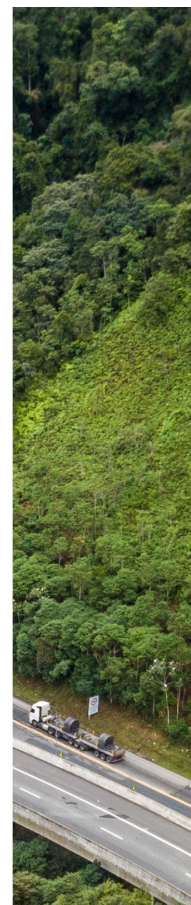
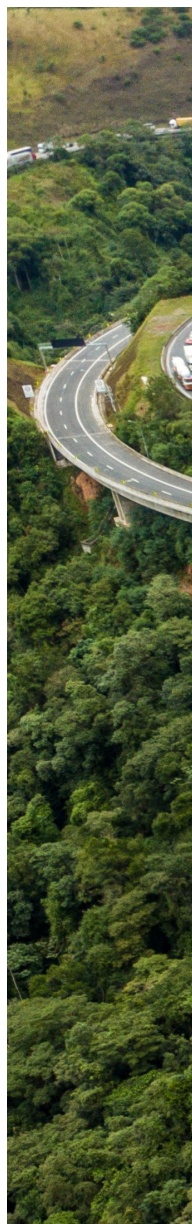




MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

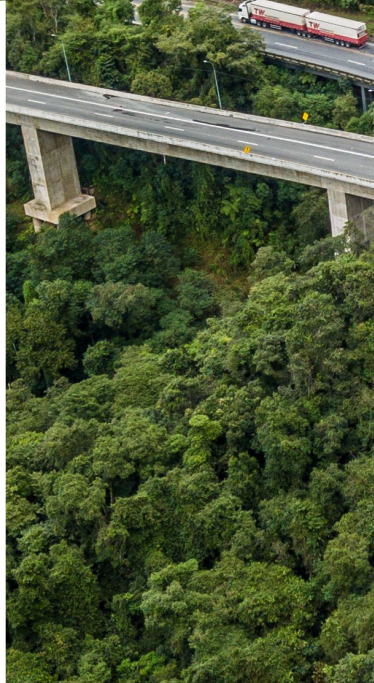
BOLETIM ANUAL DOS INDICADORES DO PROCROFE



1ª EDIÇÃO - JUNHO DE 2021

Foto Interna - Ponte Rio-Niterói
Foto Externa - Serra do Cafetal

BOLETIM ANUAL DOS INDICADORES DO PROCROFE



Fotos:
Centro: Serra do Cafazal - Concessionária: Régis Bittencourt
Esquerda: Duplicação da Rodovia BR-050/GO - Concessionária: Eco050
Direita: Alça da Ponte Rio-Niterói - Concessionária: Ecoponte

Tarcísio Gomes de Freitas

Ministro da Infraestrutura

Marcelo Sampaio Cunha Filho

Secretário-Executivo

Marcello da Costa Vieira

Secretário Nacional de Transportes Terrestres

Guilherme Luiz Bianco

Diretor do Departamento de Transporte Rodoviário

Alessandro Reichert

Coordenador-Geral de Concessões Existentes e Delegações

Colaboradores Técnicos:

Ademir da Guia Costa Oliveira

Arilena Covalesky Dias

Clonilo Moreira Sindeaux de Oliveira Filho

Constantino Alves do Nascimento Júnior

Ednilson Oliveira Ferreira

Jorge Augusto da Conceição

Leonardo José Guimarães Rabelo

Nilton César de Souza

Rafael Inácio Marques Veloso Lemes

Richard de Assis Dias

Yasmin Yorrane Duarte



BOLETIM

ASPECTOS GERAIS

O Boletim Anual dos Indicadores do PROCROFE é resultado da análise dos indicadores desenvolvidos pelo Ministério da Infraestrutura para o acompanhamento do Programa de Concessões de Rodovias Federais - PROCROFE.

Esta publicação se baseia nas disposições expressas no Manual dos Indicadores do PROCROFE, disponibilizado no *link*:

https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-terrestre/rodovias-federais/arquivos/manual_procrofe_final.pdf

Os resultados encontrados foram consolidados por etapa de concessão. Cada uma das 4 (quatro) etapas do Programa engloba contratos contemporâneos, que possuem características e modelos regulatórios semelhantes.



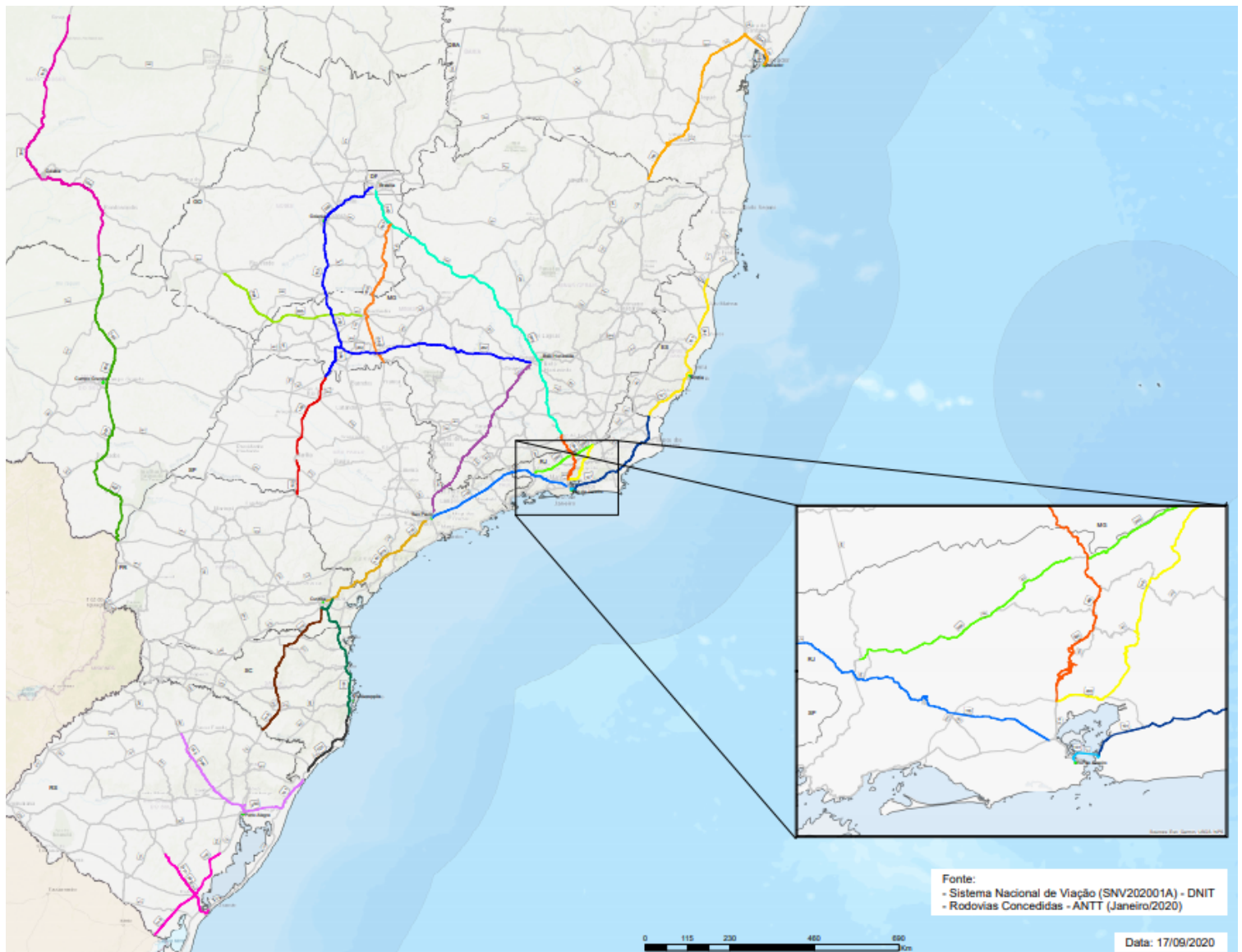
Concessionária: Régis Bittencourt
Rodovia BR-116/SP - Serra do Cajezal

Os dados utilizados para o cômputo dos indicadores provêm de publicações em fontes oficiais de diversas instituições, tais como a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, a Polícia Rodoviária Federal - PRF, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE e a Comissão de Valores Mobiliários - CVM.

Com a publicação do presente Boletim, espera-se demonstrar a forma com que as concessões de rodovias federais têm contribuído para o atingimento dos objetivos estratégicos do Minfra, além de oportunizar à sociedade conhecer melhor o programa, seus resultados e expectativas futuras.

Por se tratar da primeira edição de um material em contínuo aperfeiçoamento, eventuais contribuições ou sugestões para as próximas versões são bem vindas.

RODOVIAS DO PROCROFE



Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-terrestre/rodovias-federais/arquivos/rodovias_federais_concedidas-1.pdf

LEGENDA:

1ª ETAPA:

- NOVA DUTRA
- CONCR
- CRT
- ECOSUL

2ª ETAPA:

- PLANALTO SUL
- LITORAL SUL
- REGIS BITTENCOURT
- FERNÃO DIAS
- FLUMINENSE
- TRANSBRASILIANA
- RODOVIA DO AÇO
- VIA BAHIA

3ª ETAPA:

- ECO 101
- ECO 050
- CONCEBRA
- ROTA DO OESTE
- MS VIA
- VIA 040
- ECOPONTE

4ª ETAPA:

- VIA SUL
- VIA COSTEIRA
- ECOVIAS DO CERRADO



Concessionária: EcoPonte
Ligação de alça da Ponte Rio-Niterói com a Linha Vermelha

ÍNDICE

INDICADOR	PÁG.
SEGURANÇA VIÁRIA	6
QUALIDADE DO PAVIMENTO	7
SATISFAÇÃO DO USUÁRIO	8
TARIFAS DE PEDÁGIO	9
PIB <i>PER CAPITA</i>	10
PARTICIPAÇÃO PRIVADA NO SETOR	11
SUSTENTABILIDADE	12

EVOLUÇÃO DA SEGURANÇA VIÁRIA - ESV

Descrição



O indicador acompanha a evolução da segurança viária nos trechos concedidos correlacionando a quantidade total anual de vítimas fatais, a extensão rodoviária concedida (por 1.000 km) e a quantidade de veículos pagantes (por 1.000.000 de veículos) ao longo dos anos.

$$ESV = \frac{\text{Soma do número de óbitos na rodovia}}{\text{extensão (1000 km)} * \text{veículos (milhões)}}$$

Polaridade: Menor-melhor

Objetivo estratégico relacionado

Disposto no Mapa Estratégico do MInfra, o objetivo estratégico relacionado a este indicador é o de:



"Promover a segurança dos usuários das vias e dos bens transportados"

Meta estipulada

Baseado no que dispõe o PNATRANS**, tem-se como meta para este indicador:

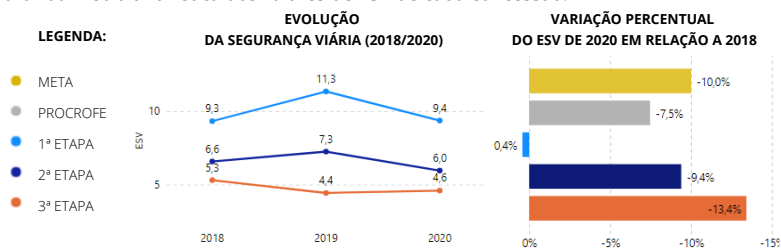


Redução anual de 5 pontos percentuais a partir de 2018



SEGURANÇA VIÁRIA

A Evolução da Segurança Viária pode ser constatada mediante os resultados apresentados nos gráficos abaixo, que demonstram o valor médio do índice calculado e do percentual de redução anual observado em cada etapa* do PROCROFE, obtidos a partir da média aritmética dos valores de ESV de cada concessão.

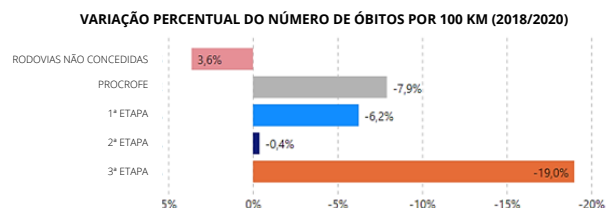


Verifica-se que, em linhas gerais, as concessões da 1ª Etapa tiveram um desempenho inferior às demais, tendo em vista que engloba contratos em fase final de vigência, com poucas intervenções previstas que possam resultar em melhoras significativas à segurança viária.

Para o ano de 2020, além das intervenções realizadas pelas concessionárias, a redução geral no índice pode estar relacionada a uma série de ações empreendidas pelo Governo Federal e governos estaduais voltadas à redução de mortes no trânsito, tais como o Maio Amarelo, a Semana Nacional de Trânsito, além de trabalhos pautados no aprimoramento da segurança veicular, da engenharia de tráfego e na modernização das rodovias.

Cabe ser destacado que, apesar de correlacionar a quantidade de óbitos ao volume de veículos passante nas rodovias concedidas, o resultado do indicador também pode ter sido impactado pela queda do tráfego nas rodovias federais em 2020, sobretudo ao longo dos primeiros meses de pandemia, em que diversas restrições à circulação foram impostas. Isso ocorre porque rodovias menos movimentadas tendem a oferecer menores riscos de ocorrência de acidentes.

Ao se comparar, para o mesmo período de 2018 a 2020, o número de óbitos por quilômetro dos trechos concedidos que compõem o PROCROFE e das rodovias não concedidas, verifica-se que as concessões de rodovias obtiveram um desempenho bastante superior, o que demonstra o papel preponderante do programa para o atingimento dos objetivos estratégicos do MInfra.



Como os resultados do indicador tendem a ser mais expressivos para concessões mais recentes, haja vista a alta concentração de investimentos na fase inicial dos contratos, espera-se, com a consolidação dos dados da 4ª etapa, bem como com as novas rodadas de leilões de rodovias, resultados ainda melhores nos próximos anos.

* Não foi possível avaliar a 4ª Etapa, pois não há dados de veículos pagantes nas concessões suficientes para caracterizar um período anual completo.

** A meta do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito - PNATRANS estabelece a redução de 50% de óbitos por grupo de veículos e 50% por grupo de habitantes até 2028.

INDICADOR DA QUALIDADE DO PAVIMENTO - IQP

Descrição



O indicador compara a regularidade da superfície dos pavimentos dos trechos rodoviários federais concedidos com os não concedidos mediante a verificação do Índice Internacional de Regularidade ou IRI - "International Roughness Index".

$$IRI = \frac{\text{desvios na superfície (m)}}{\text{plano de referência (km)}}$$

Polaridade: Menor-melhor

Objetivo estratégico relacionado

Disposto no Mapa Estratégico do MInfra, o objetivo estratégico relacionado a este indicador é o de:



"Assegurar a qualidade da infraestrutura de transportes"

Meta estipulada



Uma vez que um menor valor de IRI reflete a melhor regularidade do pavimento, tem-se como meta:

"IRI médio das rodovias concedidas ≤ 90% do IRI médio das rodovias não concedidas"



QUALIDADE DO PAVIMENTO

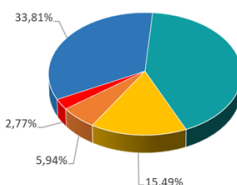
Para o cômputo do indicador das rodovias federais concedidas foram utilizados os levantamentos mais recentes disponibilizados pela ANTT, os quais foram realizados em 2020 nas concessionárias Autopista Fernão Dias, Autopista Fluminense, Autopista Régis Bittencourt, Concebra, Concer, CRT, Eco 050, Eco 101, Eco Ponte, MS Via, Rodovia do Aço, Rota do Oeste, Via 040 e Via Bahia, e em 2021, na Ecosul e Via Sul.

Para o cálculo do indicador das rodovias federais não concedidas, foram utilizados os levantamentos mais recentes disponibilizados pelo DNIT, realizados durante o ano de 2020.

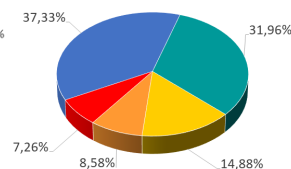
LEGENDA:

- EXCELENTE (IRI ≤ 1,9)
- BOM (IRI > 1,9 a 2,7)
- REGULAR (IRI > 2,7 a 3,5)
- RUIM (IRI > 3,5 a 4,6)
- PÉSSIMO (IRI > 4,6)

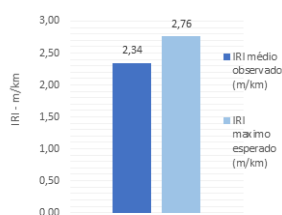
IRI - RODOVIAS CONCEDIDAS



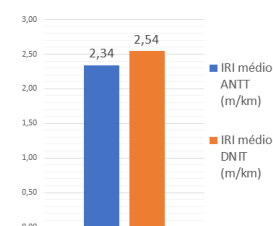
IRI - RODOVIAS NÃO CONCEDIDAS



IRI MÉDIO OBSERVADO VS IRI MÁXIMO ESPERADO (PROCROFE)



IRI MÉDIO (PROCROFE VS RODOVIAS NÃO CONCEDIDAS)



Observa-se que o IRI médio encontrado nos trechos rodoviários concedidos corresponde a 92,13% da irregularidade medida nos trechos não concedidos, o que demonstra que as concessões federais avaliadas se mantiveram próximas, mas aquém da meta estabelecida.

No entanto, convém mencionar que a incidência de trechos com pavimento em más condições funcionais (IRI ruim ou péssimo) foi 46% menor nas rodovias do PROCROFE.

Com relação ao índice IRI "máximo esperado", que remete à média dos índices máximos tolerados para o ano vigente de cada contrato de concessão, verifica-se que o IRI médio observado nas concessões se manteve abaixo do esperado. Isso demonstra que, na média, os segmentos rodoviários concedidos estão atendendo o parâmetro de desempenho exigido nos contratos.

Espera-se que nos próximos anos os recursos investidos pelas concessionárias na conservação e recuperação das rodovias se reverta em menores valores de IRI, de forma a repercutir positivamente na segurança viária e nos custos logísticos dos bens transportados, uma vez que melhores pavimentos implicam em redução dos tempos de viagem e dos gastos com manutenção veicular e consumo de combustível pelos usuários da via.

INDICADOR DE SATISFAÇÃO DO USUÁRIO - ISU

Descrição



O Indicador correlaciona a quantidade de reclamações recebidas anualmente pelos canais de Ouvidoria da ANTT e a quantidade de veículos (em milhões de veículos) que circulam nas praças de pedágio de cada concessão considerada.

$$ISU = \frac{\text{reclamações na ANTT no ano}}{\text{milhões de veículos pagantes}}$$

Polaridade: Menor-melhor

Objetivo estratégico relacionado

Os objetivos estratégicos relacionados ao indicador, dispostos na Política Nacional de Transportes e no Mapa Estratégico do Minfra, são:



"Melhorar o nível dos serviços de transportes"

"Aperfeiçoar continuamente o modelo de concessão rodoviária, considerando a expectativa dos usuários e da iniciativa privada"

Meta estipulada



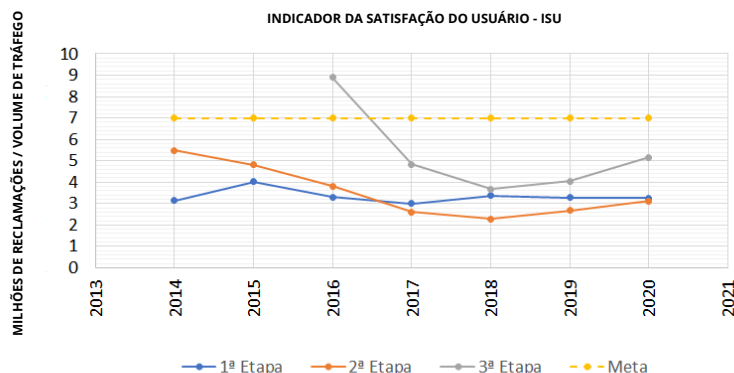
$ISU \leq 7$ para a média aritmética dos resultados encontrados para cada concessão



SATISFAÇÃO DO USUÁRIO

Ao longo de toda a série histórica 2014-2020, verifica-se que a 3ª etapa* de concessões apresentou desempenho inferior às demais.

Essa etapa é marcada por diversas concessionárias com problemas de financiabilidade e baixos níveis de cumprimento das obrigações contratuais, estando atualmente 3 dos 6 contratos em processo de relotação. Esse quadro resulta em níveis mais elevados de insatisfação dos usuários, ainda que as tarifas de pedágio tenham sido reduzidas em função da atuação da ANTT.



O pico de reclamações evidenciado em 2016 se deve ao início, ao longo do ano de 2015, da cobrança de pedágio nas concessões da 3ª Etapa, momento em que os usuários tendem a apresentar um maior nível de exigência em relação aos serviços prestados. No entanto, o resultado negativo foi sucedido por melhoras sucessivas no índice, na medida em que os trabalhos das concessionárias avançaram entre os anos de 2017 e 2018.

O indicador apresentado não avalia o conteúdo das reclamações protocoladas pelos usuários. No entanto, acredita-se que os fatores preponderantes para o desempenho das concessões sejam a variação nas tarifas de pedágio praticadas, o índice de execução das obras de ampliação de capacidade previstas nos contratos, o estado geral de conservação das rodovias e o nível de impacto das intervenções feitas pelas concessionárias na fluidez do tráfego.

Em linhas gerais, as três etapas de concessão avaliadas se mantiveram dentro da meta estipulada ao longo de toda a série histórica retratada.

* Não foi possível avaliar a 4ª Etapa, pois não há dados de veículos pagantes nas concessões suficientes para caracterizar um período anual completo.

EVOLUÇÃO DAS TARIFAS DE PEDÁGIO - ETP

Descrição



O indicador é uma ferramenta que permite comparar a variação anual da tarifa quilométrica de pedágio - tkm ao Índice de Reajustamento do Contrato - IRT, que acompanha as variações do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA).

$$tkm = \frac{\text{soma das tarifas nas praças de pedágio}}{\text{extensão ou trecho de cobertura (km)}}$$

$$IRT = IRT \text{ inicial} * \text{variação do IPCA}$$

Objetivo estratégico relacionado

Os objetivos estratégicos relacionados ao indicador, dispostos na Política Nacional de Transportes e no Mapa Estratégico do Minfra, são:



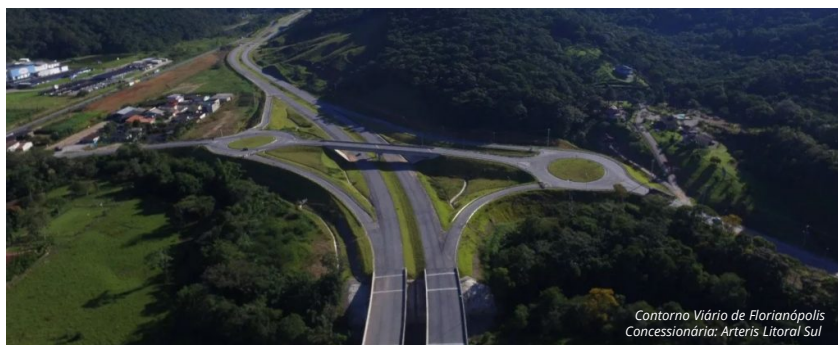
"Regular e fiscalizar, de modo efetivo, os serviços de transporte prestados à sociedade"

"Aperfeiçoar continuamente o modelo de concessão rodoviária, considerando a expectativa dos usuários e da iniciativa privada"

Meta estipulada



Como a variação das tarifas de pedágio pode decorrer de fatores diversos e imprevisíveis, tais como inclusão de investimentos, descumprimentos contratuais, materialização de riscos extraordinários, dentre outros, não há meta estipulada para esse indicador.

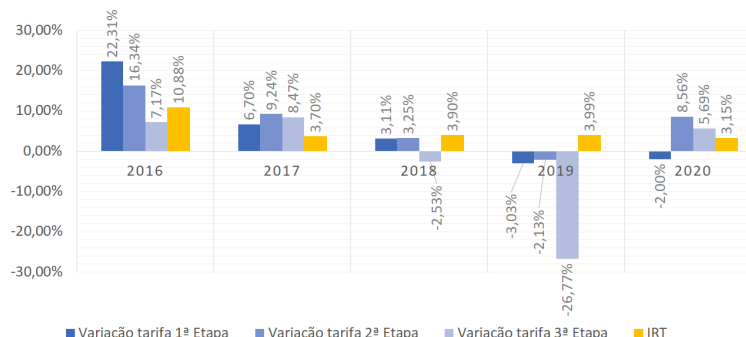


TARIFAS DE PEDÁGIO

O gráfico deste indicador apresenta os valores médios de variação da tkm das concessões da 1ª a 3ª etapa do PROCROFE ao longo dos anos de 2016 a 2020. Para facilitar a interpretação dos dados, foi exibido um valor único de IRT para cada ano analisado, haja vista que, por possuir relação com o IPCA, os valores observados nos contratos das diferentes etapas são próximos.

Outro ponto a ser destacado é que foram utilizados apenas os valores de tarifa calculados e aprovados pela ANTT, de forma que eventuais diferenças decorrentes de decisões judiciais ou arbitrais não foram consideradas.

EVOLUÇÃO DAS VARIAÇÕES DO TKM E DO IRT



Para o ano de 2020, o percentual médio de aumento da tarifa para a 2ª Etapa foi bastante influenciado pela revisão da concessionária Autopista Litoral Sul, decorrente da assinatura do Terceiro Termo Aditivo, que objetivou incluir novos investimentos para a adequação do trecho "Sul A" do Contorno de Florianópolis. Se desconsiderada essa pontual alteração, o percentual médio de revisão para a 2ª Etapa cai para 0,66%, valor abaixo da variação do IRT para o período.

Em linhas gerais, observa-se uma tendência de variações tarifárias abaixo da inflação no período analisado, especialmente nos anos de 2018 e 2019. Isso se deve sobretudo à atuação da ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres na garantia do cumprimento das cláusulas contratuais que estabelecem o reequilíbrio econômico-financeiro das concessões em função das inexecuções contratuais verificadas.

Para o caso da 3ª Etapa, o efeito de eventuais atrasos na execução de obras é ainda maior, considerando a incidência do mecanismo do Fator D.

A partir das próximas edições do Boletim, será possível avaliar também os resultados da 4ª etapa de concessão, que tiveram contratos com a cobrança de pedágio iniciada ao longo dos anos de 2020 e 2021.

EVOLUÇÃO DO PIB PER CAPITA - EPP

Descrição



O Indicador é uma ferramenta que acompanha o crescimento anual do PIB com base em publicações do IBGE, objetivando destacar a taxa de crescimento em municípios abrangidos por concessões rodoviárias, comparando-a à média nacional.

PIB per capita = PIB do município / população

Polaridade: Maior-melhor

Objetivo estratégico relacionado

Os objetivos estratégicos relacionados ao indicador, dispostos na Política Nacional de Transportes e no Mapa Estratégico do Minfra, são:



"Melhorar a competitividade da infraestrutura logística nacional"

"Considerar, nos projetos rodoviários, os impactos socioeconômicos da não implantação e da não adequação da infraestrutura"

Meta estipulada



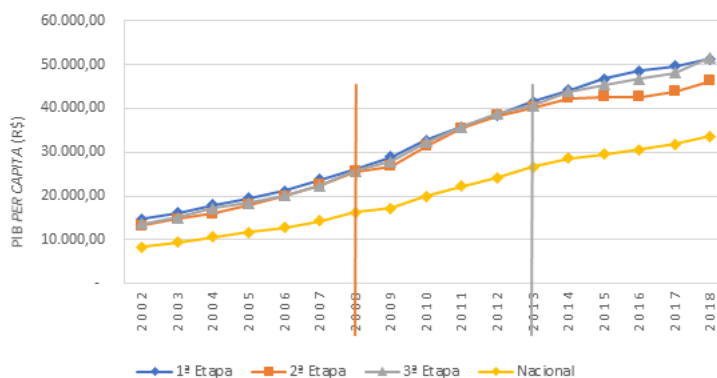
Por se tratar de indicador voltado à mensuração de uma externalidade positiva do programa de concessões, não há uma meta a ser estabelecida para sua evolução.



PIB PER CAPITA

Para a série histórica de 2002 a 2018, apresenta-se o crescimento do PIB *per capita* dos municípios abrangidos por cada etapa de concessões em comparação com a média nacional. As barras verticais indicam o início das concessões da 2ª e da 3ª etapa e as curvas o valor do PIB *per capita* no grupo de cidades abrangidas, antes e depois da concessão.

EVOLUÇÃO DO CRESCIMENTO DO PIB PER CAPITA



Inicialmente, convém observar que as rodovias do PROCROFE se inserem em regiões mais abastadas que a média nacional, haja vista que o dinamismo econômico e a consequente demanda de tráfego são fatores preponderantes para viabilizar as concessões.

Em linhas gerais, verifica-se o descolamento do valor do PIB *per capita* observado em relação ao PIB nacional, especialmente nos primeiros anos que sucederam o início dos contratos de concessão da 2ª e 3ª etapas.

Dentre os fatores que podem contribuir para o comportamento estão os investimentos na melhoria da infraestrutura rodoviária das regiões beneficiadas, a geração de empregos diretos, indiretos e de efeito renda, e o aumento das receitas dos municípios pela incidência do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISSQN, especialmente naquelas cidades de menor porte, cuja representatividade desse montante na arrecadação total é maior.

A presença das concessionárias de rodovias pode ainda trazer maior previsibilidade quanto à qualidade dos meios para escoamento de cargas dos diferentes setores da economia, elevando a confiança do investidor e atraindo novos negócios para essas regiões.

No entanto, para melhor avaliação do indicador, convém ressaltar que existem outros fatores macro e microeconômicos que são tão ou mais significativos para o desempenho do PIB dos municípios de uma determinada região do que os benefícios trazidos pelas concessões.

PARTICIPAÇÃO PRIVADA NO SETOR - PPS

Descrição



O indicador mensura, por meio da análise dos demonstrativos financeiros anuais das concessionárias, a participação privada no setor de infraestrutura rodoviária.

PPS = Valor aplicado pelo setor privado

Polaridade: Maior-melhor

Objetivo estratégico relacionado

Os objetivos estratégicos relacionados ao indicador, dispostos na Política Nacional de Transportes e no Mapa Estratégico do Minfra, são:



"Incrementar a participação privada no setor"

"Aperfeiçoar as medidas institucionais, legais e regulatórias com vistas ao aumento da participação da iniciativa privada nos projetos de infraestrutura"

Meta estipulada



Por se tratar de um indicador voltado ao acompanhamento da importância crescente, em termos financeiros, do mercado de concessões de rodovias, não há meta estipulada para este indicador.

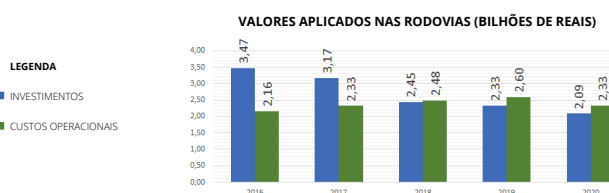


PARTICIPAÇÃO PRIVADA

A participação das concessionárias do PROCROFE no setor de obras e serviços em rodovias federais pode ser subdividida em dois parâmetros distintos.

Os valores dispendidos em investimentos estão relacionados às obras de construção executadas pelas concessionárias, incluindo ampliações de capacidade, novas passarelas e viadutos, bem como serviços de recuperação do pavimento e de outros elementos da rodovia.

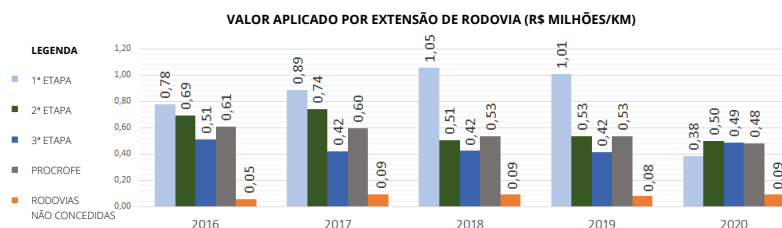
Os recursos alocados em custos operacionais, por sua vez, dizem respeito ao montante investido pelas empresas na conservação das rodovias e na operação rodoviária, que engloba serviços de atendimento médico e mecânico e monitoramento constante das pistas.



Pode-se observar que, enquanto o valor dispendido em custos operacionais se manteve praticamente constante ao longo da série histórica analisada, os montantes de investimentos apresentaram queda no período.

Esse movimento se deve a uma particularidade do PROCROFE, que é a concentração de investimentos nos anos iniciais dos contratos de concessão. Espera-se que as próximas edições do Boletim apresentem um incremento nos valores investidos, tendo em vista que até então não foram retratados os resultados das concessionárias da 4ª etapa, bem como os novos leilões de rodovias previstos para os anos de 2021 e 2022.

Outra forma de se analisar a participação privada no setor é comparar o valor total dispendido pelas concessionárias em investimentos e custos operacionais com o valor investido pelo DNIT em trechos não concedidos, ponderando-se pelas respectivas extensões de rodovias.



Verifica-se que, ao longo da série histórica retratada, as concessionárias dispenderam anualmente de 5 a 7 vezes mais recursos por quilômetro de rodovia do que a União nos trechos sob sua responsabilidade. Essa diferença tende a se acentuar nos próximos anos diante do cenário de crise fiscal de orçamentos públicos cada vez menores vivenciado pelo país.

Assim, pode-se concluir que, além de melhorar as condições de conforto e segurança das rodovias, o PROCROFE traz previsibilidade ao setor e representa a garantia da existência de recursos a serem investidos na infraestrutura rodoviária federal, contribuindo diretamente para o atingimento dos objetivos estratégicos do Minfra.

INDICADOR DE SUSTENTABILIDADE - IS

Descrição



O Indicador de Sustentabilidade visa acompanhar as boas práticas socioambientais promovidas pelas concessionárias das rodovias federais concedidas, tendo como referência o Índice de Desempenho Ambiental (IDA).

$$IS = \frac{\text{Média dos IDAs}}{\text{Máx. pontuação possível}}$$

Polaridade: Maior-melhor

Objetivo estratégico relacionado

Disposto como princípio da PNT e atributo de valor do Mapa Estratégico do MInfra, tem-se:



"Responsabilidade Socioambiental"

Meta estipulada



IS ≥ 0,7 em cada ano



SUSTENTABILIDADE

A participação no processo de avaliação do IDA ocorre por adesão voluntária. No ano de 2021, verificou-se uma evolução de 150% no índice de participação por parte das concessionárias de rodovias federais.

Em 2021, a pontuação média das concessionárias no IDA teve um discreto aumento de 0,68%, refletindo em pouca variação no valor do Indicador de Sustentabilidade comparado ao ano anterior.

Discriminação	2020	2021
Número de Concessionárias que aderiram ao IDA	6	15
Pontuação média das concessionárias no IDA	24,83	25,00
INDICADOR DE SUSTENTABILIDADE	0,730	0,735

O Resultado Final completo do IDA 2021 está disponível no sítio eletrônico da ANTT: <https://portal.antt.gov.br/documents/359170/65950828-84e4-b6e0-0e6f-05603c9eac96>.

Com base no documento, pode-se destacar que, em relação aos parâmetros Política Ambiental Institucional e Gerenciamento de Resíduos Sólidos, todas as concessionárias pontuaram em todos os critérios.

Quanto ao Parâmetro Gerenciamento e Redução de Ruídos, observou-se que 86,66% das concessionárias que aderiram ao IDA 2021 atenderam ao critério relativo ao incentivo ao uso de transportes alternativos aos seus colaboradores. No entanto, nenhuma concessionária pontuou nos demais critérios que compõem esse parâmetro, que se referem ao uso de veículos elétricos e à utilização voluntária de soluções de minimização de ruídos e vibrações.

Verifica-se ainda que, embora a adesão das concessionárias tenha aumentado significativamente (aumento de 150%), o Indicador de Sustentabilidade de 2021 conseguiu desempenho melhor ao do ano anterior, superando a meta estipulada.

Essa adesão evidencia o interesse das concessionárias em aplicar boas práticas no âmbito da gestão socioambiental de suas rodovias. Desta forma, a análise do indicador indica que o PROCROFE tem contribuído para o cumprimento do princípio da Responsabilidade Socioambiental da Política Nacional de Transportes.



JUNHO DE 2021

1ª EDIÇÃO

BOLETIM ANUAL DOS INDICADORES DO PROCROFE

O Boletim foi elaborado pela equipe técnica do Departamento de Transporte Rodoviário do Ministério da Infraestrutura.

O Departamento é responsável por "acompanhar e supervisionar a gestão dos instrumentos de outorga de exploração e de prestação de serviços no setor de transporte rodoviário", nos termos do inciso V do Artigo 26 do Decreto nº 10.368, de 22 de maio de 2020.