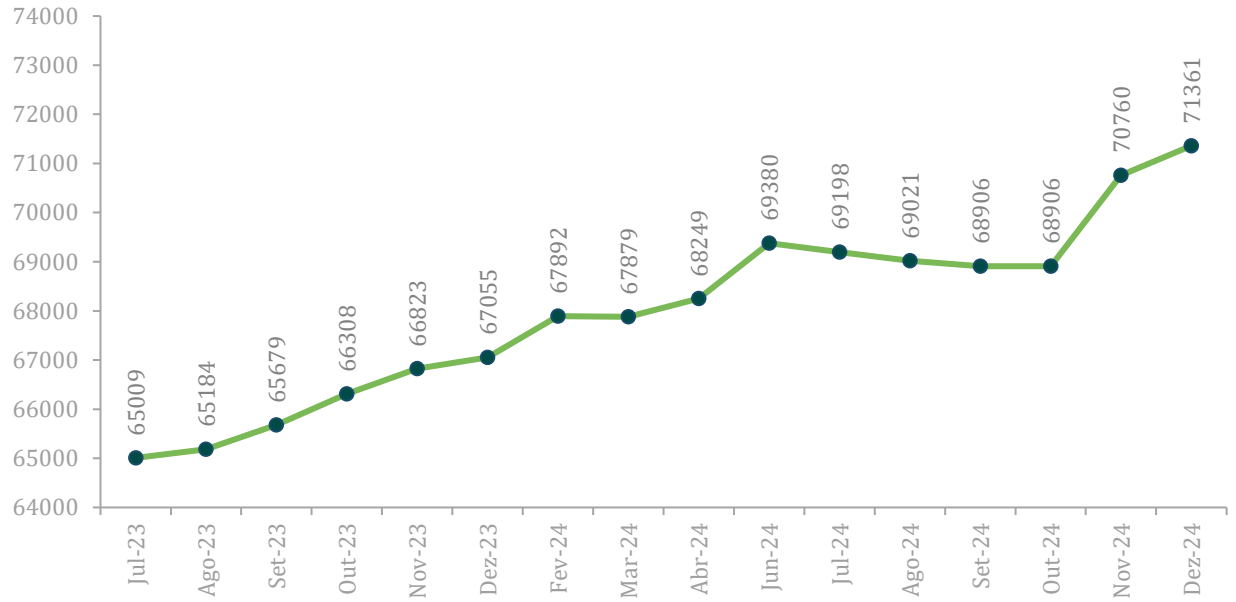
Tabela 12 - Veículos de empresas estrangeiras cadastradas para o TRIC, mar/2025

País de Origem	Caminhão Simples	Caminhão Trator	Caminhonete	Reboque	Semirreboque	Veículo de Apoio Operacional	Total
Argentina	1.026	8.838	2	942	10.056	98	20.962
Bolívia	276	5.962	0	221	6.684	1	13.114
Chile	102	2.782	0	89	3.051	20	6.044
Paraguai	811	12.617	0	45	12.584	0	26.057
Peru	40	948	0	87	1.124	2	2.204
Uruguai	353	1.514	0	320	1.780	11	3.978
Venezuela	6	28	0	6	41	0	81
Total	**2.614**	**32.659**	**2**	**1.710**	**35.323**	**132**	**72.440**
Total (%)	**3,6%**	**45,1%**	**0,0%**	**2,4%**	**48,8%**	**0,2%**	**100%**

Fonte: Sistema de Controle de Frota – SCF

O **Gráfico 48** apresenta a evolução da frota estrangeira autorizada para o período de 2023 a 2024.

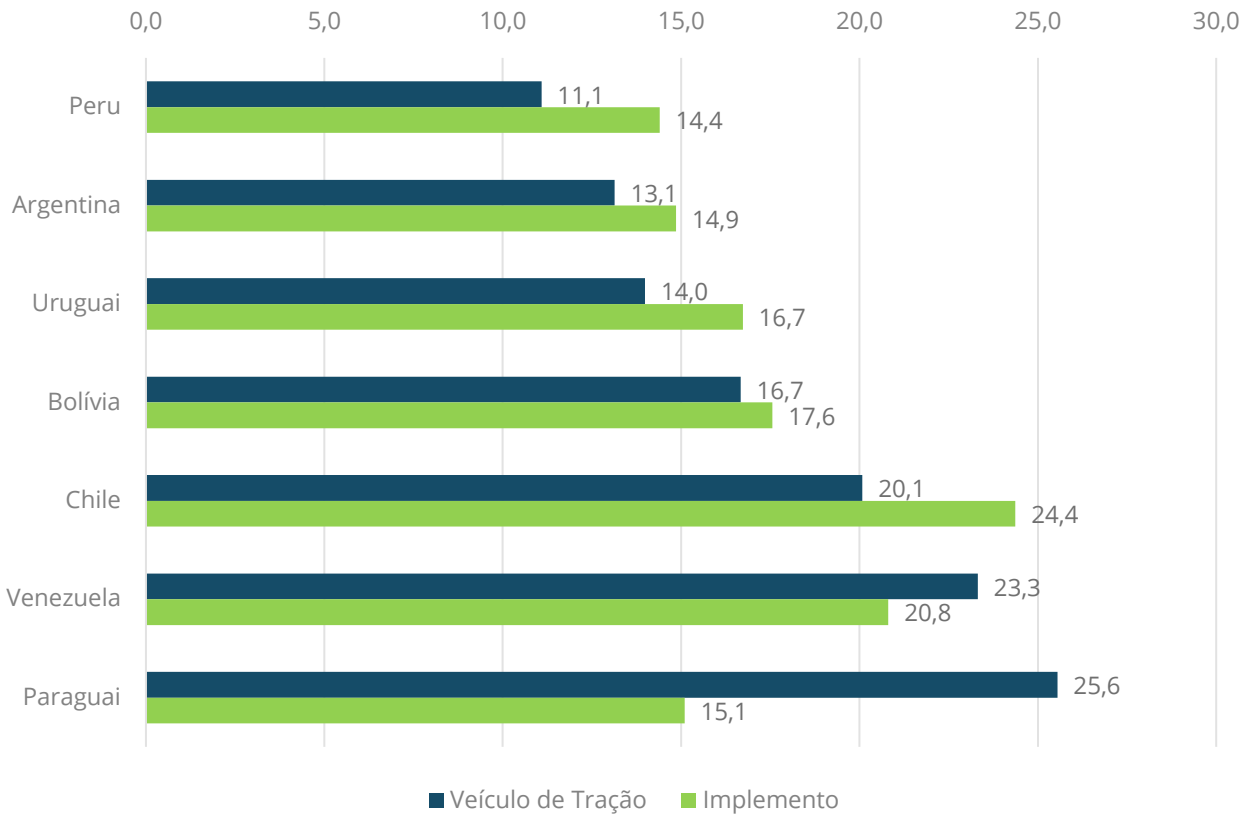
Gráfico 48 - Frota estrangeira autorizada a operar, 2023-2024



Fonte: Sistema de Controle de Frota – SCF

A idade média da frota estrangeira é de **19,1 anos para os veículos de tração** e de **16,4 anos para implementos**, com variações médias de 4,7 anos e 2,7 anos, respectivamente, conforme o país de origem (**Gráfico 49**).

Gráfico 49 - Idade média da frota estrangeira por país de origem, em anos, mar/2025



Fonte: Sistema de Controle de Frota – SCF

De forma resumida, a Tabela 13 compara os principais indicadores das Transportadoras Brasileiras e Estrangeiras.

Tabela 13 - Resumo Comparativo entre transportadoras brasileiras e estrangeiras, mar/2025

Indicador	Transportadoras Brasileiras	Transportadoras Estrangeiras
Empresas autorizadas	984	1.698
Frota Total	94.041	72.440
Idade Média (tração)	12,5 anos	19,1 anos
Idade Média (implemento)	12,9 anos	16,4 anos
% de pequenas frotas (≤ 8 veículos)	13%	18% (40% no Chile)

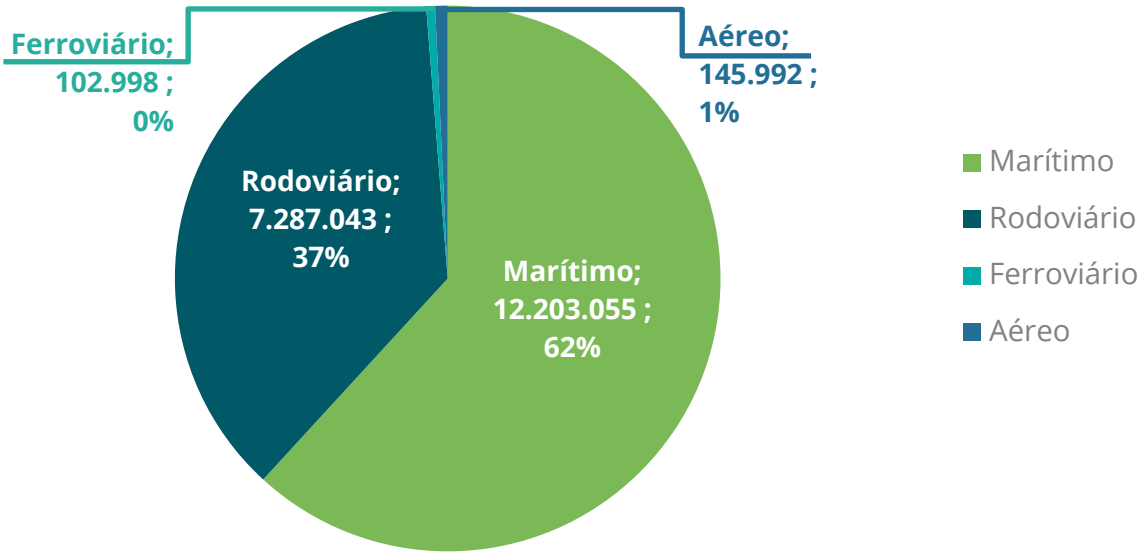
Fonte: Sistema de Controle de Frota – SCF

EXPORTAÇÃO/IMPORTAÇÃO

Os Gráficos 50 e 51 apresentam a movimentação de cargas por diferentes modais. Para essa análise, foram consideradas como referência as exportações para os países com os quais o Brasil possui Acordos implementados para o transporte terrestre: Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela.

O transporte marítimo predomina, seguido pelo rodoviário, que representa uma parcela significativa do volume total transportado.

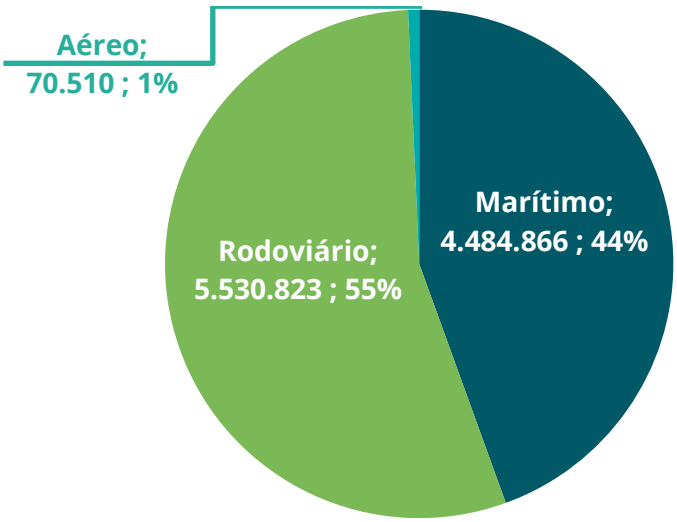
Gráfico 50 - Toneladas exportadas por modal (2024)



Fonte: Comex Stat do MDIC

No entanto, ao considerar apenas os países do Mercosul (Argentina, Paraguai e Uruguai), o modal rodoviário assume a liderança com 55% do volume total de cargas transportadas.

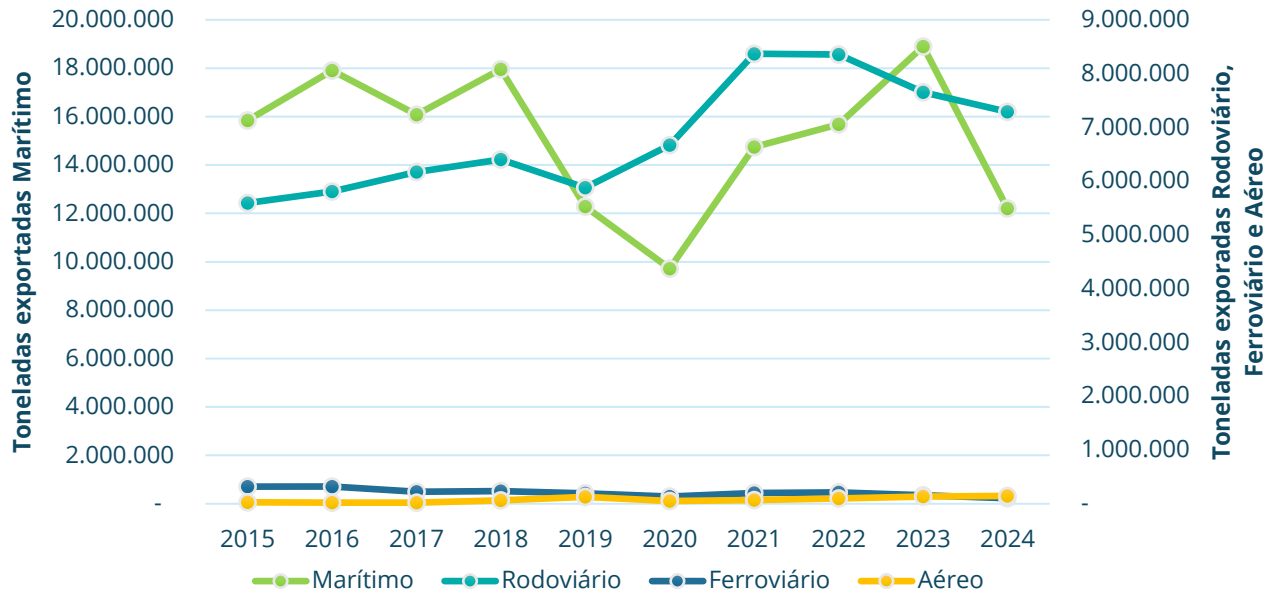
Gráfico 51 - Toneladas exportadas para o Mercosul, por modal (2024)



Fonte: Comex Stat do MDIC

Em termos gerais, **de 2023 para 2024 houve uma queda de 4,79% na exportação total de produtos pelo modal rodoviário**, reduzindo de 7.653.804 toneladas para 7.287.043 toneladas, como mostrado na série verde (eixo da direita) do **Gráfico 52**.

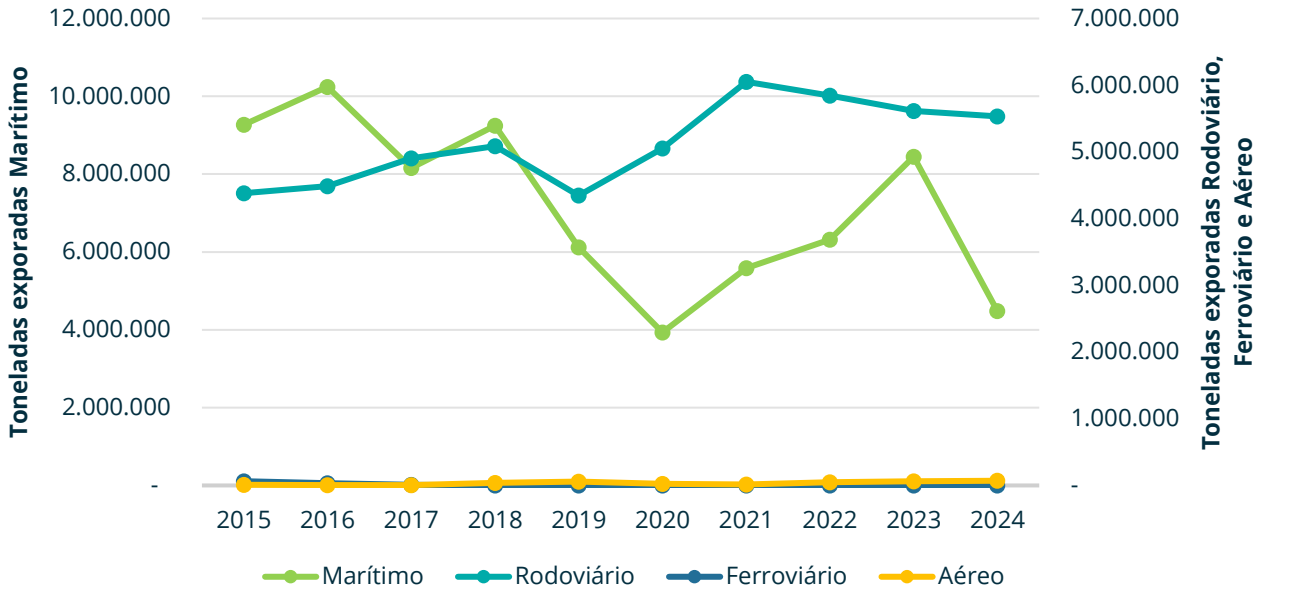
Gráfico 52 - Toneladas exportadas por ano para Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela por modal



Fonte: Comex Stat do MDIC

Considerando as exportações para os países do **Mercosul**, a redução de 2023 (5.615.591 toneladas) para 2024 (5.530.823 toneladas) foi de 1,5% para o modal rodoviário (**Gráfico 53**).

Gráfico 53 - Toneladas exportadas para o Mercosul por ano, por modal



Fonte: Comex Stat do MDIC

Analisando as toneladas exportadas por país de destino, a Tabela 14 mostra que a Venezuela registrou a maior retração (-40%), enquanto o Paraguai teve o maior crescimento (6,36%) no período entre 2023 e 2024.

Tabela 14 - Variação de toneladas exportadas por país de destino

País de destino	2023	2024	Variação	%
Argentina	2.292.416	2.059.827	- 232.588,63	-10,15%
Bolívia	734.688	601.670	- 133.018,08	-18,11%
Chile	888.678	863.433	- 25.244,89	-2,84%
Paraguai	2.253.466	2.396.769	143.303,68	6,36%
Peru	91.347	97.005	5.658,30	6,19%
Uruguai	1.069.710	1.074.226	4.516,51	0,42%
Venezuela	323.500	194.112	- 129.387,88	-40,00%
Total	7.653.804,48	7.287.043,49	- 366.760,99	-4,79%

Fonte: Comex Stat do MDIC

Ao analisar os pontos de despacho aduaneiro, verifica-se que **seis cidades de fronteira são responsáveis por mais de 70% das exportações totais**: Foz do Iguaçu/PR, Uruguaiana/RS, São Borja/RS, Corumbá/MS, Chuí/RS e Pacaraima/RR.

Os dados da Tabela 15 evidenciam **um declínio generalizado nos volumes de exportação em toneladas através das principais aduanas**, com exceção de Chuí (RS), que apresentou um leve crescimento de 0,8%.

Tabela 15 - Volume de exportação em toneladas pelas principais fronteiras em 2024

Unidade da RFB	Destinos da carga	2023	2024	Variação	%
FOZ DO IGUAÇU (PR)	AR/BO/CL/PY/PE/UY	1.874.402	1.757.522	- 116.880	-6,2%
URUGUAIANA (RS)	AR/BO/CL/PY/PE/UY	1.693.722	1.606.158	- 87.564	-5,2%
SÃO BORJA (RS)	AR/CL/PY/PE/UY	859.348	800.435	- 58.913	-6,9%
CORUMBÁ (MS)	AR/BO/CL/PY/PE/UY	666.601	544.660	- 121.941	-18,3%
CHUÍ (RS)	AR/BO/CL/PY/UY	508.021	512.316	4.295	0,8%
PACARAIMA (RR)	VE	323.376	193.946	- 129.430	-40,0%
Total (principais pontos de despacho aduaneiro)		**5.925.470**	**5.415.037**	**- 510.433**	**-8,6%**

Fonte: Comex Stat do MDIC

Dentre os pontos analisados, Pacaraima (RR), que faz fronteira com a Venezuela, registrou a maior queda, com uma redução de 40% nas exportações em 2024. Já Corumbá (MS), na fronteira com a Bolívia, também sofreu um impacto significativo (-18,3%).

A Tabela 16 apresenta as três principais categorias de produtos exportados para os países sul-americanos em 2024. Os produtos listados representam aproximadamente 50% do total exportado para cada país, com exceção do Peru (74%) e da Venezuela (86%).

Tabela 16 - Três principais categorias de produtos exportados em 2024, por país de destino

PAÍS	Ranking da categoria de produto		
	1	2	3
ARGENTINA	Pastas de madeira ou de outras matérias fibrosas celulósicas; Papel ou cartão para reciclar (desperdícios e aparas); Papel e suas obras (20,37%)	Produtos das indústrias químicas ou indústrias conexas (15,56%)	Plásticos e suas obras; Borracha e suas obras (13,30%)
BOLÍVIA	Produtos das indústrias alimentares; bebidas, líquidos alcoólicos e vinagres; Tabaco e seus sucedâneos manufaturados (17,23%)	Pastas de madeira ou de outras matérias fibrosas celulósicas; Papel ou cartão para reciclar (desperdícios e aparas); Papel e suas obras (17,00%)	Produtos minerais (11,71%)
CHILE	Animais vivos e produtos do reino animal (32,21%)	Produtos das indústrias alimentares; bebidas, líquidos alcoólicos e vinagres; Tabaco e seus sucedâneos manufaturados (16,36%)	Pastas de madeira ou de outras matérias fibrosas celulósicas; Papel ou cartão para reciclar (desperdícios e aparas); Papel e suas obras (8,03%)
PARAGUAI	Produtos das indústrias químicas ou indústrias conexas (23,84%)	Produtos minerais (20,58%)	Produtos das indústrias alimentares; bebidas, líquidos alcoólicos e vinagres; Tabaco e seus sucedâneos manufaturados (11,07%)
PERU	Material de transporte (47,11%)	Produtos do reino vegetal (17,72%)	Animais vivos e produtos do reino animal (10,08%)
URUGUAI	Obras de pedra, gesso, cimento, amianto, mica ou de matérias semelhantes; Produtos cerâmicos; Vidro e suas obras (15,26%)	Produtos das indústrias alimentares; bebidas, líquidos alcoólicos e vinagres; Tabaco e seus sucedâneos manufaturados (14,31%)	Produtos das indústrias químicas ou indústrias conexas (11,45%)
VENEZUELA	Produtos das indústrias alimentares; bebidas, líquidos alcoólicos e vinagres; Tabaco e seus sucedâneos manufaturados (47,43%)	Gorduras e óleos animais ou vegetais; Produtos da sua dissociação; Gorduras alimentares elaboradas; Ceras de origem animal ou vegetal (34,26%)	Produtos do reino vegetal (4,79%)

Fonte: Comex Stat do MDIC

Os dados revelam diferenças nas demandas entre os mercados, com determinados segmentos se destacando em cada destino, tais como:

- Pastas de madeira e papel reciclado são os produtos mais exportados para Argentina, Bolívia e Chile;
- Produtos alimentares, bebidas e tabaco lideram as exportações para Bolívia, Chile, Paraguai, Uruguai e Venezuela; e
- Produtos químicos são altamente exportados para Paraguai, Argentina e Uruguai.

08

Operador de Transporte Multimodal – OTM

08 - OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL – OTM

VISÃO GERAL

O Transporte Multimodal de Cargas é aquele que, regido por um único contrato, utiliza duas ou mais modalidades de transporte, desde a origem até o destino, e é executado sob a responsabilidade única de um Operador de Transporte Multimodal – OTM.

Define-se o OTM como a pessoa jurídica, transportadora ou não, contratada como principal para a realização do Transporte Multimodal de Cargas, da origem até o destino, por meios próprios ou por intermédio de terceiros.

Suas atividades incluem, além do transporte em si, os serviços de coleta, unitização, desunitização, consolidação, desconsolidação, movimentação, armazenagem e entrega da carga ao destinatário.

O contrato único que caracteriza o Transporte Multimodal de Cargas é o Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas – CTMC e, com sua emissão, o OTM assume perante seu contratante a responsabilidade pela execução dos serviços de transporte multimodal de cargas, por conta própria ou de terceiros, do local em que as receber até a sua entrega no destino e, ainda, pelos prejuízos resultantes de perda, danos ou avaria às cargas sob sua custódia, assim como pelos decorrentes de atraso em sua entrega, quando houver prazo acordado.

O Transporte Multimodal de Cargas pode ser realizado no âmbito nacional ou internacional, sendo aplicáveis, no último caso, os acordos, tratados e convenções internacionais de que façam parte a República Federativa do Brasil.

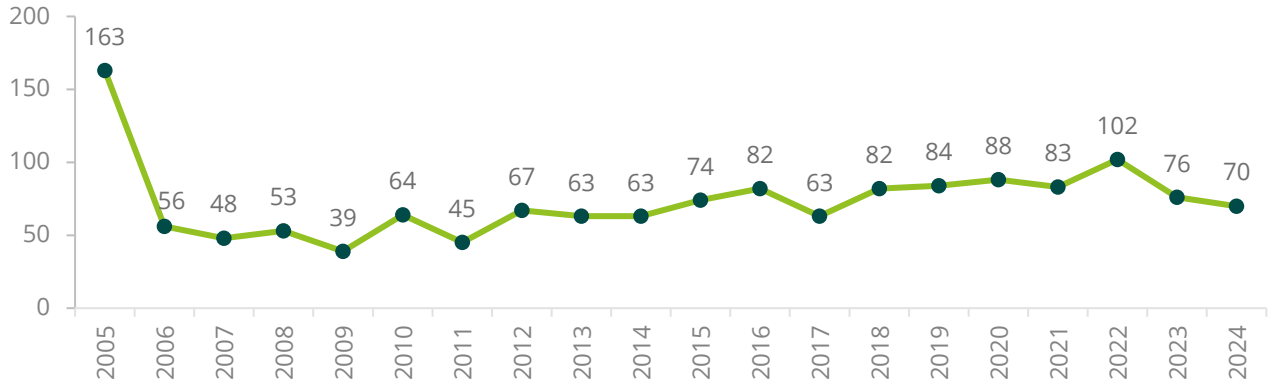
Para atuar como OTM, a empresa interessada deve habilitar-se previamente perante a ANTT. A abrangência da habilitação do OTM pode ser:

- Nacional: pontos de embarque e destino situados no território nacional; e
- Internacional: ponto de embarque ou desembarque situado fora do território nacional.

EMISSÃO DE CERTIFICADOS

Nos últimos cinco anos, foram emitidos de 70 a 102 certificados de OTM por ano, como mostrado no **Gráfico 54**.

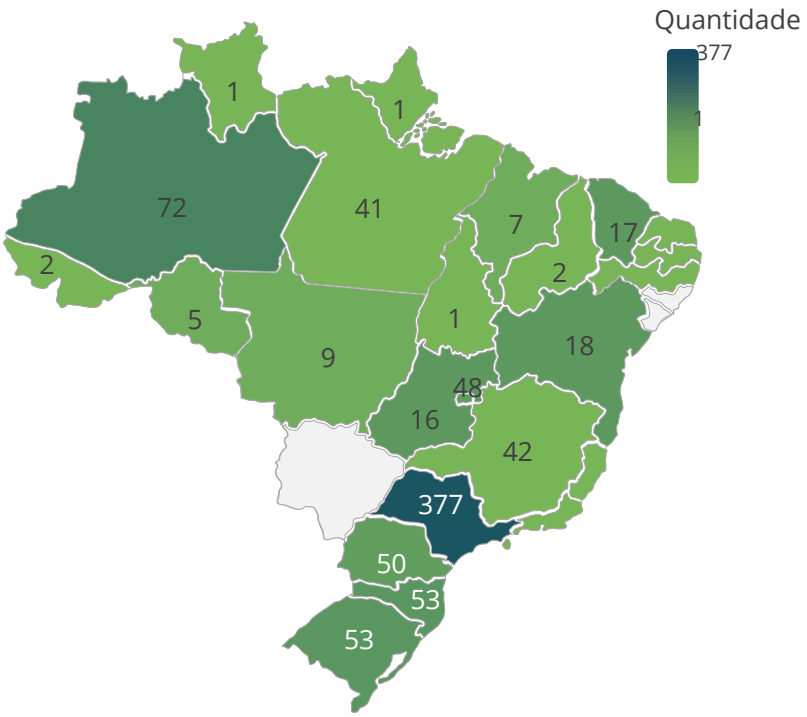
Gráfico 54 - Certificados de OTM emitidos por ano



OPERADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL POR UF

Há 926 empresas atuando como OTM (base mar/25), sendo que 55% delas estão localizadas na região sudeste e 17%, na região Sul (Figura 4).

Figura 4 - Operadores de Transporte Multimodal por UF



Por fim, observa-se também um elevado número de OTMs em outras UFs, como Amazonas (72 OTMs, 7,8%), Distrito Federal (48 OTMs, 5,2%)

CARGAS

Dados Estatísticos

2024



ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES