

Panorama do Setor

2023-2024

Boletim de Informações Gerenciais



Panorama do Setor

2023/2024

Boletim de Informações Gerenciais

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

DIRETOR-GERAL

Rafael Vitale Rodrigues

DIRETORES

Felipe Fernandes Queiroz

Guilherme Theo Rodrigues da Rocha Sampaio

Lucas Asfor Rocha Lima

Luciano Lourenço da Silva

Assessoria Especial de Informações Estratégicas e Inteligência - AESINF

Roberto Rodrigues Loiola - Assessor-Chefe

Francisco Minervini Neto - Assessor-Chefe Substituto

Equipe Técnica

Cristiano Hauck Civitarese

Luciano Bandeira Campos

Mariana Borges de Sampaio

Rafael Ferreira Bittencourt

Romulo Leite Botero

Thomas Gomes Costa

Contato

SCE Sul, Polo B, Projeto Orla, Trecho 03 Lote 10

Bloco G, 3º andar

(61) 3411-1610

aesinf@antt.gov.br

www.antt.gov.br

Apresentação

O Anuário AESINF apresenta o panorama do setor de transportes terrestres naquilo que compete à ANTT; portanto, é uma coletânea exploratória dos vários segmentos sob a regulação e fiscalização da Agência, a saber: rodovias e ferrovias concedidas, transporte de cargas e de passageiros, índices econômicos orientadores do negócio, além de outros serviços correlatos.

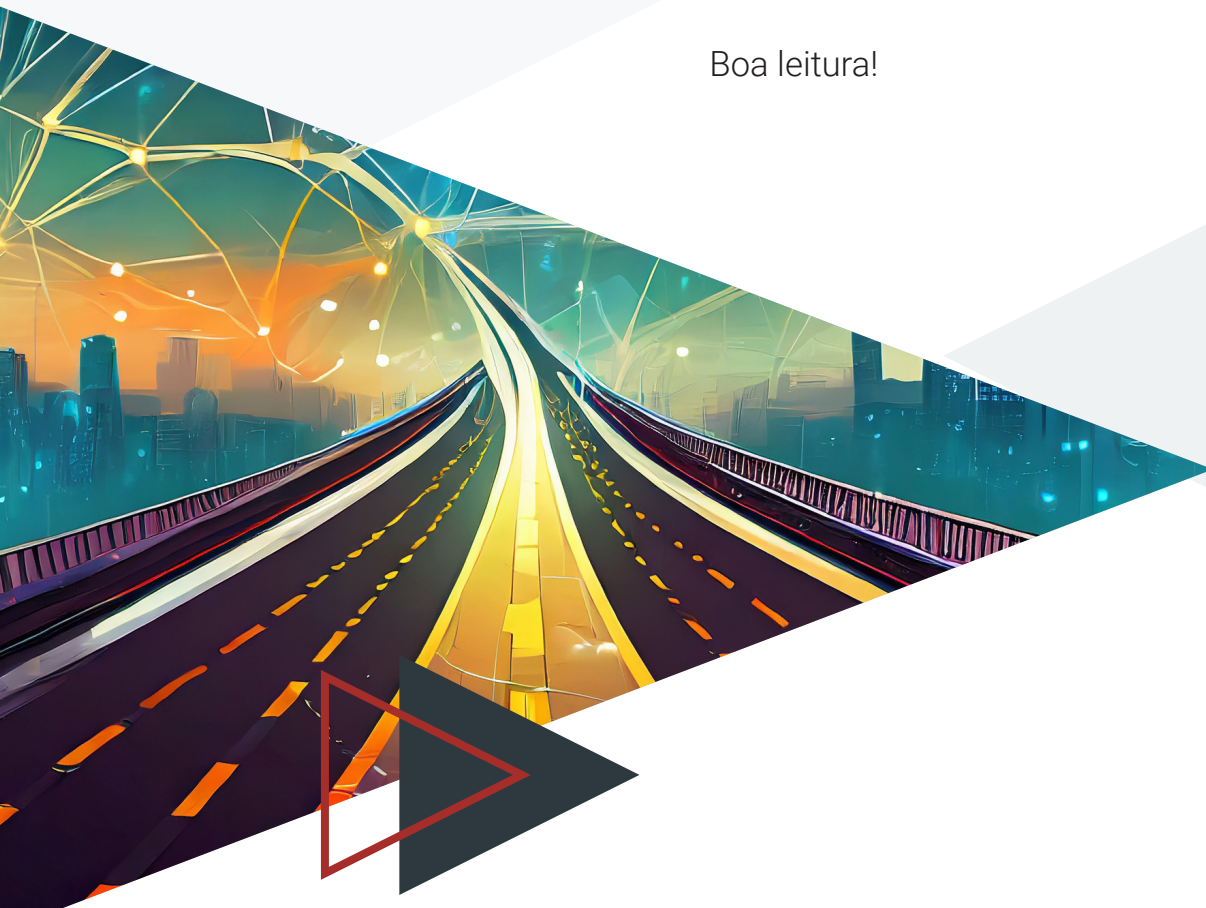
Importante ressaltar que este inédito trabalho resulta da compilação de dados principalmente do ano de 2023, mas não somente. Apresentam-se, também, informações do ano de 2022, por vezes, a título de comparação e referência, assim como dados atuais sobre as concessões, projetos futuros e questões ainda judicializadas.

De forma sucinta, a presente exposição envolve os seguintes temas: panorama do setor regulado, detalhamento das concessões rodoviárias e ferroviárias, destaques do setor de transporte de carga e de passageiros, trabalhos recentes relacionados à sustentabilidade ambiental e, por fim, o programa segurança viária como expressão do envolvimento com a sociedade.

Esta publicação é resultado do trabalho cooperativo entre os diversos atores da Agência, desde a Diretoria-Geral, Diretoria Colegiada, Superintendências, até representantes da ANTT nos estados, os quais foram e são fundamentais nos assuntos aqui tratados sobre redução de acidentes, aumento da fluidez e trafegabilidade das rodovias e ferrovias concedidas.

Aproveitamos para registrar nosso agradecimento às Diretorias e Superintendências pela cooperação neste trabalho.

Boa leitura!



Sumário

Missão:

Contribuir para o desenvolvimento nacional por meio da efetiva regulação e fiscalização do setor de transportes terrestres, assegurando serviços e infraestrutura adequados à sociedade.

Visão:

Ser a referência em regulação e fiscalização no Brasil.

Neste documento foram utilizadas imagens geradas através de inteligência artificial e fotografias da própria ANTT (AESCOM).

Panorama do setor regulado	1
Transporte de passageiros	2
Transporte Rodoviário	7
Concessões Rodoviárias	9
Concessões Ferroviárias	14
Projetos Ferroviários	18
Autorizações Ferroviárias	19
Indicadores econômicos	21
Análise dos Indicadores Econômicos	22
Piso mínimo	23
Desenvolvimento sustentável	24
Ciclo ESG	24
Investimentos ambientais nas ferrovias	26
Índice de Desempenho Ambiental	27
Segurança viária	30
Segurança Rodoviária	31
Segurança Ferroviária	35
Operação Rodoviária	36
Tráfego de Veículos	37
Fluidez Rodoviária	39
Escoamento da Safra de Soja	40
Operação Ferroviária	41
Indicadores de Produção das ferrovias	42
Fluxos em Expansão	45
Fluidez Ferroviária	47
Interação com a sociedade	48
Satisfação AZ+	48



Panorama do setor regulado

A ANTT é responsável por estabelecer normas, regulamentos e diretrizes para as concessões, permissões e autorizações dos serviços de transporte terrestre, buscando garantir a eficiência, segurança e qualidade dos serviços oferecidos aos usuários.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) é uma autarquia federal, criada pela Lei nº 10.233/2001, com a finalidade de regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes terrestres, promovendo o seu desenvolvimento. Sua atuação abrange diferentes modalidades, como rodoviário, ferroviário, multimodal de cargas e interestadual e internacional de passageiros.

Com sede em Brasília, a ANTT atua de forma a promover a integração entre os diversos modos de transporte, visando à melhoria da infraestrutura, da logística e da mobilidade no território nacional. Além disso, desempenha importante papel na regulação tarifária, na definição de padrões de segurança e na promoção de condições que estimulem a concorrência saudável entre as empresas do setor.

A ANTT opera por meio da regulação e fiscalização, aplicando normas técnicas, acompanhando o cumprimento das obrigações contratuais e a adequada prestação dos serviços. Seu objetivo é contribuir para o desenvolvimento do sistema de transportes terrestres, proporcionando um ambiente seguro, eficiente e sustentável para o transporte de pessoas e cargas em todo o país. Com o objetivo de expor um panorama geral do setor regulado, apresenta-se, a seguir, os principais dados e informações de cada área de atuação da Agência.



Transporte de passageiros

O transporte terrestre de passageiros é uma atividade intermediária que fornece suporte a diversas outras, sendo, portanto, essencial à sociedade.

Em linhas gerais, compete à ANTT a regulamentação e a fiscalização dos serviços de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros (TRIIP), nas seguintes modalidades:

- serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização;
 - serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de fretamento;
 - serviço de transporte rodoviário coletivo semiurbano de passageiros.
- Adicionalmente, a ANTT também é responsável pela regulamentação e fiscalização do serviço de transporte ferroviário de passageiros.



Transporte rodoviário no âmbito da ANTT



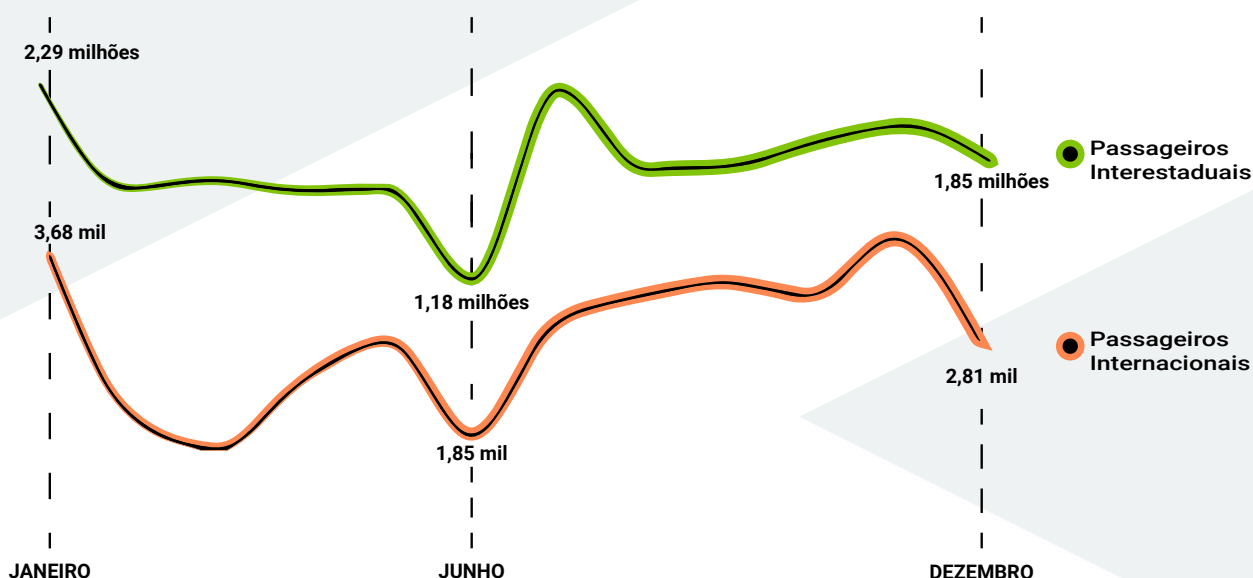
É importante ter uma visão ampla do sistema de transporte rodoviário coletivo de passageiros, que possibilite o planeamento e a tomada de decisões no setor.

Transporte terrestre de passageiros ao longo de 2023

Nota-se, pelas figuras a seguir, que o serviço é bastante sazonal, com picos de movimentação em janeiro e julho, meses de férias escolares, tanto no transporte interestadual, quanto no internacional.

Observa-se que junho é um mês de baixa movimentação para o transporte interestadual, ao passo que, para o transporte internacional, os meses de baixa são fevereiro, março e junho. Esses padrões aplicam-se tanto para a evolução do transporte em número de viagens, quanto para o número de passageiros.

Transporte de passageiros 2023



Fonte: elaborado pela AESINF, a partir dos dados do MONITRIPP (Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros).

Principais destinos

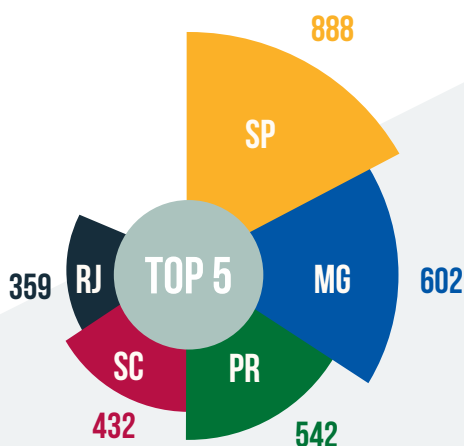
do transporte terrestre

de passageiros em 2023

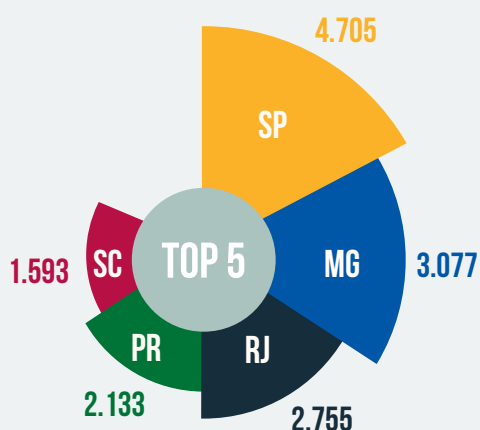
Transporte Interestadual

Em termos do transporte interestadual, SP, MG, PR, SC e RJ são os destinos mais frequentes em relação à quantidade de viagens. Já em relação à quantidade de passageiros, SP, MG, RJ, PR e SC, nessa ordem, são os mais relevantes.

Principais destinos por número de viagens



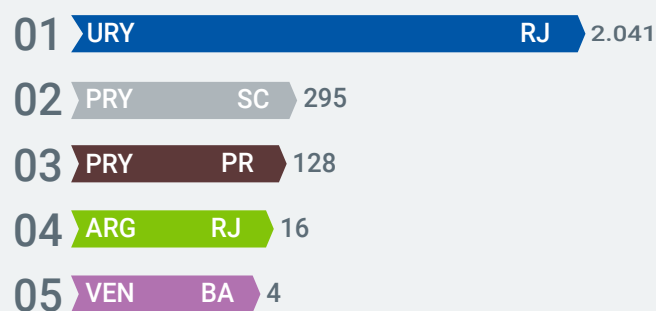
Principais destinos por número de passageiros



Transporte Internacional

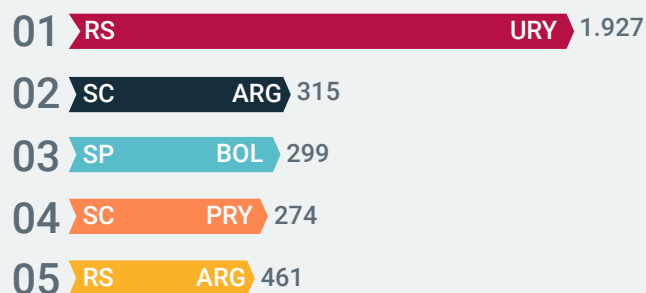
No caso do transporte internacional, as origens internacionais mais frequentes são Uruguai, Paraguai e Argentina; sendo que o Paraguai se destaca por ter dois destinos muito comuns aqui no Brasil, Santa Catarina e Paraná.

Origens Internacionais em quantidade de viagens



Por outro lado, os destinos internacionais mais frequentes são Uruguai, Argentina e Bolívia. Nota-se, portanto, que o Uruguai é tanto a origem quanto o destino mais procurado, com quantidade de viagens bem mais destacada do que em relação aos seus vizinhos.

Destinos Internacionais em quantidade de viagens



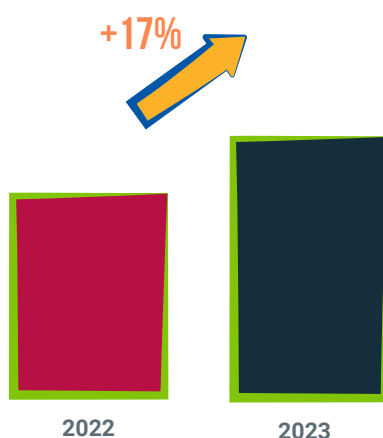
Fonte: MONITRIPP, elaboração AESINF



Regular vs Fretado

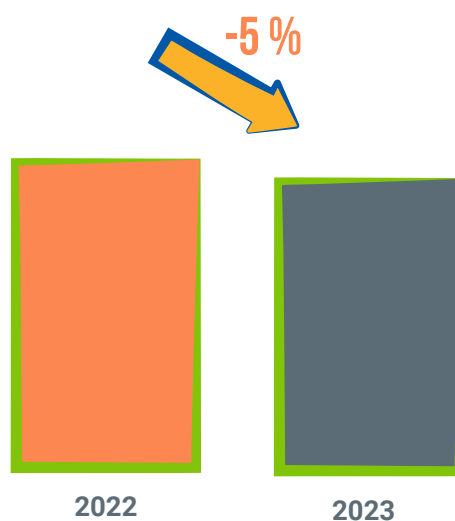
Diferentemente do transporte regular, o regime de fretamento é menos sazonal, tendo um fluxo bem estável ao longo do ano, tanto em quantidade de viagens, quanto em número de passageiros. Minas Gerais, Rio e São Paulo são os estados de maior movimento, enquanto Amazonas e Tocantins são os estados distantes mais procurados.

Transporte regular



Em comparação a 2022, o transporte de passageiros “regular” apresentou um aumento de 17% em 2023.

Fretado



Já para o transporte “fretado”, houve declínio de 5% aproximadamente. Pode-se entender tal diminuição como residual ou até variações no comportamento dos usuários entre optar pelo serviço regular ou fretado.

O elevado número de feriados prolongados em 2023 também refletiu positivamente para o serviço “regular”. Em 2024, a situação será oposta, isto é, serão escassos os feriados neste ano.



Transporte Rodoviário

Multimodal de Cargas

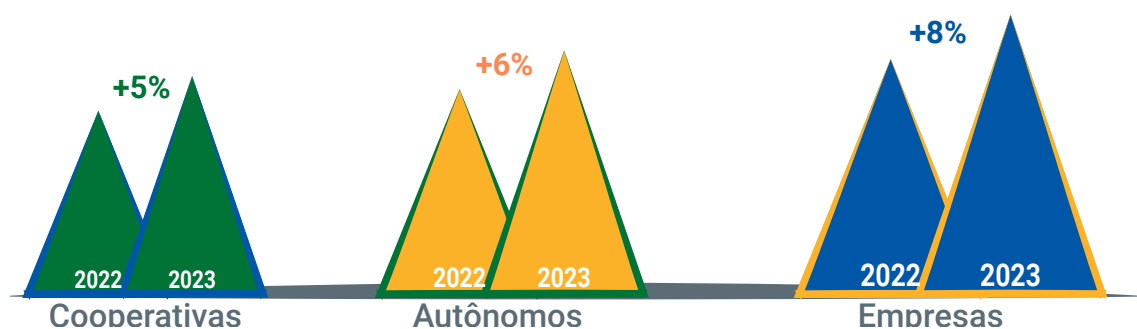
Dentre outras competências, a ANTT acompanha o mercado de transporte multimodal e rodoviário nacional e internacional de cargas e efetua o chamado Registro Nacional dos Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC). Cabe também à Agência a regulação e fiscalização dos fretes praticados no transporte rodoviário de cargas, além da habilitação e autorização da operação das empresas fornecedoras de Vale-Pedágio obrigatório e a operação das administradoras de meios de Pagamento Eletrônico de Frete.

Dentre todas essas atividades, este relatório destaca o RNTRC – Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – instituído pela Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007. Importante observar que a inscrição no RNTRC é obrigatória para os transportadores rodoviários remunerados de cargas, em uma das seguintes categorias: Transportador Autônomo de Cargas – TAC; Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC; e Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC.

Registros RNTRC

A figura a seguir sintetiza os registros vigentes no RNTRC, por tipo de transportador, no período de 2022 e 2023. Percebe-se que as três modalidades de transportadores apresentam crescimento consistente nos dois anos. Observa-se que as Empresas ETC atingiram um crescimento de 8%, seguido pelos Autônomos TAC, com crescimento de 6% e, por último, as Cooperativas CTC com 5%.

Evolução de Frota do Transporte Rodoviário 2022 vs 2023



Fonte: SUOD, elaboração AESINF



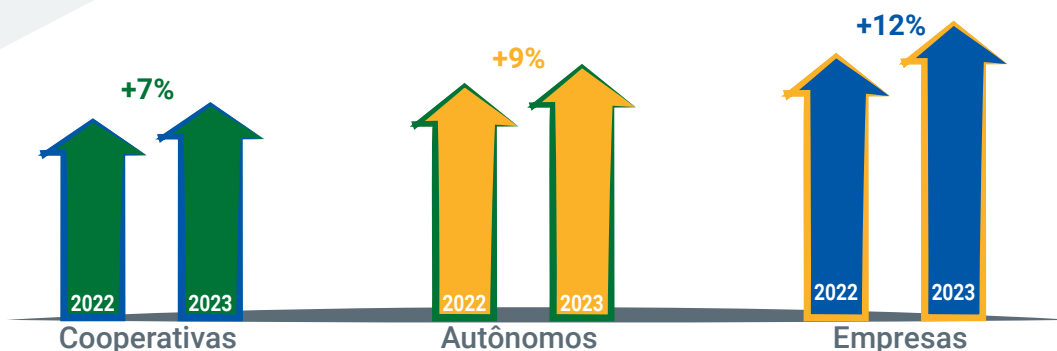
Evolução Da Frota

do Transporte
Rodoviário de Cargas



A evolução da frota, em cada uma das categorias, aponta crescimento consistente do setor, com destaque para a frota empresarial ETC, que cresceu 8% no ano de 2023 em relação a 2022.

Evolução dos registros emitidos 2022 vs 2023



Fonte: SUROD, elaboração AESINF

Nota-se que o crescimento do setor, aqui representado tanto pelo número de registros RNTRC, quanto pela evolução da frota, é consistentemente positivo, com números que variam, aproximadamente, entre 9% e 12% em cada uma das categorias, ano a ano.

Interessante comparar tais números com o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, o qual encerrou 2022 com valor acumulado em 2,9% e que, segundo previsão do Ipea, fechará 2023 em torno de 3,3%. Em outras palavras, o setor de cargas está em franca expansão, bem acima do crescimento do país, o que representa um ambiente de bons negócios e promissores resultados.

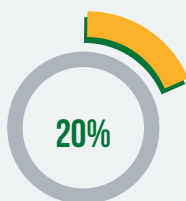


Concessões Rodoviárias

O modelo de concessões rodoviárias é uma das formas de aprimorar a trafegabilidade das estradas brasileiras.

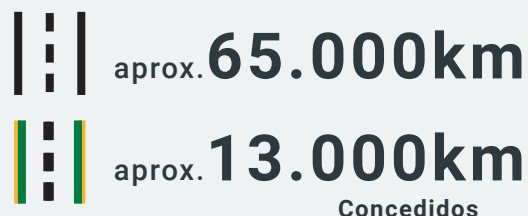
O poder público presta determinados serviços de forma direta ou indireta, sendo a concessão uma das formas indiretas propostas pela União. Concessão é a delegação da prestação do serviço, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado.

Rodovias concedidas



Da malha rodoviária federal

Infraestrutura das estradas pavimentadas



No caso das concessões rodoviárias, importa visualizar a grandeza dos números do setor, frente ao macro cenário brasileiro. A extensão total da malha rodoviária federal pavimentada do Brasil tem, hoje, aproximadamente, 65 mil km. Desse total, 13 mil km, cerca de 20%, estão concedidos à exploração pela iniciativa privada.

Ressalte-se que tais valores não consideram os recentes leilões das Rodovias do Paraná, lotes 1 e 2, por não estarem em operação no momento da elaboração deste estudo.

Nossos Contratos

RODOVIÁRIOS

Ao todo, a ANTT supervisiona 26 concessões rodoviárias (incluindo as Rodovias do Paraná, lotes 1 e 2, cujos contratos foram assinados em janeiro de 2024). As concessões são, comumente, agrupadas em "etapas", refletindo a evolução dos mecanismos de governança e controle, conforme figura a seguir.

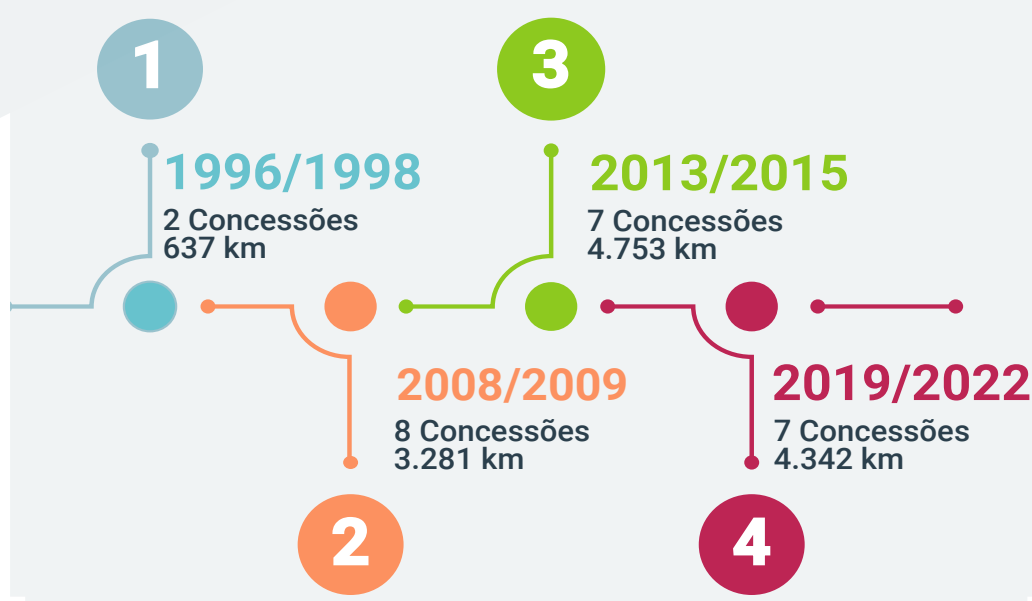
26 Concessões Supervisionadas



24 Concessões em operação

Apresenta-se, na sequência, destaques a respeito de algumas concessões existentes e de novos projetos.

Histórico das concessões



Destques

BR-040

A BR-040, que vai de Brasília ao Rio de Janeiro, atualmente está separada em duas concessões: Via-040 (Brasília e Juiz de Fora) e Concer (Juiz de Fora a Rio de Janeiro). A Via 040 formalizou seu pedido de adesão ao processo de relicitação em 2019 e a Concer, cujo prazo contratual já está encerrado, se mantém na operação em função das decisões judiciais. O novo projeto para o trecho está dividido em três lotes para licitação, a saber: BR-040 GO/MG, BR-040/MG (BH-JF) e BR-040/495/MG/RJ (JF-RJ). O lote BH-JF, mais adiantado, está com leilão agendado para abril de 2024. Os outros dois lotes já passaram por audiência pública e aguardam análise pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

Nova Rota do Oeste

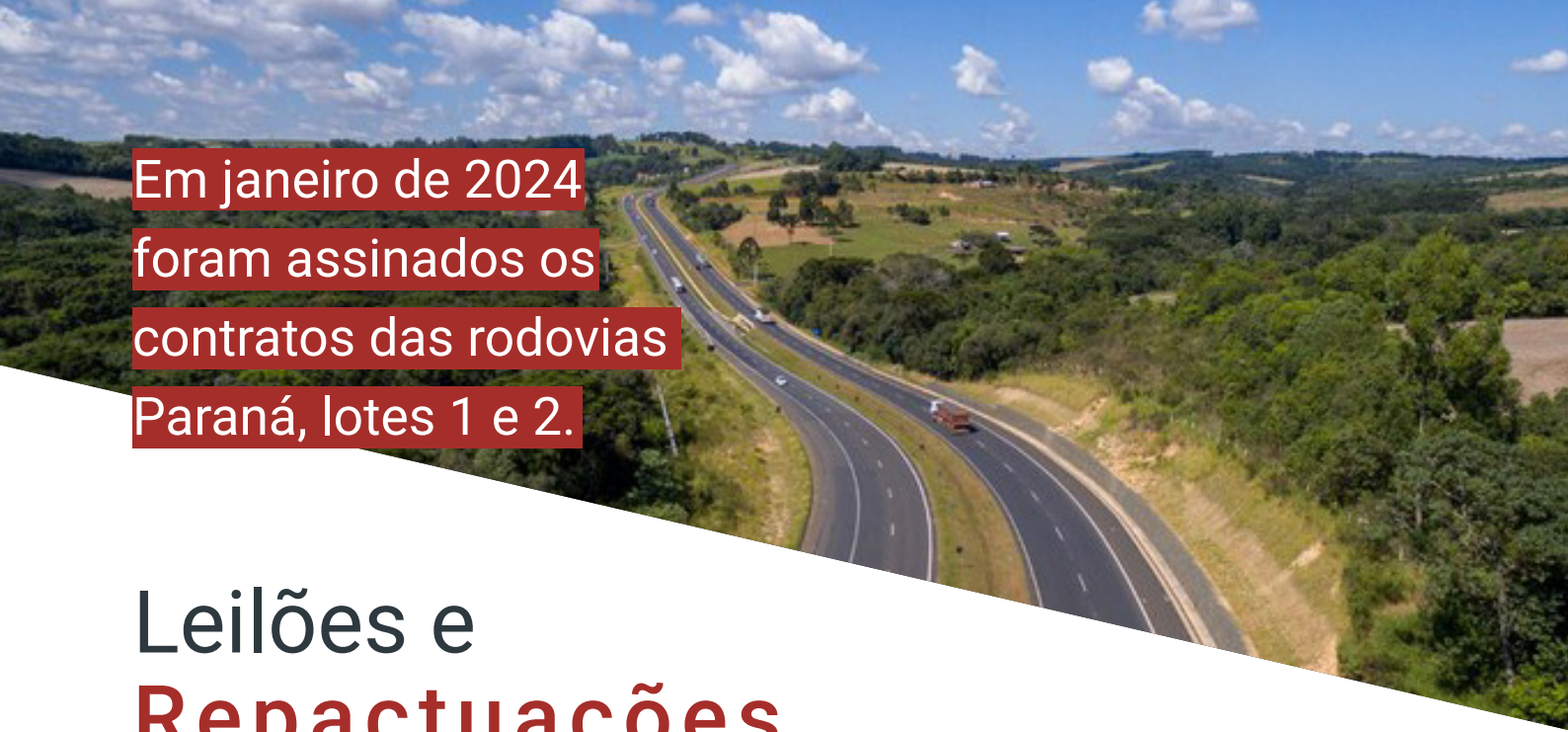
Em meados de 2023, a MT Par, sociedade de economia mista do Governo do Estado do Mato Grosso, concluiu oficialmente a operação para adquirir o controle integral da Concessionária Rota do Oeste (CRO), responsável pelo contrato de concessão federal da BR-163/MT.

A Nova Rota do Oeste, como passa a ser chamada, manterá o status de companhia privada, tendo seu contrato regulado e fiscalizado pela ANTT, conforme as demais concessões do Brasil. O projeto prevê um investimento inicial de R\$ 1,6 bilhão, atacando os pontos críticos da BR-163/MT, que se constitui em uma via fundamental para o escoamento agrícola do estado de Mato Grosso, responsável por cerca de 27,6% de toda a produção de grãos do país (LSPA - Levantamento Sistemático da Produção Agrícola 2023/IBGE.). O planejamento da Nova Rota do Oeste prevê o início de três grandes obras, ainda no primeiro semestre do ano de 2024, em trechos prioritários da BR-163 e da BR-070 (rodovia dos Imigrantes) diante do alto fluxo de veículos e índice de acidentalidade. A intervenção nesses locais atende ao Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) firmado com a ANTT no final de 2022.

BR-381/262/MG/ES

Em relação ao sistema rodoviário BR-381/262/MG/ES, após a aprovação do edital de concessão, o projeto não recebeu propostas de interessados para o leilão, que seria realizado em novembro de 2023. O trecho rodoviário em questão possui importante papel dentro do complexo viário brasileiro, por possibilitar a interligação entre estados brasileiros e o escoamento de produtos agrícolas, pecuários, mineração e industriais de diversos municípios de matrizes econômicas diversificadas. As rodovias integrantes da concessão permitem a circulação dos produtos destinados aos portos do estado do Espírito Santo, além do abastecimento de cidades importantes dos estados de Minas Gerais, Espírito Santo, São Paulo e Mato Grosso do Sul.

A composição atual da malha abrange 686,10 km de extensão; entretanto, ao final da concessão, a partir da execução das obras obrigatórias, que incluem a retificação de traçado, o sistema apresentará a extensão total de 670,64 km. Com a falta de interessados, o terceiro leilão foi adiado para 2024.



**Em janeiro de 2024
foram assinados os
contratos das rodovias
Paraná, lotes 1 e 2.**

Leilões e Repactuações

Em 2023 foram realizados os leilões das Rodovias do Paraná, lotes 1 e 2. Os eixos compõem a conexão entre o porto de Paranaguá, a Região Metropolitana de Curitiba (29 municípios), as regiões oeste e norte do Estado e a Ponte da Amizade, na fronteira com o Paraguai. O prazo da concessão é de 30 anos e a extensão total dos dois lotes totaliza, aproximadamente, 650 km. Os lotes 3 e 6 já estão com estudos atualizados para análise do TCU, ao passo que os Lotes 4 e 5 estão em fase de estudos.

Importantes avanços aconteceram em 2023, com a publicação da Portaria n. 848, de 25 de agosto de 2023, do Ministério dos Transportes, quanto aos procedimentos para a repactuação de contratos de concessão rodoviárias por meio da celebração de termos aditivos, envolvendo as concessionárias, o Ministério dos Transportes, a ANTT, a Infra S.A e o Tribunal de Contas da União.

10 Pedidos de Repactuação

Até o fim de 2023, as seguintes concessionárias apresentaram pedidos de repactuação: Ecosul, Concer, Concebra, Transbrasiliana, Fernão Dias, Régis Bittencourt, Litoral Sul, Planalto Sul, Rodovia do Aço e Via Brasil.

Além dessas dez, quatro concessionárias já estão com processos em análise no TCU, após passarem por avaliações prévias no Ministério dos Transportes e na ANTT, são elas: Eco 101, MS Vias, Fluminense e Via Bahia.

Quanto ao grupo Ecorodovias, importante mencionar que em janeiro de 2024, o Ministério dos Transportes publicou Portaria para manifestar a admissibilidade do pedido da Ecosul, concessionária responsável por trechos da BR-116 e da BR-392 no Rio Grande do Sul.

Na prática, a manifestação encaminha para a análise da ANTT a possibilidade de relicitação do contrato de concessão da empresa.

O requerimento é um pedido de análise da vantajosidade da proposta da readaptação e otimização do referido contrato de concessão, considerando os apontamentos na avaliação preliminar. Na sequência, o pedido vai para análise do TCU.

O objetivo da relicitação é viabilizar a prestação dos serviços concedidos nos casos em que a concessionária não possui mais as condições de adimplir com as obrigações assumidas originalmente. Os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, encomendados pelo Ministério dos Transportes à Infra S.A., envolvem o levantamento de informações de tráfego, de demanda, de operação, de engenharia, de modelagem econômico-financeira e análise jurídica.

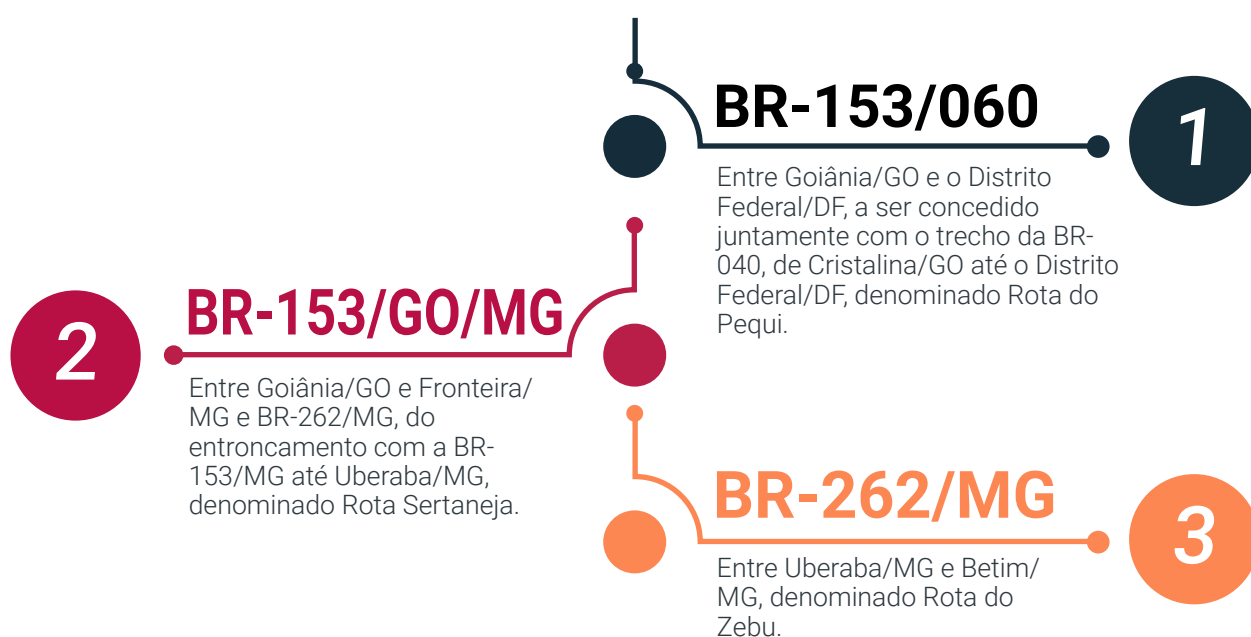


BR-262/MG

O projeto de concessão do BR-262/MG foi qualificado na Reunião de Conselho do PPI (Programa de Parcerias de Investimentos), por meio da Resolução CPPI nº 191 de 25 de agosto de 2021, convertida no Decreto nº 10.864, de 19 de novembro de 2021.

A rodovia BR-262/MG integra o trecho atualmente sob concessão da Concessionária Concebra, a qual compreende as rodovias BR-060/153/262/DF/GO/MG.

Durante a realização dos estudos de viabilidade da rodovia, foi tomada a decisão de subdividir o projeto em 3 (três) trechos a serem concedidos separadamente:



Concessões Ferroviárias

No âmbito dos trilhos, a ANTT supervisiona a malha ferroviária brasileira com quinze concessões vigentes.

15 Concessões Vigentes



13 Concessões em operação

totalizando 30,6 mil km, de malha ferroviária, distribuída nas ferrovias a seguir:

Ferrovia *	Sigla *	Extensão (km) **
Estrada de Ferro Paraná Oeste	EFPO	248
Estrada de Ferro Carajás	EFC	997
Estrada de Ferro Vitória Minas	EFVM	894
Ferrovia Centro-Atlântica	FCA	7.857
Ferrovia Norte-Sul – Tramo Norte	FNSTN	745
Ferrovia Tereza Cristina	FTC	162
MRS Logística	MRS	1.821
Ferrovia Transnordestina Logística	FTL	4.295
Rumo Malha Central ***	RMC	1.544
Rumo Malha Norte	RMN	735
Rumo Malha Oeste	RMO	1.973
Rumo Malha Paulista	RMP	2.118
Rumo Malha Sul	RMS	7.223
Total		30.612

* Conforme o Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário (SAFF)

** Fonte: SUFER

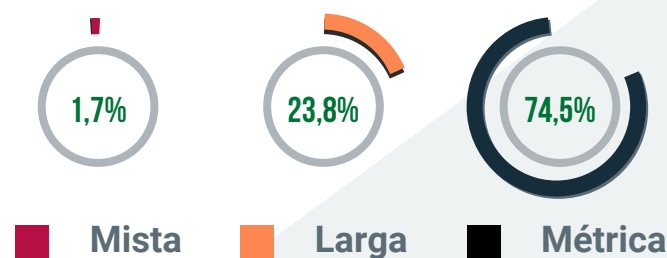
*** Corresponde à Ferrovia Norte-Sul – Tramo Central e Extensão Sul



2 Concessões em construção

totalizando 1.7 mil km, considerando 536 km do trecho 1 da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL I, de Ilhéus/BA a Caetité/BA) e 1.206 km da Transnordestina Logística S.A. (TLSA, trecho Eliseu Martins/PI-Salgueiro/PE-Pecém/CE, sem o trecho de Salgueiro/PE ao Porto de Suape/PE).

Por motivos históricos, necessidade operacional, custo ou versatilidade, a malha nacional possui três tipos diferentes de bitola em seus trilhos. A atual distribuição das bitolas nas concessões em operação é apresentada a seguir:



Fonte: SAFF

Na medida em que a malha ferroviária se expande com novos projetos, gradualmente a parcela de malha com bitola larga vem aumentando nos últimos anos.



Nível de utilização da Malha Ferroviária

Por questões históricas, baixa atratividade comercial de certos trechos ou operações em fase inicial de estruturação, a malha nacional possui hoje segmentos inativos em algumas concessões (a maior parte em bitola métrica).



A análise de todos os fluxos de transporte operados em 2022 revelou que 38% da malha ferroviária estava sem tráfego, totalizando 11,7 mil km inativos. Quatro concessões respondem por 87% dessa malha inoperante: RMS, FCA, FTL e RMP.

Os trechos sem tráfego na RMC se justificam por se tratar de uma concessão ainda nos anos iniciais de operação. A prospecção e conquista de novos clientes é um processo gradual; além disso, em 2022, alguns trechos ainda operavam em regime de comissionamento, sujeitos a testes e restrições operacionais. Em fevereiro de 2024, a ANTT autorizou o início de operações comerciais em regime regular na RMC entre os municípios de Ouro Verde de Goiás (GO) e Santa Helena de Goiás (GO).

Nível de utilização da malha em 2022

Faixas de Tonelagem de Carga	Extensão (KM)	%
Sem Tráfego*	11.688	38%
Entre 1 e 1.000.000 ton.	6.955	23%
Entre 1.000.000 e 10.000.000 ton.	6.795	22%
Entre 10.000.000 e 50.000.000 ton.	2.954	10%
Entre 50.000.000 e 100.000.000 ton.	943	3%
Entre 100.000.000 e 150.000.000 ton.	419	1%
Maior que 150.000.000 ton.	859	3%
Total	30.612	100%

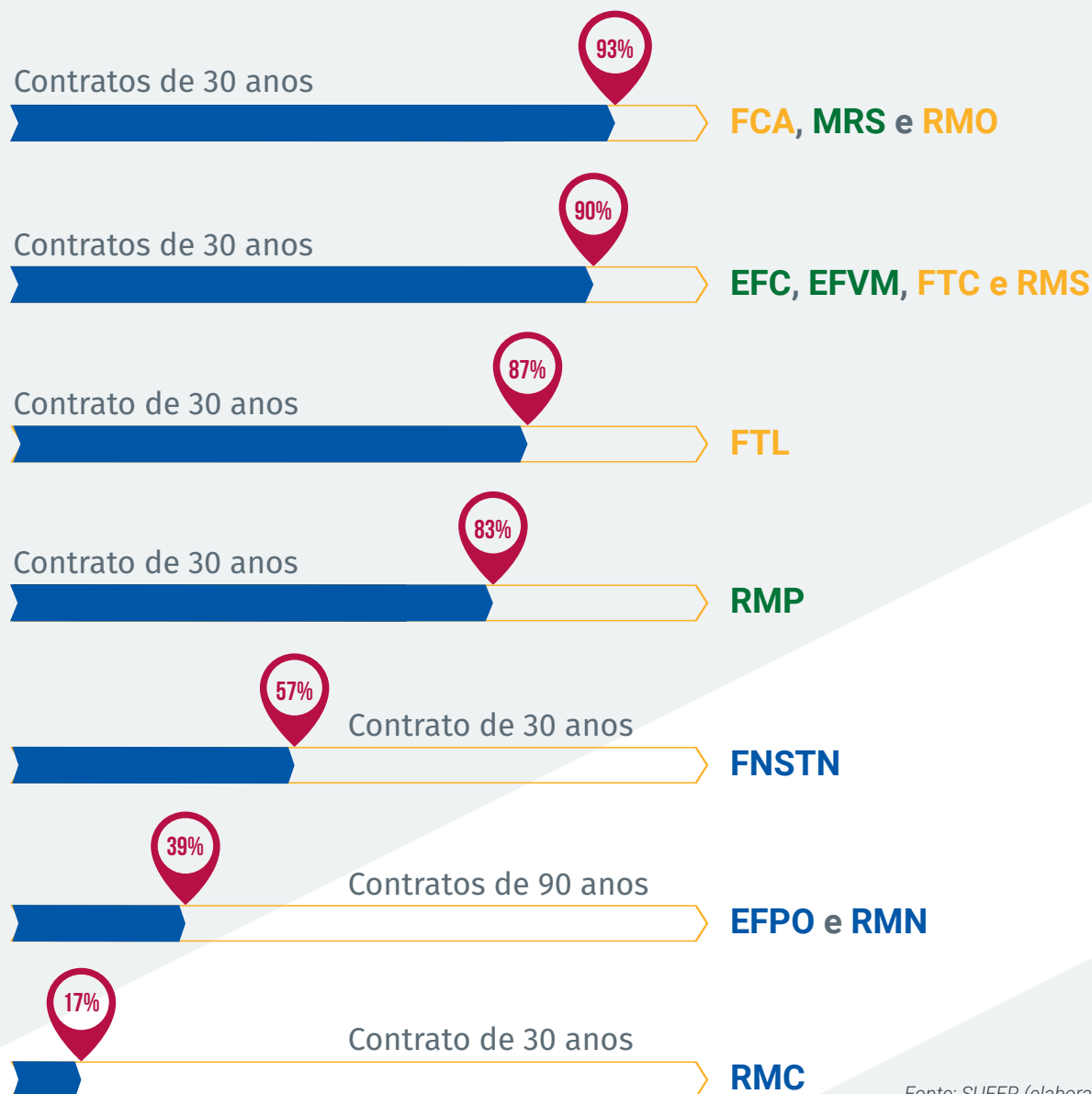
*Inclui trechos devolvidos pela FCA no âmbito da Resolução Nº 4131/2013

Fonte: SAFF

No âmbito das empresas em operação, os trechos inativos serão analisados durante o processo de negociação para prorrogação contratual ou relicitação; dessa forma, o poder concedente busca promover a reativação dos trechos inoperantes, quando possível.

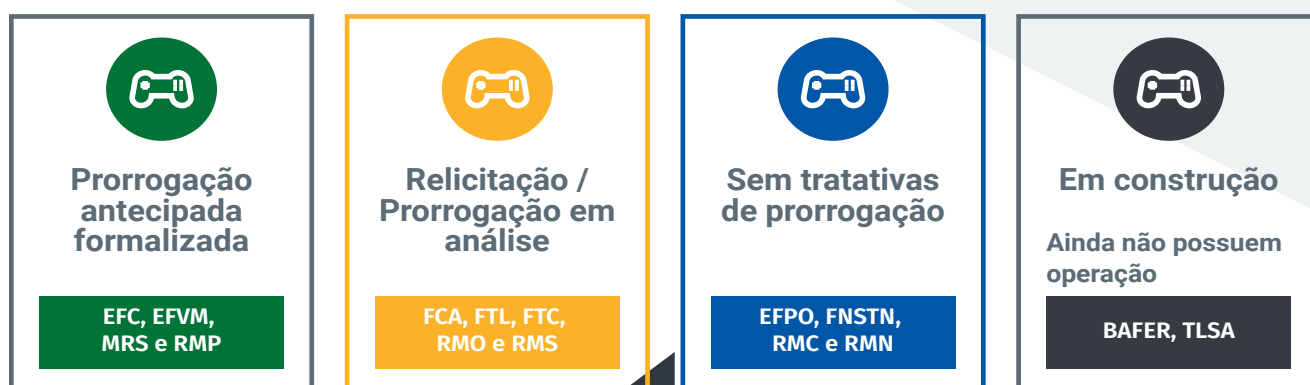
Vigência dos Contratos

Panorama dos contratos de concessão/subconcessão, com o prazo e a situação das 15 ferrovias concedidas/subconcedidas:



Fonte: SUFER (elaboração AESINF)

obs. percentuais de execução aproximados, levando em conta o ano de início da vigência da concessão e duração (em anos) do contrato.

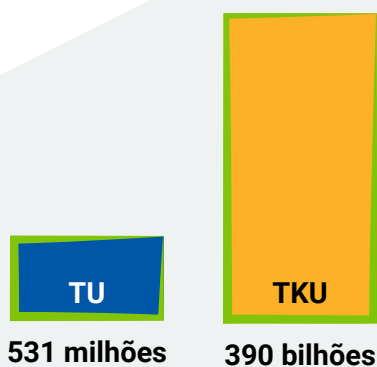


Fonte: Elaboração AESINF

Desempenho do transporte ferroviário

Quanto ao desempenho do transporte ferroviário em 2023, escoaram pelos trilhos, ao longo do ano, aproximadamente 531 milhões de toneladas de carga, totalizando cerca de 390 bilhões de TKU (toneladas quilômetro útil).

Transporte em 2023



Fonte: SAFF

A produção de transporte em TKU é calculada multiplicando-se as toneladas úteis de carga transportada, pelas respectivas distâncias percorridas, considerando a soma de todos os fluxos de carga.

Toneladas úteis, por mercadoria

Carga	TU (milhões de toneladas)
Minério de Ferro	382.4
Sector Agrícola, Extração Vegetal e Celulose	99.4
Indústria Siderúrgica, Cimento e Construção Civil	34.2
Combustíveis, Derivados do Petróleo e Álcool	8.3
Outras Mercadorias	6.3

Fonte: SAFF



Projetos Ferroviários ainda não concedidos

Completando o panorama do setor, merecem destaque quatro projetos ferroviários ainda não concedidos:

a) **O trecho Salgueiro/PE – Porto de SUAPE/PE, com 522 km**, anteriormente pertencente à malha concedida para a Transnordestina Logística S.A. – TLSA, teve devolução inclusa no 1º Termo Aditivo ao contrato de concessão da TLSA, assinado em dez/2022. Segundo o Ministério dos Transportes, a retomada das obras deverá ocorrer com recursos do Novo PAC;

b) **A Ferrovia de Integração Centro-Oeste – FICO**, projeto da Infra S.A., que prevê a conexão da Ferrovia Norte-Sul (FNS) até Lucas do Rio Verde (MT). A implantação do trecho inicial, com **365 km** de extensão, de Mara Rosa (GO) na FNS até Água Boa (MT), foi viabilizada em decorrência do investimento cruzado (Lei nº 13.448/2017) acordado no âmbito da prorrogação antecipada do contrato de concessão da Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM), formalizada em 2020. O cronograma de execução das obras desse trecho inicial prevê conclusão até abril/2028 (Decisão SUFER nº 145/dez-2023);

c) **O trecho II da FIOL (485 km, de Caetité/BA a Barreiras/BA)** encontra-se em obras, com previsão de conclusão em 2027 (dados de fev/2024). Conta com investimento cruzado mediante fornecimento de trilhos e dormentes pela Vale, como contrapartida pela prorrogação antecipada do contrato de concessão da EFVM (Anexo 9 do 3º Termo Aditivo ao contrato de concessão);

d) **A Ferrogrão, com 933 km de extensão, interligará Sinop/MT ao Porto de Miritituba/PA**, contando ainda com 43 km em ramais. O projeto encontra-se em avaliação pelo Tribunal de Contas da União desde 2020. Diversas ações relacionadas ao empreendimento estavam paralisadas em função de uma ação direta de inconstitucionalidade (ADI) que questionava a alteração dos limites do Parque Nacional do Jamaxim (PA) para atender ao projeto. Entretanto, o Centro de Soluções Alternativas de Litígios do STF apresentou sugestões para a solução do impasse, com desdobramento de diálogos e iniciativas que motivaram, em set/2023, a suspensão da ADI pelo STF pelo prazo de seis meses, para atualização dos estudos de viabilidade pelo governo.

Nesse contexto, o Ministério dos Transportes criou, em out/2023, Grupo de Trabalho para acompanhamento da reestruturação do projeto e promoção do diálogo entre as partes interessadas, incluindo representantes da sociedade civil, Governo Federal e comunidades indígenas. Assim, os estudos levarão em conta questões histórico-culturais dos povos originários tratadas nas audiências de conciliação, aumentando o nível de oitiva dos indígenas.

Trajetória da Ferrogrão



Fonte: Elaboração AESINF

Nos últimos três anos, o marco regulatório do transporte ferroviário passou por importantes aprimoramentos. Conhecida como Lei das Ferrovias, a Lei nº 14.273/2021, regulamentada pelo Decreto nº 11.245/2022, estabeleceu dois tipos de outorga para exploração indireta das ferrovias: em **regime público** (concessão) ou em **regime privado** (mediante autorização).

Autorizações Ferroviárias

Visando atrair a participação da iniciativa privada e investimentos no setor, foram estabelecidas as condições necessárias à implementação das ferrovias autorizadas, cujos principais aspectos são destacados a seguir:

- implementação autorizada mediante **contratos de adesão** firmados entre a ANTT e a pessoa jurídica, com prazo determinado;
- contratos formalizados mediante **requerimento do interessado** ou por chamamento público;
- são exigências: compatibilidade com a política nacional de transporte ferroviário, viabilidade locacional com as ferrovias já implantadas ou outorgadas, inexistência de impedimentos técnicos operacionais relevantes;
- ao fim do contrato, os **bens do empreendimento não serão revertidos ao poder público**;
- garantia da **liberdade de preços** (não há teto tarifário, mas o regulador ferroviário e os órgãos de defesa da concorrência podem atuar, se necessário); e
- inovação regulatória com incentivo à autogestão privada, alinhada ao interesse público, criando-se o instituto da **autorregulação ferroviária**.

No fim de 2023, a Lei das Ferrovias teve parte dos seus vetos derrubados pelo Congresso Nacional. Dentre as alterações ocorridas, destacam-se:

Estudos de viabilidade técnica

A exigência de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental para compor o requerimento de autorização;

01

Direito de preferência

As concessionárias passam a ter direito de preferência para obtenção de autorizações na área de influência em que já estejam atuando;

02

Investimento da União

A União passa a ser obrigada a investir, em infraestrutura logística ou de mobilidade pública, os valores arrecadados junto às operadoras ferroviárias (exceto tributos e em casos específicos previstos na lei);

03

Vedação à recusa injustificada

Vedação à recusa injustificada de transporte de cargas nas ferrovias outorgadas (tanto no regime público quanto no privado); e

04

Direito a recomposição

As concessionárias terão direito a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando houver desequilíbrio decorrente de outorga de autorizações na sua área de influência.

05

Autorizações Ferroviárias

Análise dos requerimentos

Algumas das mudanças na lei, decorrentes dos vetos derrubados pelo Congresso Nacional, aumentaram a complexidade regulatória na análise dos requerimentos para construção das ferrovias autorizadas, obrigando a uma suspensão temporária das análises de tais requerimentos, uma vez que as resoluções da ANTT precisarão sofrer adequações ao novo texto da Lei. O conceito de área de influência, por exemplo, é novo no ordenamento normativo do setor.



Contratos celebrados até 2023



46

**Contratos de
Adesão**

celebrados antes
da alteração na lei



12

**Mil km
de extensão**



225

**Bilhões (R\$)
em investimentos
potenciais**

Outros 27 requerimentos adicionais, que estavam em análise pela Agência, precisaram ser sobrestados, em razão das recentes alterações no marco legal, para que o processo transcorra sob o novo regramento.



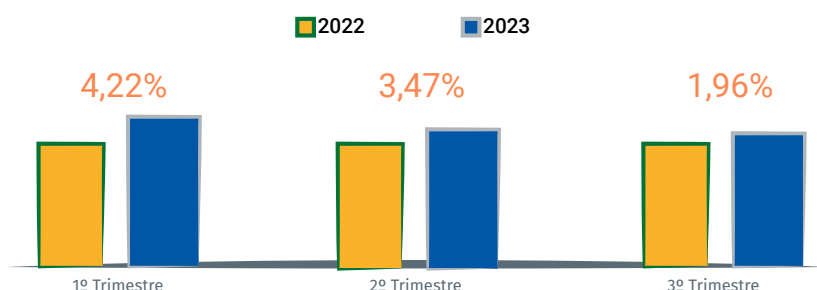
Indicadores econômicos

O acompanhamento dos indicadores permite identificar tendências e oportunidades, bem como riscos e ameaças.

O setor de transportes terrestres é um dos mais importantes da economia brasileira, sendo responsável por movimentar a maior parte das mercadorias e pessoas no país. As empresas, cooperativas e autônomos que atuam nesse setor, portanto, precisam estar atentos às mudanças econômicas que podem impactar seus custos e, consequentemente, sua rentabilidade.

A análise dos indicadores econômicos é uma ferramenta essencial para as empresas que atuam no setor, fornecendo informações sobre a conjuntura econômica, como a inflação, o crescimento do PIB, o custo dos principais insumos etc. A observação desses indicadores permite às empresas identificar tendências e oportunidades, bem como riscos e ameaças. Por exemplo, um aumento da inflação pode levar a um aumento dos custos de operação das empresas, o que pode reduzir sua margem de lucro. Por outro lado, um crescimento do PIB pode gerar um aumento da demanda por transporte, o que pode gerar oportunidades de expansão.

Variação do PIB - Comparativo



Frequência: Trimestral de 2022 T1 até 2023 T3

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Sistema de Contas Nacionais Trimestrais (IBGE/SCN Trimestral)

Unidade: (% a.a.)

Comentário: Produto Interno Bruto (PIB) real a preços de mercado. Variação percentual em relação ao mesmo período do ano anterior. As informações sobre as séries do Sistema de Contas Nacionais - referência 2010 estão em conformidade com o novo manual System of National Accounts (SNA) de 2008, da Organização das Nações Unidas (ONU), que inclui, entre outras mudanças metodológicas, a nova classificação de produtos e atividades integrada com a Classificação Nacional de Atividades Econômicas - CNAE 2.0.

Link: <http://www.ipeadata.gov.br/exibeserie.aspx?serid=38414>

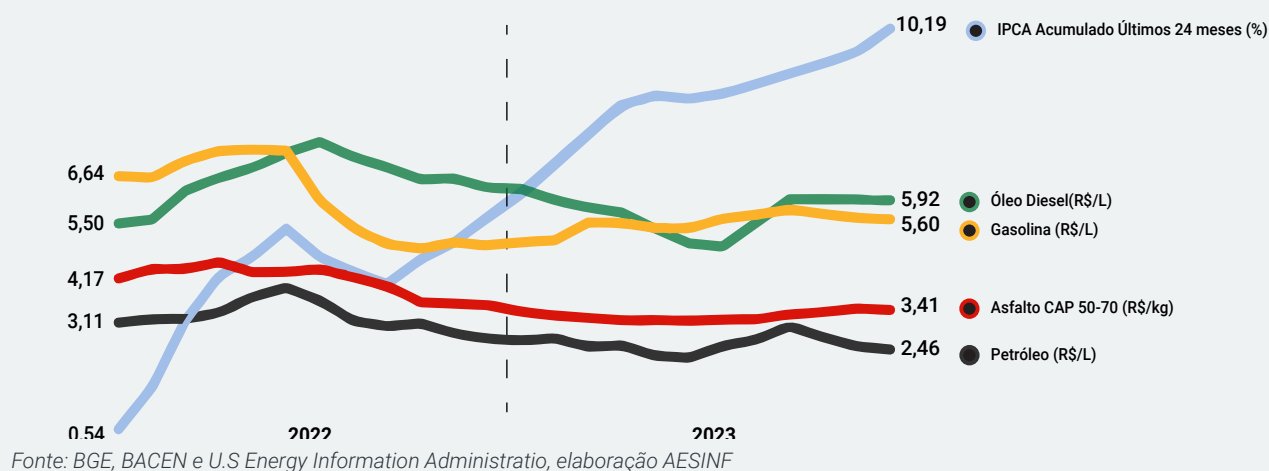
Análise dos Indicadores Econômicos

As implicações da análise dos indicadores econômicos para o aumento ou redução dos custos das empresas do setor de transportes terrestres podem ser diretas ou indiretas. No caso das implicações diretas, as empresas podem ser afetadas por mudanças nos preços dos combustíveis, dos insumos e da mão de obra. Por exemplo, um aumento do preço do diesel pode aumentar os custos de operação das empresas, pois o diesel é um combustível essencial para o transporte rodoviário.

No caso das implicações indiretas, as empresas podem ser afetadas por mudanças na demanda por transporte. Por exemplo, uma recessão econômica pode levar a uma redução da demanda por transporte, o que pode reduzir os preços dos fretes e, consequentemente, os lucros das empresas.

A análise dos indicadores econômicos é, portanto, uma ferramenta essencial para as empresas, cooperativas e autônomos do setor de transportes terrestres, permitindo-lhes identificar tendências e oportunidades, bem como riscos e ameaças, de forma a tomar decisões mais assertivas e aumentar sua competitividade.

IPCA, asfalto e combustíveis



Piso mínimo de Frete

Todos os transportadores que realizam transporte rodoviário remunerado de cargas estão sujeitos ao estabelecido na Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC) foi estabelecida em resposta à manifestação dos caminhoneiros de maio de 2018. Inicialmente, a Medida Provisória nº 832/2018 promoveu as condições para a adequada retribuição à realização dos fretes em território nacional, sendo, posteriormente, convertida na Lei nº 13.703/2018. Essa lei incumbiu à ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) a função de regular o tema, definindo os pisos mínimos por quilômetro rodado, para o transporte rodoviário de cargas por eixo carregado, levando em conta distâncias e características das cargas.

A Resolução ANTT nº 5.820/2018 estabeleceu a metodologia de cálculo e publicou a tabela com os pisos mínimos de frete referente ao quilômetro rodado, por eixo carregado, para diferentes tipos veículos e de carga.

Posteriormente, alterações pontuais foram realizadas, sendo a maioria ocorrida em razão do exigido pelo art. 5º da Lei nº 13.703/2018, que determina a atualização dos valores dos pisos mínimos sempre que houver oscilação superior a 5% no preço do óleo diesel.

Ao longo do processo de atualização da regulamentação, a ANTT realizou audiências públicas para coletar contribuições e garantir a participação de diversos atores do setor de transporte rodoviário de cargas, garantindo transparência e permitindo que as decisões tomadas reflitam as necessidades e realidades do mercado.

Regularmente, sempre que necessário, a ANTT publica os valores atualizados dos pisos mínimos, bem como a metodologia utilizada para o cálculo desses valores, garantindo que o setor de transporte rodoviário de cargas opere dentro de parâmetros justos e equilibrados para todas as partes envolvidas.



Desenvolvimento sustentável Ciclo ESG

Ações voltadas para um setor de transportes sustentável, eficiente energeticamente, seguro e barato favorecem novas oportunidades de negócios para as empresas do setor e contribuem para o crescimento econômico do país.

Tendo isso em vista, a ANTT lançou o Ciclo ESG (*Environment, Social and Governance*), iniciativa que representa um compromisso fundamental com a adoção de boas práticas ambientais, sociais e de governança.

Esta ação visa integrar esses princípios à cultura organizacional da ANTT, bem como aos contratos de concessão que são regulados e fiscalizados pela Agência.

Este compromisso é motivado por uma visão de responsabilidade, sustentabilidade, ética e transparência, impulsionado pela preocupação com o futuro e pela percepção da importância de ser um agente de mudanças na sociedade.

As etapas delineadas no Ciclo ESG na ANTT consolidam uma abordagem holística, incorporando e fortalecendo os princípios de desenvolvimento sustentável. Desde a avaliação e análise do desempenho e das políticas relacionadas aos princípios ESG, até a definição de metas claras e a integração desses princípios na estratégia e cultura organizacional, todas as etapas são direcionadas para uma gestão mais responsável e alinhada aos valores sustentáveis. Além disso, a implementação e o monitoramento efetivos das medidas para alcançar as metas estabelecidas são fundamentais para assegurar o progresso e garantir a transparência no engajamento com as partes interessadas. A revisão e o acompanhamento, aliados ao engajamento e à comunicação transparente sobre as conquistas, os desafios e os esforços realizados, reforçam a confiança e a credibilidade da ANTT perante a sociedade.



Histórico

do

Ciclo ESG

É importante ressaltar que o lançamento do Ciclo ESG pela ANTT foi acompanhado por mesas de debates e *lives* focadas em diferentes aspectos dos princípios ESG no contexto das concessões rodoviárias e ferroviárias federais. Estes eventos demonstram o compromisso ativo da Agência em disseminar conhecimento, engajar especialistas e promover discussões relevantes para o setor.

As parcerias estabelecidas pela ANTT, como aquelas firmadas por meio do ANTT Coopera, com o Brasil Export e o International Finance Corporation (IFC), evidenciam o comprometimento da Agência em fortalecer e desenvolver a agenda ESG por meio de colaborações estratégicas e trocas de conhecimento.



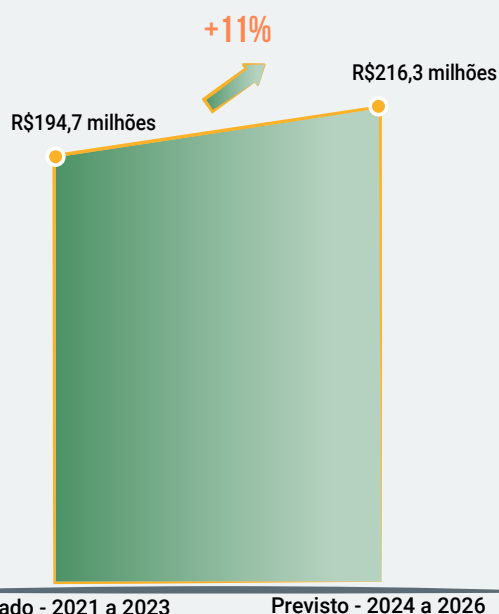
Assim, a ANTT está, não apenas, abraçando as revoluções comportamental e regulatória em curso, mas também assumindo uma posição proativa na promoção de um setor de transportes terrestres, responsável e alinhado com os valores do desenvolvimento sustentável. Essa abordagem fortalece, não apenas a própria Agência, mas contribui significativamente para o avanço da agenda ambiental do país.



Investimentos ambientais nas ferrovias

Com relação aos investimentos ambientais pelas concessionárias de ferrovias, existe uma projeção de 11% de crescimento para os próximos anos, ao comparar o montante de investimento planejado para o triênio 2024-2026 (conforme Plano Trienal de Investimentos – PTI), em relação aos investimentos realizados no triênio 2021-2023 (conforme apurado no Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário – SAFF).

Investimentos realizados X previsto para os próximos três anos



A Rumo Malha Central (RMC) foi a concessão com maior participação nos investimentos realizados no triênio 2021-2023 (60%), ao passo que a Estrada de Ferro Carajás (EFC) responde pela maior parcela dos investimentos projetados para o triênio 2024-2026 (40%).

Malha Central (RMC) participou com 60% nos Investimentos realizados

Estrada de Ferro Carajás (EFC) representa 40% dos investimentos projetados

Conhecendo o PTI

O PTI contempla diferentes classes de investimentos, dentre as quais a classe “meio ambiente”, e os procedimentos para sua elaboração pelas concessionárias de ferrovias estão regulamentados por meio da Resolução DG nº 5.443, de 6 de outubro de 2017, e da Portaria SUFER nº 99, de 11 de junho de 2021.

O PTI é publicado anualmente e subsidia o acompanhamento do setor regulado, elencando os projetos previstos pela concessionária nos três anos subsequentes ao ano da publicação e indicando os projetos realizados no ano anterior.



Índice de Desempenho Ambiental

Aderente à promoção de boas práticas socioambientais no âmbito das concessões federais de transporte terrestre, a ANTT adota o Índice de Desempenho Ambiental (IDA), cujas metodologias de cálculo para avaliação das ações em rodovias e ferrovias estão definidas, respectivamente, pela Portaria nº 376, de 18 de outubro de 2021 e Portaria nº 10 de 12 de janeiro de 2021. O indicador considera diversos aspectos ou dimensões, tais como: eficiência energética, gestão de resíduos sólidos, ações junto às comunidades, uso da água, emissões atmosféricas, dentre outros.

Ressalte-se que a implantação do IDA pela ANTT, surgiu no âmbito da Agenda Socioambiental e Territorial do antigo Ministério da Infraestrutura e possui como uma das diretrizes aprimorar a inserção das variáveis socioambiental e territorial nas fases de planejamento, projeto, implantação e operação dos projetos de infraestrutura no Brasil.

A participação das concessionárias no processo de avaliação do IDA ocorre por adesão voluntária e o cálculo do indicador é realizado anualmente, com a divulgação dos resultados no ano subsequente.

IDA Rodoviário

O IDA rodoviário, apurado nos anos-base de 2020, 2021 e 2022, avalia as boas práticas em gestão socioambiental no âmbito rodoviário com base em quinze parâmetros:



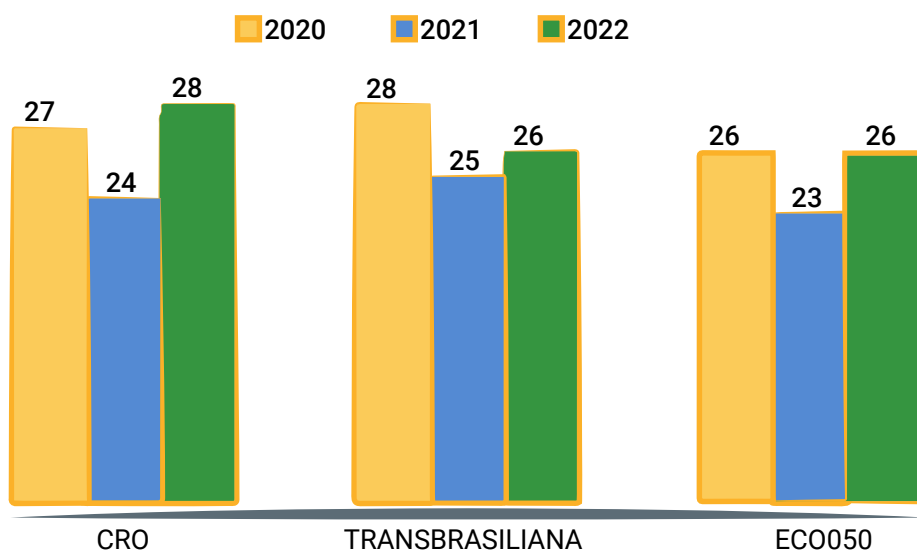
O Índice de Desempenho Ambiental – IDA tem o objetivo de verificar a evolução qualitativa e o comprometimento socioambiental do setor, devendo servir de parâmetro para avaliar a eficiência e a qualidade da gestão ambiental nos empreendimentos de infraestrutura de transportes. O IDA avalia e estimula boas práticas em gestão socioambiental.

A figura a seguir aponta que várias concessionárias estão aderentes aos parâmetros do IDA, em destaque: CRO, Transbrasiliana e ECO050. Por outro lado, ainda há empresas que apresentam resultados abaixo de 60% da pontuação máxima em 2022, podendo ser citadas a Via Costeira, Via 040 e Via Sul. Nota-se, no entanto, que as empresas têm-se mostrado bem engajadas quando o assunto é meio ambiente. Os resultados de 2022 são mais satisfatórios que os de 2021.

No dia a dia da Agência, observa-se que o tema Meio Ambiente vem ganhando projeção e importância no planejamento e na execução de obras de infraestrutura relacionadas aos transportes terrestres.

Índice de Desempenho Ambiental

Melhores pontuações, por ano-base (nota máxima: 34 pontos)



IDA nas ferrovias

No caso das ferrovias, o cálculo do indicador, apurado nos anos-base de 2020, 2021 e 2022, leva em consideração oito aspectos ou dimensões:

IDA Ferroviário



1. Governança



2. Cultura e comunidades



3. Emissões



4. Eficiência energética



5. Águas e efluentes



6. Resíduos sólidos



7. Passivos e acidentes ambientais

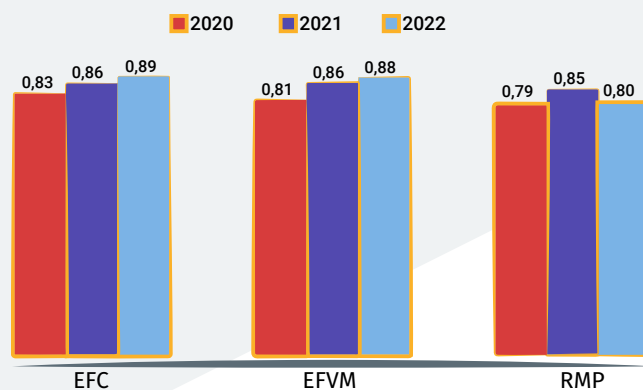


8. Biodiversidade

Conforme divulgado em 2023, as concessionárias com os melhores resultados no Índice de Desempenho Ambiental em 2022 foram a Estrada de Ferro Carajás (EFC), a Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM) e a Rumo Malha Paulista (RMP).

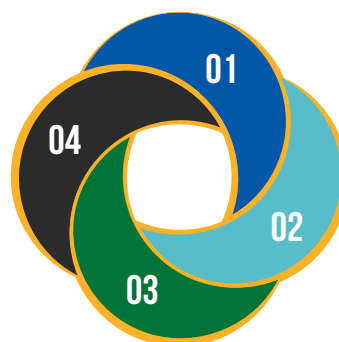
Índice de Desempenho Ambiental

Melhores pontuações, por ano-base (nota máxima: 1,00 ponto)



Fonte: SAFF, elaboração AESINF

Além disso, no período de 2020 a 2022, dentre as oito dimensões avaliadas no IDA ferroviário, as que mais evoluíram no conjunto das ferrovias foram:



- 01 Governança
- 02 Emissões
- 03 Biodiversidade
- 04 Passivos e acidentes ambientais

Fonte: SAFF, elaboração AESINF

Segurança viária

A ANTT estabeleceu o Programa Vias Seguras (PVS/ANTT) por meio da Deliberação nº 409/2022, que tem por meta prevenir e reduzir os riscos e a severidade dos sinistros nas rodovias e ferrovias federais concedidas, abordando diversos eixos, tais como:

Gestão da Segurança Viária

01



02

Segurança Viária e Mobilidade

Tecnologias e Inovações

03



04

Modelagem das Concessões

Educação para o Trânsito

05



06

Saúde nas Vias Rurais e Urbanas

Observatório de Segurança Rodoviária

07

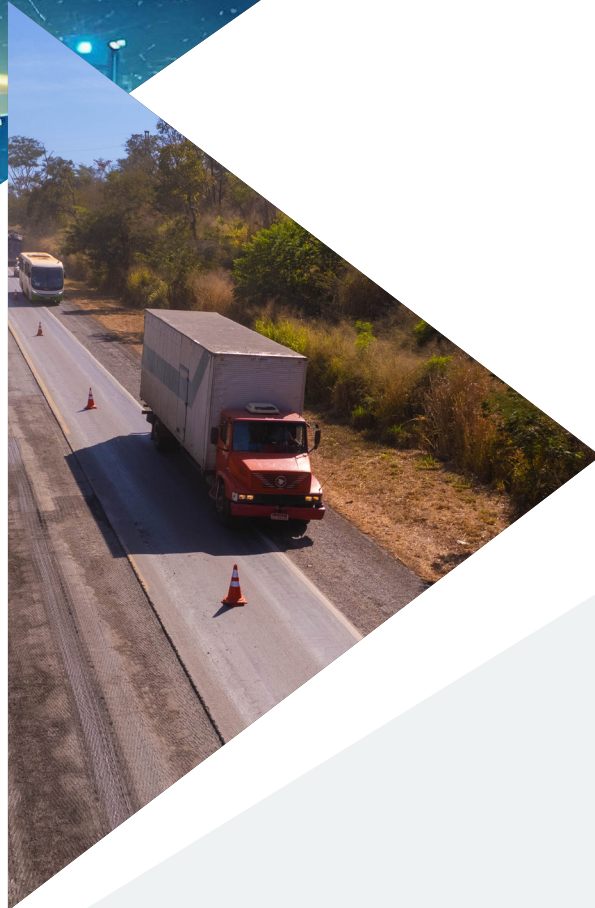


08

outros.

Composto por 62 ações e iniciativas voltadas à segurança viária e mobilidade, com horizonte de execução até 2030, o programa abrange diversas áreas da Agência, tais como: transporte rodoviário e ferroviário, de cargas e passageiros, nacional e internacional. Além disso, está em sintonia com as práticas ESG (Ambiental, Social e Governança) aplicadas à infraestrutura de transportes terrestres.

O programa está alinhado às diretrizes do Governo Federal, em especial ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATTRANS), à Política Nacional de Transportes (PNT), ao Plano Nacional de Logística (PNL) e à Política de Modernização da Infraestrutura Federal de Transporte Rodoviário (inov@BR).



Segurança Rodoviária

Em linha com os temas previstos no PVS/ ANTT, visando acompanhar a evolução da segurança viária nas rodovias concedidas, estabeleceu-se o indicador ISV (Índice de Segurança Viária), que afere a redução da letalidade nos sinistros de trânsito. O ISV é obtido, em determinado mês, ponderando o número de óbitos pela extensão da rodovia e pelo respectivo volume de tráfego, sendo melhor quanto mais próximo de zero.

Para o cálculo do indicador ISV, tendo em vista a importância da avaliação comparativa, foram utilizadas duas fontes distintas para a obtenção do número de óbitos: os dados abertos do Boletim de Acidente de Trânsito da Polícia Rodoviária Federal e o Relatório Técnico-Operacional Físico Financeiro (RETOFF) da ANTT.

A análise e a comparação dos resultados utilizando dados provenientes de diferentes fontes possibilita a identificação de padrões, discrepâncias e eventuais lacunas nas informações.

As duas tabelas a seguir ilustram os resultados do ISV, para cada concessionária, para o período de 2023 a primeira utilizando as informações de óbitos da PRF e a segunda utilizando as informações de óbitos do RETOFF. Os resultados obtidos para cada mês e concessionária foram classificados em três faixas de variação, indicadas por cores distintas: valores maiores ou iguais a zero e menores que cinco, cor verde; valores maiores ou iguais a cinco e menores que dez, cor amarelo; valores maiores ou iguais a dez, cor vermelho.

ISV Mensal

2023 PRF

Concessionária	Jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez
Autopista Fernão Dias	1,86	1,93	1,98	1,51	1,98	2,08	2,44	5,35	2,19	2,88	3,42	2,35
Autopista Fluminense	6,73	4,02	6,41	3,98	9,3	5,39	13,33	7,83	5,14	10,06	7,51	7,91
Autopista Litoral Sul	4,66	2,29	4,42	4,18	2,42	5,46	2,18	7,61	3,64	4,85	6,63	3,3
Autopista Planalto Sul	9,46	15	5,82	3,96	9,98	10,59	3,92	24,48	8,42	5,86	5,93	3,66
Autopista Regis Bittencourt	2,49	4,31	3,89	4,58	11,45	3,55	2,61	1,13	4,42	2,76	3,25	6,16
Concebra	1,88	2,13	3,65	0,97	2,62	5,51	4,02	2,28	2,57	1,38	3,12	3,24
Concer	7,15	4,46	24,81	3,92	8,46	12,55	11	4,17	3,97	15,42	23,69	3,51
Cro	10,16	3,38	2,67	4,17	6,39	4,99	7,25	4,2	3,81	7,25	3,46	4,43
Eco050	1,1	0	0	3,62	1,19	3,6	2,05	4,53	5,78	6,72	3,52	10,24
Eco101	12,66	7,08	14,32	11,94	7,62	9,4	8,59	8,25	8,98	4,32	0	10,08
Ecoponte	0	17	14,75	0	14,91	0	0	0	15,21	0	0	0
Ecoriominas	26,98	16,49	10,99	17,26	13,92	19,16	14,56	22,76	12,48	12,13	4,19	5,99
Ecosul	0	4,44	4,36	6,58	2,4	4,74	4,62	6,53	2,41	2,06	2,27	0
Ecovias Do Araguaia	3,9	6,46	1,74	3,25	4,19	5,85	10,27	6,35	6,39	7,18	0,84	4,16
Ecovias Do Cerrado	4,13	0	2,07	2,06	0	4,14	1,78	7,83	9,98	1,92	4	0
Msvia	2,68	1,7	7,78	1,61	6,25	5,51	7,34	2,15	2,97	1,44	3,05	4,37
Riosp	3,6	2,79	3,43	2,29	2,14	2,92	2,13	1,72	2,6	2,77	2,98	5,08
Rodovia Do Aço	17,15	28,9	8,65	0	26,53	8,85	15,97	25,72	0	8,66	35,89	0
Transbrasiliana	9,82	7,49	3,31	13,98	3,37	21,23	6,29	16,29	6,68	6,54	10,35	3,12
Via 040	3,94	3,14	8,39	5,32	3,62	6,89	5,3	3,51	5,85	4	4,33	3,41
Via Bahia	2,74	5,65	3,25	4,22	3,27	3,42	3,88	3,62	2,87	6,26	3,82	2,4
Via Brasil		39,72	24,94	15,63	5,32	31,11	22,36	12,59	10,48	7,2	3,96	9,13
Via Costeira	3,55	2,12	2,37	1,28	2,76	2,82	3,78	4,05	4,11	1,38	3,88	5,23
Via Sul	1,5	1,08	1,86	1	3,83	3,37	0,99	5,25	3,87	2,54	1,49	1,48

Legenda

	0 <= ISV <5
	5 <= ISV <10
	10 >= ISV

*Polaridade: menor = melhor

ISV Mensal

2023 RETOFF

Concessionária	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez
Autopista Fernão Dias	1,63	1,65	1,98	1,51	2,23	2,08	2,22	5,35	2,19	2,88	3,67	2,35
Autopista Fluminense	6,73	4,02	6,41	3,98	9,3	4,04	12,12	7,83	5,14	10,06	6,26	9,04
Autopista Litoral Sul	5,02	2,29	4,86	4,64	3,38	5,46	2,18	7,13	2,27	5,33	6,63	4,03
Autopista Planalto Sul	7,57	15	5,82	3,96	9,98	8,47	3,92	24,48	6,32	3,91	5,93	3,66
Autopista Regis Bittencourt	1,99	4,31	3,89	4,01	11,45	4,14	1,57	0,57	4,42	2,76	2,71	5,68
Concebra	1,88	1,87	3,41	0,97	2,85	5,51	4,02	2,28	2,57	1,38	3,12	3,24
Concer	7,15	4,46	4,13	3,92	8,46	12,55	11	4,17	3,97	19,28	23,69	3,51
Cro	10,16	3,38	3,21	4,17	7,38	4,99	7,25	5,13	4,76	7,74	3,95	4,43
Eco050	1,1	0	0	3,62	1,19	3,6	2,05	4,53	5,78	7,84	3,52	10,24
Eco101	14,89	7,08	15,22	11,94	7,62	9,4	7,73	8,25	7,19	2,59	0	9,3
Ecoponte	0	34,01	14,75	0	14,91	0	0	0	15,21	0	0	0
Ecoriominas	3	3,3	8,79	17,26	14,7	13,03	15,33	22,76	13,21	12,13	4,19	6,39
Ecosul	1,96	4,44	4,36	6,58	2,4	4,74	4,62	6,53	2,41	2,06	2,27	0
Ecovias Do Araguaia	0	0	1,74	3,25	5,87	5,85	10,27	6,35	6,39	7,18	0,84	4,16
Ecovias Do Cerrado	4,13	0	2,07	0	0	4,14	1,78	7,83	9,98	1,92	4	0
Msvia	2,68	1,7	7,78	1,61	6,25	4,72	7,34	2,87	2,23	2,16	3,05	4,37
Riosp	3,6	2,58	3,64	2,48	2,14	2,92	1,78	1,72	2,41	2,77	2,98	4,69
Rodovia Do Aço	17,15	19,27	8,65	0	35,37	8,85	15,97	25,72	0	8,66	35,89	0
Transbrasiliana	9,82	7,49	3,31	17,48	0	21,23	6,29	16,29	6,68	6,54	10,35	3,12
Via 040	3,74	2,57	6,73	4,98	3,16	6,35	4,87	3,07	4,77	3,89	4,33	2,48
Via Bahia	3,13	5,65	4,18	4,68	4,66	3,85	4,31	3,62	5,27	5,12	3,82	2,4
Via Brasil	0	31,77	20,78	19,53	7,99	33,7	26,84	17,63	15,72	14,4	23,76	12,17
Via Costeira	3,55	2,12	2,37	1,28	2,76	1,41	2,52	4,05	5,48	1,38	1,29	4,18
Via Sul	1,2	1,8	0,93	3,01	1,09	3,37	1,99	5,25	3,87	2,54	1,49	1,48

Legenda

0 <= ISV <5
5 <= ISV <10
10 >= ISV

*Polaridade: menor = melhor

Atendimento médico e mecânico

PVS/ANTT

Ainda na mesma temática do PVS/ANTT, destacam-se os serviços de atendimento médico e mecânico oferecidos pelas concessionárias rodoviárias e que desempenham papel fundamental na preservação da segurança e no salvamento de vidas nas estradas, especialmente nas situações de emergência.

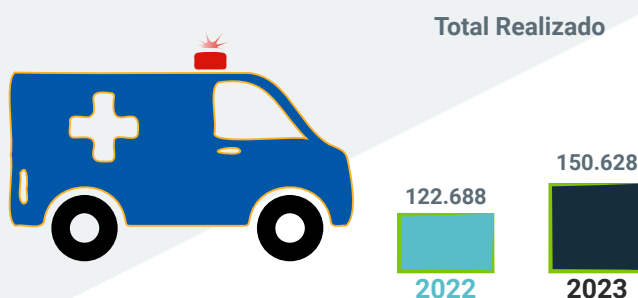
O atendimento médico representa uma resposta crucial em casos de acidentes ou de necessidade de assistência médica imediata, oferecendo os primeiros socorros, estabilização das vítimas e encaminhamento às unidades de saúde, caso necessário. Esse pronto atendimento pode ser determinante para salvar vidas, especialmente em situações críticas, onde cada minuto conta.

Já o serviço de atendimento mecânico desempenha um papel significativo na prevenção dos acidentes e na manutenção da segurança viária. Em caso de pane mecânica, o atendimento mecânico pode ajudar os usuários a consertar o veículo o mais rápido possível, evitando que fiquem parados na rodovia, expostos a riscos.

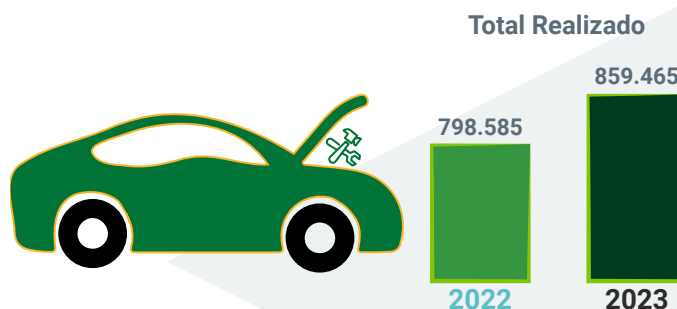
Em conjunto, ambos serviços, não apenas contribuem para a fluidez do tráfego, mas também desempenham um papel crucial em situações emergenciais. O rápido atendimento médico e a assistência mecânica prestada podem fazer a diferença entre a vida e a morte, destacando a importância desses serviços na preservação da segurança e na proteção dos usuários das estradas.

A seguir apresenta-se o quantitativo dos atendimentos médicos e mecânicos realizados nos anos de 2022 e 2023. Houve crescimento em ambos os serviços: +7,6% em atendimento mecânico e +22,8% em atendimento médico.

Atendimento médico



Atendimento mecânico



Segurança Ferroviária

No caso do transporte ferroviário, o indicador de segurança viária adotado para acompanhar o desempenho das concessionárias é o índice de acidentes ferroviários, obtido pela divisão entre o total de acidentes registrados e a soma das distâncias percorridas pelos trens num determinado período.

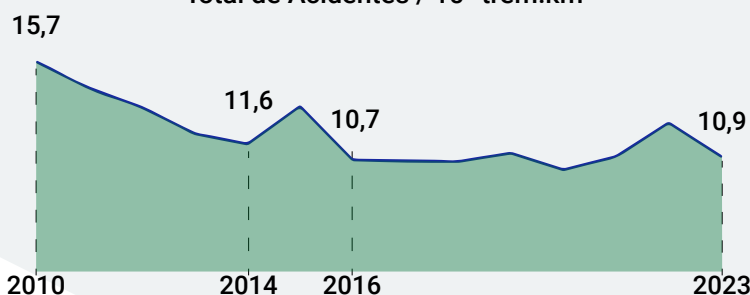
Trata-se de um indicador relativo, que leva em consideração o tráfego dos trens. Assim, havendo aumento no transporte, sob as mesmas condições de operação, é de se esperar que o índice se mantenha estável, com aumento no número absoluto de acidentes, proporcionalmente ao aumento do tráfego.

O indicador é expresso em acidentes/milhão de trem.km e o registro dos acidentes é feito com auxílio do Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário – SAFF.

O índice de acidentes ferroviários, considerando todo o conjunto das concessões, apresentou uma redução consistente desde 2010 até 2014, mantendo-se num patamar relativamente estável a partir de 2016.

Índice de acidentes ferroviários*

Total de Acidentes / 10⁶ trem.km

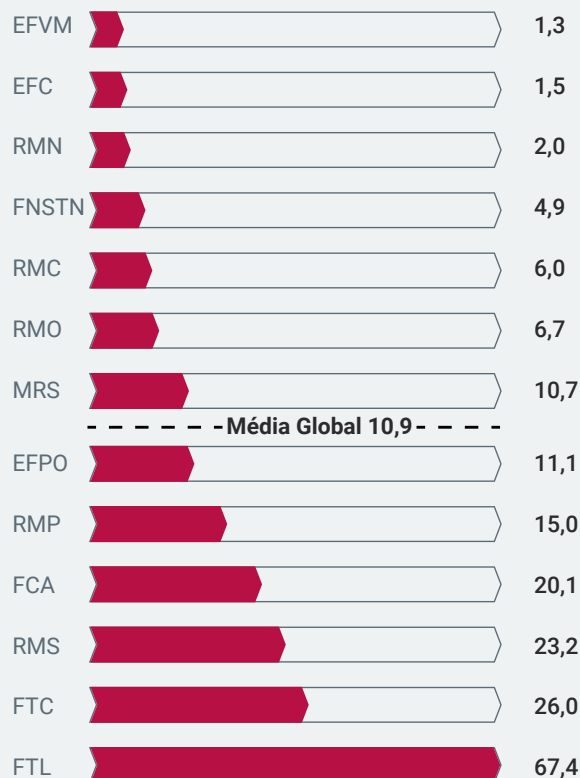


*Obs: até Out/2023
Fonte: SAFF

O índice de acidentes ferroviários apurado para o ano de 2023 (dados contabilizados até out/23), detalhado por concessionária, está apresentado a seguir. A ferrovia com melhor desempenho foi a EFVM, com 1,3 acidentes para cada milhão de trem.km.

Índice de acidentes ferroviários em 2023*

Total de Acidentes / 10⁶ trem.km



*Obs. até Out/2023
Fonte: SAFF

A conquista do Prêmio ANTT Destaques 2023, na categoria Segurança Viária, pela EFVM, representou o reconhecimento da ANTT pelo compromisso da concessionária com as melhores práticas em segurança.



Operação Rodoviária

O Ministério dos Transportes avalia, anualmente, se as concessões têm contribuído para o alcance dos objetivos determinados na Política Nacional de Transportes.

As concessões de rodovias federais foram iniciadas em meados da década de 1990, como uma resposta à escassez de recursos públicos para investimentos em infraestrutura, concomitante à deterioração da malha rodoviária nacional. Em sintonia com o Programa Nacional de Desestatização (PND), foi criado, em 1993, o Programa de Concessões de Rodovias Federais (PROCROFE) sendo que a primeira etapa de concessões teve início no ano de 1995.

Observa-se que a primeira etapa do PROCROFE foi iniciada antes do estabelecimento do marco regulatório para o setor, haja vista que a Lei nº 8.987 (Lei das Concessões) somente foi promulgada em 1995 e a criação das agências reguladoras somente ocorreu em 2001, por meio da Lei nº 10.233.

O PROCROFE evoluiu ao longo do tempo, com as diferentes etapas de concessões, cada uma marcada por avanços e aprimoramentos em relação aos contratos anteriores. De modo a acompanhar os resultados da política de transferência das estradas federais à iniciativa privada, o Ministério dos Transportes avalia, anualmente, por meio da análise dos indicadores do Boletim Anual dos Indicadores do PROCROFE (site: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transporte-terrestre/rodovias-federais/boletins-procrofe>), se as concessões têm contribuído para o alcance dos objetivos determinados na Política Nacional de Transportes, abrangendo os respectivos impactos socioeconômicos e identificando oportunidades para a promoção de ajustes.

Nesse contexto, destaca-se a atuação da ANTT, órgão responsável pela regulamentação e fiscalização das concessões rodoviárias federais, supervisionando e garantindo o cumprimento das obrigações estabelecidas nos respectivos contratos. Dado que o sucesso de determinada concessão rodoviária depende, entre outros fatores, da sua viabilidade econômico-financeira, o que permitirá a realização dos investimentos previstos para a melhoria da infraestrutura, tais como duplicações, terceiras faixas, vias marginais, instalação de passarelas, sinalização etc. e que sua principal fonte de receita é a receita de pedágio, apresenta-se, na sequência, algumas temáticas relacionadas à operação das concessionárias rodoviárias, tais como volumes de tráfego, indicadores de fluidez, escoamento da safra de soja etc.

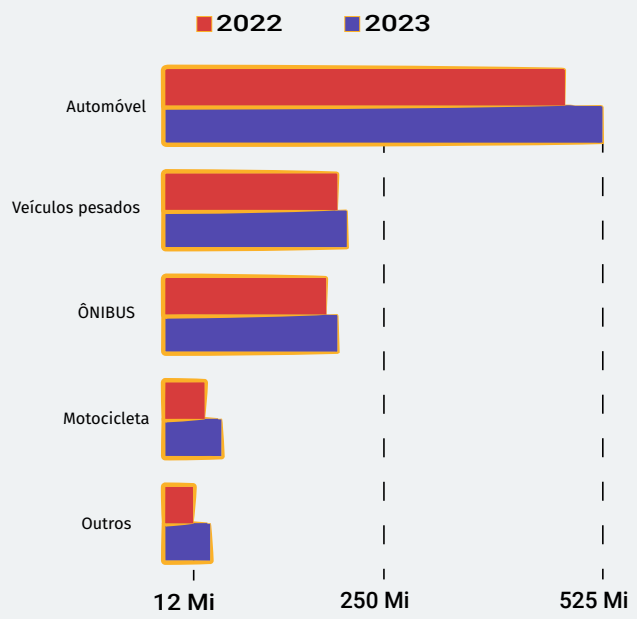


Tráfego de Veículos

Assim como ocorre em outros setores que possuem serviços públicos concedidos à iniciativa privada (ex: transporte aéreo, aquaviário etc), o tráfego do serviço prestado constitui-se em informação de suma importância para a formulação, implementação e execução das políticas públicas do setor sob análise. O tráfego dos veículos em uma rodovia possibilita extrair, por exemplo, informações sobre as categorias dos veículos que utilizam a via, a partir das quais é possível estimar a quantidade de viajantes/passageiros, a carga de peso por eixo sobre o asfalto, trafegabilidade, receita por categoria etc.

Ademais, o tráfego das vias possibilita realizar análises cruzadas com acidentes, emissão de gases de efeito estufa, atendimentos médico e mecânico, congestionamentos e velocidades média etc., os quais são apontadores da necessidade de repotencialização da rodovia, da construção de novas faixas, da alteração de traçados, entre muitas outras finalidades. Sobre essa temática, apresenta-se, a seguir, as informações sobre o volume de tráfego, por categoria de veículo, consolidado para todas as concessões, no período 2022 vs 2023.

Veículos por categoria



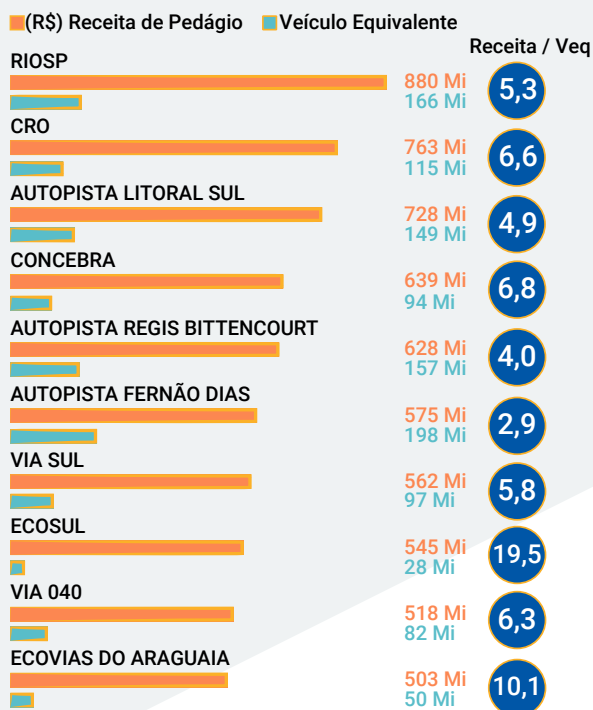
Fonte: SUROD, elaboração AESINF.

RECEITA DE PEDÁGIO

Nas concessionárias rodoviárias federais

O pedágio é a principal fonte de remuneração dos concessionários rodoviários. A receita do pedágio financia obras, operação e conservação das vias, além de manter os serviços complementares prestados aos usuários, como os pontos de parada e descanso, sinalização, iluminação, serviços de atendimento médico e mecânico.

TOP 10 - Maior receita de pedágio no ano de 2023



Fonte: SUROD, elaboração AESINF.

Como regra geral, uma concessionária cobra a mesma Tarifa Básica de Pedágio (TBP) em todas as suas praças; no entanto, há exceções, isto é, há concessões cuja TBP é diferente para cada praça de pedágio, resultado do modelo de negócios firmado à época do edital ou por motivos de alterações tarifárias posteriores, ajustes contratuais etc.

Também a título de curiosidade, em regra, o reajuste da Tarifa de Pedágio ocorre, anualmente, de forma a incorporar, na TBP, a variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA. Além desse fator, existe também a revisão ordinária da TBP, realizada anualmente com o objetivo de incluir os efeitos de ajustes previstos no contrato, que, basicamente, englobam os impactos na TBP decorrentes das inexecuções das obras e serviços previstos, o que ocorre, em alguns contratos via aplicação do FATOR D ou Desconto de Reequilíbrio - DR e, em outros, pela reprogramação das obras.

Feitas as considerações introdutórias, a receita de pedágio, objeto deste estudo, é a soma de todos os pedágios pagos pelos diversos veículos que passaram pelas praças de pedágio no período. Ressalte-se que cada categoria de veículo paga um determinado valor de pedágio em função dos eixos que possui e de sua espécie, é o chamado multiplicador da tarifa. Portanto, quanto mais eixos o veículo possui, maior é o valor arrecadado.

Assim, cada categoria de veículo possui seu multiplicador correspondente. A contabilização de todos esses multiplicadores que passam pelas praças de pedágio resulta no chamado Veículo Equivalente (Veq). O total de todos esses veículos equivalentes, por concessionária, no ano de 2023 está grafada na figura ao lado, com a correspondente receita de pedágio.

Interessante notar o resultado da divisão da receita de pedágio pelo veículo equivalente (Receita/Veq). Ele aponta concessões que possuem maior receita por veículo como, por exemplo, RioSP com fator = 5,3. Diferentemente, em outras concessões, o fator é menor, por exemplo, Autopista Fernão Dias, com fator = 2,9. Tais diferenças podem ser explicadas pelo perfil do tráfego, específico de cada estrada, ou seja, há vias que passam mais veículos leves proporcionalmente, enquanto outras trafegam mais veículos pesados.

Fluidez Rodoviária



Iniciativa **az+**

Outro aspecto que merece destaque diz respeito à fluidez do tráfego nas rodovias concedidas, pois está diretamente relacionado à eficiência operacional, à segurança viária e à satisfação dos usuários. A capacidade de manter o fluxo de veículos é crucial, pois influencia diretamente a receita de pedágio e, ao mesmo tempo, reflete na qualidade do serviço prestado, ou seja, na trafegabilidade.

Sobre o tema, a ANTT lançou, em 2023, como uma das ações do Programa PROREV (site <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ultimas-noticias/antt-lanca-o-programa-prorev>), a Iniciativa AZ+, que visa promover uma mudança cultural na Agência, com foco na segurança viária, na satisfação dos usuários e na fluidez rodoviária. No último caso, o objetivo é reduzir a zero os dias de interdições totais nas concessões rodoviárias federais.

As interdições rodoviárias referem-se aos bloqueios nas faixas de rodagem, podendo ser classificadas em bloqueios totais (em que há interdição de todas as faixas de direção em um sentido da via) ou bloqueios parciais (quando há interdição de alguma(s) faixas de direção, mas não todas, em um sentido da via).

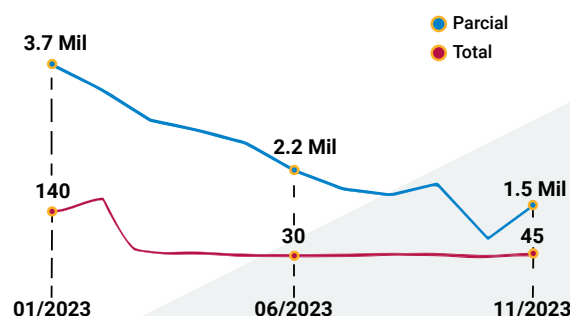
Nos casos de bloqueio total em que a concessionária providenciou algum tipo de desvio de tráfego para manter o mínimo de trafegabilidade na via, permanece a classificação de bloqueio total até que o problema seja solucionado, podendo evoluir para bloqueio parcial ou liberação da pista.

Eixos temáticos do AZ+



- **01 Segurança viária**
Contadores de acidentes e óbitos nas rodovias e ferrovias concedidas
- **02 Fluidez rodoviária**
Contador de dias de bloqueio total ou parcial nas rodovias concedidas
- **03 Fluidez ferroviária**
Contador de dias de bloqueio total ou parcial nas ferrovias concedidas
- **04 Satisfação**
Contador de ocorrências e reclamações registradas na ouvidoria

Fluidez ferroviária - dias de duração do bloqueio



Fonte: SUROD, elaboração AESINF.



Os destinos monitorados, em ordem decrescente de movimentação (MDF-e), são os seguintes: Rondonópolis, Paranaguá, Itaituba e Santos.

Escoamento da Safra de Soja

A soja é uma das principais commodities agrícolas do Brasil, representando uma parcela significativa do PIB do país, com uma produção estimada em 160 milhões de toneladas para a safra 2023/2024 (Conab – Dez/23). O escoamento da safra de soja é um desafio logístico importante, pois envolve o transporte de grandes volumes de carga para longas distâncias, sendo os portos o principal destino para exportação.

O significativo impacto do escoamento da safra de soja nas infraestruturas de transporte do país pode ser monitorado por vários indicadores. Aqui é adotado o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e), que é emitido por destino e identificando sua evolução, mês a mês, para o período 2022 e 2023. O MDF-e é um documento obrigatório, digital, que reúne as principais informações do produto transportado, conforme dados contidos na Nota Fiscal eletrônica (NFe).

MDF-e por Destino (somente 2023)



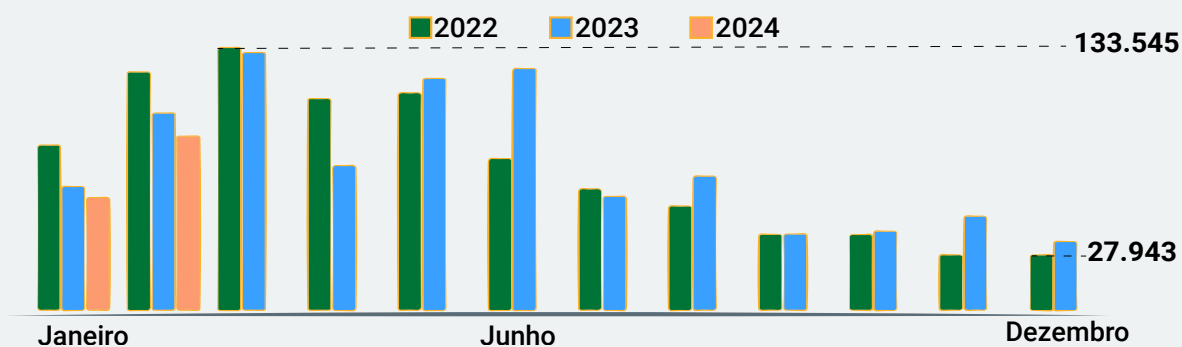
Histórico de Emissões

Ano	Total emitido
2022	880.129
2023	893.973
2024	145.437
Total	1.919.539

Fonte: SUROC, elaboração AESINF.

No ano de 2023 foram emitidos mais MDF-e do que no mesmo período de 2022, em torno de 13 mil a mais. Em 2024, até o momento de edição de relatório, já são mais de 150 mil manifestos emitidos.

MDF-e Emitidos por mês



Fonte: SUROC, elaboração AESINF.

Observa-se, ainda, que a maior movimentação rodoviária para esses destinos ocorre, geralmente, de janeiro a junho, sendo outubro, novembro e dezembro os meses de preparação para a safra do ano seguinte.



Operação Ferroviária

No início dos anos 90, o sistema ferroviário no Brasil era operado pelo Estado e se encontrava em situação deficitária. A inclusão da antiga Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) no Plano Nacional de Desestatização, por meio do Decreto nº 473/1992 e a edição da Lei Geral das Concessões e Permissões de Serviços Públicos - Lei nº 8.987/1995, foram marcos importantes para efetuar a transferência de 25,9 mil km de vias férreas da RFFSA para a iniciativa privada, entre 1996 e 1999. Nessa época, o sistema foi dividido em sete malhas ferroviárias, mediante concessões, para a exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de carga por 30 anos.

Além das malhas da RFFSA, foram concedidas a EFVM e a EFC para a então Companhia Vale do Rio Doce, em 1997, por ocasião da sua privatização.

Para viabilizar o transporte de carga entre as diferentes malhas concedidas, foi editado o Regulamento de Transporte Ferroviário, por meio do Decreto nº 1.832/1996, que regulamentou aspectos não inteiramente tratados nos contratos de concessão.

Posteriormente, surge a ANTT como órgão regulador (Lei nº 10.233/2001), com atribuição de supervisionar a prestação de serviços de exploração da infraestrutura de transportes terrestres exercidas por terceiros, com vistas a assegurar a movimentação de pessoas e bens com padrões de qualidade e em benefício do interesse público.

Cabe mencionar que, ainda antes do processo de desestatização nos anos 90, outras ferrovias haviam sido planejadas e concedidas para construção, operação, exploração e conservação. Algumas dessas ferrovias já foram construídas e operam na forma de concessão ou subconcessão: a Estrada de Ferro Paraná Oeste (EFPO), a Rumo Malha Norte (RMN), a Ferrovia Norte Sul - Tramo Norte (FNSTN) e a Rumo Malha Central (RMC). Outras ferrovias concedidas/subconcedidas ainda se encontram em construção, como é o caso da TLISA (concessão Transnordestina Logística) e da FIOL I (subconcessão Ferrovia de Integração Oeste-Leste – Trecho 1).



Indicadores de Produção das ferrovias

Apresenta-se, a seguir, alguns indicadores de desempenho do transporte ferroviário e seus principais fluxos ao longo dos últimos anos.

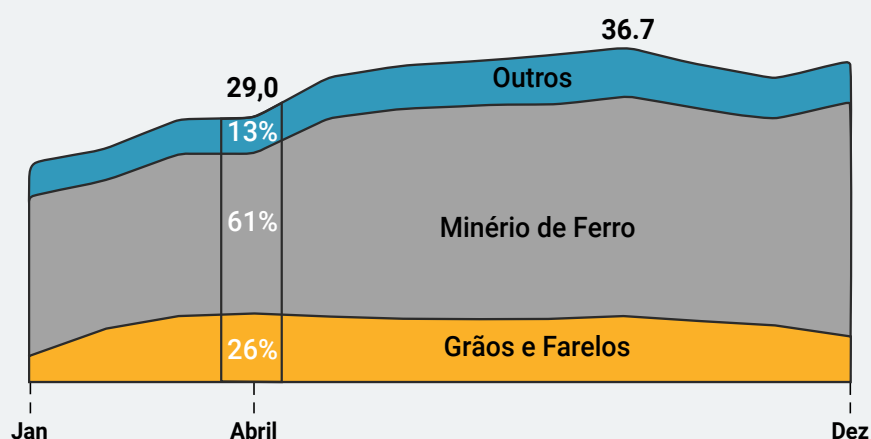
Produção ferroviária em 2023:

O transporte ferroviário em TKU, considerando o conjunto das concessões, ao longo de 2023, é apresentado a seguir, agrupado em três grandes categorias de mercadorias: produtos agrícolas (grãos e farelos), minério de ferro e outros.

Apesar dos estoques reguladores, que atenuam as diferenças entre produção e escoamento, a sazonalidade da safra ainda é perceptível na variação do volume transportado de produtos agrícolas ao longo do ano (principalmente milho, soja e farelo de soja).

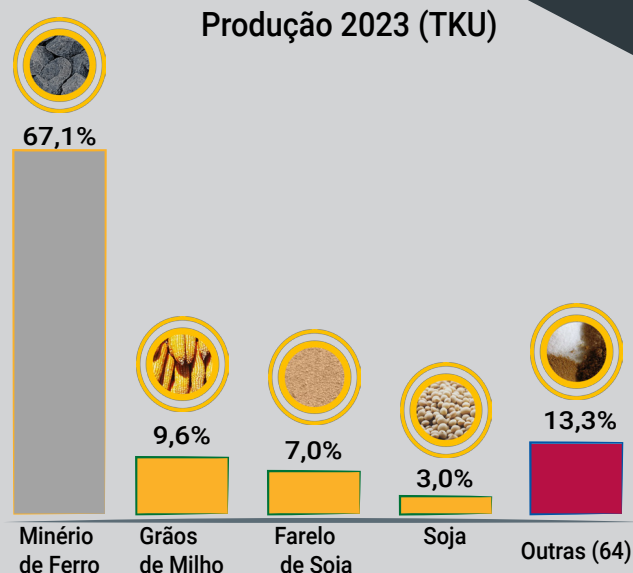
O transporte de produtos agrícolas em 2023 atingiu pico da ordem de 7,5 bilhões de TKU nos meses de março e abril, correspondendo a 26% do transporte em TKU nesses meses. A partir de maio, o crescimento do transporte de minério de ferro decorreu do aumento de produção verificado na Estrada de Ferro Carajás (EFC), diminuindo a participação percentual da produção agrícola.

Produção de Transporte Ferroviário em 2023 (bilhões de TKU)



Fonte: SAFF, elaboração AESINF.

Considerando todo o transporte em 2023 (390 Bilhões TKU), as quatro mercadorias com maior participação no transporte representaram cerca de 87 % da produção. O transporte restante está pulverizado em mais de 60 outras mercadorias específicas:

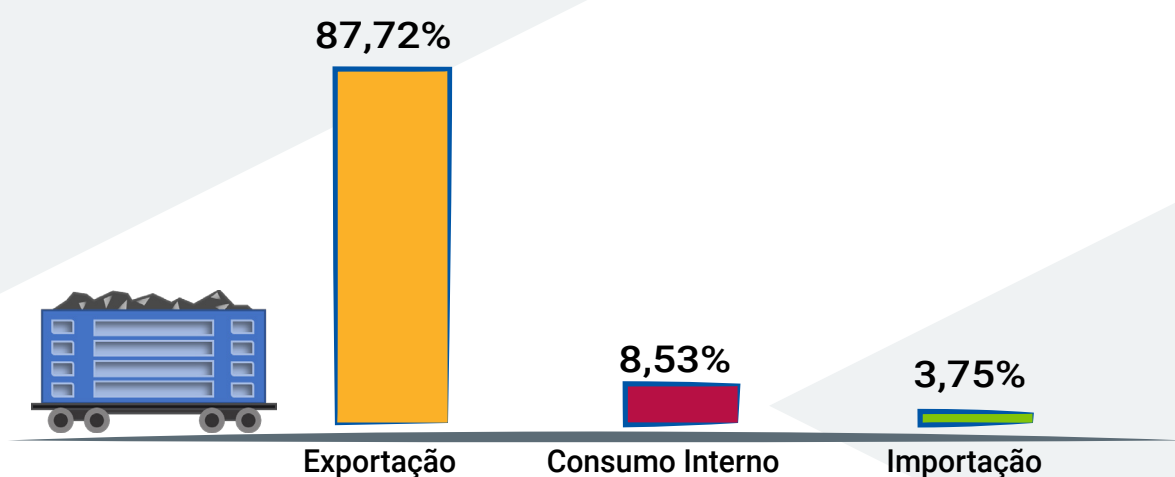


Fonte: SAFF, elaboração AESINF.

Do ponto de vista dos tipos de fluxo de transporte, a produção das ferrovias em 2023 pode ser dividida em três categorias: **os fluxos de exportação** (categoria predominante, devido ao minério de ferro e produção agrícola destinados ao mercado externo); os **fluxos de importação**,

que incluem fertilizantes, adubos e carvão mineral, por exemplo, com baixa participação; e por fim, os **fluxos de consumo interno**, com participação intermediária, que abrangem o transporte de mercadorias produzidas e consumidas no país.

Produção ferroviária 2023 por tipo de fluxo (TKU)



Fonte: SAFF, elaboração AESINF.



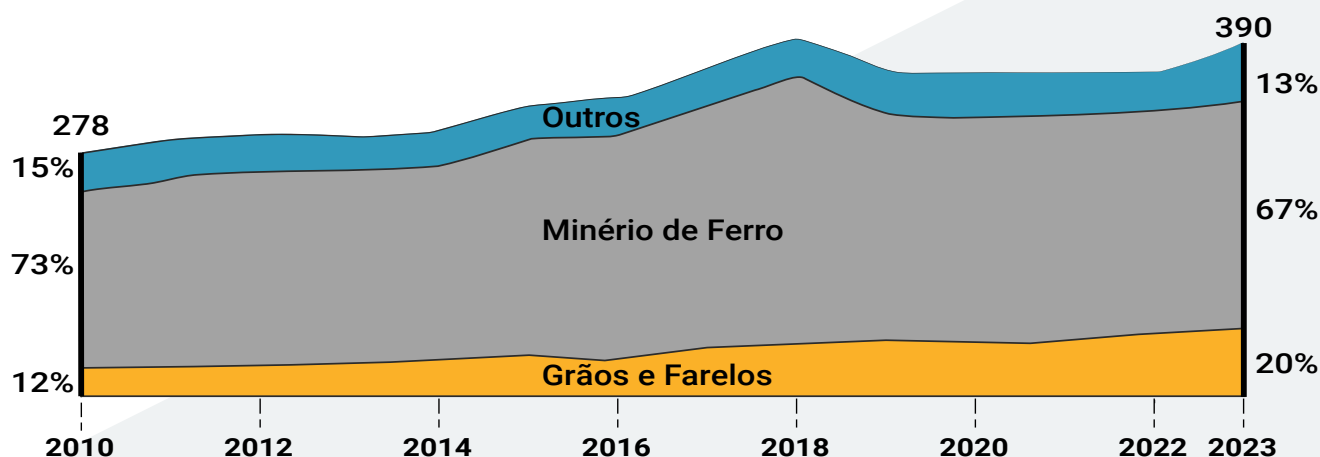
Produção ferroviária ao longo dos anos:

Desde as concessões nos anos 90, o transporte ferroviário no Brasil desenvolveu-se em termos regulatórios e em termos operacionais. A produção expandiu-se e, aos poucos, vem se diversificando com novos fluxos e mercadorias, apesar da alta predominância do minério de ferro.

No período de 2010 a 2023, o transporte ferroviário cresceu em média **2,6% ao ano**, variando de 278 bilhões de TKU para 390 bilhões. Houve um pico de produção no ano 2018 (408 bilhões TKU), seguido por um período de estabilização na casa de 370 bilhões TKU, antes de uma retomada do crescimento em 2023.

Outro aspecto notável nesse período foi a **participação de produtos agrícolas no transporte (principalmente milho, soja e farelos), que subiu de 12% para 20%**. Nos últimos anos, o desenvolvimento do agronegócio, a conclusão das obras da FNS interligando EFC e RMP e a implantação de novos terminais de carga/descarga, favoreceram o aumento do transporte de produtos agrícolas.

Transporte Ferroviário - série histórica (bilhões de TKU)



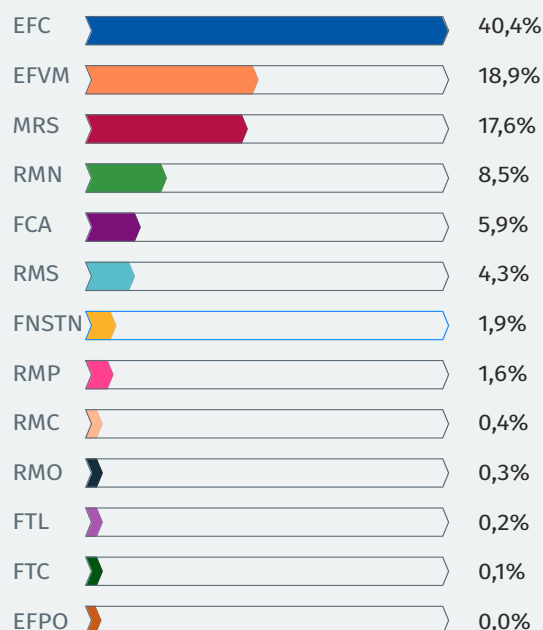
Fonte: SAFF, elaboração AESINF.

Considerando o transporte acumulado no período 2010-2023, as concessionárias com maior produção foram a EFC, EFVM e MRS, cuja principal carga é o minério de ferro.

Cabe ressaltar que a produção de transporte contabilizada para cada concessionária não se limita à sua própria malha, pois abrange o transporte por ela efetuado (carga própria ou de terceiros), da origem até o destino, incluindo o percurso em regime de tráfego mútuo ou direito de passagem em outras ferrovias interligadas. Exemplo: a produção em TKU da RMN, referente a grãos destinados ao Porto de Santos, inclui a distância percorrida na RMP.

Representatividade das Ferrovias

Produção acumulada nos últimos 13 anos



Fonte: SAFF, elaboração AESINF.

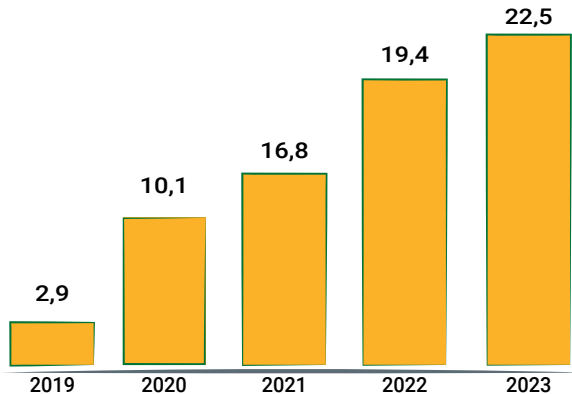


Fluxos em Expansão

Um levantamento dos 10 fluxos de transporte ferroviário com maior taxa de crescimento médio anual de 2019 a 2023 revela que quatro fluxos são decorrentes da expansão do agronegócio (álcool, soja e farelo de soja), e seis fluxos são de minério de ferro.



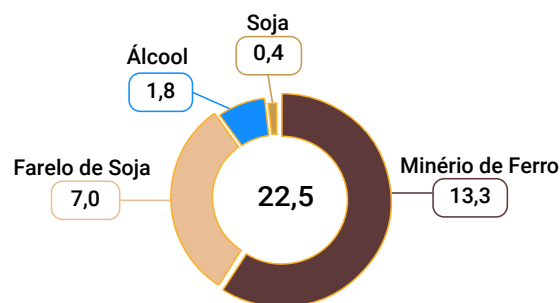
Produção dos 10 fluxos com maior expansão (bilhões de TKU)



Fonte: SAFF, elaboração AESINF.

A produção de transporte dos 10 fluxos com maior expansão cresceu em média 67% ao ano, saltando de 2,9 bilhões de TKU em 2019 para 22,5 bilhões de TKU em 2023.

Produção 2023 dos 10 fluxos com maior crescimento (bilhões TKU)



Fonte: SAFF, elaboração AESINF.

Dos 1.188 fluxos de transporte (mercadoria + origem + destino) operados em 2023, foram verificados os 10% maiores fluxos, dos quais 103 fluxos foram consistentes, com transporte em todos os anos, de 2019 a 2023. Desse grupo, os 10 fluxos com maiores taxas de crescimentos no período estão representados na próxima página.

Os fluxos em expansão do agronegócio originam-se em MT e MG (soja e farelo para exportação por Santos e álcool para a Refinaria de Paulínia - Replan/SP). O maior destaque foi o fluxo de álcool pela RMN de Rondonópolis (MT) para Paulínia (SP), que cresceu em média 350% ao ano.

Os fluxos de minério em expansão originam-se em MG, com exportação pelo RJ e ES.

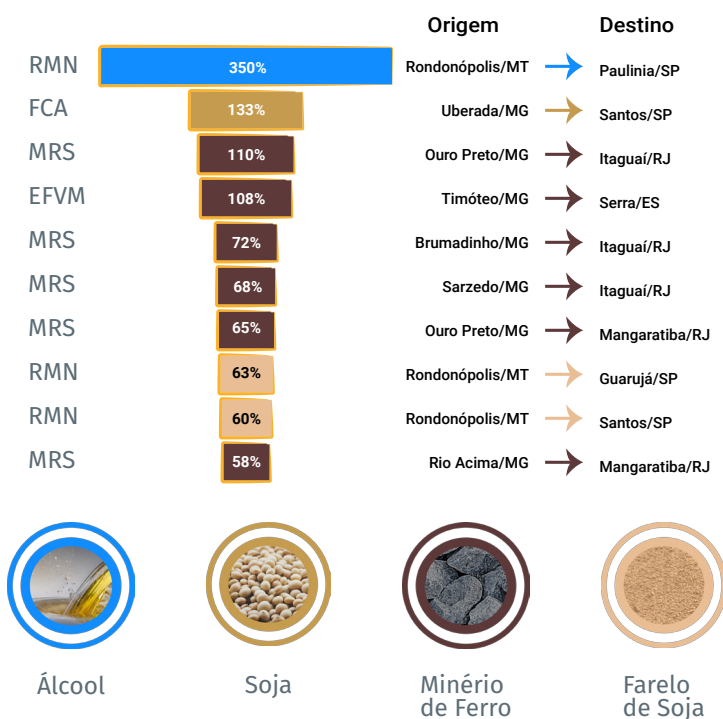
Fluxos ferroviários com maior crescimento de 2019 a 2023



Fonte: SAFF, elaboração AESINF.

Os números refletem a participação crescente do agronegócio no transporte ferroviário.

Ranking de crescimento médio anual no período 2019-2023



Fonte: SAFF, elaboração AESINF.

Fluidez Ferroviária

No âmbito do Programa PROREV da ANTT, a Iniciativa AZ+ visa promover mudanças culturais e comportamentais de forma integrada, com o engajamento dos usuários, agentes regulados e representantes do governo para melhorar a satisfação dos usuários, a segurança viária e a fluidez do tráfego ferroviário.

A fluidez do tráfego é fator crucial para a boa performance do transporte ferroviário. Há diversos tipos de eventos que podem afetar o tráfego nas ferrovias tais como: acidentes, fenômenos da natureza (alagamentos, erosões, quedas de barreiras), manifestações populares, manutenções emergenciais, dentre outros.

A interdição pode ser parcial (no caso de linha duplicada, com apenas uma linha interditada) ou total (quando ambas as linhas forem interditadas em linhas duplas ou no caso da interdição em linha singela).

O início do período de chuvas requer especial atenção, por haver maior risco de eventos climáticos que afetem o tráfego, exigindo mobilização de recursos pelas concessionárias para desobstrução do tráfego. Nesse sentido, a ANTT iniciou, recentemente, o monitoramento dos eventos que provocam interdições do tráfego ferroviário, cujos registros são efetuados em uma nova plataforma, por meio de colaboradores, tanto das concessionárias quanto do próprio Centro Nacional de Supervisão Operacional (CNSO) da Agência.

Por se tratar de um novo fluxo de registro, os esforços atuais estão centrados no aprimoramento do engajamento das concessionárias para o preenchimento das informações necessárias, motivo pelo qual ainda não há uma série representativa de dados.



Interação com a sociedade

A Ouvidoria da ANTT é um importante canal de comunicação entre a Agência e os cidadãos, permitindo o registro das solicitações, reclamações, sugestões e elogios relacionados aos serviços de transporte terrestre regulados. As demandas registradas na Ouvidoria da ANTT são analisadas e encaminhadas aos setores responsáveis para que sejam tomadas as providências cabíveis. A Ouvidoria também monitora os indicadores de satisfação dos usuários, a fim de identificar problemas e propor melhorias nos serviços prestados pela Agência.

Alinhado a esses objetivos, a ANTT lançou, em 2023, como uma das ações do Programa PROREV (site <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ultimas-noticias/antt-lanca-o-programa-prorev>), a Iniciativa AZ+, que visa promover uma mudança cultural na Agência, com foco na segurança viária, na satisfação dos usuários e na fluidez rodoviária. No caso, o objetivo é reduzir a zero as reclamações registradas na Ouvidoria da ANTT.

A interação entre a ANTT e a sociedade possibilita uma melhor compreensão das necessidades e/ou dificuldades dos cidadãos, permitindo tomar ações focadas na melhoria da qualidade dos serviços prestados e garantindo uma experiência positiva aos usuários.

Satisfação AZ+



Mensalmente, a Diretoria-Geral está empenhada no monitoramento das reclamações dos usuários. A análise das ocorrências (figura acima) é fonte vital de informações para a correta destinação das ações, ou seja, aqui são identificadas as verdadeiras inquietações dos usuários dos serviços das concessionárias. O acompanhamento das ações e soluções implementadas pela ANTT objetiva a redução das reclamações e ocorrências registradas na Ouvidoria e, consequentemente, a melhoria na satisfação dos usuários.



Versão Digital

