

# Relatório de Gestão

Integrado do  
Ministério dos **Transportes**  
**2025**

março de 2026



# Mensagem do Ministro

O ano de 2025 foi marcado por resultados concretos na retomada dos investimentos em infraestrutura de transportes no Brasil. O Ministério dos Transportes avançou com uma agenda consistente de entregas, ampliação da capacidade logística e fortalecimento da parceria com o setor privado. Os números apresentados neste Relatório de Gestão refletem um esforço institucional voltado à geração de resultados mensuráveis para a população e para a economia brasileira, com impacto direto na competitividade do país, na redução de custos logísticos e na melhoria da segurança nas rodovias e ferrovias.

Um dos principais destaques do ano foi a forte expansão do programa de concessões rodoviárias. Em 2025 foram realizados **13 leilões de concessões**, abrangendo **mais de 6,2 mil quilômetros de rodovias** federais e estaduais, com **previsão de aproximadamente R\$ 135 bilhões em investimentos ao longo dos contratos** e potencial de geração de cerca de **1,2 milhão de empregos diretos e indiretos**. Esse resultado consolida a confiança do mercado no ambiente regulatório brasileiro e reforça a capacidade do Estado de estruturar projetos atrativos, equilibrados e voltados à melhoria da qualidade do serviço prestado aos usuários.

A execução de manutenção e de obras públicas também manteve um bom ritmo ao longo do ano, com entregas tais como os melhoramentos na BR-116/RS – Complexo viário de Esteio, Contorno de Timon, pavimentação da BR-422/PA, viaduto da Segalas na BR-470/SC, entre outras. Teve também entregas das Pontes Juscelino Kubitschek de Oliveira na BR-226/MA/TO, de Xambioá na BR 153/TO, sobre o Rio Camaquã na BR-116/RS, de Ribeiro Gonçalves na BR-330/PI e a Liberação do tráfego da 2ª Ponte de ligação Brasil – Paraguai. O **Brasil segue se conectando cada vez mais**, integrando regiões, fortalecendo corredores logísticos estratégicos e garantindo mais conforto, segurança e desenvolvimento para quem produz, transporta e vive nas cidades cortadas por nossas rodovias.

No campo do financiamento da infraestrutura, o Brasil registrou um avanço significativo na mobilização de capital privado para o setor de transportes. As **emissões de debêntures voltadas a projetos logísticos alcançaram cerca de R\$ 59,6 bilhões em 2025**, com participação relevante de empreendimentos rodoviários e ferroviários. Ao mesmo tempo, os **enquadramentos no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI) atingiram aproximadamente R\$ 68 bilhões em investimentos**, configurando o maior volume já registrado. Esses instrumentos ampliam a capacidade de financiamento de longo prazo e consolidam o mercado de capitais como aliado fundamental no desenvolvimento da infraestrutura nacional e transparecem como o setor de infraestrutura rodoviária e ferroviária segue aquecido.



Renan Filho

O setor ferroviário registrou avanços concretos em 2025 com a continuidade de obras estruturantes e a ampliação da capacidade logística nacional. Na **Ferrovía de Integração Oeste-Leste (FIOL)**, o projeto alcançou **71,8% de avanço físico, com 243 km de trilhos lançados**, enquanto a **Ferrovía de Integração Centro-Oeste (FICO)** avançou com novas obras de arte especiais e **12,4 km de trilhos assentados no trecho entre Mara Rosa/GO e Água Boa/MT**. No Nordeste, a **Nova Transnordestina**, com **1.206 km de extensão**, atingiu **69% de execução física**, com **todos os lotes do trecho cearense contratados**, além do lançamento de edital para o segmento **Custódia-Arcoverde**, em Pernambuco. Ainda em 2025, foi realizada na Transnordestina a **primeira viagem com carga comercial em fase de testes**, transportando milho entre **Bela Vista/PI e Iguatu/CE em um trecho de 585 km**, marco relevante para a entrada progressiva da ferrovia em operação e para o fortalecimento da logística de escoamento da produção do Nordeste.

Outro destaque de grande relevância social em 2025 foi o avanço do **programa de acesso à Carteira Nacional de Habilitação (CNH)**. A iniciativa busca ampliar oportunidades de inclusão social e produtiva, permitindo que milhares de brasileiros tenham acesso à habilitação de forma mais acessível. Ao facilitar o ingresso no mercado de trabalho em atividades que exigem habilitação profissional, o programa contribui diretamente para geração de renda, mobilidade e cidadania, especialmente entre jovens e trabalhadores que dependem do transporte para exercer suas atividades.

O Ministério avançou na incorporação de critérios de sustentabilidade à política de infraestrutura logística, com destaque para a implementação das diretrizes da **Portaria nº 689/2024**, que orientam investimentos voltados à redução de emissões, à transição energética, à adaptação às mudanças climáticas e à mitigação de impactos socioambientais. Paralelamente, foram fortalecidas as práticas de transparência, governança e integridade, com a ampliação da transparência ativa, a qualificação das informações disponibilizadas à sociedade e o aprimoramento do acompanhamento das políticas públicas e da execução dos investimentos, com maior integração entre o planejamento, o orçamento e o monitoramento.

Nesse contexto, este Relatório consolida resultados e vai além de um instrumento formal de prestação de contas, refletindo o compromisso institucional com a transparência, a confiabilidade e a boa governança, em conformidade com a **Decisão Normativa TCU nº 198, de 23 de março de 2022**. Os resultados alcançados em 2025 demonstram que o Brasil voltou a investir com consistência em infraestrutura de transportes, ampliando a segurança dos usuários, a eficiência logística e as oportunidades de desenvolvimento, e reafirmando o papel do Estado na integração do território e na promoção do crescimento econômico, com responsabilidade e foco no interesse público.

# Sumário

## Visão Geral Organizacional e Ambiente Externo

◆ Identificação, missão e visão	6
◆ Estrutura organizacional	8
◆ Perfil dos dirigentes	9
◆ Estrutura de governança	10
◆ Modelo de negócios	11
◆ Cadeia de Valor	12
◆ Ambiente externo	13
◆ Políticas e programas de governo	14
◆ Programas do Ministério em destaque	21
◆ Sustentabilidade	31

## Riscos, Oportunidades e Perspectivas

◆ Gestão de riscos e controles internos	41
◆ Principais iniciativas e ações de controle adotadas	42
◆ Perspectivas para a governança, gestão de riscos e controles internos	42
◆ Atuação correcional	43
◆ Atuação da ouvidoria	46

## Governança, Estratégia e Desempenho

◆ Governança	49
◆ Estratégia	50
◆ Resultados e desempenho da gestão	54
◆ Resultados alcançados da atividade-fim do Ministério	54
◆ Conformidade e eficiência da gestão:	85
◆ Gestão orçamentária e financeira	85
◆ Gestão de pessoas	92
◆ Gestão de licitações e contratos	96
◆ Gestão documental, patrimonial e de material	97
◆ Sustentabilidade corporativa	100
◆ Gestão da tecnologia da informação	102

## Informações Orçamentárias, Financeiras e Contábeis

◆ Gestão contábil	112
◆ Principais fatos contábeis relativos à atuação e à situação financeira do MT	114
◆ Normas legais e técnicas adotadas nas atividades orçamentárias, financeiras e contábeis	115
◆ Informações dos Contadores	116
◆ Demonstrações contábeis e notas explicativas	117

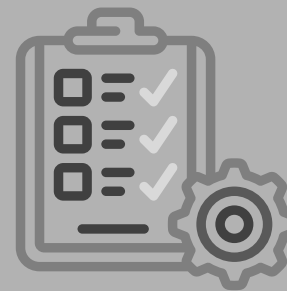
## Anexos e Apêndices

◆ Lista de siglas e abreviações	119
---------------------------------	-----

# Visão Geral

## Organizacional e Ambiente Externo

1.





## Identificação, Missão e Visão

O **Ministério dos Transportes (MT)** é o órgão central da administração pública federal direta responsável por formular, coordenar e supervisionar as políticas nacionais de transportes rodoviário, ferroviário e de trânsito, promovendo a modernização e integração do sistema nacional de transportes. No âmbito do trânsito, cabe ao MT fiscalizar, regulamentar e assegurar o cumprimento da legislação, bem como executar as normas e diretrizes estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). O MT desempenha um papel fundamental no desenvolvimento econômico e social do Brasil por meio da melhoria da infraestrutura de transporte.

### Dentre outras atribuições, destacam-se:

- I. **Participação** no planejamento estratégico, no estabelecimento de diretrizes para sua implementação e na definição das prioridades dos programas de investimento em transportes ferroviário e rodoviário em articulação com o Ministério de Portos e Aeroportos;
- II. **Elaboração ou aprovação** dos planos de outorgas, na forma prevista em legislação específica;
- III. **Estabelecimento de diretrizes** para a representação do País em organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados relativos às suas competências; e
- IV. **Desenvolvimento da infraestrutura** e da superestrutura rodoviária e ferroviária, com a finalidade de promover a segurança e eficiência do transporte de cargas e de passageiros.

As demais competências do MT estão estabelecidas no parágrafo único do art. 1º, Anexo I, do Decreto nº 11.360, de 1º de janeiro de 2023, que trata da estrutura regimental e dos cargos em comissão e das funções de confiança do Ministério.

## NORMAS E DENOMINAÇÕES DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES AO LONGO DO TEMPO

**1860**

O primeiro Órgão Público Federal responsável pela condução dos transportes no Brasil foi criado por meio do **Decreto nº 1.067, de 27 de julho de 1860**, e foi denominado de **Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas**.

**1906**

O **Decreto nº 1.606, de 29 de dezembro de 1906**, deu mais especificidade à Pasta retirando as atribuições relacionadas à indústria, mudando o nome para **Ministério da Viação e Obras Públicas**.

**1990**

A **Lei nº 8.028, de 12.04.1990**, unificou as competências das áreas de Transportes, Minas e Energia, e Comunicações, criando o **Ministério da Infraestrutura**.

**1992**

A **Lei nº 8.490, de 19.11.1992** recria o **Ministério dos Transportes**, sem as atribuições das comunicações, permanecendo com competências relacionadas à política nacional de portos e vias navegáveis e dos transportes rodoviário, ferroviário e aquaviário

**2013**

A **Lei nº 12.815, de 05.06.2013**, novo marco regulatório dos portos, amplia a área de competência da Secretaria de Portos da Presidência da República.

**2019**

A **Medida Provisória nº 870, de 1º de janeiro de 2019**, convertida na Lei nº 13.844, de 18 de junho de 2019, estabeleceu nova organização básica dos órgãos da Presidência da República e dos Ministérios, na qual foi criado o Ministério da Infraestrutura.

**1891**

A **Lei nº 23, de 30 de outubro de 1891**, da República Federativa do Brasil, elevou o citado Órgão de Secretaria à condição de **Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas**.

**1967**

A Pasta passou à ser denominada **Ministério dos Transportes** com a publicado o **Decreto Lei nº 200, de 25.02.1967**.

**1992**

A **Lei nº 8.422, de 13.05.1992**, separa a pasta de Minas e Energia e cria o **Ministério dos Transportes e Comunicações**.

**2007**

A **Lei nº 11.518, de 05.09.2007**, cria a Secretaria Especial de Portos – SEP/PR, separando as competências relativas aos portos marítimos do Ministério dos Transportes e repassando para a Secretaria de Portos.

**2016**

A **Lei nº 13.341, de 29.09.2016**, altera a Lei nº 10.683, de 28.05.2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios.

**2023**

A **Medida Provisória nº 1.154, de 1º de janeiro de 2023**, convertida na Lei nº 14.600 de 19 de junho de 2023, estabeleceu nova organização básica dos órgãos da Presidência da República e dos Ministérios. Essa norma desmembrou o Ministério da Infraestrutura em duas novas pastas: Ministério dos Transportes e Ministério de Portos e Aeroportos.



## Missão e Visão

A missão é o principal pilar do planejamento institucional, no qual todos os demais elementos estratégicos se espelham. A missão do MT versa sobre o seu propósito legal. Na visão institucional está expresso o resultado que o Ministério espera atingir nesta gestão, além de traduzir o que queremos ser e como queremos ser vistos nacional e internacionalmente. Já os valores correspondem aos princípios mais perenes deste Ministério dos Transportes. São os ideais de atitude e comportamento que devem estar presentes nos gestores, nos servidores e nas relações do MT com seus colaboradores e com a sociedade.



## ◇ Estrutura organizacional

Em 1º de janeiro de 2023, a Medida Provisória nº 1.154/2023, a primeira do mandato do Presidente Luís Inácio Lula da Silva, convertida na Lei nº 14.600, de 19 de junho de 2023, estabeleceu a nova organização básica dos órgãos da Presidência da República e dos Ministérios.

Essa norma desmembrou o Ministério da Infraestrutura em duas novas pastas: i) Ministério dos Transportes e ii) Ministério de Portos e Aeroportos. O Ministério dos Transportes ficou com as atribuições relacionadas ao transporte rodoviário, ferroviário e trânsito.

O Decreto nº 11.360, de 1º de janeiro de 2023, definiu a estrutura organizacional do Ministério dos Transportes da seguinte forma:

### I - órgãos de assistência direta e imediata ao Ministro de Estado:

**i)** Gabinete; **ii)** Assessoria de Participação Social e Diversidade; **iii)** Assessoria Especial de Comunicação Social; **iv)** Assessoria Internacional; **v)** Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos; **vi)** Assessoria Especial de Controle Interno; **vii)** Corregedoria; **viii)** Ouvidoria; **ix)** Secretaria Executiva com 5 (cinco) Subsecretarias: a) Sustentabilidade, b) Parcerias, c) Fomento e Planejamento, d) Planejamento, Orçamento e Administração, e e) Gestão Estratégica, Tecnologia e Inovação; e **x)** Consultoria Jurídica.

### II - órgãos específicos singulares:

**i)** Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário; **ii)** Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário; e **iii)** Secretaria Nacional de Trânsito. Cada Secretaria com 2 (dois) Departamentos.

### III - órgãos colegiados:

**i)** Comissão Nacional das Autoridades de Transportes Terrestres (Conatt); e **ii)** Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

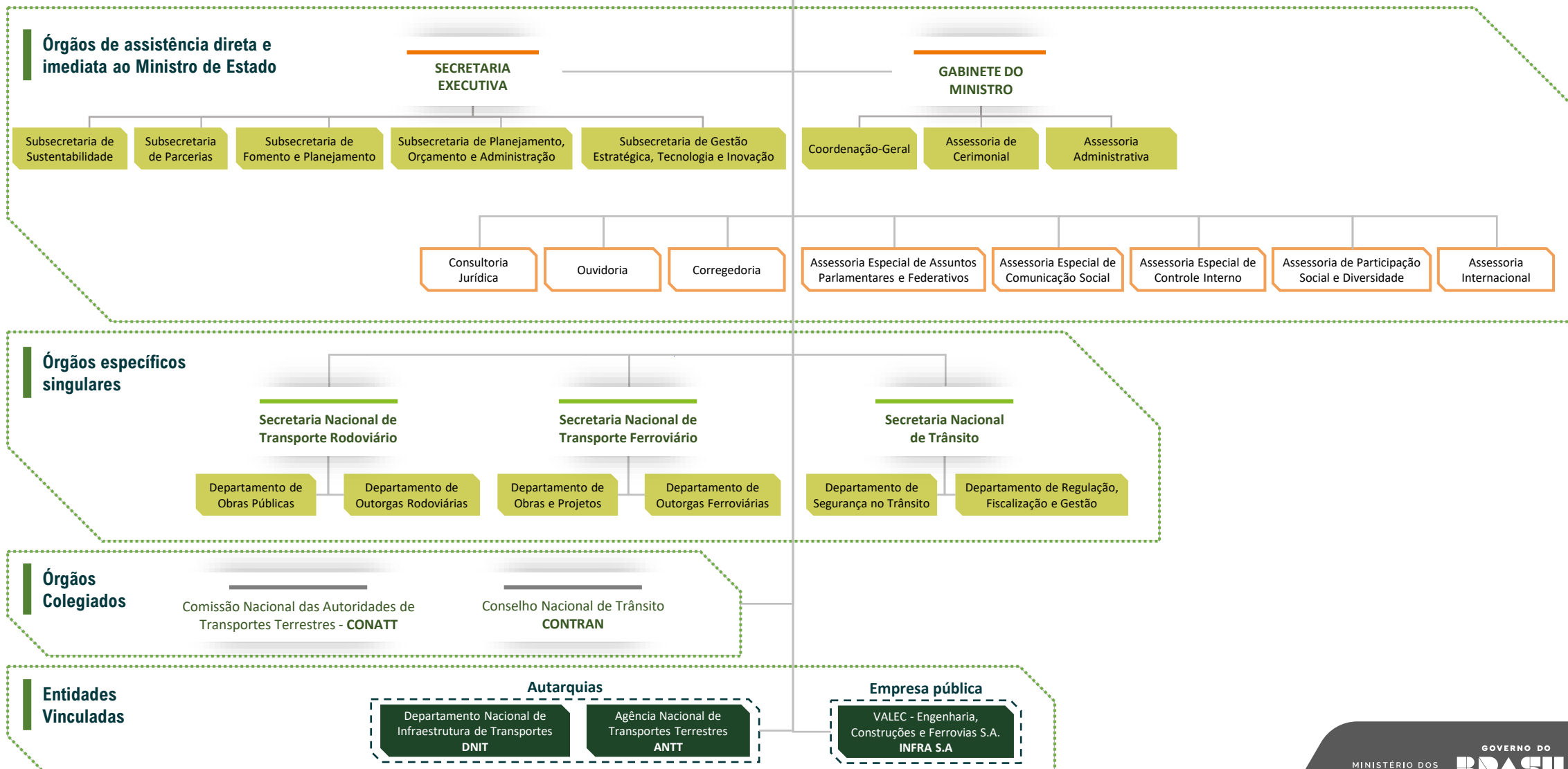
### IV - entidades vinculadas:

**i)** Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT); **ii)** Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); e **iii)** Valec - Engenharia, Construção e Ferrovias S. A. (INFRA SA).

A figura a seguir apresenta o organograma contendo as unidades da Alta Administração do Ministério dos Transportes de acordo com o Decreto nº 11.360, de 1º de janeiro de 2023.



# MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES





# Perfil dos dirigentes



## Ministro dos Transportes Renan Filho

Formado em Ciências Econômica pela Universidade de Brasília, concluiu um curso de extensão em Políticas Públicas na Universidade de Harvard nos Estados Unidos. Em 2004 elegeu-se Prefeito do município de Murici em Alagoas, conseguindo reeleger-se ao cargo em 2008. Foi eleito Deputado Federal mais votado por Alagoas em 2010. Em 2014 elegeu-se Governador de Alagoas e reeleito em 2018. Foi eleito Senador pelo mesmo estado em 2022. Atualmente é Ministro dos Transportes.



## Secretário Executivo George Santoro

Advogado, Mestre em Contabilidade e Administração pela Fucape Business School. Concluiu Curso de Especialização em Administração Pública pela Fundação Getúlio Vargas e Direito do Trabalho e Previdência pela Universidade Cândido Mendes e em Orçamento e Finanças Públicas em curso no Fundo Monetário Internacional e Banco Mundial. Secretário de Estado da Fazenda de Alagoas de jan/2015 a jan/2023. Auditor de carreira de Controle Externo do Tribunal de Contas do Município do Rio de Janeiro.



## Secretária Nacional de Transporte Rodoviário Viviane Esse

Engenheira Civil formada pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho e graduada em Tecnologia em Processamento de Dados pelo Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza. Mestre pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica, com ênfase em modelos de previsão de desempenho de pavimentos e Especialista pela Universidade Federal do Rio de Janeiro em regulação de transportes terrestres. Servidora de carreira da Agência Nacional de Transportes Terrestres, ocupou diversos cargos no setor de infraestrutura no Governo Federal e Casa-Civil da Presidência da República.



## Secretário Nacional de Transporte Ferroviário Leonardo Cezar Ribeiro

Mestre em Economia pelo IDP (2022), foi pesquisador visitante da Victoria University, em Melbourne, Austrália (2017). Tem pós-graduação em Orçamento Público pelo Instituto Serzedello Corrêa (2011) e é bacharel em Economia pela Universidade de Brasília (2003). Servidor efetivo do Senado, foi assessor econômico e chefe de gabinete do Senador José Serra (2015-2022). Antes disso, no Executivo, passou pela carreira de Analista de Planejamento e Orçamento.



## Secretário Nacional de Trânsito Adrualdo de Lima Catão

Advogado, Mestre e Doutor em Direito pela Universidade Federal de Pernambuco-UFPE. Atuou como Secretário Executivo do Gabinete Civil do Estado de Alagoas. Foi Conselheiro Federal da OAB e Diretor da Escola Superior de Advocacia. Atuou como Diretor-presidente do DETRAN/AL e Vice-Diretor da Faculdade de Direito de Alagoas/UFAL. Professor adjunto da Universidade Federal de Alagoas e professor titular do Centro Universitário CESMAC.



## Estrutura de governança

A estrutura de governança do Ministério dos Transportes organiza-se a partir de instâncias colegiadas e mecanismos institucionais que dão suporte à atuação da Alta Administração no direcionamento, no acompanhamento e na supervisão da gestão. Esse arranjo estabelece papéis, responsabilidades e fluxos decisórios entre as áreas estratégicas e finalísticas do Ministério, conferindo maior coerência e previsibilidade ao processo decisório, em consonância com as diretrizes de governança pública aplicáveis à administração pública federal.

Conforme ilustrado no infográfico da estrutura de governança do Ministério dos Transportes, compõem a estrutura de governança as seguintes instâncias colegiadas: o Comitê Ministerial de Governança (CMG/MT), instância máxima e deliberativa, responsável pela coordenação e supervisão das diretrizes estratégicas transversais; o Comitê de Gestão Estratégica (CGE), voltado à articulação do planejamento estratégico e ao acompanhamento das ações prioritárias; o Comitê de Gestão de Riscos, Transparência, Controle e Integridade (CRTCI), responsável por apoiar a estruturação da gestão de riscos, dos controles internos, da integridade e da transparência; e o Comitê de Governança Digital e Segurança da Informação (CGDSI), direcionado à governança da transformação digital e à segurança da informação. Essas instâncias atuam de forma integrada e complementar.

Integra ainda essa estrutura a Rede de Integridade e Transparência dos Transportes, instituída pela Portaria MT nº 1.168, de 2023, composta pelo Ministério e por suas entidades vinculadas, no contexto da supervisão ministerial prevista no Decreto-Lei nº 200, de 1967. Esse arranjo institucional tem sustentado a coordenação das ações já executadas pelo Ministério nas áreas de planejamento, gestão de riscos, integridade, transparência e governança digital, bem como o alinhamento com suas entidades vinculadas, ao mesmo tempo em que cria bases sólidas para o aprimoramento contínuo da governança e para a execução das ações futuras, orientadas à melhoria da tomada de decisão e à entrega de valor público à sociedade.





# Modelo de Negócio

## NOSSOS RECURSOS

**HUMANO**  
**1.238**  
Vidas

## ORGANIZACIONAL

Secretarias Nacionais **3**

Órgãos colegiados **2**

Entidades vinculadas **3**

## ORÇAMENTO E FINANCEIRO (MT/DNIT/INFRA S.A)

Orçamento de 2025 **16,1 bi**      Pagamento de obras 2025 **14,9 bi**



## APLICADOS AOS NOSSOS PROCESSOS

### POLÍTICAS PÚBLICAS DE TRANSPORTES

Estruturação de projetos de infraestrutura  
Governança e coordenação interministerial

### PLANEJAMENTO

PPA 2024-2027  
PIT  
PEI 2024 – 2027  
NOVO PAC

### DIÁLOGO COM A SOCIEDADE

Governança e participação social

## ENTREGAS

### CNH do Brasil

implementação do novo modelo digital de habilitação

### ICM 2025

Monitoramento da malha rodoviária federal por meio do ICM – Índice de Condição da Manutenção

### LEILÕES RODOVIÁRIOS EM 2025

concessões estruturadas com novo modelo regulatório

### OUTORGAS FERROVIÁRIAS

Política Nacional de Outorgas Ferroviárias e estruturação de projetos ferroviários

### GOVERNANÇA COLABORATIVA

Planejamento Integrado de Transportes (PIT) e Plano Nacional de Logística – PNL 2050

### PNATRANS

Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito

### SUSTENTABILIDADE

Gestão ambiental e agenda climática do setor de transportes

### FOMENTO A NOVOS INVESTIMENTOS

Fortalecimento do financiamento da infraestrutura por meio do Regime Especial para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI) e das Debêntures Incentivadas e de infraestrutura

## RESULTADOS PARA A SOCIEDADE

**+ 2,6**

milhões de serviços digitais de trânsito

**66%**

da malha rodoviária federal foi classificada como boa

**13**

Leilões rodoviários realizados

**+ 9 mil km**

de ferrovias planejados para concessão nos próximos anos (8 leilões e R\$ 140 bi em investimentos)

Diagnóstico **PNL 2050** construído

**+ 9 mil**

ações de segurança viária em 933 cidades

**123**

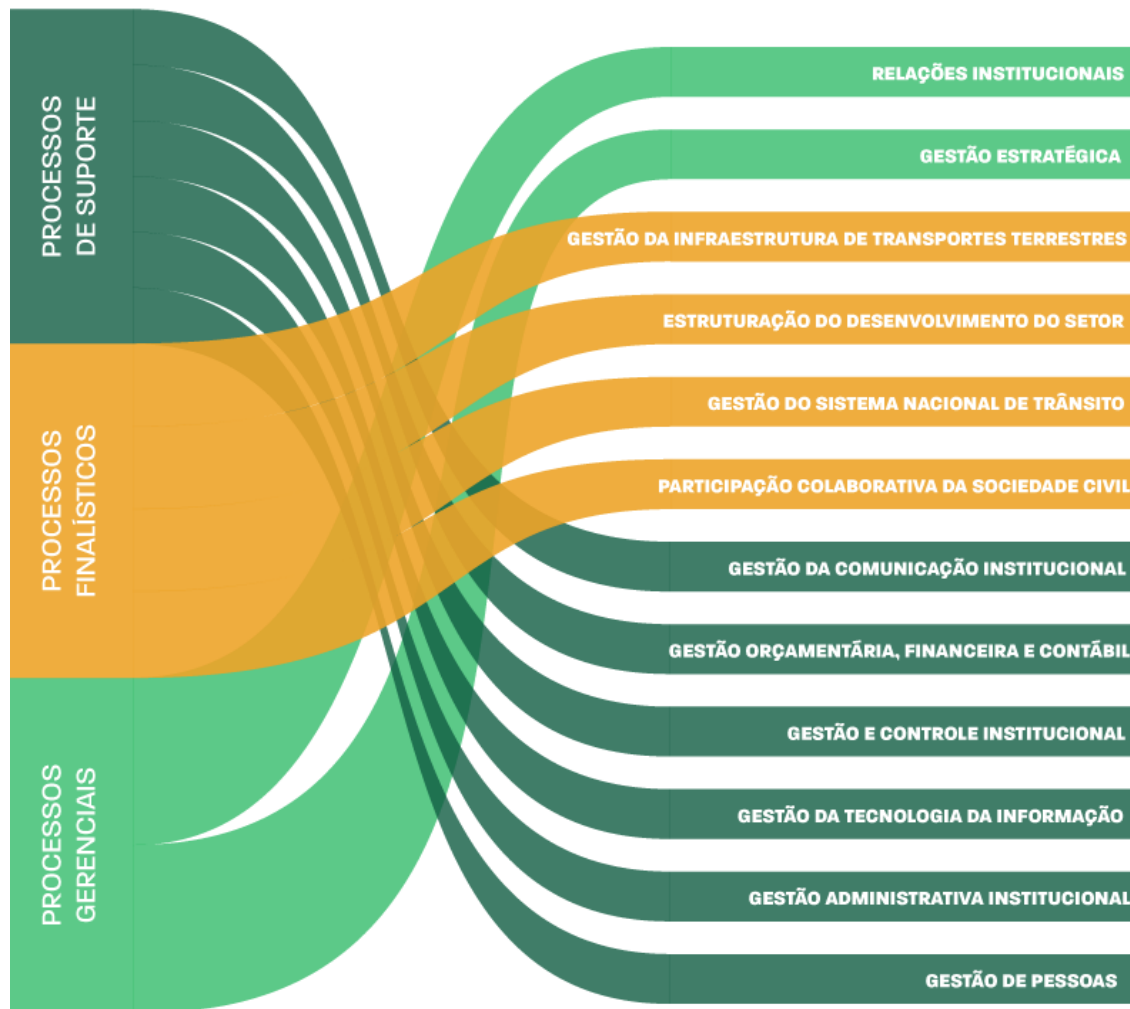
licenças ambientais emitidas em 2025 e 4 estudos apresentados na **COP30**

**R\$ 60 bilhões**

Em emissões de debêntures incentivadas e de infraestrutura, recorde do setor de transportes



# Cadeia de valor



## VALOR PÚBLICO GERADO



AUMENTO DA COMPETITIVIDADE ECONÔMICA E ATRATIVIDADE DO SETOR



AUMENTO DA SEGURANÇA VIÁRIA



EFETIVIDADE NO ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO NACIONAL, IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO



EFETIVIDADE NA MOBILIDADE INTERURBANA DE PESSOAS

## DESCRIÇÃO DOS PROCESSOS DA CADEIA DE VALOR

### PROCESSOS GERENCIAIS

#### RELAÇÕES INSTITUCIONAIS

- Articular com governo federal
- Articular com entes subnacionais
- Definir diretrizes para participação social
- Supervisão da atuação das vinculadas

#### GESTÃO ESTRATÉGICA

- Gerir uma estratégia institucional
- Acompanhar o plano de gestão de risco
- Acompanhar o portfólio de projetos
- Monitorar indicadores estratégicos

### PROCESSOS FINALÍSTICOS

#### GESTÃO DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES TERRESTRES

##### Políticas

- Estabelecer políticas públicas para o setor rodoviário, ferroviário e de trânsito
- Garantir diretrizes para produção, atualização e disponibilização de informações técnicas.

##### Desenvolvimento da infraestrutura rodoviária e ferroviária

- Definir como prioridades os programas de investimentos em transportes rodoviários e ferroviários.
- Elaborar programas, rodadas de investimentos e carteira de projetos.
- Monitorar atividades de prestação de serviços de infraestrutura de transportes.
- Monitorar a gestão de obras públicas.

##### Gestão de Recursos

- Coordenar ações para viabilizar recursos financeiros
- Gerenciar o patrimônio da infraestrutura rodoviária e ferroviária

#### GESTÃO DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

- Estabelecer a Política Nacional de Trânsito
- Regulamentar e normatizar os dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro
- Normatizar os procedimentos de trânsito previstos no Código de Trânsito Brasileiro
- Coordenador e supervisor dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito
- Controlar e Fiscalizar a execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito
- Gerir registros nacionais de trânsito
- Gerir autorizações de serviços de trânsito
- Desenvolver programas de segurança viária, veicular e de educação para o trânsito
- Fomentar a prestação de serviços digitais de trânsito
- Gerir informações e dados do trânsito
- Coordenação de ações para viabilizar recursos financeiros

#### ESTRUTURAÇÃO DO DESENVOLVIMENTO DO SETOR

- Elaborar estudos e direcionadores do setor de transportes
- Elaborar base normativa para estudos do setor
- Definir diretrizes do transporte de cargas e passageiros
- Estrutura planejamento integrado transporte
- Desenvolver inteligência de dados
- Fomentar a gestão da inovação
- Definir diretrizes de sustentabilidade para planejamento e execução de projetos

#### PARTICIPAÇÃO COLABORATIVA DA SOCIEDADE CIVIL

- Aprimorar os mecanismos de participação social
- Garantir a prestação de contas à sociedade

### PROCESSOS DE SUPORTE

#### GESTÃO DA COMUNICAÇÃO INSTITUCIONAL

- Desenvolver atividades de cerimonial institucional
- Gerir o serviço de informação ao cidadão
- Gerir a comunicação interna
- Gerir a comunicação e imagem institucional

#### GESTÃO ORÇAMENTÁRIA, FINANCEIRA E CONTÁBIL

- Gerenciar a transferência de recursos públicos
- Gerir o orçamento e a execução financeira
- Realizar a gestão e a execução contábil
- Monitorar a contabilidade pública

#### GESTÃO E CONTROLE INSTITUCIONAL

- Gerir riscos, integridade, controles internos e transparência
- Controlar a integridade dos atos administrativos
- Prover consultoria jurídica institucional
- Gerenciar manifestações de ouvidoria

#### GESTÃO DA TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

- Prover a segurança da informação e governança de TIC
- Prover infraestrutura tecnológica
- Gerir contratos de Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC)
- Gerenciar os projetos de transformação digital dos serviços públicos
- Gerir dados e informações

#### GESTÃO ADMINISTRATIVA INSTITUCIONAL

- Administrar manutenção predial
- Adquirir passagem e diárias
- Gerir Licitações e contratos
- Realizar a gestão documental
- Gerir cadeia de suprimentos de bens e serviços

#### GESTÃO DE PESSOAS

- Gerir o programa de retenção e desenvolvimento de servidores
- Gerir programa de retenção e desenvolvimento de servidores
- Promover qualidade de vida aos colaboradores
- Realizar a gestão de pessoal



## ◆ Ambiente externo

O **Ministério dos Transportes** mantém relação direta e indireta com um ambiente externo caracterizado por elevada complexidade, dinamismo e interdependência entre fatores nacionais e internacionais, cujas variáveis impactam a gestão e condicionam sua capacidade de gerar valor no curto, médio e longo prazos e moldam tanto as decisões estratégicas quanto a forma de atuação do Ministério.

### AMBIENTE REGULATÓRIO E INSTITUCIONAL

Em 2025, o ambiente regulatório do setor de transportes permanece em processo de aperfeiçoamento, com foco na ampliação da segurança jurídica e na atração de investimentos privados. O avanço dos modelos de concessão, a consolidação das autorizações ferroviárias e a integração entre políticas setoriais reforçam a necessidade de coordenação institucional e alinhamento com boas práticas internacionais. A análise integrada da complexidade normativa e da multiplicidade de atores regulados permite ao MT antecipar desafios, orientar decisões estratégicas e fortalecer a governança institucional.

### CENÁRIO ECONÔMICO E FISCAL

O desempenho do setor de transportes continua fortemente condicionado ao cenário macroeconômico e fiscal do País. Em 2025, o esforço de ajuste fiscal e racionalização das despesas públicas impactou a execução de investimentos e a manutenção da infraestrutura existente, demandando do Ministério maior rigor na priorização de projetos e na gestão dos recursos. Por outro lado, a retomada gradual da atividade econômica, o aumento do comércio exterior e a demanda por maior eficiência logística reforçam o papel estratégico do Ministério na priorização de projetos estruturantes, na alocação eficiente dos recursos públicos e no estímulo à participação do setor privado como indutor do desenvolvimento econômico e regional.

### AMBIENTE EXTERNO, RISCOS ESTRATÉGICOS E OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DO MT (2024-2027)

O ambiente externo influenciou diretamente os riscos estratégicos relacionados aos objetivos do Ministério dos Transportes, bem como sobre o Plano Plurianual 2024–2027 e as iniciativas do Plano de Aceleração do Crescimento. Variáveis fiscais, regulatórias, econômicas, tecnológicas, ambientais e sociais condicionaram a formulação, a priorização e a execução das políticas públicas e dos investimentos em infraestrutura. A análise sistemática desses fatores subsidiou ajustes estratégicos e o alinhamento entre planejamento e execução. Esse processo fortaleceu a governança, a resiliência institucional e a geração de valor público à sociedade.

### SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL E MUDANÇAS CLIMÁTICAS

A sustentabilidade ambiental e as mudanças climáticas assumiram papel central no planejamento e na execução das políticas do Ministério dos Transportes. Eventos climáticos extremos e a necessidade de redução das emissões reforçaram a incorporação sistemática de critérios ambientais, de resiliência e de eficiência em obras, concessões e manutenção da infraestrutura. Em 2025, a sustentabilidade deixa de ser apenas um eixo transversal e consolida-se como elemento estruturante da geração de valor público no setor.

### ASPECTOS SOCIAIS E EXPECTATIVAS DA SOCIEDADE

As transformações sociais e o aumento das expectativas da sociedade por serviços públicos de qualidade, transparência e resultados concretos também influenciam o ambiente externo. A infraestrutura de transportes é percebida como fator essencial para a inclusão social, a redução de desigualdades regionais e o acesso a oportunidades. Nesse contexto, o Ministério é desafiado a ampliar o diálogo com a sociedade, promover a integridade e a cultura ética, aprimorar a prestação de contas e assegurar que suas ações produzam impactos positivos e mensuráveis na vida dos cidadãos.

### INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS

A transformação tecnológica segue como um dos principais fatores externos que impactam a gestão pública no setor de transportes. A dificuldade em converter avanços teóricos em soluções práticas evidencia a lacuna sistêmica do Estado em termos de infraestrutura tecnológica e marcos regulatórios ágeis. Superar essa inércia governamental exige parcerias estratégicas que transformem o potencial digital em benefícios concretos e redução de custos para a sociedade.





## Políticas e programas de governo

### PPA 2024-2027 - Ministério dos Transportes (MT)

O Plano Plurianual - PPA é o principal documento de planejamento das políticas públicas do Brasil para o médio prazo. Ele define as prioridades do Governo para o período de quatro anos e norteia a elaboração da Lei de Diretrizes Orçamentárias - LDO e a Lei Orçamentária Anual - LOA, sendo também a referência para a elaboração de planos e programas nacionais, regionais e setoriais.

O Plano Plurianual 2024-2027, instituído pela Lei nº 14.802, de 10 janeiro de 2024, publicada em 11 de janeiro do mesmo ano, foi construído com o intuito de tornar o planejamento governamental moderno e estratégico, constituindo um instrumento efetivo de gestão da ação governamental, direcionado para a avaliação de resultados. A premissa básica desse novo modelo é a valorização do planejamento governamental estratégico, pautado em prioridades e realismo fiscal.

Segundo a Lei do PPA, os programas são um “conjunto coordenado de ações governamentais financiadas por recursos orçamentários e não orçamentários com vistas à concretização do objetivo”.

Os objetivos representam a “mudança na realidade social que o programa visa promover ao enfrentar o problema público”, tendo, cada programa, um objetivo.

São de responsabilidade do MT três programas finalísticos no PPA 2024-2027 que serão detalhados mais adiante no resultado e desempenho da gestão:

#### Programas

- ✓ Transporte Rodoviário
- ✓ Transporte Ferroviário
- ✓ Segurança Viária

## PPA 2024 - 2027

PROGRAMAS FINALÍSTICOS  
DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

MEDIDAS INSTITUCIONAIS  
E NORMATIVAS

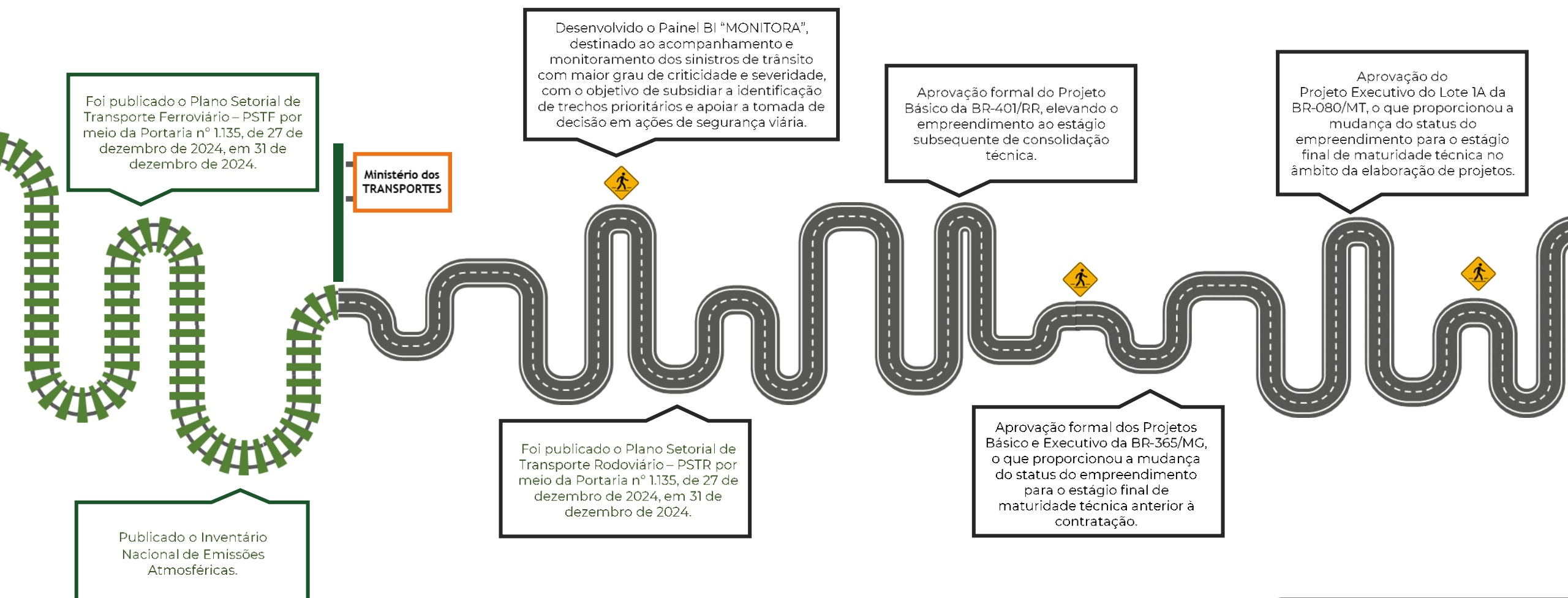
OBJETIVOS  
ESPECÍFICOS

ENTREGAS

ENTREGAS  
NOVO PAC



## PPA 2024-2027 - Medidas Institucionais e Normativas





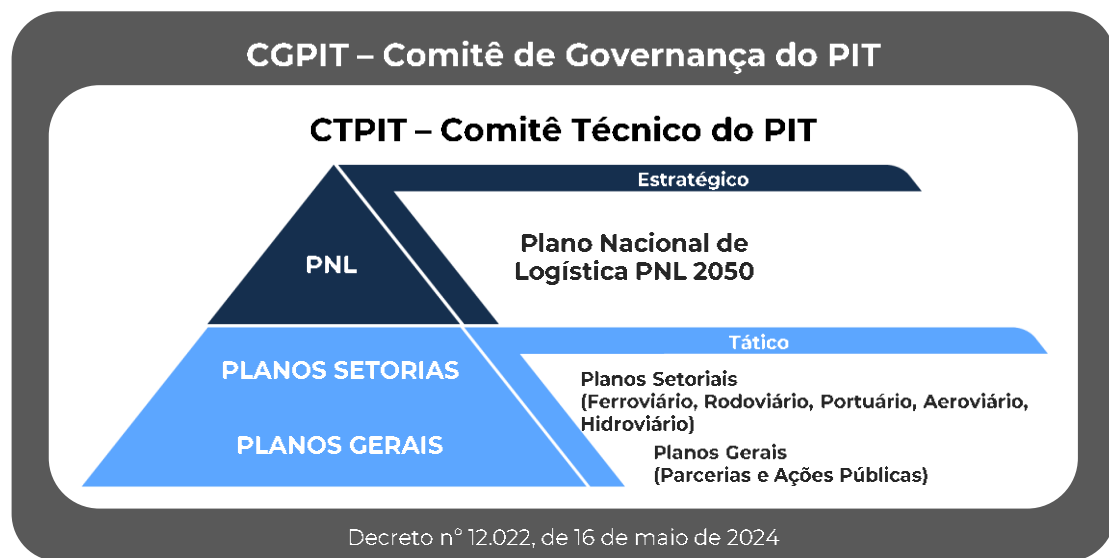
## Planejamento Integrado de Transportes (PIT)

O PIT é composto por instrumentos de planejamento encadeados, construídos, articulados e monitorados pelos comitês de governança responsáveis pelos planos, nos termos do Decreto nº 12.022, de 16 de maio de 2024. Desde a publicação do decreto, a Subsecretaria de Fomento e Planejamento (SFPLAN), como secretaria executiva do PIT, operou para viabilizar o funcionamento dos dois colegiados, o Comitê de Governança do PIT (CGPIT) e o Comitê Técnico do PIT (CTPIT).

Tanto o CGPIT quanto o CTPIT são integrados por membros de quatro ministérios. Além da pasta dos Transportes, o Ministério de Portos e Aeroportos, a Casa Civil da Presidência da República e o Ministério do Planejamento e Orçamento atuam em conjunto para garantir assertividade no planejamento.

Como resultado, apenas no ano de 2025 foram realizadas cinco reuniões do CGPIT, instância de alto nível composta por Secretários Nacionais, além de quinze reuniões do CTPIT, responsável pelas discussões metodológicas e operacionais relacionadas aos instrumentos de planejamento.

A figura abaixo ilustra a arquitetura do PIT e seus comitês:



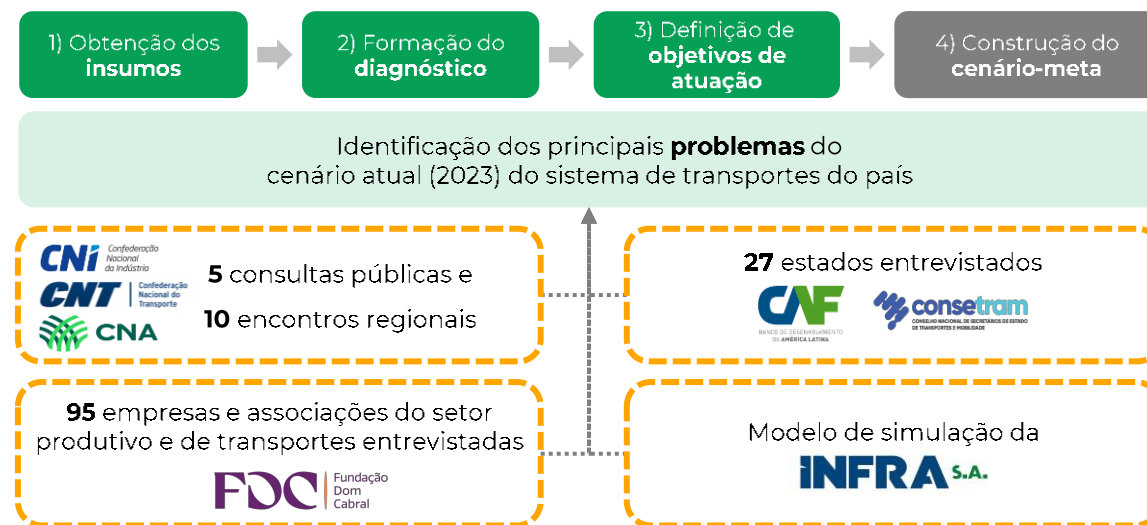
## Plano Nacional de Logística (PNL) 2050

O PNL 2050 é o primeiro instrumento de planejamento a ser entregue no ciclo atual do PIT (2024-2027). Conforme formulado pelo Comitê Técnico do PIT (CTPIT), e aprovado pelo Comitê de Governança do PIT (CGPIT), a elaboração do plano foi dividida em quatro macroetapas, dispostas na figura abaixo.

No primeiro semestre de 2025, a SFPLAN concentrou esforços na macroetapa na obtenção e validação de insumos necessários para as simulações realizadas no plano, com destaque para as matrizes origem-destino (O/D) de cargas, disponibilizadas à sociedade e ao setor produtivo para contribuições. Os dados foram submetidos à consulta pública realizada entre abril e maio. Em sequência, a formação do diagnóstico também foi pautada pela participação social, incluindo cinco consultas tratando dos corredores estratégicos e indicadores como os socioambientais e climáticos.

Como resultado, foi apresentada, em 18 de dezembro de 2025, a **Avaliação Estratégica do PNL 2050**. O documento consolida uma proposta de diagnóstico do atual sistema de transportes do país, resultado de trabalho desenvolvido ao longo de 2025 e construído a partir de contribuições do setor privado, da sociedade civil organizada e de agendas técnicas realizadas em todas as regiões do país.

### Avaliação Estratégica do PNL 2050: esquematização das macroetapas





A participação social foi um pilar na construção do PNL 2050. Realizados em parceria com instituições estaduais ligadas à Confederação Nacional dos Transportes (CNT), Confederação Nacional da Indústria (CNI) e Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), os encontros técnicos regionais possibilitaram que o plano refletisse demandas e necessidades de todo o país.

## Participação social: Encontros Regionais

Mapa: número de participantes presentes por região



**642**

participantes nos 10 eventos realizados nas 5 regiões do país

**+ de 2 mil**

visualizações via Youtube

### 1º Ciclo: Matriz OD

- 1º - Curitiba/PR (02/04)
- 2ª - Cuiabá/MT (16/04)
- 3ª - São Paulo/SP (22/04)
- 4º - Manaus/AM (03/06)
- 5º - Recife/PE (09/06)

### 2º Ciclo: Diagnóstico

- 6º - Rio de Janeiro/RJ (13/05)
- 7º - Salvador/BA (20/05)
- 8º - Belém/PA (26/05)
- 9º - Campo Grande/MS (03/06)
- 10º - Porto Alegre/RS (09/06)

Para assegurar transparência e aderência setorial às evidências utilizadas no estudo, foi conduzido um processo estruturado de participação social no CGPIT, combinando entrevistas e surveys, em dois ciclos (maio-julho/2025 e julho-agosto/2025), em parceria com a Fundação Dom Cabral.

No 1º ciclo, voltado à validação das matrizes origem-destino, foram realizadas 42 entrevistas (cobrindo 80% das cargas), com 23 empresas (maiores produtores e embarcadores) e 19 organizações representativas, além de survey com 340 respondentes do setor produtivo e pequenos produtores.

No 2º ciclo, direcionado à validação do diagnóstico, foram realizadas 53 entrevistas com os maiores transportadores (33 empresas, abrangendo todos os modos, e 20 organizações), complementadas por survey com 119 respondentes (transportadores e embarcadores).

A figura ao lado sintetiza o alcance e o perfil dos participantes dos ciclos.



Parceria: **FDC** | Fundação Dom Cabral



Para complementar as entrevistas e os surveys e ampliar a transparência do processo participativo, foram realizadas cinco consultas públicas, que resultaram em **103 contribuições**.

As manifestações concentraram-se, sobretudo, em dois eixos:

(i) contribuições técnicas, com ênfase em aprimoramentos metodológicos e ajustes específicos nas matrizes origem-destino (por exemplo, melhor detalhamento de rotas e setores e incorporação de corredores com maior valor agregado); e

(ii) problemas críticos para o PNL 2050, destacando desafios estruturais como diversificação de rotas, falta de digitalização, insuficiência de infraestrutura e conectividade, escassez de mão de obra, isolamento de áreas prioritárias (especialmente na Região Norte) e maior exposição a eventos climáticos extremos.

A figura ao lado apresenta o quantitativo de contribuições por tema de acordo com os assuntos mais recorrentes apontados pelos participantes na etapa.

## Participação social: consultas públicas

**103 contribuições nas 5 consultas já realizadas:**



## Temas mais citados nas participações sociais

### Contribuições técnicas

Contribuições metodológicas amplas

- Falta de dados para o setor portuário, em especial TUPs
- Falta de dados bem estruturados para modos não rodoviários
- Incorporação de corredores para mercadoria de alto valor agregado

Contribuições específicas

- Problemas nas matrizes/carreg. em GL (óleo bruto)
- Falhas específicas nas matrizes GSA por armazenagem

### Problemas para o PNL 2050

- Diversificação de rotas fora do arco sul (princip. Região Norte)
- Falta de digitalização (princip. cabotagem)
- Falta de constância nas dragagens (escassez hídrica)
- Falta de mão de obra (condutores, entre outros)
- Isolamento da Região Norte (custos altos princip. avião)
- Eventos climáticos extremos



No recorte específico da sociobiodiversidade, a participação social foi conduzida no âmbito da Parceria para Governo Aberto, com liderança da CGU, envolvendo organizações da sociedade civil, movimentos e redes territoriais, além de órgãos do governo federal.

A mobilização ocorreu por meio de **3 workshops, 4 reuniões bilaterais e 3 encontros de grupo focal**, com o objetivo de qualificar o diagnóstico sobre os gargalos logísticos que afetam as cadeias da economia da sociobiodiversidade e de consolidar prioridades para a agenda de políticas públicas no setor.

As contribuições destacaram um conjunto recorrente de desafios: infraestrutura de transportes insuficiente e precária (incluindo acessos, pontes e estrutura portuária), dificuldades de acesso a serviços essenciais (com ênfase em deslocamentos para saúde e educação), impactos das mudanças climáticas sobre a mobilidade (especialmente em áreas fluviais), necessidade de soluções logísticas específicas (como armazenamento, refrigeração e abastecimento), e integração com outras políticas públicas (energia, telecomunicações, crédito, segurança e assistência técnica).

Também foram evidenciadas a relevância da segurança alimentar e o vínculo entre cadeias produtivas sustentáveis e a preservação ambiental.

A figura ao lado apresenta a composição dos participantes, o formato das atividades realizadas e as principais demandas registradas.



## Participação social: sociobiodiversidade

### Parceria para Governo Aberto liderada pela CGU

**Organizações da sociedade civil:** Instituto Socioambiental, Instituto de Energia e Meio Ambiente, GT-Infra, Observatório Castanha-da-Amazônia, Diálogos Pró-Açaí, Instituto de Desenvolvimento Sustentável Mamirauá, Cooperativa de Pescadores Artesanais de Iguape/SP, COOPABASE, Coordenação das Organizações Indígenas da Amazônia Brasileira, Rede de Cantinas da Terra do Meio, Memorial Chico Mendes, União Nacional das Cooperativas da Agricultura Familiar e Economia Solidária - UNICAFES Rondônia, Cooperativa Mista da Flona do Tapajós.

**Órgãos do governo federal:** CGU, TCU, CONAB, MMA, MDIC, MDA

3 workshops

4 reuniões bilaterais

3 reuniões - grupo focal





## Política Nacional de Ferrovias

A Política Nacional de Ferrovias vem sendo conduzida de forma extraordinária, com grandes resultados alcançados em 2025. O seu objetivo é destravar os investimentos nas ferrovias federais, com regras mais simples para expandir e modernizar a infraestrutura ferroviária do país, a fim de reduzir a dependência do transporte rodoviário e aumentar a participação do modo ferroviário na matriz de transporte.

O pacote inclui auxílios públicos, repactuação de concessões existentes e soluções para gargalos regulatórios, tais como a definição de direito de passagem e agilidade para liberar licenciamentos ambientais.

Além disso, também foi projetado o estabelecimento de um banco de projetos, com o objetivo de criar uma lista de empreendimentos que receberão tratamento prioritário no âmbito das políticas públicas para o setor. Seguindo critérios objetivos (como existência de estudo de viabilidade e qualificação em programas como o Programa de Parcerias de Investimentos – PPI e o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC), essa carteira de visa a agregar e estimular a produção de projetos que ampliem e otimizem a malha ferroviária federal.

A proposta é criar um Sistema Integrado de Projetos Ferroviários (SIP), na forma de Banco de Projetos, para se conectar com o Plano Nacional de Logística 2035 e o Plano Setorial de Transporte Ferroviário. Como instrumento de Governança, o sistema promoverá cooperação com governos subnacionais, sociedade e mercado no sentido de estabelecer planejamento em nível operacional. O sistema adota como referência o modelo australiano, com projetos organizados em três estágios: estágio 1 (projetos em fase inicial), estágio 2 (projetos com potencial para investimentos) e estágio 3 (projetos aptos ao investimento, seja privado, público ou PPP).

A intenção do Ministério dos Transportes é atuar em várias frentes, seja concedendo novos trechos para a iniciativa privada e também realizado otimizações contratuais. Ao todo, é esperada a realização de 8 leilões em 2026, além da renovação das concessões da Ferrovia Centro-Atlântica, Ferrovia Transnordestina Logística e da Ferrovia Tereza Cristina.

Os investimentos no setor serão realizados por meio de aporte público direto da União (por meio da Ação Orçamentária 00VS - Participação da União em projetos de concessões e autorizações ferroviárias outorgadas à iniciativa privada) e também a partir dos investimentos cruzados, que ocorrem em contrapartida pela renovação antecipada dos contratos de concessão. Atualmente, a Ferrovia de Integração Centro-Oeste está sendo construída pela VALE em razão da renovação do contrato de concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas. Para além disso, os recursos dos acordos celebrados com a Rumo Malha Paulista e da MRS Logística servirão para preenchimento do gap de viabilidade dos projetos ferroviários que serão oferecidos ao mercado por meio de leilão.

Outro importante passo dado por esta Secretaria para viabilizar os novos projetos ferroviários foi a criação de uma ação orçamentária específica (N576 - Integralização de Cotas pela União no Fundo de Desenvolvimento da Indústria Regional Sustentável – FIRR – para garantir projetos do setor ferroviários) para a integração de cotas do Fundo de Desenvolvimento da Infraestrutura Regional Sustentável – FDIRS. Os recursos orçamentários serão destinados à participação, no que cabe à União, na estruturação de garantias com objetivo de viabilizar novas concessões no setor de ferrovias.

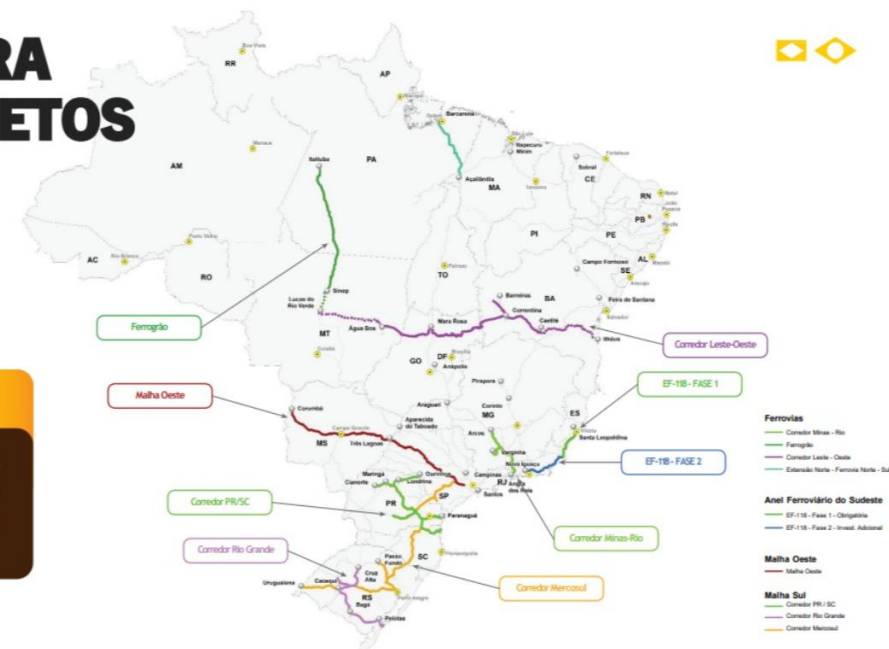
A inovação é de suma importância para mitigar riscos e viabilizar projetos ferroviários que compõem a carteira desta Secretaria. Os recursos orçamentários executados nesta ação destinam-se à formação do patrimônio do FDIRS para operação de garantias do poder concedente em projetos de concessões ferroviárias.

## CARTEIRA DE PROJETOS 2026

### Ferrovário

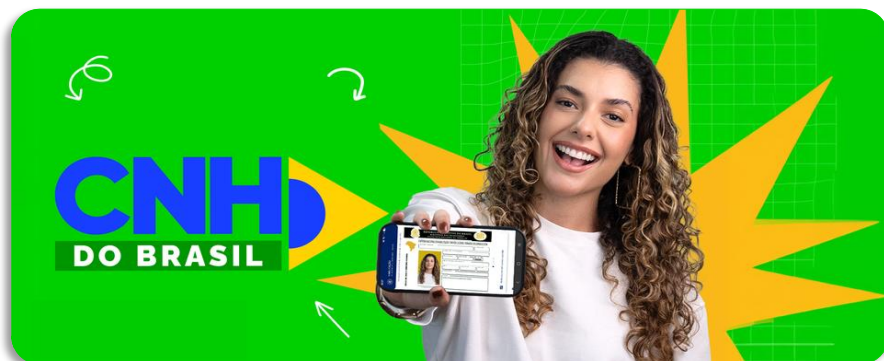
**08 leilões**

**R\$ 140 bilhões**  
em investimentos  
(R\$ 600 bi injetados no sistema ferroviário)





## Programas do Ministério em destaque



Instituída pela Resolução CONTRAN nº 1.020/2025, a CNH do Brasil entrou em vigor em 9 de dezembro de 2025, representando uma das principais iniciativas de modernização do sistema nacional de habilitação. A medida reformulou o processo de formação, habilitação e emissão da Carteira Nacional de Habilitação, com foco na simplificação e digitalização dos procedimentos.

Em apenas três semanas de vigência, o programa registrou mais de 2,6 milhões de requerimentos via aplicativo oficial, evidenciando elevada adesão inicial. O novo modelo reduziu etapas burocráticas e ampliou o acesso da população ao serviço. A iniciativa contribui para tornar a política pública mais acessível, eficiente e alinhada às diretrizes de transformação digital do Estado.

### OBJETIVO ESTRATÉGICO

A CNH do Brasil está alinhada ao Planejamento Estratégico 2024–2027 do Ministério dos Transportes, especialmente no eixo de políticas públicas. A entrega contribui para a melhoria da governança do sistema nacional de trânsito e para o fortalecimento da política de segurança viária. Ademais, guarda coerência com as diretrizes do Plano Plurianual 2024–2027, ao promover inclusão e simplificação de acesso a serviços essenciais. O objetivo central consiste em ampliar o acesso à habilitação regular por meio de processos mais céleres e menos onerosos. Busca-se, assim, gerar valor público mediante eficiência administrativa e ampliação da formalização.

A iniciativa utilizou recursos tecnológicos e normativos para viabilizar o novo modelo. As atividades envolveram integração de sistemas e padronização de fluxos. O principal produto foi o aplicativo nacional para requerimento da CNH. Como resultado, houve simplificação e maior celeridade processual. O impacto esperado é o fortalecimento da segurança viária.

### IMPLEMENTAÇÃO DA CNH DO BRASIL

A implementação da CNH do Brasil ocorreu em regime de cooperação federativa, envolvendo a autoridade nacional de trânsito e os órgãos executivos estaduais.

A coordenação técnica foi conduzida no âmbito do Ministério, com estabelecimento de diretrizes normativas e acompanhamento da adesão pelos entes subnacionais.

Foram promovidas orientações técnicas e monitoramento contínuo dos resultados iniciais, assegurando padronização e interoperabilidade. Tal arranjo fortaleceu a uniformidade regulatória e a segurança jurídica da política pública.

### RESULTADOS INICIAIS E DESAFIOS

Os resultados iniciais demonstram elevada capacidade de adesão e rápida absorção da nova sistemática pela população, indicando efetividade imediata da política. Entretanto, permanecem desafios relacionados à necessidade de monitoramento contínuo da estabilidade sistêmica.

Entre os principais riscos identificados concentram-se na adaptação dos atores do sistema às novas regras da CNH do Brasil. O Ministério dos Transportes, por meio da Secretaria Nacional de Trânsito, realiza acompanhamento sistemático da implementação junto aos órgãos executivos estaduais. As dificuldades observadas referem-se à adequação de rotinas e à transição para a nova sistemática operacional. Registra-se, ainda, resistência pontual de parte das autoescolas às mudanças introduzidas.

Como resposta, foram intensificadas ações de orientação e supervisão técnica. A consolidação da política dependerá da internalização gradual das novas práticas e do fortalecimento da coordenação institucional.



## Trânsito - Plano Nacional



O Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito seguiu se consolidando em 2025. Resultado de esforço amplo e coletivo dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, diversas ações e medidas foram adotadas visando aprimorar a segurança viária e salvar vidas.

### Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS)

O Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), aprovado pela Lei nº 13.614/2018 e regulamentado pela Resolução Contran nº 1.004/2023, foi instituído com a finalidade de promover melhorias na segurança viária no Brasil. O Pnatrans está plenamente compatibilizado com a meta conclamada pela Organização das Nações Unidas (ONU) para a Década de Ação pela Segurança no Trânsito, que estabelece a redução mínima de 50% no número de mortes no trânsito até 2030, tomando como base os dados de 2020.

Por meio do desenvolvimento de diretrizes estratégicas, implementadas através da atuação disciplinada à redução das taxas de sinistralidade no trânsito, o **balanço anual de 2025 do PNATRANS** mostra que os órgãos e entidades do SNT seguem ampliando seu nível de engajamento na execução do Plano. Ao todo, o **Sistema de Gestão do PNATRANS** tem 195 órgãos cadastrados, e mais de 1200 resultados operacionais lançados, de cerca de 250 produtos, fato que permite a adequada gestão e o monitoramento das iniciativas adotadas, e fomenta a transparência das ações. O sistema pode ser acessado por todos os órgãos e entidades de trânsito, de modo a assegurar a coordenação do Plano e o gerenciamento dos resultados pela Senatran (<https://pnatrans.transportes.gov.br/pnatrans/inicio>).

Outra iniciativa desenvolvida são os **Painéis BI do PNATRANS e do cumprimento das metas do Plano**. Estes painéis são ferramentas de atualização contínua e coletiva, nas quais são consolidadas as informações acerca das ações executadas e cadastradas no Sistema de Gestão do PNATRANS, bem como os dados disponibilizados pelo DataSUS acerca dos índices de mortalidade no trânsito (classificação CID-10) para acompanhamento das metas estabelecidas pelo PNATRANS. Os painéis são públicos e podem ser acessados pelo link <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/pnatrans/pnatrans>.



O **Maio Amarelo** é um movimento internacional adotado pelo Governo Federal, unindo o poder público, a iniciativa privada e a sociedade civil com intuito de conscientizar a população para o elevado índice de mortes e feridos no trânsito. Em 2025 a mensagem da campanha foi “**DESACELERE. SEU BEM MAIOR É A VIDA.**” Ao todo, foram mais de 9 mil ações realizadas nas 27 Unidades da Federação do país, as quais atingiram 933 cidades por meio da atuação de 51 entidades.



Ainda em maio, o Governo Federal, em parceria com o órgão de trânsito de Sergipe e o Instituto Mulheres pelo Trânsito, realizou o **II Seminário Trânsito para Elas** com objetivo de promover a troca de experiências no âmbito do trânsito brasileiro, com foco na perspectiva feminina. Em um cenário onde o trânsito é elemento central para a mobilidade urbana e a segurança da sociedade, torna-se fundamental destacar e valorizar as contribuições das mulheres que nele atuam, assim como os desafios que estas ainda vivenciam em suas interações no trânsito.



**Prêmio Senatran:** dividido em 7 categorias, foi publicado em 2025 o resultado do concurso, cuja entrega da premiação – prevista para março de 2026 – visa fomentar iniciativas voltadas à segurança no trânsito, em consonância com as diretrizes do PNATRANS. O prêmio, dividido nos grupos Gestão da Segurança no Trânsito, Vias Seguras, PNATRANS, Educação para o Trânsito e Prêmio Destaque, atua como um instrumento de incentivo aos órgãos para aumentar o comprometimento com o propósito de redução dos sinistros.

Foi iniciada em 2025 a 6ª turma do **Curso Digital Visão Zero**, realizado em parceria com a Agência de Transportes da Suécia (Trafikverket) e a Embaixada da Suécia no Brasil, para a capacitação de cerca de 300 profissionais de trânsito das esferas federal, estadual e municipal, bem como do setor privado, organismos não governamentais e academia, nos conceitos de Visão Zero e na abordagem de Sistema Seguro.

Seguindo com o papel de promover capacitações de gestores e agentes de trânsito do SNT, foram ofertadas **14 edições de treinamento online no Sistema Gestão do PNATRANS**, com **266 profissionais capacitados** como atores multiplicadores dos conceitos do Plano Nacional.

Fortalecimento do Programa **MONITORA PNATRANS** como instrumento crucial de gestão dos resultados informados ao Governo Federal. A relevância do programa se dá não apenas por permitir a conferência da conformidade acerca das responsabilidades assumida pelos órgãos, mas sobretudo por contribuir com o comprometimento de todos em prol da redução da sinistralidade no trânsito ([https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/pnatrans/Balanco2025\\_merged1.pdf](https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/pnatrans/Balanco2025_merged1.pdf)).



**Semana Nacional de Trânsito:** evento que faz parte da agenda permanente do Ministério dos Transportes, com a finalidade de conscientizar a sociedade sobre os riscos no trânsito. Foram desenvolvidas campanhas de mídia, disponibilizados materiais gráficos para o SNT e diversos setores da sociedade. O alcance da campanha em 2025 atingiu **17.247 visualizações** por meio dos canais de divulgação digitais. (<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/senatran/semana-nacional-de-transito-2025>).



**RodoVida:** consiste no programa nacional anual realizado pela PRF, em parceria com o Ministério dos Transportes, que engloba conjunto de ações organizadas, coordenadas e integradas promovidas por todo o SNT, voltadas à intensificação da fiscalização nas rodovias federais no final do ano, férias e Carnaval, período em que há maior fluxo de veículos e aumento nas ocorrências de sinistros e mortes no trânsito.

(<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiOTBjOGM2YjltNjhkZCOONGMwLWlzMmYtYWY1ZTVjMzM0YTQ1IiwidCI6IjZjAxYzZhLWU2ZmItNDIxYS1iYmlyLWI5MGMzZWE4NjhmNyJ9>).

Realização do **CAPACITRAN (Programa Nacional de Capacitação Técnica)** e ações integradas do PNATRANS: ações realizadas pelo Governo Federal de modo a contribuir com o fortalecimento do PNATRANS e da segurança viária no Brasil. O CAPACITRAN, cujo objetivo é qualificar, atualizar e integrar gestores e técnicos, capacitou 250 participantes em 2025. Já as ações integradas, realizadas no último ano em Campina Grande/PB, visam a intensificação da fiscalização e das campanhas de educação para o trânsito pela atuação operacional conjunta de diversas entidades. Por meio de intervenções conjuntas e efetivas de 55 órgãos das esferas federal, estadual e municipal, mais de 1,9 mil pessoas e veículos foram fiscalizados, fato que contribuiu para a promoção da segurança viária e sensibilização dos usuários.

**Pit-Stop de Segurança de Motociclistas:** ações que tiveram por objetivo promover a conscientização e a prevenção de sinistros entre motociclistas por meio de atividades práticas, educativas e interativas. Durante os eventos, realizados na Semana Nacional de Prevenção a Sinistros com Motociclistas e na Semana Nacional de Trânsito, os 2.870 participantes tiveram a oportunidade de passar por diferentes estações temáticas, com foco em aspectos essenciais da direção defensiva e da segurança sobre duas rodas.

Foi realizada a **1ª Semana Nacional de Prevenção a Sinistros com Motociclistas**, na qual o Governo Federal preparou campanha educativa específica destinada aos motociclistas, com destaque para a **Conferência Nacional de Segurança no Trânsito**, com o tema “**Protegendo Vidas Sobre Duas Rodas**”. O objetivo foi promover o diálogo intersetorial e a construção de soluções integradas para a redução dos sinistros de trânsito envolvendo motociclistas, por meio da troca de experiências, apresentação de dados, inovações tecnológicas, estratégias de fiscalização, infraestrutura segura e ações educativas.



## Programa Ponto de Parada de Descanso (PPD) no transporte rodoviário

Nos termos da Portaria do Ministério dos Transportes nº 387, de 17 de abril de 2024, que institui a Política Nacional de implantação de Pontos de Parada e Descanso (PPD) em rodovias federais, o Ministério tem intensificado ações para ampliar e dar transparência à rede de PPDs, inclusive com a disponibilização, no aplicativo InfraBR, da relação dos pontos atualmente existentes nas rodovias federais.

Como resultado dessas medidas, o quantitativo total de PPDs alcançou 187 unidades em dezembro de 2025, contemplando PPDs certificados, PPDs operados por concessionárias e PPDs em processo de renovação de certificação, distribuídos em todas as regiões do País.

Em 2025, os PPDs estiveram presentes em 23 estados, abrangendo 142 municípios e 43 rodovias federais, com oferta superior a 14.400 vagas de estacionamento, com o objetivo de assegurar melhores condições de conforto, segurança e descanso aos profissionais do transporte rodoviário de cargas.

Nesse contexto, ressalta-se que, durante o atual governo, foram realizados 22 leilões de concessões rodoviárias até o encerramento do exercício de 2025, que resultou na contratação de 40 PPDs nos respectivos contratos. Soma-se a esse total a previsão de outros 11 PPDs oriundos de concessões vigentes, dos quais 8 já estão em operação e 3 pendentes de finalização.

Assim, o Programa de Concessões de rodovias federais assegura a entrega de 51 PPDs já contratados aos motoristas profissionais, com impacto direto na segurança viária.

Atualmente, encontram-se em operação 8 Pontos de Parada e Descanso implantados em rodovias federais concedidas, sendo 1 inaugurado em 2025. Essa categoria se caracteriza pela gratuidade dos serviços aos usuários e por infraestrutura com padrões elevados, incluindo, entre outros itens, segurança privada, acesso à internet sem fio e funcionamento ininterrupto (24 horas por dia, 7 dias por semana).



## Programa InfraBR

Permanecem as funcionalidades do programa **InfraBR**. Um aplicativo com apoio do SERPRO, no qual é possível obter as versões digitais da CNH e do CRLV, efetuar o cálculo atualizado dos pisos mínimos de frete, acessar as contribuições feitas em nome do autônomo junto ao INSS e acessar serviços de entidades parceiras, a exemplo do Sest/Senat.

<https://play.google.com/store/apps/details?id=br.gov.infrabr>



PPD Itatiaia/RJ- BR-116/RJ



PPD Pindamonhangaba - BR-116/SP



PPD Palhoça/SC - BR-101/SC



PPD Uruaçu/GO- BR-153/GO



PPD Seropédica/RJ- BR-116/RJ

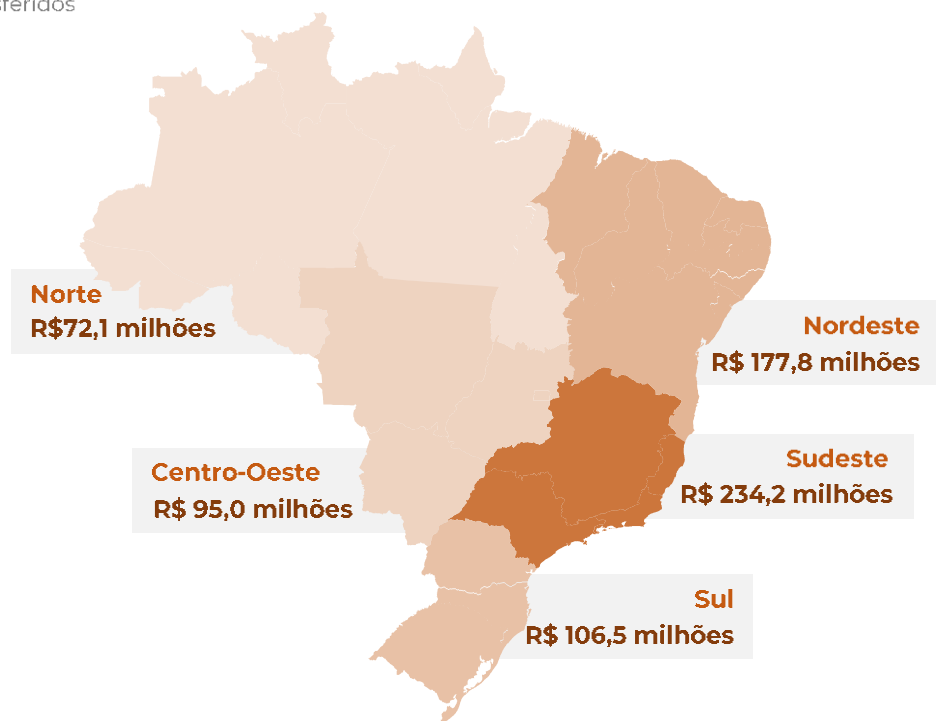


## Programa CIDE Combustíveis Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico

Transferências da CIDE Combustíveis para as Unidades da Federação

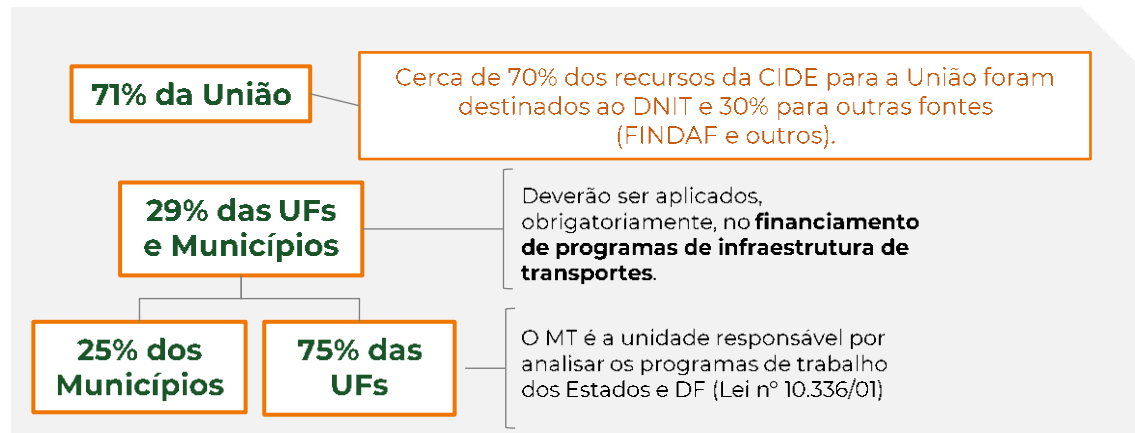
**Total de R\$ 685,6 milhões**

Transferidos



Os repasses às 27 Unidades da Federação, no valor total de R\$ 685,6 milhões (2025), ocorreram segundo a periodicidade trimestral e as diretrizes de proporcionalidade dispostas na Lei nº 10.336/2001 e Portaria nº 228/2007, referentes à extensão da malha existente, ao consumo de combustíveis e à população.

## Distribuição de recursos



## Portal da CIDE Combustíveis

Informações acerca das transferências da CIDE para as UFs podem ser acessadas por meio do Portal CIDE Combustíveis

<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/portal-da-cide-combustiveis>





## NOVO PAC - Transporte rodoviário

### Carteira de investimentos rodoviários

Um dos eixos de retomada dos investimentos do Novo PAC refere-se ao *Transporte Eficiente e Sustentável* com vistas a reduzir os entraves logísticos em prol da maior integração e eficiência da malha viária nacional. Nesse sentido, os investimentos no modo rodoviário adquirem grande relevância, na medida em que viabilizam, por meio de investimento públicos e o incentivo a investimentos privados, o crescimento econômico e subsidiam o desenvolvimento agrícola, industrial e comercial brasileiro.

Assim, estão sendo realizadas, em todas as Unidades da Federação, grandes obras de recuperação da infraestrutura existente, adequação, duplicação e implantação de novos trechos, de modo a ampliar a capacidade de eixos importantes de acesso aos portos e ferrovias, bem como ações de intensa recuperação dos pavimentos e substituição e recuperação de pontes, ensejando um novo status qualitativo da malha rodoviária, amplamente desgastada pela falta de manutenção nos últimos anos.

Em termos de **investimentos**, o montante previsto no âmbito deste programa ultrapassa os **R\$ 202,2 bilhões** para todo o programa, conforme os seguintes dados:

Modalidades	Quantidade	Valor R\$ Bilhões	Tipo
Manutenção/Restauração	27 Unidades da Federação	38,6	Público
Restauração	15	*	Público
Adequação/Duplicação	81	22,8	Público
Construção (incluídos viadutos e pontes)	73	16,5	Público
Estudos e Projetos	91	0,9	Público
<b>Investimentos das concessões existentes</b>	<b>31</b>	<b>85,1</b>	<b>Privado</b>
<b>Aporte para Concessões</b>	<b>Nacional</b>	<b>6,8</b>	<b>Público</b>

Fonte: Portal Novo PAC Casa Civil (2025)

\*Recursos provenientes da rubrica de manutenção  
\*\*Obra Pública

### Portal Novo PAC - Rodovias

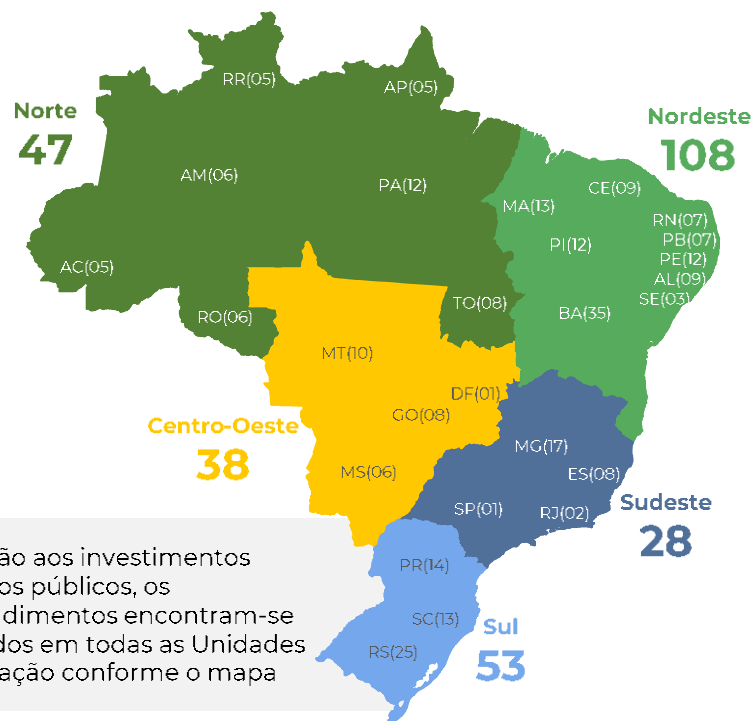
Coordenado pela Casa Civil da Presidência da República, as informações acerca do programa de investimentos Novo PAC podem ser acessadas por meio de um portal interativo e dinâmico. Nesse sentido, os dados, relação de investimentos por Unidade da Federação e mapa das intervenções no modo rodoviário estão disponíveis no Eixo de Investimento [<Transporte Eficiente e Sustentável>](#), subeixo [<Rodovias>](#):





## NOVO PAC - Transporte rodoviário (Empreendimentos rodoviários)

### Carteira de investimentos rodoviários Novo PAC Rodovias Públicas



Em termos técnicos, o Ministério dos Transportes prestou todos os subsídios necessários junto à Casa Civil, órgão responsável pela estruturação e coordenação do Programa, para a definição da carteira de projetos rodoviários a constarem no Novo PAC. Neste processo, o Ministério participou, de modo ativo, na definição dos investimentos rodoviários públicos no portfólio de intervenções no subsistema rodoviário federal, priorizando os empreendimentos cujas maturidades dos projetos já se encontravam mais avançadas e robustas.

No ano de 2025, o Ministério seguiu monitorando os **260\*** empreendimentos rodoviários públicos, em números atuais, que contemplam o Programa Novo PAC e estão divididos entre estudos, projetos, planos e obras.

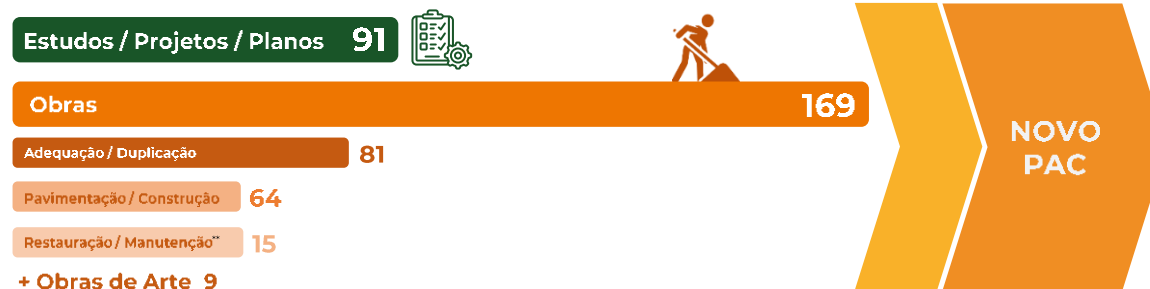
Tais empreendimentos rodoviários públicos estão divididos conforme sua natureza, de modo que aqueles ainda em fases preliminares e preparatórias (estudos, projetos ou planos) correspondem a um total de 91 empreendimentos (35% do total), enquanto aqueles que dizem respeito a obras (isto é, em fase de intervenções físicas no território) totalizam 190 empreendimentos (65% do total).

Destes empreendimentos monitorados em 2025, houve a conclusão de 33 obras dentre duplicações, adequações, restaurações e construções. Podem-se citar as obras de construção da ponte sobre o rio Parnaíba na BR-330/PI, as obras de construção na BR-135/BA e a construção da nova ponte sobre o rio Tocantins na BR-226/TO, dentre outras.

Quanto às tipologias de obras, por sua vez, os empreendimentos rodoviários públicos do Novo PAC abrangem intervenções de adequação e/ou duplicação (81 empreendimentos), pavimentação e/ou construção (73 empreendimentos) além de intervenções do tipo restauração e/ou manutenção (15 empreendimentos).

Estas categorias encontram-se expressas no infográfico abaixo:

### Empreendimentos Rodoviários Públicos



Fonte: Portfólio de empreendimentos Novo PAC. Ministério dos Transportes (2024)

\* Alguns empreendimentos estão localizados em mais de uma Unidade da Federação e nesses casos foram contabilizados nas UF's onde se encontram. Por conta disso, as somas de cada estado e no total são distintas do valor total de empreendimentos do Novo PAC.

\*\* Sem considerar na contagem as ações de manutenção em todas as 27 unidades da federação



## NOVO PAC - Transporte Ferroviário

### Expansão do setor ferroviário

O Subeixo Transporte Ferroviário do Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) reúne ações votadas ao desenvolvimento da matriz de transporte ferroviária nacional, considerando ações de construção de novas ferrovias, estudos para novas concessões e regularização de passivos ambientais e desapropriações, dentre outras.

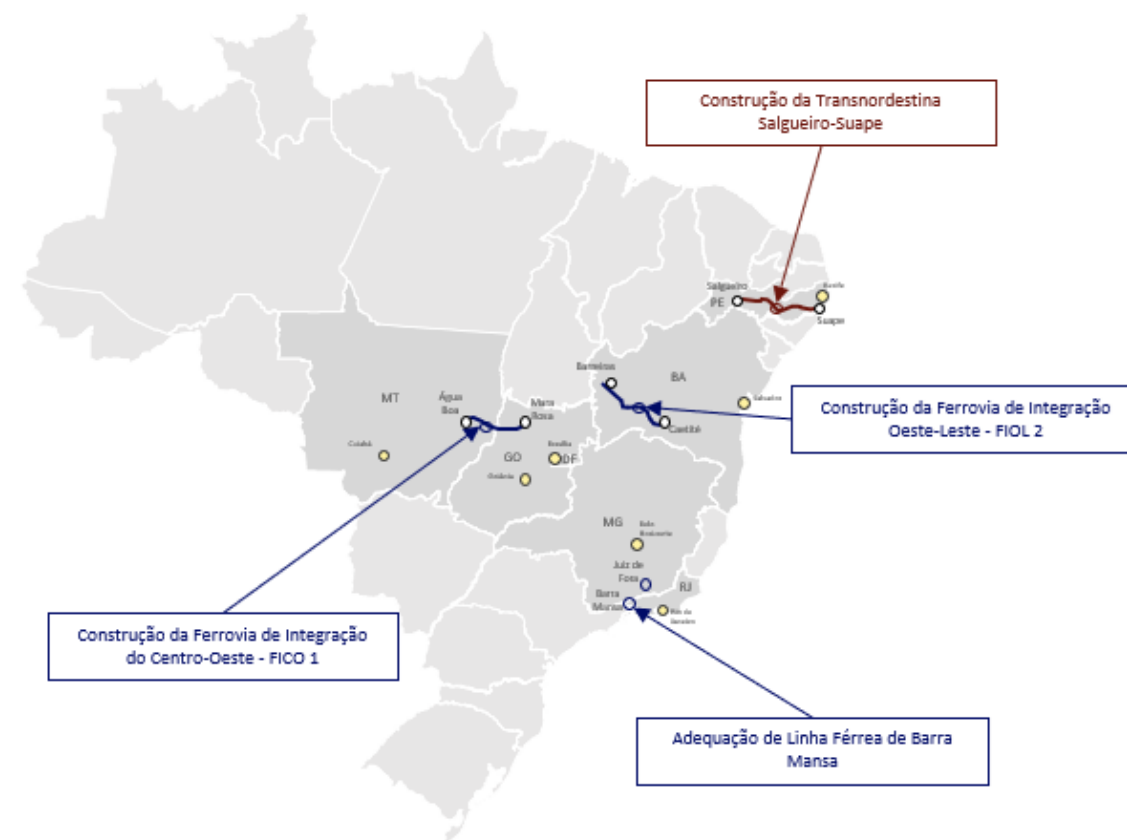
As principais ações de construção de novas ferrovias são destacadas a seguir:

- Ferrovias de Integração Oeste-Leste – FIOL (conduzidas pela INFRA S/A)
  - ✓ Estado: Bahia
  - ✓ Extensão: 478 km
  - ✓ Avanço físico: 71,8%
  - ✓ 243 km de trilhos lançados
- Ferrovias de Integração Centro-Oeste - FICO (conduzidas pela VALE, em contrapartida pela renovação antecipada do contrato de concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas – EFVM)
  - ✓ Estados: Goiás e Mato Grosso
  - ✓ Extensão: 363 km
  - ✓ Avanço físico: 37,9%
  - ✓ Investimento total de 4 bilhões de reais
- Nova Transnordestina (obra conduzida pela concessionária Transnordestina Logística)
  - ✓ Estados: Piauí, Pernambuco e Ceará
  - ✓ Extensão: 1.206 km
  - ✓ Avanço físico: 69%
  - ✓ Todos os lotes no estado do Ceará contratados

Além das obras em andamento, ainda é necessário destacar a retomada do trecho pernambucano da Malha Nordeste. Após a paralisação das obras, desde a cisão do contrato da Malha Nordeste, a devolução do trecho à União e a delegação da construção à INFRA S/A, permitiram que o projeto voltasse a ter movimentação. Em outubro de 2025 foi lançado o edital para contratação de empresa para elaboração de projeto e execução de obras no trecho SPS04 (Custódia – Arco Verde).

Também merece destaque uma importante intervenção feita pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT em Barra Mansa/RJ. Após 18 anos de impasse entre o Governo Federal, o poder local e as concessionárias ferroviárias, finalmente foram realizadas as obras que prejudicavam a mobilidade urbana na cidade. A primeira fase da solução se deu com o fechamento do Ramal do Batente e a construção de 830 metros de linha férrea no Pátio de Barbará. Com isso, será possível a conclusão de viaduto rodoviária que resolverá o problema de mobilidade no centro da cidade.

### Principais Obras Públicas





Os investimentos já realizados permitiram a ampliação da capacidade na malha ferroviária de bitola larga, a eliminação de pontos críticos, a recuperação de trechos defasados, a recuperação e readequação da malha de bitola estreita, além do desenvolvimento de estudos para a implementação do transporte ferroviário de passageiros.

Com a conclusão das obras da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO), Nova Transnordestina e dos estudos da Ferrovia Bioceânica será possível proporcionar aos brasileiros a geração de milhares de empregos diretos e indiretos, a promoção do desenvolvimento sustentável e da melhoria da qualidade de vida das populações locais.

## FIOL – Ferrovia de Integração Oeste-Leste

A ferrovia FIOL tem forte impacto no desenvolvimento regional, gerando renda, consumo local e empregos. Ela foi dividida em: FIOL I, parte construída com recursos públicos e o restante concedido à iniciativa privada para conclusão das obras; FIOL II, construída integralmente com recursos públicos; e FIOL III, em etapa de estudos e projetos.

Em 2025, foram construídos 0,91 km na FIOL I, cujo avanço físico está de acordo com o cronograma pactuado entre a concessionária e o Governo Federal.

Já a FIOL II registrou evolução no percentual de execução física, passando de 69,64% em janeiro/2025 para 71,4% em dezembro/2025. Nos municípios ao longo do traçado foram criados 24,2 mil postos de trabalho formais. Esses resultados evidenciam a capacidade do empreendimento de interiorizar o desenvolvimento, fortalecer economias locais e reduzir custos logísticos, de acordo com os dados do Novo Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED).

Conforme apresentado na imagem a seguir, em 2025 foram demandados projetos básicos e executivos de 195,09 km da FIOL II. Ademais, neste ano, foram liberados 299,28 km para a contratação de obras, representando um passo decisivo para a consolidação da ferrovia e para a ampliação da malha de transporte nacional.

Figura 1: Recursos e Resultados, em 2025, para a FIOL II (2025)



Os processos de licenciamento da FIOL III foram iniciados, havendo a liberação de trechos antes embargados da FIOL II, após acordos com comunidades quilombolas. Também foi solucionado o problema com a barragem de Ceraíma/BA, com menor impacto ambiental.

## FICO – Ferrovia de Integração do Centro-Oeste

A FICO faz parte de uma política de desenvolvimento logístico do Brasil para interligar os polos produtores de grãos do Centro-Oeste até a Ferrovia Norte e Sul. Em 2025, a FICO avançou com a entrega de importantes Obras de Arte Especiais (OAEs), que incluem pontes e passagens inferiores. Com relação ao trecho de 383 km entre as cidades de Mara Rosa/GO e Água Boa/MT, executado por meio de investimento cruzado, decorrente da renovação antecipada do contrato de concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas, as obras avançam em ritmo acelerado no estado do Goiás, totalizando 12,4 km de ferrovia com trilhos assentados. Também avançaram as negociações com os povos indígenas ao longo das obras.

Os efeitos econômicos da FICO se estendem para além da área diretamente afetada pela obra. Municípios interceptados pela ferrovia e localidades situadas em um raio de até 200 km — abrangendo partes de Mato Grosso, Goiás e Tocantins — registraram crescimento de 13,1% no emprego formal desde janeiro de 2023, superando a média nacional de 10,1%. INFRA S.A. – atualizar os dados já consolidados, que não terão alterações com o encerramento do exercício.



## Ferrovia Transnordestina

A ferrovia Transnordestina, marco da integração e desenvolvimento do Nordeste, atualmente tem parte de sua construção realizada com recursos públicos (trecho de Salgueiro/PE a Porto de Suape/PE) e outra parte com recursos privados (trecho de Porto de Pecém/CE a Eliseu Martins/PI), acordada no rol de investimentos obrigatórios do contrato de concessão.

Quanto ao trecho entre Salgueiro/PE e o Porto de Suape/PE foram elaborados projetos básicos para 222,97 km e realizados 133,98 km de estudos de alternativas de traçado, etapas essenciais para viabilizar novas obras, ampliar a integração logística do Nordeste e fortalecer a competitividade regional.

O lançamento do edital para o trecho SPS04, entre Custódia e Arco Verde vai inaugurar uma nova etapa para o processo de implantação da ferrovia no Estado de Pernambuco.

Gráfico 2: Variação de Empregos Formais na FICO I (2025)

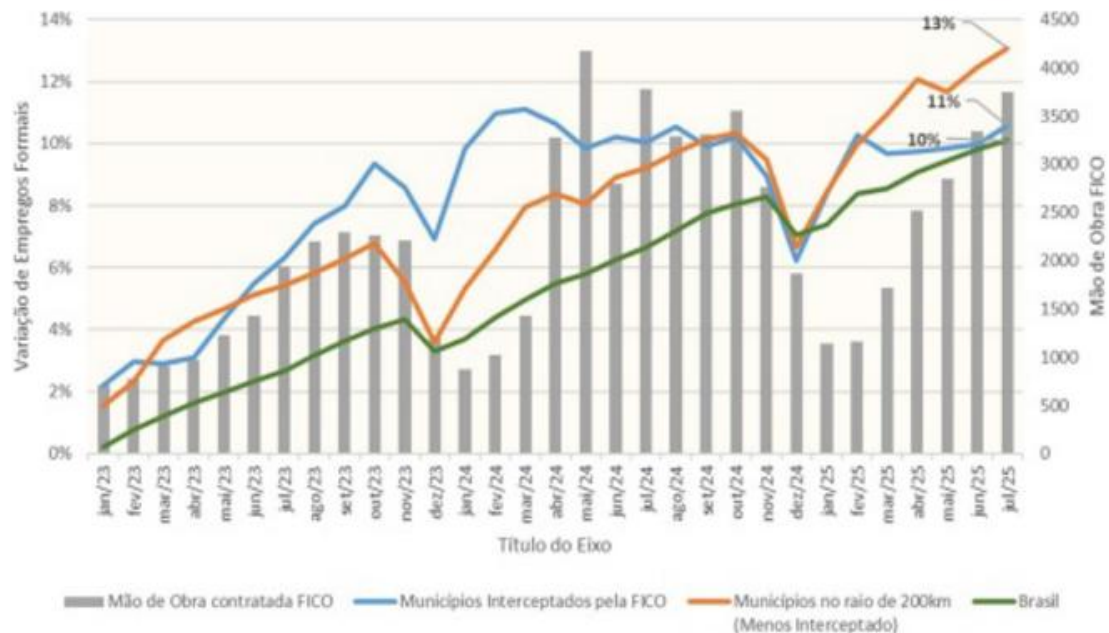


Figura 2: Recursos e Resultados, em 2025, para a Transnordestina



Recursos e Resultados, em 2025, para a Transnordestina

**R\$ 6.8 milhões**

em 2025 para elaboração de estudos e projetos da Transnordestina

**222,97 km**

De projetos elaborados /em elaboração

**133,98 km**

de estudos de alternativas de traçados



Status do Trecho

**356,95 km**

Em fase de estudos e projetos

**54%**

Trechos Brownfield

**46%**

Trechos Greenfield

**179,41 km**

Obras concluídas



## Sustentabilidade

A sustentabilidade é premissa central do planejamento estratégico do Ministério dos Transportes. Pelo Decreto nº 11.360/2023 foi criada a Subsecretaria de Sustentabilidade (SUST), unidade transversal responsável pela gestão e acompanhamento das diretrizes e ações de sustentabilidade do Ministério. A SUST articula-se com unidades internas e entidades vinculadas para integrar aspectos socioambientais, territoriais e de mudança do clima aos processos de gestão do setor.

Em 2025, o foco foi o alinhamento das políticas setoriais aos compromissos nacionais e internacionais — incluindo Plano Clima, Taxonomia Sustentável Brasileira, COP30, Agenda 2030 e as Contribuições Nacionalmente Determinadas (NDC) — e o aperfeiçoamento do licenciamento ambiental. O Ministério integrou os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) às ações de resiliência climática e descarbonização, com destaque para a parceria com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e a atuação na Comissão Nacional para os ODS.



Fonte da imagem: Ministério dos Transportes

### Participação na COP30 - Belém

Ao longo de 2025, o Ministério dos Transportes participou em fóruns internacionais estratégicos, reforçando o posicionamento do Brasil na agenda global de transportes sustentáveis. Destacaram-se as articulações no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima da Agenda 2030 e de coalizões internacionais voltadas à resiliência e da mitigação da infraestrutura de transportes, incluindo o acompanhamento técnico e político dos

processos de negociação dos temas da Convenção, a participação em diálogos formais e informais, e a construção de posicionamentos e subsídios técnicos relacionados à mitigação, adaptação, financiamento climático e transição justa no setor de transportes. Essas ações contribuíram para a preparação institucional do Ministério dos Transportes para a COP30, tanto nas salas de negociações, como no fortalecimento de parcerias e a produção de subsídios.



A COP30 começou, para o Ministério dos Transportes, antes mesmo de sua abertura oficial. Em 4 de novembro, a Caravana Rota COP30 saiu de Brasília rumo a Belém, sob a liderança do Ministro Renan Filho, realizando vistorias de obras do Ministério e de suas entidades vinculadas, além de encontros com a população nas localidades percorridas. A iniciativa desenvolveu-se ao longo de cinco dias de viagem, articulando presença institucional, acompanhamento de obras e diálogo com os territórios.

Com início no dia 10 de novembro, a COP30 trouxe uma agenda intensa. Durante os 12 dias de programação, o Ministério dos Transportes esteve presente em mais de 40 eventos e atividades oficiais, com participação ativa nas negociações, nos debates e na implementação da agenda climática do setor de transportes, e contou com espaço estruturado na Conferência das Partes.

# COP30 BRASIL AMAZÔNIA BELÉM 2025



Os pavilhões em que o Ministério dos Transportes marcou presença:

- **Estação do Desenvolvimento**, realização do Sistema Transporte (CNT, SEST SENAT e ITL) em parceria com Ministério dos Transportes, Ministério de Portos e Aeroportos e Ministério das Cidades
- **Pavilhão Transporte**, realização da parceria SLOCAT (*Sustainable Low Carbon Transport*) e Sistema Transporte
- **Pavilhão Infraestrutura Resiliente a Desastres**, realização da Coalizão para Infraestrutura Resiliente a Desastres (CDRI)

Os pavilhões e eventos foram ótimas oportunidades para troca de conhecimento entre setor público, setor privado e organizações da sociedade civil do mundo todo, além de divulgar as ações do Ministério dos Transportes ao público em geral que passou pelo evento.

## Agenda Ação COP30 - Belém

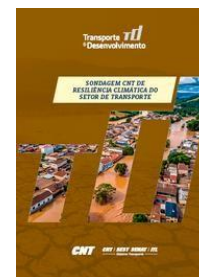
A Agenda de Ação é o pilar da Convenção do Clima que mobiliza ações climáticas voluntárias da sociedade civil, empresas, investidores, cidades, estados e países para intensificar a redução das emissões, a adaptação às mudanças do clima e a transição para economias sustentáveis, conforme previsto no Acordo de Paris.

O MT participou como apoiador dos Planos de Aceleração de Soluções com foco em dar impulso a ações de transporte sustentável novas e já existentes a nível global, aliado a parceiros nacionais e internacionais, com ações previstas até 2028:

Anfitrião da iniciativa	Plano de Aceleração de Soluções
	• Transformando o Transporte na Amazônia (TTA): Aliança pelo Transporte Sustentável, Resiliente e Integrado na Amazônia
	• Implementação de Infraestrutura de Transporte Resiliente e Adaptável
	• Descarbonização da indústria de transporte rodoviário comercial
	• Transporte rodoviário: Acelerar a adoção e a implantação de Veículos com Emissão Zero (VEZ) em todas as regiões.

+ 31 instituições

Estudos e pesquisas lançados na COP30 com a participação do Ministério dos Transportes



[Sondagem CNT de Resiliência Climática do Setor de Transportes](#)



[Inventário CNT de Emissões de Gases do Efeito Estufa do Setor de Transporte](#)



[Diretrizes Nacionais para Descarbonizar o Transporte Urbano de Carga](#)



[Global Infrastructure Resilience Report 2025](#)

## Aliança para o Transporte Sustentável, Resiliente e Integrado na Amazônia



Em 2025, o Ministério integrou a Aliança para o Transporte Sustentável, Resiliente e Integrado na Amazônia, com apoio de bancos multilaterais (BID, CAF e Banco Mundial) para mobilização de financiamento climático e desenvolvimento territorial sustentável

Fonte da imagem: Ministério dos Transportes



## Década das Nações Unidas do Transporte Sustentável (2026-2035)

Em 2023, a ONU declarou, por meio da **Resolução 78/148**, a Década do Transporte Sustentável (2026-2035) com o objetivo de acelerar a ação global em direção a sistemas de transporte seguros, acessíveis, econômicos e de baixo carbono. A iniciativa visa aumentar a conscientização sobre o papel do transporte na promoção dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável, além de reunir e mobilizar novas soluções, recursos e parcerias para avançar com o transporte sustentável em nível global.



Fonte da imagem: SLOCAT

### Lançamento na sede da ONU

O Ministério dos Transportes, participou ativamente da construção desse esforço, elaborando uma declaração conjunta lançada durante a COP30: Declaração Final sobre a Década das Nações Unidas para o Transporte Sustentável (2026-2035): Alinhamento com a Agenda COP 30.

A UNDESA convidou o MT e seus parceiros apoiadores para apresentar a Declaração no Lançamento da Década do Transporte Sustentável em 10 de dezembro de 2025, na sede da ONU em Nova Iorque.

**Apoiadores:**









## Taxonomia Sustentável Brasileira - Coordenação Setorial de Transportes



A Taxonomia Sustentável Brasileira é um sistema de classificação que estabelece critérios técnicos e científicos para identificar atividades, ativos e projetos ambiental e climaticamente sustentáveis, observadas salvaguardas sociais e ambientais, com o objetivo de orientar a alocação de investimentos no país.

No setor de transportes, o caderno de **Transporte, Armazenagem e Correio (CNAE H)**, coordenado pelo Ministério dos Transportes, estruturou critérios de mitigação e adaptação climática, associados à observância de salvaguardas socioambientais e de governança, em alinhamento às políticas setoriais.

Em 2025, sob a liderança do Ministério da Fazenda na condução da Taxonomia Sustentável Brasileira, Ministério dos Transportes coordenou a articulação setorial com o Ministério de Portos e Aeroportos e demais órgãos envolvidos, concluindo a primeira fase da taxonomia para o setor de transportes e dando continuidade aos trabalhos nas etapas subsequentes.



Fonte da imagem: Ministério dos Transportes

## Plano Clima Mitigação Setorial Transporte



Objetivo principal: Reduzir as emissões de gases de efeito estufa no setor de transportes, garantindo desenvolvimento socioeconômico sustentável e alinhamento às metas de descarbonização até 2050.

Liderado pelo Ministério de Meio Ambiente e Mudança do Clima e coordenado pelo Ministério dos Transportes, o Plano Clima Mitigação Setorial Transportes, foi aprovado no final de 2025 e compreendeu os setores rodoviário, ferroviário, aéreo, marítimo e aquaviário. O foco se deu no transporte rodoviário, responsável por 85% das emissões do setor, prioridade central das ações de descarbonização.

## Alavancas para a descarbonização



Uso de biocombustíveis



Novos combustíveis de baixo carbono



Expansão das malhas ferroviária e aquaviária



Melhoria da eficiência logística

## Mecanismos de Financiamento



RenovaBio, Novo PAC



Debentures de Infraestrutura, Fundos Verdes



Parcerias Público-Privadas (PPPs)



### Riscos Considerados

Descontinuidade de programas e baixa maturidade de certas tecnologias podem afetar a implementação.



## Plano Clima Adaptação Setorial Transporte



Em 2025, sob a liderança do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA) e da Casa Civil, o Ministério dos Transportes avançou, na elaboração das Estratégias Setoriais de Adaptação do setor de transportes no âmbito do Plano Clima, em articulação com o Ministério de Portos e Aeroportos. As estratégias consideraram riscos físicos da mudança do clima, vulnerabilidades territoriais e a definição de medidas estruturais e não estruturais, com destaque para os setores rodoviário e ferroviário, que enfrentam riscos como altas temperaturas, erosões, deslizamentos, alagamentos e interrupções operacionais. Dentre as metas estabelecidas está a adoção até 2027 de tecnologias e soluções de adaptação para aumentar a resiliência da infraestrutura e da operação.

Fonte da imagem: Ministério dos Transportes

## Parcerias com Universidades

**Objetivo geral dos acordos:** Promover a cooperação técnico-científica entre as partes, com relação à formação, ao aperfeiçoamento e à especialização técnica de recursos humanos, bem como ao desenvolvimento institucional, mediante a implementação de ações, programas, projetos e atividades complementares de interesse comum.

Por meio da parceria foi estruturada uma disciplina em 2025 ministrada por professores da USP, outras instituições acadêmicas e servidores públicos federais.

Além disso, encontram-se em desenvolvimento um curso para a Plataforma EVG e um livro, ambos a serem lançados em 2026.



Acordo de Cooperação Técnico-Científica com o **Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia (COPPE/UFRJ)**



Acordo de Cooperação Técnico-Científica com o **Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (IAU/USP)**

## Parcerias Internacionais



Memorando de Cooperação com **Coalizão para Infraestrutura Resiliente a Desastres (CDRI)**



Memorando de Entendimento com **União Internacional dos Transportes Rodoviários (IRU) / NTC&Logística**



Memorando de Entendimento com a **Parceria para o Transporte Sustentável (SLOCAT)**



Ministério dos Transportes é membro do **Fórum Internacional de Transportes (ITF)** da OCDE

**Objetivos gerais:** Consolidar a cooperação internacional no setor de transportes como instrumento estratégico da ação climática global, reposicionando o transporte no centro das agendas de clima e desenvolvimento sustentável. As cooperações tiveram papel central no contexto da COP30 e seguem em vigor, impulsionando o avanço da adaptação, mitigação, financiamento climático e redução de perdas e danos no setor, bem como a produção de evidências, estudos e projetos estruturantes — incluindo corredores de baixo carbono —, o fortalecimento do planejamento, da governança e do aperfeiçoamento normativo, a promoção da cooperação Sul-Sul e do diálogo multissetorial, contribuindo para afirmar o papel do Brasil como liderança na integração entre políticas de transporte, clima e desenvolvimento sustentável, em alinhamento com os objetivos de desenvolvimento sustentável - ODS.



Fonte da imagem: ANTT

Projetos iniciados em 2025 e realização do **Workshop Regional da América Latina Construindo Resiliência da Infraestrutura de Transporte**, ocorrido de 27 a 29 de maio de 2025 em parceria com a CDRI.



## Ações pela Qualidade do Ar



**Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas por Veículos Automotores Rodoviários – ano-base 2024.** Lançado em dezembro de 2025 em parceria com o Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima, o inventário mapeou os poluentes de 1980 a 2024 para identificar fontes, avaliar políticas e subsidiar ações de redução; incluiu veículos elétricos e híbridos, quantificação de carbono negro e emissões por desgaste de pneus e freios.

**Programa MelhorAR:** Instituído pela Portaria nº 192/2025 do Ministério dos Transportes (MT) e operacionalizado pela INFRA S.A e ANTT o programa visa reduzir emissões da frota por inspeções periódicas e pelo Selo MelhorAR, certificação para veículos de baixa emissão.



**Inventário CNT de Emissões de Gases do Efeito Estufa do Setor de Transporte:** Elaborado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) com contribuições técnicas do Ministério dos Transportes (MT); consolida estimativas de emissões (operacionais e de infraestrutura), de gases do efeito estufa dos modos rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário com ano-base 2023.

## Governança da Sustentabilidade: COSUST e Diretrizes Interministeriais

Ao longo de 2025, o Ministério dos Transportes exerceu papel central na operacionalização da governança da sustentabilidade em infraestrutura de transportes, com destaque para o apoio técnico e institucional ao Comitê de Infraestrutura Sustentável em Transportes Terrestres, Portos e Aeroportos (COSUST). O Comitê consolidou-se como espaço de coordenação interministerial para a implementação, monitoramento e aprimoramento das Diretrizes Interministeriais de Sustentabilidade. As discussões abrangeram temas como infraestrutura resiliente, licenciamento ambiental, gestão de riscos climáticos, programas compensatórios, participação social, inclusão e territorialidade, fortalecendo a integração entre políticas públicas e promovendo maior coerência regulatória e institucional entre os setores de transportes terrestres, portos e aeroportos.

## Projetos em andamento

**Enfrentando Gargalos nas Concessões Rodoviárias no Brasil,** em parceria com o BID e o *International Transport Forum* (ITF): estudo para verificar os principais gargalos com relação à baixa competitividade verificada nas licitações rodoviárias brasileiras, além de propor soluções através de otimização de custos e riscos na construção, e, o acesso a novos tipos de investimentos.

**Custo de Inação** (parceria com o Banco Mundial): estudo para quantificar o custo de “não fazer nada” (custos diretos, indiretos e socioambientais) com relação a investimentos em adaptação e resiliência da infraestrutura de transporte terrestre, com foco em corredores estratégicos de MG e SC.

## Roadmap de Negócios Sustentáveis (junto ao BID):

Estrutura um modelo com quatro agendas para orientar negócios sustentáveis ao longo do ciclo de vida dos empreendimentos, maximizando eficiência, receitas e reduzindo riscos climáticos e financeiros.



## Planejamento Estratégico e Integração da Sustentabilidade ao PIT e PNL



Em 2025, a sustentabilidade foi fortalecida como eixo estruturante do Planejamento Estratégico do Ministério dos Transportes (2024–2027), com atuação direta na implementação do Objetivo Estratégico voltado à incorporação de critérios socioambientais e climáticos no planejamento e na governança da rede de transportes. O Ministério dos Transportes vem contribuindo tecnicamente para a integração da sustentabilidade ao Planejamento Integrado de Transportes (PIT), apoiando a definição de princípios, diretrizes e indicadores, bem como de mecanismos de monitoramento que consideram riscos ambientais, climáticos e sociais. Esse trabalho envolve o desenvolvimento e o aprimoramento de indicadores voltados à resiliência da infraestrutura, à mitigação de emissões e aos aspectos socioambientais, além de fomentar a transparência, a participação social e o uso de dados para subsidiar a tomada de decisão no planejamento e na governança do setor de transportes.



## Ações relacionadas a Segurança Pública e Transportes

O **Acordo de Cooperação Técnica nº 014/2025**, firmado entre CNJ, MJSP, MT, DNIT, INFRA S.A. e ANTT, visa promover a qualificação e inserção profissional de pessoas privadas de liberdade e egressas do sistema prisional no setor de infraestrutura de transportes rodoviário e ferroviário. Ação alinhada ao **Plano Pena Justa** e ao **Programa Emprega 347** do Ministério da Justiça e Segurança Pública. O objetivo é mapear demandas de mão de obra, criar programas de capacitação alinhados ao mercado, estabelecer sistemas de intermediação de emprego e contribuir para a execução das obras de Infraestrutura.

### Segurança Pública nas Rodovias Federais

**Problema:** A expansão da malha rodoviária federal aumenta o desenvolvimento regional e, simultaneamente, a vulnerabilidade a crimes — especialmente roubos de cargas, tráfico de pessoas, drogas, armas e contrabando. O Projeto MAPEAR da Polícia Rodoviária Federal (PRF) indica aumento superior a 50% nos roubos desde 2017.

### Desenvolvimento das soluções: parcerias com órgãos de segurança e concessionárias



Investimento em tecnologia via **Recursos para Desenvolvimento Tecnológico** voltado ao monitoramento e integração de dados



Mapeamento de pontos críticos e criação de um ranking de segurança

## Participação Social, Inclusão e Justiça Territorial



Em 2025, o Ministério dos Transportes (MT) consolidou ações de participação social, diversidade e inclusão, fortalecendo colegiados, conselhos e instâncias de governança conforme a Portaria nº 485. A atuação incluiu apoio à implementação da Portaria, participação em colegiados, reuniões territoriais e articulação com atores sociais e institucionais — lideranças comunitárias, povos indígenas e comunidades tradicionais — para aumentar transparência, escuta qualificada e incorporar especificidades territoriais nas decisões. Essas iniciativas também apoiaram ações de inclusão produtiva e justiça social, incluindo a implementação do Acordo de Cooperação Técnica nº 014/2025. O conjunto integra o esforço federal de fortalecer a agenda de participação social e diversidade, com papel estratégico da Assessoria de Participação Social e Diversidade (ASPAD) na articulação setorial.

## Atuação no âmbito dos BRICS

Em 2025, o Ministério dos Transportes (MT) participou das articulações do BRICS, focando em infraestrutura, logística, sustentabilidade e resiliência no setor de transportes, promovendo troca técnica e cooperação para ampliar infraestrutura resiliente, reduzir emissões e avançar na integração regional.

As discussões do BRICS apoiaram o alinhamento das políticas nacionais com agendas internacionais de desenvolvimento sustentável, complementando as ações do Ministério no âmbito da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável e na resposta a riscos climáticos e socioambientais.



Fonte da imagem: Ministério dos Transportes

## Licenciamento Ambiental

### 1. Acompanhamento e Monitoramento do Licenciamento Ambiental

Em 2025, o Ministério dos Transportes aperfeiçoou o acompanhamento sistemático dos processos de licenciamento, em razão da ampliação da carteira de empreendimentos, que abrange contratos em execução, projetos em fase de leilão ou modelagem e obras inseridas em programas prioritários do Governo Federal.

### 2. Empreendimentos do Novo PAC e articulação com a Casa Civil

O Ministério dos Transportes monitorou processos de licenciamento junto ao IBAMA, identificou gargalos e articulou soluções com órgãos federais; participou de 10 reuniões na Casa Civil da Presidência da República para acompanhar projetos rodoviários e ferroviários do Novo PAC.



Caverna de Kamukuwaká. Fonte: socioambiental.org

### Articulação com Povos Indígenas - Avanço do projeto da BR-242/MT

Atendendo pedido da Associação Terra Indígena Xingu (ATIX), o Ministério dos Transportes articulou com órgãos intervenientes para ouvir comunidades e preservar a Caverna Sagrada Kamukuaká; resultou na aprovação pelo IBAMA da complementação dos estudos da "Alternativa 6" no EIA/RIMA da BR-242/MT



### 3. Acompanhamento do licenciamento ambiental de concessões rodoviárias

Em 15 de maio de 2025 o Ministério dos Transportes (MT) tratou o licenciamento de concessões rodoviárias como pauta central, reforçando a interlocução entre MT, ANTT, IBAMA e concessionárias, com foco em previsibilidade, organização documental e alinhamento procedimental.



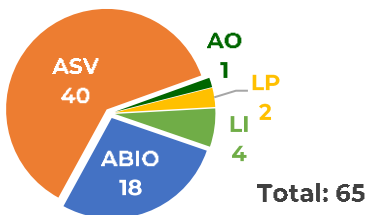
O Ministério dos Transportes coordenou metodologias socioambientais e antecipação de riscos; foram realizadas mais de 20 reuniões técnicas para identificar entraves, alinhar expectativas e padronizar informações, resultando em uma agenda permanente de diálogo e matrizes de risco integradas aos órgãos licenciadores.

Fonte: Michel Corvello/MT

### 4. Resultados Institucionais

As iniciativas implementadas ao longo de 2025 reforçaram o papel estratégico da Subsecretaria de Sustentabilidade na coordenação e no monitoramento dos processos de licenciamento ambiental de empreendimentos estratégicos sob a competência do Ministério dos Transportes. Essas ações contribuíram para ampliar a previsibilidade, acelerar os trâmites e fortalecer a segurança jurídica, em alinhamento às diretrizes de sustentabilidade e ao desenvolvimento da infraestrutura de transportes do país. Foram emitidas 123 licenças ambientais federais, no âmbito rodoviário em 2025. Destas, 65 estão relacionadas a obras públicas. Destaca-se aqui a obtenção pelo DNIT da Licença de Instalação da BR-349/AL/SE, referente ao processo de licenciamento simplificado da Ponte de Penedo.

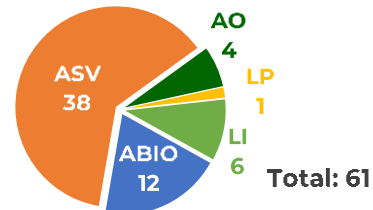
#### Licenças Ambientais Emitidas Obras Públicas - 2025



Construção da Ponte que ligará Penedo (AL) a Neópolis (SE).  
Fonte: DNIT

Foram emitidas também 61 licenças ambientais vinculadas a empreendimentos concedidos. Destas, 38 referem-se às Autorizações de Supressão de Vegetação, licença essencial para incorporar celeridade às obras. Foram emitidas também diversas Licenças de Instalação referente à duplicação de rodovias concedidas como a Eco RioMinas, Eco Araguaia, Motiva Pantanal e Transbrasiliana.

#### Licenças Ambientais Emitidas Concessões Rodoviárias - 2025



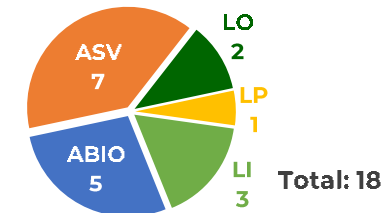
Visita de Renan Filho às obras da Ponte Luiz Alvez, sobre o Rio Araguaia, na BR-080, que ligará Goiás a Mato Grosso.  
Fonte: Michel Corvello/MT

No setor ferroviário foram emitidas 18 licenças ambientais, entre elas a Licença de Operação da Ferrovia Transnordestina, com um trecho de 671,5 km.

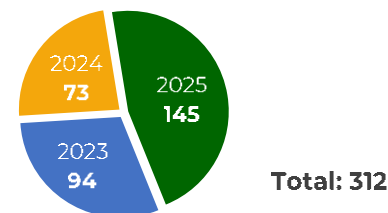


Transnordestina, um dos principais projetos estruturantes do Nordeste.  
Fonte: Yasmin Fonseca/MIDR

#### Licenças Ambientais Emitidas Ferroviárias- 2025



#### Licenças Ambientais Emitidas entre os anos de 2023 - 2025



Comparado ao ano de 2024, houve um aumento de quase 100% no número total de licenças emitidas, evidenciando a dedicação e empenho do Ministério dos Transportes na busca por um desenvolvimento sustentável.



## 5. SIGESA - Sistema de Gestão de Licenciamento Ambiental

Durante o ano de 2025, foi mobilizada uma equipe para atualizar o SIGESA — Sistema de Gestão de Licenciamento Ambiental, com reuniões periódicas entre a Coordenação de Licenciamento Ambiental e a área de Tecnologia da Informação do MT. A conclusão está prevista para o 2º semestre de 2026; a atualização visa otimizar o sistema e integrar funções, incluindo conexão com o Monitor Integrado de Dados Socioambientais (MIDAS), para acompanhamento mais eficiente de licenciamento em rodovias e ferrovias.

## 6. Acompanhamento do Processo de Emissão de Licença Operacional da Ferrovia Transnordestina - trecho intermediário entre Paes Landim (PI) e Acopiara (CE)

Em 2025, o Ministério dos Transportes intensificou o acompanhamento do licenciamento ambiental da Ferrovia Transnordestina, enfrentando entraves ao rito legal; as tratativas para emissão da Licença de Operação (LO) foram conduzidas na Casa Civil — SEPAC, alinhando instrução processual, entrega documental pelo empreendedor e devolutivas do IBAMA.



Visita Técnica à Ferrovia Transnordestina. Fonte: MT

Em setembro de 2025 o MT realizou vistoria técnica preparatória no trecho Paes Landim (PI)–Acopiara (CE) para verificar condicionantes ambientais e medidas de segurança operacional, subsidiando ajustes antes da vistoria oficial do IBAMA. Os resultados fortaleceram a articulação entre MT, IBAMA e Casa Civil — SEPAC; reuniões específicas trataram impactos sobre comunidades quilombolas com participação do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra). Essas ações articuladas superaram os entraves e viabilizaram a conclusão do processo de licenciamento, contribuindo para a emissão da LO e a retomada da operação em conformidade socioambiental.

## 7. Aprovação do PT-ECI da BR-135/MG

Em março de 2025 foi aprovado pelos Povos Indígenas o Plano de Trabalho para Estudos da Componente Indígena relativo à Terra Indígena Xakriabá e Xacriabá Rancharia na BR-135/MG, com objetivo de acompanhar as próximas fases do empreendimento, identificar a localização dos bloqueios instaurados pelo IPHAN e avaliar o andamento dos estudos associados ao PBA-I. O MT realizou vistorias presenciais de 22 a 25 de abril de 2025 no trecho a ser concedido, verificando quesitos ambientais, reunindo-se com lideranças na Terra Indígena Xacriabá e visitando as intermediações do Parque Peruaçu com a rodovia.



Visita Técnica às Terras Indígenas de Xacriabá e Xacriabá Rancharia. Fonte: MT

## 8. Diálogo contínuo com lideranças indígenas, Organizações sociais e Comunidades Quilombolas

O Ministério dos Transportes, por meio da Subsecretaria de Sustentabilidade, participou de diversas pautas de licenciamento ambiental e diálogo com comunidades e atores sociais em 2025, com foco na incorporação de componentes territoriais e na articulação para destravamento de obras.

**BR-135/MA - Comunidades Quilombolas:** reunião com comunidades quilombolas para alinhar o diálogo e tratar o componente quilombola no processo de duplicação da BR-135/MA.

**TI Areões:** Reunião de visita a Aldeia Cachoeira da Terra Indígena Areões, tendo como pauta a Consulta Livre, Prévia e Informada (CLPI) e a demarcação do território, referência ao processo de Licenciamento Ambiental da Ferrovia de Integração Centro-Oeste - FICO I



Reunião com Comunidades Quilombolas no Centro de Cultura Negra do Maranhão para alinhamento referente à BR-135/MA.

Fonte: MT



Reunião realizada na Aldeia Cachoeira da Terra Indígena Areões em referência ao processo de licenciamento Ambiental do projeto da FICO I.

## Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário (SNTF):



Reunião com Povos Indígenas Xavantes na Sede do Ministério de Transportes, em Brasília. Fonte: MT.

Foram realizadas 11 reuniões conjuntas com a SNTF e INFRA S.A para acompanhar obras das ferrovias FICO, FIOL e Transnordestina (Salgueiro-Supe), monitorar o licenciamento ambiental e articular medidas para destravar trechos com exigências ambientais e andamento concomitante das frentes de trabalho.



## 9. BR-319 - Parceria com MMA

Em 2025, o Ministério dos Transportes (MT), em parceria com o Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA) e alinhamento com a Casa Civil, avançou na elaboração de um Plano de Ação para governança e ordenamento territorial na área de influência da BR-319, com objetivo de garantir o cumprimento das condicionantes da Licença Prévia para pavimentação e restauração e qualificar o licenciamento ambiental segundo princípios de desenvolvimento sustentável.

O Plano prevê medidas integradas e estruturantes: criação e fortalecimento de áreas protegidas; destinação de florestas públicas; reconhecimento de territórios de povos e comunidades tradicionais; regularização ambiental e fundiária; recuperação de áreas degradadas; reforço da fiscalização e combate à grilagem; e ações de monitoramento, prevenção e controle de incêndios florestais. Essas medidas visam mitigar impactos socioambientais e consolidar diálogo permanente entre órgãos e sociedade, aumentando previsibilidade institucional, segurança jurídica e qualidade técnica nos processos de licenciamento.

## 10. BR-319 – Avaliação Ambiental Estratégica e Planejamento Territorial Integrado

Em razão da articulação entre o Ministério dos Transportes e o Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA), estão em andamento tratativas com a Infra S.A. e o Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA) para a realização dos estudos técnicos necessários à Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), fortalecendo a base analítica e científica das diretrizes previstas para o território sob influência da BR-319.

Complementarmente ao Plano de Ação desenvolvido em parceria entre os dois ministérios, a AAE da BR-319 constitui instrumento técnico destinado a subsidiar o ordenamento territorial e o planejamento sustentável da área de influência da rodovia, considerando cenários alternativos de pavimentação e seus potenciais impactos socioambientais.

Essa ação tem como objetivo fortalecer a interlocução técnica com órgãos federais, estaduais e municipais responsáveis pela governança territorial e socioambiental na Amazônia, apoiar a integração dos resultados da Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) em processos decisórios e políticas públicas já existentes, além de reforçar a cooperação federativa necessária à gestão sustentável do território sob influência da BR-319.

A contratação da Fundação Instituto de Administração (FIA), por meio de contrato firmado com a INFRA S.A. e sob sua fiscalização, tem como finalidade prestar apoio técnico à estruturação do modelo de governança socioambiental associado à BR-319. Nesse âmbito, a FIA contribui com análises, metodologias e instrumentos de gestão voltados a qualificar o processo de licenciamento e fortalecer a integração entre os diferentes atores institucionais.

Ao longo de 2025, foram realizadas diversas reuniões técnicas com a participação da FIA, do Ministério dos Transportes e diversos órgãos do governo, dedicadas ao alinhamento metodológico, à organização das informações e à definição de critérios analíticos para subsidiar o acompanhamento das ações relacionadas à rodovia. Nesse contexto, foi promovido um workshop técnico, de caráter consultivo e não deliberativo, que ampliou o debate interinstitucional sobre a BR-319 e contribuiu para o aprimoramento dos produtos desenvolvidos pela Fundação, assegurando maior consistência técnica e utilidade prática para a governança socioambiental.

## 11. Workshop - Governança BR-319

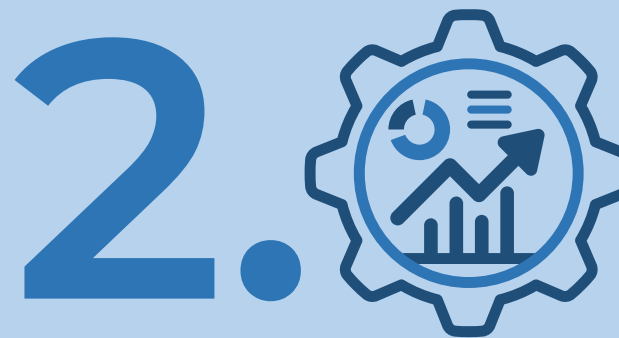
Buscando uma maior imersão dos órgãos federais no entendimento real das ações necessárias para o destravamento do empreendimento, o Ministério dos Transportes, sediou o Workshop de Governança e Processos do Projeto BR-319, organizado pelo Fundação Instituto de Administração - FIA.

O workshop ocorreu entre os dias 3 e 4 de novembro, com participação do MMA, IBAMA, ICMBio, SFB, Casa Civil, DNIT, INFRA, ANTT, BNDES, SUSEP, INPA e FUNAI, objetivando definir e validar a estrutura de governança e processos interinstitucionais da PPP Ambiental da BR-319, alinhando papéis, responsabilidades e formas de interação entre os órgãos públicos federais e as entidades privadas do modelo (Monitoramento, Operação Ambiental, Seguradora e Bureau de Dados).



Participação da SUST no Workshop de Governança BR-319, realizado na Sede do Ministério dos Transportes, em Brasília. Fonte: MT.

# Riscos, Oportunidades e Perspectivas





# Gestão de Riscos e Controles Internos

No âmbito do Ministério dos Transportes, a gestão de riscos e os controles internos são estruturados com base no Modelo das Três Linhas, em consonância com a Portaria nº 1.166, de 5 de dezembro de 2023, assegurando conformidade, transparência e apoio à tomada de decisão. O CRTCI coordena a consolidação da Política de Gestão de Riscos e o avanço do mapeamento de processos estratégicos, enquanto o Plano de Integridade 2024–2027 orienta as ações preventivas. A Assessoria Especial de Controle Interno (AECI) atua no monitoramento da conformidade e no acompanhamento das recomendações dos órgãos de controle, contribuindo para o fortalecimento da governança institucional. A figura abaixo demonstra a estrutura decisória e o fluxo de informações das linhas de defesa no gerenciamento de riscos e controles internos:

A alta administração, as instâncias de governança e os agentes responsáveis pela gestão no âmbito do Ministério dos Transportes compartilham a responsabilidade pela implementação da estratégia institucional e pelo funcionamento da estrutura de governança, integridade, riscos e controles internos. De forma integrada e colaborativa, essas instâncias atuam na avaliação, no direcionamento e no monitoramento das políticas públicas, subsidiando a tomada de decisão da Alta Administração e do Comitê Ministerial de Governança, com vistas ao alcance dos objetivos institucionais e à adequada gestão dos riscos.





## Principais iniciativas e ações de controle adotadas



## Perspectivas para a governança, gestão de riscos e controles internos





# Atuação Correccional

A Corregedoria do Ministério dos Transportes apresenta suas ações e resultados de 2025.



A Unidade Setorial de Correição do Ministério dos Transportes é uma das unidades setoriais do Sistema de Correição do Poder Executivo Federal. Este sistema compreende as atividades relacionadas aos seguintes objetivos:

- Prevenir a prática de ilícitos administrativos
- Combater a corrupção
- Contribuir para a melhoria da gestão da administração pública
- Atuar de forma cooperativa com os órgãos e entidades
- Participar ativamente do sistema de integridade pública

## Ações da Corregedoria

- Foco na análise inicial e na Investigação Preliminar Sumária (IPS)
- Acompanhamento, monitoramento e controle da admissibilidade inicial e nos processos acusatórios
- Apresentação de resultados correccionais em Power BI
- Reuniões periódicas com membros de comissão e colaboradores
- Apoio administrativo às comissões disciplinares
- Coordenação da Câmara Técnica de Correição - CTC
- Participação no Comitê - CRTCI
- Atualização e padronização dos planos de trabalho
- Melhoria no índice de Desempenho e Execução da Atividade Correccional do

SisCor - IDECOR

- Treinamentos/Capacitação de servidores e colaboradores: Treinamentos: 2 Participantes: **135**

**2** Ações de Capacitação Realizadas.

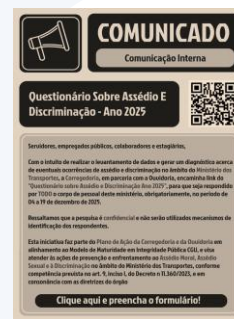
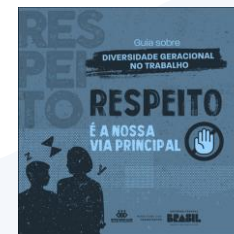
**135** Servidores e Colaboradores Capacitados.

## Medidas de prevenção



Com a participação da COGEP e da Ouvidoria nas medidas de prevenção sobre **assédio moral, assédio sexual e discriminação**, foram realizadas:

- Campanhas educativas (2 Palestras)
- Criação de guia sobre diversidade geracional no trabalho
- Elaboração de pesquisa
- Publicação de Informativos



- Emissão de nada consta correccional em processos de desligamento e nomeação de servidores e outros:

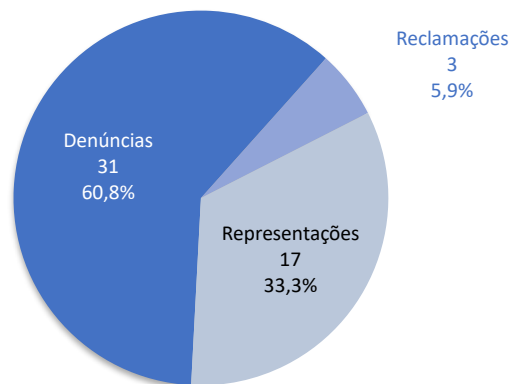




## Atuação Correccional

### Indicadores Admissibilidade - 2025

#### TIPO DE NOTÍCIAS RECEBIDAS

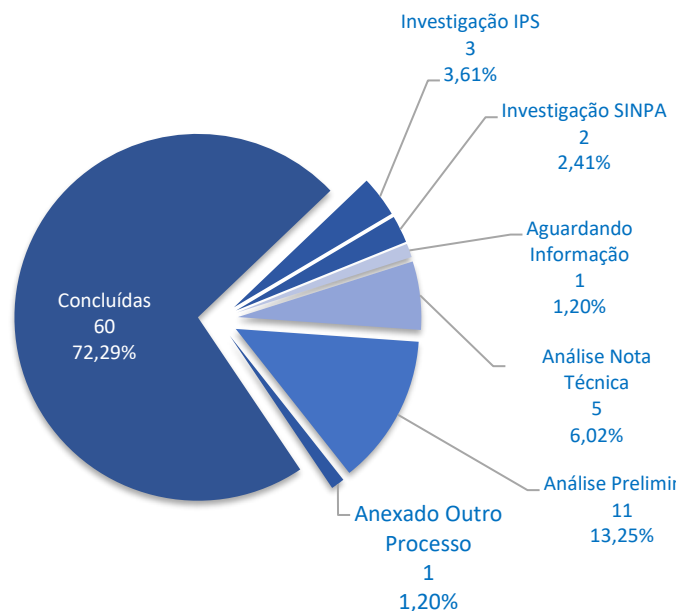


**Tipo de notícias recebidas**

TIPO NOTÍCIAS	QTD.	%
Denúncias	31	60,8%
Reclamações	3	5,9%
Representações	17	33,3%
<b>TOTAL:</b>	<b>51</b>	<b>100%</b>

Obs.: O resultado considera todas as notícias recebidas no ano de 2025.

#### SITUAÇÃO DAS ADMISSIBILIDADES

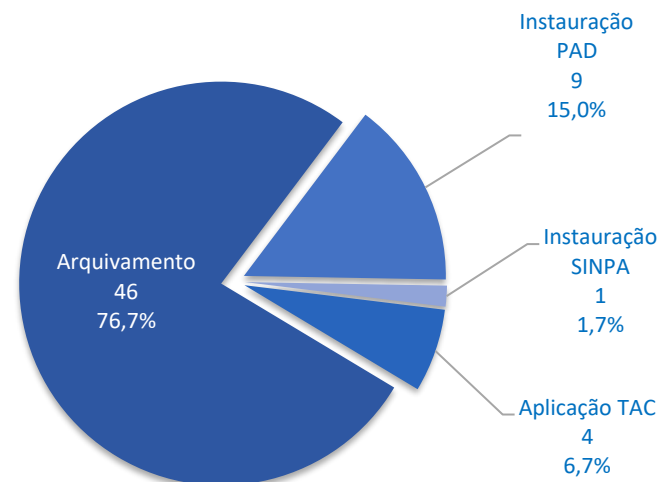


**Situação das admissibilidades**

SITUAÇÃO	QTD.	%
Aguardando Informação	1	1,20%
Análise Nota Técnica	5	6,02%
Análise Preliminar	11	13,25%
Anexado Outro Processo	1	1,20%
Concluídas	60	72,29%
Investigação IPS	3	3,61%
Investigação SINPA	2	2,41%
<b>TOTAL:</b>	<b>83</b>	<b>100%</b>

Obs.: O resultado considera a situação de todas as admissibilidades trabalhadas no ano de 2025, incluindo aquelas iniciadas em anos anteriores.

## RESULTADO DAS ADMISSIBILIDADES



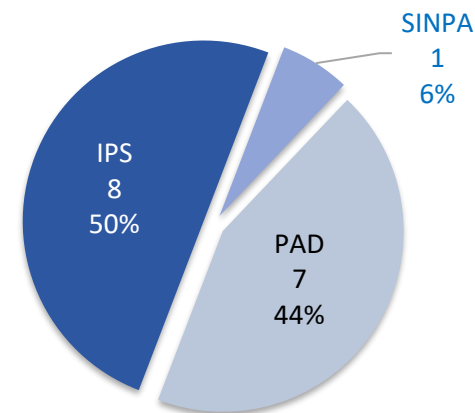
**Resultado das admissibilidades**

RESULTADO	QTD.	%
Arquivamento	46	76,7%
Instauração PAD	9	15,0%
Instauração SINPA	1	1,7%
Aplicação TAC	4	6,7%
<b>TOTAL:</b>	<b>60</b>	<b>100%</b>

Obs.: O resultado considera as admissibilidades finalizadas no ano de 2025, incluindo aquelas iniciadas em anos anteriores.

## Indicador de Procedimentos instaurados - 2025

#### PROCEDIMENTOS/PROCESSOS INSTAURADOS



**Procedimentos/Processos instaurados**

TIPO PROCESSO	QTD.	%
IPS	8	50%
SINPA	1	6%
PAD	7	44%
<b>TOTAL:</b>	<b>16</b>	<b>100%</b>

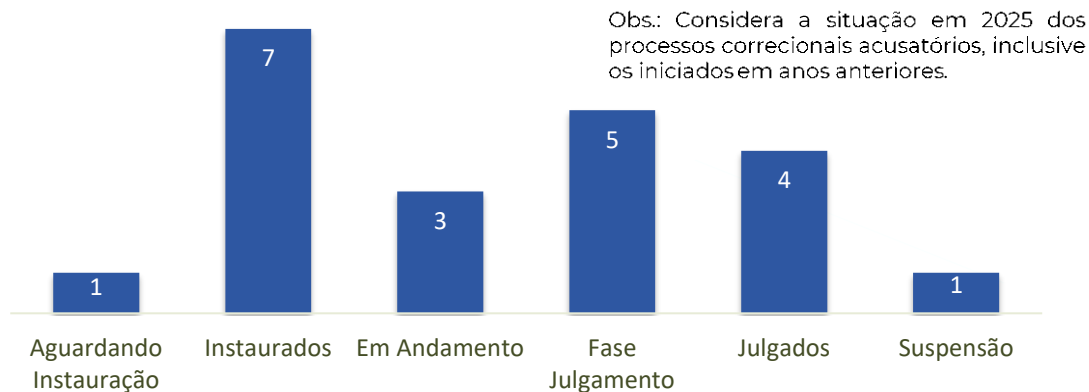
Obs.: O resultado considera apenas as instaurações realizadas no ano de 2025.



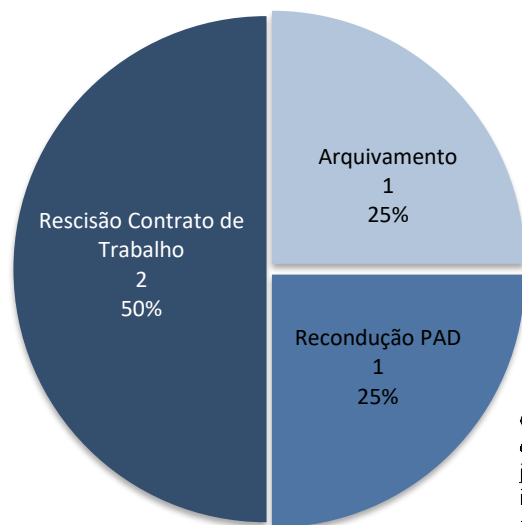
## Atuação Correccional

### Indicadores de Processos Acusatórios PAD

#### PROCESSOS CORRECCIONAIS ACUSATÓRIOS



#### RESULTADO DOS PROCESSOS ACUSATÓRIOS JULGADOS



Obs.: O resultado considera os processos acusatórios julgados no ano de 2025, inclusive os iniciados em anos anteriores.

## Transparência ativa

A página da Corregedoria é uma ferramenta de gerenciamento de informações sobre as atividades correccionais. É possível encontrar no site as principais informações da USC.



<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/corregedoria>



O **Painel em Power BI** apresenta elementos de análise que demonstram os resultados dos trabalhos ao longo dos anos.



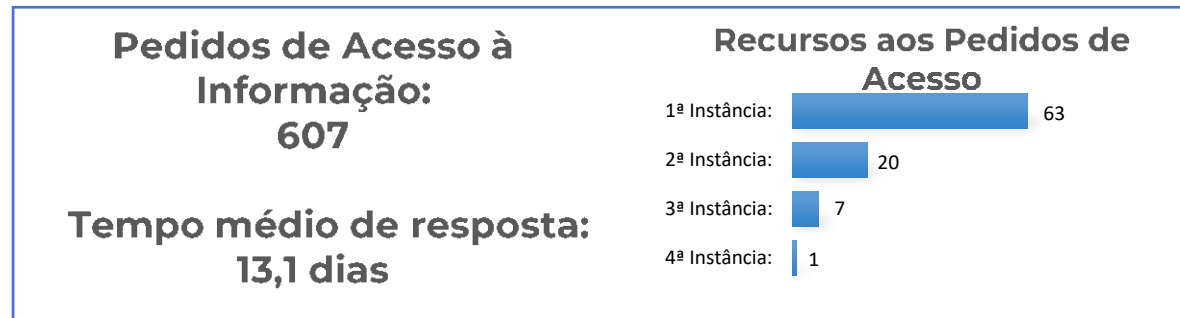
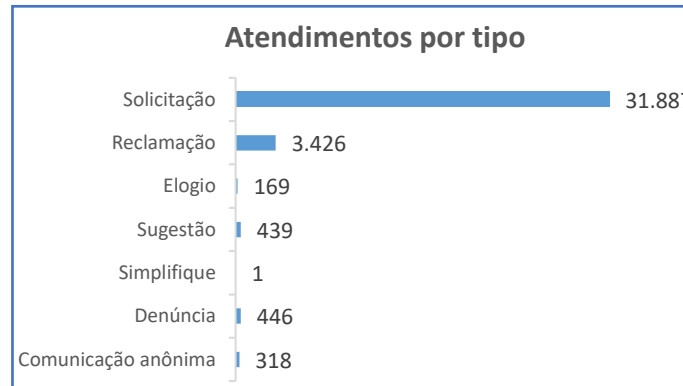
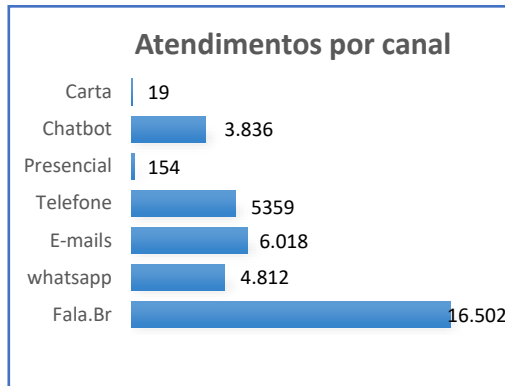
## Atuação da Ouvidoria

Em 2025, a Ouvidoria atuou de forma estratégica no fortalecimento da escuta cidadã, com a ampliação dos canais de atendimento, o aprimoramento dos fluxos de resposta e dos indicadores de desempenho, contribuindo para maior eficiência, transparência e qualidade do serviço prestado à sociedade.

### Ouvidoria em Números

**Atendimentos Realizados:**  
**36.700**

**Tempo médio de resposta: 7,6 dias**

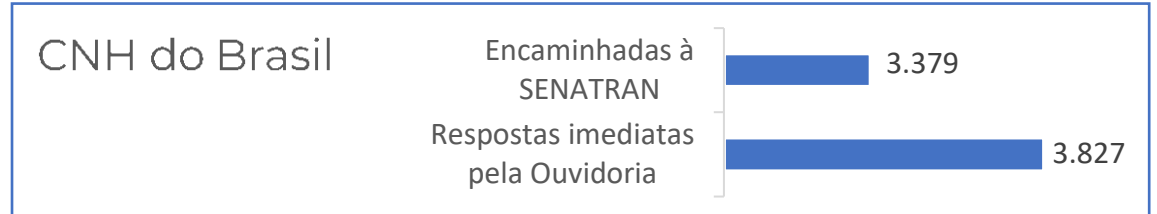


### Ouvidoria em Números – CNH do Brasil

Após entrar vigor a CNH do Brasil, a Ouvidoria registrou **aumento expressivo na demanda por atendimentos**, evidenciando o impacto das mudanças normativas e a relevância do tema para a sociedade. No período de **8 a 19 de dezembro de 2025**, foram registradas **6.666 manifestações**, das quais **5.974** estavam diretamente relacionadas à CNH do Brasil, correspondendo a **88% do total**.

Desse volume, **3.827 manifestações (57,4%)** foram solucionadas **diretamente pela Ouvidoria**, por meio da utilização de respostas padronizadas (FAQ), sem necessidade de tramitação à SENATRAN.

Os **canais digitais concentraram 76,34% dos atendimentos**, com destaque para o WhatsApp e Web Chat, demonstrando a consolidação desses meios como principais portas de entrada da população.



### Consultas Públicas

21 Consultas Públicas publicadas em 2025, com 69.582 contribuições recebidas

**Consulta com maior participação da história da plataforma:**  
**Minuta de resolução sobre formação de condutores**  
**69.080 contribuições registradas**



## Ouvidoria - Mauá e a Evolução do Atendimento ao Cidadão

A Ouvidoria avançou na transformação digital do atendimento ao cidadão, combinando Inteligência Artificial, automação e ampliação dos canais digitais para ampliar eficiência e acesso.

### Tecnologia e Inovação no Atendimento ao Cidadão

- ❖ Modernização do atendimento ao cidadão, com uso intensivo de inteligência artificial.
- ❖ Mais de 14 mil interações de atendimento realizadas com uso de inteligência artificial.
- ❖ Chatbot Mauá como pilar da modernização do atendimento da Ouvidoria.
- ❖ Automação de tarefas recorrentes, permitindo melhor aproveitamento da equipe.
- ❖ Ampliação e democratização do acesso ao cidadão por meio de canais digitais integrados.

- ✓ **Mais de 14.000 atendimentos feitos com uso de Inteligência Artificial (desde abril/2025)**
- ✓ **76,34% dos atendimentos realizados por canais digitais**
- ✓ **68,6% das manifestações recebidas respondidas diretamente na Ouvidoria**



## Rede de Acolhimento - Cultura de Respeito e Convivência

A **Rede de Acolhimento do Ministério dos Transportes** fortaleceu, em 2025, a **cultura do respeito, da empatia e da cooperação** no ambiente institucional, por meio de ações voltadas ao diálogo, à escuta e à valorização das pessoas. Em alinhamento ao slogan **“Respeito é a nossa via principal”**, a iniciativa contribuiu para a promoção de relações de trabalho mais humanas, colaborativas e inclusivas.



### ❖ Palestra **“O MUNDO MUDOU... BEM NA MINHA VEZ!”** Dado Schneider

- ❖ Reflexões sobre **cooperação** entre gerações
- ❖ Valorização das diferenças como **força coletiva**
- ❖ Estímulo a equipes mais **inclusivas, produtivas e colaborativas**

### ❖ Palestra **“Por que ouvir histórias vai mudar a sua vida?”** Luciano Potter

- ❖ Incentivo ao **compartilhamento de histórias pessoais**
- ❖ Fortalecimento da **empatia, do respeito às trajetórias individuais**
- ❖ Promoção de ambiente de trabalho mais **humano e acolhedor**



# Governança

Estratégia e  
Desempenho

3. 



## Governança

A governança do Ministério dos Transportes está estruturada sobre três pilares interligados: liderança, estratégia e controle, que orientam a atuação institucional rumo à missão de promover um sistema de transporte terrestre sustentável, seguro e eficiente para pessoas e negócios, fortalecendo o desenvolvimento social e econômico do país.

A liderança, exercida pela alta administração, define prioridades, mobiliza pessoas e articula as partes interessadas, garantindo alinhamento entre a visão de longo prazo do Ministério, o Plano de Governo e as expectativas da sociedade.

A estratégia, realizada por meio do Planejamento Estratégico Institucional 2024-2027, organiza essas prioridades em planos, programas e projetos, utilizando com amparo os elementos do PPA e na Portaria nº 1.166, de 5 de dezembro de 2023, que estabelece a Política e as Instâncias de Governança do MT.

O controle, desempenhado por meio das instâncias de governança do MT: CMG, CGE, CRTCI e CGDSI, acompanha a execução da estratégia, monitora resultados e avalia riscos, assegurando a conformidade com as diretrizes da política nacional de transportes ferroviário, rodoviário e de trânsito, bem como a eficiência no uso dos recursos públicos. Nesse contexto, são estimuladas boas práticas que traduzem os princípios de governança em recomendações objetivas, preservando e otimizando os valores de longo prazo do órgão, a qualidade da gestão organizacional e a imagem institucional perante a sociedade e demais atores públicos.

A Secretaria-Executiva do MT exerce papel central nesse arranjo, coordenando a elaboração, o monitoramento e a avaliação da estratégia do Ministério. Entre suas atribuições, destaca-se o acompanhamento dos resultados das Secretarias e entidades vinculadas, promovendo a integração de esforços para a implementação do programa de investimentos em infraestrutura e para o alcance dos objetivos do planejamento estratégico institucional e do plano de gestão de riscos.





# Estratégia

O Planejamento Estratégico Institucional do Ministério dos Transportes para o ciclo 2024–2027, instituído pela Portaria nº 737/2024, estabelece o direcionamento estratégico da atuação do órgão, com foco na promoção de uma transformação estruturada e sustentável da infraestrutura de transportes no Brasil. A estratégia expressa uma visão de futuro orientada ao cidadão e à geração de valor público, buscando a oferta de um sistema de transportes moderno, seguro, inclusivo e alinhado às necessidades do desenvolvimento social e econômico do país, organizada em dez eixos estratégicos que definem prioridades e resultados esperados.

A estratégia do Ministério dos Transportes está estruturada de forma integrada, conectando objetivos estratégicos, indicadores, metas e uma carteira de projetos estratégicos, o que permite o acompanhamento sistemático da execução e dos resultados. Esse arranjo assegura o alinhamento do Planejamento Estratégico Institucional aos instrumentos de planejamento governamental, como o PPA e o PAC, e fortalece a transparência e a accountability.

## Estratégia Institucional: Implementação, Monitoramento e Revisões (2024–2027)





## Objetivos estratégicos

Outro eixo fundamental trata da segurança viária, com a implementação do Plano de Segurança no Trânsito. O objetivo é claro: salvar vidas, reduzir acidentes e promover uma cultura de educação e responsabilidade no trânsito. Os impactos esperados vão além da mobilidade, ao atingir positivamente áreas como a saúde pública, a economia e o bem-estar social.

O Plano de Concessões e Outorgas e o Programa de Integridade reforçam os pilares da transparência, eficiência e combate à corrupção. Por meio de uma governança colaborativa, garantida por instrumentos normativos e canais de participação social, o ministério assegura a presença ativa dos cidadãos, empresas e organizações civis no processo decisório.

## BALANÇO DO PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

Em 2025, a estratégia institucional foi aplicada de forma concreta, conectando objetivos, projetos e macroentregas para fortalecer a eficiência, a segurança e a sustentabilidade do sistema de transportes terrestres.

Os resultados mostram evolução consistente em áreas como Rede de Transportes, Governança Colaborativa e Sustentabilidade, ao mesmo tempo em que evidenciam desafios relevantes, especialmente no eixo de Dados e na necessidade de aprimorar indicadores e a rastreabilidade estratégica.

# 1

### REDE DE TRANSPORTES

Otimizar a rede de transportes, fomentando a intermodalidade e o aumento da movimentação de cargas e passageiros

# 2

### POLÍTICA PÚBLICA

Estabelecer políticas públicas para o setor de transportes terrestres, que promovam maior efetividade, simplificação, segurança jurídica e participação social

# 3

### SEGURANÇA VIÁRIA

Implementar estratégias de segurança viária para redução da mortalidade no trânsito

# 4

### DESENVOLVIMENTO SOCIAL E ECONÔMICO

Ampliar a eficiência e a qualidade da infraestrutura de transportes terrestres em nível nacional, para redução do custo logístico e inclusão social

# 5

### SUSTENTABILIDADE

Assegurar a sustentabilidade como parte no processo de planejamento e governança da rede de transportes terrestres com foco em resiliência, mitigação dos riscos climáticos e atendimento a metas globais

# 6

### DESENVOLVIMENTO INSTITUCIONAL

Desenvolver capacidade institucional do Ministério dos Transportes com foco em excelência e produtividade para atendimento dos desafios prioritários

# 7

### DADOS

Implementar estratégias de dados para posicionar o Ministério dos Transportes como indutor de soluções que otimizem a comunicação com a sociedade e a produtividade do Brasil

# 8

### GOVERNANÇA COLABORATIVA

Fortalecer a governança colaborativa com governo e sociedade para garantir a efetividade das políticas públicas



## Projetos Estratégicos



### INSTITUCIONALIZAÇÃO DA AGENDA DE SUSTENTABILIDADE

Estruturar e implementar medidas normativas e não normativas para repositonar a agenda estratégica do Ministério tendo a sustentabilidade e a resiliência às mudanças climáticas como aceleradoras do desenvolvimento sustentável e do sistema de transporte brasileiro.



### OPERACIONALIZAÇÃO DO DT-E

Desenvolver e implementar mecanismos normativos e não normativos que simplifiquem, reduzam burocracia e digitalizem a emissão de documentos obrigatórios para o transporte de cargas no Brasil; desde a publicação de políticas, até a unificação de informações das operações de transporte de mercadorias nos modais rodoviário e ferroviário.



### PROMOÇÃO DO FREE FLOW

Desenvolver e disponibilizar mecanismos normativos e não normativos que fomentem a implementação padronizada dos pedágios eletrônicos em larga escala nas concessões brasileiras; desde a publicação de normas com padrões a serem seguidos, até a ampliação da implementação do free flow em concessões, visando a descarbonização das rodovias, agilidade e economia.



### ESTRUTURAÇÃO DE INTELIGÊNCIA DE DADOS E SERVIÇOS DIGITAIS

Estruturar e disponibilizar solução que habilite e gere inteligência de dados sobre temas como: transporte terrestre, trânsito, licenciamento ambiental, ameaças climáticas, dentre outros, além de disponibilizar serviços digitais de trânsito.



### ESTRUTURAÇÃO DE POLÍTICA NACIONAL FERROVIÁRIA

Estruturar e disponibilizar mecanismos normativos e não normativos que impulsionem o transporte ferroviário brasileiro, desde a publicação de políticas, até a estruturação de formas para captação de recursos e implementação dos projetos.

## PROJETOS ESTRATÉGICOS



### PROMOÇÃO DO DESENVOLVIMENTO HUMANO E ORGANIZACIONAL

Estruturar e implementar iniciativas que impulsionem o fortalecimento institucional do Ministério, visando à ampliação da capacidade produtiva e à igualdade de gênero e racial do órgão.



### PLANEJAMENTO INTEGRADO DE TRANSPORTES

Instituir e operacionalizar o Comitê de Planejamento Integrado para direcionar estrategicamente a elaboração do PNL 2050, considerando a articulação interministerial.



### CONSOLIDAÇÃO DO PLANO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO

Articular com atores diversos para fomentar a implementação e fiscalização de políticas públicas e medidas de monitoramento para o aumento da segurança no trânsito.



### OPERACIONALIZAÇÃO DO PLANO DE CONCESSÕES E OUTORGAS

Estruturar e disponibilizar mecanismos normativos e não normativos que habilitem a realização de leilões para concessão de trechos do modal rodoviário, a promoção de autorizações para o modal ferroviário e a otimização do serviço de transporte interestadual e internacional de passageiros.



### PROMOÇÃO À INTEGRIDADE

Implementar medidas de transparência e combate à corrupção nas ações constantes do Plano de Integridade do Ministério dos Transportes.



## Mapa Estratégico: 2024-2027

### IDENTIDADE INSTITUCIONAL

#### MISSÃO

Promover um sistema de transporte terrestre sustentável, seguro e eficiente para pessoas e negócios, garantindo o desenvolvimento social e econômico do país.

#### VISÃO

Ser referência na promoção de um país integrado que conecta pessoas a oportunidades, estimulando novos negócios e melhor qualidade de vida aos brasileiros.

#### VALORES

Eficiência | Transparência | Inovação | Participação Social | Integridade | Responsabilidade Socioambiental | Segurança | Equidade

### OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

#### REDE DE TRANSPORTES



Otimizar a rede de transportes terrestres, fomentando a intermodalidade e o aumento da movimentação de cargas e passageiros.

#### SEGURANÇA VIÁRIA



Implementar estratégias de segurança viária para redução da mortalidade no trânsito.

#### SUSTENTABILIDADE



Assegurar a sustentabilidade como parte no processo de planejamento e governança da rede de transportes terrestres com foco em resiliência, mitigação dos riscos climáticos e atendimento a metas globais.

#### DADOS



Implementar estratégias de dados para posicionar o Ministério dos Transportes como indutor de soluções que otimizem a comunicação com a sociedade e a produtividade do Brasil.

#### POLÍTICAS PÚBLICAS



Estabelecer políticas públicas para o setor de transportes terrestres, que promovam maior efetividade, simplificação, segurança jurídica e participação social.

#### DESENVOLVIMENTO SOCIAL E ECONÔMICO



Ampliar a eficiência e a qualidade da infraestrutura de transportes terrestres em nível nacional, para redução do custo logístico e inclusão social.

#### DESENVOLVIMENTO INSTITUCIONAL



Desenvolver capacidade institucional do Ministério dos Transportes com foco em excelência e produtividade para atendimento dos desafios prioritários.

#### GOVERNANÇA COLABORATIVA



Fortalecer a governança colaborativa com governo e sociedade para garantir a efetividade das políticas públicas.



## Resultado e Desempenho da Gestão

### Resultados alcançados da atividade-fim do MT

#### PPA 2024-2027 - Programa Transporte Rodoviário - Objetivo do Programa



Programa 3106 – Transporte Rodoviário	Objetivo	Público-Alvo
	Ofertar um sistema de transporte rodoviário sustentável, integrado, de qualidade, fluido, eficiente, moderno, seguro e acessível, com vistas ao aperfeiçoamento da mobilidade de pessoas e bens, à redução dos custos logísticos e ao aumento da competitividade.	Usuários das rodovias federais e operadores logísticos.

#### Objetivos Específicos do Programa

O Programa **Transporte Rodoviário** se desdobra em 5 objetivos específicos:

Objetivo Específico	Meta	Meta Prevista	Quantidade Alcançada	Análise do Resultado
0145 - Manter a malha rodoviária federal com condições de trafegabilidade e segurança.	Manter a malha federal com a classificação bom do ICM igual ou superior a 70%	70 %	66,2%	Embora a meta não tenha sido integralmente alcançada, mais de dois terços da malha avaliada estão em condições adequadas, demonstrando preservação do padrão de trafegabilidade, ainda que aquém do nível planejado para o exercício.
0146 - Adequar e ampliar a malha pavimentada rodoviária federal com recursos públicos.	Pavimentar e adequar rodovias federais não concedidas	820 km	943,29 km (acumulado)	O desempenho acima do previsto está associado ao avanço físico de empreendimentos estratégicos de duplicação, implantação de faixas adicionais e adequações de capacidade, favorecido pela priorização de trechos com maior demanda de tráfego e pela regularidade na execução contratual ao longo do exercício.
0147 - Conceder rodovias utilizando mecanismos aprimorados, modernos e sustentáveis.	Conceder 13.978,7 km de rodovias até 2027	5.422,57 km	6.551,32 km (acumulado)	O desempenho acima do previsto está associado à consolidação das diretrizes da Nova Política de Outorgas, instituída pela Portaria MT nº 995/2023, que aprimorou os mecanismos de estruturação, modelagem e otimização contratual, ampliando a atratividade dos projetos e a competitividade dos certames. A adoção de instrumentos regulatórios e financeiros mais modernos contribuiu para maior previsibilidade, eficiência e segurança jurídica nos processos de concessão, favorecendo a ampliação da malha rodoviária concedida em ritmo superior ao planejado.
0148 - Ampliar, com recursos privados, a capacidade da malha rodoviária federal concedida.	Duplicar rodovias de pista simples e implantar faixa adicional em rodovias de pista simples ou dupla	439,42 km	419,8 km (acumulado)	O resultado foi influenciado por entraves no processo de licenciamento ambiental e por situações contratuais específicas, como descontinuidade, repactuação e otimização de contratos, que impactaram o ritmo de execução em trechos pontuais ao longo do período. Apesar disso, foi realizado 95,54% do planejado.



## Transporte Rodoviário

Principais entregas visando manter a malha rodoviária federal com condições de trafegabilidade e segurança

✓ Restauração de 27,74 km de trecho da BR-158/PA, entre os trechos Casa de Tábua e Redenção.

Execução de manutenção estruturada em 2.152,4 km, divididos em:

- ✓ 506,6 km na Região Norte
- ✓ 453,7 km na Região Nordeste
- ✓ 401,3 km na Região Centro-Oeste
- ✓ 404,1 km na Região Sul
- ✓ 386,7 km na Região Sudeste

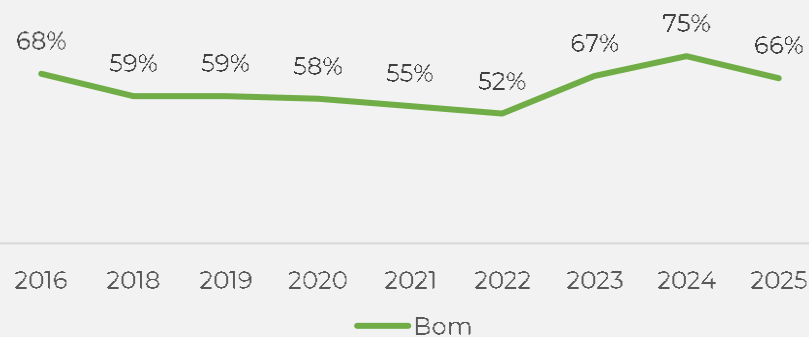
✓ A cobertura contratual de manutenção atingiu 53.195,08 km, equivalente a 91% da malha rodoviária federal

✓ Foram realizadas manutenções ou reabilitações em 1.039 Obras de Arte Especial (OAEs) do PROARTE

✓ Em 2025, estiveram em operação 31 pontos de pesagem de veículos

As entregas contribuíram para a preservação do padrão de trafegabilidade em aproximadamente dois terços da malha rodoviária federal não concedida:

Índice de Condição da Manutenção (ICM)



Fonte: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).



## Transporte Rodoviário



Principais entregas visando adequar e ampliar a malha pavimentada rodoviária federal com recursos públicos

- ✓ Quatro pontes de grande vulto concluídas:
  - 1) Segunda Ponte sobre o Rio Paraná - Binacional e Acessos - BR-277/PR;
  - 2) Ponte sobre Rio Araguaia na BR 153/TO Xambioá;
  - 3) Ponte sobre o Rio Camaquã (BR-116/RS); e
  - 4) Ponte de Ribeiro Gonçalves (BR-330/PI).
  
- ✓ Duplicação de 214,83 km na BR-116/BA
- ✓ Adequação de 46,33 km na BR-116/RS - Porto Alegre - Novo Hamburgo
- ✓ Construção de 30,07 km na BR-308/PA
- ✓ Construção de 28,24 km na BR-080/GO
- ✓ Adequação de 16,42 km na BR-230/PB - Cabedelo - Oitizeiro

Fonte: Órgão setorial do MT – extraído do PPA 2024-2027.

## Ponte da Integração entre Brasil e Paraguai, segunda ligação rodoviária sobre o Rio Paraná, em Foz do Iguaçu (PR)



Foto: Ricardo Stuckert/PR.



Ponte sobre o Rio Araguaia, que liga Tocantins ao Pará na BR-153

Fonte: DNIT



## Transporte Rodoviário

Principais entregas visando conceder rodovias utilizando mecanismos aprimorados, modernos e sustentáveis

- ✓ A adesão das concessionárias ao Índice de Desempenho Ambiental (IDA) foi de 77%.
- ✓ Em 2025, 27,2 km de rodovias concedidas possuem *FreeFlow*, superando a meta projetada de 25 km. O resultado reflete o avanço na implementação dos mecanismos tecnológicos de cobrança eletrônica nas concessões federais. Registra-se que o quantitativo apurado não contempla segmentos ainda em fase de testes, implantação piloto ou inseridos em ambiente regulatório experimental, os quais integram um potencial projetado de aproximadamente 1.090 km passíveis de implantação.



Fonte: Ministério dos Transportes (MT)

✓ Foram realizadas **13 rodadas de leilões para concessão de rodovias:**

Concessões Realizadas 2025	Extensão (km)	Leilão	Investimento CAPEX (R\$ Bilhões)
Trecho Concedido			
Ponte Binacional de São Borja	15,6	16/7/2025	R\$ 0,17
Rota Agro Norte - BR-364/RO	686,7	27/2/2025	R\$ 6,35
BR - 040/495/RJ/MG	218,9	30/4/2025	R\$ 5,02
Rota Agro - BR-060/364/GO e BR-364/MT	490,07	14/8/2025	R\$ 4,42
Rodovias Integradas do Paraná - Lote 4	627,52	23/10/2025	R\$ 10,82
Rodovias Integradas do Paraná - Lote 5	432,77	30/10/2025	R\$ 6,68
Rota Sertaneja - BR-153/262/GO/MG	530,6	6/11/2025	R\$ 5,53
BR - 101/ES/BA Otimização	478,7	26/6/2025	R\$ 7,06
BR - 101/RJ Otimização	322,1	11/11/2025	R\$ 6,06
BR - 381/MG/SP Otimização	569	11/12/2025	R\$ 9,48
BR - 163/MS Otimização	847	22/5/2025	R\$ 9,44
Rota da Celulose (BR-262/267/MS e MS-040/338/395)*	870,3	8/5/2025	R\$ 6,91
Via Liberdade (BR-356/MG e MG-262/329)*	190,1	18/9/2025	R\$ 3,63
<b>Total</b>	<b>6.277,36</b>		<b>R\$ 86,99</b>



## PPA 2024-2027 - Programa Transporte Ferroviário - Objetivo do Programa



	Objetivo	Público-Alvo
<b>Programa 3901 - Transporte Ferroviário</b>	Promover estrutura e serviços de transporte ferroviário modernos, sustentáveis, integrados, seguros, eficazes, eficientes e adequados à demanda e necessidade atual e futura de cargas e passageiros.	Usuários das ferrovias, operadores logísticos, concessionárias, indústria, autorizatários, agronegócio, construtoras, certificadoras e centros de pesquisa.

### Objetivos Específicos do Programa

O Programa **Transporte Ferroviário** se desdobra em 3 objetivos específicos:

Objetivo Específico	Meta	Meta prevista	Quantidade Alcançada	Análise do Resultado
0171 Realizar a regularização fundiária da malha ferroviária.	Executar o georreferenciamento da malha ferroviária de propriedade do DNIT e a transferência dos imóveis não operacionais (não necessários à operação e expansão da malha ferroviária) à SPU/MGISP, visando à regularização fundiária dos imóveis oriundos da extinta RFFSA.	20%	12,88%	Os resultados esperados com as aludidas ações são os seguintes: a) fornecer subsídios para que seja realizada a fiscalização dos bens ferroviários de forma eficiente; b) evitar ocupações irregulares em tempo hábil; c) permitir a melhoria da operação ferroviária; e d) aumentar a competitividade do transporte ferroviário. Embora a meta não tenha sido atingida, essas ações contribuíram para melhorar a gestão patrimonial da infraestrutura ferroviária e para reduzir situações de ocupação irregular em áreas da malha.
0172 Ampliar a capacidade potencial do transporte ferroviário pela construção de ferrovias.	Ampliar a malha ferroviária através da construção de ferrovias	133,93 km	188,05 km (acumulado)	Em 2025, foram construídos 155,12 km de ferrovias visando à expansão da capacidade da malha existente. Essas intervenções contribuíram diretamente para aumentar a capacidade potencial do transporte ferroviário e para ampliar as condições de atendimento à demanda de cargas e passageiros.
0233 Aumentar a eficiência da malha ferroviária de maneira sustentável.	Aumentar o nível de produção de transporte (quantidade de carga multiplicada pela distância percorrida pelos trens) ao longo do Subsistema Ferroviário Federal - SFF, através de um ambiente regulatório favorável aliado ao uso das melhores práticas relacionadas ao transporte ferroviário.	376.421 milhões TKU	408.169 milhões TKU	No período compreendido entre janeiro e dezembro de 2025, foram movimentados 408.169 milhões de TKU, resultado 8,43% superior à meta estabelecida para o exercício. Esse desempenho retrata o aumento da eficiência operacional do transporte ferroviário e a adoção de práticas voltadas à sustentabilidade do sistema.

Fonte: Órgão setorial do MT – extraído do PPA 2024-2027.

\*Milhão TKU – Tonelada por Quilômetro Útil



## Transporte Ferroviário

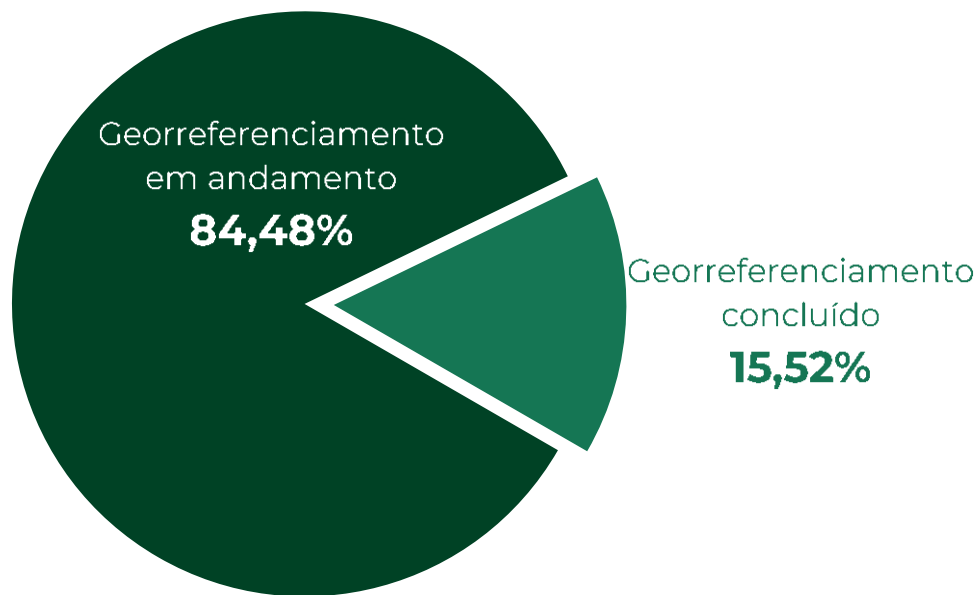


### Principais entregas visando realizar a regularização fundiária da malha ferroviária

Com o georreferenciamento da malha ferroviária federal e a transferência dos imóveis não operacionais (não necessários à operação e expansão da malha ferroviária) à Secretaria do Patrimônio da União - SPU, busca-se realizar a regularização fundiária de imóveis, especialmente oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal de Sociedade Anônima – RFFSA. Os resultados esperados com as aludidas ações são os seguintes:

- fornecer subsídios para que seja realizada a fiscalização dos bens ferroviários de forma eficiente;
- evitar ocupações irregulares em tempo hábil;
- permitir a melhoria da operação ferroviária; e
- aumentar a competitividade do transporte ferroviário.

Em 2025, o resultado alcançado totalizou aproximadamente 15,52% (3.949 km) da malha regularizada, conforme ilustrado no gráfico abaixo:



### Principais entregas visando ampliar a capacidade potencial do transporte ferroviário pela construção de ferrovias

- Na Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL I), trecho entre Ilhéus/BA e Caetité/BA, com 537,2 km de extensão, foram construídos 0,91 km.
- O Governo Federal investiu cerca de R\$ 135,1 milhões na FIOL II (485 km de extensão), trecho compreendido entre Caetité/BA e Barreiras/BA, chegando a um acumulado de 72% das obras previstas.
- Em 2025, foi iniciado o processo de licenciamento da FIOL III, trecho entre Correntina/BA e Mara Rosa/GO, representando um passo decisivo para a consolidação da ferrovia e a ampliação da malha de transporte nacional, conectando, assim, a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) com a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO).
- Na Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO I) foram construídos 72,08 km de ferrovias.
- A Ferrovia Transnordestina, marco da integração e desenvolvimento do Nordeste, tem atualmente parte de sua construção realizada com recursos públicos (trecho de Salgueiro/PE a Porto de Suape/PE) e outra parte com recursos privados (trecho de Porto de Pecém/CE a Eliseu Martins/PI). Concernente às obras com recursos privados, foram executados, em 2025, 82,13 km.
- Ainda em 2025, foi realizada na Transnordestina a primeira viagem com carga comercial em fase de testes, transportando milho entre Bela Vista/PI e Iguatu/CE em trecho intermediário de 585 km.
- No que tange aos estudos ferroviários:

EMPREENDIMENTO	ANDAMENTO DO PROJETO
EF-118	Análise do processo de desestatização no Tribunal de Contas da União (TCU)
Ferrogrão – EF-170	Análise do processo de desestatização no TCU
Ferrovia de Integração Leste-Oeste (FICO-FIOL)	Em fase de conclusão para envio ao TCU
Malha Oeste	Em fase de conclusão para envio ao TCU



## Transporte Ferroviário



Principais entregas visando aumentar a eficiência da malha ferroviária de maneira sustentável

Para aumentar o nível de produção de transporte (quantidade de carga multiplicada pela distância percorrida pelos trens - medida em TKU - tonelada por quilômetro útil) ao longo do Subsistema Ferroviário Federal (SFF), necessita-se de um ambiente regulatório favorável aliado ao uso das melhores práticas relacionadas ao transporte ferroviário.

A meta de produção de transporte estabelecida para o ano de 2025 foi de 376.421 milhões de TKU, a ser alcançada especialmente por meio dos seguintes fatores:

- disponibilização de locomotivas mais modernas, o que amplia não só a capacidade de transporte, mas também a segurança da ferrovia;
- estímulo à ampliação da rede, de forma a evitar sua saturação e a permitir que exista sempre capacidade disponível aos interessados em utilizar o modo ferroviário; e
- incentivo à adesão das concessionárias e subconcessionárias ao Índice de Desempenho Ambiental (IDA), que tem o objetivo de verificar a evolução qualitativa e o comprometimento socioambiental do setor.

- ✓ Em 2025, foram movimentados 408.169 milhões de TKU, superando a meta estabelecida em 8,43%.
- ✓ O Índice de Desempenho Ambiental – IDA atingiu aproximadamente 87%, isso corresponde à adesão de 13 das 15 concessionárias instadas a participar, superando a meta previamente estipulada para 2025 no PPA 2024-2027 em 7 pontos percentuais.





## PPA 2024-2027 - Programa Segurança Viária - Objetivo do Programa



	Objetivo	Público-Alvo
<b>Programa 3108 – Segurança Viária</b>	Aumentar a segurança nas vias terrestres por meio de ações de educação para o trânsito, inovações tecnológicas, engenharia de segurança viária, fiscalização, regularização física do ativo e solução de conflitos ferroviários para reduzir o número e a severidade dos sinistros.	Usuários de trânsito urbano, de rodovias e de ferrovias federais, órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, outros órgãos governamentais, ONGs vinculadas a educação para o trânsito, populações situadas em áreas lindeiras às ferrovias e setor privado de transporte e logística.

### Objetivos Específicos do Programa

O Programa **Segurança Viária** se desdobra em 3 objetivos específicos:

Objetivo Específico	Meta	Meta prevista	Quantidade Alcançada	Análise do Resultado
0004 - Reduzir as mortes no trânsito.	Reduzir o índice de morte no trânsito por 100 mil habitantes	5.260 und.	6.043 und.	Em 2025, embora tenha sido observada redução de mortes nas rodovias federais em relação a 2024, os dados consolidados da Polícia Rodoviária Federal registram 6.043 óbitos. No período, identificam-se fatores restritivos: I – cenário fiscal desfavorável à alocação suficiente de recursos em determinadas programações discricionárias; e II – desafios de governança federativa e de aderência no âmbito do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), cuja execução é da União, estados e municípios, havendo registro de entes com pendências no envio de informações.
0020 - Reduzir o número de sinistros com vítimas no trânsito.	Reduzir em 15% o número de sinistros com vítimas por 10 mil veículos até 2027	55.479 und.	57.997 und.	A meta para o exercício era não ultrapassar 55.479 sinistros com vítimas de trânsito. Entretanto, não foi possível alcançá-la por conta dos acontecimentos relatados no item OE 0004 - Reduzir as mortes no trânsito.
0006 - Melhorar a segurança viária em áreas urbanas dos municípios com conflitos ferroviários.	Solucionar conflitos ferroviários por meio da implantação dos empreendimentos que visam promover segurança e qualidade de vida para população local.	47%	44,4%	O Índice de Conflitos Ferroviários Solucionados – ICFS alcançou 44,4%, ficando abaixo da meta prevista. O índice avançou pouco no exercício devido aos entraves junto às concessionárias de serviços públicos, bem como dificuldades relacionadas aos processos desapropriatórios.



## Segurança Viária

### Principais entregas visando reduzir as mortes no trânsito

- ✓ Monitoramento do equivalente a 403 km de faixas de tráfego de rodovias concedidas com controladores ou redutores de velocidade (cada dispositivo medidor de velocidade monitora 1 km de extensão de faixa/faixa). A meta para o ano foi superada em aproximadamente 61%.
- ✓ Em setembro de 2025, foi realizada a Semana Nacional de Trânsito. Esse evento ocorre anualmente e tem como objetivo conscientizar a sociedade sobre os riscos do trânsito e promover, por meio da sensibilização de condutores, passageiros, ciclistas e pedestres, um trânsito mais seguro.
- ✓ Ainda em setembro de 2025, foi realizada a primeira Semana Nacional de Prevenção a Sinistros com Motociclistas, com campanha educativa específica destinada aos motociclistas, com destaque para a Conferência Nacional de Segurança no Trânsito, com o tema "Protegendo Vidas Sobre Duas Rodas".
- ✓ O Programa Rodovia 2024/2025 teve início em 6 de dezembro de 2024 e durou até 9 de março de 2025. Nesse período, foram realizadas campanhas educativas com foco na gestão da velocidade no ambiente viário. Ao todo, foram contabilizadas 6,7 mil ações, executadas em 610 cidades, por 44 instituições. O Programa Rodovia 2025/2026 teve início em 18 de dezembro de 2025, conforme Resoluções Contran nº 897, de 9 de março de 2022, e nº 1.014, de 14 de outubro de 2024.



Fonte: Senatran.



Fonte: Senatran.

Campanhas de educação para o trânsito realizadas em 2025	Localização
Rodovia	Nacional
Maio Amarelo	Nacional
1ª Semana Nacional de Prevenção a Sinistros com Motociclistas	Nacional
Conferência Nacional de Segurança no Trânsito	Nacional
Lançamento do Programa Nacional de Segurança de Motociclistas	Nacional
Semana Nacional de Trânsito	Nacional
Concurso Cultural Prêmio SENATRAN 2025	Nacional
Produção do Guia de Gestão de Velocidade no Contexto Urbano	Nacional
Curso Visão Zero	Nacional
Projeto Faixa Azul	Nacional
Programa CNH do Brasil	Nacional
15 Capacitações do Sistema de Gestão PNATRANS	Nacional
II Seminário Trânsito para Elas	Região Nordeste
2 etapas do CAPACITRAN	Regiões Nordeste e Centro-Oeste
Ação Integrada PNATRANS	Região Nordeste
3 Workshops Nacionais de Comunicação Estratégica em Segurança Viária	Regiões Centro-Oeste e Sudeste
2 Ações Educativas "Pit-Stop de Segurança de Motociclistas"	Região Centro-Oeste

Fonte: Senatran.

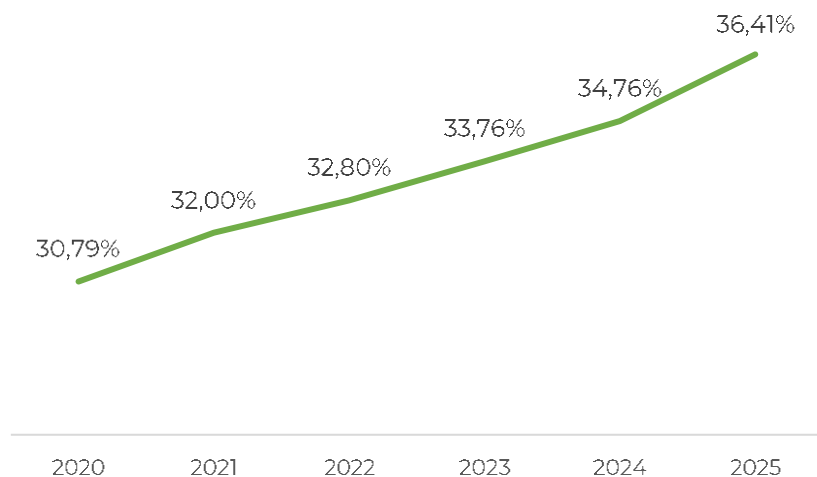


## Segurança Viária

### Principais entregas visando reduzir o número de sinistros com vítimas no trânsito

- ✓ Realizada a contratação para a construção de uma área de escape no km 8,50 da BR-104/AL.
- ✓ Implantação e manutenção de sinalização em 23.543,48 km da malha rodoviária federal.
- ✓ 7 Pontos de Parada e Descanso (PPDs) certificados e entregues.
- ✓ Adesão de 92 municípios ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT), totalizando 36,41% de municípios brasileiros integrantes ou 2.028 municípios integrados ao SNT.

### Integração de Municípios ao Sistema Nacional de Trânsito



Fonte: Órgão setorial do MT – extraído do PPA 2024-2027.

- ✓ Foram promovidas 213 capacitações de professores, palestras, apresentações e ações de divulgação do Programa Conexão DNIT, além de workshops e treinamentos voltados ao uso da plataforma do programa. Também ocorreram eventos educativos com crianças e adolescentes, com o propósito de fomentar a educação para o trânsito desde a infância, estimulando o desenvolvimento de competências e habilidades voltadas à adoção de comportamentos seguros e à preservação da vida no trânsito.
- ✓ Capacitados 520 profissionais de trânsito das esferas governamentais federal, estadual e municipal, bem como do setor privado, organismos não governamentais e academia, nos conceitos de Visão Zero e na abordagem dos sistemas seguros. Atualmente, os cursos estão disponíveis no aplicativo CNH do Brasil.
- ✓ O número de fiscalizações dos serviços de transporte rodoviário totalizou 38.818.053 inspeções, dentre os quais se destacam as seguintes verificações: aplicação do vale-pedágio obrigatório; pagamento eletrônico do frete; excesso de peso no âmbito da esfera de atuação da ANTT; Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC; transporte internacional de cargas, transporte rodoviário de produtos perigosos e a política nacional de pisos mínimos de frete.
- ✓ Foram realizadas 105.555 fiscalizações do transporte rodoviário de passageiros interestaduais e internacionais, que é o somatório do número de fiscalizações realizadas no serviço de transporte interestadual e internacional de passageiros. Incluindo-se os modais Longa Distância, Semiurbano, Fretamento e Clandestino.



Fonte: DNIT



## Segurança Viária

### Principais entregas visando melhorar a segurança viária em áreas urbanas dos municípios com conflitos ferroviários

- ✓ Foram concluídas 175 obras em conflitos ferroviários pelas concessionárias, sendo 11 obras na Região Nordeste, na Estrada de Ferro Carajás, e 164 obras na Região Sudeste: 22 obras na Estrada de Ferro Vitória-Minas, 44 na Malha Paulista e 98 na Malha Sudeste.
- ✓ Quanto as obras concluídas em conflitos ferroviários com recursos públicos, as obras referentes à 3ª etapa da readequação da linha férrea no município de Barra Mansa/RJ, encontram-se em execução, apresentando avanço físico de 82%. A conclusão está prevista para maio de 2026.



Fonte: DNIT.

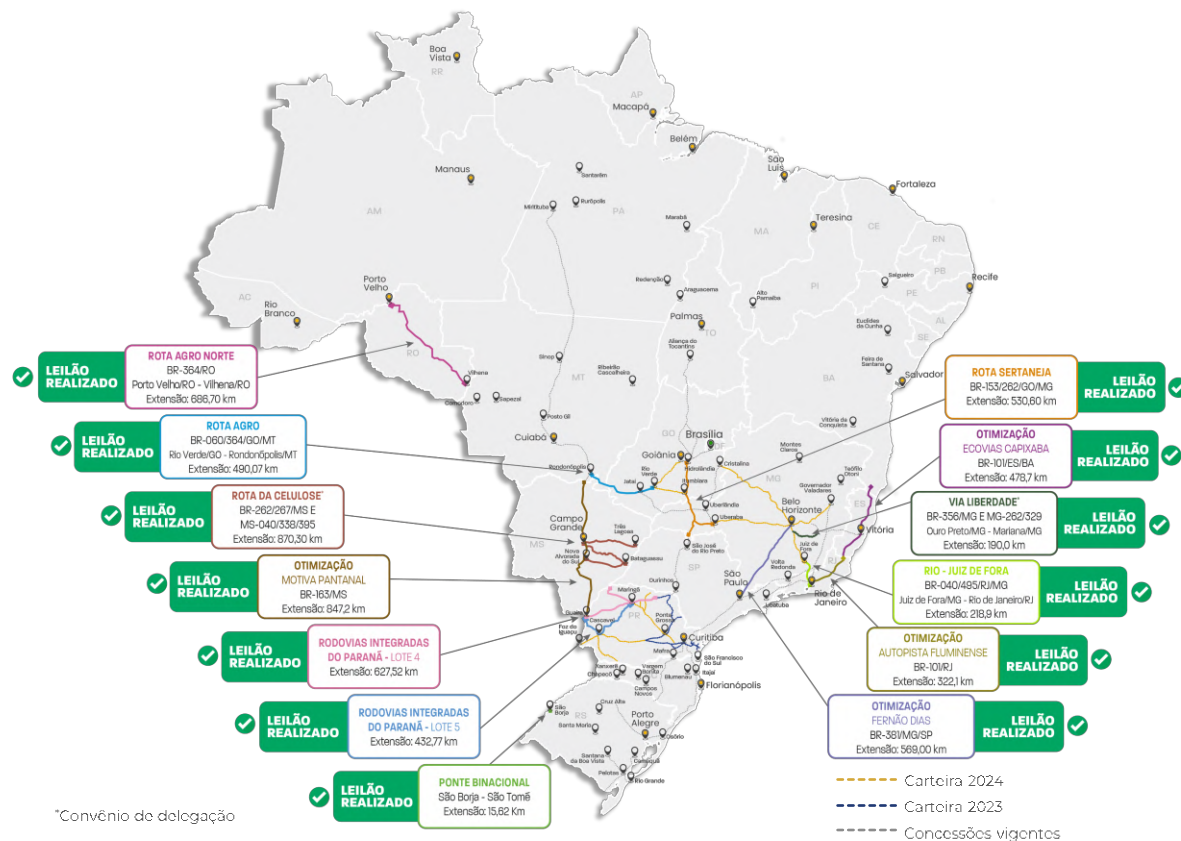


## Concessões em 2025

### Transporte rodoviário

Foram realizados 13 leilões, totalizando 6.264,76 km de rodovias (entre trechos federais e estaduais), com ampliação da competitividade com aumento de número de participantes inclusive com novos entrantes. Para 2025 foi reforçada a importância das métricas de qualidade, segurança e operação das concessões no país.

Foram previstos 15 projetos de concessões rodoviárias, incluindo novas concessões e otimizações contratuais, sendo efetivados 13 leilões ao final do ano.



\*Convênio de delegação

## Programa de concessões de rodovias



<b>BR-364 RO</b> 30 anos CPX: R\$ 6,35 bi OPX: R\$ 3,88 bi 686,70 km Consórcio: 4UM/Opportunity	<b>BR-101 ES-BA</b> 24 anos CPX: R\$ 7,06 bi OPX: R\$ 3,31 bi 478,70 km Consórcio: EcoRodovias	<b>BR-356 e MG-262/329</b> 30 anos CPX: R\$ 3,63 bi OPX: R\$ 1,95 bi 191,10 km Consórcio: Rota da Liberdade	<b>BR-153/262 GO-MG</b> 30 anos CPX: R\$ 5,53 bi OPX: R\$ 4,95 bi 530,60 km Consórcio: Way Concessões
<b>BR-040/495 MG-RJ</b> 30 anos CPX: R\$ 5,02 bi OPX: R\$ 3,82 bi 218,90 km Consórcio: Nova Estrada Real	<b>Ponte Binacional</b> 25 anos CPX: US\$ 31,49 mi OPX: US\$ 67,54 mi 15,62 km Consórcio: Plusbyte SRL	<b>Lote 5 Paraná</b> 30 anos CPX: R\$ 6,68 bi OPX: R\$ 5,18 bi 432,77 km Consórcio: Reune Rodovias Holding	<b>BR-101 RJ</b> 22 anos CPX: R\$ 6,06 bi OPX: R\$ 4,12 bi 322,10 km Consórcio: Arteris
<b>BR-262/267 e MS-040/338/395</b> 30 anos CPX: R\$ 6,91 bi OPX: R\$ 3,19 bi 870,30 km Consórcio: K&G	<b>BR-060/364 GO-MS</b> 30 anos CPX: R\$ 4,42 bi OPX: R\$ 2,84 bi 490,07 km Consórcio: Rota Agro Brasil	<b>Lote 4 Paraná</b> 30 anos CPX: R\$ 10,82 bi OPX: R\$ 7,37 bi 627,52 km Consórcio: Infraestrutura PR	<b>BR-381 MG-SP</b> 15 anos CPX: R\$ 9,48 bi OPX: R\$ 5,40 bi 569 km Consórcio: Motiva
<b>BR-163 MS</b> 29 anos CPX: R\$ 9,44 bi OPX: R\$ 7,15 bi 847 km Consórcio: MSVia Motiva			



# Transporte rodoviário

## Entregas Concessões Rodoviárias

Em 2025, foram investidos pelas Concessionárias, apenas até o 3º trimestre, cerca de R\$ 10,55 bilhões em melhorias nas rodovias federais nos 31 contratos de concessão vigentes, com destaque para a execução das obras:

- i. Obras de Ampliação de Capacidade – 2,9 km de faixa adicional e 1 rotatória alongada na 365/MG;
- ii. Obras Recuperação inicial Lote 1 PR – 473 km de restauração do sistema viário no PR;
- iii. Obras Recuperação inicial Lote 2 PR – 604 km de restauração do sistema viário no PR;
- iv. Obras Recuperação inicial BR-040/MG – 232 km de restauração do sistema viário no PR;
- v. Duplicação da BR-101/ES – 7 km de duplicação entre os km 347,2 ao km 354,8;
- vi. Ampliação de Capacidade: 11,5 km de duplicação, 12 km de vias marginais, 9 viadutos em Catalão/GO;
- vii. Duplicação da BR-153/SP – liberação de 13,6 km entre o km 86,2 ao 99,8;
- viii. Obras de Ampliação de Capacidade – 3,8 km de vias marginais, 0,84 km de via marginal e 1 dispositivo na BR-365/MG;
- ix. Ligação da Via Dutra à Fernão Dias – 3 novos viadutos no km 226 da BR-116/SP;
- x. Ligação ao Aeroporto de Guarulhos (Av. Hélio Smidt) – um novo viaduto no km 219 da BR-116/SP;
- xi. Avanços das obras da Nova Pista da Serra das Araras, na BR-116/RJ;
- xii. Duplicação BR-386/RS – 13 km de duplicação e melhorias entre os km 245,3 ao 270,9;

## Entregas Relevantes 2025



## Entregas





## Transporte rodoviário

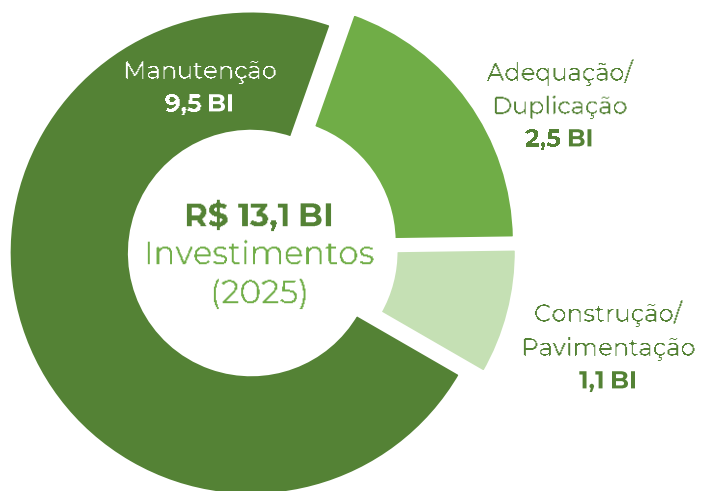


### Obras públicas - Outras entregas

### Obras relevantes no modal rodoviário

O ano de 2025 caracterizou-se pela continuidade em patamares mais elevados, dos níveis de investimento voltados ao subsistema rodoviário federal em relação aos montantes disponibilizados nos anos anteriores. Assim, em razão desta maior disponibilidade de recursos financeiros, puderam ser programadas e executadas intervenções mais amplas e estruturantes na malha rodoviária federal, de modo a adequá-la à função primordial de tornar mais eficientes os deslocamentos de pessoas e de bens ao longo do território nacional, contribuindo para a melhoria da competitividade e para o desenvolvimento socioeconômico do país.

No que tange ao ano de 2025, cabe ressaltar que o montante aplicado no âmbito do setor rodoviário federal foi de **R\$ 13,1 bilhões**, dos quais a maior parte foi direcionada para a manutenção R\$ 9,5 bilhões dos ativos rodoviários, sendo o restante agregado em investimentos em empreendimentos de duplicação/adequação R\$ 2,5 bilhão e de construção/pavimentação R\$ 1,1 bilhão



Destaca-se que o montante destinado à execução de obras (adequação, duplicação, construção e pavimentação) se encontrava em 2024 distribuído em empreendimentos situados em todas as macrorregiões, conforme o mapa a seguir:

Fonte: Tesouro Gerencial 2025 e Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (2025)



### Entregas totais

- ✓ 223,1 Km – Pavimentação
- ✓ 32,5 Km – Duplicação/Adequação
- ✓ 273,8 KM - Manutenção/
- ✓ 3 Obras de Arte Especiais – OAE\*

\*Obras Públicas



## Política Nacional de Outorgas Ferroviárias PORTARIA n° 870/2025

A Portaria 870, de 26 de novembro de 2025, institui a Política Nacional de Outorgas Ferroviárias no âmbito do Ministério dos Transportes e de suas entidades vinculadas, que estabelece diretrizes de política pública para os contratos de concessão de ferrovias federais.

O Ministério dos Transportes anunciou 8 leilões ferroviários para 2026, com R\$ 140 bilhões em investimentos e mais de 9 mil km de trilhos concedidos.

“É uma política nacional inédita, com alinhamento dos projetos a práticas de estruturação mais modernas, à modelagem econômica e financeira também, uma política alinhada à definição de regras contratuais que nós trouxemos do ambiente rodoviário para ferrovias. Isso foi uma decisão de país e isso vai ser transformador”, garantiu o ministro dos Transportes, Renan Filho.

A Política Nacional de Outorgas Ferroviárias define diretrizes claras de planejamento, governança, sustentabilidade e, principalmente, um novo modelo de *funding*, que combina recursos públicos e privados.



### Maior carteira ferroviária da História do Brasil

Previsão de oito leilões para alavancar **R\$ 656 bilhões em recursos para o setor ferroviário, com R\$ 140 bilhões em investimento em malha ferroviária**

Novos trilhos e recuperação de trechos que colocarão o Brasil em novo patamar de investimento ferroviário, com recuperação do setor, mais competitividade e promoção de maior eficiência logística para a economia brasileira

### Política Nacional Inédita

**Alinhamento dos projetos ferroviários às melhores práticas de estruturação de projetos e à evolução dos leilões de rodovias, destravando a maior carteira de leilões ferroviários da história**

**Modelagem econômico-financeira ajustada às características de cada projeto, com vistas a garantir a viabilidade de projetos com curva de investimento intensa**

**Definição de regras contratuais modernas:**

- matriz de risco clara, com definição e alocação de riscos ordinários e extraordinários
- transparência sobre contabilidade e patrimônio
- inspeção acreditada
- medidas modernas para mitigação de riscos construtivos, geológicos, ambientais e desapropriação

### Responsabilidade social e ambiental dos projetos

Poder público se responsabiliza pela **obtenção de licença prévia ambiental**, evitando litígios, aumentando a segurança jurídica e garantindo agilidade nas obras

A modelagem e o contrato observarão as diretrizes de **sustentabilidade social e ambiental** previstas na Resolução ANTT nº 6.057/2024, possibilitando a **emissão de debêntures incentivadas** e de infraestrutura

### Novas diretrizes para gestão do material rodante (locomotivas e vagões)

Modelagem e os contratos consideram o emprego de **material rodante de propriedade de terceiros na ferrovia**, abrindo novas possibilidades de prestação de serviços e ampliando a interoperabilidade ferroviária

Modelagem aderente à **realidade e benefício** ao interesse público



## Política Nacional de Outorgas Ferroviárias Transporte de passageiros

### Exploração imobiliária pela concessionária

A modelagem e os contratos poderão prever receitas de projetos associados à **exploração imobiliária** de terrenos para aumentar a atratividade dos projetos ferroviários

Potencial imenso de receitas a serem aplicadas em benefício da infraestrutura brasileira

Importante registrar que a Política de Outorgas também contemplou o transporte ferroviário de passageiros, que passou a ser tratado como prioridade pelo Governo Federal. A busca por rotas que permitam a melhoria da mobilidade ao longo do território brasileiro passa pela reativação do transporte ferroviário de longo curso. Dentre as inovações normativas que vão permitir o avanço do transporte ferroviário, destaca-se a exploração imobiliária associada aos empreendimentos ferroviários.

A possibilidade de exploração das áreas e bens imóveis situados ao longo da faixa de domínio das ferrovias é uma realidade em países da Europa e da Ásia e tende a tornar projetos ferroviários que inicialmente não eram economicamente viáveis em empreendimentos que possam ser explorados pelo setor privado.

A intenção é afastar a necessidade de que o Estado tenha que entrar com aportes continuados para garantir a saúde financeira da concessão. Assim, a tarifa de transporte, associada à possibilidade de exploração imobiliária tende a revolucionar a forma como é feita a gestão das ferrovias pelo Poder Público e pelas concessionárias ferroviárias.

## Política Nacional de Transporte Ferroviário de Passageiros

Definição das **diretrizes** que devem ser observadas na estruturação dos projetos de transporte de passageiros, para possibilitar novos investimentos no setor

Alternativa sustentável de transporte com mais qualidade de vida para o cidadão

Aproveitamento de malha ferroviária ociosa ou subutilizada

Elaboração de carteira de projetos para passageiros: pares de cidade com alta viabilidade para o modal

Atualmente, estão sendo realizados estudos para implantação de 6 novas rotas de transporte ferroviário de passageiros ao longo do Subsistema Ferroviário Federal – SFF. Os projetos estão sendo estruturados e em 2025 foram entregues os estudos do trecho Brasília/DF – Luziânia/GO, que tem previsão de publicação de edital até o final de 2026.

Além dele, ainda estão sendo estudados os seguintes projetos:

- Salvador/BA – Feira de Santana/BA;
- Fortaleza/CE – Sobral/CE;
- São Luís/MA – Itapecuru Mirim/MA;
- Pelotas/RS – Rio Grande/RS; e
- Londrina/PR – Maringá/PR.



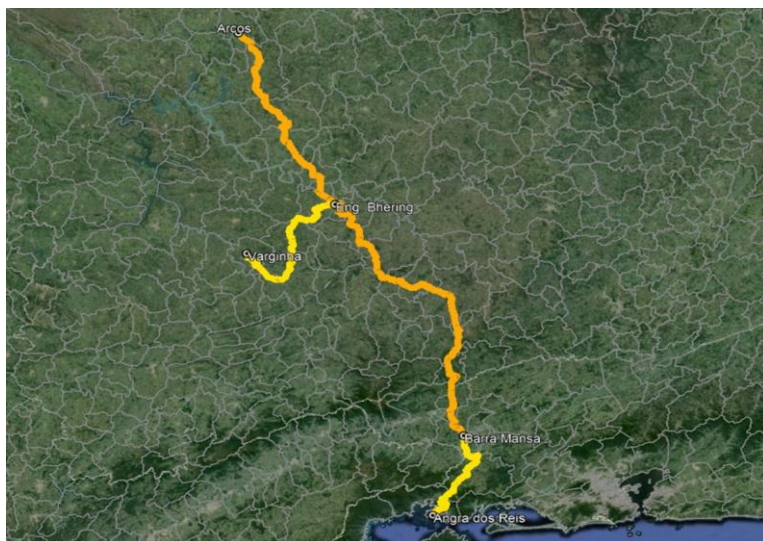
## Outorgas por autorização

### Ferrovias inteligentes (Chamamento Público) Corredor Minas-Rio

O Corredor Ferroviário Minas-Rio compreende aproximadamente 703,5 km de extensão, conectando os trechos Arcos/MG – Barra Mansa/RJ, Barra Mansa/RJ – Angra dos Reis/RJ e Varginha/MG – Lavras/MG, configurando-se como um eixo logístico estratégico para a integração produtiva entre Minas Gerais e o litoral fluminense. O corredor atende cadeias relevantes como mineração não metálica, insumos siderúrgicos, produção agrícola e fertilizantes, com destaque para o potencial de escoamento da produção cafeeira do Sul de Minas, maior região produtora do país.

Os estudos técnicos indicam crescimento consistente da demanda, com fluxos estimados superiores a 2,5 milhões de toneladas úteis anuais no horizonte de longo prazo, além da possibilidade de integração a diferentes complexos portuários, como Angra dos Reis, Santos e Itaguaí, ampliando a interoperabilidade da malha ferroviária e reduzindo custos logísticos.

A reativação e modernização do corredor contribuem para a redução da dependência do transporte rodoviário, o aumento da eficiência logística, a mitigação de emissões e o fortalecimento do desenvolvimento econômico regional, alinhando-se às diretrizes da política nacional de transportes e à estratégia de expansão do transporte ferroviário de cargas.



## Emissão de autorizações

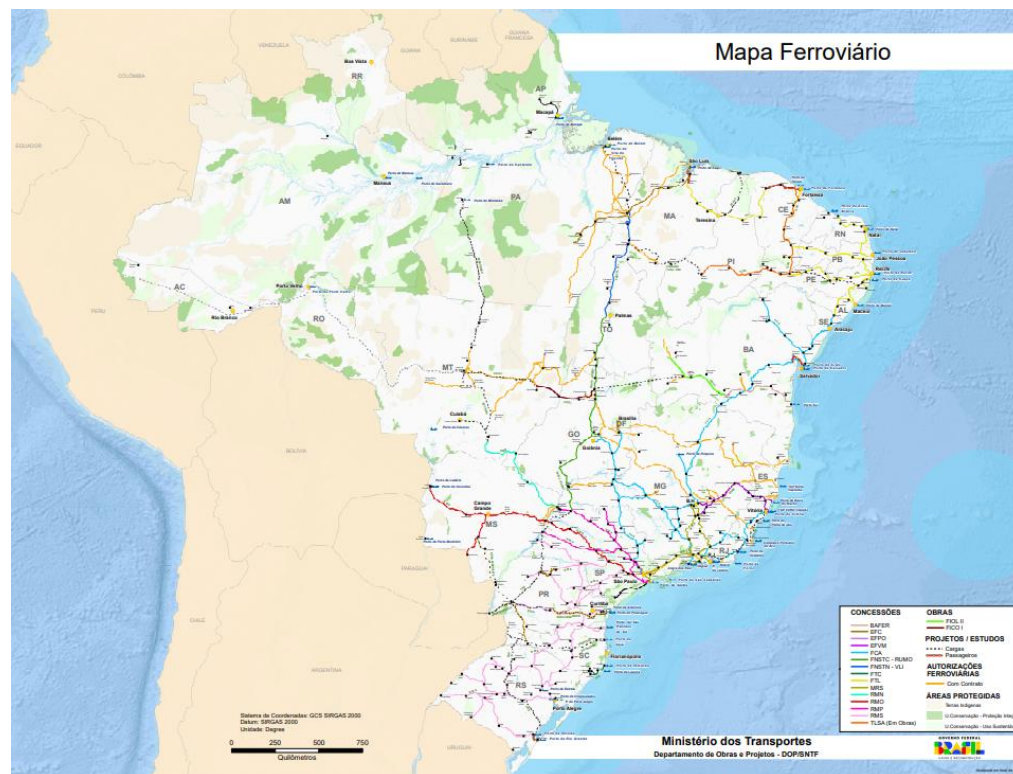
Além da estruturação do projeto de Chamamento Público, ao longo de 2025 foram concedidas autorizações para construção de novas ferrovias. Após o aprimoramento do texto da Lei nº 14.273/2021, que trouxe a necessidade da apresentação de estudos mais robustos para a emissão das autorizações pela ANTT (com realização de Estudo de Viabilidade Técnica do empreendimento), as autorizações passaram a ser vistas com mais atenção pelos investidores. Com projetos mais estruturados, verifica-se um maior compromisso das empresas com a saúde financeira das ferrovias. Nesse contexto, foram emitidas, em 2025, 3 autorizações:

- Arauco Celulose
- Alemoa S/A Imóveis e Participações
- Cedro Participações.



## Novos Estudos

A malha ferroviária federal é composta por mais de 30.000 km de trilhos espalhados nas 5 regiões na nação. Ocorre que, ao longo dos anos, boa parte da malha concedida deixou de ser utilizada pelas concessionárias ferroviárias, em razão de alterações estruturais de demanda pelo transporte ferroviário. Em que pese permanecer sobre a concessionária a obrigação de zelo pela infraestrutura concedida, de fato, verifica-se vários casos de abandono, vandalismo e invasão da faixa de domínio das ferrovias.



Dada a incontestável alteração da vocação logística de diversos trechos ferroviários, esta Secretaria optou por contratar estudos que possam indicar a melhor destinação para esses segmentos ferroviários que hoje se encontram em situação de subutilização ou mesmo abandono.

De forma a embasar a destinação de trechos sem operação sob a ótica de política pública, o Ministério dos Transportes emitiu diretriz que resultou no Acordo de Parceria entre a Infra S.A. e o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, tendo por objeto a estruturação de modelos para dar nova destinação aos trechos em vias de serem devolvidos pelas concessionárias ferroviárias.

Os trabalhos decorrentes do referido Acordo já se encontram em andamento, com entrega prevista para fevereiro, e permitirão a estruturação de uma carteira de chamamentos públicos para trechos com vocação logística, bem como para outras destinações nos casos em que essa vocação não se verifique.



## Soluções Consensuais: Malhas Sudeste e Nordeste

No ano de 2025, o Ministério dos Transportes participou ativamente das Comissões de Solução Consensual do Tribunal de Contas da União. Para a concessão da Malha Sudeste, o acordo resultou em um acréscimo de R\$ 2,8 bi em investimentos no setor, nos 10 anos seguintes, incluindo Investimento cruzado em outras concessões (EF-118). Já, na Malha Nordeste, o consenso transformou um impasse de décadas em um projeto de futuro, com investimentos capazes de gerar desenvolvimento econômico, integração urbana e ganhos de competitividade logística para a região, em caso de prorrogação da concessão, estando previstos investimentos em:

- ✓ Modernização da via permanente e material rodante
- ✓ Modernização de estruturas estratégicas, como o acesso ao Porto de Itaqui
- ✓ Soluções de mobilidade urbana, como os VLTs de Arapiraca e Campina Grande

### VLT Arapiraca

O VLT de Arapiraca, lançado em Julho de 2025, é o maior investimento em mobilidade urbana já realizado no estado de Alagoas. O projeto visa estruturar um sistema de transporte coletivo moderno, seguro e ambientalmente eficiente, ampliando o acesso da população a serviços, atividades econômicas e oportunidades.

A iniciativa busca fortalecer a matriz ferroviária nacional também no transporte de passageiros urbanos. Ao priorizar cidades de médio porte, o projeto contribui para a reorganização do espaço urbano, redução da dependência do transporte individual e promoção de soluções alinhadas às melhores práticas internacionais de mobilidade sustentável.

- ✓ Implantação de eixo estruturante de transporte ferroviário urbano
- ✓ Melhoria da integração entre diferentes áreas da cidade
- ✓ Estímulo ao desenvolvimento econômico local e regional
- ✓ Redução de emissões de poluentes e impactos ambientais
- ✓ Fortalecimento do transporte ferroviário como política pública urbana
- ✓ Obras em andamento





## Soluções Consensuais: Malha Nordeste

### VLT Campina Grande

O Ministério dos Transportes anunciou, em julho de 2025, a implantação do primeiro Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) do estado da Paraíba, representando um marco para a mobilidade urbana e para a retomada do transporte ferroviário de passageiros no país. O empreendimento integra a estratégia do Governo Federal de fortalecimento de soluções de transporte coletivo de média capacidade, com foco na eficiência dos deslocamentos urbanos e na sustentabilidade ambiental.

A iniciativa está alinhada às diretrizes da Política Nacional de Outorgas Ferroviárias e às ações do Novo PAC – Transporte Ferroviário, ao priorizar investimentos com elevado impacto social, melhoria da qualidade de vida e estímulo ao desenvolvimento regional.

- ✓ Primeiro sistema de VLT do estado da Paraíba
- ✓ Atendimento a aproximadamente 1 milhão de pessoas na região beneficiada
- ✓ Ampliação da oferta de transporte público estruturante e sustentável
- ✓ Redução de congestionamentos e do tempo de deslocamento urbano
- ✓ Geração de empregos diretos e indiretos durante as obras
- ✓ Integração entre municípios da região metropolitana
- ✓ Prioridade ao transporte coletivo de média capacidade
- ✓ Obras em andamento





## EF-118 (Ferrovia Vitória-Rio)

Em dez/25, o Ministério dos Transportes aprovou o Plano de Outorga da Ferrovia EF-118, consolidando um avanço estratégico para a expansão e reorganização da malha ferroviária nacional e para a implantação do Anel Ferroviário do Sudeste.

Destinada ao transporte de cargas entre portos, a EF-118 combina trechos de novas construções (*greenfield*) e trechos existentes (*brownfield*), estando integrada ao Porto do Açú, maior complexo portuário privado da América Latina.

O empreendimento tem demanda projetada majoritariamente composta por minério de ferro, grãos, cargas do agronegócio e petróleo, reforçando seu papel estratégico no escoamento da produção nacional.

A ferrovia contribuirá para a redução de gargalos logísticos e para o fortalecimento da economia da região Sudeste, uma das principais responsáveis pelo Produto Interno Bruto nacional, ampliando a competitividade do Brasil no mercado internacional.

Trecho – Fase 1  
**São João da Barra/RJ  
 – Santa Leopoldina/ES**

Extensão  
**245,95 km**

Prazo de Concessão  
**50 anos**

WACC  
**15,95% a.a.**

Capex (estimado)  
**R\$ 6,6 bilhões**

Opex  
**R\$ 3,61 bilhões**

Trem-tipo  
**3 locomotivas e 145 vagões**

Portos  
**Porto Central (ES), Porto de Ubu (ES) e o Porto do Açú (RJ)**

Potencial de Transporte  
**24 milhões de toneladas/ano**

Bitola  
**1,0 m (métrica)**

Tipo de Carga  
**Carga Geral, Granéis Líquidos, Granéis Sólidos Agrícolas e Minérios**



A Fase 1 do empreendimento é obrigatória e corresponde à ligação entre São João da Barra (RJ) e Santa Leopoldina (ES), com 245,9 km de extensão. A Fase 2, entre Nova Iguaçu (RJ) e São João da Barra (RJ), possui 325 km e será implantada como investimento adicional, condicionada à ativação pelo Governo Federal, conferindo flexibilidade ao projeto e alinhamento ao planejamento de longo prazo do setor ferroviário.

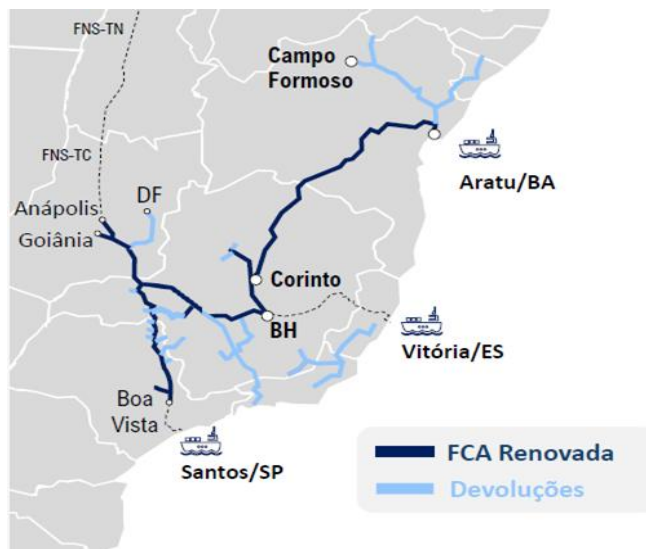
O modelo de concessão da EF-118 inova ao prever investimentos cruzados, por meio de conta vinculada, destinados a bens reversíveis, que complementarão o investimento privado obrigatório.



## Prorrogação FCA

O Ministério dos Transportes e a VLI Logística chegaram a um acordo para renovar a concessão da FCA (Ferrovia Centro-Atlântica) até 2056, no qual estão previstos cerca de R\$ 29 bilhões em investimentos. Entre as obrigações do novo contrato, foram desenhadas soluções para a modernização da concessão e dos ativos da União, como a implantação de 5 novos pátios de cruzamento, investimentos em soluções de sistemas ferroviários, investimentos minimização de 73 conflitos urbanos (3 passagens inferiores, 7 viadutos, 4 passarelas para pedestres, 1 cercamento de faixa de domínio, 58 passagens em nível com sinalização ativa e 5 passagens em nível para pedestres) e investimentos para a frota principal.

Isto implica em um aumento da competitividade do setor, elevação da capacidade instalada, eficiência operacional, com segurança e mais mobilidade para as comunidades. Destaca-se a revitalização do corredor Minas-Bahia, uma das obras mais demandadas pelos governos dos dois estados.

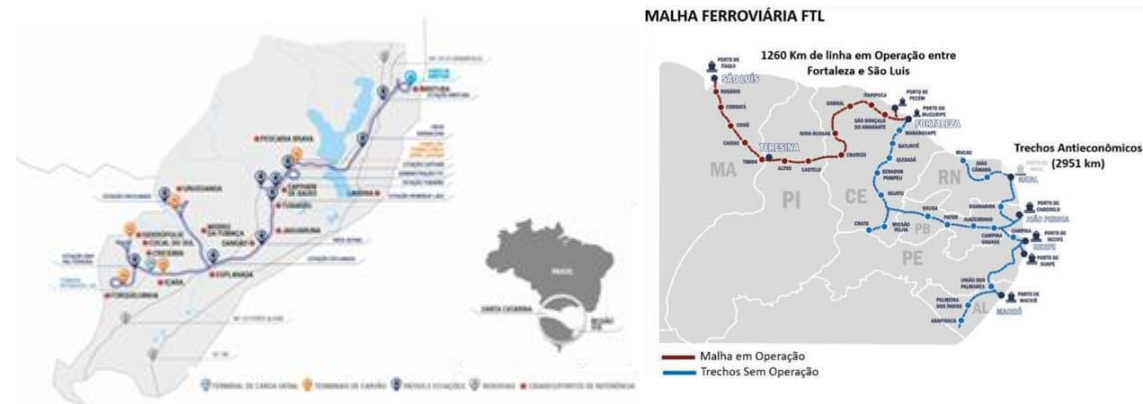


## Prorrogações FTC e FTL

Também estão em curso as tratativas para prorrogação dos contratos de concessão da Ferrovia Transnordestina Logística – FTL e da Ferrovia Tereza Cristina – FTC.

No caso da FTL, a prorrogação está sendo negociada no âmbito de um acordo de autocomposição, com a participação do Tribunal de Contas da União – TCU. A expectativa é de que ainda no primeiro trimestre de 2026 tenhamos a formalização do Acordo. Em que pese a singularidade de cada concessão, a experiência obtida com nas tratativas com outras concessionárias (como a Rumo Malha Paulista e a MRS Logística) tendem a trazer assertividade ao projeto de renovação da malha ferroviária nordestina.

Por sua vez, a renovação da FTC vem sendo analisada como uma renovação ordinária, processo que também conta com a participação da SNTF na elaboração de diretrizes de política pública, da INFRA S/A, na elaboração dos estudos técnicos, e da ANTT, na estruturação do projeto. Com a proximidade do cronograma definido no Plano de Ação, a renovação será tratada com prioridade por todas as partes envolvidas.

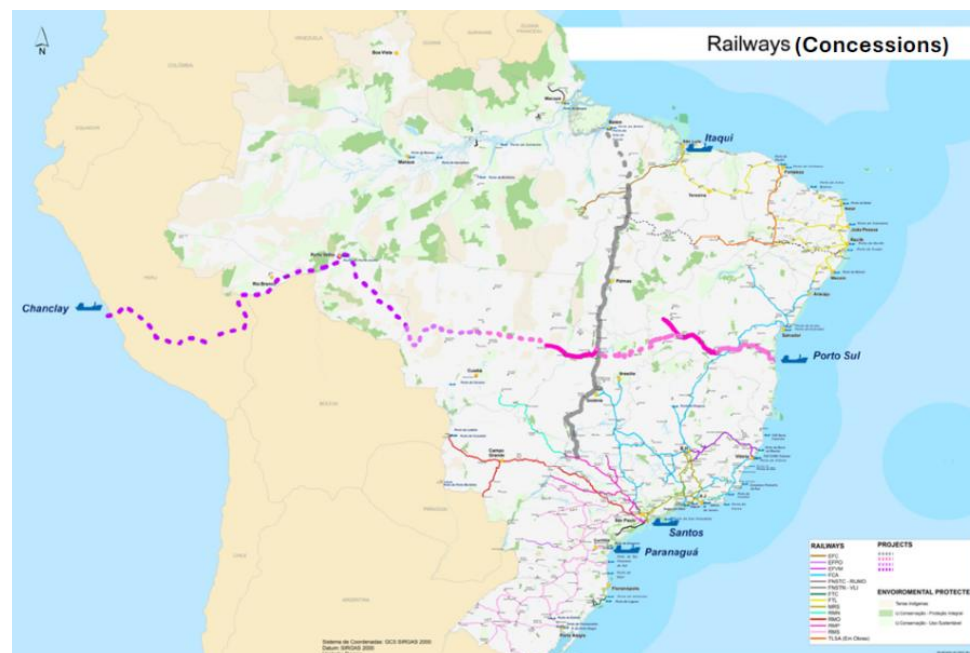




## Parceria Estratégica Brasil-China

O Governo Federal deu um passo relevante para o fortalecimento da logística internacional ao firmar parceria estratégica com a República Popular da China voltada à integração ferroviária continental. O memorando de entendimento assinado pelo Ministério dos Transportes prevê a cooperação técnica entre os dois países para a realização de estudos conjuntos de viabilidade técnica, econômica e ambiental de um corredor ferroviário bioceânico, conectando o Brasil ao Oceano Pacífico por meio do território peruano, com destino ao Porto de Chancay, recentemente inaugurado com participação chinesa.

A iniciativa busca ampliar a competitividade das exportações brasileiras, reduzir custos logísticos e diversificar rotas de escoamento para o mercado asiático, em alinhamento com a Política Nacional de Ferrovias, o Novo PAC e a estratégia de integração regional sul-americana. O projeto prevê articulação institucional entre a Infra S.A. e a China State Railway Group, fortalecendo a governança, o planejamento de longo prazo e o papel do transporte ferroviário como vetor de desenvolvimento sustentável e integração continental.



## GT Malha Sul

O Grupo de Trabalho instituído pela Portaria nº 1.022, de 12 de novembro de 2024, com objetivo de propor solução consensual voltada à racionalização e à otimização da malha ferroviária outorgada à Rumo Malha Sul, realizou ampla coleta de informações junto a órgãos públicos, governos estaduais e municipais, entidades do setor produtivo, associações e a concessionária, consolidando dados técnicos, jurídicos e institucionais que subsidiaram a formulação de alternativas de política pública para o futuro da malha ferroviária. A partir desse processo, foi identificada como melhor alternativa ao interesse público o avanço em estudos para realização de nova licitação, conforme os resultados contratados pela Infra S.A.





## Principais entregas ferroviária - contratos renovados

### Rumo Malha Paulista S.A.

- R\$ 33 milhões de investimentos realizados em 2025
- Viaduto rodoviário em Dois Córregos (SP) - cerca R\$ 4 milhões\*
- Viaduto sobre a linha férrea "Jornalista Deonel Rosa Júnior", em Jales (SP) – R\$ 6 milhões\*
- 2 viadutos rodoviários em Fernandópolis (SP) - cerca de R\$ 9 milhões\* e R\$ 5 milhões\*

### MRS Logística S.A.

- R\$ 292 milhões\* de investimentos realizados em 2025
- Viaduto rodoviário Papa Francisco, em Aparecida (SP) - cerca de R\$ 30 milhões\*
- Implantação de novo Pátio de Cruzamento na região do Pátio de Areais (IAA), no acesso ao Porto de Santos, município de Cubatão (SP) - cerca R\$ 35 milhões\*

### Estrada de Ferro Carajás

- R\$ 7 milhões\* de investimentos realizados em 2025
- Implantação de Passarela de Pedestres nos municípios de Santa Rita-MA e São Pedro da Água Branca-MA - cerca de R\$ 2 milhões\* cada

### Estrada de Ferro Vitória a Minas

- R\$ 14 milhões\* de investimentos entregues em 2025
- Implantação de Passarela de Pedestres no município de Baixo Guandú-ES - cerca de R\$ 1 milhão\*
- Implantação de 8 passagens em nível automáticas, em diversos municípios - cerca de R\$ 1 milhão\* cada



\*Valor contratual na data base de dez/24 - fonte ANTT - Acompanhamento de dos Investimentos Obrigatórios <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/fiscalizacao-e-infraestrutura> consultado em 8 de janeiro de 2026.



## Debêntures Incentivadas e Debêntures de Infraestrutura

Captação de recursos no mercado de capitais para viabilizar investimentos em rodovias e ferrovias

### Debêntures Incentivadas:

#### BENEFÍCIOS PARA O ADQUIRINTE

Redução ou isenção da alíquota do imposto de renda na fonte sobre o rendimento das debêntures:

Adquiridas por Pessoa Física: 0%  
Adquiridas por Pessoa Jurídica: 15%

### Debêntures de Infraestrutura:

#### BENEFÍCIOS PARA O EMISSOR

Diferentemente das debêntures incentivadas, as debêntures de infraestrutura concedem benefício tributário para o emissor do papel, permitindo que a empresa emissora deduza, para efeito de apuração do lucro líquido, a soma dos juros pagos ou incorridos. Permite ainda a exclusão, na determinação do lucro real e da base de cálculo da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), 30% da soma dos juros pagos naquele exercício.



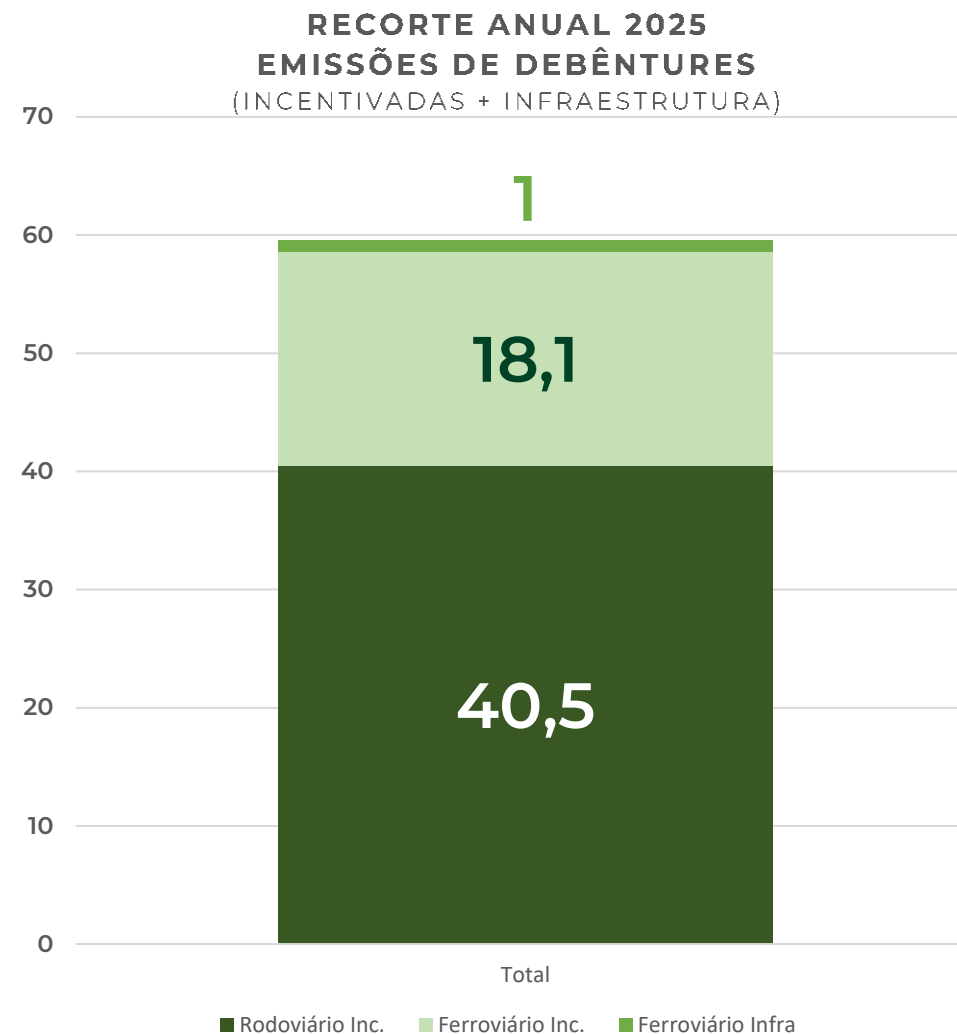
## Debêntures

### R\$ 60 bilhões emitidos em 2025

O ano de 2025 marcou a **primeira emissão de Debêntures de Infraestrutura (Lei nº 14.801/2024) da história**, considerando todos os setores abarcados pelo mecanismo, no valor de R\$ 1 bilhão de reais.

O projeto a ser financiado envolve uma autorização ferroviária.

O BNDES apoiou a emissão da primeira debêntures de infraestrutura pela concessionária Eldorado Brasil Celulose S.A. que deve construir uma nova ferrovia, com 86,7 km de extensão, entre Três Lagoas (MS) e Aparecida do Taboado (MS) para escoamento da produção de celulose. Durante a implantação do projeto, a estimativa é de geração de mais de 3 mil empregos diretos e indiretos.





Debêntures

## 15 projetos

### ✓ 10 rodoviários

- Concessionária Ecovias Raposo-Castelo S.A.
- Concessionária Rota Sorocabana S.A.
- Concessionária de Rodovias PRVias S.A.
- Concessionária Auto Raposo Tavares S.A. – CART
- Entrevias Concessionária de Rodovias S.A.
- Autopista Litoral Sul S.A.
- Concessionária do Sistema Anhaguera-Bandeirantes S/A – AutoBAN
- Concessionária da Rodovia MS 306 S.A.
- Concessionária da Rodovia Sul-Matogrossense S.A.
- EPR Iguaçu S.A.

### ✓ 5 ferroviários

- Vale S.A. (Estrada de Ferro Vitória Minas)
- Vale S.A. (Estrada de Ferro Carajás)
- Eldorado Brasil Celulose S/A
- MRS Logística S/A
- Rumo S.A. (Ferrovia Estadual Senador Vicente Emílio Vuolo)

Emissões debêntures totais: **R\$ 59,65 bilhões**

Debêntures Incentivadas:

Rodoviário: R\$ 40,5 bilhões

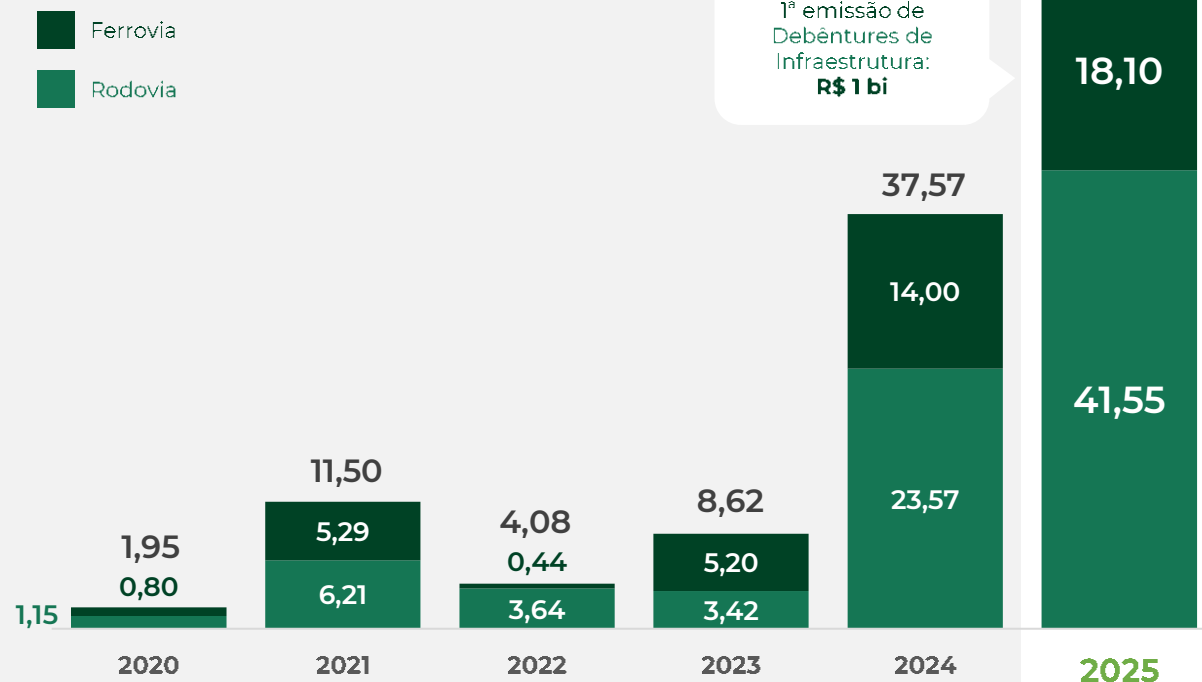
Ferrovário: R\$ 18,1 bilhões

Debêntures de Infraestrutura:

Ferrovário R\$ 1,0 bilhão

Rodoviário: sem emissões

### Emissões de debêntures (R\$ BI) valores nominais





## Outras iniciativas de apoio à política de debêntures

Além das ações já mencionadas, a SFPLAN desenvolveu iniciativas complementares destinadas a orientar e capacitar tecnicamente agentes públicos na implementação da nova política de debêntures incentivadas e de infraestrutura nos setores rodoviário e ferroviário através da publicação de dois guias.

- **Guia de Debêntures (2ª edição):** atualização do material publicado em 2024, com as alterações introduzidas pela Portaria GM/MT nº 201/2025, que, em três frentes possibilitou: a) a remissão de debêntures, com o objetivo de reforçar a segurança jurídica das operações no mercado de capitais; b) o ajustes de procedimentos para facilitar a emissão destinada ao financiamento da outorga de projetos, com eliminação de entraves burocráticos para concessões estaduais; e c) a revisão da contagem de prazos para dar maior fluidez aos procedimentos de enquadramento e acompanhamento de projetos.
- **Guia de Debêntures para os Estados:** publicação elaborada para orientar as unidades federativas na adaptação às novas exigências da Portaria MT nº 689/2024 aplicáveis às concessões e demais outorgas estaduais dos setores rodoviário e ferroviário. O material destaca duas novidades centrais da Portaria: a exigência de sustentabilidade ambiental e social como condição para acesso às debêntures e a necessidade de comprovação da execução física substancial das obras que lastrearam a emissão.
- A SFPLAN também promoveu **evento on-line** voltado à apresentação e ao esclarecimento dos novos requisitos de sustentabilidade aplicáveis às emissões de debêntures incentivadas e de infraestrutura nos setores rodoviário e ferroviário, conforme estabelecido pela Portaria MT nº 689, de 17 de julho de 2024. A iniciativa, realizada em 18 e 20 março, buscou orientar os estados quanto às novas exigências regulatórias e apoiar a adequada implementação dessas diretrizes no âmbito dos projetos subnacionais e obteve os seguintes **números abaixo**.

## Debêntures: iniciativa de capacitação



## Debêntures: iniciativas de orientações



Os Guias estão disponíveis para consulta no site do Ministério dos Transportes.

A SFPLAN também desenvolveu iniciativa voltada ao aprimoramento da transparência ativa e à ampliação do acesso a informações sobre a política de debêntures nos setores rodoviário e ferroviário.

- **Painel de Debêntures:** Ferramenta desenvolvida pela SFPLAN em parceria com a SGETI para consolidar informações sobre projetos de investimento em transportes terrestres e respectivas emissões realizadas por ano, reforçando o monitoramento e a transparência da política pública. A Ferramenta está disponível para consulta no site do Ministério dos Transportes.

## Debêntures: iniciativa de transparência ativa





REIDI

## 23 projetos enquadrados

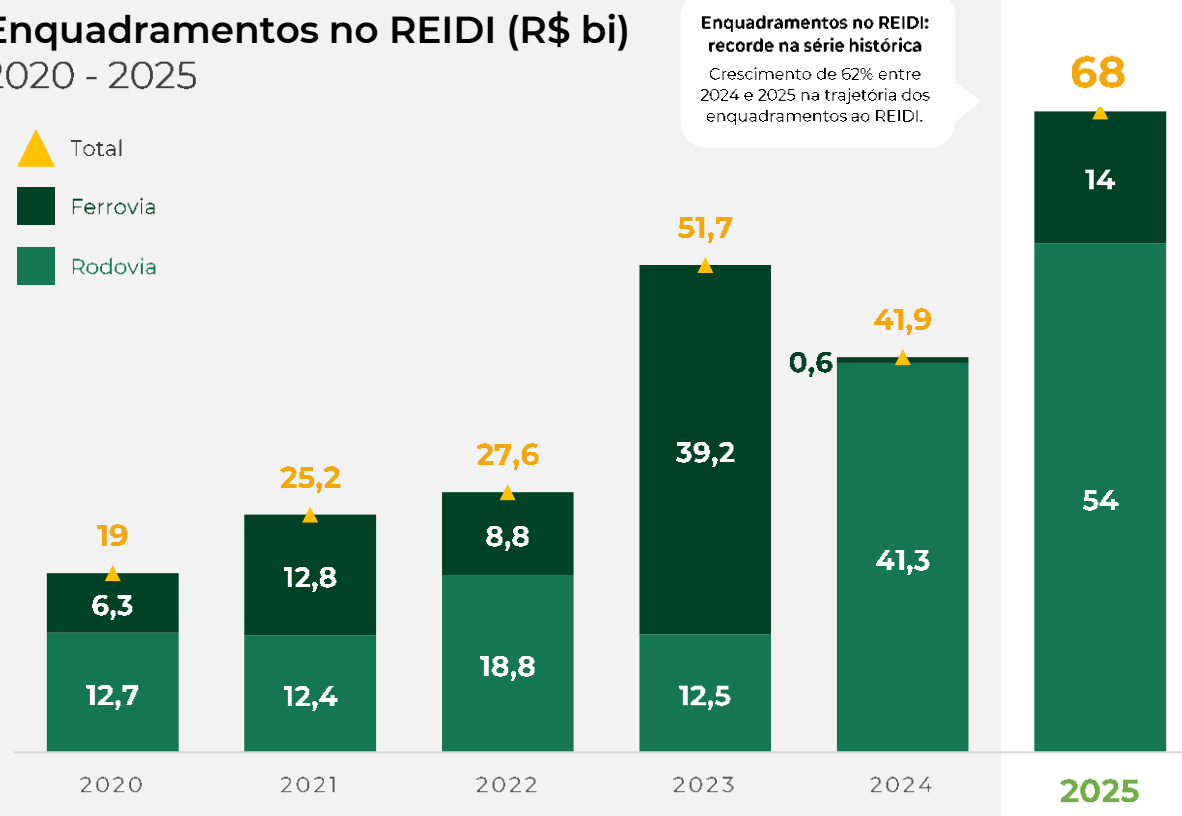
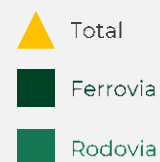
### ✓ 20 rodoviários

- Companhia de Concessões Rodoviárias do Novo Litoral de São Paulo
- Concessionária Rota do Atlântico S.A.
- Concessionária Rodoanel Norte SPE S.A.
- Concessionária Ecovias do Cerrado S.A.
- Concessionária da Rodovia BR 262 MG S.A.
- Concessionária Rota Sorocabana S.A.
- Concessionária da Rodovia Belo Horizonte Cristalina S.A.
- Concessionária de Rodovias PRVias S.A.
- Concessionária de Rodovia Nova 381 S.A.
- Concessionária de Rodovia Sul-Mato-grossense S.A.
- Rodanel BH S.A.
- EPR Iguaçu S.A.
- Concessionária Ecovias Raposo-Castelo S.A.
- Concessionária Catarinense de Rodovias S.A.
- Concessionária Rodovia dos Tamoios S.A.
- Concessionária da Rodovia MS 306 S.A.
- Rota Verde Goiás SPE S.A.
- Concessionária de Rodovia Nova 364 S.A.
- Eixo SP Concessionária de Rodovias S.A.
- Concessionária Auto Raposo Tavares S.A.

### ✓ 3 ferroviários

- Rumo S.A.
- Arauco Celulose do Brasil S.A. (2 projetos)

### Enquadramentos no REIDI (R\$ bi) 2020 - 2025





## Organização de evento

Em 2025, a SFPLAN organizou o Workshop “Concessões Rodoviárias: Financiabilidade, Sustentabilidade e Boas Práticas Regulatórias”, em 20 e 21 de agosto, em parceria com a ANTT e apoio da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), em Brasília.

O evento reuniu representantes de **16 estados** e do setor privado para discutir a regulamentação de critérios de sustentabilidade e boas práticas regulatórias, com foco na implementação da Portaria MT nº 689/2024 e na necessidade de que os entes subnacionais operacionalizem as exigências do art. 5º. Esse dispositivo estabelece requisitos cumulativos: (i) um pilar climático, por meio da previsão contratual de investimentos em mitigação de emissões de GEE, transição energética e/ou adaptação/resiliência da infraestrutura às mudanças climáticas; e (ii) um pilar socioambiental, voltado à gestão de impactos sobre povos e comunidades afetadas, com responsabilidades, medidas e mecanismos de acompanhamento.

No debate, destacou-se a importância de harmonizar a aplicação desses critérios nos instrumentos subnacionais, especialmente no âmbito das concessões rodoviárias, em que a comprovação do pilar climático tende a demandar cláusulas e evidências contratuais específicas, além de prever mecanismos de gestão de impacto social.

Para o setor ferroviário, ressaltou-se que a Portaria admite tratamento diferenciado quanto ao componente climático, na medida em que projetos ferroviários podem ter enquadramento automático nesse pilar, sem prejuízo do cumprimento do componente socioambiental, que permanece necessário.

O workshop abordou temas ligados à financiabilidade e sustentabilidade nas concessões, com painéis sobre debêntures, programas de sustentabilidade e estruturação de projetos federais, além de uma **oficina** dedicada a **boas práticas** aplicáveis à estruturação de projetos estaduais.

**CONCESSÕES RODOVIÁRIAS:**  
FINANCIABILIDADE,  
SUSTENTABILIDADE E  
BOAS PRÁTICAS  
REGULATÓRIAS

**CONVITE**  
Workshop  
**CONCESSÕES RODOVIÁRIAS:**  
**FINANCIABILIDADE, SUSTENTABILIDADE  
E BOAS PRÁTICAS REGULATÓRIAS**  
**20 e 21 de agosto de 2025**  
Horário: 9h às 18h | Local: CEARTT – Sede da ANTT, Brasília/DF

O Ministério dos Transportes e a ANTT, em parceria com a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), convidam as equipes técnicas estaduais que cuidam de concessões rodoviárias para a participação em Workshop que terá dois eixos temáticos:

Dia 20/08:	Dia 21/08:
Novas regras para emissão de debêntures incentivadas e de infraestrutura (Portaria MT nº 689/2024).	Boas práticas regulatórias: agenda regulatória, análise de impacto regulatório, participação social e reequilíbrio cautelar

Sua presença é fundamental para o fortalecimento da governança pública e para o desenvolvimento de uma infraestrutura rodoviária mais sustentável e financeiramente viável em todo o país.

**Confirmação de presença e informações adicionais:**  
[sfplan.se@transportes.gov.br](mailto:sfplan.se@transportes.gov.br)

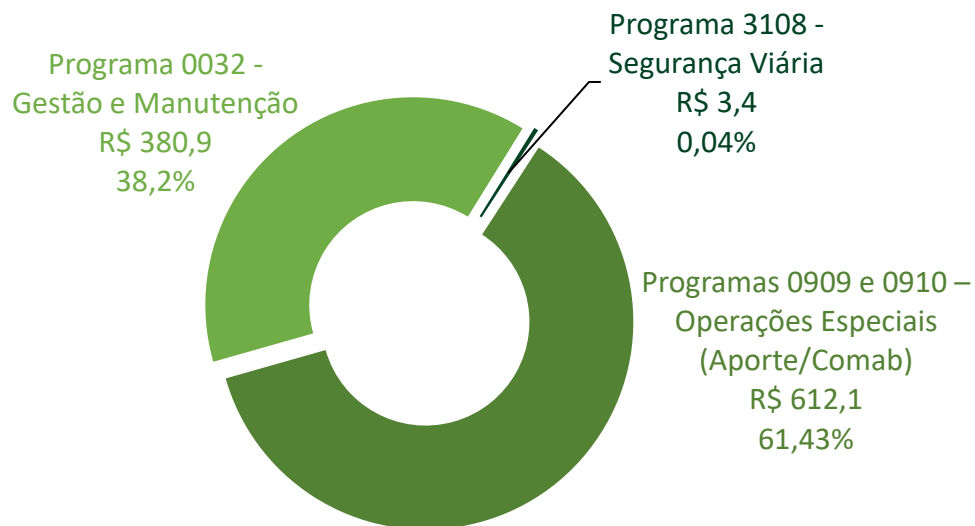


## ◇ Conformidade e eficiência da gestão

### ◆ Gestão Orçamentária e Financeira

A Lei nº 15.121, de 10 de abril de 2025, Lei Orçamentária Anual de 2025 - LOA 2025, consignou à Unidade Prestadora de Contas Ministério dos Transportes – UPC/MT dotação orçamentária inicial na ordem de R\$ 2.654,5 milhões<sup>(1)</sup>, no qual estão computados os valores alocados nas programações da Administração Direta do Ministério dos Transportes e do Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito – FUNSET. As alterações orçamentárias efetuadas durante o exercício financeiro de 2025 resultaram no cancelamento de R\$ 1.658 milhões, o que redimensionou a dotação orçamentária final para o montante de R\$ 996,4 milhões<sup>(2)</sup>, assim classificados:

#### Orçamento Consolidado por Programas 2025 (valores em milhões)



Fonte: Tesouro Gerencial

(1) Exclui Reserva de Contingência.  
(2) Os valores acima compreendem as UO 39101 e 39905.

### Execução Orçamentária

#### Histórico da Execução Orçamentária e Financeira

valores em milhões

Exercício	Dotação Final	Despesas Empenhadas	Despesas Liquidadas	Despesas Pagas	% Pago
2023	3.209,8	3.185,5	3.062,5	2.836,1	89,0%
2024	3.045,5	2.971,6	2.878,4	2.688,7	90,5%
2025	996,4	962,1	816,7	804,6	83,6%

Fonte: Tesouro Gerencial

Dos créditos orçamentários atualizados e disponibilizados à citada UPC em 2025, foram empenhados R\$ 962,1 milhões, liquidados R\$ 816,7 milhões e pagos R\$ 804,6 milhões.

O orçamento autorizado em 2025 foi inferior em R\$ 2.049,1 milhões ao consignado em 2024, o que representou uma redução de 67,3%. Tal ocorrência foi fortemente influenciada pela decisão conjunta do Ministério do Planejamento e Orçamento - MPO, do Ministério da Gestão e Inovação em Serviços Públicos - MGI e do Instituto Nacional de Seguro Social – INSS, a qual determinou a transferência das despesas com inativos para a UO 72146 - Recursos sob Supervisão do MGI, suprimindo, portanto, programação cuja alocação em 2024 atingiu a cifra de R\$ 2.657,1 milhões.

A referida movimentação ensejou, inclusive, o cancelamento de dotações da UPC, em 2025, na ordem de R\$ 675,6 milhões, que haviam sido alocadas, inicialmente, na ação 0181 – Aposentadorias e Pensões Cíveis da União.

A redução do orçamento de 2025 envolveu também valores em outras programações, com maior impacto nas dotações alocadas nas ações orçamentárias OOVR - *Participação da União em projetos de concessões rodoviárias outorgadas a iniciativa privada* e OOV5 - *Participação da União em projetos de concessões ferroviárias outorgadas à iniciativa privada*, cujas cifras totalizaram R\$ 412,0 milhões e R\$ 460,8 milhões, respectivamente.

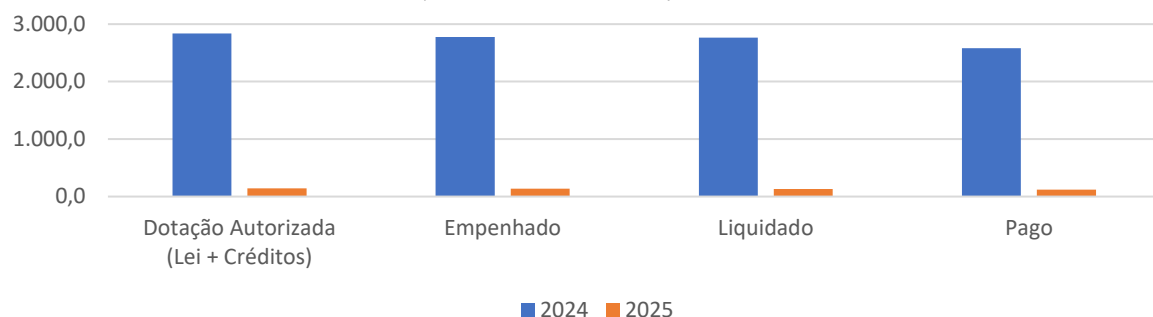
Quanto ao índice de pagamento (valor pago/despesa empenhada), este apresentou uma redução de 6,9% em relação ao exercício de 2024, e uma redução de 5,41% quando comparado a 2023, alcançando um percentual de 83,6%.



Para melhor demonstração da performance orçamentária, apresentaremos, a seguir, representações gráficas da execução orçamentária por resultado primário: Despesas Obrigatórias, Discricionárias e Financeiras.

### Despesas Obrigatórias

(valores em R\$ milhões)



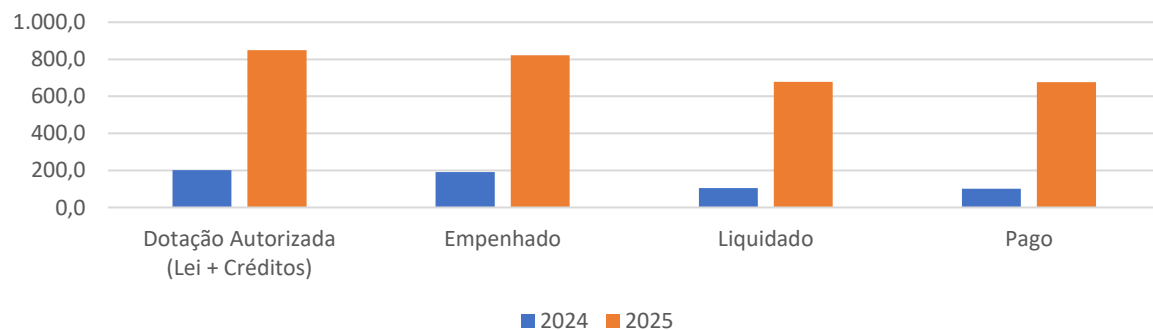
Fonte: Tesouro Gerencial

Conforme se depreende do quadro acima, a dotação autorizada em 2025 para as despesas obrigatórias foi inferior em 95,1% (redução líquida de R\$ 2.697,4 milhões) ao montante do ano de 2024. Esse resultado líquido foi provocado pelas seguintes ocorrências:

- a) redução de dotação da ação orçamentária 0181, em R\$ 2.663,2 milhões;
- b) redução em pessoal ativo (ação orçamentária 20TP), em R\$ 13,3 milhões;
- c) redução em benefícios (ações orçamentárias 2004, 212B, 00S6 e 0536), em R\$ 20,9 milhões.

### Despesas Discricionárias

(valores em R\$ milhões)



Fonte: Tesouro Gerencial

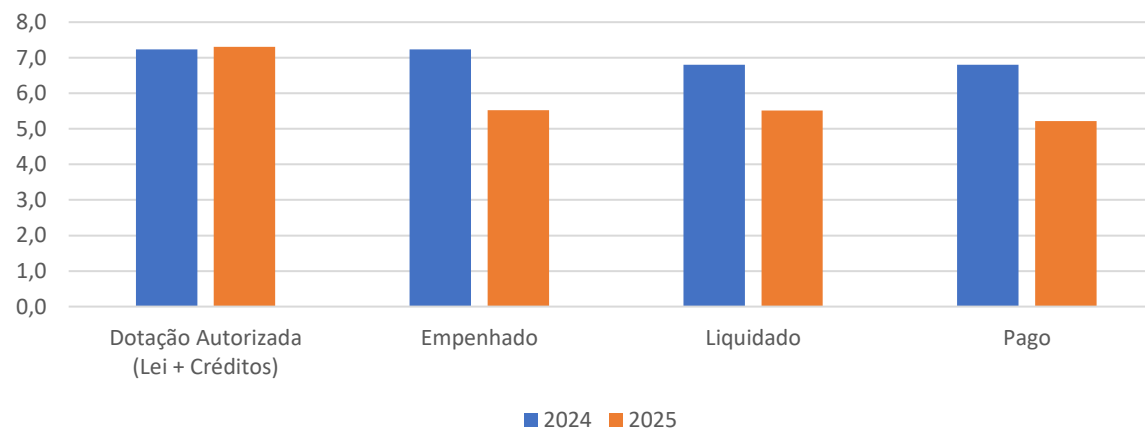
Em 2025, os créditos orçamentários fixados às despesas discricionárias totalizaram R\$ 848,8 milhões, o que representou um aumento total de R\$ 648,2 milhões em relação ao montante autorizado no ano de 2024, conforme demonstrado no gráfico.

Do referido incremento, o valor de R\$ 583,5 milhões foi destinado à realização das 1ª e 2ª parcelas previstas no item 4 do Termo de Autocomposição, cujas despesas foram classificadas no Grupo de Natureza de Despesa – GND 4 – Investimentos. Trata-se do acordo celebrado entre o Ministério dos Transportes, Agência Nacional de Transportes Terrestres e o Tribunal de Contas da União que alinhavou a saída da Concessionária Via Bahia do trecho rodoviário da BR-364 e da BR-116 no Estado da Bahia, que vinha apresentando, há anos, performance insatisfatória. O citado instrumento abriu caminho para estruturação de novo projeto de concessão com premissas modernas que priorizem a execução de obras e serviços capazes de proporcionar maior conforto e segurança aos usuários das mencionadas rodovias.

No exercício de 2025, a despesa discricionária empenhada atingiu 96,7% do total autorizado, índice semelhante ao da execução orçamentária de 2024.

### Despesas Financeiras

(valores em milhões)



Fonte: Tesouro Gerencial



A dotação orçamentária destinada às despesas financeiras em 2025 totalizou R\$ 7,3 milhões contra R\$ 7,2 milhões em 2024. Em valores empenhados, o desempenho orçamentário das referidas despesas sofreu redução no período 2024/2025, passando de R\$ 7,2 milhões para R\$ 5,5 milhões.

Cumpra esclarecer que as despesas financeiras desta UPC, desde o exercício de 2023, referem-se exclusivamente aos dados da ação orçamentária 09HB – *Contribuição da União, de suas Autarquias e Fundações para o Custeio do Regime de Previdência dos Servidores Públicos Federais – CPSS*.

## Execução Financeira

Em 2025, a execução financeira do Ministério dos Transportes totalizou R\$ 1.057,5 milhões, somando pagamentos do exercício e Restos a Pagar (RP). Do total empenhado (R\$ 962,1 milhões), foram pagos R\$ 804,6 milhões com dotações de 2025, além de R\$ 252,9 milhões quitados como RP, permitindo atender às despesas de pessoal, custeio e investimentos dentro dos limites financeiros disponibilizados no exercício.

Os pagamentos com dotações de 2025 corresponderam a 84% do valor empenhado, indicando a parcela do empenho efetivamente quitada no próprio exercício.

Além disso, o pagamento de R\$ 252,9 milhões em RP contribuiu para reduzir obrigações pendentes e melhorar a previsibilidade do fluxo de pagamentos.

Vale destacar que, em 2025, os pagamentos do grupo “Pessoal” (GND 1) ficaram na ordem de milhões (R\$ 302,1 milhões), diferentemente de 2024, quando os desembolsos foram da ordem de bilhões (R\$ 2,6 bilhões). Essa diferença se explica principalmente por conta da transferência dos inativos e pensionistas ao DECIPEX.

## Quadro - Execução Financeira

valores em milhões

Finalidade (GND)	Despesas Empenhadas	Valores Pagos	Restos a Pagar			Execução Financeira Total - 2025
			Inscritos e Reinscritos Líquidos	RP Pagos	RP a Pagar	
	(a)	(b)	(c)	(d)	(e) = (c) - (d)	(f) = (b) + (d)
Pessoal	127,7	116,1	186,0	186,0	0,0	302,1
Custeio	245,6	104,7	101,6	57,1	44,5	161,8
Investimentos	588,9	583,8	12,9	9,8	3,0	593,6
<b>Total</b>	<b>962,1</b>	<b>804,6</b>	<b>300,4</b>	<b>252,9</b>	<b>47,5</b>	<b>1.057,5</b>

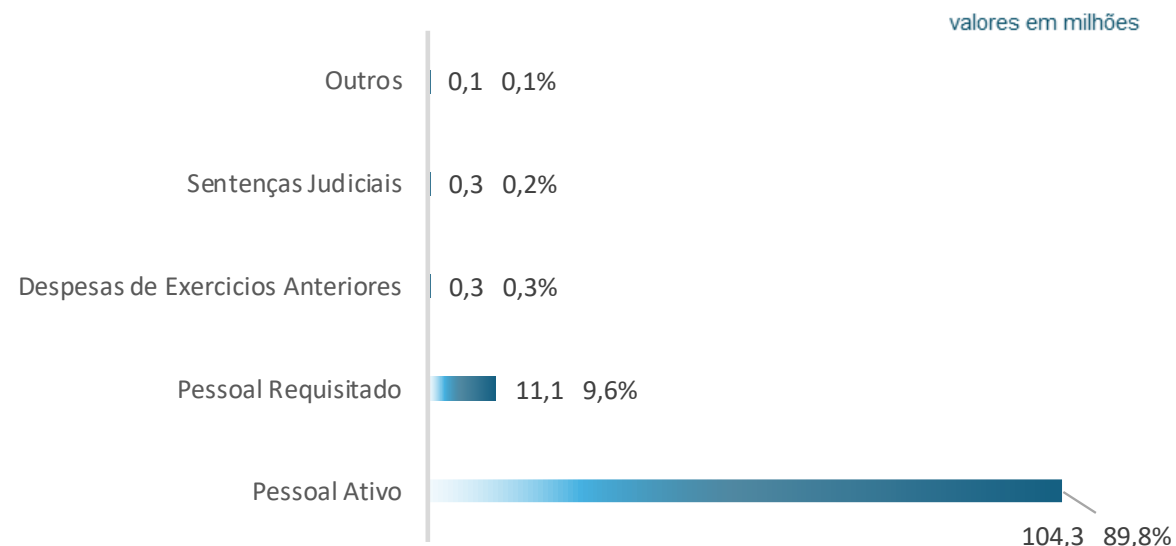
Fonte: Tesouro Gerencial / Recorte: Administração Direta do MT e FUNSET (UPC).

## Valores Pagos do Exercício de 2025

O gráfico de despesas pagas com pessoal em 2025 evidencia que a maior parte dos pagamentos do grupo “Pessoal” (GND 1) está concentrada em pessoal ativo, que representou 89,8% do total, com R\$ 104,3 milhões pagos no exercício. Essa predominância reforça que, no recorte da UPC (Administração Direta do MT e FUNSET), a execução financeira relacionada ao pessoal ativo constitui a principal obrigação anual constante daquele grupo de despesa.

O pessoal requisitado correspondeu a 9,6% dos pagamentos, totalizando R\$ 11,1 milhões, refletindo o custo da força de trabalho cedida à Pasta. Os demais itens: despesas de exercícios anteriores (0,3%), sentenças judiciais (0,2%) e outros (0,1%) possuem participação residual, somando valores muito pequenos em relação ao total do grupo.

## Despesas Pagas com Pessoal

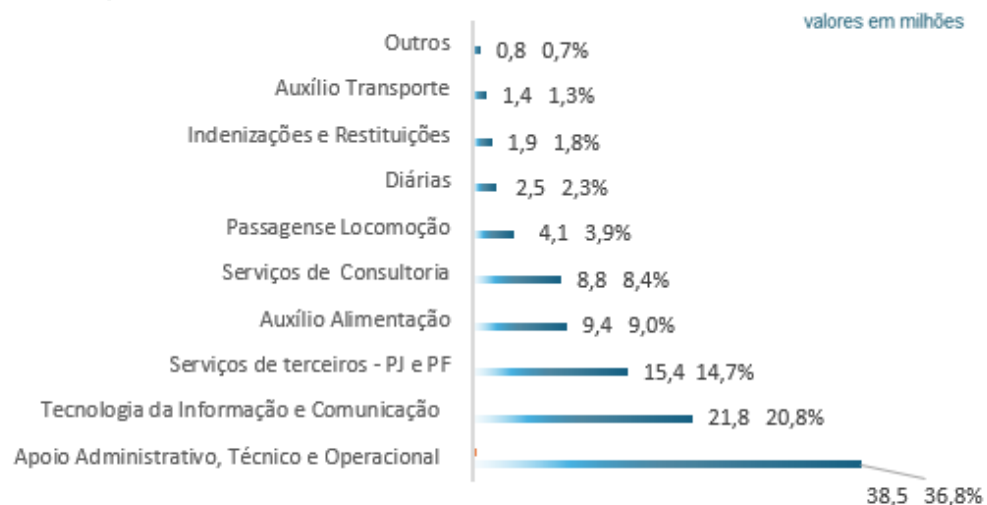


Fonte: Tesouro Gerencial / Recorte: Administração Direta do MT e FUNSET (UPC).



Assim, o gráfico mostra uma estrutura de despesa de pessoal fortemente concentrada em pessoal ativo, com pequena participação das demais rubricas, indicando um perfil de execução financeira enxuto e pouco fragmentado dentro do grupo “Pessoal” em 2025

## Despesas Pagas com Custeio



Fonte: Tesouro Gerencial / Recorte: Administração Direta do MT e FUNSET (UPC).

O gráfico de despesas pagas com custeio em 2025 mostra que a maior parte desses pagamentos concentrou-se em Apoio Administrativo, Técnico e Operacional, que representou 36,8% do total, com R\$ 38,5 milhões. Esse grupo inclui serviços continuados essenciais ao funcionamento cotidiano da Pasta, como apoio operacional, suporte técnico e contratação de mão de obra terceirizada.

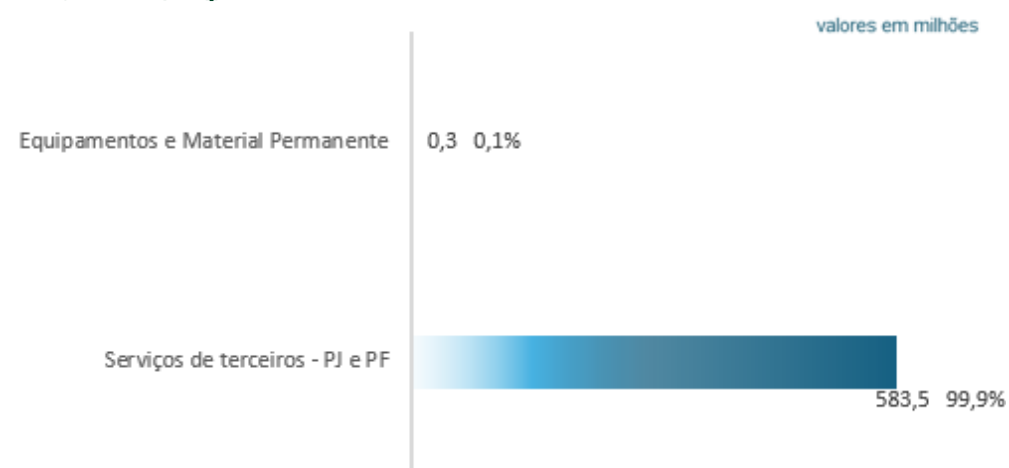
A segunda maior rubrica foi Tecnologia da Informação e Comunicação, com R\$ 21,8 milhões (20,8%), refletindo gastos vinculados à manutenção de sistemas, suporte tecnológico, infraestrutura digital e serviços de TI que viabilizam atividades administrativas e finalísticas do Ministério.

Os Serviços de Terceiros Pessoas Jurídicas e Físicas responderam por R\$ 15,4 milhões (14,7%), englobando contratações pontuais ou específicas necessárias ao desenvolvimento das atividades do órgão.

As demais despesas apresentam participação menor: Auxílio Alimentação (R\$ 9,4 milhões; 9,0%), Serviços de Consultoria (R\$ 8,8 milhões; 8,4%), Passagens e Locomoção (R\$ 4,1 milhões; 3,9%), Diárias (R\$ 2,5 milhões; 2,3%), além de Indenizações e Restituições, Auxílio Transporte e Outros, cada uma com menos de 2% do total.

O gráfico evidencia, portanto, que as despesas de custeio da UPC em 2025 apresentam perfil concentrado nas atividades de apoio administrativo e na manutenção da infraestrutura tecnológica, enquanto os demais itens possuem impacto financeiro reduzido. Essa distribuição sugere um custeio orientado à operação essencial e ao suporte às atividades administrativas.

## Despesas pagas com investimento



Fonte: Tesouro Gerencial / Recorte: Administração Direta do MT e FUNSET (UPC).

O gráfico de despesas pagas com investimento em 2025 evidencia forte concentração em Serviços de terceiros pessoas jurídicas e físicas, que totalizaram R\$ 583,5 milhões, representando 99,9% do total pago nessa finalidade.

A rubrica Equipamentos e Material Permanente apresentou participação residual, com R\$ 0,3 milhão, equivalente a 0,1%.

No recorte desta UPC, os investimentos pagos em 2025 foram executados quase integralmente por contratações de serviços.

Esse volume está concentrado principalmente no elemento “Outros Serviços de Terceiros PJ”, referente ao Termo de Autocomposição para encerramento consensual do Contrato de Concessão para Exploração das Rodovias BR-116/324/BA e BA 526/528.

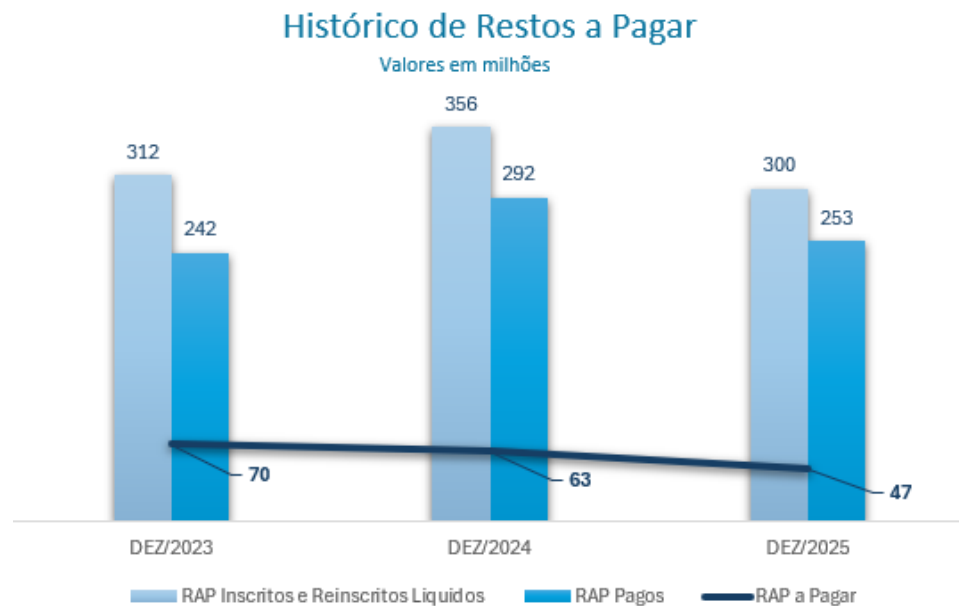


Já as aquisições de bens permanentes tiveram impacto financeiro muito pequeno, restritas a compras pontuais de mobiliário, equipamentos de apoio administrativo e itens de áudio e vídeo para a ação 2000 Administração da Unidade.

## Restos a Pagar

A análise dos Restos a Pagar (RAP) permite avaliar a capacidade da unidade em liquidar obrigações de exercícios anteriores e a evolução do passivo financeiro ao longo do tempo. Esses valores representam despesas empenhadas e não pagas até o encerramento do exercício, que podem ou não ter sido liquidadas, e cuja gestão influencia diretamente a previsibilidade do fluxo financeiro e a aderência da execução aos cronogramas orçamentários

O gráfico “Histórico de Restos a Pagar” evidencia melhoria na capacidade de liquidação das obrigações inscritas e reinscritas ao longo do período 2023–2025, com redução do saldo remanescente ao final de cada exercício. Em dezembro de 2023, foram inscritos e reinscritos líquidos R\$ 312 milhões, com pagamentos de R\$ 242 milhões, encerrando o exercício com saldo de R\$ 70 milhões a pagar.



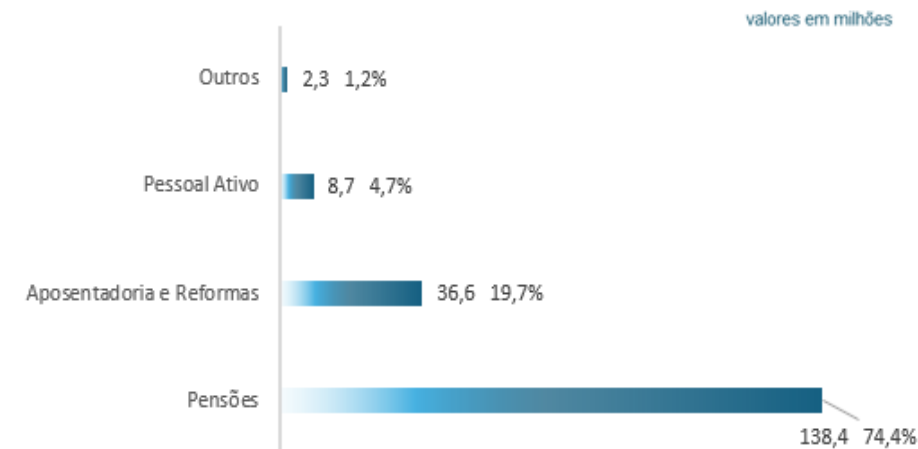
Fonte: Tesouro Gerencial / Recorte: Administração Direta do MT e FUNSET (UPC).

Em 2024, observou-se aumento do volume inscrito e reinscrito líquido (R\$ 356 milhões), acompanhado de elevada execução de pagamentos (R\$ 292 milhões), o que corresponde a aproximadamente 82% do montante inscrito no exercício, resultando em saldo final de R\$ 64 milhões. Em 2025, os restos a pagar inscritos e reinscritos líquidos totalizaram R\$ 300 milhões, com pagamentos de R\$ 253 milhões (cerca de 84%), e saldo final de R\$ 47 milhões a pagar.

Os resultados demonstram avanço no gerenciamento do passivo financeiro, com manutenção de alta taxa de liquidação e redução do estoque remanescente ao encerramento do exercício, contribuindo para maior previsibilidade na execução orçamentária e menor risco associado ao acúmulo de obrigações de exercícios anteriores.

## Composição do RAP Pago com Pessoal

O gráfico de RAP pago com pessoal em 2025 evidencia forte concentração em despesas previdenciárias, com predominância de Pensões, seguidas por Aposentadorias e Reformas. As despesas de Pessoal Ativo apresentam participação menor, enquanto a rubrica “Outros” possui caráter residual. Em termos práticos, a composição dos pagamentos de restos a pagar com pessoal em 2025 demonstra que a execução esteve majoritariamente vinculada a obrigações continuadas de caráter obrigatório, com baixa incidência de itens residuais e participação limitada de despesas associadas ao pessoal ativo.

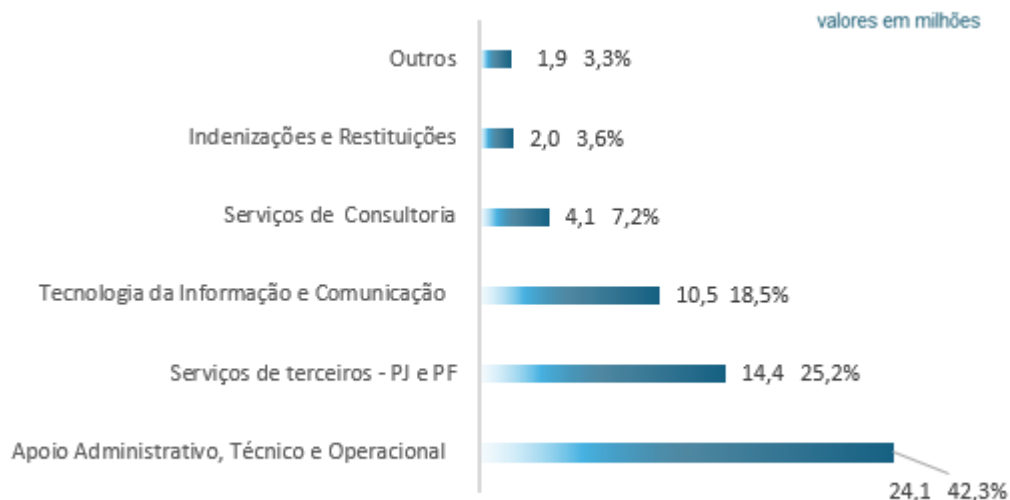


Fonte: Tesouro Gerencial / Recorte: Administração Direta do MT e FUNSET (UPC).



Complementarmente, o detalhamento por natureza de despesa extraído do Tesouro Gerencial indica que a rubrica “Pensões” agrega diferentes naturezas previdenciárias (incluindo complementações e ajustes), o que contribui para sua elevada participação no total pago; já as despesas de pessoal ativo aparecem de forma pulverizada em itens de menor materialidade.

### Composição do RAP Pago com Custeio

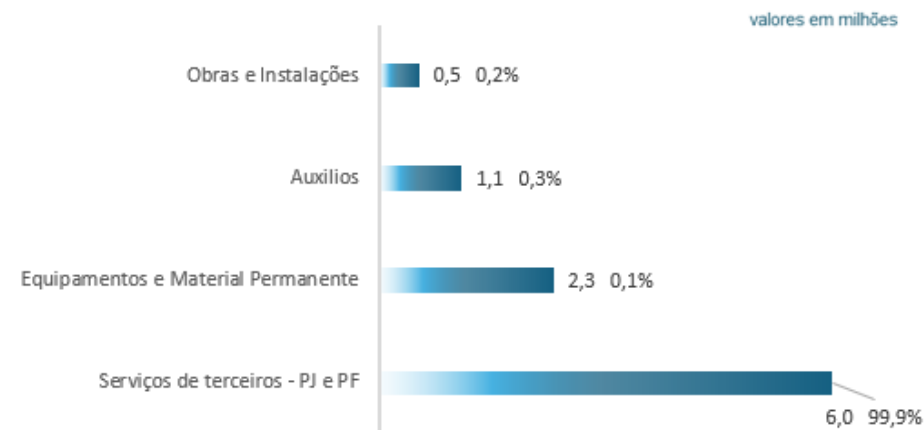


Fonte: Tesouro Gerencial / Recorte: Administração Direta do MT e FUNSET (UPC).

O gráfico de RAP pago com custeio em 2025 demonstra maior concentração de pagamentos em ações voltadas ao Apoio Administrativo, Técnico e Operacional, que representam a parcela mais significativa das obrigações liquidadas no exercício. Em seguida, destacam-se as despesas classificadas como Serviços de Terceiros Pessoa Jurídica e Física, além das programações de Tecnologia da Informação e Comunicação, que também apresentam participação relevante no total pago.

As despesas com Serviços de Consultoria, Indenizações e Restituições e a rubrica “Outros” compõem parcelas menores da execução, com caráter mais disperso entre diferentes naturezas. No conjunto, a composição dos pagamentos de restos a pagar de custeio em 2025 revela carteira diversificada de obrigações, predominantemente associadas ao funcionamento administrativo e às atividades de suporte operacional, refletindo compromissos típicos de continuidade e manutenção das operações do órgão.

### Composição do RAP Pago com Investimento



Fonte: Tesouro Gerencial / Recorte: Administração Direta do MT e FUNSET (UPC).

O gráfico de RAP pago com investimentos em 2025 evidencia forte concentração no elemento “Serviços de Terceiros Pessoa Jurídica e Pessoa Física”, que representa praticamente a totalidade das obrigações liquidadas no exercício. Os demais itens como Equipamentos e Material Permanente, Auxílios e Obras e Instalações apresentam participação residual na composição dos pagamentos.

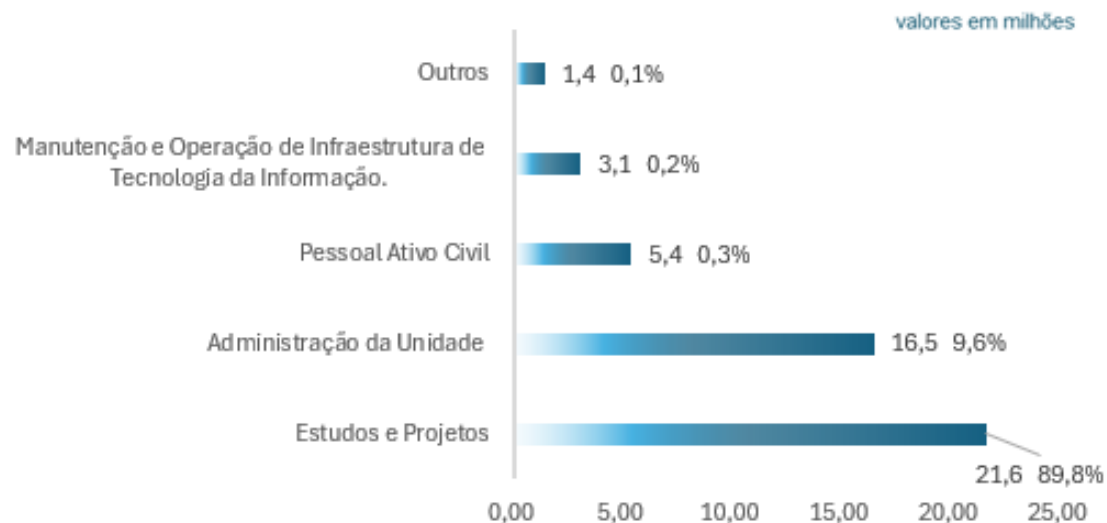
A análise do detalhamento por natureza de despesa, extraído do Tesouro Gerencial, demonstra que a maior parte dos pagamentos classificados como Serviços de Terceiros está associada à execução de serviços técnicos especializados voltados ao funcionamento administrativo das unidades. Em seguida, destaca-se o item Equipamentos e Material Permanente, cuja execução não se restringe a um único tipo de bem, abrangendo principalmente aquisições de equipamentos de Tecnologia da Informação e Comunicação, além de itens de mobiliário em geral. Os demais componentes apresentam caráter residual, incluindo auxílios vinculados à ação 8487 Fomento a Projetos Destinados à Prevenção e Redução de Acidentes e despesas pontuais de obras e instalações.

No conjunto, o perfil dos pagamentos de restos a pagar de investimento em 2025 indica carteira pouco diversificada, com predominância de serviços contratados e baixa incidência de aquisições de bens permanentes ou de obras, refletindo a natureza das programações executadas pela unidade no exercício.



## Restos a pagar cancelados em 2025

Esta seção trata do movimento de depuração do estoque (cancelamentos), que não representa execução de despesa, mas saneamento de obrigações que deixaram de ser exigíveis ou executáveis.



Fonte: Tesouro Gerencial / Recorte: Administração Direta do MT e FUNSET (UPC).

Em 2025, os cancelamentos de restos a pagar totalizaram R\$ 47,9 milhões, evidenciando processo relevante de depuração do passivo e saneamento do estoque de obrigações de exercícios anteriores. Observa-se forte concentração dos cancelamentos em poucas ações, com destaque para: Estudos, Projetos e Planejamento de Infraestrutura de Transportes e Administração da Unidade, seguidas por Pessoal Ativo Civil e Manutenção e Operação de Infraestrutura de Tecnologia da Informação, que, em conjunto, representam a maior parcela do montante cancelado no recorte analisado.

## Dotação e Limite de Movimentação e Empenho

A partir da publicação da Lei nº 15.121/2025, LOA 2025, as alterações promovidas pelo Decreto nº 12.477, de 30 de maio de 2025, atualizando o Decreto nº 12.448, de 30 de abril de 2025, que dispôs sobre a programação orçamentária e financeira para o exercício de 2025, imputou ao Ministério dos Transportes – MT contingenciamento e bloqueio de dotações, os quais foram repartidos entre várias unidades, cabendo à UPC os valores de R\$ 858,2 milhões e de R\$ 61,3 milhões, respectivamente.

Por ocasião da publicação do Decreto nº 12.763, de 28 de novembro de 2025, o referido contingenciamento foi redimensionado para o valor de R\$ 27,1 milhões, ficando concentrado exclusivamente na ação orçamentária 00VS – *Participação da União em projetos de concessões ferroviárias outorgadas à iniciativa privada*. Segundo esclarecimentos prestados pela Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário – SNTF, o contingenciamento em questão não gerou prejuízos ao planejamento orçamentário, dada a não conclusão dos estudos necessários à execução da despesa prevista naquela programação.

Também merece nota que o bloqueio de dotações supracitado foi totalmente desfeito, quando da edição do Decreto nº 12.763/2025, e que, durante a sua vigência, a programação da UPC não foi impactada, visto que afetou apenas a ação orçamentária 00VS, cujos recursos não estavam aptos a serem utilizados pelos motivos expostos acima.

## Limite de Movimentação e Empenho 2025

Valores em R\$ milhões

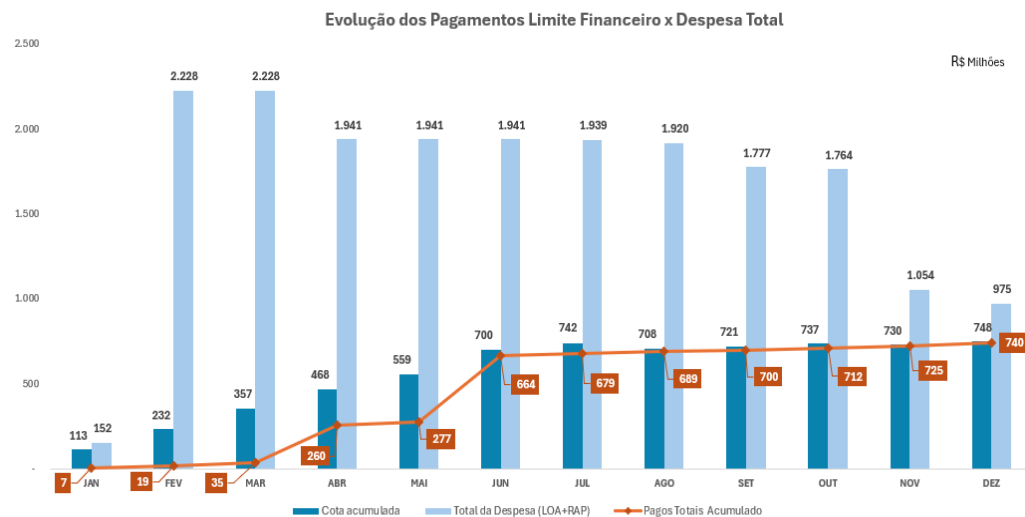
RP	Dotação final	Limite Orçamentário	Contingenciamento
(a)	(b)	(c)	(d)=(b)-(c)
2 - Demais	194,4	194,4	0
3 - PAC	654,4	627,3	27,1

Fonte: Tesouro Gerencial



## Limite Financeiro

A análise do limite financeiro visa apresentar a relação entre a programação financeira do Ministério dos Transportes e a execução de pagamentos ao longo de 2025. Ao comparar a cota disponibilizada com os pagamentos realizados e com a despesa total projetada, é possível avaliar a aderência entre orçamento, limite e execução, bem como identificar eventuais restrições enfrentadas no exercício.



No primeiro trimestre, a evolução da cota e dos pagamentos é baixa e gradual, compatível com a execução sob liberação provisória anterior ao Decreto nº 12.448, de 30 de abril de 2025. A partir de abril, observa-se mudança nítida de patamar e aceleração, com forte aproximação entre cota e pagamentos até junho; no segundo semestre, as curvas seguem praticamente paralelas, indicando elevada aderência do fluxo de desembolso ao limite liberado.

Ao final de dezembro, os pagamentos atingiram aproximadamente R\$ 740 milhões frente a uma cota de cerca de R\$ 748 milhões (cerca de 99% de utilização).

Em contraste, a “Despesa Total” se manteve muito acima do limite e dos pagamentos na maior parte do ano, superando R\$ 2,2 bilhões no início e reduzindo-se de forma relevante no último bimestre (aproximadamente R\$ 1,05 bilhão em novembro e R\$ 975 milhões em dezembro). Esse comportamento decorre, sobretudo, de ajustes nas ações 00VR – Participação da União em Projetos de Concessões Rodoviárias Outorgadas à Iniciativa Privada e 00VS - Participação da União em Projetos de Concessões e Autorizações Ferroviárias Outorgadas à Iniciativa Privada que apresentavam dotações elevadas no Projeto da LOA e foram reduzidas e readequadas ao longo do exercício, refletindo remanejamentos, cancelamentos parciais e realocações para prioridades. Em síntese, o gráfico evidencia boa conversão da cota em pagamentos e a necessidade de gestão ativa e priorização de desembolsos diante de obrigações potencialmente superiores ao limite.

## Gestão de Pessoas

Em 2025, a COGEP manteve o foco na otimização de recursos, no aprimoramento da gestão corporativa e na ampliação dos serviços e das informações de gestão de pessoas.

### ✓ Reformulação da Intranet da COGEP

A COGEP manteve o portal da intranet atualizado por meio do mapeamento das páginas e da revisão de conteúdos desatualizados, com ações contínuas de padronização das informações, a fim de garantir maior clareza, transparência e confiabilidade aos usuários internos. Para conhecer a página acesse em: <https://minfraestrutura.sharepoint.com/sites/gestao-de-pessoas>.

### ✓ Criação do Portal de Serviços da COGEP

A COGEP aprimorou a organização e a forma de oferta de seus serviços ao público interno do Ministério dos Transportes, reunindo os principais atendimentos em um Portal de Serviços. A ferramenta permite que servidores e empregados públicos realizem solicitações de maneira mais simples, direta e transparente. No período, o portal foi desenvolvido e implementado, com realização de treinamentos para a equipe e elaboração de manuais orientativos para utilização do sistema.

### ✓ Novos servidores CPNU

A COGEP recebeu um total de 46 novos servidores do 1º CPNU. Dentre os cargos providos, destacam-se: 38 Analistas de Infraestrutura (AIE); 3 Especialistas em Políticas Públicas e Gestão Governamental (EPPGG); 4 Analistas em Tecnologia da Informação (ATI) e 1 Analista Técnico de Políticas Sociais (ATPS). Para os novos servidores foram promovidas ações de ambientação, entrega de kits de boas-vindas e alocação com base no perfil definido pelas áreas estratégicas do MT.

### ✓ Nomeações em CCEs e FCEs

A COGEP, visando a integridade pública, acompanhou todos os procedimentos de designação e nomeação para cargos e funções comissionadas, efetuando a aferição de parâmetros curriculares e combatendo o nepotismo. Implementou novo termo de compromisso para gestores, bem como para servidores.

### ✓ Resolução de pendências do e-Social

No exercício de 2025, a COGEP conseguiu finalizar mais de 6 (seis) mil pendências no e-Social, no âmbito do Ministério dos Transportes, dentre as quais se destacam: cadastros e folha de pagamento.



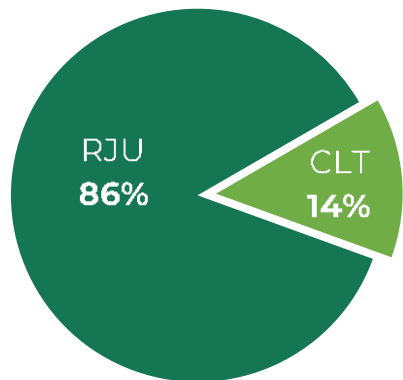
### ✓ Quadro de Pessoal do MT

O Quadro de Pessoal do MT é composto por servidores e empregados públicos em exercício na sede do MT (411), em Brasília, somado aos servidores e empregados do MT cedidos a outros órgãos do Governo (827), totalizando 1.238 vidas.

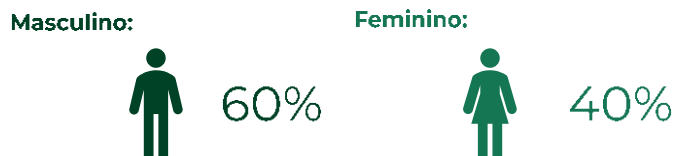
O foco do presente relatório recairá sobre parte desse Quadro de Pessoal: a **força de trabalho em exercício no MT**, os servidores e empregados públicos **em atividade na sede do Órgão, em Brasília-DF, composta por 411 vidas**, distribuídas entre servidores do Regime Jurídico Único (RJU) e empregados públicos do Regime Celetista (CLT).

Sobre este público (servidores e empregados em exercício no MT) tem-se as informações abaixo relacionadas.

Força de Trabalho em exercício no MT por Vínculo



Força de Trabalho em exercício no MT por Gênero



### Ocupantes de CCEs/FCEs por Gênero

Dos 411 servidores e empregados públicos em exercício no MT, 200 ocupam cargos e funções comissionadas. Mais da metade dos cargos e funções comissionadas (124) são ocupados por servidores e empregados cedidos por outros órgãos para o exercício no MT; 46 são ocupados por servidores sem vínculo com a administração pública; e 30 são ocupados por servidores e empregados do Quadro do MT. A seguir a distribuição por gênero em relação à ocupação de cargos e funções comissionadas no Ministério dos Transportes.

Ocupantes de CCE/FCE por Gênero

	Sem vínculo: 46	Efetivo do MT: 30	Advindos de outros órgãos: 124
MAS	20	12	82
FEM	26	18	42

### ✓ Gestão do Programa de Estágio

Em 2025, o MT promoveu diversas ações para a melhoria do acolhimento aos estudantes no Órgão. Foi realizada a adequação da cartilha para estagiários e supervisores, com o objetivo de dar as boas-vindas e apresentar as novas estruturas/competências do Ministério. Foi realizada a 5ª edição da comemoração do "Dia do Estagiário", no mês de agosto/25, para homenagear os estudantes e ressaltar a importância do aprendizado no período do estágio, ocasião em que os estudantes foram presenteados com Kit do Estagiário (ecobag, garrafa, moleskinis). Em comemoração as festas de final de ano, foi elaborada uma lembrancinha para cada um, em agradecimento a toda contribuição. O órgão conta com 40 estagiários - 39 nível superior e 1 nível médio.



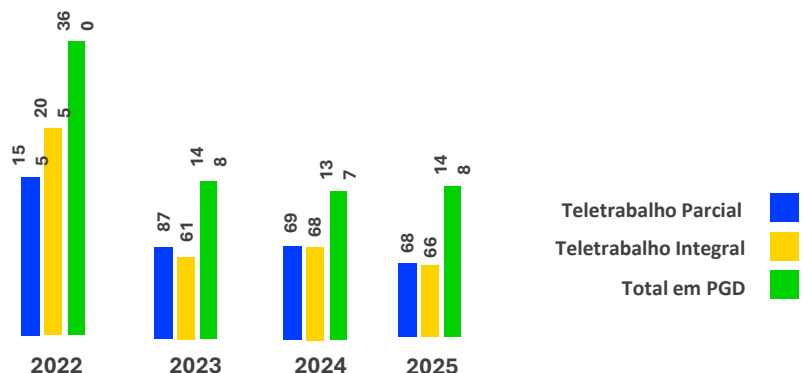
### ✓ Programa de Gestão e Desempenho.

No exercício de 2025, A Coordenação de Gestão de Pessoas (COGEP) deu continuidade à consolidação do Programa de Gestão e Desempenho (PGD), com a publicação das portarias de instituição do programa no âmbito da Secretaria Nacional de Trânsito – SENATRAN, da Secretaria Nacional de Transportes Ferroviário – SNTF e do Gabinete do Ministro, em consonância com a Portaria nº 1.062, de 26 de dezembro de 2024. A partir de janeiro de 2025, o MT passou a utilizar o Sistema Petrvs como ferramenta oficial para o gerenciamento do PGD, assegurando o alinhamento ao planejamento estratégico institucional. Em atendimento à Resolução CPGD/MGI nº 2, de 30 de outubro de 2024, a COGEP, em parceria com a SCETI, promoveu as adequações necessárias para o envio automatizado de relatórios por meio de Programação de Aplicação – API, atendendo, assim, as obrigações legais para adesão do Programa no MT.

O programa manteve os parâmetros de adesão previstos na regulamentação vigente, permitindo a participação de até 40% do total de servidores e empregados públicos, com limite de até 20% em regime de teletrabalho integral.

## Programa de Gestão e Desempenho

### Quantitativo de servidores em Programa de Gestão e Desempenho



### ✓ Órgãos de Controle

Em passado recente (2023), encontravam-se registrados aproximadamente 2.000 indícios de irregularidades pendentes de apuração. No exercício de 2025, a COGEP concluiu a apuração dos indícios de irregularidades apontados pelo Tribunal de Contas da União (TCU) no sistema e-Pessoal, referentes às pensões concedidas a pensionistas filhas maiores solteiras.

### ✓ Demandas Judiciais

A COGEP desempenhou papel fundamental na elaboração de pareceres técnicos e acompanhamento tempestivo dos processos judiciais, efetivando o cumprimento das ações judiciais nos termos estabelecidos pela Advocacia-Geral da União – AGU e fornecendo elementos de fato e direito necessários para subsidiar a defesa da União, com o atendimento de 471 demandas provenientes de Órgãos do Poder Judiciário ao longo de 2025.

### ✓ Reposição ao erário

No ano de 2025 esta COGEP recuperou para os cofres públicos o montante de R\$ 393.863,81, referente a valores recebidos indevidamente pelos servidores/empregados públicos, valores estes ressarcidos ao erário após a conclusão dos respectivos processos de ampla defesa.

### ✓ Capacitação e desenvolvimento

No ano de 2025, foram realizadas 53 ações de treinamento e desenvolvimento de pessoas no MT. A meta de execução do PDP estabelecida em 50% foi superada, atingindo o percentual de 69% de necessidades de capacitação executadas. Além disso, foi alcançada o dobro da meta física estipulada para o total de servidores e empregados a serem capacitados (130 servidores e empregados) com a capacitação de 260 servidores de todas as unidades e níveis hierárquicos, em eventos nacionais e internacionais, incluindo cursos, workshops, palestras, entre outros. Em comparação ao ano de 2024, o investimento em treinamento e desenvolvimento triplicou, alcançando o montante de R\$ 2.187.044,23, o que reforça o compromisso do MT com a qualificação de seus servidores e empregados públicos visando o melhor atendimento ao cidadão. Dentre as capacitações realizadas, cabe destacar:

- Programa de Educação Executiva Workshop "Theory and Tools of the Harvard Negotiation Project";
- Trilha de Aprendizagem para pessoa idosa: Curso Básico do Sistema Eletrônico de Informações - SEI e Workshop - Conquistando Renda Extra com Clareza e Ação;
- Congresso Excelência em Gestão e Liderança – CEGEL;
- Curso de Meditação Mindfulness para iniciantes;
- 27º ENACOR – Encontro Nacional de Conservação Rodoviária, a 50ª RAPV – Reunião Anual de Pavimentação;
- Desperta-me! Acelerando a liderança feminina; e
- Programa Internacional de Certificação PPP-Foundation.



## ✓ Saúde e Qualidade de Vida

Com foco na promoção da saúde, do bem-estar e da qualidade de vida no trabalho, o Serviço de Ações de Saúde (SEAS) coordenou, ao longo do exercício de 2025, um conjunto de ações voltadas aos servidores do Ministério dos Transportes, bem como a empregados públicos, colaboradores e estagiários.

No período, foram realizadas [18] ações, alcançando [2.485] participantes.

As ações desenvolvidas em 2025 estiveram alinhadas às diretrizes de promoção da saúde integral, prevenção de agravos, fortalecimento do clima organizacional e valorização das pessoas, contribuindo para ambientes de trabalho mais saudáveis, seguros e humanizados.

Dentre as principais ações realizadas no exercício, destacam-se:

- Campanha de Vacinação: Influenza, (DT- Dupla Bacteriana Adulto - Difteria), Febre Amarela, (DTPa - Difteria, Tétano e Coqueluche, Tríplice Viral, Hepatite B, e Covid Adulto – atendimento de [340] servidores e empregados públicos;
- Campanhas educativas e preventivas, com ênfase na prevenção do assédio, da discriminação e na promoção de relações de trabalho respeitadas e éticas; Ação Contra Assédio e Discriminação, Campanha de Distribuição de Preservativos, Campanha de Doação de Sangue, Diversidade no Ministério dos Transportes e 1º CPNU - Recepção dos Aprovados no Primeiro concurso Público Unificado;
- Ações voltadas à saúde mental e ao cuidado psicossocial, incluindo palestras, rodas de conversa e atividades de sensibilização; Setembro Amarelo, Outubro Rosa/Novembro Azul - Circuito Saúde, Diversidade, Consciência Negra e Saúde Emocional: A Cura Como um Ato de Resistência;
- Contratação do Movimento Vida 360 - Projeto estruturado que integra educação, conteúdo especializado, ferramentas de autoconhecimento, recursos tecnológicos e indicadores gerenciais, promovendo saúde mental, produtividade, bem-estar, engajamento e desenvolvimento humano;
- Semana do Servidor Público, em alusão ao Dia do Servidor Público, com programação voltada à valorização institucional, integração e bem-estar dos participantes. Evento realizado nos dias 30 e 31 de outubro de 2025, com premiações nas categorias: Prêmio Trajetória de 25 e 45 anos de serviço público, Prêmio de Reconhecimento ao Serviço e 6º prêmio Edson Leite de Fotografia - total de participantes - (800); e
- Campanhas de Valorização e Homenagem: Dia do Estagiário, Dia dos Pais, Dia do Secretariado, Campanha de Natal, 2º Integra COGEP, Comemoração do Aniversário de 165 Anos do Ministério dos Transportes, Dia das Mães e Dia Internacional da Mulher.

## ✓ Execução Orçamentária e Financeira

No exercício de 2025, o **Serviço de Execução Financeira e Orçamentária (SEOR)**, vinculado à COGEP, atuou estrategicamente na gestão de recursos destinados à manutenção e ao desenvolvimento do capital humano do Ministério dos Transportes.

### Execução Orçamentária e Financeira

A execução global sob responsabilidade direta do SEOR totalizou **R\$ 123.816.720,00**. Este montante compreendeu o processamento da folha de pagamento, encargos sociais e a concessão de benefícios e auxílios indenizatórios a servidores e empregados públicos.

Dentro do escopo de desenvolvimento institucional, foram destinados **R\$ 2.187.044,23** especificamente para ações de capacitação e treinamento, visando ao aprimoramento técnico do corpo funcional.

**Descentralização de Créditos (Destaque)** Em conformidade com a estrutura de centralização de serviços da Administração Pública Federal, a COGEP operacionalizou a descentralização orçamentária para o Departamento de Centralização de Serviços de Inativos, Pensionistas e Órgãos Extintos (DECIPEX/MGI).

- Montante Descentralizado: R\$ 675.612.415,00.
- Finalidade: Garantir o fluxo de pagamentos de proventos e pensões de servidores aposentados e pensionistas sob responsabilidade desta pasta no exercício de 2025.

### Eficiência e Qualificação do Gasto Público

Como resultado de um rigoroso processo de auditoria e monitoramento de saldos contábeis de longo prazo, o SEOR promoveu a regularização de contas de passivos prescritos.

Por meio da análise técnica de contas sem movimentação há mais de cinco anos, foi possível realizar a reversão de R\$ 1.226.666,12 ao Tesouro Nacional, assegurando a conformidade com os princípios da economicidade e da eficiência contábil.

## ✓ Principais Realizações da COGEP

- A COGEP finalizou mais de 6 (seis) mil pendências no e-Social no âmbito do MT.
- Plena utilização do **sistema Petrvs** para acompanhamento do PGD no MT.
- Superação da meta de execução do PDP (inicialmente estabelecida em 50% das necessidades executadas), alcançando o percentual de 69% das ações de treinamento e desenvolvimento executadas, além de ultrapassar a meta física de servidores e empregados a serem capacitados (130), capacitando 260 servidores e empregados, e a execução do orçamento de capacitação foi triplicado em comparação com o ano de 2024.



- Contratação do Movimento Vida 360 com o objetivo de contribuir para a melhoria da saúde e da qualidade de vida dos servidores e empregados públicos do MT; e
- Recepção de 46 novos servidos do 1º CPNU com ambientação e exercício em áreas estratégicas para o MT.

✓ **Futuro para a COGEP**

A COGEP atuará ao longo do ano de 2026, mantendo seu compromisso com a Gestão de Pessoas e buscando a realização das seguintes entregas:

- Autorização junto ao MGI para realização de concurso público;
- Foco em saúde e qualidade de vida a fim de melhorar o bem-estar dos servidores e empregados públicos;
- Regularização de pendências do e-Social;
- Mapeamento dos processos da COGEP; e
- Foco na melhoria das entregas do PGD.

◆ **Gestão de Licitações e Contratos**

**Aquisições e contratações**

Em 2025, foram realizados 42 procedimentos licitatórios, sendo que 41 já foram concluídos, perfazendo um valor total homologado de R\$ 163,3 milhões e 1 está em andamento, com o valor estimado de R\$ 1,67 milhão, distribuídos nas seguintes modalidades:

SITUAÇÃO	MODALIDADE	QTD	VALOR HOMOLOGADO	PROPORÇÃO (R\$)
CONCLUÍDOS	Pregão + SRP	14	R\$ 159.521.359,96	97,70%
	Dispensa	21	R\$ 424.589,96	0,26%
	Inexigibilidade	6	R\$ 3.338.311,68	2,04%
<b>TOTAL</b>		<b>41</b>	<b>R\$ 163.284.261,60</b>	<b>100,00%</b>

Merece destaque a contratação de apoio administrativo e a contratação de manutenção predial, iniciativas fundamentais para garantir o pleno funcionamento das atividades do Ministério e a implementação das políticas públicas de transportes.

SITUAÇÃO	MODALIDADE	QTD	VALOR ESTIMADO	PROPORÇÃO
EM ANDAMENTO	Concorrência	1	R\$ 1.672.579,36	100%

- Não inclui as contratações diretas sob gestão e responsabilidade da Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas.

Indicador	Fórmula/ Cálculo		2022	2023	2024	2025
Tempo médio da fase interna da contratação de serviços	Dias decorridos da assinatura da 1ª versão do Termo de Referência até a publicação do aviso	Meta (Até)	180	180	180	180
		Realizado	193	100	122	<b>114</b>

O tempo médio da fase interna da contratação ficou abaixo do ano anterior. Essa diferença decorre dos esforços da Coordenação para implementar rotinas mais ágeis e eficientes, eliminando gargalos burocráticos sem comprometer a segurança jurídica.

**Contratos**

O volume de contratos assinados em 2025 ficou em patamar equivalente ao do exercício anterior.

CONTRATOS, ALTERAÇÕES CONTRATUAIS E PROCESSOS DE DESCUMPRIMENTOS				
PROCEDIMENTOS	2022	2023	2024	2025
Contratos	25	22	36	33
Termos Aditivos	33	44	32	36
Apostilamentos	39	44	42	37
Processos de Descumprimentos	19	9	2	11
<b>TOTAL POR ANO</b>	<b>116</b>	<b>119</b>	<b>112</b>	<b>117</b>



## ◆ Gestão documental, patrimonial e de material

<b>Entradas</b> (compras, transferências recebidas, etc.)	<b>1.235</b>
<b>Baixas</b> (doações, perdas, transferências, etc.)	<b>2.550</b>
<b>Movimentações</b> (internas, entre unidades da Pasta)	<b>2.445</b>

Nos últimos anos, a COGRL tem utilizado a doação como forma principal para se desfazer de bens.

<b>Itens doados</b>	<b>2.515</b>
<b>Valor total depreciado</b>	<b>R\$ 1.028.096,65</b>

## Movimentações Patrimoniais

A gestão de ativos em 2025 consolidou avanços em governança, conformidade normativa e eficiência operacional:

- **Governança e Inventário:** O inventário anual atingiu 99,77% de precisão, cobrindo 22.300 bens. A migração e adoção do padrão SIADS 2025 foram integralmente concluídas (100%).
- **Ativos Imobiliários:** Reavaliação de cinco imóveis da União sob gestão do Ministério, totalizando.

## Gestão documental e governança do SEI

As ações de 2025 focaram na racionalização do acervo físico e no fortalecimento do ambiente digital, com foco em conformidade, controle e suporte ao usuário:

- **Tratamento de Acervo:** Foram triadas 19.722 caixas e 124 pastas para eliminação, além da reclassificação de 4.114 processos. Paralelamente, 1.806 caixas do acervo de servidores inativos foram transferidas ao Ministério de Gestão e Inovação (MGI) e 27.651 processos da Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) foram reorganizados.
- **Protocolo:** Catalogação de 44.950 CNHs recebidas pelo protocolo, assegurando a integridade rastreabilidade dos documentos.
- **Governança do SEI, Tramita.GOV.BR e Suporte:** Foram habilitados 5.852 usuários externos e concedidas 2.575 permissões. A estrutura do sistema foi atualizada com a criação ou alteração de 437 unidades, além da atualização do módulo do Tramita.GOV.BR. A frente de suporte técnico totalizou 4.848 atendimentos (3.216 internos e 1.632 externos).

A transferência do acervo do Programa Passe Livre para a ANTT foi concluída, envolvendo 4 mil caixas e 350 estantes. Desde 2019, foi realizado a triagem de 10.519 caixas, resultando na eliminação de aproximadamente 525.967 processos.

## Manuais orientativos



A COGRL avançou na sistematização de conhecimentos e na padronização de fluxos internos, com o objetivo de fortalecer a segurança jurídica e promover maior eficiência administrativa:

- **Guia de Padronização do SEI:** Elaboração e publicação de diretrizes para a uniformização documental no Sistema Eletrônico de Informações, assegurando a conformidade.
- **Manual Orientativo sobre Marcação de Férias de Empregados Terceirizados:** Elaboração de material instrutivo destinado à organização, planejamento e controle dos períodos de usufruto de férias dos empregados vinculados aos contratos de prestação de serviços terceirizados, em conformidade com a Instrução Normativa nº 213/2025 e demais normas aplicáveis.
- **FAQ - Transição Contratual:** Material com o objetivo de esclarecer as principais dúvidas sobre a transição contratual dos serviços de apoio administrativo.

## Procedimentos para empresas contratadas



### Identificação

Usar crachá visível, pendurado no pescoço ou acima da cintura.



### EPI

Usar **sempre** os EPIs necessários.



### Descarte de resto de Obras

Usar container ou recipiente adequado para restos de obra.



### Utilização do elevador

Usar **apenas** o elevador de serviço para transporte de materiais e equipamentos.



## Infraestrutura física



A gestão de infraestrutura do Ministério dos Transportes priorizou a modernização e a otimização dos Edifícios Sede e Anexo, destacando:

- **Sistemas Críticos e Climatização:** Substituição das torres de resfriamento do Edifício Sede e aprimoramento da climatização no túnel de ligação dos edifícios Sede e Anexo; sanitização de dutos e monitoramento da qualidade do ar.
- **Modernização Predial e Energia:** Atualização dos sistemas prediais, incluindo novos bancos de baterias e substituição de forros.

A COGRL tem executado reformas e readequações de leiaute, com a finalidade de modernizar as instalações e atender às demandas das unidades.

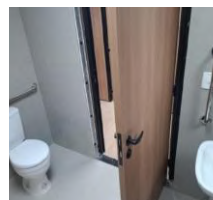
Tais intervenções são realizadas por meio de contratações específicas ou pela empresa responsável pela execução dos serviços continuados.



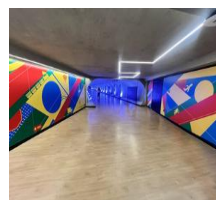
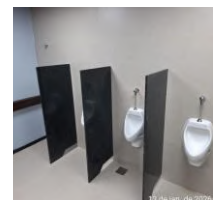
## Melhorias infraestruturais



**Troca das torres de resfriamento**



**Banheiros reformados com acessibilidade**



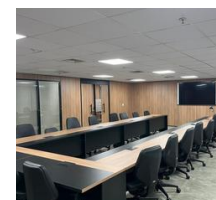
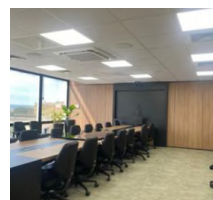
**Túnel após reforma**



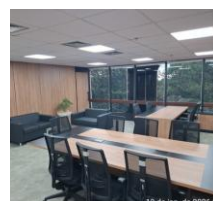
**Secretaria executiva**



**Elevadores modernizados**



**Plenárias**



**2º Andar - SPOA**

## Acessibilidade e inclusão

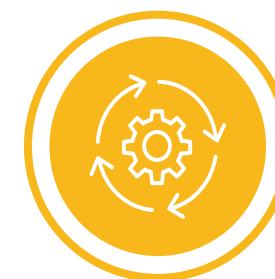
- Reforma dos banheiros
- Adequação parcial das instalações de prevenção e combate a incêndio
- Adequação das escadas
- Sinalização tátil nas botoeiras dos elevadores

## Reformas e adequações

- Reforma e adequação da SNTR e da SE/MT
- Reforma e adequação da SE/MPOR
- Adequação de layout SE/Radiofusão/MCOM
- Reforma e adequação da SECOM
- Reforma do túnel de ligação dos Ed. Sede e Anexo

## Gestão e serviços - Em andamento

- Contratação do projeto de combate à incêndio
- Modernização integral dos elevadores dos Edifício Sede e Anexo, com previsão para conclusão em junho/2026
- Modernização do sistema de CFTV, com previsão para conclusão em junho/2026





## Serviços compartilhados



O Ministério dos Transportes coordena a gestão compartilhada e a logística do Bloco R, provendo infraestrutura para o Ministério das Comunicações (MCOM), do Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR) e da Secretaria de Comunicação Social (SECOM). As demandas de serviço são centralizadas e categorizadas via Central de Serviços, e classificadas nas seguintes categorias:

## Tipos de Despesa

### Comuns

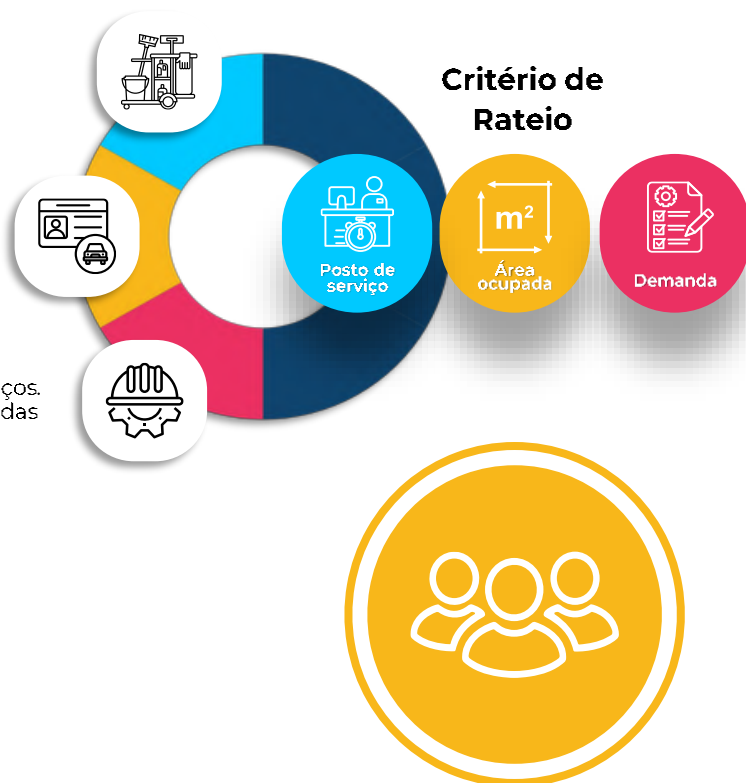
Custos de manutenção das áreas compartilhadas e serviços de suporte coletivo. Ex: limpeza.

### Exclusivas

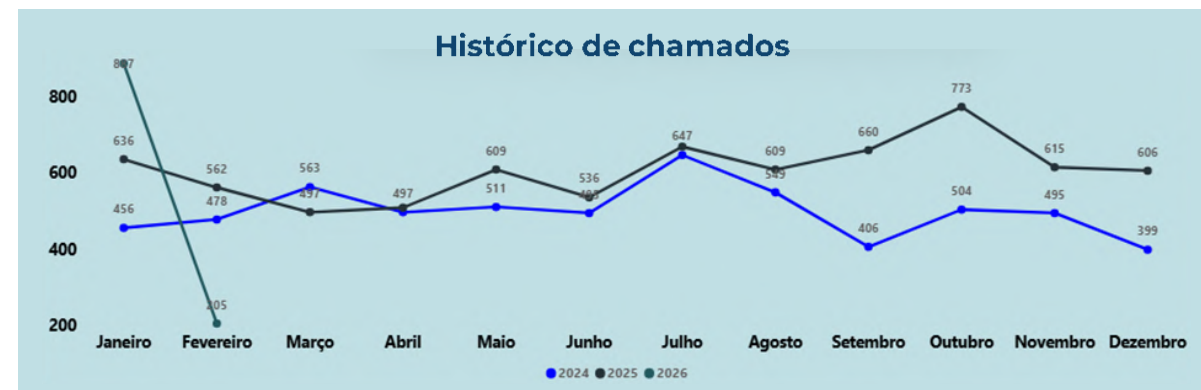
Custos decorrente da necessidade específica de cada órgão cliente. Ex: Serviços de motorista.

### Por demanda

Custos gerados por solicitações pontuais de serviços. Ex: reformas internas solicitadas por uma unidade.



Eficiência nos Atendimentos: Registrou-se um aumento de 22,54% na demanda em relação a 2024, totalizando 7.259 chamados. Apesar do acréscimo no volume, o índice de resolutividade atingiu 99,19%. A distribuição mensal manteve-se equilibrada, ratificando a eficácia do planejamento e do monitoramento operacional.



Os serviços sob demanda cresceram 22,54% em relação ao ano anterior (5.924), totalizando 7.259 chamados (média de 605/mês). O indicador abrange todas as solicitações entre o gestor e os órgãos clientes.





## ◆ Sustentabilidade corporativa

Em 2025, as ações de sustentabilidade focaram na eficiência energética e na conscientização para o uso racional de recursos:

- **Eficiência em Mobilidade Vertical:** Continuidade da modernização dos elevadores (Sede e Anexos), com a implantação de centrais de chamadas inteligentes. A tecnologia agrupa destinos e reduz o número de viagens, resultando em otimização do consumo de energia e maior confiabilidade operacional.
- **Racionalização de Recursos:** Promoção de campanhas voltadas à redução do consumo de energia elétrica e à substituição de materiais físicos por soluções digitais, alinhando a infraestrutura predial às metas de mitigação de impacto ambiental.
- **Práticas Socioambientais:** Fortalecimento da coleta seletiva e desenvolvimento de iniciativas focadas no uso responsável das instalações, saúde institucional e incentivo à prática de atividades físicas.

## Campanhas de conscientização realizadas



PONTOS DE RECOLHIMENTO DE PAPEL PARA RECICLAGEM



RECICLAGEM DE PAPEL SEPARADO PELO ARQUIVO DO MT

PONTOS DE COLETA - ED. SEDE E ED. ANEXO



## Campanhas, capacitação e conscientização

O Ministério promoveu ações de integridade, inclusão e bem-estar, por meio de campanhas de conscientização, iniciativas solidárias e apoio à saúde mental do corpo funcional



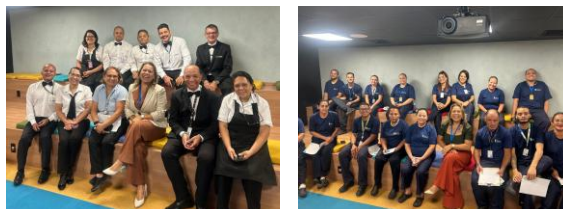
As ações de comunicação e desenvolvimento humano focaram na integração, saúde mental e estímulo à cultura de inovação:

- **Saúde Mental e Humanização:** Implementação do Janeiro Branco e dos projetos Entrelaços (Podcast de conscientização), além do Entre Nós (oficinas de escuta qualificada), fortalecendo o diálogo institucional e o acolhimento das emoções.
- **Inclusão e Acessibilidade:** Desenvolvimento de artes educativas sobre "Cordões de Inclusão" e a realização da oficina "Seja Visto, Seja Pertencente", com foco em empatia e transformação do ambiente de trabalho.
- **Fomento à Inovação (Inova COGRL):** Lançamento do projeto Inova COGRL, estruturado para captar e aplicar sugestões da equipe na otimização de fluxos e processos internos por meio de ferramentas digitais.



## Projeto “entre nós”

Projeto voltado à promoção do pertencimento e do bem-estar no ambiente institucional, no qual o reconhecimento das próprias emoções permite compreender quem somos, fortalecer os relacionamentos e transformar o ambiente de trabalho, mais humano, acolhedor e consciente.



## Ações de boas práticas para promoção de bem-estar

- Diagnóstico Psicossocial Organizacional com Mapeamento do clima organizacional, entre os colaboradores terceirizados, por meio de questionário anônimo.
- Oficinas Psicoeducativas “Seja Visto, Seja Pertencente” com Oficinas semanais com 221 colaboradores, participação >95% e satisfação de 99%.
- Rodas de Conversa com Lideranças e Encontros para escuta ativa e fortalecimento da liderança inclusiva.
- Devolutivas Individuais com atendimento personalizado (adesão de 90%).
- Monitoramento e Indicadores com Relatório semestral e dados quantitativos e qualitativos de impacto.
- Produção e Divulgação de Materiais Psicoeducativos por meio de publicações, murais, vídeos, campanhas temáticas e materiais distribuídos aos participantes.
- Conformidade Legal e Ações em acordo com Código de Ética, LGPD e normas trabalhistas (NR-1 e NR-17).
- Antecipação Estratégica à Nova NR-1 - Adequação às exigências sobre riscos psicossociais.

## Projeto “entre laços”



Um podcast de conscientização que conecta pessoas, histórias e informações por meio das campanhas mensais promovidas no Ministério dos Transportes. Uma ação da COGRL que busca informar, sensibilizar e fortalecer o cuidado com as pessoas, criando espaços de diálogo e reflexão dentro e fora do ambiente institucional.

## Fiscalização de contratos

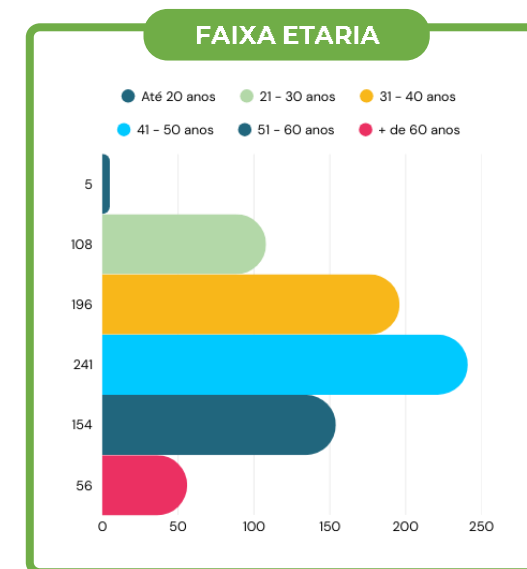
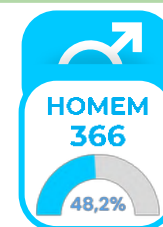
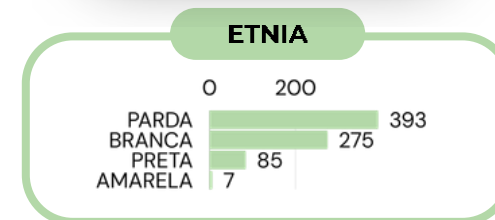
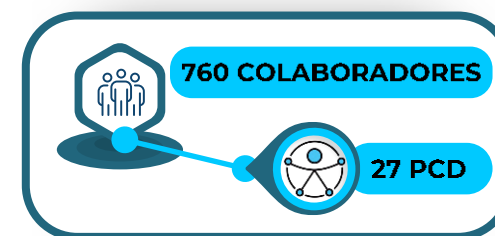
Em 2025, a COGRL gerenciou aproximadamente 53 instrumentos contratuais:

Ao longo do exercício de 2025, foram realizados pagamentos diretos aos trabalhadores terceirizados, abrangendo salários, benefícios, férias, verbas rescisórias e recolhimentos de FGTS.

Tal medida tornou-se necessária em razão das dificuldades financeiras enfrentadas pelas empresas contratadas, com o objetivo de resguardar os direitos trabalhistas de aproximadamente 450 colaboradores vinculados a este Ministério.



## Estatística da força de trabalho - terceirizada





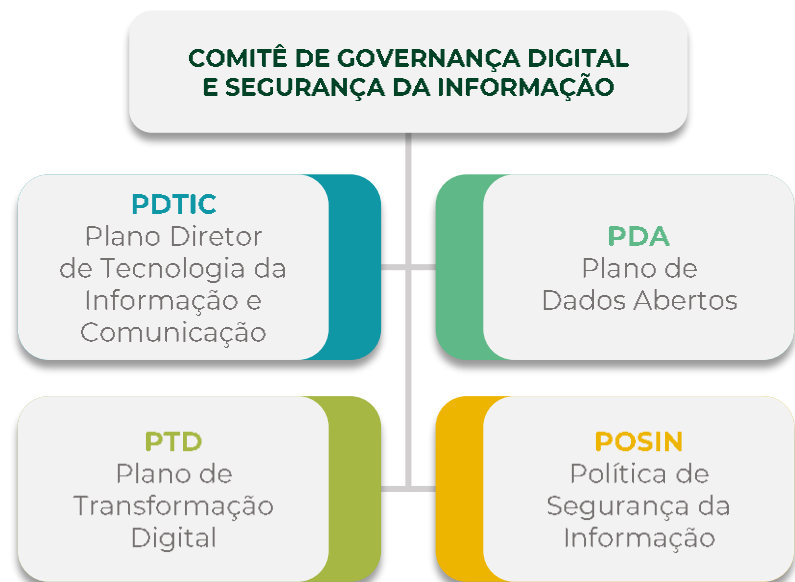
## ◆ Gestão de Tecnologia da Informação

### Modelo de Governança de TIC

A Governança de TIC do Ministério dos Transportes tem como finalidade apoiar a tomada de decisões, assegurar o alinhamento dos processos e recursos de TIC aos objetivos estratégicos e operacionais e contribuir para a geração de valor público, com eficiência, transparência e melhoria do desempenho institucional.

O modelo de governança está alinhado à Estratégia Nacional de Governo Digital (EFGD), instituída pelo Decreto nº 12.198, de 24 de setembro de 2024, e se estrutura a partir de instrumentos como o Plano Diretor de Tecnologia da Informação e Comunicação (PDTIC), o Plano de Transformação Digital (PTD), o Plano de Dados Abertos (PDA) e a Política de Segurança da Informação (POSIN).

Para garantir maior integração e eficiência decisória, foi instituído o Comitê de Governança Digital e Segurança da Informação (CGDSI), com atuação consultiva e deliberativa no planejamento, coordenação e integração das iniciativas estratégicas de TIC e de segurança da informação, composto por representantes da alta gestão das Secretarias do Ministério.



### Conformidade Legal na Governança de TI

Entre os critérios para se estabelecer a área de Conformidade na Subsecretaria de Gestão Estratégica, Tecnologia e Inovação - SGETI, estão a regulamentação de boas práticas de governança, a criação de manuais operacionais, a prevenção de riscos reputacionais, a proteção de dados e o mapeamento de riscos relacionados à unidade de gestão de Tecnologia da Informação.

Para a SGETI, estar em conformidade é atender plenamente às obrigações decorrentes de normas externas aplicáveis, além de normas internas, inclusive políticas, códigos, determinações de órgãos de controle e procedimentos do Ministério dos Transportes.

A gestão de conformidade consiste no conjunto de princípios, estruturas, atividades e processos coordenados para dirigir e controlar a instituição no que se refere ao cumprimento de obrigações de conformidade.



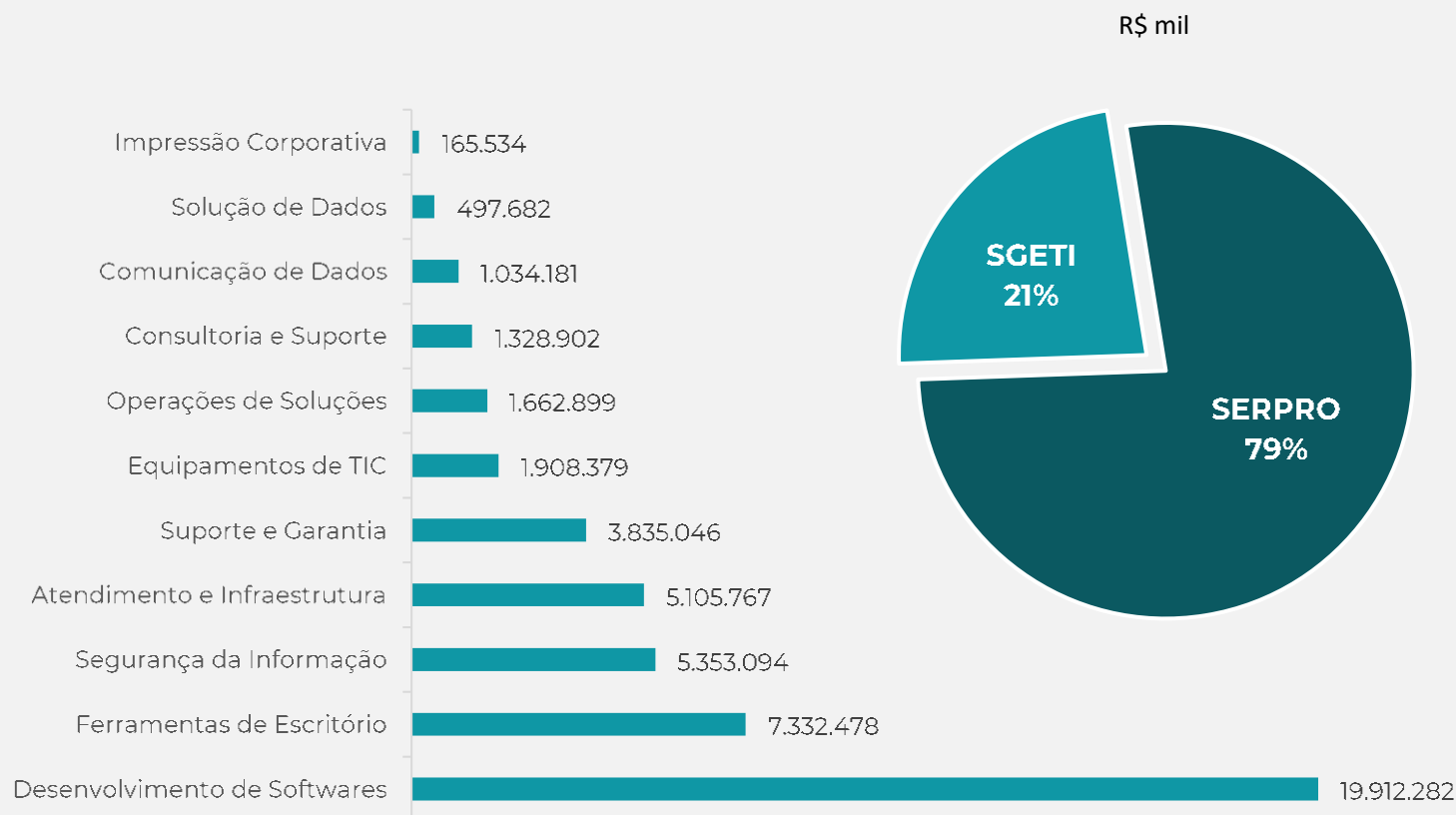


## Recursos aplicados em Tecnologia da Informação

O Ministério dos Transportes manteve 19 contratos de serviços de Tecnologia da Informação e Comunicação em 2025, abrangendo diversas frentes de atuação.

Destaca-se o contrato com a empresa pública SERPRO – Serviço Federal de Processamento de Dados, no valor de R\$ 119,4 milhões, responsável pela operação de soluções tecnológicas ligadas aos segmentos de Trânsito e demais serviços de TIC. Desse montante, R\$ 25,3 milhões referem-se a serviços prestados ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR), sob gestão da SGETI.

No exercício, também foram realizadas novas contratações relevantes, incluindo a atualização do parque de microcomputadores e monitores, a contratação de serviços técnicos especializados em TIC, a aquisição de solução de firewall de próxima geração (NGFW), serviços de apoio à governança de TIC via Centro de Serviços Compartilhados do MGI e parceria com o Centro de Informática da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE).





## Recursos aplicados em Tecnologia da Informação

Durante o ano de 2025, foram identificadas necessidades e realizadas novas contratações, que se incorporaram ao portfólio de capacidades do Ministério:



NOVAS CONTRATAÇÕES

**Atualização do parque tecnológico de microcomputadores (Desktop e notebooks) e monitores.**

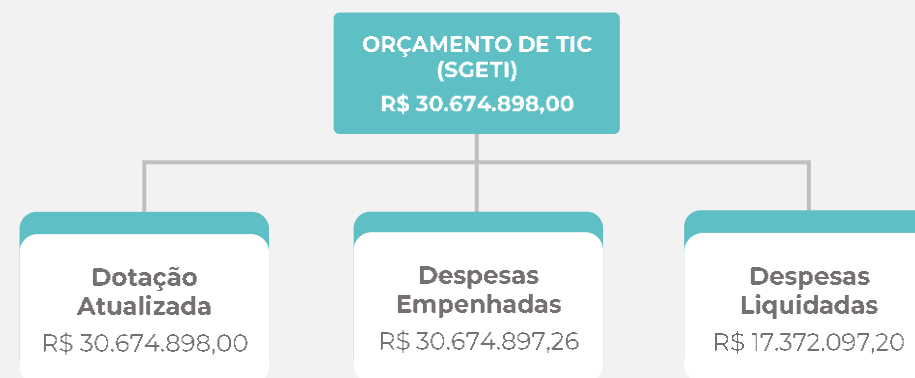
**Serviços Técnicos Especializados de Pesquisa e Aconselhamento Imparcial em TIC.**

**Equipamentos de Gerenciamento e Suporte de Soluções de TIC – FIREWALL.**

**Serviços de apoio à gestão e governança de Tecnologia da Informação e Comunicação – TIC prestados pelo Centro de Serviços Compartilhados – CSC do Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos – MGI.**

**Parceria com o Centro de Informática pela Universidade Federal de Pernambuco.**

O orçamento de TIC consignado ao Ministério dos Transportes em 2025 foi de R\$ 84,1 milhões, oriundos do Orçamento Geral da União, com recursos do Tesouro Nacional e de fontes específicas, como o Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (FUNSET). Houve cancelamento de R\$ 41,9 milhões na Ação 218T – Manutenção e Operação da Infraestrutura de Tecnologia, decorrente do desconto de imunidade tributária nas faturas do SERPRO, o que resultou em redução significativa do orçamento inicialmente previsto. Os recursos foram executados pela SGETI, Unidade Gestora 390096, cuja dotação final foi de R\$ 30,7 milhões, com despesas empenhadas equivalentes à dotação atualizada e despesas liquidadas de R\$ 17,37 milhões. A maior parcela dos recursos foi destinada a serviços operados pelo SERPRO (79%), sendo o restante executado diretamente pela SGETI (21%).





## Capacidade de atendimentos e infraestrutura tecnológica



### INDICADOR



### RESULTADOS ALCANÇADOS - 2025

**Atendimentos de TI realizados**

**22.312** chamados registrados, sendo **15.452** requisições de serviço, **5.358** incidentes e **1.502** mudanças.

**Usuários ativos atendidos**

**1.817** usuários, dos quais **1.208** do Ministério dos Transportes e **609** do Ministério de Portos.

**Microcomputadores em operação**

**1.621** equipamentos, sendo **1.063** no Ministério dos Transportes e **558** no Ministério de Portos.

**Modernização do parque computacional**

**474** máquinas novas já substituídas, com ganhos de desempenho, segurança e confiabilidade.



## Principais Iniciativas



### VALORES PÚBLICOS

#### Gerenciar os projetos de transformação digital dos serviços públicos



### INICIATIVAS DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO (2025)

Ampliação dos Canais Digitais e Modernização de Soluções Finalísticas

Implantação e Consolidação do Laboratório de Inovação (InovaLab)

Idealização e Estruturação do Processo de Eletrificação

#### Gerir contrato de TIC

Estruturação e Sustentação dos Contratos Estratégicos de TIC

#### Gerir dados e informações

Desenvolvimento e Implantação de Servidor Institucional de LLM para Tratamento Seguro de Informações

Desenvolvimento e Sustentação de Painéis Estratégicos de Business Intelligence para Apoio à Gestão

#### Prover a segurança da informação e governança de TIC

Fortalecimento da Segurança da Informação e da Capacidade de Resposta a Incidentes

Implantação do Programa de Governança em Privacidade e Proteção de Dados Pessoais e Adequação à Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais - LGPD

#### Prover Infraestrutura Tecnológica

Modernização e Sustentação do Parque Tecnológico e dos Serviços de Atendimento de TIC

Desenvolvimento e Implantação de Plataforma Omnichannel de Comunicação Digital com o Cidadão - EnvIA



### RESULTADOS ALCANÇADOS (2025)

Implantação do Chat Mauá e atendimento via WhatsApp, ampliando os canais digitais ao cidadão; implementação do assistente virtual Mauá; e conclusão com transição para sustentação de sistemas estratégicos, assegurando continuidade, melhoria dos serviços digitais e maior eficiência no atendimento.

Instituição formal do Laboratório de Inovação; Definição de diretrizes e modelo de funcionamento; Criação do site institucional do InovaLab no ambiente do Ministério; Benchmarking com universidades e Formalização de cooperação técnica com a UFPE.

Mapeamento e qualificação de fontes de dados e Definição de corredor logístico piloto e consolidação de metodologia geoespacial.

Contratação e transição de serviços de desenvolvimento e manutenção de software para novo fornecedor; renovação de contratos continuados essenciais de TIC; e ampliação da capacidade institucional de evolução de sistemas, garantindo continuidade operacional, sustentação dos ambientes tecnológicos e atendimento às demandas das áreas finalísticas.

Desenvolvimento e aprovação do Minimum Viable Product - MVP do Servidor Large Language Model - LLM; Análise e sumarização de documentos confidenciais e Controle de acesso por perfis e operação em ambiente restrito.

Desenvolvimento e sustentação de diversos painéis estratégicos para a tomada de decisão e o monitoramento institucional.

Publicação da nova Política de Segurança da Informação; estruturação da Equipe de Prevenção e Tratamento de Incidentes; contratação de solução de NGFW para modernização da segurança perimetral; e realização de ação institucional de conscientização, fortalecendo a governança e a cultura de segurança no Ministério.

Elaboração e Execução de Programa Contínuo de Treinamento em LGPD; Oferta de Workshops e Treinamentos Especializados em Privacidade e Segurança da Informação; Produção e Distribuição de Materiais de Conscientização em Proteção de Dados e Operacionalização e Gerenciamento das Requisições dos Titulares.

Renovação de aproximadamente 70% do parque de estações de trabalho e modernização dos serviços de atendimento e suporte, com redução do tempo de resposta, melhoria da qualidade do suporte e aumento da produtividade dos usuários.

Validação do MVP com fluxo proativo de notificações; Arquitetura omnichannel funcional e Integração de canais como WhatsApp, Telegram e e-mail.



## Tecnologia da Informação



### Principais metas não alcançadas, principais desafios, ações e perspectivas para os próximos exercícios

O exercício de 2025 apresentou restrições relevantes à plena execução das iniciativas de Tecnologia da Informação, em especial em razão da redução significativa do orçamento de TIC, decorrente do cancelamento de dotações na Ação 218T – Manutenção e Operação da Infraestrutura de Tecnologia.

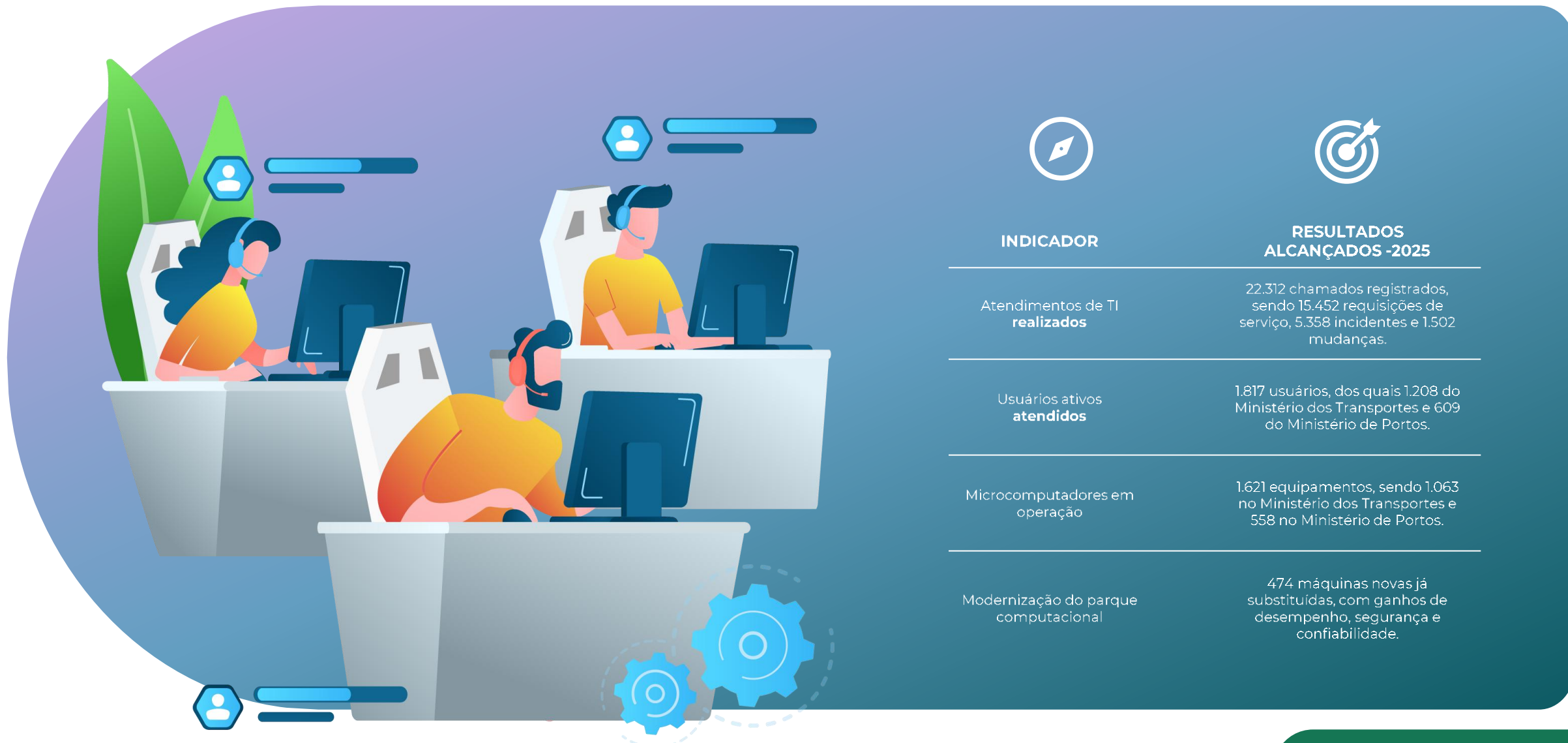
Tal contexto impactou o ritmo de execução de algumas ações estruturantes previstas, exigindo priorização de iniciativas essenciais à continuidade dos serviços.

Entre os principais desafios destacam-se a necessidade de manter a sustentabilidade da infraestrutura tecnológica, fortalecer continuamente a segurança da informação diante do aumento dos riscos cibernéticos, ampliar a transformação digital dos serviços públicos e consolidar a governança e o uso estratégico de dados e soluções de inteligência artificial no âmbito institucional.

Como ações e perspectivas para os próximos exercícios, o Ministério dos Transportes planeja avançar na modernização do parque tecnológico e da infraestrutura de rede, ampliar e qualificar os canais digitais de atendimento ao cidadão, implantar iniciativas estruturantes previstas no Plano de Transformação Digital, fortalecer a governança de dados e a segurança da informação, bem como institucionalizar políticas e diretrizes para o uso ético, seguro e responsável de inteligência artificial. Essas ações visam assegurar maior eficiência administrativa, transparência, inovação e qualidade na entrega de serviços públicos.



## Capacidade de atendimentos e infraestrutura tecnológica



### INDICADOR



### RESULTADOS ALCANÇADOS -2025

Atendimentos de TI  
**realizados**

22.312 chamados registrados, sendo 15.452 requisições de serviço, 5.358 incidentes e 1.502 mudanças.

Usuários ativos  
**atendidos**

1.817 usuários, dos quais 1.208 do Ministério dos Transportes e 609 do Ministério de Portos.

Microcomputadores em  
operação

1.621 equipamentos, sendo 1.063 no Ministério dos Transportes e 558 no Ministério de Portos.

Modernização do parque  
computacional

474 máquinas novas já substituídas, com ganhos de desempenho, segurança e confiabilidade.



## Resultados de 2025 - Iniciativas Estratégicas de TI



### VALORES PÚBLICOS

Prover Infraestrutura Tecnológica

Prover a segurança da informação e governança de TIC

Gerenciar os projetos de transformação digital dos serviços públicos

Gerir contrato de TIC



### INICIATIVAS DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO - 2025

Modernização e Sustentação do Parque Tecnológico e dos Serviços de Atendimento de TIC

Fortalecimento da Segurança da Informação e da Capacidade de Resposta a Incidentes

Ampliação dos Canais Digitais e Modernização de Soluções Finalísticas

Estruturação e Sustentação dos Contratos Estratégicos de TIC



### RESULTADOS ALCANÇADOS 2025

Renovação de aproximadamente 70% do parque de estações de trabalho e modernização dos serviços de atendimento e suporte, com redução do tempo de resposta, melhoria da qualidade do suporte e aumento da produtividade dos usuários.

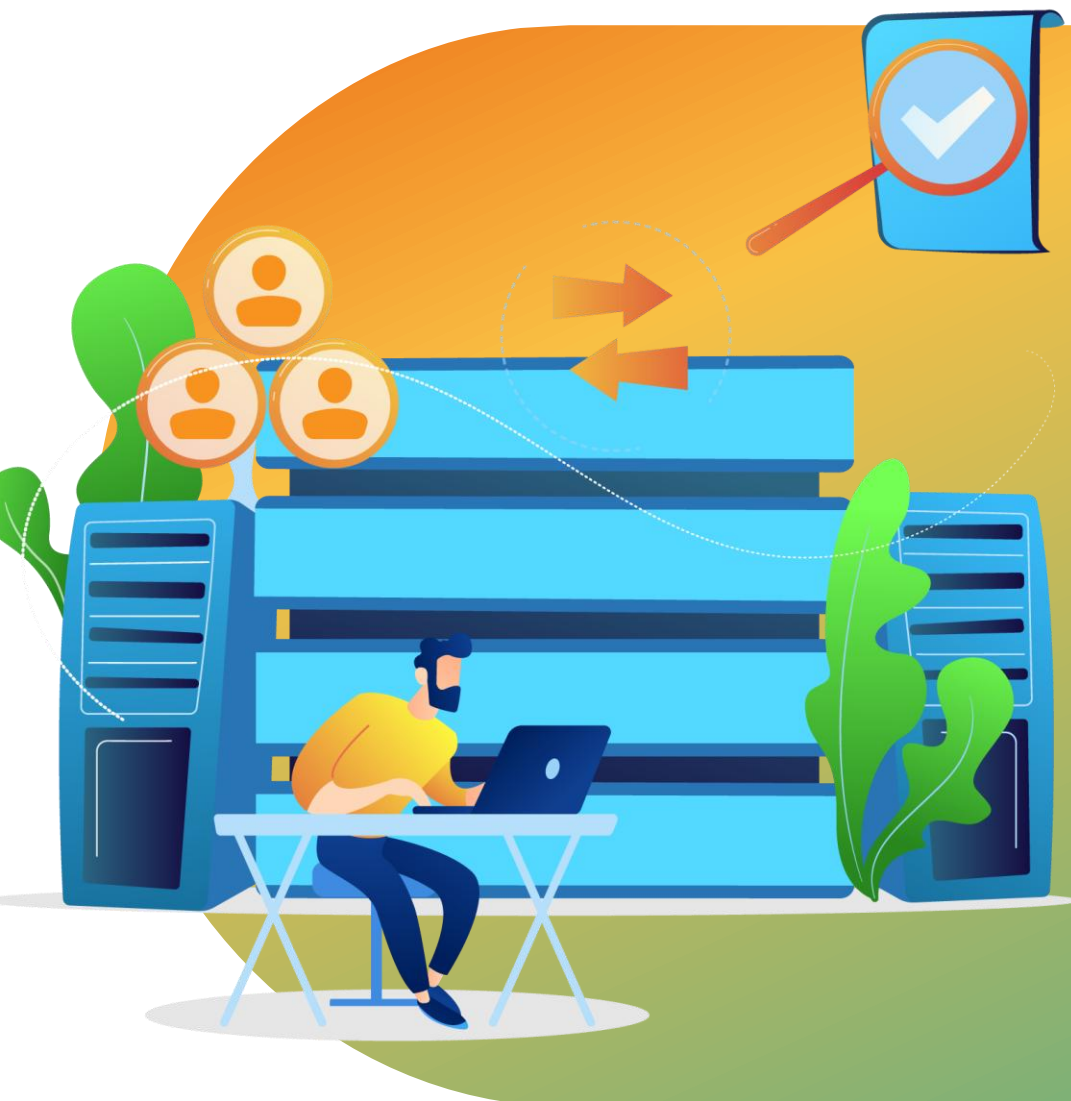
Publicação da nova Política de Segurança da Informação; estruturação da Equipe de Prevenção e Tratamento de Incidentes; contratação de solução de NGFW para modernização da segurança perimetral; e realização de ação institucional de conscientização, fortalecendo a governança e a cultura de segurança no Ministério.

Implantação do Chat Mauá e atendimento via WhatsApp, ampliando os canais digitais ao cidadão; implementação do assistente virtual Mauá; e conclusão com transição para sustentação de sistemas estratégicos, assegurando continuidade, melhoria dos serviços digitais e maior eficiência no atendimento.

Contratação e transição de serviços de desenvolvimento e manutenção de software para novo fornecedor; renovação de contratos continuados essenciais de TIC; e ampliação da capacidade institucional de evolução de sistemas, garantindo continuidade operacional, sustentação dos ambientes tecnológicos e atendimento às demandas das áreas finalísticas.



## Desafios para 2026 – Iniciativas Estratégicas de TI



### VALORES PÚBLICOS

Prover Infraestrutura Tecnológica

Prover a segurança da Informação e governança de TIC

Gerenciar os projetos de transformação digital dos serviços públicos

Gerir contrato de TIC



### INICIATIVAS DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO - 2025

Modernização e Sustentação do Parque Tecnológico, da Infraestrutura de Rede e dos Serviços de Atendimento de TIC

Fortalecimento da Segurança da Informação, Governança e Capacidade de Resposta a Incidentes

Transformação Digital de Serviços e Modernização de Sistemas com Uso de IA

Sustentação, Evolução e Governança dos Contratos Estratégicos de TIC



### METAS 2026

Atualizar o parque de estações de trabalho; modernizar a rede física e Wi-Fi; e aprimorar os serviços de atendimento e suporte aos usuários.

Atualizar a Política de Segurança da Informação; fortalecer e automatizar a gestão de incidentes; implantar NGFW; e promover ações de conscientização em segurança da informação.

Expandir o uso da Plataforma e do Chat Mauá; implementar soluções de IA para apoio ao público interno; e promover a modernização e integração de sistemas finalísticos do Ministério, com foco em automação, eficiência e melhoria dos serviços públicos.

Assegurar a continuidade e a evolução dos sistemas e serviços digitais que suportam as políticas públicas do Ministério — com destaque para os sistemas de trânsito sob responsabilidade da SENATRAN — e aprimorar o planejamento, a padronização e a gestão das contratações e contratos de TIC, promovendo maior eficiência, transparência, controle e alinhamento estratégico.

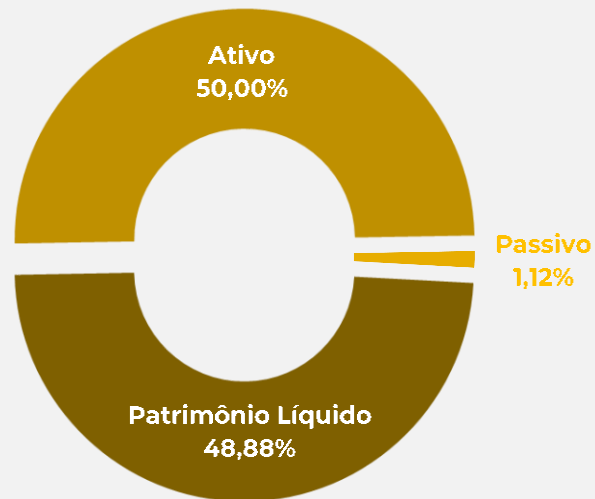
# Informações

Orçamentárias,  
Financeiras e  
Contábeis



## Gestão Contábil

### 1. Resumo da Situação Financeira Contábil da UPC



Os ativos representam 50% do Balanço Patrimonial do Ministério dos Transportes, no montante de R\$ 1.429.218.696,38, e compreendem os recursos financeiros e patrimoniais, controlados pelo Órgão em decorrência de eventos passados que resultarão em benefícios econômicos futuros ou potenciais de serviços. Com relação aos passivos, sua representação é de 1,12%, da ordem de R\$ 31.991.681,83, e representam as obrigações do Órgão oriundas de eventos passados que poderão resultar em desembolsos futuros ou potenciais de serviços. O Patrimônio Líquido é a diferença entre o total do Ativo e do Passivo, no valor de R\$ 1.397.227.287,55, correspondendo a 48,88% do Balanço Patrimonial, o que representa uma situação patrimonial positiva.

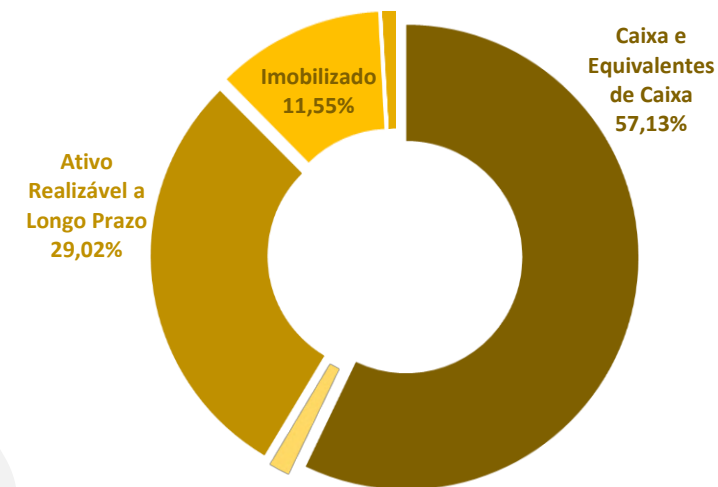
Dos ativos, possuindo maior representatividade, o Caixa e Equivalentes de Caixa representam 57,13%, e correspondem a disponibilidades nos bancos, aplicações na Conta Única da União (CTU) e os recursos recebidos do Tesouro Nacional com autorização para saque. Ressalta-se decréscimo de R\$ 1.731.248.704,63, com redução de 67,95%, em relação a 2024, decorrendo do fato de que o financeiro remanescente foi transferido para o pagamento de amortização da dívida pública, conforme art. 2º LC nº 211, de 30 de dezembro de 2024 e portaria SOF/MPO nº 241, de 06 de agosto de 2025, sendo transferidos R\$ 2.465.453.968,12.

O Ativo Realizável a Longo Prazo corresponde a 29,02%, sendo composto majoritariamente por Outros Créditos a Receber a Longo Prazo devido ao registro das operações dos Investimentos Cruzados, decorrente de subvenção do MT a INFRA S/A.

Outro título contábil com valores significativos refere-se a Créditos e Valores a Curto Prazo representando 1,44% do Ativo. Em 2025, ocorreu decréscimo de R\$ 13.333.184,27, correspondente a 39,24%, decorrente da comprovação dos valores transferidos de TED e de redução do crédito a receber de aplicações financeiras da CTU.

O Imobilizado corresponde 11,55% do Ativo, sendo composto pelos Bens Móveis e Imóveis. Em 2024, ocorreram acréscimos de Bens Imóveis de R\$ 40.262.549,66 e decréscimo de Bens Móveis de R\$ 2.518.458,25.

	Valor (milhões)	%
Caixa e Equivalentes de Caixa	R\$ 816,463	57,13%
Créditos e Valores a Curto Prazo	R\$ 20,641	1,44%
Imobilizado	R\$ 165,073	11,55%
Ativo Realizável a Longo Prazo	R\$ 414,709	29,02%

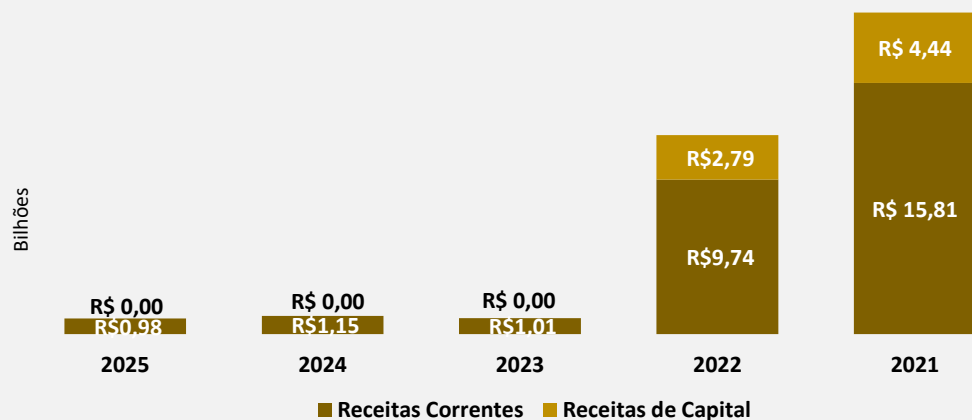


O MT tem alcançado resultados positivos ao longo dos anos, acumulando saldo de R\$ 2.693.377.585,80.

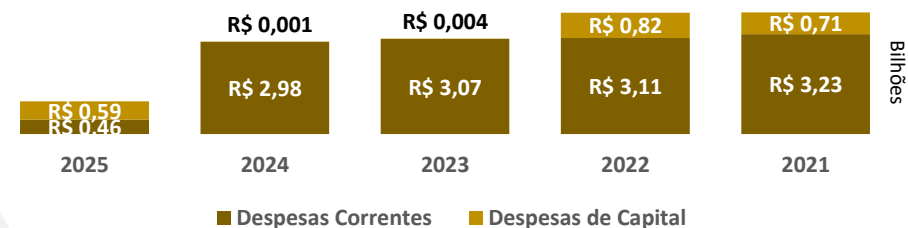
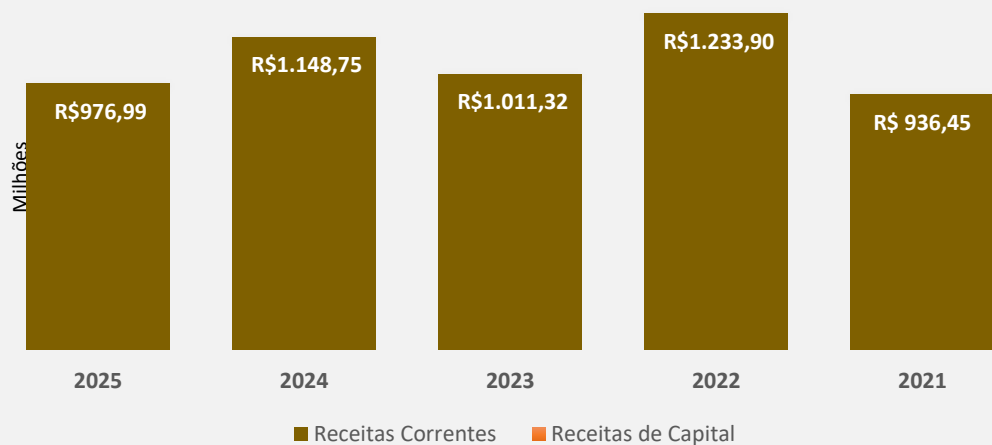
No ano de 2025, entretanto, obteve resultado negativo de R\$ 1.739.203.540,73, contra 2024, que registrou um resultado positivo de R\$ 784.491.629,89. O principal motivo foi a transferência de saldo aplicado na CTU pelo FUNSET para pagar a dívida pública.

Em 2025, as receitas arrecadadas foram de R\$ 976.991.786,64 de um total previsto de R\$ 931.664.826,00, ultrapassando em 4,87% a previsão da arrecadação para 2025. Em comparação a 2024 ocorreu decréscimo de R\$ 171.761.780,54, sendo 1,95% menor, em relação ao arrecadado no ano anterior R\$ 1.148.753.567,18.

Em relação aos períodos anteriores a 2022 observa-se uma redução nas receitas, em função da transferência do FMM e do FNAC ao MPOR, como receitas das outorgas aeroportuárias arrecadadas pelo FNAC, rendimentos financeiros aplicados na CTU pelo FMM e FNAC e amortizações de empréstimos do FMM, que atualmente são recolhidos ao MPOR.



O Gráfico abaixo considera somente as receitas arrecadadas pelo MT e FUNSET, retirando o FMM e o FNAC nos períodos analisados.



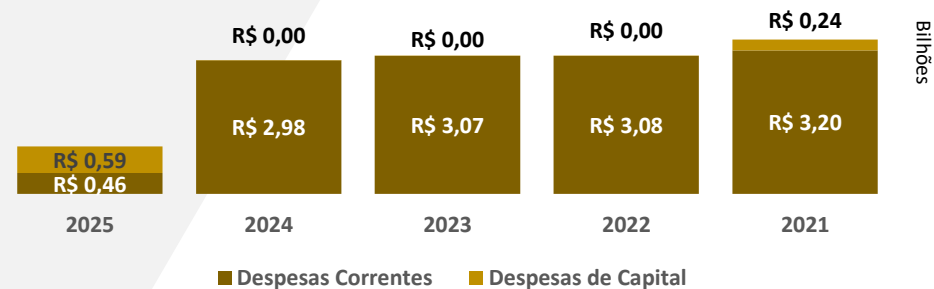
No gráfico acima em períodos anteriores a 2022 a estrutura ministerial compreendia o FMM, FNAC, SNAC e SNPTA, sendo que a execução de Despesas de Capital por parte das Secretarias de Portos e Aviação Civil, eram de alto volume comparado a atual estrutura. Essas secretarias Executavam Adiantamento para Futuro Aumento de Capital e repasses para execuções de obras em aeroportos e portos.

Em 2025, as despesas totais realizadas atingiram R\$ 1.057.459.910,19, que, em comparação com as de 2024 – R\$ 2.981.181.756,14, apresentaram decréscimo de 64,53%, sendo estas ligadas diretamente as Despesas Correntes, com decréscimo de 84,43%, apesar das Despesas de Capital aumentarem.

Das Despesas Correntes tal decréscimo foi decorrente dos valores pago de aposentadorias, reformas e pensionistas, cuja competência passou para o MGI, desvinculando-as do MT.

As Despesas de Capital apresentaram variação positiva decorrente do pagamento de indenização após encerramento do contrato de concessão nº 001/2008 com a Concessionária VIABAHIA (BR116 e BR324).

Seguem as despesas desconsiderando a estrutura antiga e somente a estrutura atual do MT:





## ◆ Principais fatos contábeis relativos à atuação e à situação financeira da UPC

A estrutura atual do MT possui como órgãos singulares a Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário, Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário e Secretaria Nacional de Trânsito e subordinados à Secretaria Executiva, estão a Subsecretaria de Sustentabilidade, Subsecretaria de Parcerias, Subsecretaria de Fomento e Planejamento, Subsecretaria de Planejamento, Orçamento e Administração e Subsecretaria de Gestão Estratégica, Tecnologia e Inovação. O Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito (FUNSET) também compõe a atual estrutura do MT.

No exercício de 2025, o Ministério dos Transportes concentrou esforços na adoção de medidas de aperfeiçoamento e adequação dos procedimentos contábeis, visando ao atendimento das recomendações da Controladoria-Geral da União (CGU) e do Tribunal de Contas da União (TCU), no âmbito da Auditoria Anual de Contas. Nesse contexto, foram realizadas reuniões técnicas e estruturadas equipes de trabalho, com destaque para a execução de investimentos cruzados em ferrovias, cujo roteiro contábil foi aprovado por meio da Nota Técnica nº 2663/2025/MF e da Nota Informativa nº 6/2025/GECON-INFRAASA.

Foram integralmente atendidas as pendências apontadas pela Controladoria-Geral da União (CGU) na Auditoria Anual de Contas de 2022. As providências adotadas asseguraram a regularização e a adequação dos registros, em conformidade com as normas contábeis aplicáveis ao setor público, contribuindo para a fidedignidade das informações patrimoniais e para o fortalecimento da transparência e da governança contábil.

Ao longo do ano foram realizadas solicitações de acertos na depreciação dos bens imóveis da UPC e unidades vinculadas. Com isso, foram efetivadas reuniões com a

Secretaria do Patrimônio da União - SPU, bem como análise dos saldos, cobranças por meio de e-mails, comunicas, conversas e verificação dos saldos com as planilhas informadas pela SPU.

Com intuito de auxiliar a Secretaria Nacional de Transportes Rodoviário na contabilização dos valores referentes a investimentos decorrentes de cálculo de haveres e deveres, no encerramento antecipado do contrato de concessão da VIABAHIA, essa setorial contábil solicitou auxílio da Secretaria do Tesouro Nacional para se chegar à adequada representação do fato contábil ocorrido. Seguindo as instruções da STN, o valor foi registrado na conta de Obras em Andamento na SNTR e posterior envio ao DNIT, responsável pelo patrimônio de infraestrutura rodoviária da União.

Além deste caso, esta setorial, a pedido da SNTR, solicitou a STN a criação de código de GRU com o objetivo da arrecadação da outorga do leilão da Concessão da Ponte Binacional entre São Borja/BR e Santo Tomé/AR para que recebesse a receita oriunda da outorga como a representante da parte brasileira da COMAB. A STN informou um código que foi parametrizado por essa setorial. Após os trâmites, houve a quitação da GRU referente ao pagamento da outorga de leilão da concessão em questão.

A Coordenação de Contabilidade promoveu inovações tecnológicas que contribuíram para a otimização dos processos e para a solução mais célere das demandas contábeis, com destaque para o uso intensivo de painéis gerenciais em Power BI.

Essas ferramentas possibilitaram maior integração, análise e monitoramento das informações, fortalecendo os controles, a padronização dos procedimentos e a qualidade dos registros contábeis.

São realizados ajustes mensais por meio da retificação das GRUs geradas na UG 200012 – SENATRAN, vinculada ao órgão FUNSET, para a UG 390033 – Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN). Adicionalmente, são promovidas regularizações das GRUs processadas no sistema PagTesouro, uma vez que, quando o sistema não identifica corretamente o código da receita, é gerado o código de fuga 99999, ocasionando o registro de receitas a classificar tanto na setorial orçamentária do Ministério dos Transportes (MT) quanto na conta de receitas a classificar da unidade da SENATRAN.

A Coordenação de Contabilidade auxiliou a UG 390007 (COGEP), no registro inicial da provisão de Encargos Patronais incidentes sobre as Férias, bem como provisão de FGTS e Previdência Complementar no montante de R\$ 1.554.926,65, conforme item 5.7 da macrofunção 02.11.42 (Folha de Pagamento).

Por fim, foi dado suporte nos registros para conclusão de cinco TED, sendo três da SNTR e dois da COGRL, no montante de R\$ 14.908.034,99.

## Normas legais e técnicas adotadas nas atividades orçamentárias, financeiras e contábeis da UPC

As informações constantes das demonstrações contábeis abrangem os dados da administração direta do Ministério dos Transportes e do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET.

A conformidade contábil baseia-se nos procedimentos descritos no Manual SIAFI, nas macrofunções elaboradas pela Secretaria do Tesouro Nacional – STN, nas Normas Brasileiras de Contabilidade Pública Aplicadas ao Setor Público – NBC TSP, nas edições do Manual de Contabilidade Aplicada ao Setor Público - MCASP e nas legislações pertinentes ao assunto, visando garantir a integridade, confiabilidade e veracidade das informações constantes no Sistema Integrado de Administração Financeira – SIAFI, utilizado pelo Governo Federal para execução dos atos e fatos de gestão orçamentária, financeira e patrimonial.

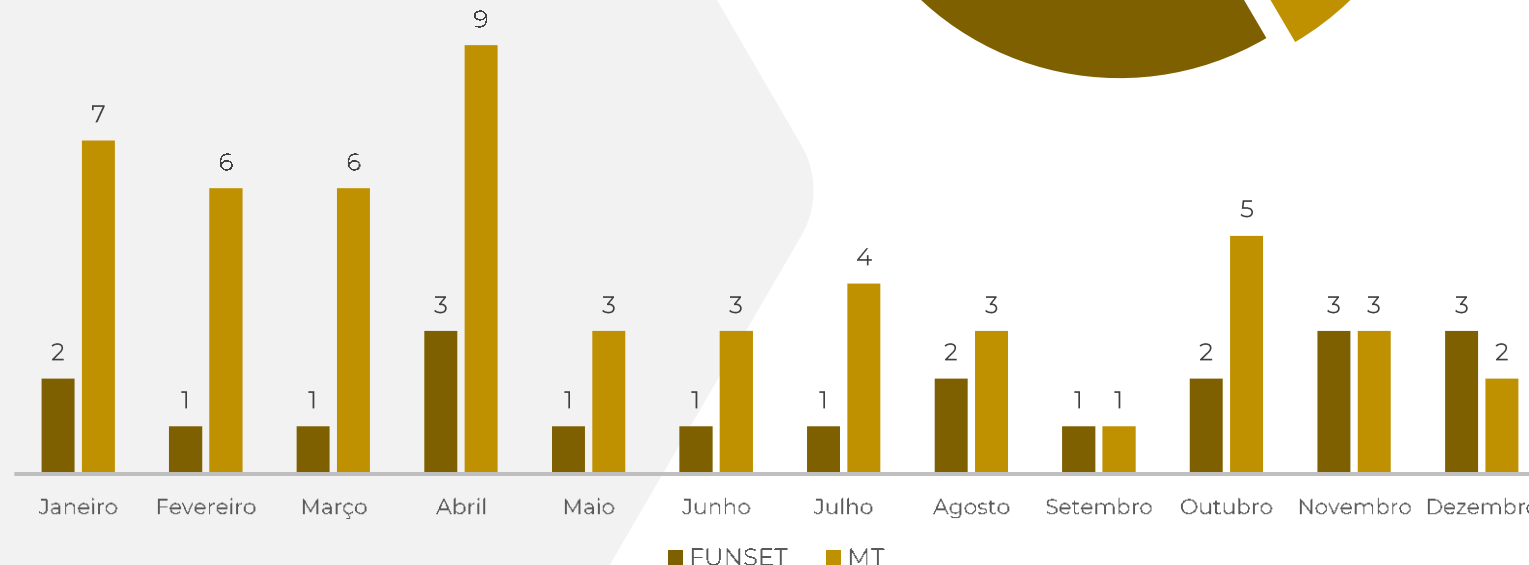
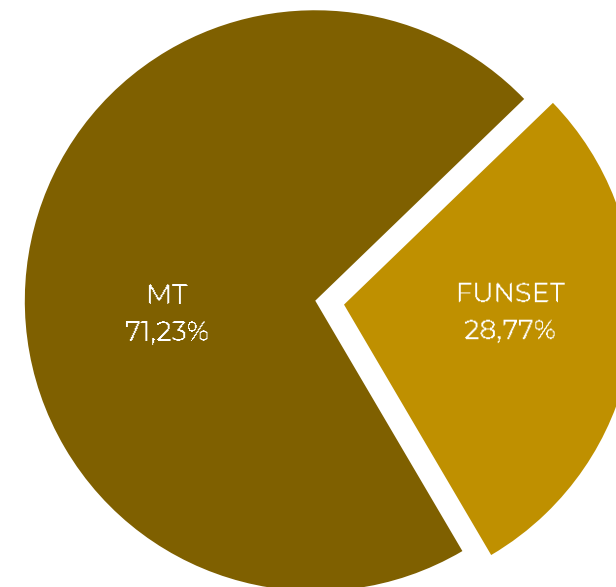
Utiliza-se, ainda, das seguintes ferramentas: Power BI, Tesouro Gerencial, planilhas de controles, elaboração de relatórios mensais, os quais são encaminhados às Unidades Gestoras discorrendo sobre restrições contábeis apontadas e lançamentos que necessitam ser analisados e, se for o caso, regularizados.

Com o objetivo de disponibilizar a informação e garantir fidedignidade dos demonstrativos contábeis, o controle se faz por acompanhamento diário dos balanços e das informações constantes do SIAFI, solicitando ajustes via telefone, e-mail, comunica SIAFI e ofícios, quando necessários.

No exercício de 2025 foram apontadas restrições contábeis, conforme evidenciado nos gráficos. Esses apontamentos são identificados, descritos os motivos, sendo as providências tomadas e realizado acompanhamento nas unidades até a devida regularização.

O MT, em sua administração direta, possui o maior percentual das inconsistências contábeis identificadas – 71,23%; sendo, a maior parte registrada na SPOA – Administrativo, vinte e duas inconsistências ao longo do exercício.

Ressalta-se que o MT possui treze UG ativas e o FUNSET somente uma, essa única unidade teve vinte e uma restrições ao longo do exercício.

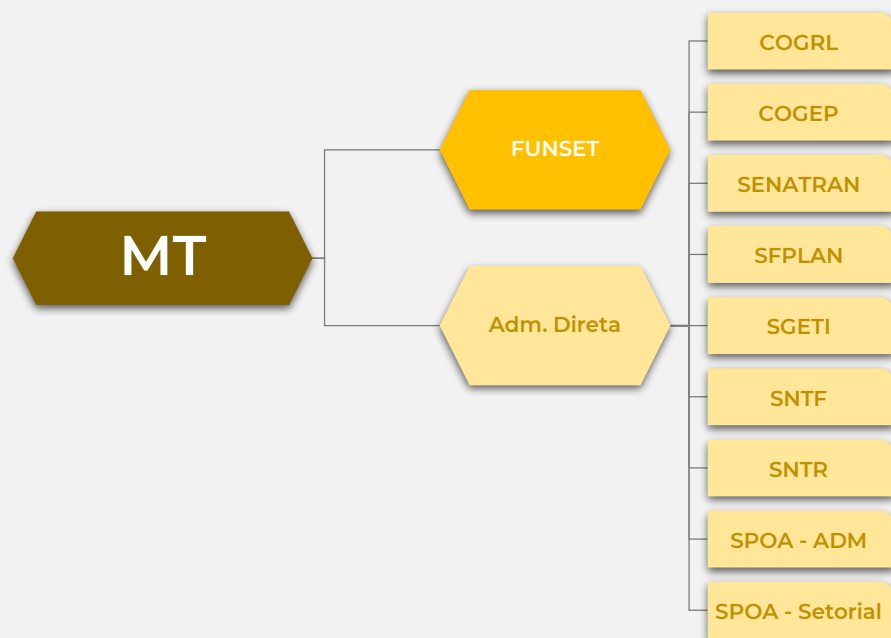


## Informações dos Contadores das UPCs

O Contador responsável por cada UPC tem como atribuição certificar que as Demonstrações Contábeis geradas pelo SIAFI estão em consonância com o disposto nas legislações pertinentes ao assunto, aos procedimentos do Manual de Contabilidade Aplicada ao Setor Público (MCASP), com o Plano de Contas Aplicado ao Setor Público (PCASP) e as macrofunções elaboradas pela STN.

No MT, inclusive no Fundo a ele vinculado, cada unidade gestora executora dispõe de um responsável pelo registro de Conformidade Contábil no SIAFI. Este registro compete, apenas, a profissional em contabilidade, devidamente registrado no Conselho Regional de Contabilidade – CRC, que esteja em dia com as obrigações profissionais e devidamente credenciado no SIAFI para este fim.

Abaixo, observa-se a estrutura das Unidades Gestoras Executoras - UGE no SIAFI:



O MT conta com uma Setorial Contábil de Órgão Superior atuando na orientação das demais unidades gestoras executoras, objetivando evitar distorções nas Demonstrações Contábeis, prevenir a ocorrência de inconsistências no SIAFI, bem como interligar suas unidades e a Coordenação de Contabilidade da STN. No ano de 2025, os responsáveis que atuaram pela Setorial Contábil Superior e unidades gestoras executoras foram:

### CCONT/MT

• Ricardo Aguiar dos Prazeres – 01/01/2025 a 31/12/2025

### FUNSET

• Ricardo Aguiar dos Prazeres – 01/01/2025 a 31/12/2025

### COGRL

• Paulo Henrique Severiano Bastos – 01/01/2025 a 31/12/2025

### COGEP

• Teresinha Maria Alves de Oliveira – 01/01/2025 a 31/12/2025

### SENATRAN

• Ricardo Aguiar dos Prazeres – 01/01/2025 a 31/12/2025

### SFPLAN

• Ricardo Aguiar dos Prazeres – 01/01/2025 a 31/12/2025

### SGETI

• Paulo Henrique Severiano Bastos – 01/01/2025 a 31/12/2025

### SNTF

• Ricardo Aguiar dos Prazeres – 10/06/2025 a 31/12/2025

### SNTR

• Ricardo Aguiar dos Prazeres – 01/01/2025 a 31/12/2025

### SPOA - ADM

• Paulo Henrique Severiano Bastos – 01/01/2025 a 31/12/2025

### SPOA - Setorial

• Fábio César de Carvalho – 01/01/2025 a 31/12/2025

## ◆ Demonstrações Contábeis e Notas Explicativas

Os Demonstrativos Contábeis e Notas Explicativas do Exercício 2025 estão disponíveis por meio do link: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/acesso-a-informacao/transparencia-e-prestacao-de-contas/demonstracoes-contabeis>

As Demonstrações Contábeis são elaboradas em conformidade com a Lei nº 4.320/1964, o Decreto-Lei nº 200/1967, o Decreto nº 93.872/1986, a Lei nº 10.180/2001, a Lei Complementar nº 101/2000, com as Normas Brasileiras de Contabilidade Técnicas do Setor Público (NBCT SP) editadas pelo Conselho Federal de Contabilidade (CFC), com o Manual de Contabilidade Aplicada ao Setor Público (MCASP) e com o Manual SIAFI, ambos da Secretaria do Tesouro Nacional.

As Demonstrações Contábeis seguem o padrão da contabilidade aplicada ao setor público brasileiro e são compostas de:

- Balanço Patrimonial (BP);
- Demonstração das Variações Patrimoniais (DVP);
- Balanço Orçamentário (BO);
- Balanço Financeiro (BF);
- Demonstrações dos Fluxos de Caixa (DFC); e
- Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido (DMPL).

### Ministério dos Transportes

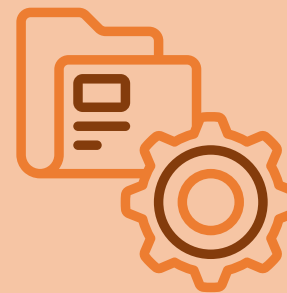
A organização básica dos Ministérios estabelecida pela Medida Provisória nº 1.154, de 1º de janeiro de 2023, posteriormente convertida na Lei nº 14.600, de 19/06/2023, dispôs no Capítulo III, artigo 51, inciso VI, sobre a criação por desmembramento do antigo Ministério da Infraestrutura em Ministério dos Transportes e Ministério de Portos e Aeroportos. A atual estrutura regimental e o quadro demonstrativo dos cargos em comissão e funções de confiança do MT foram aprovados pelo Decreto nº 11.360, de 01/01/2023.

Os relatórios das Demonstrações Contábeis do MT foram elaborados a partir das informações do Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal (SIAFI), tendo como escopo os dados consolidados das contas contábeis das unidades gestoras executoras, que compõem sua administração direta e Fundos, integrantes do Orçamento Fiscal e da Seguridade Social (OFSS).



# Anexos e Apêndices

5.



## Lista de siglas e abreviações

AECI - Assessoria Especial de Controle Interno  
 AESCOM - Assessoria Especial de Comunicação  
 AESINT - Assessoria Internacional  
 AESPARF - Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos  
 AFRMM - Adicional ao frete para renovação da marinha mercante  
 AGEF - Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A  
 AGU - Advocacia-Geral da União  
 AL - América Latina  
 ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil  
 ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
 ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres  
 APFD - Administração Pública Federal Direta  
 APSD - Assessoria de Participação Social e Diversidade  
 APT - Avaliação das Políticas de Transportes  
 ASCOM - Assessoria de Comunicação  
 ASSAD - Assessoria Administrativa  
 ASSAM - Assessoria Socioambiental  
 ATIT - Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre  
 BF - Boletim Financeiro  
 BCU - Balanço Geral da União  
 BNDES - Banco Nacional do Desenvolvimento  
 BO - Boletim Orçamentário  
 BP - Boletim Patrimonial  
 BPM - Business Process Management  
 BR-LEGAL - Programa de Segurança e Sinalização Rodoviária  
 BSC - Balanced Scorecard  
 CADIPP - Cadastro de Interessados Ponto de Parada  
 CAPPL - Consultar Andamento de Processos Livre  
 CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos  
 CC - Casa Civil  
 CDC - Companhia Docas do Ceará  
 CDFMM - Conselho Diretor do Fundo de Marinha Mercante  
 CDP - Companhia Docas do Pará  
 CDRJ - Companhia Docas do Rio de Janeiro  
 CDT - Canal Direto com os Transportes  
 CDU - Classificação Decimal Universal  
 CE - Comissão de Ética  
 CEG - Comitê Estratégico de Governança  
 CELAC - Comunidade de Estados Latino-Americanos e Caribenhos  
 CERIM - Assessoria de Cerimonial  
 CETIT - Comitê Executivo de Gestão de Tecnologia da Informação e Informática dos Transportes  
 CGAA - Coordenação-Geral de Acompanhamento e Avaliação

CGCAP - Coordenação-Geral de Programação e Captação para o Desenvolvimento de Transportes  
 CGCI - Coordenação-Geral de Controle Interno  
 CGDC - Câmara de Políticas de Gestão, Desempenho e Competitividade  
 CGFOM - Coordenação-Geral de Fomento  
 CGINF - Coordenação-Geral de Gestão da Informação  
 CGJA - Coordenação Geral Jurídica de Assuntos Administrativos  
 CGGM - Coordenação-Geral do Gabinete do Ministro  
 CGMO - Coordenação-Geral de Modernização e Organização  
 CGPLAN - Coordenação-Geral de Política e Planejamento Integrado  
 CGST - Coordenação-Geral de Entrega de Serviços de Tecnologia  
 CGTI - Coordenação-Geral de Governança e Controladoria de TIC  
 CGIT - Coordenação-Geral de Inovação e Transformação de Serviços  
 CGPAR - Coordenação-Geral de Parcerias  
 CGRC - Comitê de Gestão, Riscos e Controles Internos  
 CGRL - Coordenação-Geral de Recursos Logísticos  
 CGTI - Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação  
 CGU - Controladoria-Geral da União  
 CIDE - Contribuições de Intervenção no Domínio Econômico  
 CIL - Centro de Integração Logística  
 CLE - Corredores Logísticos Estratégicos  
 CNH-e - Carteira Nacional de Habilitação Eletrônica  
 CNRH - Conselho Nacional de Recursos Hídricos  
 COAD - Coordenação de Administração do Pessoal Ativo  
 COADI - Coordenação de Apoio Administrativo  
 COAP - Controle Organizativo a Ação Pública de Saúde  
 CODEBA - Companhia das Docas do Estado da Bahia  
 CODERN - Companhia Docas do Rio Grande do Norte  
 CODESA - Companhia Docas do Espírito Santo  
 CODESP - Companhia Docas do Estado de São Paulo  
 CODOMAR - Companhia Docas do Maranhão  
 COE - Contratos Operacionais Específicos  
 COEX - Coordenadoria de Execução Orçamentária e Financeira  
 COGEP - Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas  
 COGETI - Comitê Gestor de Tecnologia da Informação  
 COGIF - Coordenação de Gestão da Informação Ferroviária  
 COGIR - Coordenação de Gestão da Informação Rodoviária  
 COINF - Coordenação de Infraestrutura de Informática  
 COGLC - Coordenação-Geral de Licitações e Contratos  
 COGRL - Coordenação-Geral de Recursos Logísticos  
 COMAP - Coordenação de Material e Patrimônio  
 CONAC - Conselho de Aviação Civil  
 CONAERO - Conselho Nacional de Autoridade Aeroportuárias

CONAGH - Comitê Nacional de Gestão Hidroviária  
 CONAPORTOS - Conselho Nacional de Autoridades nos Portos  
 CONATT - Comissão Nacional das Autoridades de Transportes Terrestres  
 CONIT - Conselho Nacional de Integração das Políticas de Transportes  
 CONJUR - Consultoria Jurídica  
 CONSETRANS - Conselho Nacional de Secretários Estaduais de Transportes  
 CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito  
 CORREG - Corregedoria  
 COSIPLAN - Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento  
 COTEC - Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação  
 CPGF - Cartão de Pagamento do Governo Federal  
 CPPI - Conselho do Programa de Parceria de Investimentos  
 CREMA - Programa de Contratação, Restauração e Manutenção por Resultados de Rodovias Federais  
 CRLV-e - Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo Eletrônico  
 CTICS - Comitê Técnico da Indústria, Comércio e Serviços  
 CTLAG - Comitê Técnico de Logística da Agricultura e do Agronegócio  
 CVC - Contagem Volumétrica Classificatória  
 DAS - Direção e Assessoramento Superior  
 DEADE - Departamento de Avaliação e Desenvolvimento Estratégico  
 DECEX - Departamento de Educação e Cultura do Exército  
 DECON - Departamento de Concessões  
 DEDL - Departamento de Desenvolvimento e Logística  
 DEINT - Departamento de Informações de Transportes  
 DEPLAN - Departamento de Planejamento de Transportes  
 DOP - Departamento de Obras Públicas  
 DOP - Departamento de Obras e Projetos  
 DOR - Departamento de Outorgas Rodoviárias  
 DOUT - Departamento de Outorgas Ferroviárias  
 DSEG - Departamento de Segurança no Trânsito  
 DRFG - Departamento de Regulação, Fiscalização e Gestão  
 DIBEN - Divisão de Benefícios  
 DICOP - Divisão de Concessão e Revisão de Pensão  
 DINOR - Divisão de Estudos e Normas de Recursos Humana  
 DITC - Divisão de Treinamento e Capacitação  
 DIVAP - Divisão de Cadastro de Aposentados e Instituidores de Pensão  
 DMPL - Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido  
 DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem  
 DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes  
 DOU - Diário Oficial da União



DP - Direito de Passagem	IRAP - International Road Assessment Programme	PFA - Posto de Fiscalização e Atendimento
DT-e - Documento Eletrônico de Transporte	ITE - Índice de Temporalidade Executiva	PCEO - Plano Estratégico de Geoinformação do Setor Transportes
DVP - Demonstração das Variações Patrimoniais	ITP - Índice de Temporalidade Propositivo	PGF - Procuradoria-Geral Federal
EF - Estrada de Ferro	JEO - Junta de Execução Orçamentária	PGINF - Programa Gestão da Informação
EGA - Sistema Eletrônico de Gabinete	LAI - Lei de Acesso a Informação	PGPE - Plano Geral de Cargos do Poder Executivo
EGP-TI - Escritório de Gerenciamento de Projeto de TI	LGPD - Lei Geral de Proteção de Dados	PHE - Plano Hidroviário Estratégico
EPL - Empresa de Planejamento e Logística	LOA - Lei Orçamentária Anual	PIAF - Postos Integrados Automatizados de Fiscalização
ETS - Comitê de Territórios e Sustentabilidade	MAPA - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento	PIL - Programa de Investimentos em Logística
EVTEA - Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental.	MAPi - Meta Anual Projetada	PIT - Planejamento Integrado de Transportes
FCPE - Funções Comissionadas Técnicas do Poder Executivo	MBC - Movimento Brasil Competitivo	PMCP - Programa Modernizando a Gestão Pública
FEP - Fundo de Estruturação de Projetos	MF - Ministério da Fazenda	PMI - Plano de Metas e Investimentos
FG - Funções Gratificadas	MFN - Estudos para Implantação do Museu Ferroviário Nacional	PNCV - Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade
FHWA - Federal Highway Administration	MInfra - Ministério da Infraestrutura	PNIH - Plano Nacional de Integração Hidroviária
FICO - Ferrovia Integração Centro Oeste	MPOG - Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão	PNL - Plano Nacional de Logística
FIOL - Ferrovia de Integração Oeste-Leste	MRE - Ministério de Relações Exteriores	PNLI - Plano Nacional de Logística Integrada
FMM - Fundo da Marinha Mercante	MTPA - Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil	PNLT - Plano Nacional de Logística e Transportes
FNAC - Fundo Nacional da Aviação Civil	MT - Ministério dos Transportes	PNP - Plano Nacional de Pesagem
FNS - Ferrovia Norte-Sul	NEAT - Número Médio de Obras em Execução Acompanhadas por Técnico	PNT - Política Nacional de Transportes
FORMAR - Acompanhamento de Formação de Servidores	NF-e - Nota Fiscal Eletrônica	PNTH - Política Nacional de Transporte Hidroviário
FRANAVE - Companhia de Navegação do São Francisco	NMAM - Número Médio de Ações Monitoradas no Ano	PPA - Plano Plurianual da União
FUNSET - Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito	NMAT - Número Médio de Ações Monitoradas por Técnico	PPD - Ponto de Parada de Descanso
GAB - Gabinete	NMEA - Número Médio de Obras em Execução Acompanhada	PPEi - Percentual de Participação do Projeto
GCN - Gestão de continuidade de Negócios	OAC - Obras de Arte Correntes	PPI - Programa de Parceria de Investimento
GEIPOT - Grupo de Estudos de Integração da Política de Transportes	OFI - Operadores Ferroviários Independentes	PPP - Parceria Público-Privada
GM - Gabinete do Ministro	OFSS - Orçamento Fiscal e da Seguridade Social	PPV - Programa de Pesagem de Veículos
GPWEB - Gestão de Projetos WEB	OGU - Orçamento Geral da União	PROCREMA - Programa de Contratação, Restauração e Manutenção por Resultados de Rodovias Federais Pavimentadas
GT - Grupo de Trabalho	OMS - Organização Mundial da Saúde	PRODEFENSAS - Programa de Defensas Metálicas nas Rodovias Federais
GTPE - Grupo de Trabalho de Peso por Eixo	ONTL - Observatório Nacional de Transporte e Logística	PROMEFEF - Programa de Modernização e Expansão da Frota de Transportes
HDM-4 - Highway Development and Management Model	ONU - Organização das Nações Unidas	PROPASS - Projeto da Rede Nacional de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros
HELP ONLINE - Guia prático de ajuda	OTM - Operadores de Transporte Multimodal de Cargas	PROSINAL - Programa de Sinalização da Malha Rodoviária Nacional
IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais	OUV - Ouvidoria	PSP - Plano Setorial de Parcerias
IBRAM - Instituto Brasileiro de Museus	PA - Processo Administrativo	PSTT - Plano Senatorial de Transportes Terrestres
ICE - Índice de Conformidade Executiva	PAC - Programa de Aceleração do Crescimento	RAD - Reuniões de Avaliação do Desempenho
ICP - Índice de Pertinência Complementar Propositivo	PAEA - Percentual de Obras em Execução Acompanhadas	RAE - Reuniões de Acompanhamento da Estratégia
IDE-T - Infraestrutura de Dados Espaciais em Transporte	PAC - Prima Associação dos Governos	RDC - Regime Diferenciado de Contratação
IDG - Indicador de Desempenho Geral	PAM - Percentual de Ações Monitoradas	RADEOSFS - Relatórios Anuais Demonstrativos de Execução Orçamentárias e Financeiras
iGG - Índice Integrado de Governança e Gestão Pública	PAN - Plano Aeroviário Nacional	REIDI - Regime Especial para o Desenvolvimento da Infraestrutura
IG-MInfra - Índice de Governança do Ministério da Infraestrutura	PANAC - Política Nacional de Aviação Civil	RFB - Receita Federal do Brasil
IIRSA - Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul	PCASP - Plano de Contas Aplicado ao Setor Público	RFFSA - Rede Ferroviária Federal
INCRA - Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária	PCN - Plano de Continuidade de Negócios	RNTRC - Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas
INDE - Infraestrutura Nacional de Dados Espaciais	PDA - Plano de Dados Abertos	SAAD - Subsecretaria de Assuntos Administrativos - MT
InfraBR - Aplicativo para caminhoneiro gerenciar sua jornada	PDTI - Plano Diretor de Tecnologia da Informação	
IP4 - Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte	PEF - Pagamento Eletrônico de Frete	
IPC - Índices de Preços ao Consumidor	PEI - Planejamento Estratégico Institucional	
IPE - Índice de Porte Econômico	PER - Programas de Exploração de Rodovias	
IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional	PETIC - Plano Estratégico de Tecnologia da Informação e Comunicação do Setor Transportes	
IPR - Instituto de Pesquisas Rodoviárias		



SAC - Secretaria Nacional de Aviação Civil  
 SAEI - Sistema da Assessoria de Controle Interno  
 SAFF - Sistema de Acompanhamento e Fiscalização de Transporte Ferroviário  
 SAMS - Serviço de Atendimento Médico-Social  
 SAPPI - Sistema de alimentação Ações de Estados  
 SCA - Sistema de Controle de Acesso  
 SCEPL - Sistema de Consulta Extrema Controle  
 SCI - Subsecretaria de Conformidade e Integridade  
 SCIMO - Sistema de controle de Instrumentos Médico e Odontológico  
 SE - Secretaria Executiva - MT  
 SEAD - Serviço de Apuração Disciplinar  
 SEAINF - Serviço de Articulação e Informação  
 SECR - Serviço de Cálculos e Remuneração - MT  
 SEGES - Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes - MT  
 SEI - Sistema Eletrônico de Informação  
 SENATRAN - Secretaria Nacional de Trânsito  
 SEP - Secretaria Especial de Portos  
 SEPEN - Serviço de Cálculos e Pagamento de Pensões  
 SERCI - Serviço de Controle Interno  
 SEREF - Serviço de Registro Funcional  
 SERPRO - Serviço Federal de Processamento de Dados  
 SEST - Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais  
 SFAT - Secretaria de Fomento para Ações de Transportes - MT  
 SFF - Sistema Ferroviário Federal  
 SFPLAN - Subsecretaria de Fomento e Planejamento  
 SFPP - Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias  
 SGD - Sistema de Gestão de Documentos  
 SGETI - Subsecretaria de Gestão Estratégica, Tecnologia e Inovação  
 SGF - Sistema de Gestão de Frotas  
 SGI - Sistema de Gestão Internet  
 SGINP - Sistema de Gestão de Impressão de Processos  
 SGON - Setor de Garagens Oficiais Norte  
 SGP - Sistema de Gestão Processos  
 SIADRE - Sistema de Avaliação de Desempenho e Regimento Interno  
 SIAEP - Sistema de Acompanhamento de Estudos e Pesquisas  
 SIAEX - Sistema de Extração  
 SIAFI - Sistema Integrado de Administração Financeira  
 SIASG - Sistema Integrado de Administração de Serviços Gerais  
 SIC - Serviço de Informação ao Cidadão  
 SICAF - Sistema de cadastramento Unificado de Fornecedores  
 SICAP - Sistema de Controle e Acompanhamento de Processos  
 SICAR - Sistema de Controle de Arquivo  
 SICONV - Sistema de Convênios do Governo Federal  
 SICPAG - Sistema de Controle de Pagamento  
 SICPAT - Sistema de controle de Pagamentos atrasados  
 SIGAT - Sistema de Gestão das Ações de Transporte  
 SIGEF - Sistema de Gestão Funcional

SIGESA - Sistema de Gestão de Licenciamento Ambiental  
 SIGPAC - Sistema de Gestão de Programa de Aceleração do Crescimento  
 SIGPLAN - Sistema de Informações Gerenciais e de Planejamento  
 SIGT - Sistema de Informações de Planejamento Regional de Transportes  
 SIMIC - Sistema de Microfilmagem  
 SIOP - Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento  
 SIORC - Sistema de Orçamento  
 SIORG - Organização e Inovação Institucional do Governo Federal  
 SIPEC - Sistemas de Pessoal Civil da Administração Federal  
 SISAC - Sistema de Apreciação e Registro dos Atos de Admissão e Concessões  
 SISG - Sistemas de Serviços Gerais  
 SISP - Sistema de Administração dos Recursos de Tecnologia da Informação  
 SISPF - Sistema de Programação Financeira  
 SITRA - Sistema de Tramitação  
 SLTI - Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação  
 SNAC - Secretaria Nacional de Aviação Civil  
 SNPTA - Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários  
 SNTF - Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário  
 SNTR - Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário  
 SNTT - Secretaria Nacional de Transportes Terrestres  
 SNV - Sistema Nacional de Viação  
 SOF - Secretaria Orçamento Federal  
 SOPHIA - Sistema de Gerenciamento de Bibliotecas  
 SPAR - Subsecretaria de Parcerias  
 SPATIC - Sistema de Acompanhamento de Tecnologia da Informação e Comunicação  
 SPCE - Sistema de Painel de Controle de Eficácia  
 SPF - Sistema de Programação Financeira  
 SPI - Secretaria de Planejamento e Investimento Estratégicos  
 SPIUnet - Sistema de Gerenciamento do Patrimônio Imobiliário de Uso Especial da União  
 SPL - Sistema de Passe Livre  
 SPNLT - Sistema Nacional de Pesquisa de Tráfego  
 SPNT - Secretaria de Política Nacional de Transportes  
 SPO - Subsecretaria de Planejamento e Orçamento - MT  
 SPOA - Subsecretaria de Planejamento, Orçamento e Administração  
 SPU - Secretaria de Patrimônio da União  
 SREAP - Sistema de Recadastramento de Aposentado e Pensionista  
 STN/MF - Secretaria do Tesouro Nacional do Ministério da Fazenda  
 SUST - Subsecretaria de Sustentabilidade  
 TAC - Termo de Ajuste de Conduta  
 TAV - Trem de Alta Velocidade  
 TCU - Tribunal de Contas da União  
 TED - Termo de execução descentralizada  
 TIC - Tecnologia da Informação e da Comunicação  
 TM - Tráfego Mútuo  
 TRC - Transporte Rodoviário de Cargas

TRF - Tribunal Regional Federal  
 TRIC - Transporte Rodoviário Internacional de Cargas  
 TRIIP - Transporte Interestadual e Internacional Terrestre de Passageiros  
 TUP - Terminais de Uso Privativo  
 TUP - Terminal de Uso Privado  
 UFF - Universidade Federal Fluminense  
 UFPA - Universidade Federal do Pará  
 UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro  
 UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina  
 UG - Unidade Gestora  
 UGE - Unidade Gestora Executora  
 UNASUL - União das Nações Sul-Americanas  
 UPC - Unidade Prestadora de Contas  
 VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S. A.  
 VMDA - Volume Médio Diário Anual  
 Wi-fi - Rede Sem Fio  
 ZAL's - Zonas de Atividades Logísticas e Elaboração de Estudos Técnicos das Hidrovias.

Relatório de Gestão Integrado do  
Ministério dos **Transportes**

**2025**

MINISTÉRIO DOS  
TRANSPORTES

GOVERNO DO  
**BRASIL**  
DO LADO DO POVO BRASILEIRO