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

BOLETIM

ANUAL DOS INDICADORES DO PROCROFE

NOVA 381 BR-381/MG



6ª EDIÇÃO

OUTUBRO DE 2026

GEORGE ANDRÉ PALERMO SANTORO
Ministro dos Transportes

BRUNO LEITÃO PRAXEDES
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:

CLONILO MOREIRA SINDEAUX DE OLIVEIRA FILHO

EDNILSON OLIVEIRA FERREIRA

FELIPE COELHO DE ANDREADE FAVA

GUIDO CAMPANA PORTELA DE SOUZA

JORGE AUGUSTO DA CONCEIÇÃO

LEONARDO JOSÉ GUIMARÃES RABELO

RICARDO WOLLINGER



BR-050 - Ecovias Minas Goiás

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 conhecer melhor o PROCROFE, seus resultados e expectativas futuras.

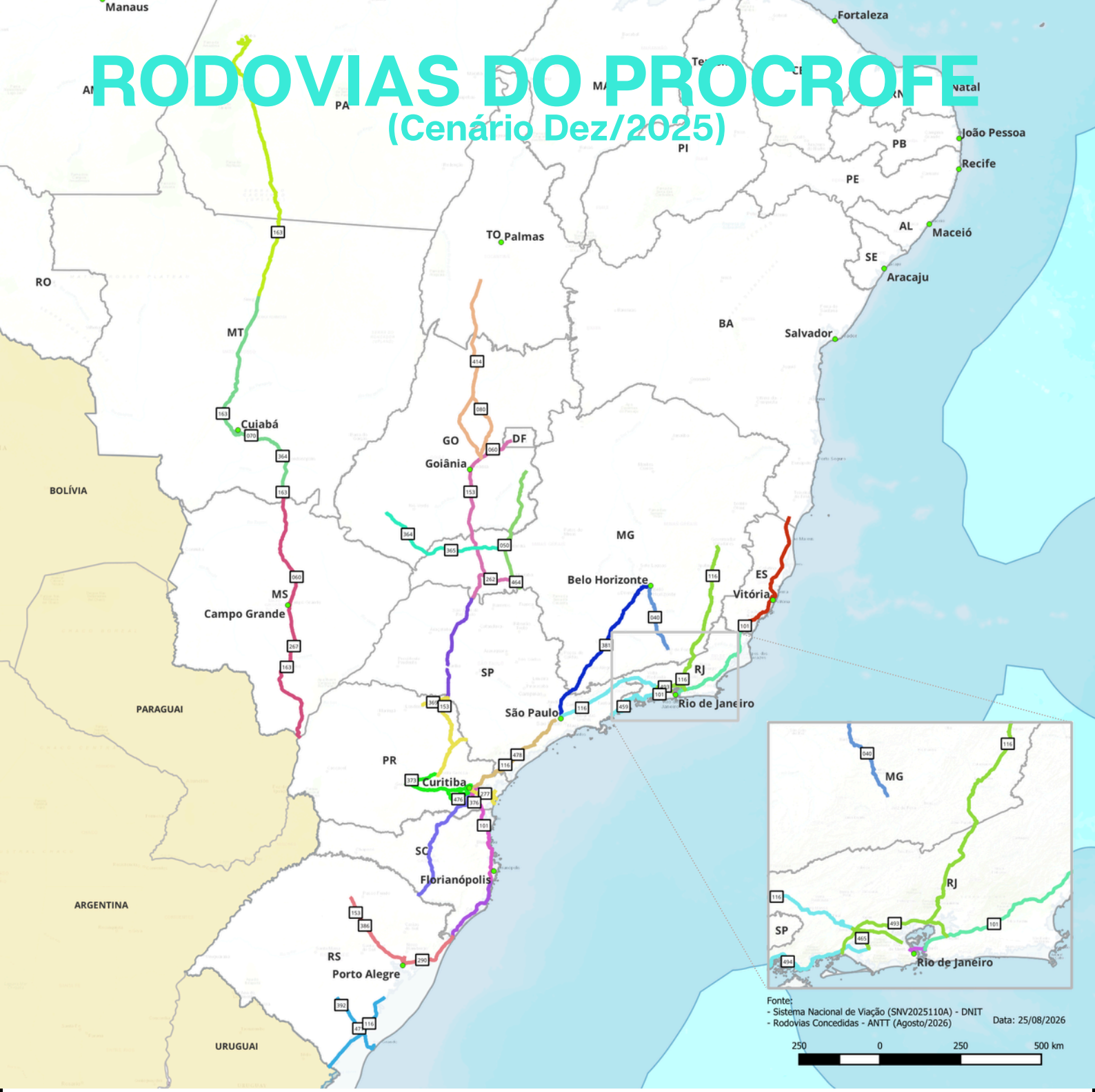
Por se tratar de um material em contínuo aperfeiçoamento, eventuais contribuições ou sugestões para as próximas versões são bem-vindas.



BR-101/RJ - CCR RioSP

RODOVIAS DO PROCROFE

(Cenário Dez/2025)



LEGENDAS

1ª ETAPA:

- ECOSUL(BR-116/392/RS)

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)
- TRANSBRASILIANA (BR-153/SP)

3ª ETAPA:

- CONCEBRA (BR-060/153/262/DF/GO/MG)
- Rota do Oeste (BR-163/MT)
- ECO 050 (BR-050/GO/MG)
- ECOVIAS CAPIXABA (ECO 101) (BR-101/ES/BA)*
- ECOVIAS PONTE (BR-101/RJ)
- PANTANAL (MS Via) (BR-163/MS)*

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)
- Litoral Pioneiro (BR-153/277/369/PR)
- Via Araucária (BR-277/373/376/476/PR)
- Via Mineira (BR-040/MG)

*:Ecovias Capixaba e Motiva Pantanal tiveram os seus contratos otimizados com características de 5ª etapa. O cálculo do indicador será mantido na 3ª etapa para garantir a comparabilidade histórica dos dados.

01 SEGURANÇA VIÁRIA, Página 07

02 QUALIDADE DO PAVIMENTO, Página 08

03 SATISFAÇÃO DO USUÁRIO, Página 09

04 PARTICIPAÇÃO PRIVADA, Página 10

05 ROUBO E FURTO DE CARGAS, Página 11

06 ATENDIMENTO MÉDICO, Página 12

07 ATENDIMENTO MECÂNICO, Página 13

08 VOLUME DIÁRIO MÉDIO ANUAL, Página 14

09 DUPLICAÇÃO RODOVIÁRIA, Página 15

10 FAIXAS ADICIONAIS, Página 16

11 VERBA LIBERADA , Página 17

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.

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

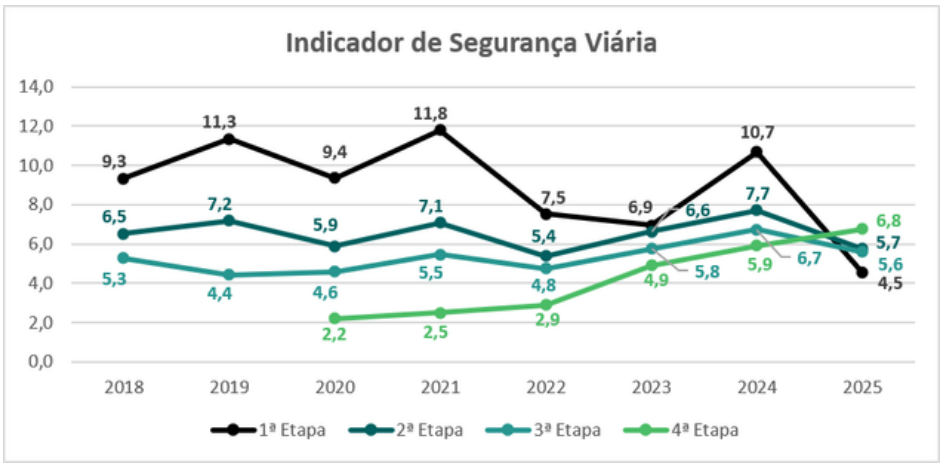
POLARIDADE: menor-melhor

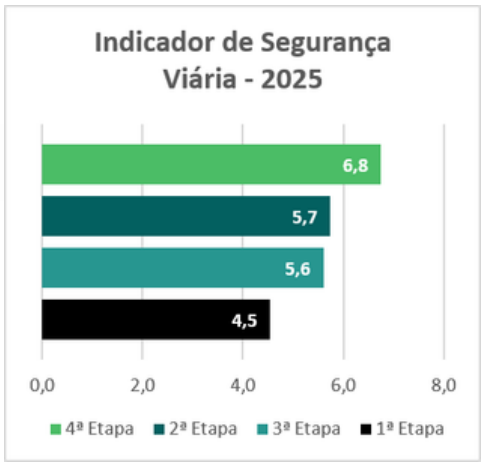
META: Redução anual de 5 pontos percentuais a partir de 2018 (baseado no que dispõe o PNATRANS).
Redução de 50% até 2028.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS RELACIONADOS

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

RESULTADOS



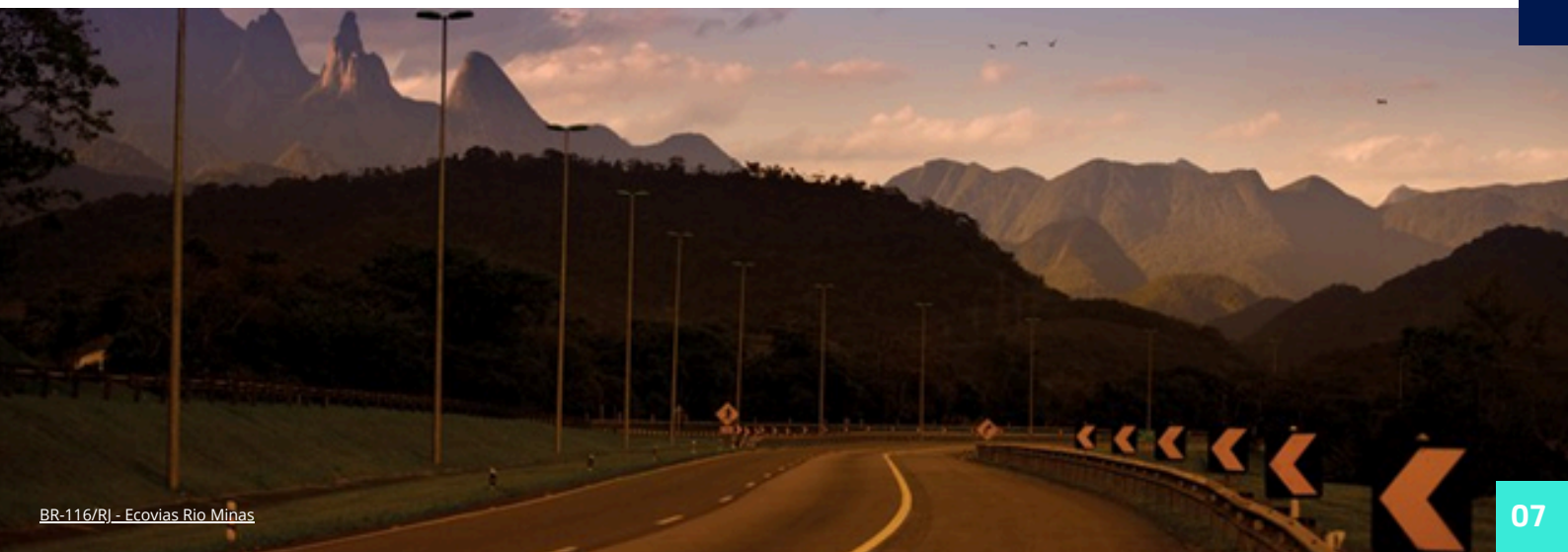


Como se pode perceber no gráfico, a 1ª Etapa é historicamente responsável por registrar os patamares mais elevados da métrica, com marcos de pico em 2021 (11,8) e 2024 (10,7). Contudo, o exercício de 2025 assinalou um declínio expressivo, registrando o valor de 4,5 – menor índice da série temporal para esta etapa –, o que reflete o impacto da retirada dos dados de acidentes do trecho rodoviário da BR-040 (Rio de Janeiro/RJ - Juiz de Fora/MG), que estava sob gestão da Concessionária CONCER e teve seu contrato encerrado em 2025.

A 2ª Etapa interrompeu uma trajetória de piora do indicador iniciada no ano de 2022 (4,8), com pico em 2024 (7,7), apresentando um indicador de 5,7 no ano de 2025, representando uma retração de 25% na etapa. Apesar do número refletir em parte a redução geral de acidentes em trechos rodoviários federais no ano analisado, resta claro ter havido forte impacto da saída de dados de acidentes de rodovias que apresentavam baixo desempenho em investimentos, como o trecho da BR-393/RJ que foi caducado, e a BR-116/324/BA com contrato finalizado por acordo consensual.

A 3ª Etapa acompanhou a tendência geral de redução do indicador no ano de 2025, apresentando uma queda de 6,7 (2024) para 5,6 (2025), resultado da melhora dos investimentos nas rodovias federais, como os primeiros contratos de otimização da BR-163/MS e BR-101/ES. Ademais, destacamos sobretudo o indicador da Ponte Rio-Niterói, que apresentou a maior redução no período.

A 4ª Etapa apresenta ao longo do tempo avaliado aumento consistente do indicador. A princípio, tal fato não demonstra necessariamente uma piora do cenário de acidentalidade nos trechos avaliados, visto que o principal fator identificado no aumento do indicador é a inserção de dados de novos trechos rodoviários incorporados no banco de dados da 4ª etapa em razão dos novos contratos assinados. Tal fato ocorre em razão dos novos contratos de concessão (BR-116/SP/RJ; BR-101/RJ e BR-116/465/493/RJ/MG) terem características de tráfego e acidentalidade piores do que as dos trechos que inicialmente compuseram a carteira da 4ª etapa (BR-101/SC e BR-290/101/448/386/RS), resultando em ajustes no valor global do indicador.



BR-116/RJ - Ecovias Rio Minas

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

POLARIDADE: Menor-melhor

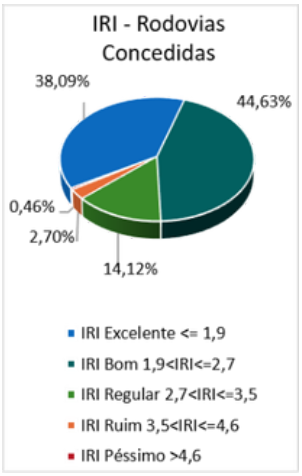
META: Uma vez que um menor valor de IRI reflete a melhor regularidade do pavimento, tem-se como meta que o IRI médio das rodovias concedidas seja ≤ 90% do IRI médio das rodovias não concedidas, bem como o IRI médio levantado na malha concedida seja ≤ 90% do valor médio esperado

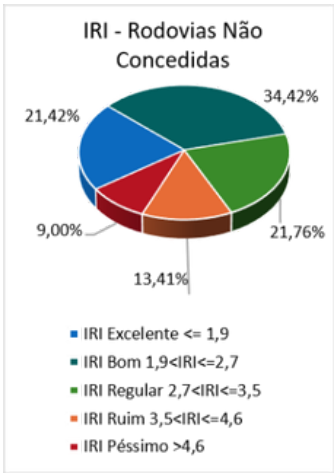
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS RELACIONADOS

"Priorizar a manutenção, restauração, sinalização e operação das rodovias federais"

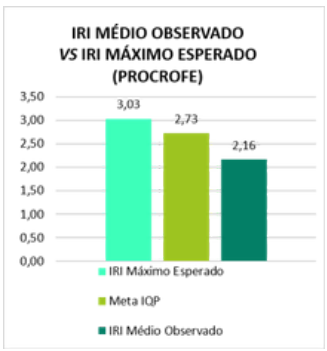
"Assegurar a qualidade da infraestrutura de transportes"

RESULTADOS









Para o cômputo desse indicador foram utilizados os levantamentos mais recentes disponibilizados pela ANTT, os quais foram realizados em 2025 junto às concessionárias Ecovias Araguaia, Autopista Litoral Sul, Autopista Planalto Sul e Autopista Régis Bittencourt.

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 2025

Observa-se que o IRI médio encontrado nos trechos rodoviários concedidos corresponde a 75,52% 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 comparadas às 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 71,29, atendendo à meta do indicador, estipulada em no máximo 90%.

Para os próximos anos, espera-se que os investimentos realizados pelas novas concessionárias da 5ª Etapa de Concessões, bem como aqueles decorrentes da otimização de contratos existentes, promovam uma melhoria significativa da qualidade do pavimento e das condições de segurança viária. Esses avanços deverão contribuir para a redução dos custos logísticos, especialmente em razão da diminuição do desgaste dos veículos, dos tempos de viagem, do consumo de combustível e das despesas com manutenção, gerando maior eficiência e previsibilidade no transporte de cargas e benefícios diretos aos usuários das rodovias.



PR-280 - EPR Iguaçu

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

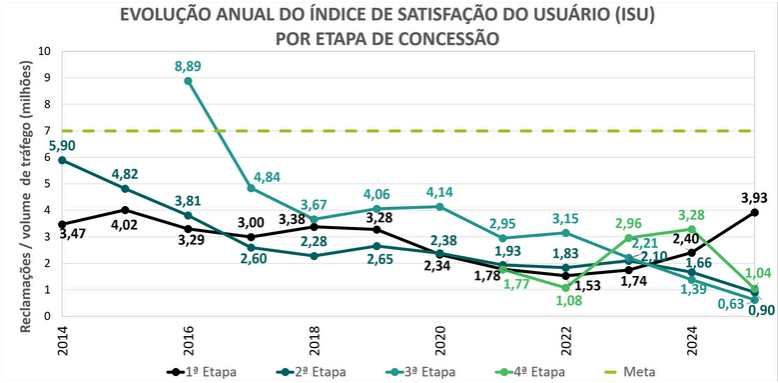
POLARIDADE: menor-melhor

META: ISU ≤ 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 a nível nacional, para redução do custo logístico e inclusão social."

RESULTADOS



Inicialmente, destacamos que o indicador apresentado não avalia o conteúdo das reclamações protocoladas pelos usuários, sendo uma avaliação quantitativa dos dados coletados pela ANTT. Entende-se que os fatores preponderantes para o desempenho das concessões, quanto à satisfação dos usuários, são 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.

Ao avaliar o indicador de satisfação do usuário - ISU na série temporal apresentada, nota-se uma consistente redução ao longo dos anos em todas as 4 etapas do grupo das concessionárias, demonstrando ter havido uma melhora significativa na opinião dos usuários das rodovias federais concedidas ao longo da última década.

As concessionárias da 1ª etapa apresentam evolução do indicador relativamente estável, apresentando sempre valores inferiores ao valor da meta (7), destacando que o indicador foi impactado com a saída de concessões que tiveram seus contratos encerrados ao longo de todo o período avaliado. No ano de 2025, a única concessão que compunha o indicador era a empresa responsável pela BR-116/392/RS, que apresentou nos últimos anos baixa aprovação dos usuários que reclamavam do patamar tarifário praticado. É importante destacar que esta etapa se encerrou em março de 2026 com a conclusão do contrato de concessão da BR-116/392/RS.

As concessionárias da 2ª etapa apresentaram queda consistente do indicador ao longo do período avaliado, resultando no valor do ISU de 0,9 no ano de 2025, representando haver uma imagem satisfatória do grupo de concessionárias no período avaliado. Entende-se que a melhora significativa do indicador é resultado principalmente da saída de duas concessões que apresentavam alto índice de reclamação dos usuários, as concessionárias responsáveis pelo trecho da BR-393/RJ, em razão da caducidade do contrato, e a BR-116/324/BA, que teve o contrato finalizado por acordo concensual.

As concessionárias da 3ª etapa apresentam a situação mais emblemática do ISU em sua série temporal, tendo em vista o patamar extremamente elevado apresentado pelo indicador no ano de 2016, resultado da paralisação das obras de duplicação da maioria dos contratos desta etapa naquele ano, resultando em grande insatisfação dos usuários no momento. Em razão das políticas públicas apresentadas pelo Governo Federal ao longo dos anos, com destaque para os processos de otimização contratual da BR-163/MS e BR-101/ES, os contatos retomaram os investimentos resultando no ISU de 0,63 no ano de 2025.

Essa tendência é um forte indicativo de que os processos de repactuação de contratos praticados pela Política Pública de concessões de rodovias federais desenvolvida em 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 concedia à iniciativa privada.

A 4ª etapa apresentou o valor do ISU mais instável ao longo do período avaliado. Esse comportamento reforçou a ideia de que o início da cobrança de pedágio nas concessões dessa etapa, que ocorreu entre os anos de 2021 e 2024, foi a provável razão para a variação relevante da satisfação dos usuários, pois aquele é o momento em que os usuários tendem a apresentar um maior nível de exigência em relação aos serviços prestados.



Motiva RJ/SP - BR-116, Pindamonhangaba/SP

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

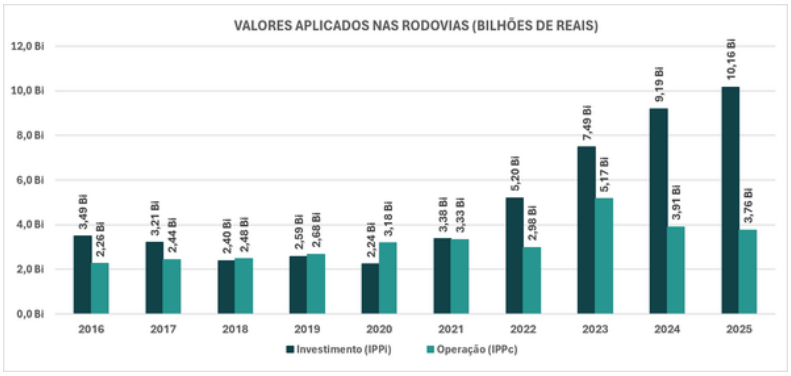
META: Não há meta estipulada para este indicador.

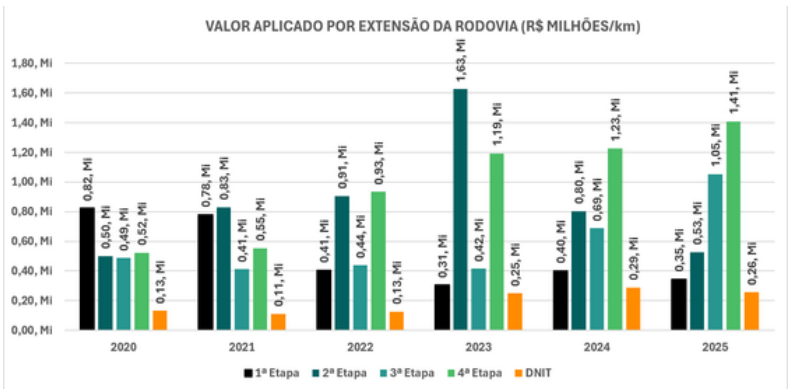
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS RELACIONADOS

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

"Incrementar a participação privada no setor"

RESULTADOS





A participação financeira das concessionárias do PROCROFE no setor de obras e serviços em rodovias federais pode ser analisada sob dois componentes principais: investimentos e custos operacionais. Os investimentos compreendem os recursos destinados à execução de obras de infraestrutura, tais como ampliações de capacidade, construção de passarelas e viadutos, recuperação do pavimento e demais intervenções previstas nos contratos de concessão.

Os custos operacionais correspondem aos recursos empregados na conservação e na operação das rodovias, abrangendo serviços como atendimento médico e mecânico aos usuários, inspeção de tráfego e monitoramento permanente das pistas. Na figura abaixo, apresenta-se o montante financeiro investido pela iniciativa privada nas rodovias federais concedidas ao longo do período analisado.

Observa-se um crescimento expressivo dos valores aplicados nos últimos anos, especialmente em investimentos. Esse aumento decorre, principalmente, da execução das obras de recuperação rodoviária e de ampliação de capacidade previstas nos contratos da quarta etapa de concessões.

O indicador de participação privada estabelece uma relação entre os valores financeiros aplicados e a extensão das rodovias concedidas, permitindo a comparação entre diferentes contratos e etapas do PROCROFE. Adicionalmente, essa mesma metodologia pode ser aplicada às rodovias não concedidas, utilizando-se os valores executados pelo DNIT em relação à respectiva extensão da malha sob sua administração.

Acima, apresenta-se o gráfico com os resultados do indicador para o período de 2016 a 2025, discriminados por etapa de concessão, bem como o valor correspondente às rodovias não concedidas.

Ao longo da série histórica, verifica-se que as concessionárias têm aplicado, de forma consistente, grande volume de recursos por quilômetro de rodovia. Esse resultado evidencia que, além de proporcionar melhores condições de conforto e segurança aos usuários, o PROCROFE confere maior previsibilidade ao setor e assegura recursos para investimentos contínuos na infraestrutura rodoviária federal, contribuindo diretamente para o alcance dos objetivos estratégicos do Ministério dos Transportes.



Motiva Pantanal - BR-163/MS

05 ROUBO E FURTO DE CARGAS

DESCRIÇÃO

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

IFR **=** Quantidade total de ocorrências de furto e roubo de cargas e veículos registrados pela PRF

POLARIDADE: Menor-melhor

META: não há meta estabelecida para este indicador.

OBJETIVO ESTRATÉGICO RELACIONADO

Acompanhar a evolução das ocorrências de roubo e furto de carga nas rodovias federais concedidas, subsidiando ações de segurança e a definição de prioridades estratégicas.

RESULTADOS

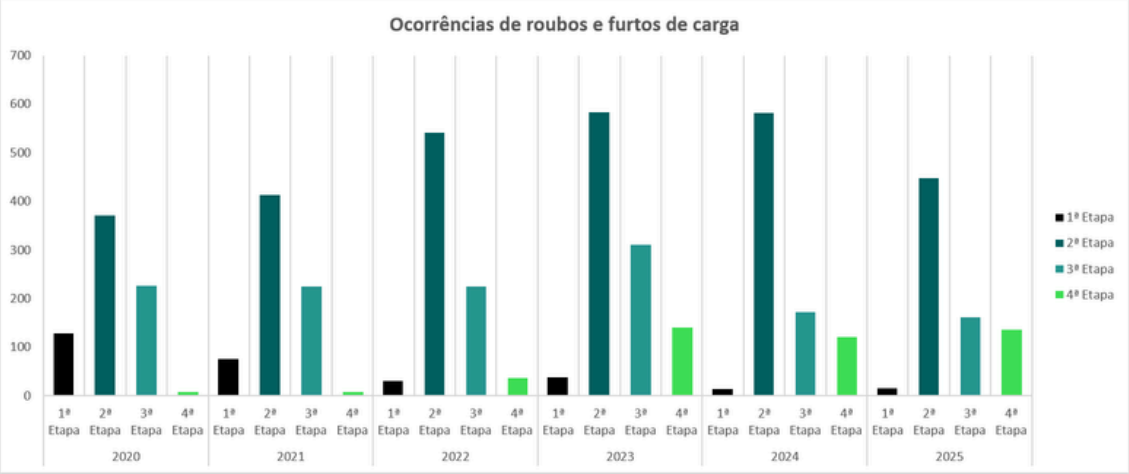


Gráfico: ocorrências de roubo e furto de carga na primeira, segunda, terceira e quarta etapas

A política pública instituída 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. Posteriormente, o Decreto nº 8.614, de 22 de dezembro de 2015, regulamentou a referida Lei Complementar, instituiu a Política Nacional de Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas e disciplinou a implantação do Sistema Nacional. O referido Decreto foi posteriormente alterado pelo Decreto nº 9.877, de 27 de junho de 2019, que promoveu ajustes, entre outros aspectos, nas disposições relativas ao Comitê Gestor da Política Nacional.

As concessionárias do PROCROFE estão localizadas nos principais corredores logísticos do país, o que as torna trechos mais visados para roubos e furtos de cargas. A expansão do sistema rodoviário concedido federal tende a trazer benefícios à sociedade, entre eles a redução desses índices, especialmente quando acompanhada de maior monitoramento e fiscalização.

Acerca do gráfico, em relação às ocorrências de roubo e furtos de carga, pode-se dizer:

1ª Etapa: houve uma queda acentuada no número de furtos no período, com -87,5% entre 2020 e 2025. A redução reflete o encerramento de contratos de concessão e a atuação da PRF e dispositivos de segurança. Em 2025, a participação desta etapa é residual (2,11% do total).

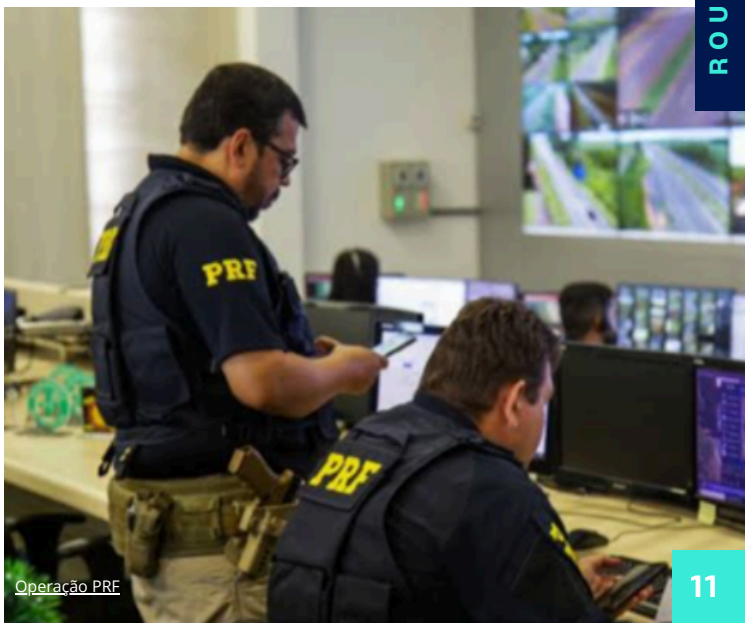
2ª Etapa: o indicador apresentou um período de expansão entre 2020 e 2023 (+57,4% de 2020 a 2023), mas apresentou nova redução do número de roubos e furtos em 2025 (-23,2% entre 2024 e 2025).

3ª Etapa: O indicador manteve-se estável durante o período entre 2020 e 2022, voltando a elevar seus números em 2023 (+38,2%), e, assim como a 2ª etapa, apresentou queda significativa do número de sinistros quando comparado ao ano de 2025 (-48,2% entre 2023 e 2025).

4ª Etapa: passou por forte expansão de ocorrências de roubos e furtos no período de 2022 e 2023, impulsionada pelo aumento da entrada de novas concessionárias no período; entre 2023 e 2025 manteve-se relativamente estável, representando 17,9% do total no ano de 2025.

PERSPECTIVAS FUTURAS

O avanço tecnológico e a incorporação de soluções de monitoração e segurança nas rodovias podem contribuir para reduzir ocorrências de roubos e furtos de cargas, ao mesmo tempo em que a cooperação e a troca de informações entre os diferentes atores tendem a aprimorar a prevenção e a capacidade de resposta. A expansão das concessões rodoviárias, associada ao fortalecimento do monitoramento e da vigilância, também pode contribuir para a redução das ocorrências, enquanto ações preventivas e educativas podem reduzir vulnerabilidades no setor de transporte.



Operação PRF

06 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.

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

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

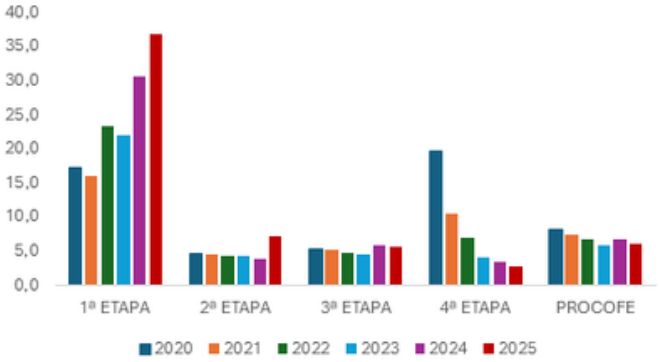


Gráfico nº 1 - Comparação do IAMed por etapa de concessão



Gráfico nº 2 - Evolução do IAMed por etapa de concessão.

ETAPA	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1ª ETAPA	17,2	16,1	23,4	22,0	30,6	36,9
2ª ETAPA	4,7	4,5	4,3	4,4	4,0	7,3
3ª ETAPA	5,3	5,2	4,8	4,7	6,0	5,7
4ª ETAPA	19,8	10,5	6,9	4,0	3,4	2,7
PROCOFE	8,2	7,5	6,8	5,9	6,7	6,2

Tabela nº 1 - Valores do IAMed por etapa de concessão.



BR-116 - Autopista Régis Bittencourt

Considerando que o indicador (IAMed) não possui polaridade definida, de modo que valores maiores ou menores não representam, isoladamente, desempenho positivo ou negativo. Suas variações refletem a interação entre atendimentos médicos, tráfego e extensão. O resultado consolidado do PROCOFE corresponde à média das etapas, ponderada pelo respectivo número de concessões.

Nas concessões da 1ª Etapa, observou-se a continuidade da trajetória de crescimento, com o indicador passando de 22,0 em 2023 para 30,6 em 2024 e 36,9 em 2025. Entretanto, esses resultados devem ser interpretados com cautela, pois o número de concessões da etapa diminui ao longo dos anos devido ao encerramento dos contratos pelo advento temporal. Assim, o resultado de 2025 reflete as características de uma única concessão, que passou a representar integralmente a etapa.

Para as concessões da 2ª Etapa, que vinham apresentando uma leve tendência de queda, o aumento do indicador de 4,0 em 2024 para 7,3 em 2025 pode ser atribuído à redução do número de concessões, de oito para seis. Essa diminuição resultou em uma redução do tráfego e da extensão considerados em proporção superior à observada no número de atendimentos, contribuindo para a elevação do indicador.

O resultado das concessões da 3ª Etapa, após aumentar de 4,7 em 2023 para 6,0 em 2024, apresentou leve redução para 5,7 em 2025. Nesse grupo, após a diminuição do número de concessões e o aumento dos atendimentos observados em 2024, o indicador manteve-se relativamente estável em 2025, refletindo uma discreta redução no volume de atendimentos.

O resultado das concessões da 4ª Etapa preservou sua trajetória de queda, passando de 19,8 em 2020 para 2,7 em 2025. Na comparação com 2024, o grupo aumentou de sete para dez concessões e alcançou aproximadamente 5,7 mil quilômetros. Embora os atendimentos tenham crescido, a expansão do tráfego e da extensão foi proporcionalmente maior, reduzindo o indicador.

O valor consolidado do PROCOFE voltou a recuar em razão da forte influência da 4ª Etapa, que apresentou o menor resultado e concentra dez das 23 concessões, correspondendo a aproximadamente 43% do peso da média. Em contrapartida, o resultado mais elevado da 1ª Etapa teve impacto limitado no indicador consolidado, por ser representado por apenas uma concessão.

PERSPECTIVAS FUTURAS

O IAMed auxilia na identificação de alterações no quantitativo de atendimento médico com relação ao tráfego e à extensão da rodovia, contribuindo para o acompanhamento das condições de segurança e da capacidade de resposta a emergências nas rodovias federais concedidas.

Com a ampliação da série histórica e a incorporação de novas concessões, será possível distinguir melhor tendências estruturais de oscilações. Com um banco de dados histórico mais robusto dos indicadores, será possível o cruzamento de dados entre indicadores correlacionados, permitindo identificar a oportunidade de melhorias nos contratos de concessões em casos que indicam a piora da condição de conforto e segurança dos usuários.

07 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.

$$IAMec = \frac{Nº\ Atendimentos\ Mecânicos}{Tráfego\ (Milhões) \times Extensão(100km)}$$

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

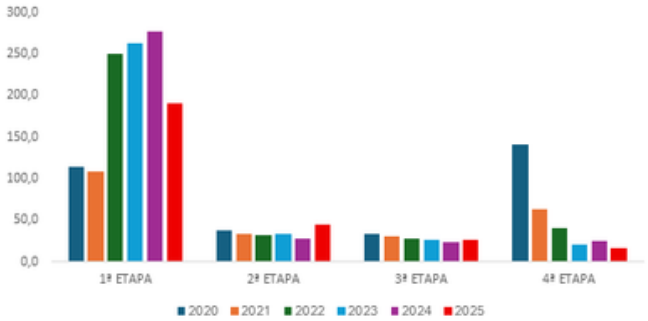


Gráfico nº 1 - Comparação do IAMec por etapa de concessão

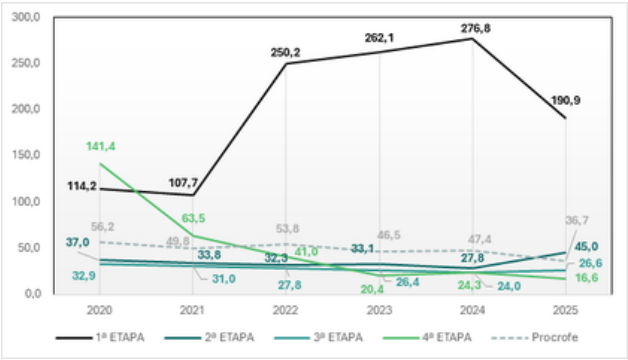


Gráfico nº 2: Evolução do indicador por Etapa de Concessão.

Atendimento Mecânico						
Etapa	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1ª ETAPA	114,2	107,7	250,2	262,1	276,8	190,9
2ª ETAPA	37,0	33,8	32,3	33,1	27,8	45,0
3ª ETAPA	32,9	31,0	27,8	26,4	24,0	26,6
4ª ETAPA	141,4	63,5	41,0	20,4	24,3	16,6
Procrofe	56,2	49,8	53,8	46,5	47,4	36,7

Tabela nº 1 - Valores do IAMec por etapa de concessão.



EPR Iguaçu BR-277/PR

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.

Nesse sentido, quanto maior for a quantidade de atendimentos mecânicos, 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.

A consolidação dos dados referentes ao ano de 2025 apresentou a indicação de quebra de algumas tendências verificadas desde 2020. Os dados referentes à 1ª Etapa, a qual vinha apresentando uma tendência de alta, revelaram uma queda no indicador comparado aos dados desde 2022. Isso ocorreu em razão do encerramento das atividades da Concessionária Concer durante o ano de 2025.

A 2ª e a 3ª Etapa apresentaram um aumento no indicador, comparado aos anos anteriores. Para este caso, verificou-se um leve aumento efetivo do indicador em quase todas as concessões avaliadas.

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 contra a prestação de um serviço cada vez mais qualificado aos usuários.

Com a ampliação da série histórica e a incorporação de novas concessões, será possível distinguir melhor tendências estruturais de oscilações. Com um banco de dados histórico mais robusto dos indicadores, será possível o cruzamento de dados entre indicadores correlacionados, permitindo identificar a oportunidade de melhorias nos contratos de concessões em casos que indicam a piora da condição de conforto e segurança dos usuários.

08 VOLUME DIÁRIO MÉDIO ANUAL (VDMA)

DESCRIÇÃO

O indicador permite o monitoramento e acompanhamento da segurança viária e a implementação de estratégias que contribuam com a redução da mortalidade no trânsito. O VDMA analisado neste trabalho refere-se aos dados dos veículos comerciais e de passeio registrados pela ANTT entre os anos de 2020 e 2025.

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

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

"Acompanhar e monitorar se os sistemas viários concedidos federais estão integrados quanto à sua eficiência e segurança em função do número diário de veículos na rodovia. Com o objetivo de diminuir o número de vítimas no trânsito."

RESULTADOS

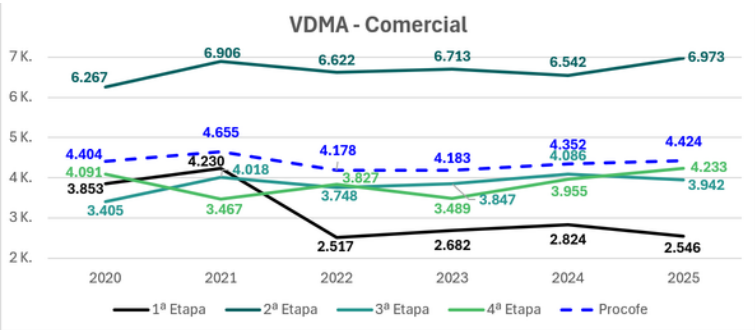


Gráfico nº 1: Evolução do VDMA por etapa, dos veículos Comerciais.

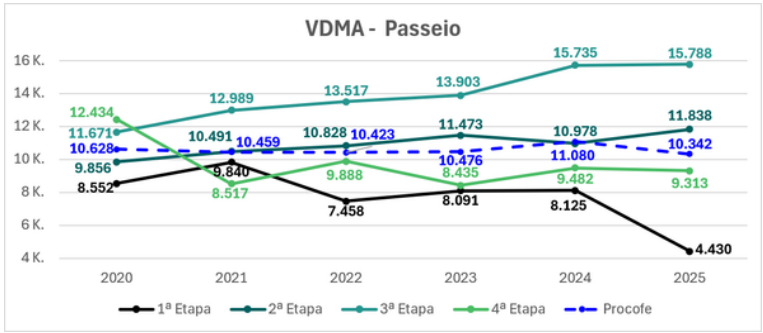


Gráfico nº 2: Evolução do VDMA por estapa dos veículos de Passeio.

Com a intensificação da política pública do Ministério dos Transportes, voltada à ampliação dos investimentos em rodovias federais por meio de concessões, especialmente nos principais eixos logísticos do país, espera-se elevar a qualidade dos pavimentos, aprimorar a sinalização, conectividade e segurança viária. Em conjunto, esses avanços tendem a favorecer o crescimento do VDMA e a aumentar a eficiência operacional das rodovias.

A disponibilidade de informações consistentes e atualizadas sobre o VDMA permitirá aos gestores identificar com maior precisão os trechos prioritários para a implantação de empreendimentos no âmbito federal, fortalecendo o planejamento dos investimentos e a definição das intervenções necessárias nas rodovias concedidas.

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 gráficos nº 1 e 2, podemos tirar as seguintes conclusões sobre o VDMA dos veículos Comerciais e de Passeio:

1ª Etapa

Apresenta uma redução gradual entre os anos de 2020 e 2025, comportamento que reflete o encerramento de contratos dessa etapa que apresentavam grande fluxo de veículos, resultando na diminuição da intensidade média diária da referida etapa.



BR-101 /Ecovias Ponte

2ª Etapa

O indicador dessa etapa registrou um **crescimento moderado de cerca de 17%** no período analisado. O indicador demonstra a importância desse conjunto de rodovias e a relevância operacional de corredores logísticos no transporte de cargas que integram essa etapa, como a BR-116 Sul/Sudeste e a BR-101 Sul/Sudeste.

3ª Etapa

As rodovias desta Etapa, representadas por rodovias localizadas principalmente na região Centro-Oeste e Estado de Minas Gerais, apresentaram crescimento relevante no indicador de veículos de passeio entre 2020 e 2025. O indicador demonstra consolidação das rodovias da região como eixo de circulação intenso.

4ª Etapa

Esta etapa apresentou relativa estabilidade no indicador de veículos comerciais durante os anos de 2020 a 2025, demonstrando uma tendência de alta nos últimos anos. Destaca-se ainda a reversão da tendência de queda do indicador de veículos leves demonstrada nos primeiros anos da série, que demonstra agora um viés de alta.

O VDMA total combinado apresenta uma leve redução entre 2020 e 2025, indicando que, embora o volume agregado tenha diminuído discretamente, houve uma redistribuição clara da intensidade de tráfego entre as etapas.

PERSPECTIVAS FUTURAS

A manutenção do monitoramento sistemático do VDMA, considerando a série histórica e as particularidades de cada etapa de concessão, permitirá identificar mudanças nos padrões de circulação de veículos comerciais e de passeio com maior clareza. Esse acompanhamento contínuo tende a oferecer subsídios mais precisos para o planejamento de investimentos, para a avaliação de necessidades de ampliação de capacidade e para o aprimoramento da infraestrutura existente, além de apoiar decisões relacionadas à evolução dos empreendimentos concedidos.

De forma geral, espera-se que o acúmulo de experiência, aliado à consolidação das bases de dados e ao refinamento das metodologias de análise, contribua para uma visão mais integrada e antecipatória sobre o comportamento do tráfego, fortalecendo a capacidade de planejamento e de adaptação ao longo dos ciclos de concessão.

09 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 às rodovias simples, a partir do ano de 2024. Com a implantação deste indicador, o Ministério dos Transportes poderá acompanhar o 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

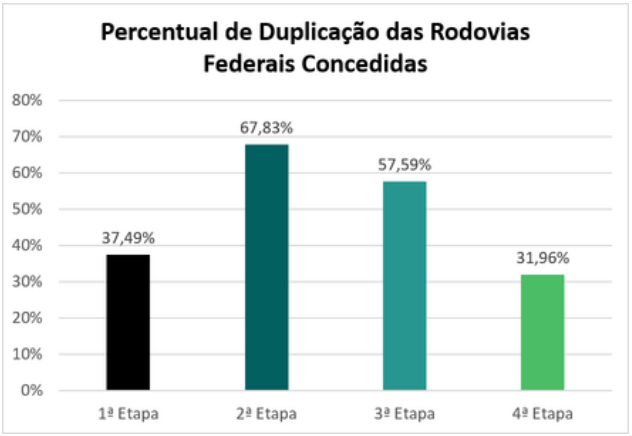
META: não há meta estabelecida para este indicador

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



Para o cômputo desse indicador foram utilizados os levantamentos mais recentes disponibilizados pela ANTT, os quais foram realizados em 2025 junto às concessionárias EcoSul, Autopista Fluminense, Autopista Litoral Sul, Autopista Planalto Sul, Autopista Regis Bittencourt, Autopista Fernão Dias, Transbrasiliana, CONCEBRA, Nova Rota do Oeste, Ecovias Minas Goiás, Ecovias Capixaba, Ecovias Ponte, Motiva Pantanal, Ecovias do Araguaia, Ecovias do Cerrado, Ecovias Rio Minas, EPR Litoral Pioneiro, Motiva RioSP, Via Araucária, Via Brasil, Via Costeira, Via Mineira, Via Sul, Elovias, EPR Iguaçu, Nova 364, PRVias, Rota Verde de Goiás, Via Cristais e Way 262. A figura abaixo ilustra o resultado obtido para cada etapa de concessão:

Os contratos da 2ª etapa apresentaram o maior percentual de duplicação entre as etapas analisadas, atingindo 67,83%. Esse resultado é reflexo direto do perfil dessas concessões, situadas majoritariamente em eixos de altíssimo tráfego nas regiões Sul e Sudeste, rodovias em que o governo federal, ao longo dos anos, priorizou a expansão da capacidade viária integral em trechos de grande relevância econômica.

A 3ª etapa registra o segundo maior índice, com 57,59% de extensão duplicada. Esse percentual elevado decorre do modelo de investimentos adotado para essas rodovias, compostas por trechos rodoviários de grande importância na ligação do sul e sudeste com o centro-oeste brasileiro, com grande importância para o escoamento de grãos e produtos agropecuários no país.

A 4ª etapa apresenta um percentual de 31,96% de vias duplicadas. Como grande parte das concessões que integram essa etapa é composta por contratos mais recentes ou leilões promovidos nos últimos anos, o índice reflete o estágio inicial e intermediário do cumprimento dos programas de exploração rodoviária. A tendência é de elevação contínua desse percentual à medida que os cronogramas de obras avançarem.

Já a 1ª etapa, composta apenas pelo contrato da concessionária EcoSul, que se encontra em fase final de vigência, registra o percentual de 37,49%. Esse resultado se explica pelas características deste contrato de concessão, firmado na década de 1990 pelo Estado do Rio Grande do Sul, e posteriormente repassado para gestão da União, cujo escopo principal era voltado para a recuperação, manutenção e conservação do pavimento, sem a previsão de grandes intervenções de duplicação contínua.

Nesse contexto, a expectativa é de que o Indicador de Duplicação Rodoviária (IDup) apresente elevação significativa nos próximos anos, em decorrência da execução das obras contratadas no âmbito do programa federal de concessões rodoviárias. Entre 2023 e 2024, foram leiloados 29 projetos de concessão rodoviária federal, considerados também os contratos em processo de otimização, com a previsão de mais de 3.800 km de duplicações. À medida que essas intervenções forem executadas e entregues, espera-se uma ampliação expressiva da capacidade da malha rodoviária concedida, refletindo-se progressivamente nos resultados do indicador e na melhoria das condições de circulação, segurança viária e eficiência logística do país.



Ecovias Capixaba – BR 101

10 FAIXAS ADICIONAIS (IFAD)

DESCRIÇÃO

O Indicador de Faixas Adicionais (IFAD) expressa a variação percentual das obras de implantação de faixas adicionais concluídas e entregues no ano anterior, em relação à extensão total concedida, nas rodovias federais sob concessão.

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

POLARIDADE: Maior-melhor

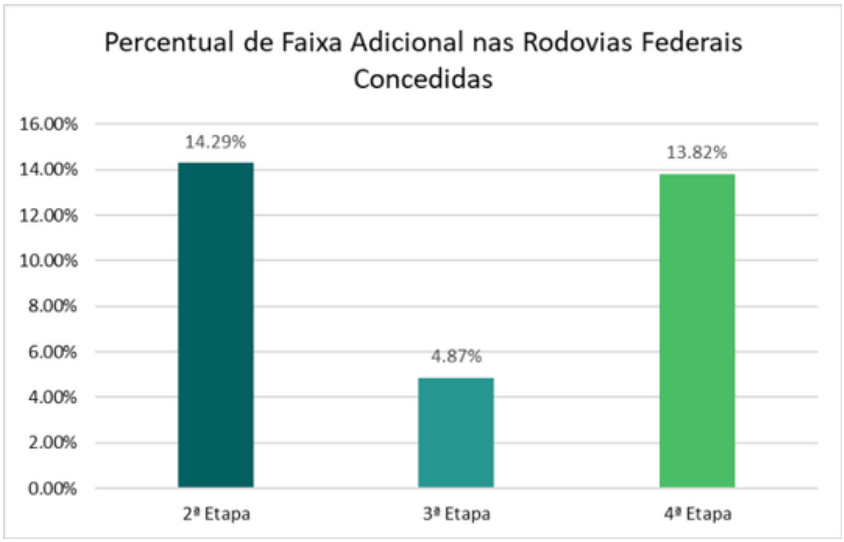
META: O indicador não apresenta meta definida.

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



Para o cômputo desse indicador foram utilizados os levantamentos mais recentes disponibilizados pela ANTT, os quais foram realizados em 2025 junto às concessionárias Autopista Litoral Sul, Autopista Planalto Sul, Autopista Fernão Dias, Transbrasiliana, CONCEBRA, Nova Rota do Oeste, Ecovias Minas Goiás, Ecovias Capixaba, Motiva Pantanal, Ecovias do Araguaia, Ecovias do Cerrado, Ecovias Rio Minas, EPR Litoral Pioneiro, Motiva RioSP, Via Araucária, Via Brasil, Via Costeira, Via Sul e Via Cristais. A figura abaixo ilustra o resultado obtido para cada etapa de concessão:

Os contratos da 2ª etapa mantiveram o maior percentual de IFAD entre as etapas avaliadas, atingindo 14,29%. Esse resultado reflete a consolidação dessas concessões em eixos viários de elevada demanda e tráfego adensado do Sudeste e Sul do país, onde a adição de faixas é continuamente necessária para a manutenção de níveis de serviço adequados em trechos saturados.

A 3ª etapa registrou o menor índice entre as avaliadas, com 4,87% (apresentando um ligeiro acréscimo em relação ao levantamento anterior). Essa característica decorre do modelo original desses contratos, que privilegiou a execução de obras de duplicação em grande extensão, prevendo a implantação de faixas adicionais prioritariamente como gatilhos contratuais vinculados ao volume de tráfego.

Já a 4ª etapa apresentou um crescimento expressivo no indicador, alcançando 13,82%. Esse avanço reflete o avanço físico dos contratos mais recentes, cujas obras de ampliação de capacidade e adequação de trechos críticos vêm sendo executadas conforme o cronograma e os novos parâmetros regulatórios, elevando significativamente o desempenho da etapa.

Nesse contexto, a expectativa é de que o Indicador de Faixas Adicionais (IFad) apresente elevação significativa nos próximos anos, em decorrência da execução das obras contratadas no âmbito do programa federal de concessões rodoviárias. Entre 2023 e 2024, foram leiloados 29 projetos de concessão rodoviária federal, considerados também os contratos em processo de otimização, com a previsão de mais de 3.100 km de faixas adicionais. À medida que essas intervenções forem executadas e entregues, espera-se uma ampliação expressiva da capacidade da malha rodoviária concedida, refletindo-se progressivamente nos resultados do indicador e na melhoria das condições de circulação, segurança viária e eficiência logística do país.



Motiva Pantanal – BR 163

11 VERBA LIBERADA

DESCRIÇÃO

O Indicador de Verba Liberada (IVL) visa estimar a economia de recursos públicos proporcionada pela transferência de ativos rodoviários à iniciativa privada. O referido indicador quantifica o montante que o Estado deixa de despender para prestar serviço ampliação da capacidade, manutenção e operação considerando o nível de prestação de serviço público executado pelo DNIT no ano avaliado.

$$IVL = \left(\frac{\sum Execução\ financeira\ DNIT}{Extensão\ Total - DNIT}\right) x\ Extensão\ projeto$$

∑Execução financeira = Soma da execução financeira das obras e serviços pelo DNIT (em milhões) no ano avaliado.

POLARIDADE: Maior-melhor

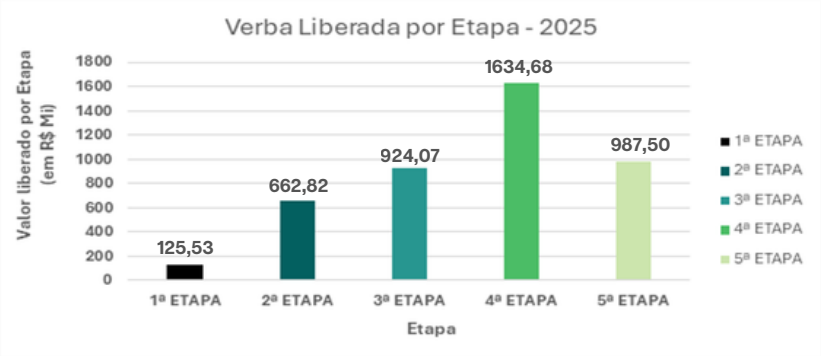
META: O indicador não apresenta meta definida.

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



Verba Liberada (R$ Mi)	
Etapa	2025
1ª ETAPA	R$ 125,53
2ª ETAPA	R$ 662,82
3ª ETAPA	R$ 924,07
4ª ETAPA	R$ 1.634,68
5ª ETAPA	R$ 987,50
TOTAL - Procrofe	**R$ 4.334,62**

Tabela nº 1 - Valores dos índices por Etapa de Concessão - 2025.

O indicador de verba liberada considerou todas as concessões federais vigentes até 31 de dezembro de 2025, as quais perfizeram a avaliação de 31 contratos e 15.790 quilômetros de rodovias.

Este indicador pode ser avaliado em complementação ao indicador de Participação Privada, entretanto, busca avaliar apenas o montante financeiro (em milhões de reais) que supostamente seria necessário para que o poder público realizasse obras e serviços na extensão de rodovias que estavam concedidas naquele momento.

O cômputo do indicador leva em consideração as informações prestadas pelo DNIT ao Ministério dos Transportes quanto aos recursos financeiros efetivamente providos pelo órgão para as obras e serviços na malha rodoviária sob sua gestão. Após esse levantamento, os valores por quilômetro encontrados são usados como fator multiplicador para a extensão da malha rodoviária concedida.

Nesse sentido, o indicador tem o objetivo de estimar a economia de recursos públicos proporcionada pela transferência de ativos rodoviários à iniciativa privada, utilizando uma simulação de quanto, eventualmente, seria gasto de dinheiro público na extensão da malha concedida.

A consolidação dos dados referentes ao ano de 2025 apresentou quantitativos indicando que a 4ª Etapa é a que mais economizou recursos da União, cerca de R$ 1,63 bilhões, tendo em vista que essa é a etapa com maior extensão de rodovias.

As concessões da 5ª etapa, representada por trechos rodoviários cujas concessões se iniciaram em 2025, apresentaram indicativo de economicidade relativa de R$ 987,5 milhões, representando o benefício para os recursos da União com o ciclo atual de outorgas rodoviárias.

Ademais, o grupo de concessões da 1ª, 2ª e 3ª etapas apresentou o indicador de economia para os recursos públicos de R$ 125,5 milhões, R$ 662,8 milhões e R$ 924 milhões, respectivamente.

A somatória do montante financeiro chegou a R$ 4.334,62 milhões, ou seja, mais de R$ 4,3 bilhões de reais que supostamente deixaram de ser consumidos no orçamento da União, e podem ser redirecionados a outros corredores logísticos importante para o Brasil.



EPR Iguaçu - BR-277/PR

BOLETIM ANUAL DOS INDICADORES DO PROCROFE

O Boletim foi elaborado pela equipe técnica da Secretaria Nacional de Transporte 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 setembro de 2026, com um novo indicador proposto: o Indicador de Verba Liberada (IVL). Adicionalmente, foi extinto o indicador de Variação de Tarifa e tanto o de Condição de Manutenção quanto o de Sustentailidade foram excluídos desta versão. O ICM, por não haver novo levantamento da malha rodoviária concedida no ano de 2025, e o de Sustentabilidade, por ter havido uma descontinuidade deste indicador por parte da ANTT.

OUTUBRO 2026

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