



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO
DEPARTAMENTO DE OUTORGAS RODOVIÁRIAS

BOLETIM

ANUAL DOS INDICADORES DO PROCROFE

2024

ECOVIAS CERRADO BR - 364 KM 37



5ª EDIÇÃO

NOVEMBRO DE 2025



JOSÉ RENAN VASCONCELOS CALHEIROS FILHO
Ministro dos Transportes

GEORGE ANDRÉ PALERMO SANTORO
Secretário-Executivo

VIVIANE ESSE
Secretária Nacional de Transporte Rodoviário

FERNANDA DE GODOY PENTEADO
Diretora do Departamento de Outorgas Rodoviárias

ANDERSON SANTOS BELLAS
Coordenador-Geral de Concessões Rodoviárias

Colaboradores Técnicos:

ANA PAULA APARECIDA MADUREIRA SANTANA

CLONILLO MOREIRA SINDEAUX DE OLIVEIRA FILHO

EDNILSON OLIVEIRA FERREIRA

JORGE AUGUSTO DA CONCEIÇÃO

LEONARDO JOSÉ GUIMARÃES RABELO

SOBRE O BOLETIM

O Boletim Anual dos Indicadores do PROCROFE é resultado da análise dos indicadores desenvolvidos pelo Ministério dos Transportes 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 site do Ministério dos Transportes](#).

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

Os dados utilizados para o cômputo dos indicadores foram coletados em fontes oficiais publicadas por 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.

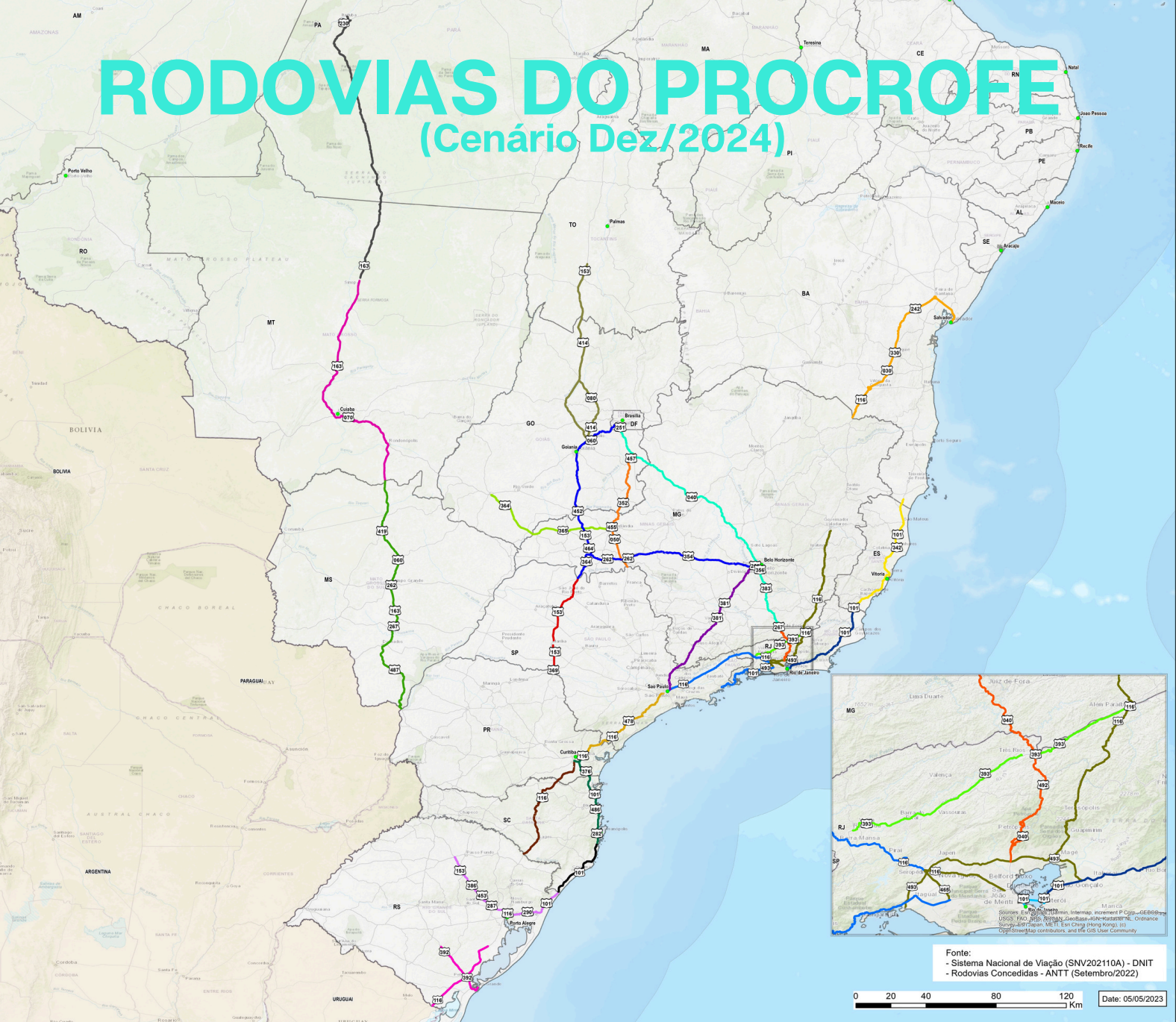
Com a publicação do presente Boletim, espera-se demonstrar se a política pública de concessões de rodovias federais tem contribuído para o atingimento dos objetivos estratégicos do Ministério dos Transportes além de oportunizar à sociedade a conhecer melhor o PROCROFE, seus resultados e expectativas futuras.

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

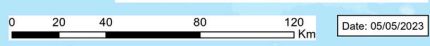


RODOVIAS DO PROCROFÉ

(Cenário Dez/2024)



Fonte:
 - Sistema Nacional de Viação (SNV202110A) - DNIT
 - Rodovias Concedidas - ANTT (Setembro/2022)



LEGENDAS

1ª ETAPA:

- CONCER (BR-040/MG/RJ)
- ECOSUL (BR-116/392/RS)

3ª ETAPA:

- CONCEBRA (BR-060/153/262/DF/GO/MG)
- Rota do Oeste (BR-163/MT)
- ECO 050 (BR-050/GO/MG)
- ECO 101 (BR-101/ES/BA)
- ECOPONTE (BR-101/RJ)
- MS Via (BR-163/MS)
- Via 040 (BR-040/DF/GO/MG)

2ª ETAPA:

- Autopista Fernão Dias (BR-381/MG/SP)
- Autopista Fluminense (BR-101/RJ)
- Autopista Litoral Sul (BR-116/376/PR - BR-101/SC)
- Autopista Planalto Sul (BR-116/PR/SC)
- Autopista Régis Bittencourt (BR-116/SP/PR)
- Rodovia do Aço (BR-393/RJ)
- TRANSBRASILIANA (BR-153/SP)
- Via Bahia (BR-116/324/BA - BA-526/528)

4ª ETAPA:

- CCR RIO - SP (BR-101/116/RJ/SP)
- EcoVias do Araguaia (BR-080/153/414/GO/TO)
- EcoVias do Cerrado (BR-364/365/MG/GO)
- EcoRioMinas (BR 116/465/493/MG/RJ)
- VIA BRASIL BR163 (BR-163/230/MT/PA)
- Via Costeira (BR-101/SC)
- Via Sul (BR-101/290/386/448/RS)

01 **SEGURANÇA VIÁRIA**, Página 07

02 **QUALIDADE DO PAVIMENTO**, Página 08

03 **SATISFAÇÃO DO USUÁRIO**, Página 09

04 **PARTICIPAÇÃO PRIVADA**, Página 10

05 **SUSTENTABILIDADE**, Página 11

06 **ROUBO E FURTO DE CARGAS**, Página 12

07 **CONDIÇÃO DE MANUTENÇÃO**, Página 13

08 **ATENDIMENTO MÉDICO**, Página 14

09 **ATENDIMENTO MECÂNICO**, Página 15

10 **VOLUME DIÁRIO MÉDIO ANUAL (VDMA)**, Página 16

11 **DUPLICAÇÃO RODOVIÁRIA (IDUP)**, Página 17

12 **FAIXAS ADICIONAIS (IFAD)**, Página 18

01 SEGURANÇA VIÁRIA

DESCRIÇÃO



O Indicador de Segurança Viária (ISV) permite avaliar o impacto dos serviços e investimentos realizados pelas concessionárias na preservação de vidas ao longo do período contratual. Ele estabelece uma correlação entre a quantidade 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.

$$ISV = \frac{\sum \text{núm. de óbitos (un.)}}{\sum \text{ext. concedida (1000 km)} \times \sum \text{núm. veículos (milhões)}}$$

POLARIDADE: menor-melhor

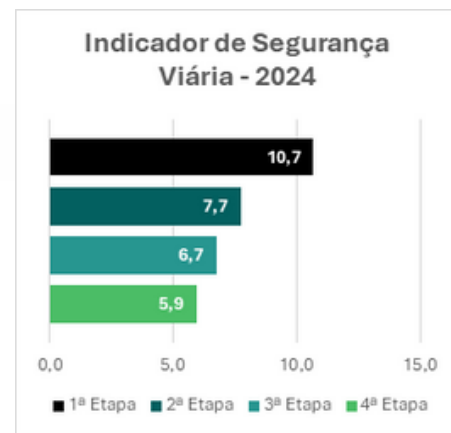
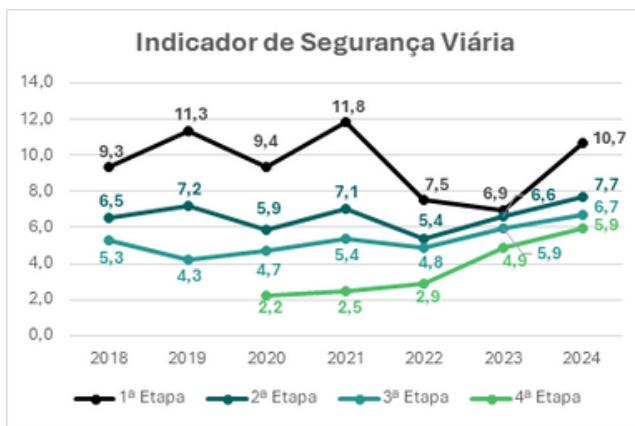
META: Redução anual de 5 pontos percentuais a partir de 2018 (baseado no que dispõe o PNATRANS).

Redução de 50% até 2028.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS RELACIONADOS

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

RESULTADOS



A segurança viária em uma rodovia federal concedida é um dos pilares centrais da prestação do serviço público, pois está diretamente associada à preservação da vida, à redução de acidentes e à promoção de uma mobilidade eficiente e sustentável. Em um ambiente concessionado, cabe à operadora assegurar padrões elevados de operação, manutenção e monitoramento da infraestrutura, com investimentos contínuos em sinalização, pavimentação, sistemas inteligentes de tráfego, atendimento a emergências e campanhas educativas.

Essas medidas, aliadas à fiscalização e à regulação da Agência Nacional de Transportes Terrestres, contribuem para a diminuição de riscos, o aumento da confiabilidade da rodovia e a melhoria da qualidade do transporte de pessoas e cargas, gerando benefícios sociais, econômicos e logísticos para toda a sociedade.

A atualização deste indicador referente ao ano de 2024 adicionou as informações referentes às concessionárias Via Araucária e Via Brasil BR163, que, apesar de iniciarem suas atividades em 2023, só entraram no cálculo de 2024 por terem informações completas ao longo deste ano. Conforme pode ser observado no gráfico da evolução histórica deste indicador, apresenta uma tendência de aumento, devendo ser observado pelo Governo Federal.

Ademais, o Ministério dos Transportes vem desenvolvendo a Política de Otimização de contratos, que conforme [Portaria nº 848/2023](#), tem permitido a inclusão de grande quantidade de investimentos de recuperação do sistema viário, bem como diversas obras de ampliação de capacidade e melhorias que proporcionarão rodovias concedidas ainda mais seguras. Em agosto de 2025, tivemos o início dos primeiros contratos otimizados, a Concessionária Ecovias Capixaba (BR-101/ES) e Motiva Pantanal (BR-163/MS), já tendo ocorrido os leilões da BR-101/RJ (Fluminense) e BR-381/SP/MG (Fernão Dias).



02 QUALIDADE DO PAVIMENTO

DESCRIÇÃO



O Indicador de Qualidade de Pavimento (IQP) 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".

$$IQP = \frac{IRI_m}{IRI_{esp}} \times 100\%$$

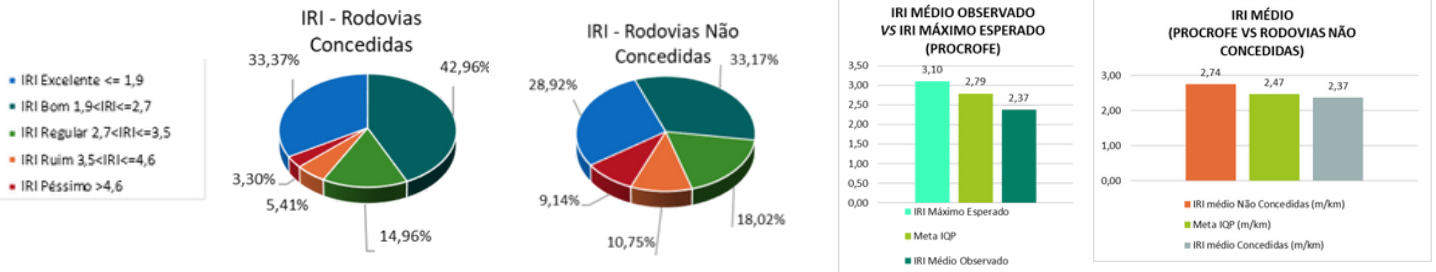
POLARIDADE: Menor-melhor

META: Uma vez que um menor valor de IRI reflete a melhor regularidade do pavimento, tem-se como meta que o IRI médio das rodovias concedidas seja $\leq 90\%$ do IRI médio das rodovias não concedidas, bem como o IRI médio levantado na malha concedida seja $\leq 90\%$ do valor médio esperado

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS RELACIONADOS

"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".

RESULTADOS



Para o cômputo desse indicador foram utilizados os levantamentos mais recentes disponibilizados pela ANTT, os quais foram realizados em 2024 junto às concessionárias Ecovias Minas Goiás, Ecovias Sul, Ecovias Cerrado, RioSP, Via Bahia e Via Sul. Para o cálculo do indicador das rodovias federais não concedidas, foram utilizados os levantamentos mais recentes disponibilizados pelo DNIT, também realizados durante o ano de 2024.

Observa-se que o IRI médio encontrado nos trechos rodoviários concedidos corresponde a 83,50% da irregularidade medida nos trechos não concedidos, o que demonstra que as concessões federais avaliadas conseguiram atingir a meta estabelecida de obter o IRI médio abaixo de 90% quando comparada as rodovias não concedidas.

Com relação ao índice IRI máximo esperado nos contratos, 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 também superou a meta esperada de no máximo 90%. Isso demonstra que, na média, os segmentos rodoviários concedidos estão atendendo em sua maioria ao parâmetro de desempenho exigido nos contratos. O IQP das rodovias concedidas apresentou o valor de 76,45%, atendendo a meta do indicador, estipulado em no máximo 90%.

O atendimento do parâmetro de desempenho IRI é fundamental para garantir o conforto e a segurança dos usuários de uma rodovia concedida, uma vez que reflete a qualidade funcional do pavimento e a suavidade do rolamento dos veículos. Pavimentos com baixo nível de irregularidade reduzem vibrações, trepidações e esforços mecânicos, proporcionando uma experiência de viagem mais confortável, especialmente em deslocamentos de longa distância e no transporte coletivo e de cargas. Além disso, um IRI adequado contribui para a diminuição do desgaste dos veículos, a redução do consumo de combustível e a mitigação de riscos de acidentes, reforçando a percepção de qualidade do serviço prestado pela concessionária e o cumprimento dos níveis de desempenho exigidos pelo contrato de concessão.

Para o futuro, espera-se que os recursos investidos na fase de recuperação do pavimento pelas novas concessionárias (4ª e 5ª Etapas) e no âmbito das Readaptações ou Otimizações dos contratos em andamento melhorem significativamente a qualidade do pavimento, a segurança viária, resultando em menores custos logísticos dos bens transportados, face à redução dos tempos de viagem, dos gastos com manutenção veicular e consumo de combustível pelos usuários. Em agosto de 2025, tivemos o início dos primeiros contratos otimizados, a Concessionária Ecovias Capixaba (BR-101/ES) e Motiva Pantanal (BR-163/MS), já tendo ocorrido os leilões da BR-101/RJ (Fluminense) e BR-381/SP/MG (Fernão Dias).



03 SATISFAÇÃO DO USUÁRIO

DESCRIÇÃO



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

ISU = reclamações na ANTT no ano / milhões de veículos pagantes

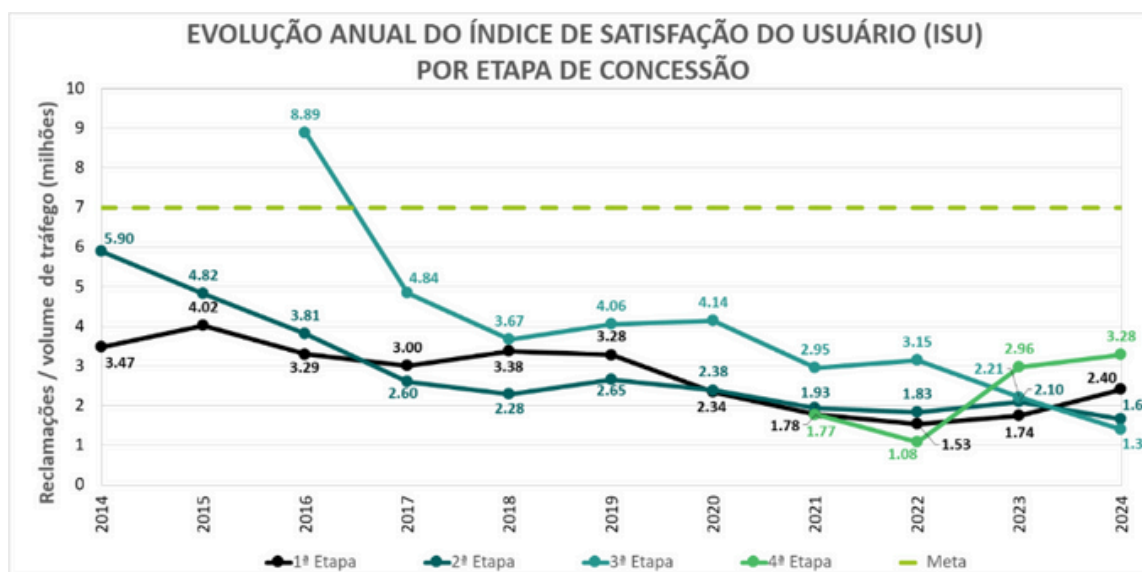
POLARIDADE: menor-melhor

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

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS RELACIONADOS

“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”

RESULTADOS



O cenário de praticamente toda a série histórica 2014-2023 demonstra que a 3ª Etapa de concessões apresentou (até 2022) desempenho inferior às demais. Atribuímos esse desempenho ao fato de diversas concessionárias dessa Etapa terem apresentado baixos níveis de cumprimento de suas obrigações contratuais no período avaliado, resultando, em 5 trechos concedidos em processo de relicitação. A expectativa frustrada dos usuários dessas rodovias contribuiu para níveis mais elevados de insatisfação, somada à elevação das tarifas de pedágio decorrentes dos processos de relicitação.

Na medida que os trechos foram relicitados, como os casos da BR-040/MG/GO/DF e da BR-153/262/GO/MG, ou tiveram seus contratos otimizados, como nos corredores logísticos da BR-163/MS/MT, os investimentos e melhorias no sistema rodoviário foram gradativamente amenizando ao número de reclamações. No ano de 2023 observou-se, pela primeira vez em toda a série, que a 3ª Etapa atingiu os mesmos patamares das demais Etapas, com ISU abaixo de 3,00, superando o estigma de pior Etapa de concessão quanto a satisfação dos usuários.

Tal fato é um forte indicativo de que os processos de repactuação de contratos praticados pela Política Pública de concessões de rodovias federais desenvolvida a nível ministerial, juntamente com o constante aprimoramento da modelagem regulatória pela agência reguladora, mostraram-se uma decisão acertada da gestão do Ministério dos Transportes e vão ao encontro das expectativas da sociedade enquanto usuários da malha rodoviária federal concedida à iniciativa privada.

Assim como ocorre desde 2017, as quatro etapas de concessões avaliadas mantiveram-se dentro da meta estipulada (abaixo de 7). Em 2024, o desempenho geral das Etapas combinadas manteve-se como o 3º melhor ano da série histórica (ISU = 2,19), praticamente igualando a 2ª melhor marca (2021, ISU = 2,18) e ficando abaixo apenas do índice de 2022 (ISU = 1,97).

Em relação ao desempenho de cada Etapa em separado, a 2ª Etapa permaneceu com o 2º melhor desempenho e apresentando melhora em seu índice, comparado ao ano anterior (ISU 1,66 contra 2,10). Observou-se uma piora por dois anos consecutivos no desempenho da 4ª Etapa, o que deve ser colocado como ponto de atenção para o Programa nos próximos anos.

04 PARTICIPAÇÃO PRIVADA

DESCRIÇÃO



O indicador mensura, por meio da análise dos demonstrativos financeiros anuais das concessionárias, a participação privada no setor de infraestrutura rodoviária, relacionando a soma do custo operacional e de investimento com a extensão concedida.

$$IPPI = \frac{\sum \text{Valor total de investimentos}}{\sum \text{Extensão do trecho concedido (km)}}$$

POLARIDADE: Maior-Melhor

META: Não há meta estipulada para este indicador.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS RELACIONADOS

"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".

RESULTADOS

VALORES APLICADOS NAS RODOVIAS (BILHÕES DE REAIS)

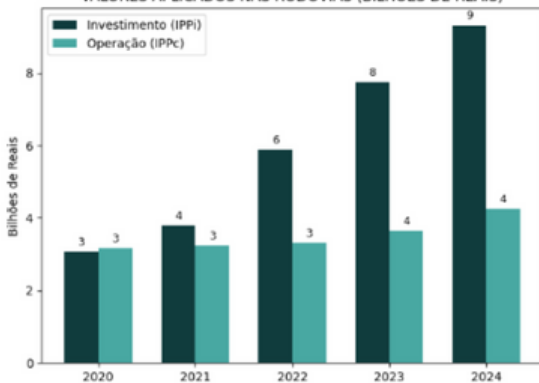


Gráfico 1

A participação financeira das concessionárias do PROCROFE no setor de obras e serviços em rodovias federais pode ser dividida em dois parâmetros distintos: investimentos e custos operacionais. Os investimentos estão relacionados às obras de construção realizadas pelas concessionárias, como ampliações de capacidade, construção de novas passarelas e viadutos, bem como serviços de recuperação do pavimento e outros elementos da rodovia.

Já os custos operacionais se referem aos investimentos alocados pelas empresas para a conservação da infraestrutura e a operação da rodovia. Isso inclui serviços de atendimento médico e mecânico, bem como um monitoramento constante das pistas. No Gráfico 1, é apresentado o montante financeiro investido pela iniciativa privada nas rodovias federais concedidas no período analisado. Ressalta-se que os valores históricos desse ano serão revisados visando utilizar os dados contábeis fornecidos pela ANTT à esta Secretaria, que antes tinha o condão de obter os dados diretamente dos relatórios financeiros da CVM de cada Concessionária.

Observa-se um notável aumento nos valores aplicados nos últimos anos, especialmente no que se refere aos investimentos. Esse crescimento é justificado principalmente pelas obras de recuperação rodoviária e ampliação de capacidade da quarta etapa de concessões, que iniciaram diversos empreendimentos no ano de 2024 com a ampliação da malha concedida.

O indicador de participação privada realiza uma ponderação entre o valor financeiro e a extensão das rodovias. Isso nos permite fazer comparações entre diferentes contratos e etapas do PROCROFE. Além disso, é possível verificar essa relação também em rodovias não concedidas, considerando os valores pagos pelo DNIT no ano divididos pela extensão não concedida. Nota-se que o DNIT também ampliou de forma relevante o volume de investimentos nas rodovias federais sob sua gestão nos anos de 2023 e 2024, aplicando nos dois anos mais que o dobro do que foi executado pelo órgão no ano de 2022.

No **Gráfico 2** é demonstrado o resultado do indicador para o período de 2020 a 2024, classificado por etapa. Ademais, também é informado o valor correspondente para as rodovias não concedidas.

Em 2024, foi observado uma redução considerável do indicador para a segunda etapa, face à conclusão das obras do contorno de Florianópolis. Entretanto, verifica-se um investimento mais alto nas concessões de quarta etapa, face à entrada de novos contratos na fase de recuperação e ampliação de capacidade.

Para o futuro, é esperado aumento considerável dos indicadores devido ao volume de investimentos que será executado nas rodovias federais em razão dos 22 leilões e processos competitivos já realizados pelo Ministério dos Transportes, considerando ainda as otimizações dos contratos da 2ª e 3ª etapa, que promoverão obras de ampliação de capacidade e melhorias nas rodovias, além da recuperação especial do pavimento e sinalização de rodovias federais.

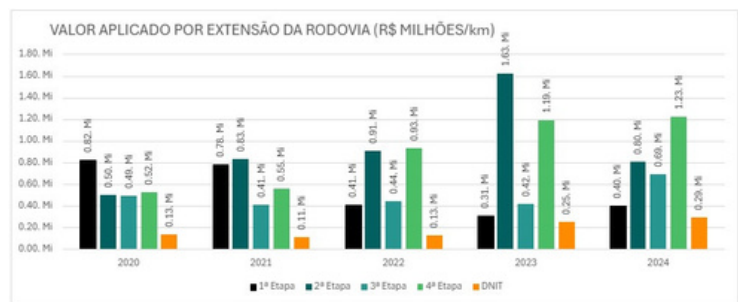


Gráfico 2

05 SUSTENTABILIDADE

DESCRIÇÃO



O Indicador de Sustentabilidade (IS) tem o objetivo de verificar a evolução qualitativa e o comprometimento socioambiental promovidos pelas concessionárias das rodovias federais concedidas, avaliando e estimulando boas práticas em gestão socioambiental, tendo como referência o Índice de Desempenho Ambiental (IDA), regido pela Portaria ANTT nº 376, de 18 de outubro de 2021.

$$IS = \bar{X}_{IDA}$$

POLARIDADE: Maior-melhor

META: IS \geq 0,70 em cada ano

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS RELACIONADOS

"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."

RESULTADOS

Discriminação	EVOLUÇÃO DO IDA					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Normativo	Portaria SUINF Nº 396/2019		Portaria SUROD Nº 376/2021			
Número de Concessionárias elegíveis por ano	18	19	21	22	24	23
Número de Concessionárias que aderiram ao IDA	6	15	18	19	20	20
Participação Percentual (%)	33%	79%	86%	86%	83%	87%
Pontuação Média no IDA	24,83	25,00	19,61	22,21	25,05	25,95
Indicador de Sustentabilidade	0,730	0,735	0,594	0,673	0,760	0,786

ETAPA	Quantidade de Concessionárias	Somatório dos Pontos	IS (%) 2025	IS (%) 2024
1ª Etapa	2	43	65,2	74,2
2ª Etapa	5	116	70,3	72,7
3ª Etapa	6	177	89,4	78,7
4ª Etapa	7	183	79,2	75,8
Total Geral	20	501	78,6	76,0

Cabe destacar que os resultados obtidos do IDA pelas concessionárias se referem ao período de 01/01/2024 a 31/12/2024.

Em 2020 e 2021, nas primeiras edições do IDA, a metodologia e cálculo foi de acordo com a Portaria nº 396/2019. Portanto, após a identificação de ajustes necessários ao aprimoramento da metodologia, foi instituída a Portaria SUROD nº 376/2021 em substituição a Portaria 396/2019.

Assim, com a edição da Portaria SUROD nº 376/2021, permitiu um aprimoramento da avaliação do resultado do IDA, que passou a apresentar a pontuação na forma de porcentagem, permitindo o enquadramento das concessionárias em classes de acordo com os resultados, diferente da Portaria nº 396/2019, que apresentava os resultados em números absolutos.

Esta metodologia está descrita no Anexo I da Portaria supracitada, nos seguintes termos:

"Para o cálculo do IDA é considerado o somatório dos pontos obtidos pela concessionária avaliada, dividido pela pontuação total possível, ou seja, 33 (trinta e três) pontos, multiplicado por 100 (cem). Portanto, o resultado desse cálculo é dado em forma de porcentagem. Nesse contexto, o cálculo do IDA é feito com a aplicação da seguinte fórmula:

$$(\sum_{i=1}^n c / 33) \times 100$$

- Onde c = pontuação do critério (0 ou 1).

A partir do resultado em porcentagem, as concessionárias são distribuídas em 3 (três) classes de acordo com o resultado obtido, conforme a categorização abaixo:

- Classe A - Pontuação entre 80% e 100%;
- Classe B - Pontuação entre 60% e 80%;
- Classe C - Pontuação abaixo de 60%."

Observando a tabela de Evolução do IDA apresentada, pode-se elencar algumas observações. Para o ano de 2025, o número de concessionárias que aderiram ao IDA manteve-se como o maior da série histórica – repetindo 2024. E em relação ao número de concessionária elegíveis, a participação percentual atingiu 87%, tornando-se o maior percentual de toda a série. Nesse contexto, consideramos que a adesão permaneceu bastante significativa no ano de 2025.

Quanto à pontuação média no IDA, as concessionárias, além de desempenharem melhor que 2024 (25,05) e 2023 (22,21), registraram neste ano a melhor pontuação de toda a série (25,95). O desempenho proporcionou o maior valor do Indicador de Sustentabilidade (IS) de todos os seis anos da série (0,786), sustentado o IS acima da meta (0,70). Destacamos que as novas políticas de sustentabilidade do governo federal.

Ademais, entendemos que com as novas políticas de sustentabilidade implementadas pelo Ministério dos Transporte por meio da Portaria n.º 689/2024 que estabeleceu critérios de sustentabilidade para a emissão de debêntures incentivadas e de infraestrutura, focando na redução de emissões de gases do efeito estufa e na transição energética, e da Portaria nº 622/2024, que estabeleceu diretrizes para alocação de recursos em contratos de concessão rodoviária visando ao desenvolvimento de infraestrutura resiliente, à mitigação das emissões de gases de efeito estufa (GEE) e à transição energética, o IDA tende a apresentar números ainda mais adequados.

PERSPECTIVAS FUTURAS

O que se pode constatar com os resultados é o crescente aumento de concessionárias que têm aderido ao programa de sustentabilidade. Isso demonstra uma mudança de cultura na forma de inserir as questões ambientais na empresa. Assim, espera-se que todas as concessionárias adiram às boas práticas no âmbito da gestão socioambiental de suas rodovias.

06 ROUBO E FURTO DE CARGAS

DESCRIÇÃO



O indicador permite acompanhar a variação OBJETIVO ESTRATÉGICO RELACIONADO absoluta do número de ocorrências de roubo e furto de cargas nas rodovias federais concedidas, fundamentado nos registros fornecidos pela Polícia Rodoviária Federal (PRF).

IFR = Indicador de Furto e Roubo de Cargas e Veículos

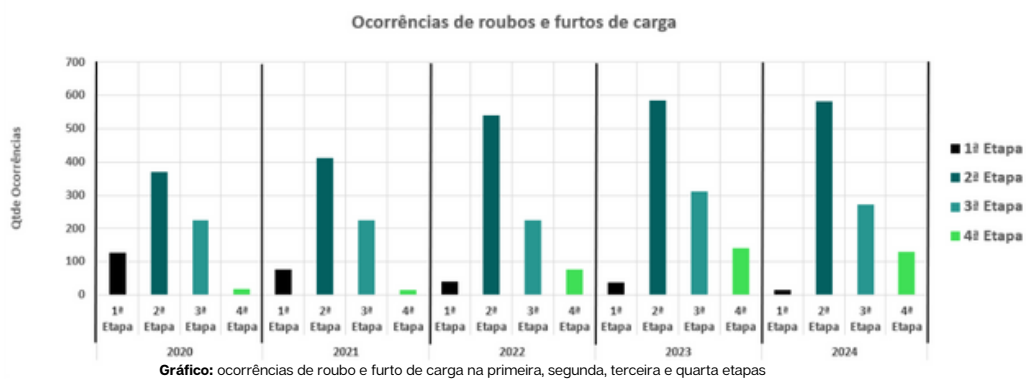
POLARIDADE: Menor-melhor

META: não há meta estabelecida para este indicador.

OBJETIVO ESTRATÉGICO RELACIONADO

“Segurança Viária: implementar estratégias de segurança viária para redução da mortalidade no trânsito”.

RESULTADOS



A Política Pública estabelecida pela Lei Complementar nº 121, de 9 de fevereiro de 2006, criou o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas. Por sua vez, o Decreto nº 8614, de 22 de dezembro de 2015, regulamentou a Lei Complementar nº 121/2006, e instituiu a Política Nacional de Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas para disciplinar a implantação do Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas.

As concessionárias do PROCROFE estão inseridas no grupo dos corredores logísticos que transportam grande quantidade de riquezas no país, motivo pelo qual são rodovias mais visadas no contexto de roubo e furto de cargas. Com o estímulo da política nacional de transportes rodoviário de se expandir o sistema rodoviário concedido federal de rodovias, estima-se que dentre as vantagens para a sociedade, uma delas seja a diminuição dos índices de número de roubo e furto de cargas nas rodovias federais.

Acerca do Gráfico, em relação as ocorrências de roubo e furtos de carga, pode se dizer:

1ª Etapa: observa-se uma diminuição contínua e gradual de ocorrências no período de 2020 e 2024, em função da diminuição do número de concessionárias e pela atuação da PRF e dos dispositivos de segurança;

2ª Etapa: após ter sido verificado um aumento do número de ocorrências, entre os anos de 2020 e 2023, constata-se uma estabilização das ocorrências entre os anos de 2023 e 2024.

3ª Etapa: O número de ocorrências nos corredores logísticos da 3ª Etapa de Concessões demonstra relativa estabilização durante todo o período avaliado.

4ª Etapa: As Concessionárias da 4ª etapa se destacam como o grupo de concessões dentre as concessões com maior extensão de rodovia (2ª, 3ª e 4ª Etapas), que apresentam em média o menor volume de ocorrências ao longo dos anos avaliados.

PERSPECTIVAS FUTURAS

O avanço tecnológico nas ações de monitoração e segurança nas rodovias deve contribuir de maneira relevante para inibir o número de ocorrências de roubos e furtos de cargas, tendo como desafio estabelecer marcos regulatórios que balizem o equilíbrio entre o direito à privacidade e à intimidade com o direito à segurança pública. Destacamos par isso a modernização dos contratos em otimização pelo Governo Federal, que ampliará os instrumentos de monitoramento das rodovias pelas Concessionárias, além de proporcionar melhorias para a PRF.

O aumento crescente do número de concessões rodoviárias federal, devido principalmente a implantação da política pública do Ministério dos Transportes, com maiores ações de monitoramento e vigilância, deve minimizar o número de ocorrências desta natureza, com destaque para a política de segurança nas rodovias a ser implementada pelo Ministério dos Transportes.



Roubo de Carga

07 CONDIÇÃO DE MANUTENÇÃO

DESCRIÇÃO



O Indicador de Condição de Manutenção (ICM) foi introduzido por meio da [Portaria nº 761, de 07 de agosto de 2024](#), do Ministério dos Transportes. Ele permite avaliar a condição de manutenção das rodovias federais concedidas, e servir de referência para o acompanhamento da condição de manutenção da malha Rodoviária Federal.

$ICM = IP \times 0,70 + IC \times 0,30$

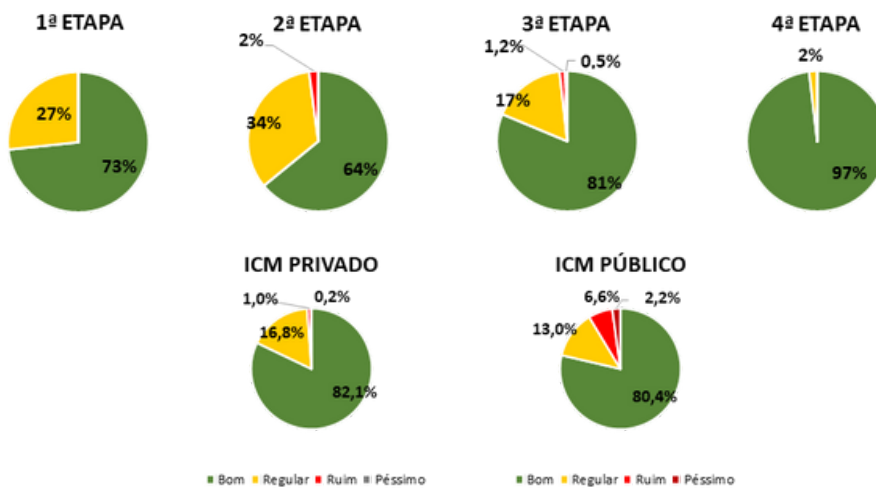
POLARIDADE: Quanto maior o conceito "Bom" melhor.

META: A meta do ICM é alcançar e manter a condição de manutenção dos segmentos rodoviários na categoria "bom".

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS RELACIONADOS

"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".

RESULTADOS



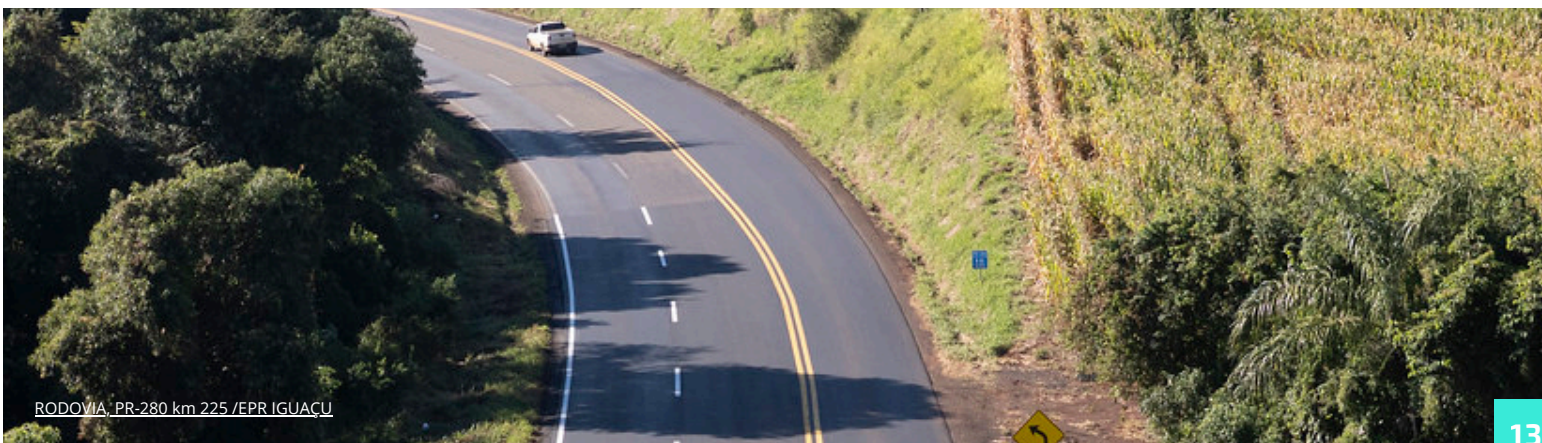
O ICM, originalmente desenvolvido e utilizado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) para as rodovias não concedidas, mede a condição de manutenção e conservação da malha viária. Por meio da [Portaria nº 761/2024](#), o Ministério dos Transportes passou a padronizar a avaliação unificando para todas as rodovias federais, incluindo as sob a gestão de concessionárias privadas (reguladas pela ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres).

Ressaltamos que a metodologia estabelecida pela referida portaria aos trechos concedidos, apresenta uma adaptação para adequação as condições contratuais e de monitoração das rodovias privadas, mas, que permite oferecer uma visão consistente do estado das estradas para o governo e para a sociedade. Isso possibilita ao poder público (Ministério dos Transportes e ANTT) uma ferramenta padronizada para monitorar e fiscalizar o cumprimento dos contratos de concessão, que exigem altos níveis de manutenção por parte das empresas, aumentando a transparência sobre a qualidade das rodovias e permitindo que os cidadãos acompanhem a evolução da malha, independentemente de ela ser administrada pelo DNIT ou por uma concessionária.

Cumpre esclarecer, que rodovias federais delegadas aos Estados e Municípios não se encontram nesta análise, tendo em vista que a responsabilidade pela sua manutenção e conservação cabe aos entes delegados.

Da avaliação apresentada das rodovias concedidas, restou demonstrado que apenas 1,2% do total do sistema viário avaliado apresentou conceito considerado "Ruim" ou "Péssimo", sendo mais de 82% das rodovias apresentando conceito considerado "Bom", demonstrando um elevado nível de conservação das rodovias. Destacou-se o conjunto das rodovias da 4ª Etapa, que apresentaram mais de 97% da rodovia com o conceito considerado "Bom".

Para o futuro, espera-se que o ICM apresente desempenho ainda mais elevado, tendo em vista o conjunto de investimentos em recuperação do pavimento e demais elementos viários incluídos em diversos contratos por meio da Otimização contratual.



08 ATENDIMENTO MÉDICO

DESCRIÇÃO



O Indicador de Atendimento Médico (IAMed) de rodovias federais concedidas mede a relação entre o número de atendimentos médicos realizados em rodovias federais concedidas ao longo de um ano civil e o volume de tráfego anual (em milhões) no trecho concedido para cada 100 km de rodovia.

$$\text{IAMed} = \frac{\text{N}^\circ \text{Atendimentos Médicos}}{\text{Tráfego (Milhões)} \times \text{Extensão(100km)}}$$

POLARIDADE: Não há

META: O indicador será monitorado sem meta predefinida, sendo utilizado para acompanhamento e melhoria contínua dos serviços prestados.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS RELACIONADOS

“Segurança viária: implementar estratégias de segurança viária para redução da mortalidade no trânsito”.

RESULTADOS

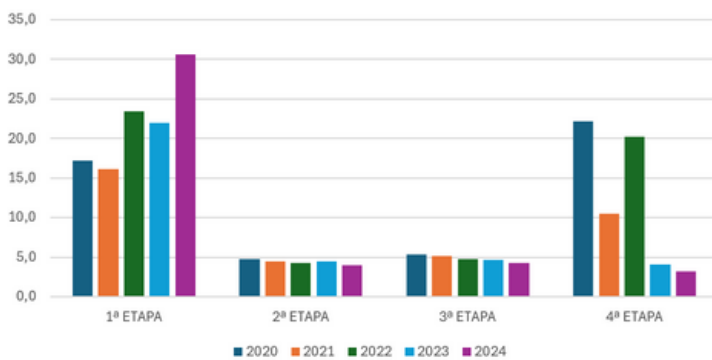


Gráfico n° 1

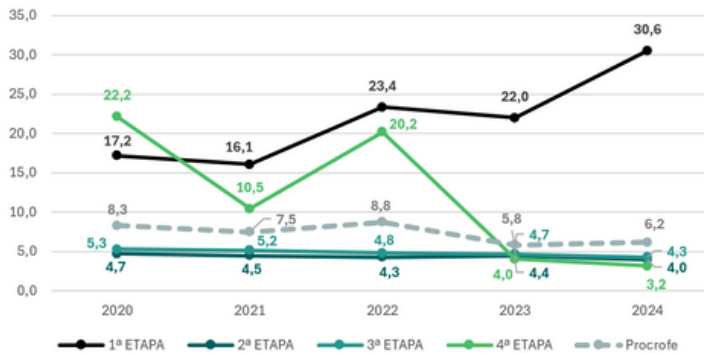


Gráfico n° 2

Atendimento Médico					
Etapa	2020	2021	2022	2023	2024
1ª ETAPA	17,2	16,1	23,4	22,0	30,6
2ª ETAPA	4,7	4,5	4,3	4,4	4,0
3ª ETAPA	5,3	5,2	4,8	4,7	4,3
4ª ETAPA	22,2	10,5	20,2	4,0	3,2
Procrofe	8,3	7,5	8,8	5,8	6,2

Atendimento Médico por Etapa de Concessão.

O indicador de atendimento médico revelou perfis distintos da materialização desse serviço entre as 4 Etapas de concessões. Deve-se ressaltar que o indicador informa a quantidade de atendimentos médicos realizados em cada ano, para um grupo de 1 milhão de veículos pagantes, para uma taxa de 100 km de rodovia.

Antes de adentrar nos resultados, deve-se destacar que o indicador tem por natureza uma análise complexa do resultado, visto que o valor do indicador é diretamente proporcional ao número de atendimentos observado em cada período e inversamente proporcional ao volume de tráfego pagante (em milhões) e à extensão da rodovia.

Nesse sentido, quanto maior for o valor da quantidade de atendimentos médicos, maior será o valor do indicador, e quanto maior for o volume de tráfego e a extensão do trecho concedido, menor será o valor do indicador.

Conforme pode-se observar no gráfico n° 1, as 2ª e a 3ª Etapas apresentam os menores índices desse indicador, quando comparadas com o valor histórico da 1ª e 4ª Etapas. Além disso, a 2ª e 3ª etapas revelaram uma mesma tendência de comportamento no período avaliado (2020 a 2024); a 2ª Etapa variando de 4,7 a 4,0 no período e a 3ª Etapa variando de 5,3 a 4,3 no mesmo período, ambas as Etapas com o índice de cada ano sempre menor que o do ano anterior.

A 1ª Etapa de concessão apresentou uma elevação atípica no indicador no ano de 2024, trazida provavelmente pelo fato do ano de 2024 em vista do indicador no ano ter sido representado por um único trecho, visto que os contratos da primeira etapa estão paulatinamente se encerrando por advento do termo contratual.

Podemos atribuir as diferentes magnitudes nos índices pelos diferentes perfis de volume médio diário (VMD) e grupos de extensão de rodovias em cada Etapa de concessão.

PERSPECTIVAS FUTURAS

Para os próximos anos a expectativa é que o indicador possa trazer dados relevantes para subsidiar as definições de política pública do Ministério dos Transportes na política de outorgas, especialmente no cenário de manutenção de tarifas de pedágio módicas versus a prestação de um serviço cada vez mais qualificado aos usuários.

Em uma avaliação específica, espera-se que nos próximos anos o indicador poderá incorporar os dados das Concessionárias da 5ª Etapa, cujos contratos de concessões tiveram o início de sua gestão no ano de 2025. Além disso, espera-se que o indicador para a 4ª etapa de concessões apresente relativa estabilidade nos próximos anos, visto não haver mais a inclusão de novos trechos concedidos ao grupo



Ambulância Arteris

09 ATENDIMENTO MECÂNICO

DESCRIÇÃO



O Indicador de Atendimento Mecânico das rodovias federais concedidas mede a relação entre o número de atendimentos mecânicos realizados ao longo de um ano civil em rodovias federais concedidas e o volume de tráfego diário médio anual (VDMA), para cada 100 km de rodovias concedidas.

$$IAMec = \frac{N^{\circ} \text{ Atendimentos Mecânicos}}{\text{Tráfego (Milhões)} \times \text{Extensão}(100km)}$$

POLARIDADE: Não há

META: O indicador será monitorado sem meta predefinida, sendo utilizado para acompanhamento e melhoria contínua dos serviços prestados.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS RELACIONADOS

“Segurança viária: implementar estratégias de segurança viária para redução da mortalidade no trânsito”

RESULTADOS

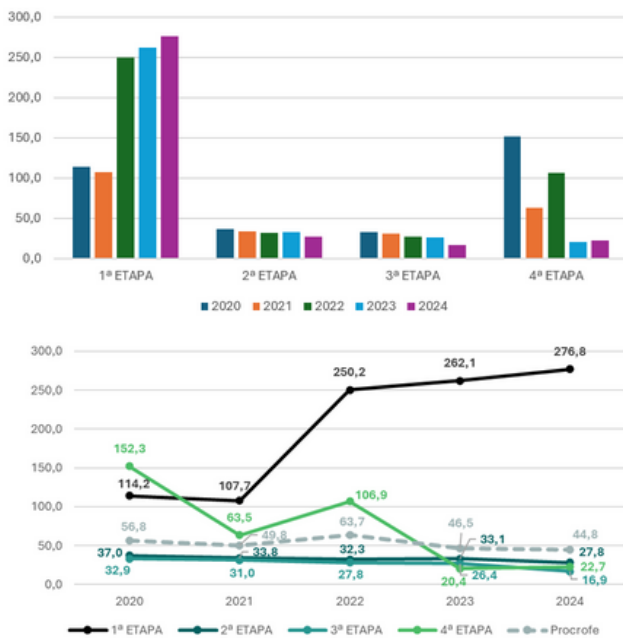


Gráfico n° 1: Desempenho dos índices no horizonte temporal (2020-2024) por Etapa de Concessão.

Atendimento Mecânico					
Etapa	2020	2021	2022	2023	2024
1ª ETAPA	114,2	107,7	250,2	262,1	276,8
2ª ETAPA	37,0	33,8	32,3	33,1	27,8
3ª ETAPA	32,9	31,0	27,8	26,4	16,9
4ª ETAPA	152,3	63,5	106,9	20,4	22,7
Procrofe	56,8	49,8	63,7	46,5	44,8

Valores dos índices por Etapa de Concessão. 2020-2024.

O indicador de atendimento mecânico revelou perfis distintos da materialização desse serviço entre as 4 Etapas de concessões. Deve-se ressaltar que o indicador informa a quantidade de atendimentos mecânicos realizados em cada ano, para um grupo de 1 milhão de veículos pagantes, para uma taxa de 100 km de rodovia.

Antes de adentrar nos resultados, deve-se destacar que o indicador tem por natureza uma análise complexa do resultado, visto que o valor do indicador é diretamente proporcional ao número de atendimentos observado em cada período e inversamente proporcional ao volume de tráfego pagante (em milhões) e à extensão da rodovia.

Depreende-se da análise dos gráficos, que as Concessionárias da 2ª e 3ª Etapas apresentam os menores índices desse indicador, quando comparadas com o valor histórico da 1ª e 4ª Etapas. Além disso, a 2ª e 3ª etapas revelaram uma mesma tendência de comportamento no período avaliado (2020 a 2024); a 2ª Etapa variando de 37 a 27,8 no período e a 3ª Etapa variando de 32,9 a 16,9 no mesmo período.

A 1ª Etapa de concessão apresentou uma tendência de alta no indicador. Sendo que, no período avaliado (2020 a 2024), os patamares do biênio 2020-2021 foram semelhantes (114,2 e 107,7). Já os patamares do triênio 2022-2024 também foram semelhantes (250,2; 262,1 e 276,8) mas acima do par de anos anterior.

Podemos atribuir as diferentes magnitudes nos índices principalmente aos diferentes perfis de volume médio diário (VMD) em cada Etapa de concessão.

No caso da 4ª Etapa (ainda em fase de consolidação), houve a adesão de novas concessões, com perfis bastante diferentes de VMD - o que explica a alta variação na tendência do índice nessa Etapa.

PERSPECTIVAS FUTURAS

Para os próximos anos a expectativa é que o indicador possa trazer dados relevantes para subsidiar as definições de política pública do Ministério dos Transportes na política de outorgas, especialmente no cenário de manutenção de tarifas de pedágio módicas versus a prestação de um serviço cada vez mais qualificado aos usuários.

Em uma avaliação específica, espera-se que nos próximos anos o indicador poderá incorporar os dados das Concessionárias da 5ª Etapa, cujos contratos de concessões tiveram o início de sua gestão no ano de 2025. Além disso, espera-se que o indicador para a 4ª etapa de concessões apresente relativa estabilidade nos próximos anos, visto não haver mais a inclusão de novos trechos concedidos ao grupo.



RODOVIA: BR-101/RJ - CCR RIO SP

10 VOLUME DIÁRIO MÉDIO ANUAL (VDMA)

DESCRIÇÃO



O indicador permite o monitoramento e acompanhamento da segurança viária e a implementação de estratégias que venham a contribuir com a redução da mortalidade no trânsito, estando alinhado com o OBJETIVO ESTRATÉGICO RELACIONADO, por meio do VDMA analisado neste trabalho refere-se aos dados dos veículos comerciais e de passeio registrados pela ANTT entre os anos de 2020 e 2024.

$$VDMA = \frac{V}{(365 \times P)}$$

V= Total dos veículos contados na rodovia ao longo do ano;
P= Número total de praças de pedágio ativas da concessionária.

POLARIDADE: Não há

META: não há uma meta estabelecida para este indicador.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS RELACIONADOS

"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."

RESULTADOS

VDMA - Comercial

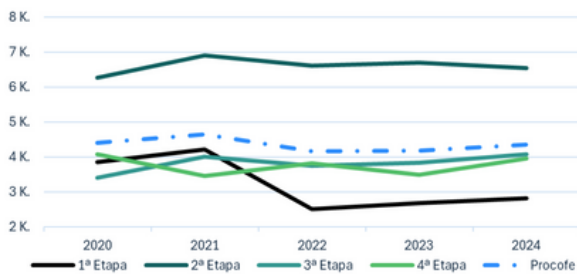


Gráfico nº 1: registros da variação do DMA na primeira, segunda, terceira e quarta etapas dos veículos Comerciais.

VDMA - Passeio

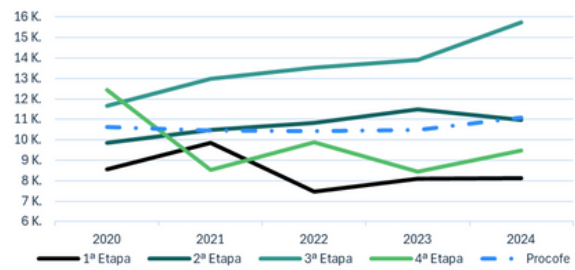


Gráfico nº 2: registros da variação do DMA na primeira, segunda, terceira e quarta etapas dos veículos de Passeio

Com a aceleração da implantação da Política Pública estabelecida pelo Ministério dos Transportes de incentivar os investimentos nas rodovias federais por meio de Concessões Rodoviárias um indicador robusto sobre o VDMA traz ferramentas importantes aos gestores, pois com esses dados poderão definir com maior precisão onde deverão ser implantados os principais empreendimentos, no âmbito federal.

Acerca da análise dos Gráfico nº 1 e 2 podemos tirar as seguintes conclusões sobre o VDMA dos veículos Comerciais e de Passeio:

1ª Etapa: observa-se uma diminuição relevante do VDMA entre os anos de 2021 e 2023, em decorrência do encerramento de contratos de concessões que apresentavam alto VDMA: CRT e Nova Dutra;

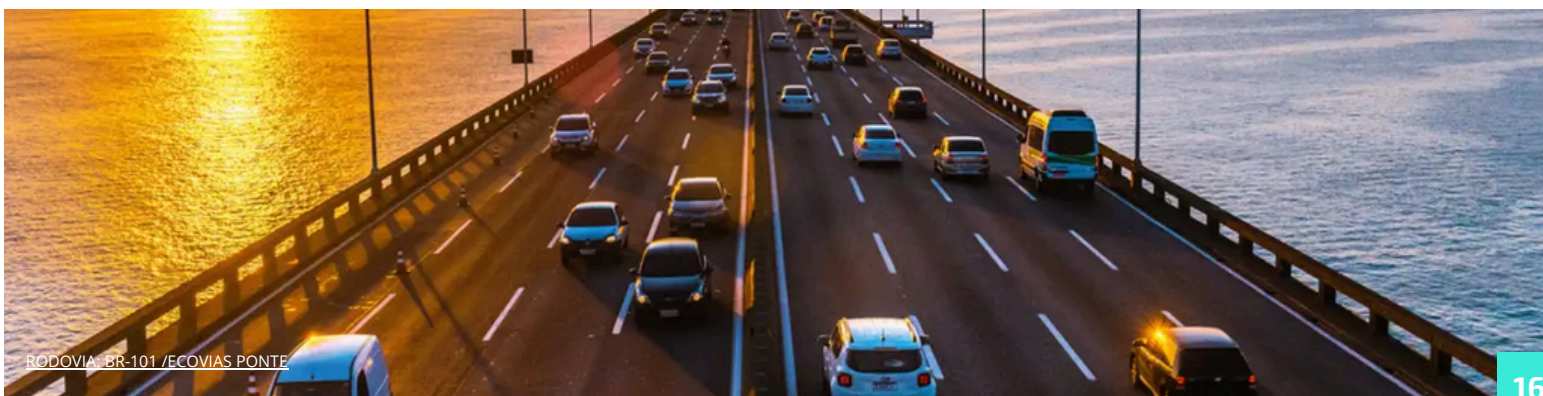
2ª Etapa: A segunda etapa se destaca pelo grande volume de veículos comerciais quando comparada as demais etapas, apresentado uma certa estabilidade de veículos dessa natureza entre os anos de 2020 à 2024.

3ª Etapa: entre 2020 e 2024, o VDMA dos veículos de passeio teve um acréscimo de 34%, sendo esta etapa predominante sobre as demais etapas nessa categoria de veículo;

4ª Etapa: esta etapa demonstra grande simetria entre as variações do VDMA entre os veículos de passeio e comercial, visto que a variação da quantidade de tais veículos se mostra muito semelhante ao longo dos anos de 2021 a 2024. Além disso, a variação entre o aumento e redução de VDMA de 2020 a 2024 ocorre principalmente devido ao início de novos contratos de concessão dessa etapa entre os referidos anos, que alteraram a média do grupo.

PERSPECTIVAS FUTURAS

Entendemos que com o amadurecimento do indicador e do seu acompanhamento pelo Ministério dos Transportes, a administração pública terá melhores condições de tomada de decisão e estabelecimento das diretrizes da política pública dos transportes, em especial quanto à capacidade de avaliação, alteração e ampliação dos investimentos nas rodovias federais concedidas.



11 DUPLICAÇÃO RODOVIÁRIA (IDUP)

DESCRIÇÃO



O Indicador de Duplicação Rodoviária (IDup) é um indicador que permitirá o monitoramento do aumento em quilômetros de rodovias duplicadas em relação as rodovias simples, a partir do ano de 2024. Com a implantação deste indicador o Ministério dos Transportes poderá acompanhar avanço de ampliação de capacidade previsto no Programa de Exploração das Rodovias (PER).

$$IDup = \frac{\text{Extensão duplicada}}{\text{Extensão Total Concedida}} \times 100$$

O indicador é expresso em percentual

POLARIDADE: Maior– melhor

META: não há meta estabelecida para este indicador

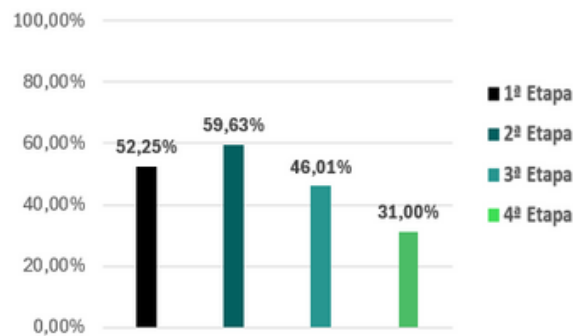
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS RELACIONADOS

“Implementar estratégias de segurança viária para a redução da mortalidade no trânsito”

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

RESULTADOS

Indicador de Duplicação



1ª Etapa: Ao final do ano de 2024, a 1ª etapa estava em fase final de vigência dos seus contratos, restando apenas duas concessionárias com contratos em andamento.

2ª Etapa, apresenta o melhor resultado de duplicação em relação as outras etapas de concessão. Os índices apresentam tendência de melhora em razão das otimizações dos contratos do contrato de concessão de concessões da 2ª etapa que estão sendo aprovadas pelo TCU.

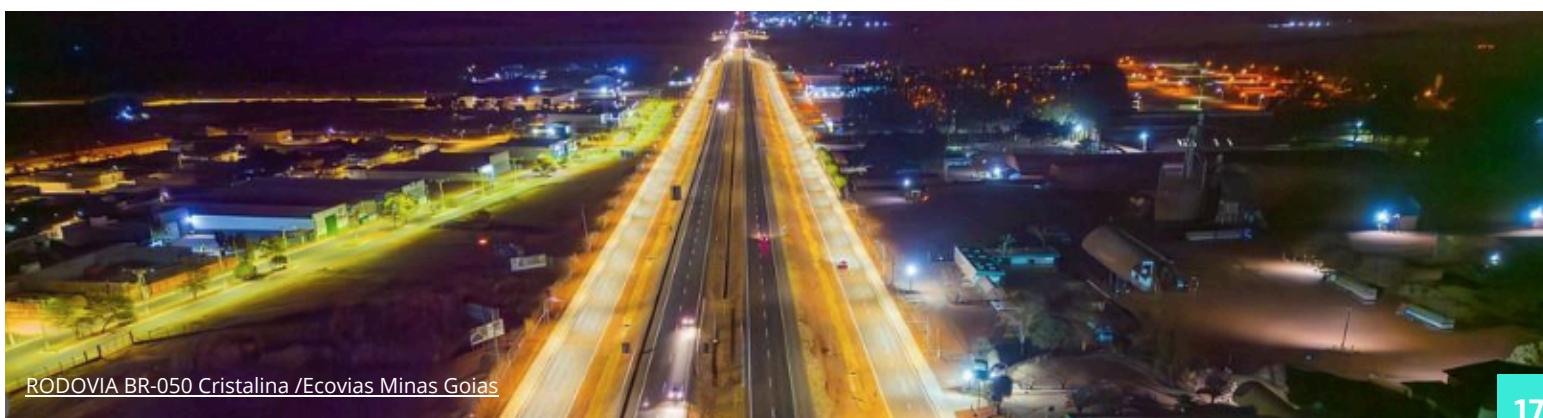
3ª Etapa, apresenta o segundo maior índice de duplicação entre as etapas de concessão. Existe também a expectativa de ampliar este índice nos anos posteriores, visto considerar as entregas de duplicação no ano de 2025 da Nova Rota do Oeste e Eco Rio Minas.

4ª Etapa, apresenta o pior índice de duplicação de rodovias, quando comparada as demais etapas de concessão. No entanto, tal fato se apresenta em razão das empresas estarem em fase inicial de entregas das duplicações previstas nos contratos de concessão, com a expectativa da melhora da performance do índice de duplicação até o ano de 2029, quando finda a fase de execução das obras de ampliação de capacidade e melhorias dos contratos.

PERSPECTIVAS FUTURAS

A 5ª Etapa de concessões rodoviárias, que iniciou no ano de 2025, apresenta grande quantidade de ampliação de capacidade em seus projetos, e o referido índice será demonstrado no indicador dos próximos anos.

Os processos de Otimização Contratual, estabelecidos pela [Portaria MT nº 848/2023](#), em análise no TCU também contribuirão com a duplicação de rodovias em trechos estratégicos para o escoamento da produção e melhoria da segurança, o que representa grande expectativa de melhora do presente indicador.



12 FAIXAS ADICIONAIS (IFAD)

DESCRIÇÃO



O Indicador Rodoviário de Faixas Adicionais (IFad) expressa o percentual do total de trechos com faixas adicionais em rodovias federais, e segmentos rodoviários estaduais e municipais delegados para o Programa de Concessões Federal, em relação à extensão total concedida nos contratos de concessão federal.

$$\text{IFad} = \frac{\text{Extensão de rodovias com faixas adicionais}}{\text{Extensão Total Concedida}} \times 100\%$$

POLARIDADE: Maior-melhor

META: O indicador não apresenta meta definida.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS RELACIONADOS

"Implementar estratégias de segurança viária para a redução da mortalidade no trânsito"

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

RESULTADOS

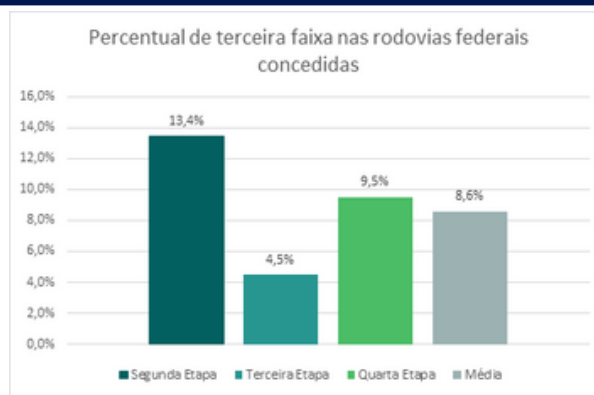


Gráfico 1

Para o cômputo desse indicador foram utilizados os levantamentos mais recentes disponibilizados pela ANTT, os quais foram realizados em 2024 junto às concessionárias Autopista Fernão Dias, Autopista Litoral Sul, Autopista Planalto Sul, Concebra, Nova Rota do Oeste, Ecovias 101, Ecovias Goiás Minas, Ecovias Rio Minas, Ecovias Cerrado, MS Via, RioSP, Rodovia do Aço, Transbrasiliana, Via Bahia, Via Brasil, Via Costeira, e Via Sul. A figura abaixo ilustra o resultado obtido para cada etapa de concessão:

Ressaltamos que os contratos da segunda etapa apresentaram o maior percentual de IFad entre as avaliadas, o que já era esperado em razão da ampla concentração dessas rodovias em regiões urbanas do Sudeste, em que apresenta elevado nível de serviço, sendo necessário o uso de faixas adicionais em pontos críticos.

Por sua vez, a terceira etapa apresenta o menor percentual de IFad entre as avaliadas. Embora tenha havido ampla concentração de dados – com a inclusão de seis dos sete contratos vigentes, sendo desconsiderado apenas o da EcoPonte, de reduzida extensão –, tal número pode ser explicado pela característica dos contratos da 3ª etapa, que originalmente privilegiou a execução de duplicações, prevendo faixas adicionais apenas como gatilho.

A quarta etapa apresentou um valor médio semelhante ao observado para o conjunto dos contratos de concessão. Esse índice tende a se elevar visto que os contratos de concessão da 4ª etapa estão em fase inicial de execução das obras de ampliação de capacidade, o que naturalmente elevará a performance do indicador para a etapa.

Nos próximos anos, projeta-se o aumento do percentual de IFad nos contratos de concessão da segunda e da terceira etapas, em razão da otimização de alguns desses contratos, que preverá grande quantidade de obras de faixas adicionais o que possibilitará a realização das melhorias necessárias nas rodovias.



BOLETIM ANUAL DOS INDICADORES DO PROCROFE

O Boletim foi elaborado pela equipe técnica da Secretaria Nacional de Transportes Rodoviário - SNTR do Ministério dos Transportes.

A Secretaria é responsável por "coordenar e acompanhar os assuntos do setor de transporte rodoviário que necessitem de posicionamento do Poder Executivo federal junto aos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados, respeitadas as competências legais dos demais órgãos e entidades governamentais".

Este Boletim não informa todos os Indicadores propostos no Manual de Transporte e Logística elaborado na parceria formalizada entre o Ministério dos Transportes e o Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID para desenvolvimento do *"Plano Estratégico e Sustentável da Infraestrutura de Transporte e Logística"*.

O referido Manual teve sua versão atualizada entregue em maio de 2025, com 6 (seis) novos indicadores propostos: o Indicador de Atendimento Médico (IAMed), Indicador de Atendimento Mecânico (IAMec), Indicador de Veículo Diário Médio Anual (VDMA), Indicador de Tempo de Recuperação Emergencial (ITRE), Indicador de Duplicação Rodoviária (IDup) e Indicador de Faixas Adicionais (IFAd).

NOVEMBRO 2025



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO
DEPARTAMENTO DE OUTORGAS RODOVIÁRIAS