

Impactos dos Projetos de Integração Nacional do Plano CNT de Transporte e Logística 2018 na infraestrutura de transporte

Resumo

O Plano CNT de Transporte e Logística 2018 propõe 2.663 projetos que visam desenvolver um sistema de transporte mais eficiente e integrado. A partir dos Projetos de Integração Nacional propostos por esse Plano - que são aqueles voltados a conectar as diferentes regiões do país e os principais polos produtivos -, este Transporte em Movimento apresenta uma sucinta análise dos impactos que a implantação desses projetos teria no sistema de transporte, tanto no âmbito de cada modal, quanto no da integração entre eles. A análise é feita por infraestrutura e complementada pela esquematização dos principais dados em gráficos e mapas, a fim de auxiliar a percepção da dimensão dos projetos propostos. Dessa forma, pretende-se enfatizar a importância de se investir em infraestrutura de transporte e do potencial que o Plano CNT de Transporte e Logística 2018 possui para apoiar o planejamento do setor para os próximos anos.

1. Introdução

O Plano CNT de Transporte e Logística 2018 elenca 2.663 projetos para o setor de transporte, totalizando um investimento de quase R\$ 1,7 trilhão. As propostas apresentadas por esse Plano são o resultado de um levantamento de demandas locais, estaduais, federais e de entidades afiliadas à CNT, além de demandas identificadas pelos diversos estudos setoriais realizados por essa Confederação, e têm como objetivo solucionar os principais gargalos do transporte no Brasil.

Os projetos foram classificados entre Projetos de Integração Nacional - que contemplam aqueles de relevância nacional, interligando os principais polos produtivos do país e os países vizinhos - e Projetos Urbanos - que possuem relevância local e são destinados, em sua maioria, a melhorar a mobilidade urbana.

Nesse sentido, é possível avaliar o impacto que a implantação dos projetos propostos teria no panorama geral do transporte no Brasil, considerando os modais de forma individual e integrada. Este Transporte em Movimento pretende realizar tal análise no âmbito dos Projetos de Integração Nacional - são 2.343 projetos e um investimento mínimo estimado em R\$ 1,36 trilhão. Para isso, será apresentado um breve panorama de cada modalidade, o potencial de desenvolvimento desses modais considerando o portfólio de projetos propostos, bem como a integração entre eles, favorecendo a consolidação de um sistema de transporte mais eficiente e integrado.

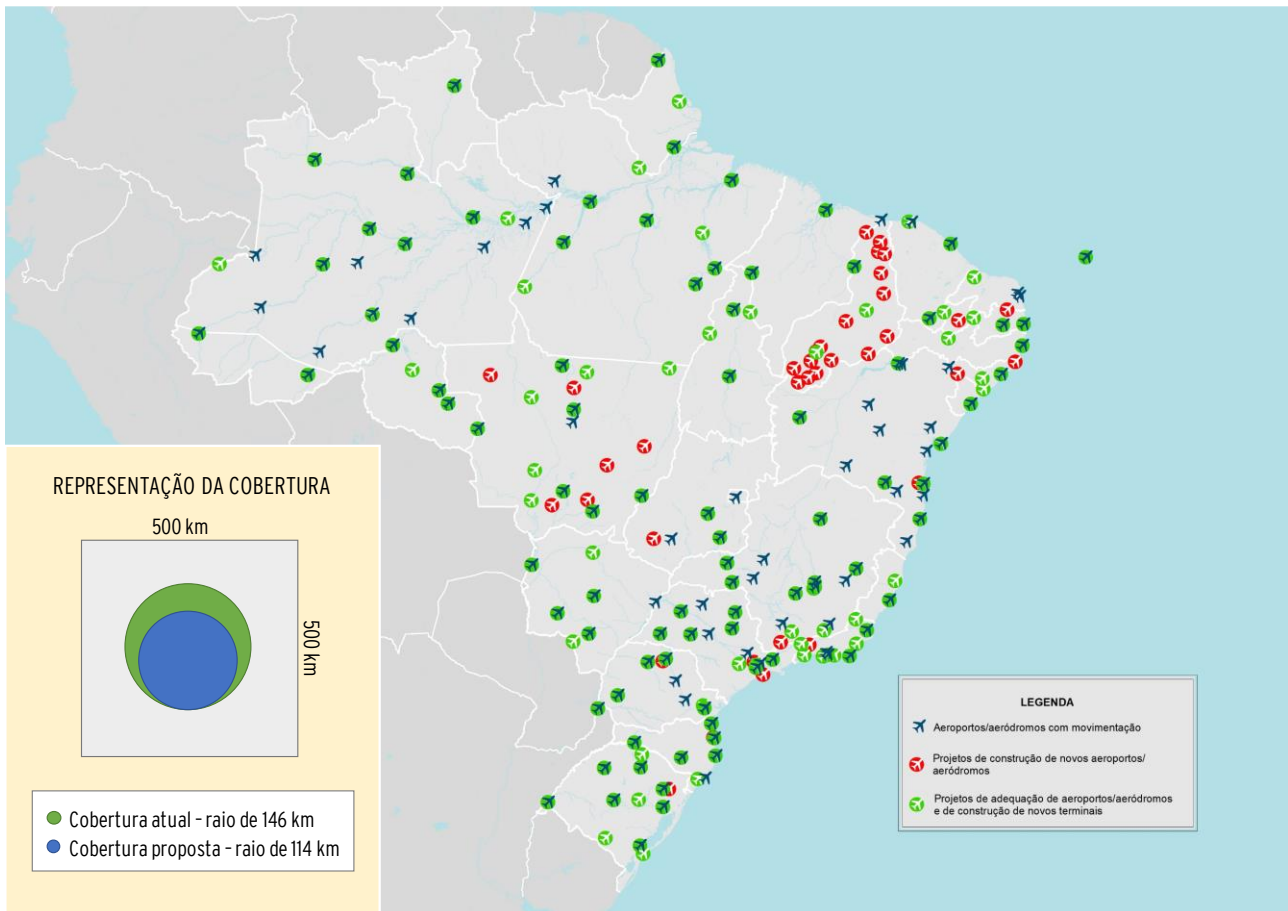
2. Aéreo

O transporte aéreo possui grande relevância para a integração nacional, pois permite vencer longas distâncias e obstáculos naturais de forma rápida e fácil. Considerando a dimensão territorial do Brasil e a dificuldade de acesso a algumas regiões pelos demais modos de transporte, esse segmento ganha ainda mais relevância tanto para o transporte de pessoas quanto de bens.

Em 2017, apenas 127 aeroportos no país registraram movimentação de cargas e/ou passageiros. Dentre esses, dez estão concedidos à iniciativa privada e, juntos, concentraram nesse ano mais de 74% de toda a carga movimentada por esse modal e quase 60% da movimentação de passageiros. Essa centralização reforça a necessidade de se investir nos demais aeroportos e aeródromos do país, a fim de se constituir uma malha mais bem distribuída por todo o território nacional.

Nesse sentido, atualmente, cada aeroporto cobre uma área com raio de 146 km do território brasileiro, em média, sendo que as regiões mais deficientes são a Norte e a Centro-Oeste. Com a implantação dos projetos propostos, que incluem adequação dos aeroportos existentes e construção de novos aeroportos e aeródromos, o país teria o potencial de operar até 208 aeroportos. Isso representa um aumento de 63,8% da quantidade atual e melhoraria a cobertura territorial - cada aeroporto passaria a cobrir uma área de 114 km de raio. A Figura 1 ilustra a infraestrutura aeroportuária existente e a proposta, considerando a execução de todos os projetos propostos no Plano CNT.

Figura 1: Infraestrutura aeroportuária existente e proposta pelo Plano CNT de Transporte e Logística 2018



Nota: Na representação da infraestrutura aeroportuária existente, foram considerados apenas os aeroportos que apresentaram movimentação de carga e/ou passageiros em 2017.

Apesar do seu potencial para impulsionar o desenvolvimento regional das áreas mais afastadas do país e em razão da sua importância, principalmente, para o transporte de pessoas, o governo tem investido pouco nesse modal. Do total investido nos últimos dez anos no setor de transporte, apenas 16,6% foi destinado a esse segmento, considerando os investimentos realizados pela União e pela Infraero juntos.

O Plano CNT de Transporte e Logística 2018 contempla 219 projetos aeroportuários, que totalizam mais de R\$ 30 bilhões em investimentos, o que, no entanto, representa menos de 2% do total proposto por esse Plano. Isso demonstra o potencial de desenvolvimento desse modal, que, mesmo com um baixo investimento, é capaz de melhorar muito o atendimento à sociedade e impulsionar o desenvolvimento das economias em níveis nacional e local. Cabe destacar, por fim, que, de modo geral, não há projetos para os aeroportos concedidos, no entanto, há exceções quando a necessidade identificada de melhoria do aeroporto não consta nas obrigações contratuais da concessão.

A Tabela 1 apresenta um resumo dos projetos propostos pelo Plano CNT de Transporte e Logística 2018 para a infraestrutura aeroportuária.

Tabela 1: Resumo dos Projetos de Integração Nacional - Infraestrutura Aeroportuária

Categoria	Nº de Projetos	Dimensão	R\$ (bilhões)
Adequação de aeroporto	166	166 un	12,72
Construção de aeroporto	53	53 un	17,59
Total	219	-	30,31

3. Ferroviário

A malha ferroviária nacional conta com uma extensão total de 29.074 km que perpassam o território de 22 Unidades da Federação, em todas as regiões do país. Esse modal apresenta características tais que o tornam competitivo para o transporte de grandes volumes de carga por longas distâncias. Seus atributos de segurança, baixo custo e baixa emissão de poluentes evidenciam o potencial de ampliação da movimentação de cargas por essa

modalidade, bem como a diversificação dos tipos de mercadoria por ele transportado.

O Plano CNT de Transporte e Logística 2018 propõe 440 projetos ferroviários e concentra a maior parcela dos investimentos propostos, chegando a R\$ 531,97 bilhões. Os projetos dividem-se em construção de ferrovias, construção de trens de alta velocidade (TAVs), duplicação de ferrovias, eliminação de gargalos - remoção de invasão de faixa de domínio e eliminação de passagem em nível - e recuperação de ferrovias.

Os projetos de maior extensão são os de construção de ferrovia, com a proposição de construção de 26.628,3 km de vias. Mais de 45% dessa extensão é referente à construção das seguintes ferrovias: Ferrovia Norte-Sul (FNS), Ferrovia Transcontinental, Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico), Ferrovia Cuiabá-Santarém (Ferrogrão¹), Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) e Ferrovia Nova Transnordestina. Quanto a esses projetos, cabe destacar que alguns deles preveem o aproveitamento de trechos já existentes, cuja extensão foi somada à extensão total do projeto para fins de mapeamento e continuidade do traçado da nova ferrovia.

Em termos de quantidade, destacam-se os projetos de eliminação de gargalos, com a proposição de eliminação de 212 passagens em nível e remoção de 354 invasões da faixa de domínio. Além disso, são propostas a recuperação de 10.906,2 km e a duplicação de 217,8 km de ferrovias, bem como a construção dos TAVs Rio - São Paulo e Belo Horizonte - Curitiba, que somam uma extensão de aproximadamente 1.660 km.

Considerando os trechos dos projetos de construção e recuperação de ferrovia não sobrepostos à malha ferroviária existente, conforme declaração de rede da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), seria possível um aumento de 25.639,8 km da malha ferroviária. Além desses, há um trecho de 443 km da Ferrovia Nova Transnordestina que já se encontra concluído, mas que não está contemplado na malha declarada da ANTT e nem nos projetos propostos por esse Plano. Esse trecho, no entanto, é essencial para a plena operação das ferrovias existentes e propostas. Somando-se a malha declarada pela ANTT, o aumento proposto pelos projetos do Plano CNT e a extensão da

Nova Transnordestina já concluída, totalizam-se 55.156,8 km de ferrovias. Assim, a densidade² da malha passaria de 3,4 km para 6,5 km de extensão ferroviária por 1.000 km² de área territorial, o que representa um aumento de 90%. A Figura 2 representa a malha ferroviária existente e os projetos propostos nesse Plano. Assim, é possível verificar a expansão da malha ferroviária proposta.

Mesmo considerando esse aumento da malha ferroviária com os projetos propostos, verifica-se que a densidade ferroviária no Brasil ainda seria mais baixa que em demais países com extensão territorial semelhante ou países da América Latina, conforme pode ser observado no Gráfico 1.

Cabe destacar que, apesar do enfoque no transporte de cargas, há muitos projetos ferroviários que visam promover o transporte de passageiros, tais como os projetos de construção dos TAVs e outros projetos de recuperação e construção de ferrovias para operar trens de passageiros, totalizando mais de 5.000 km de vias.

A Tabela 2 apresenta um resumo dos projetos propostos pelo Plano CNT de Transporte e Logística 2018 para a infraestrutura ferroviária, no âmbito da integração nacional.

Tabela 2: Resumo dos Projetos de Integração Nacional - Infraestrutura Ferroviária

Categoria	Nº de Projetos	Dimensão	R\$ (bilhões)
Duplicação de ferrovia	3	217,8 km	2,13
Eliminação de gargalos	273	566 un	2,21
Recuperação de ferrovia	40	10.906,2 km	53,70
Construção de ferrovia	119	26.628,3 km	307,90
Construção de TAV	5	1.660,8 km	166,03
Total	440	-	531,97

¹ A Ferrogrão corresponde a um trecho da Ferrovia Cuiabá-Santarém, entre os municípios de Sinop/MT a Itaituba/PA.

² A densidade é uma medida utilizada pela CNT para comparação da disponibilidade das infraestruturas entre diversos países ou regiões. É calculada pela razão entre

a extensão da infraestrutura em questão e a área do território onde ela se encontra. Assim, a densidade é dada em km por km².

Figura 2: Malha ferroviária existente e proposta pelo Plano CNT de Transporte e Logística 2018

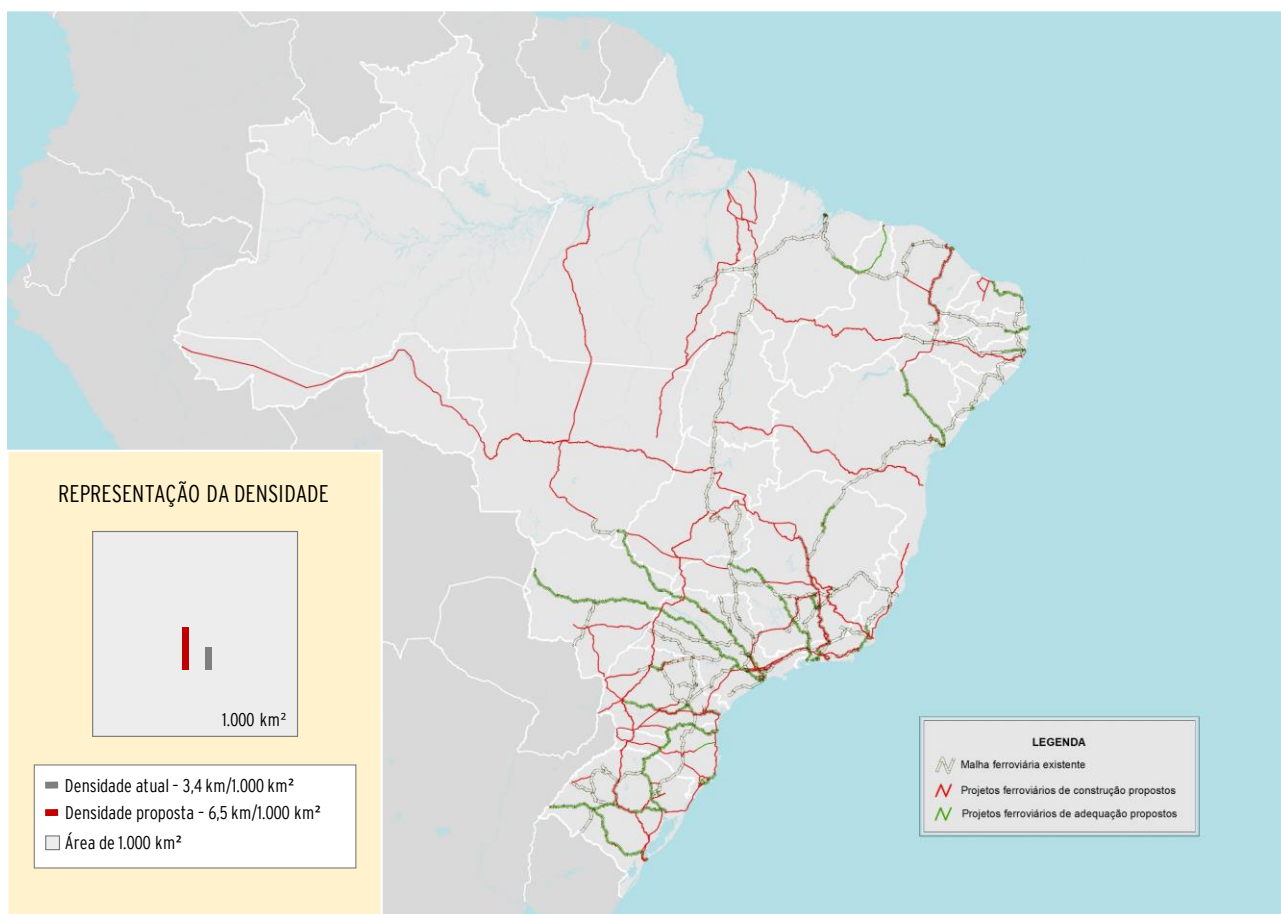
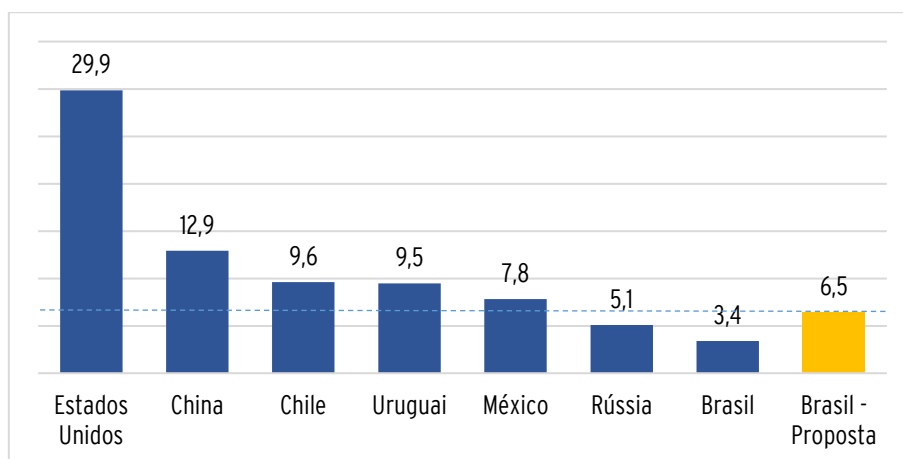


Gráfico 1: Comparação entre densidades ferroviárias no Brasil e no mundo (km/1.000 km²)



Fonte: Elaborado pela CNT com base em dados da ANTT (2017), para o Brasil, e da *Central Intelligence Agency* (CIA), para os demais países.

4. Hidroviário

O transporte hidroviário possui grande capacidade de movimentação de cargas, baixo custo da tonelada transportada e reduzidas emissões de poluentes. Essas características tornam vantajoso esse modal, principalmente, para o transporte de

grandes volumes de mercadorias de baixo valor agregado (commodities) por grandes distâncias.

O Plano Nacional de Viação (PNV) relaciona 41.994 km de vias navegáveis, dos quais apenas 19.464 km são economicamente

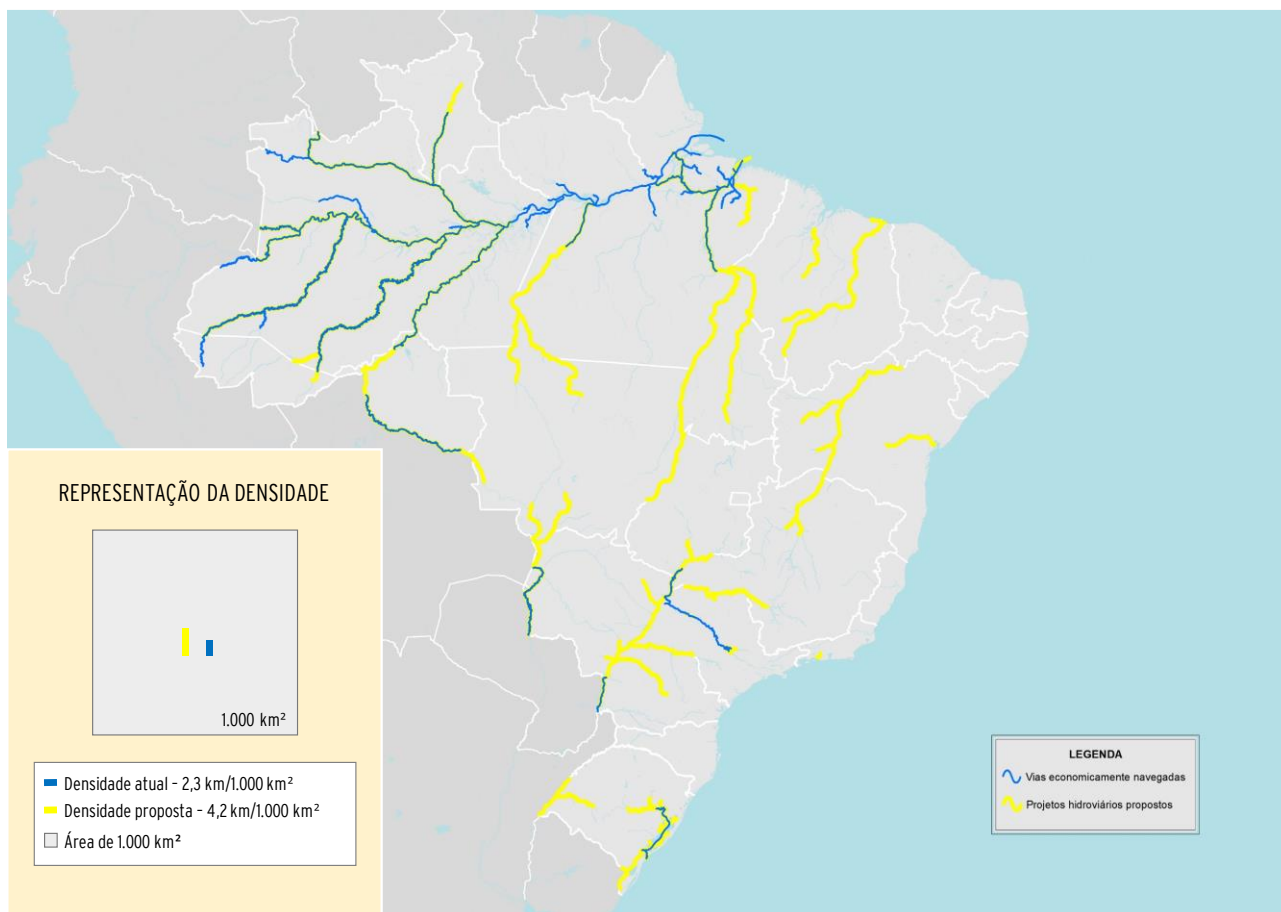
navegados³, ou seja, apresentam movimentação de cargas e/ou passageiros. Esse valor representa menos de 50% de aproveitamento da extensa malha hidroviária disponível no país.

Dentre os diversos fatores que fazem com que nem todas as hidrovias navegáveis sejam de fato navegadas, pode-se citar a ausência de condições adequadas de navegabilidade e segurança das hidrovias, bem como a presença de obstáculos à sua navegação, como barramentos artificiais, cachoeiras, corredeiras e pedrais. Nesses trechos, são necessárias intervenções de dragagem, derrocamento e/ou construção de dispositivos de transposição a fim de viabilizar a navegação.

Considerando que, após a execução desses serviços, a hidrovia passará a ter potencial para tornar-se navegável, a extensão economicamente navegada poderá chegar a até 35.576,13 km após a execução dos projetos propostos no Plano CNT. Isso representará um aumento da densidade de hidrovias navegadas dos atuais 2,3 para 4,2 km de hidrovias por 1.000 km² de área territorial.

A Figura 3 apresenta uma comparação entre as vias economicamente navegadas atualmente e os projetos hidroviários propostos no Plano CNT, com uma representação do potencial de desenvolvimento das hidrovias com a implantação dos projetos relacionados.

Figura 3: Hidrovias economicamente navegadas e projetos propostos pelo Plano CNT de Transporte e Logística 2018



O Plano CNT de Transporte e Logística 2018 apresenta 193 projetos hidroviários, totalizando R\$ 147,57 bilhões em investimentos para adequação das hidrovias, a fim de garantir a manutenção das vias já navegadas e de promover condições de navegabilidade àquelas

não navegadas atualmente. Os projetos estão distribuídos conforme apresentado na Figura 4.

³ Antaq, 2016.

Figura 4: Dimensão dos projetos por tipo de intervenção



Nota 1: A extensão considerada em "Outras intervenções para adequação da hidrovía" consiste na soma dos projetos para os quais não foi possível identificar exatamente as intervenções necessárias. Assim, são projetos de melhoria da navegabilidade, adequação da hidrovía e aproveitamento da navegabilidade.

Nota 2: Há projetos que preveem a execução de mais de uma intervenção, como os projetos de dragagem e sinalização da hidrovía. Nesses casos, a extensão do projeto foi somada em ambos os tipos de intervenção representados na figura.

A Tabela 3 sintetiza os projetos hidroviários para integração nacional propostos no Plano CNT de Transporte e Logística 2018.

Tabela 3: Resumo dos Projetos de Integração Nacional - Infraestrutura Hidroviária

Categoria	Nº de Projetos	Dimensão	R\$ (bilhões)
Adequação de hidrovía	70	32.362,1 km	46,98
	19	20 un	1,57
Dispositivo de transposição	98	106 un	92,46
Abertura de canal	6	1.043,2 km	6,56
Total	193	-	147,57

5. Portuário

O setor portuário representa a principal "porta" de entrada e saída de mercadorias no Brasil. Nesse contexto, o Plano CNT de Transporte e Logística 2018 considerou apenas os portos classificados como marítimos pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)⁴. Os portos marítimos são definidos como aqueles aptos a receber navegação oceânica, independentemente da sua localização geográfica.

Assim, foram propostos projetos para 37 dos 134 portos marítimos relacionados pela Antaq⁵. Esses projetos contemplam a adequação dos acessos aquaviários e terrestres aos portos, bem como a adequação das suas áreas portuárias, que englobam intervenções de construção, ampliação e/ou adequação das estruturas de acostagem, das estruturas de contenção, da área retroportuária e das áreas de armazenagem. Podem contemplar, ainda,

revitalização da área portuária, ampliação de terminais e implantação de equipamentos portuários. Ao todo, são 238 projetos, que somam R\$ 84,85 bilhões em investimentos. Uma parcela representativa desses investimentos está concentrada nos portos do Rio Grande e de Santos, que demandam um investimento de mais de R\$ 15 bilhões cada.

Além desses, o Plano CNT propõe ainda a construção de dez novos portos, localizados em sete Unidades da Federação. A construção desses portos foi estimada em R\$ 48,49 bilhões. Alguns exemplos são o Porto de Peruíbe, no estado de São Paulo, e o Superporto Brasil Norte, localizado em Abaetetuba, no Pará.

A Figura 5 apresenta o cenário portuário atual, os portos onde há proposição de projetos pelo Plano CNT e os locais propostos para a construção dos dez novos portos marítimos.

A Tabela 4, por fim, apresenta um resumo dos projetos portuários propostos no Plano CNT de Transporte e Logística 2018.

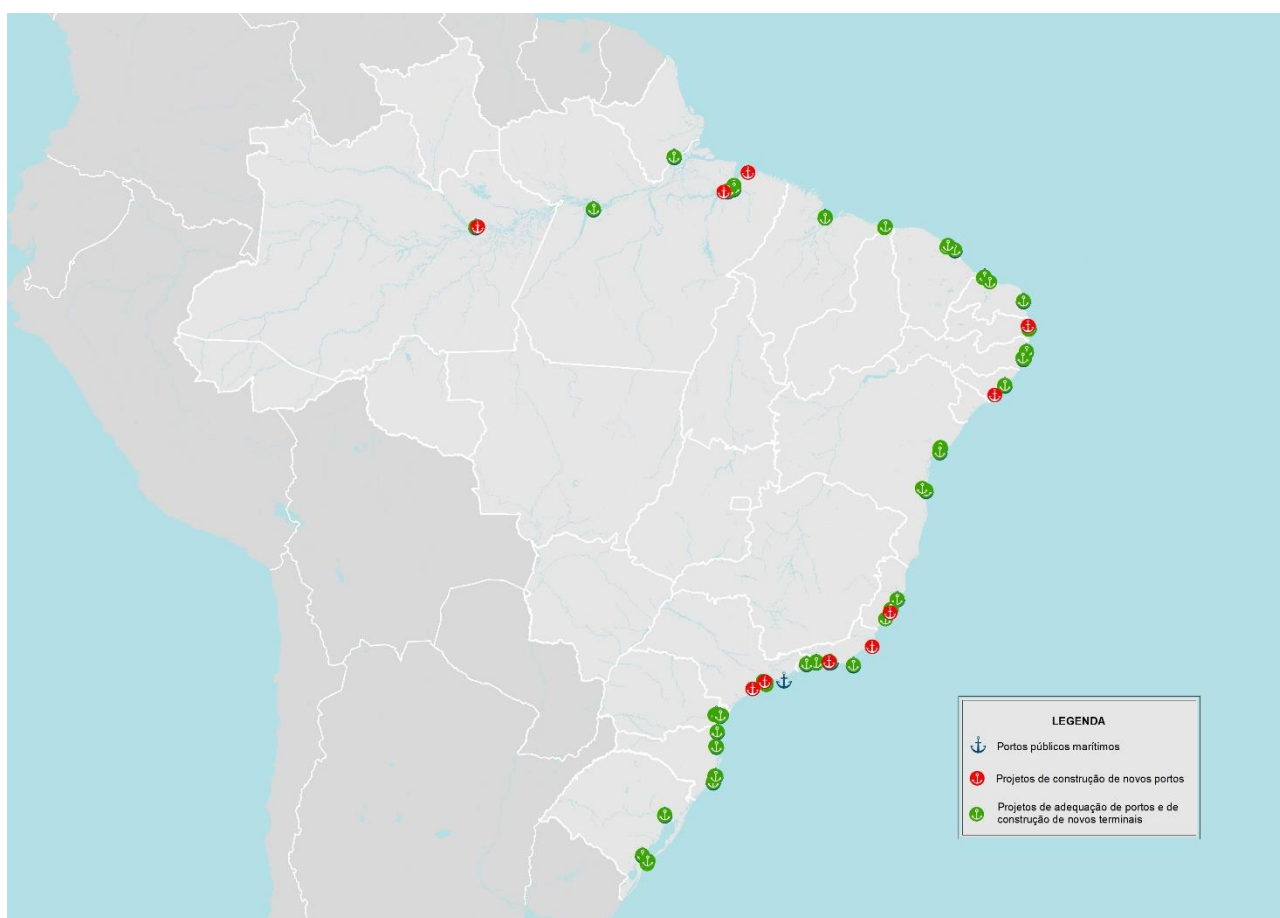
Tabela 4: Resumo dos Projetos de Integração Nacional - Infraestrutura Portuária

Categoria	Nº de Projetos	Dimensão	R\$ (bilhões)
Acessos terrestres ao porto	44	397,1 km	18,40
Acesso aquaviário ao porto	26	119 milhões m ³	5,36
Área portuária	120	190 un	23,69
Construção de porto	58	65 un	85,89
Total	248	-	133,34

⁴ Conforme definição e relação da Resolução nº 2.969, de 4 de julho de 2013, da Antaq.

⁵ Os 134 portos contemplam portos públicos e terminais de uso privado (TUP).

Figura 5: Portos marítimos existentes e projetos propostos pelo Plano CNT de Transporte e Logística 2018



6. Rodoviário

Atualmente, a malha rodoviária do Brasil conta com 1.720.700,6 km, dos quais apenas 213.452,8 km são pavimentados, o que representa 12,4%. Historicamente, a maior parcela dos investimentos destinados ao setor de transporte no Brasil se destina a esse modal. A exemplo disso, 65% de todo o investimento realizado em transporte⁶ nos últimos dez anos foi destinado a ele. Ainda assim, o que se observa é um cenário com baixa densidade e qualidade da malha rodoviária pavimentada.

O Plano CNT elencou 981 projetos de adequação e construção de rodovias em todos os estados do Brasil, somando quase 90.000 km e R\$ 500 bilhões em investimentos. Os projetos contemplam intervenções de duplicação, implantação de faixa adicional de subida, implantação de sinalização, recuperação do pavimento, construção e pavimentação de novos trechos, além de construção e adequação de obras de arte especiais ao longo das rodovias.

Os projetos de construção e pavimentação de rodovias somam 20.810,5 km. Com isso, a malha rodoviária pavimentada passaria a contar com 234.263,3 km. A Figura 6 ilustra o aumento da malha rodoviária proposto pelo Plano CNT 2018. Verifica-se que mais de 60% da extensão proposta concentra-se nas regiões Norte e Centro-Oeste.

Apesar da grande extensão de construção e pavimentação de rodovias proposta no Plano, o país ainda apresentaria uma baixa densidade rodoviária, especialmente quando comparado com os demais países com dimensões territoriais semelhantes e com os da América Latina, conforme pode ser observado no Gráfico 2.

⁶ Considerando os modais rodoviário, ferroviário, aquaviário (União+Cia Docas) e aéreo (União+Infraero).

Figura 6: Projetos de construção e pavimentação de rodovias no Plano CNT

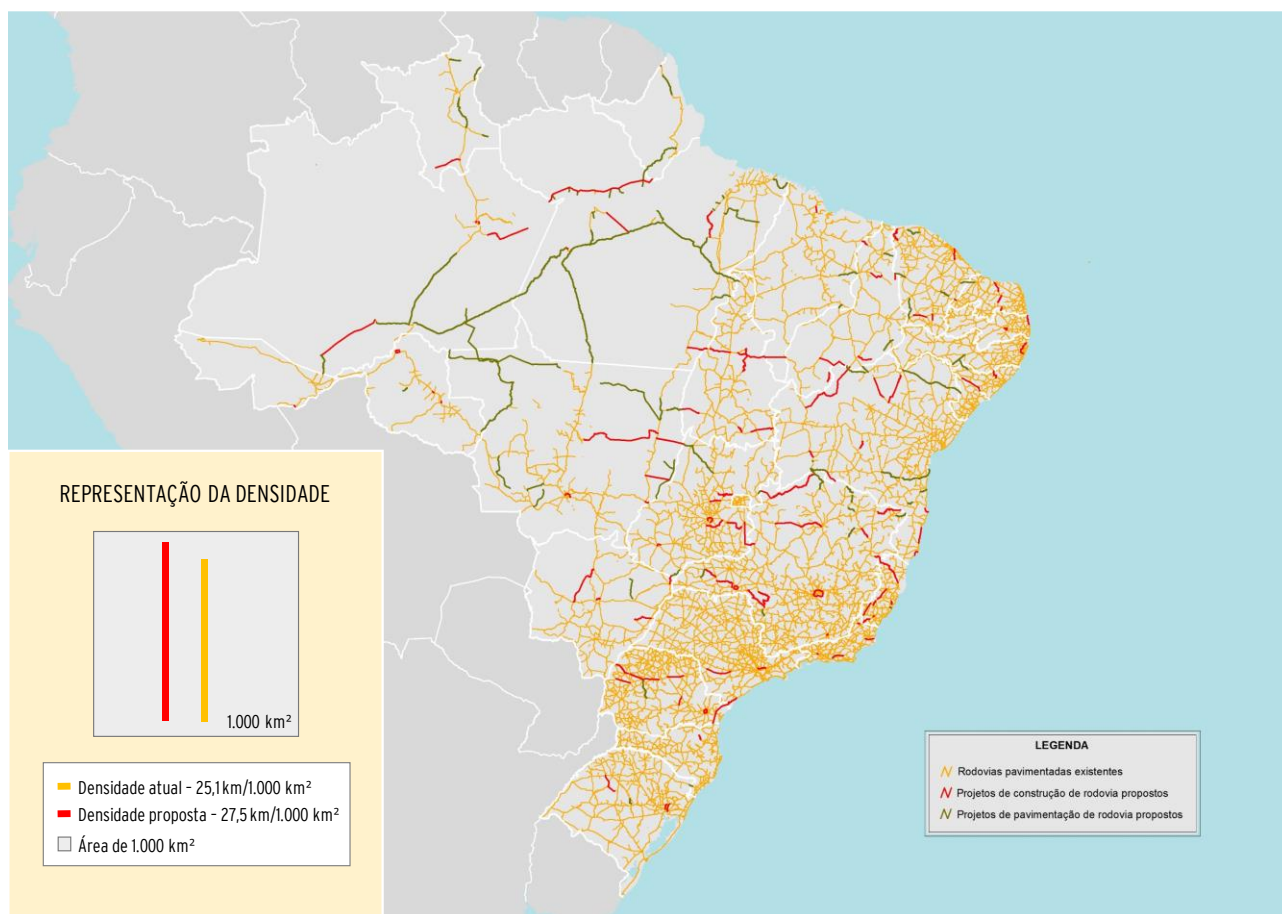
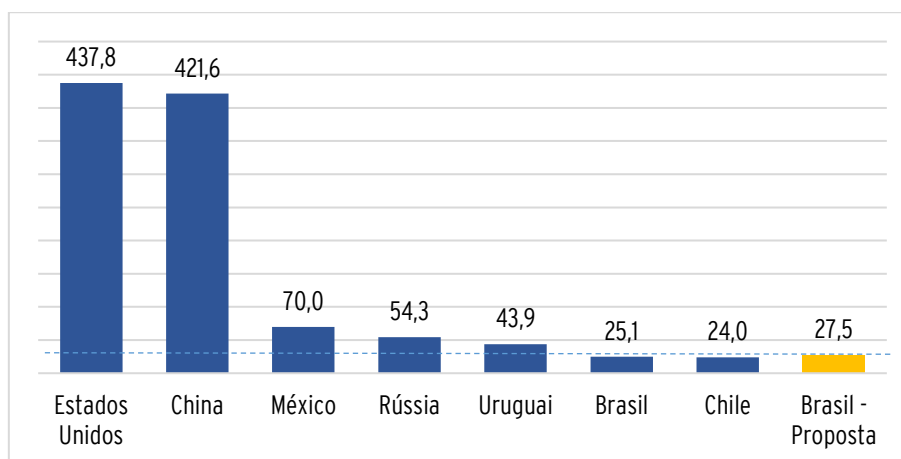


Gráfico 2: Comparação entre densidades rodoviárias no Brasil e no mundo (em km/1.000 km²)



Fonte: Elaborado pela CNT com base em dados do DNIT, para o Brasil, e da *Central Intelligence Agency* (CIA), para os demais países.

Os projetos de duplicação de rodovia, por sua vez, foram propostos com base no Volume Médio Diário (VMD) de cada trecho rodoviário e no percentual que os veículos de carga representam desse volume⁷. Dessa forma, foi proposta a duplicação de 26.637,8

km de rodovia, em quase todos os estados, sendo exceção apenas o Acre, Roraima e o Amapá. O estado com a maior extensão de duplicação proposta é a Bahia, com 4.052,1 km, seguido de Minas Gerais, com 3.989,8 km. Atualmente, a extensão das rodovias

⁷ Os dados de VMD e a proporção de veículos de carga foram provenientes do levantamento e da modelagem do Departamento Nacional de Infraestrutura de

Transportes (DNIT), apresentados no âmbito do Plano Nacional de Contagem de Tráfego, com referência a dezembro de 2016.

duplicadas representa 5,2% do total de rodovias pavimentadas do país. Considerando todos os projetos propostos, essa parcela aumentaria para 17,6%⁸. A Figura 7 representa o aumento da extensão duplicada caso todos projetos propostos no Plano CNT sejam implantados.

Na Tabela 5, é apresentado um resumo dos projetos rodoviários de Integração Nacional propostos no Plano CNT de Transporte e Logística 2018.

Figura 7: Projetos de duplicação de rodovias no Plano CNT

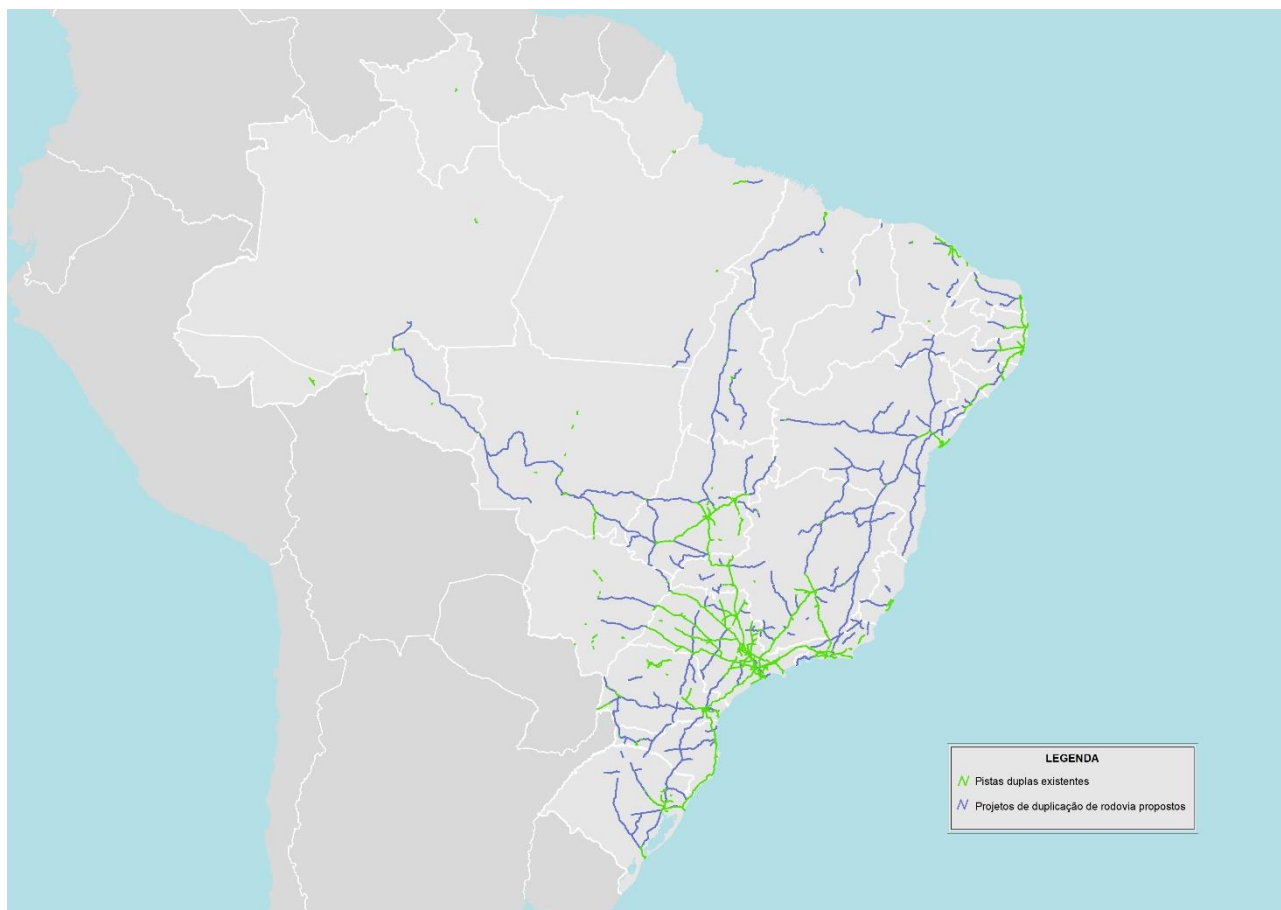


Tabela 5: Resumo dos Projetos de Integração Nacional - Infraestrutura Rodoviária

Categoria	Nº de Projetos	Dimensão	R\$ (bilhões)
Adequação de rodovia	399	26.282,3 km	40,09
Duplicação de rodovia	183	26.367,8 km	297,54
Recuperação do pavimento	208	16.278,9 km	52,97
Construção de rodovia	112	9.741,2 km	59,45
Pavimentação de rodovia	79	11.069,3 km	46,07
Total	981	-	496,12

7. Integração Nacional

A proposta do Plano CNT de Transporte e Logística 2018 é promover um sistema de transporte eficiente e integrado. Para

isso, além de infraestruturas desenvolvidas de cada modal, é essencial que o sistema de transporte conte com meios de integração entre eles, a fim de permitir a transferência de cargas e passageiros entre os diferentes modais, otimizando o tempo e o custo do transporte.

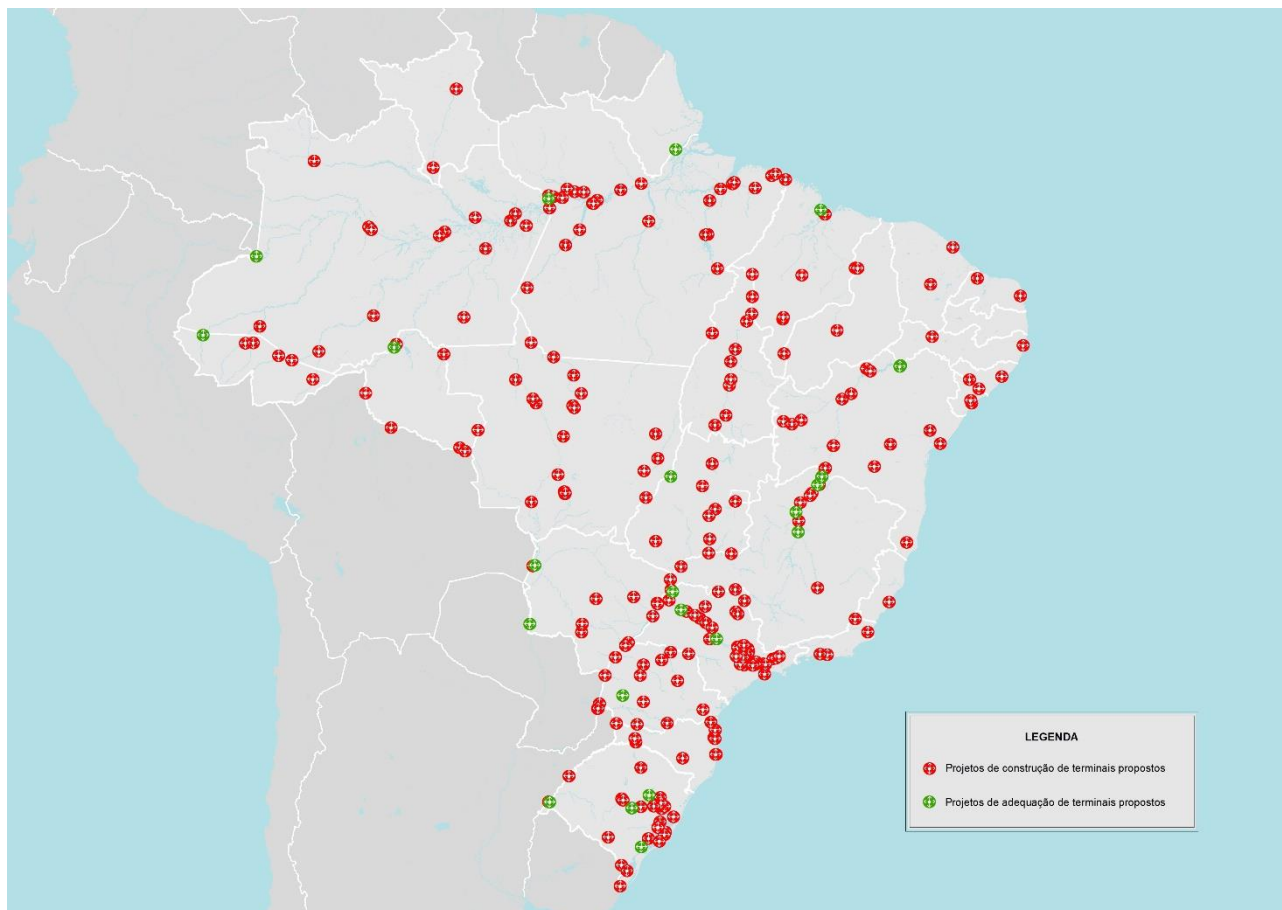
Nesse sentido, o Plano propõe projetos de construção e adequação de terminais intermodais, capazes de processar, armazenar e realizar o transbordo de cargas e passageiros. Esses projetos contemplam terminais de carga, de passageiros e mistos, que integram dois ou mais modais; plataformas logísticas; e estacionamentos para veículos de carga.

⁸ Percentual calculado com base na última informação divulgada da extensão total de rodovias duplicadas - SNV, de julho de 2016.

São propostas a adequação de 25 terminais, com um investimento mínimo de R\$ 750 milhões, e a construção de 241 terminais, totalizando um investimento mínimo de R\$ 24,93 bilhões. A Figura

8 representa todos os projetos de terminais destinados à integração nacional propostos no Plano CNT.

Figura 8: Projetos de terminais propostos no Plano CNT



A integração entre as diferentes infraestruturas proporciona diversos benefícios para a operação do transporte, que pode ser todo realizado por um único modal ou por uma combinação entre eles. Cada meio de transporte apresenta características específicas, que fazem com que o seu uso seja mais vantajoso, a depender da distância a ser percorrida, da quantidade da carga a ser transportada, do valor agregado da carga e das suas características físicas. A existência de infraestruturas que permitam a conexão entre as diferentes modalidades otimiza os custos e o tempo do transporte. Tais benefícios se refletem em toda a cadeia produtiva e, conseqüentemente, são sentidos por toda a sociedade.

8. Considerações finais e recomendações

Mostram-se favoráveis os possíveis impactos que a implantação de todos os projetos de Integração Nacional propostos pelo Plano

CNT de Transporte e Logística teria no sistema de transporte do Brasil.

Em alguns modais, percebe-se um aumento expressivo da infraestrutura disponível. Por outro lado, verifica-se que, mesmo com o montante de investimento proposto - considerando apenas os Projetos de Integração Nacional, o investimento mínimo estimado é de R\$ 1,36 trilhão -, a disponibilidade da infraestrutura no Brasil ainda ficaria muito aquém da observada em outros países.

Isso demonstra o resultado de décadas de baixo investimento no setor de transporte e reforça o fato de que tais investimentos são, em sua maioria, de longo prazo. Por isso, é importante que o governo adote uma política de planejamento do setor que atravesse mandatos e que possa, de fato, tornar-se uma política de Estado.

Deve-se retomar o planejamento sistêmico de longo prazo para o setor e aprimorar a atual Política Nacional de Transportes (PNT). É importante, também, o estabelecimento de metas claras de curto, médio e longo prazos. Paralelamente, deve-se aprimorar aspectos regulatórios a fim de se viabilizar e atrair os investimentos necessários, principalmente por parte da iniciativa privada. Dessa forma, o Brasil poderá avançar e tornar-se competitivo no cenário mundial. Um sistema de transporte adequado promove benefícios para toda a economia e sociedade.

Referências

- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Dados Estatísticos**. [Brasília], 2018. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>. Acesso em: 17 ago. 2018.
- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. Resolução nº 2.969, de 4 de julho de 2013. Define a classificação dos portos públicos, terminais de uso privado e estações de transbordo de cargas em marítimos, fluviais e lacustres. [Brasília], [2013]. Disponível em: <http://www.abtp.org.br/upfiles/legislacao/Resolucao-Antaq-2969-de-2013.pdf>. Acesso em: 03 ago. 2018.
- _____. **VEN 2016: Vias Economicamente Navegadas**. Brasília, mar. 2018. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2018/04/VEN2016-1.zip>. Acesso em: 04 set. 2018.
- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Concessões Ferroviárias**. [Brasília], [2017 ou 2018]. Disponível em: http://www.antt.gov.br/ferrovias/arquivos/Concessoes_Ferroviarias.html. Acesso em: 31 jul. 2018.
- _____. **Declaração de Rede - 2017**. [Brasília], 2017. Disponível em: http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/dr_2017_todas_as_concessionarias.xls. Acesso em: 17 set. 2018.
- BANCO CENTRAL DO BRASIL. **Indicadores econômicos consolidados**. [Brasília], 29 ago. 2018. Disponível em: <https://www.bcb.gov.br/pec/Indeco/Port/Indeco.asp>. Acesso em: 05 set. 2018.
- BRASIL. Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973. Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 10 set. 1973.
- CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY. **The World Factbook, 2017**. [Estados Unidos da América], 2017. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/>. Acesso em: 04 set. 2018.
- CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Anuário CNT do Transporte: Estatísticas Consolidadas 2018**. Brasília: CNT, 2018.
- _____. **Plano CNT de Transporte e Logística 2018**. Brasília: CNT, 2018.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **Dados Estimativa VMDa - Versão 2016**. Brasília, 2016. Disponível em: <http://servicos.dnit.gov.br/dadospnct/Modelagem>. Acesso em: 22 mar. 2018.
- _____. **Sistema Nacional de Viação (SNV) - Julho - 2016**. Brasília, 2016. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/sistema-nacional-de-viacao/sistema-nacional-de-viacao>. Acesso em: 7 jun. 2018.
- _____. **Sistema Nacional de Viação (SNV) - Janeiro - 2018**. Brasília, 2018. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/sistema-nacional-de-viacao/sistema-nacional-de-viacao>. Acesso em: 7 jun. 2018.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Áreas dos Municípios**. Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias-novoportal/organizacao-do-territorio/estrutura-territorial/15761-areas-dosmunicipios.html?=&t=downloads>. Acesso em: 16 ago. 2018.
- INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Ipeadata**. [Brasília], 2018. Disponível em: <http://www.ipeadata.gov.br/Default.aspx>. Acesso em: 05 set. 2018.
- SENADO FEDERAL. **Siga Brasil**. [Brasília], [2018?]. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/orcamento/sigabrasil>. Acesso em 05 set. 2018.

O informe Transporte em Movimento apresenta, de forma sucinta, algumas das principais questões de interesse do transportador no Brasil, para que o apoie oportunamente nas tomadas de decisão na sua atividade e o mantenha atualizado sobre os desenvolvimentos recentes e as tendências previstas para o setor. Para ler as edições deste e de outros informes e boletins temáticos para o transporte, consulte www.cnt.org.br