

TRIP 2025

Dados Estatísticos

TRIIP 2025
Dados Estatísticos

PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Luiz Inácio Lula da Silva

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

George Santoro

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

DIRETOR-GERAL

Guilherme Theo Rodrigues da Rocha Sampaio

DIRETORES

Alessandro Baumgartner

Alex Antônio de Azevedo Cruz

Felipe Fernandes Queiroz

Lucas Asfor Rocha Lima

Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros
SUPAS

Juliano de Barros Samôr – Superintendente

Anderson Lousan do Nascimento Poubel - Superintendente Substituto

Equipe técnica GEMON
Gerência de Monitoramento de Serviços e
Projetos Especiais do Transporte de Passageiros

Renato de Miranda Santos

Marcos Vieira Mantovani Filho

Aloísio Gomes Caixeta

Clóvis de Carvalho Torres

Marcos Rodrigo Siqueira Alves

Sergio Sym Seabra

Equipe Editorial

Ana Patrícia da Silva de Brito

Bárbara Lima Braga

Luciely de Lima Alves Martins

SCE Sul trecho 03, lote 10, Asa Sul Projeto Orla, Polo 8, Bloco E
Térreo/SUPAS/GEMON - Brasília - DF - (61) 3410-1650
gemon@antt.gov.br www.antt.gov.br

Índice

Apresentação 4
Contextualização – O que mudou em 2025 6
Metodologia 7
Conheça o setor 8
Evolução Histórica e Regulatória 9

1 Dados Gerais **10**
1.1 · Brasil em Movimento 11
1.2 · Empresas Habilitadas 12
1.3 · Motoristas Habilitados 14
1.4 · Veículos Habilitados 14
1.5 · Empresas × Veículos 15
1.6 · Veículos × Idade da Frota 17
1.7 · Histórico de Passageiros TRIIP 18
1.8 · Histórico de Viagens TRIIP 19
1.8 · Gratuidades e Descontos Legais 20
1.8.1 Passe Livre Interestadual 21

2 Transporte Rodoviário Interestadual **22**
2.1 · Abrangência Geográfica 23
2.2 · Empresas Ativas 26
2.3 · Linhas Ativas 27
2.4 · Empresas × Linhas 28
2.5 · Movimentação de Passageiros 30
2.6 · Análise Mensal 31
2.7 · Movimento de Passageiros Nacional 32
2.8 · Gratuidades e Descontos Legais 35
2.9 · Viagens Realizadas 36
2.10 · Horário das Viagens 37
2.11 · Duração das Viagens 38
2.12 · Distribuição por Tipo de Dia 39
2.13 · Distribuição por Dia da Semana 41
2.14 · Indicadores do Regular Rodoviário 42

3 Transporte Fretamento Interestadual **43**
3.1 · Abrangência Geográfica 45
3.2 · Licenças de Viagem Nacional 46
3.3 · Licenças de Viagem por Tipo 47
3.4 · Movimento de Passageiros 48
3.5 · Dinâmica Territorial 49
3.6 · Comparativo Nacional 2024 × 2025 50
3.7 · Interestadual por Dia da Semana 51

4 Semiurbano **53**
4.1 · Abrangência Geográfica 55
4.2 · Linhas em Operação 56
4.3 · Movimento de Passageiros 57
I · Por tipo de usuário 57
II · Gratuidades concedidas 58
III · Por ligação 59
IV · Por tipo de dia e horário 60
4.4 · Viagens Realizadas e Distância 62
4.5 · Indicadores de Avaliação 64

5 Transporte Internacional **67**
5.1 · Histórico – Regular 68
5.2 · Histórico – Fretamento 70
5.3 · Análise Mensal 2025 72

6 Dados Financeiros **73**
6.1 · Faturamento 2024 × 2025 74
6.2 · Passageiros por Distância e Tarifa 75
6.3 · Tarifa Média por Classe de Conforto 76
6.4 · Tarifa Média por Tipo de Tarifa 78

7 Anexos **79**

Apresentação

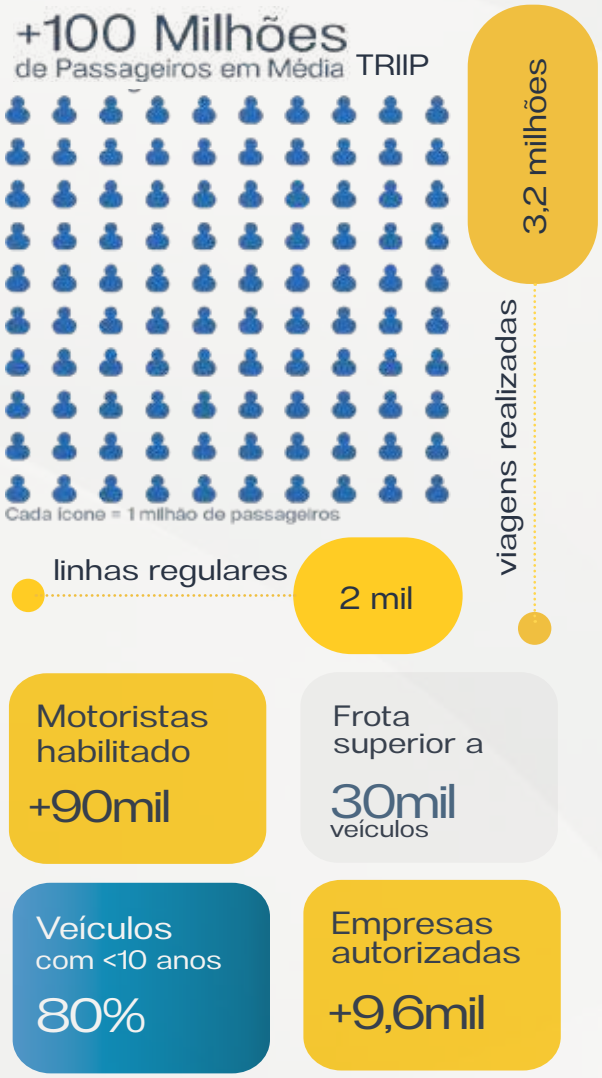
O transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros é um serviço essencial que desempenha papel estratégico para a integração territorial, econômica e social do Brasil. Ao conectar cidades, estados e regiões, o setor garante o acesso da população à educação, saúde, trabalho, visita a familiares e lazer, contribuindo diretamente para a mobilidade e para a qualidade de vida de milhões de brasileiros.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), por intermédio da Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SUPAS), é responsável pela regulação e autorização do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros (TRIIP), o qual abrange as modalidades de serviço tais como transporte rodoviário, fretamento e semiurbano. A atuação regulatória da Agência busca assegurar eficiência, segurança, qualidade e equilíbrio na prestação desses serviços em todo o território nacional.

Os dados consolidados evidenciam a dimensão e a relevância do setor para o país. Nos últimos anos, o sistema tem registrado uma média de mais de 100 milhões de passageiros transportados anualmente, em 3,2 milhões de viagens realizadas, em média, por ano em todo território nacional.

Essa ampla operação é sustentada por uma estrutura robusta, são mais de 90 mil motoristas habilitados, frota superior a 30 mil veículos, destes mais de 80% com menos de 10 anos de fabricação e cerca de 9,6 mil empresas autorizadas a operar. Esses indicadores refletem um ambiente regulatório consolidado e um setor com elevado grau de maturidade institucional.

A capilaridade do sistema também se reflete em sua abrangência territorial e operacional. O serviço alcança mais de 5 mil municípios brasileiros, atendendo cerca de 90% das unidades federativas, são mais de 2 mil linhas regulares autorizadas e uma extensa rede de mercados atendidos. Somam-se a isso as milhares de empresas que atuam no serviço de fretamento, ampliando as alternativas de mobilidade para a população.



Outro aspecto de grande relevância no setor refere-se ao seu caráter social. Considerando os últimos três anos, já no período posterior aos impactos da pandemia de COVID-19, observa-se que, em média, mais de 8 milhões de gratuidades e descontos legais são concedidos anualmente no transporte rodoviário de passageiros.

Gratuidades concedidas
8 milhões

Esses benefícios atendem diferentes públicos, como idosos, pessoas com deficiência, estudantes e jovens contemplados por programas sociais, a exemplo do ID Jovem, entre outras políticas públicas voltadas à ampliação do acesso ao transporte. Tais iniciativas evidenciam o papel do transporte rodoviário coletivo de passageiros como instrumento de inclusão social, contribuindo para garantir o direito à mobilidade e ampliar o acesso da população a oportunidades de trabalho, educação, serviços e atividades essenciais em todo o país.

Assim, verifica-se que o TRIIP 2025 - Dados Estatísticos do TRIIP 2025 reúne e consolida as principais informações do setor, com base em dados provenientes dos sistemas institucionais da ANTT, como o SIGMA (Sistema de Gerenciamento e Monitoramento de Autorizações), o SISHAB (Sistema de Habilitação de Transporte de Passageiros) e o MONITRIIP (Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros). A publicação apresenta indicadores cadastrais, operacionais e de desempenho, permitindo uma visão abrangente sobre a evolução e o funcionamento do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros no Brasil.

Dessa forma, este Panorama se consolida como uma importante ferramenta técnica de referência para o setor, promovendo transparência, ampliando o acesso à informação e contribuindo para o monitoramento e o aperfeiçoamento contínuo da regulação do transporte rodoviário de passageiros no país.

Mercado = par origem-destino (O/D)

Resolução Nº 6.033, Art. 2º , XLIX - Mercado: par de municípios de Unidades da Federação distintas que caracteriza uma origem e um destino

Mercado Atendido

Mercado atendido: corresponde à unidade de transporte definida por um par origem-destino específico de uma linha do serviço regular de transporte rodoviário interestadual de passageiros que já possui oferta efetiva, caracterizada pela existência de Termo de Autorização (TAR) ativo e operação devidamente autorizada pela ANTT.

Contextualização

O que mudou no TRIIP em 2025?

O ano de 2025 representou um período de consolidação e amadurecimento do novo modelo regulatório do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros (TRIIP), estruturado a partir da Resolução ANTT nº 6.033/2023, marco regulatório que redefiniu os critérios de operação, autorização e supervisão do setor.

Nesse contexto, o período foi marcado pela consolidação operacional dos novos Termos de Autorização (TARs), implementados no âmbito do novo marco regulatório, bem como pela retomada da Janela Extraordinária para requerimentos operacionais e pelo fortalecimento dos instrumentos de gestão regulatória. Tais avanços contribuíram para maior previsibilidade operacional, reorganização do mercado, ampliação da competitividade e fortalecimento da segurança jurídica aplicável aos operadores do serviço.

O ano também foi caracterizado pelo avanço das ações de governança, fiscalização e monitoramento regulatório. destaca-se, nesse cenário, a continuidade da implementação do Índice de Qualidade do Transporte (IQT) aplicado ao serviço de transporte rodoviário interestadual semiurbano, com a divulgação dos resultados do 2º ciclo de avaliação.

O indicador por sua vez consolidou-se como importante ferramenta de acompanhamento regulatório, proporcionando maior transparência e induzindo melhorias relacionadas ao cumprimento de obrigações fiscais, trabalhistas e normativas perante a ANTT, além de incentivar a renovação e modernização da frota operacional.

Adicionalmente, observou-se de forma geral o aprimoramento dos mecanismos de supervisão operacional e acompanhamento gerencial TRIIP, por meio do monitoramento contínuo da execução das operações das empresas e da ampliação da análise de indicadores relacionados à regularidade operacional, frequência das viagens e conformidade regulatória, bem como do fortalecimento das ferramentas de acompanhamento das obrigações operacionais e normativas perante a ANTT.

Neste sentido, destaca-se no quesito sancionatório a publicação da Resolução ANTT nº 6.074/2025, que estabelece um novo marco regulatório de penalidades aplicáveis ao transporte rodoviário regular de passageiros sob o regime de autorização mesmo entrando em vigor a partir de Agosto de 2026. A norma fortalecerá a atuação regulatória responsiva da Agência, incorporando mecanismos voltados à ação educativa, autocorreção regulatória, reestruturação das infrações por níveis de gravidade, compensação de multas e intensificação do combate ao transporte clandestino.

Em conjunto, tais avanços regulatórios e das ferramentas de monitoramento evidenciam o amadurecimento do arcabouço regulatório do TRIIP, orientado à eficiência operacional, à segurança jurídica, à modernização da fiscalização, do monitoramento e da melhoria contínua da prestação do serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Metodologia

O TRIIP 2025 - Dados Estatísticos do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros (TRIIP) tem como propósito consolidar e disponibilizar informações estratégicas sobre o setor regulado, apoiando a realização de estudos e pesquisas, subsidiando a tomada de decisão por parte de agentes públicos e privados, promovendo a transparência e garantindo a preservação da memória estatística dos serviços de transporte rodoviário de passageiros.

Nesse contexto, a metodologia adotada na elaboração do Panorama 2025 foi estruturada com base em diretrizes de governança de dados, integração sistêmica e rigor analítico.

Os dados cadastrais se referem a movimentação de passageiros, licenças de viagens, bilhetagem e tarifa média praticada. A partir desses dados, também foi possível gerar dados secundários e estatísticos como média, maior e menor cálculo de indicadores, distância percorrida, etc.

A partir desse ecossistema integrado, foram conduzidas etapas de tratamento e padronização, permitindo a geração de informações qualificadas e a construção de uma visão consolidada, gerencial e estratégica do setor. Ressalta-se que o universo de dados analisado contempla empresas devidamente cadastradas e habilitadas. As informações utilizadas são reportadas pelas próprias empresas reguladas via sistema MONITRIIP e posteriormente tais dados são submetidas a processos de análise, tratamento, consolidação e geração de indicadores estatísticos pela ANTT, buscando assegurar maior qualidade, consistência e confiabilidade aos resultados apresentados.

Visando assegurar a robustez, a continuidade e a evolução da qualidade das informações, esta edição do Panorama da ANTT manteve e aprimorou conteúdos estratégicos, incluindo análises de demanda por modal, recortes territoriais estaduais, séries temporais, rankings operacionais, evolução histórica, indicadores de desempenho, médias estatísticas, tarifas e dados econômicofinanceiros. As informações foram obtidas a partir de fontes distintas.

Conheça o setor

O transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros é estruturado em três principais modalidades operacionais, cada uma com características próprias e finalidades específicas.

Rodoviário

Rotas fixas · Itinerários definidos · Atendimento amplo



Caracteriza-se pela prestação contínua de transporte em rotas previamente definidas, com itinerários fixos e atendimento amplo à população e venda individualizada de bilhete. Opera sob regime de autorização, assegurando a aplicação de gratuidades previstas em lei e a livre definição tarifária dentro dos parâmetros estabelecidos.

Fretamento

Sob demanda · Grupo fechado · Ida e volta conectados



Destina-se ao atendimento de demandas específicas e previamente contratadas, sendo amplamente utilizado por empresas, instituições e no segmento turístico. Trata-se de um serviço não regular, prestado sob demanda exclusiva, com foco em grupos determinados

Semiurbano

Paradas frequentes · Regiões limítrofes · Mobilidade cotidiana



Voltado à integração entre municípios localizados em diferentes unidades da Federação, especialmente em regiões limítrofes, onde há forte conexão urbana. Desempenha papel essencial na mobilidade cotidiana da população que transita entre áreas metropolitanas interligadas.

Evolução Histórica e Regulatória

1971 — Decreto nº 68.961
Primeira regulamentação do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, estabelecendo diretrizes básicas do setor

1985 — Decretos nº 90.958 e 99.704
1986 — Regulamentação do Transporte Internacional Terrestre (ATIT) e ajustes operacionais iniciais

1990 — Decreto nº 99.072
Alterações pontuais para adequação de práticas operacionais internacionais

1993 — Decretos nº 952
Modificações amplas nas práticas de gestão e operação do transporte rodoviário

1998 — Decreto nº 2.521
Modernização das regras com critérios mais rigorosos de segurança e operação

1999 — Decretos nº 2.975
Regulamentação específica do transporte internacional entre Brasil e Venezuela

2001 — Lei nº 10.233
Criação da ANTT e nova estrutura regulatória e supervisória do setor

2005 — Decretos nº 5.561
Regulamentação do transporte internacional Brasil-Guiana

2014 — Decreto nº 8.083
Atualização das regras operacionais do transporte rodoviário internacional

2015 — Res ANTT nº 4.770
Regras detalhadas para autorização e qualidade do transporte interestadual e internacional

2019 — Decreto nº 8.083
Atualização das regras operacionais do transporte rodoviário internacional

Res ANTT nº 4.777
Normas específicas para transporte interestadual sob regime de fretamento

2022 — Decretos nº 10.157
Refinamento dos critérios de inviabilidade operacional e ajustes regulatórios

2023 — Res ANTT nº 6.033
Novo Marco Regulatório do TRIP, modernizando regras, procedimentos, indicadores e modelo concorrencial

2024 — Res ANTT nº 6.049
Alterações procedimentais na Resolução 6.033/2023, incluindo ajustes na janela de abertura de mercados

2025 — Res ANTT nº 6.074
Consolidação e atualização do marco regulatório do transporte rodoviário interestadual de passageiros, com foco em sanções e proteção ao usuário

Portaria SUPAS nº 7
Estabelece a metodologia para avaliar e classificar as empresas de transporte rodoviário interestadual semiurbano

Instrução Normativa ANTT nº 41
Detalhamento de infrações e procedimentos sancionatórios do novo marco regulatório



1 Dados Gerais

1.1 Brasil em Movimento

+100 milhões
Passageiros transportados em média anual
CADA ÍCONE = 10 MILHÕES



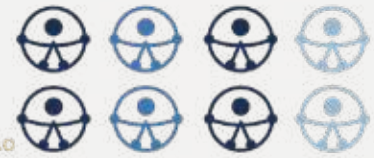
+3 milhões
Viagens realizadas
CADA ÍCONE = 1 MILHÃO



+57,1 milhões
Lugares ofertados em linhas regulares
CADA CADEIRA = 10 MILHÕES



+8 milhões
Gratuidades concedidas
CADA ÍCONE = 1 MILHÃO



+93 mil
Motoristas cadastrados
CADA VOLANTE = 10 MIL



+50 mil
Mercados autorizados
CADA ESCUDO = 10 MIL



+32 mil
Veículos habilitados
1 ÍCONE = 4 MIL



+7,2 mil
Transportadoras fretadas
1 ÍCONE = 1 MIL



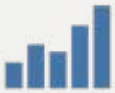
+9,6 mil
Empresas habilitadas
1 ÍCONE = 1 MIL



+5 mil
Municípios atendidos
1 ÍCONE = 1 MIL



+6,1 bilhões
Faturamento transporte regular



+2,5 mil
Linhas em operação efetiva



+2,1 mil
Linhas regulares cadastradas



90%
Estados atendidos



1.2 Empresas Habilitadas

A habilitação constitui etapa preliminar e indispensável para que a empresa possa pleitear a prestação dos serviços de transporte rodoviário interestadual ou internacional de passageiros, abrangendo as modalidades regular e de fretamento.

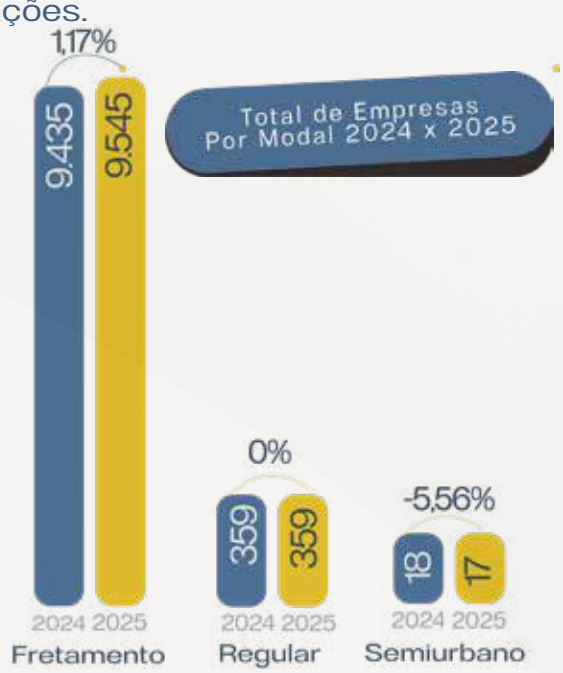
Esse procedimento antecede a obtenção da autorização específica para operação e permite à empresa requerer habilitação em uma ou mais modalidades de transporte. Destaca-se que a habilitação não implica obrigatoriedade de início imediato das operações, tampouco assegura, por si só, a concessão de autorização operacional, como o Termo de Autorização (TAR) ou a Licença de Viagem.

No âmbito do processo de habilitação, a regulamentação aplicável a cada modalidade estabelece a apresentação de documentação comprobatória da capacidade jurídica, econômico-financeira e técnico-operacional da empresa interessada, em conformidade com os requisitos normativos vigentes.

Panorama da Habilitação em 2025

No ano de 2025, foram identificadas mais de 9,6 mil empresas nacionais distintas habilitadas, considerando os cadastros realizados no Sistema SISHAB, bem como a data de vigência dessas habilitações.

Em comparação ao ano anterior, verifica-se um aumento de mais de 1% no número de empresas habilitadas a realizar o transporte rodoviário de passageiros. Esse resultado evidencia que o setor de transporte rodoviário de passageiros continua apresentando estabilidade no número de operadores habilitados, com leve expansão no quantitativo de empresas autorizadas a prestar o serviço.



Fonte: Dados Abertos ANTT

Considerando o histórico de empresas habilitadas por modal de serviço, o de transporte rodoviário sob regime de fretamento continua a se destacar, são mais de 9,5 mil empresas distintas habilitadas. Em seguida e com pouca variação em relação a ao ano de 2024, vem o regular rodoviário, registrando, ao final de 2025, 359 empresas distintas habilitadas.

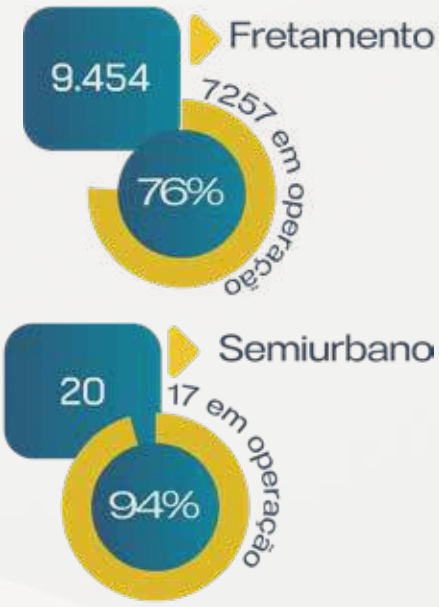
Ressalta-se que uma mesma empresa pode estar habilitada a operar em mais de uma modalidade de serviço, desde que observados e atendidos os requisitos regulatórios, técnicos e operacionais específicos aplicáveis a cada tipo de prestação.



Fonte: Dados Abertos

Para a categoria do transporte sob regime de fretamento, mais de 76% das empresas habilitadas emitiram licença de viagem e quanto ao transporte rodoviário coletivo semiurbano, mais de 90% das empresas operaram, sendo que houve a paralisação de 3 empresas deste modal.

Isso demonstra que, mesmo que uma empresa esteja devidamente habilitada perante a ANTT, tal condição não implica, necessariamente, na efetiva realização de operações no transporte rodoviário interestadual de passageiros, uma vez que a entrada e permanência no mercado dependem de diversos fatores, tais como viabilidade econômica, demanda de passageiros, estrutura operacional, estratégia empresarial e condições de mercado.



1.3 Motoristas Habilitados

A disponibilidade de motoristas habilitados é um dos pilares fundamentais para a operação do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. É o profissional habilitado que assegura milhões de viagens realizadas, anualmente, em quase todo território nacional. Nesse sentido, o acompanhamento da evolução do quadro de motoristas habilitados constitui indicador estratégico da capacidade operacional do setor.

Considerando todas as modalidades do serviço de transporte rodoviário de passageiros, mais de 93 mil (noventa e três mil) motoristas estavam habilitados, o que representa um aumento de mais de 5% em relação a 2024, ano em que este quantitativo perfazia um pouco mais de 88 mil.

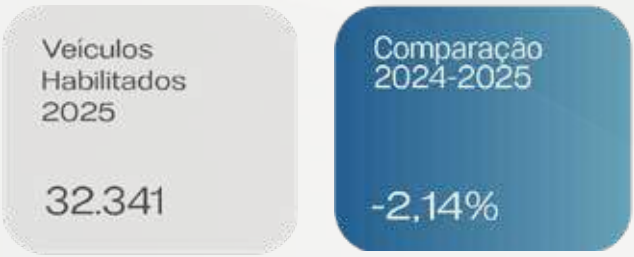


Fonte: Dados Abertos ANTT

1.4 Veículos Habilitados

No que se refere à frota de veículos, a contagem distinta de placas indica que havia mais de 32 mil veículos cadastrados e habilitados para a prestação do serviço de transporte coletivo rodoviário de passageiros. Esse total representa redução de cerca de 2% em relação a 2024, quando foram registrados aproximadamente 33 mil veículos.

Destaca-se que um mesmo veículo pode ser utilizado em mais de uma modalidade de transporte rodoviário, desde que atendidos os requisitos regulamentares e que sua operação esteja vinculada a uma única empresa autorizada.

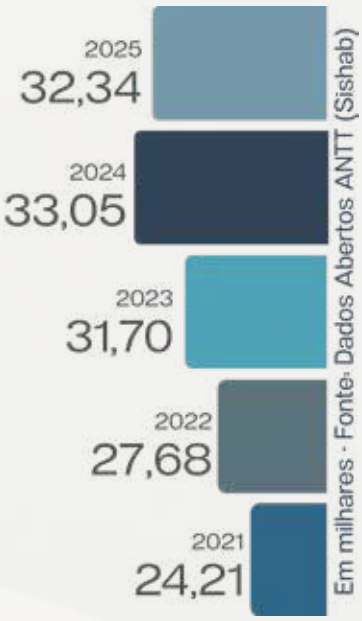


Fonte: Dados Abertos ANTT

A análise histórica dos dados da ANTT demonstra estabilidade no tamanho da frota ao longo dos últimos anos, com média anual próxima de 32 mil veículos habilitados nos modais de transporte rodoviário de passageiros.

Esse cenário evidencia que o setor mantém uma base operacional sólida e consistente, garantindo oferta regular de transporte em todo o país.

De 2021 para 2022 e de 2022 para 2023, houve expessiva variação positiva, superando os 14%. A única e pequena variação negativa ocorreu de 2024 para 2025, algo próximo de 2,15%.



1.5 Empresas x Veículos

Quantidade de Habilitados

Quanto ao perfil das empresas, observou-se que, no serviço de fretamento, há predominância de operadores de pequeno porte. Em 2025, aproximadamente 81% das empresas possuíam até 4 veículos habilitados, sendo mais de 62%, com apenas 1 a 2 veículos e 19% com 3 a 4 veículos. As faixas superiores apresentam participação significativamente menor, indicando que o mercado de fretamento é majoritariamente composto por empresas de menor porte e com frota reduzida.

No serviço regular rodoviário, o perfil das empresas apresenta maior concentraçãoem operadores com frotas mais amplas.

Destaca-se que mais de 42% das empresas possuíam 15 veículos ou mais, representando a maior participação entre as faixas analisadas.

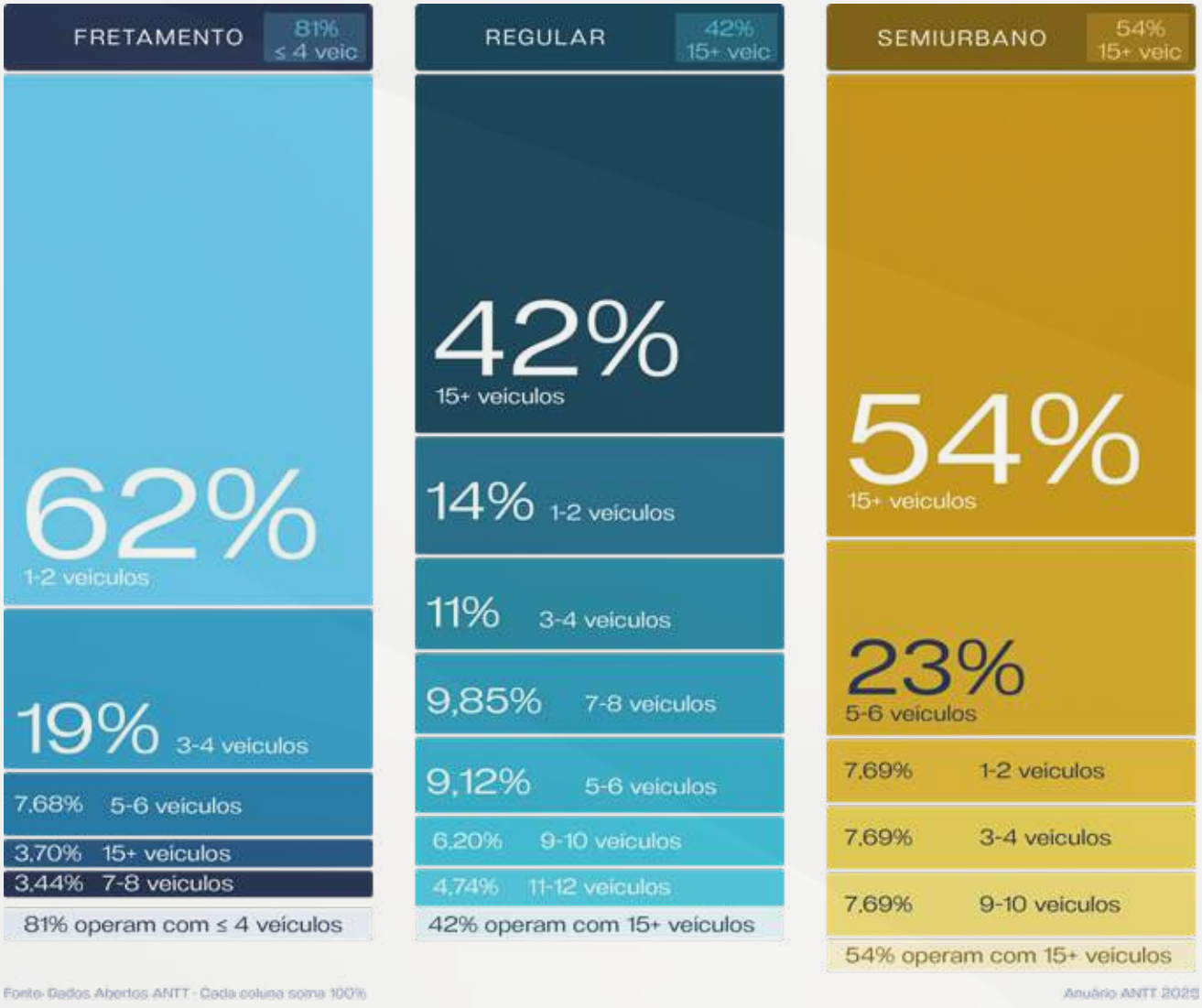
As demais empresas distribuem-se de forma relativamente equilibrada entre as faixas intermediárias de quantidade de veículos, evidenciando um setor composto por operadores com maior capacidade operacional em comparação ao segmento de fretamento.

Já no serviço semiurbano, verifica-se forte concentração de empresas com frotas maiores.

Em 2025, mais de 54% das empresas possuíam 15 veículos ou mais, indicando elevada participação de operadores de grande porte nesse segmento. As demais empresas estavam distribuídas em faixas menores de quantidade de veículos, das quais um pouco mais de 23% possuíam entre 5 e 6 veículos e participações menores nas demais categorias.

Esse perfil reflete as características operacionais do serviço semiurbano, que demandam maior capacidade de frota para atendimento das rotas e da frequência operacional.

Empresas por faixa de frota 2025
Distribuição proporcional dentro de cada modal

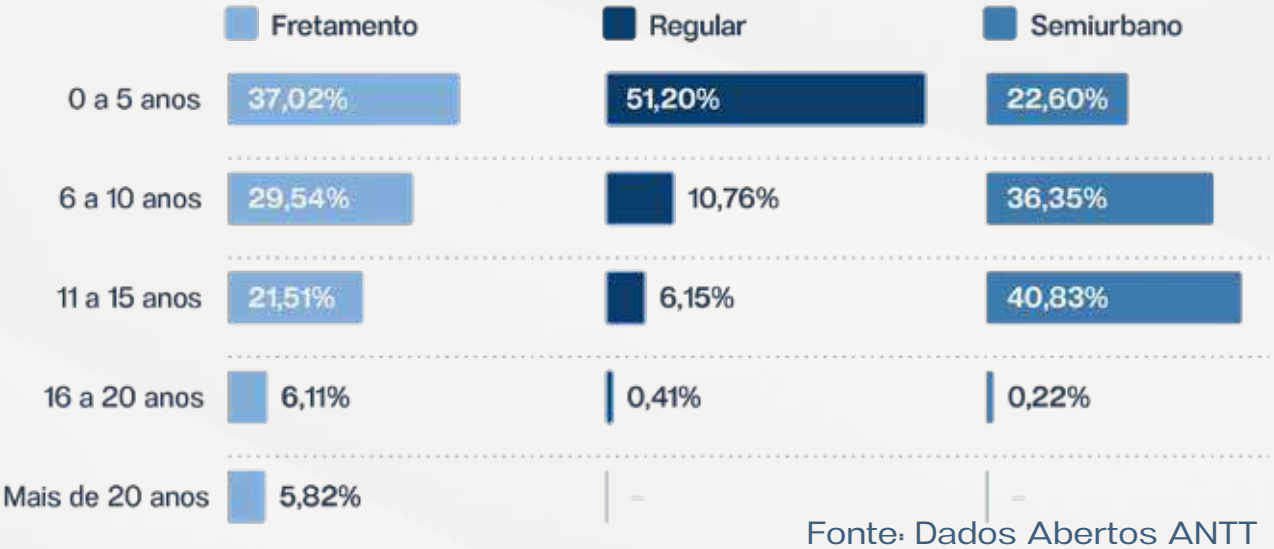


Fonte: Dados Abertos ANTT · Cada coluna soma 100%

Anuário ANTT 2025

1.6 Veículos x Idade da Frota

A análise da idade da frota evidencia variações relevantes entre as modalidades de operação, com predominância de veículos nas faixas de 0 a 5 anos e de 6 a 10 anos no conjunto do sistema. No entanto, essa distribuição não é homogênea, uma vez que determinadas modalidades apresentam maior concentração de veículos mais novos, enquanto outras, como o serviço semiurbano, concentram parcela mais significativa da frota nas faixas intermediárias de idade. De forma geral, a participação de veículos com mais de 15 anos permanece reduzida.



Fonte: Dados Abertos ANTT

Adicionalmente, a evolução da frota ao longo dos últimos anos evidencia crescimento consistente no quantitativo de veículos habilitados no sistema, passando de 24.211 veículos em 2021 para 32.341 veículos em 2025, o que representa um aumento de 33,58% no período analisado.

Aumento

Entre 2021-2025

+33,58%

1.7 Histórico de Passageiros Transportados no TRIIP

Em 2025, o Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros (TRIIP) registrou mais de 100 milhões de passageiros transportados, consolidando um cenário de reacomodação da demanda após o pico observado em 2023 (113 milhões).

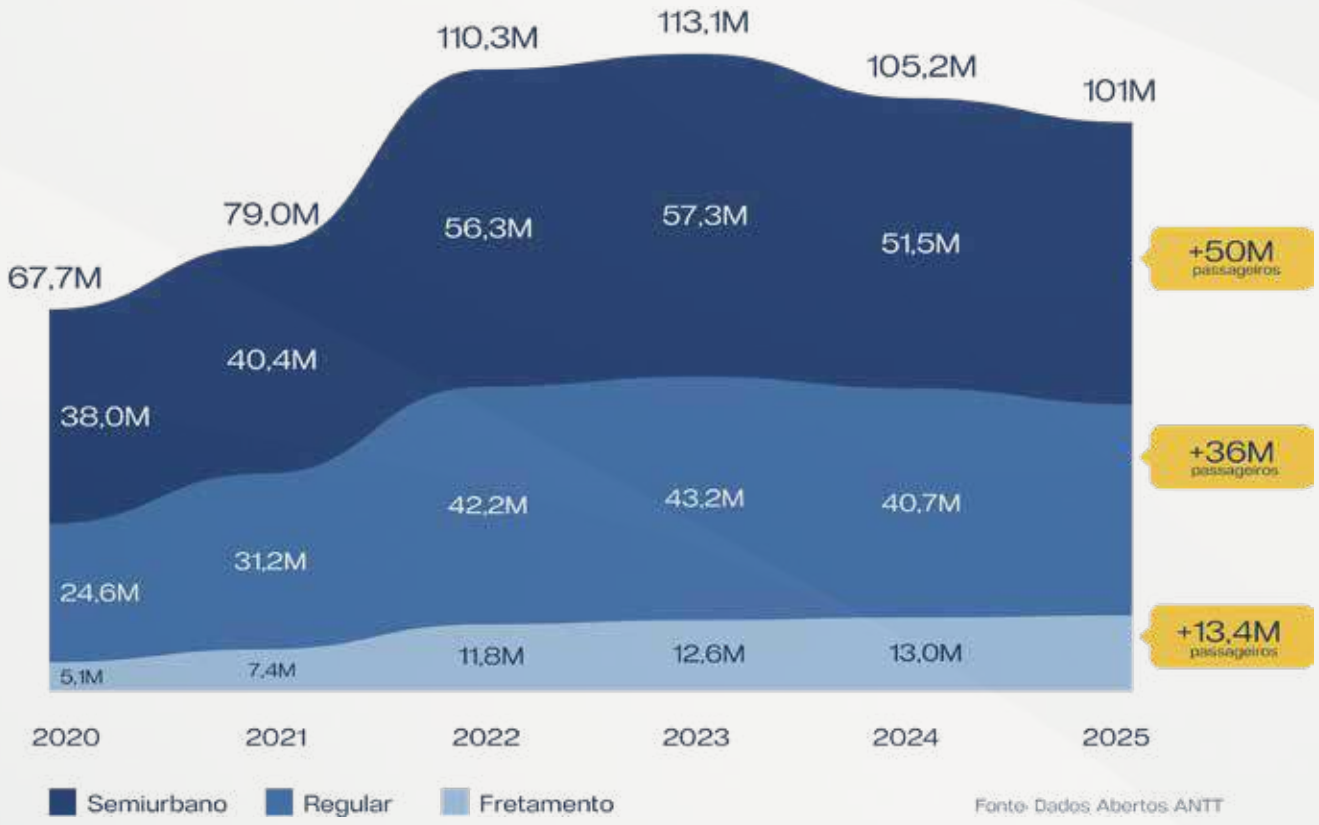
A média anual do último triênio alcançou 106 milhões de passageiros, evidenciando manutenção de patamar elevado, ainda que com retração acumulada de 11,1% no período 2023-2025. Observa-se, portanto, que o comportamento da demanda indica ajuste gradual do mercado, refletindo fatores econômicos e dinâmicas competitivas entre modais.

Na análise por categoria de transporte, o transporte rodoviário coletivo semiurbano manteve liderança, com mais de 50 milhões de passageiros em 2025, representando aproximadamente 52% do total transportado. Já o transporte regular rodoviário apresentou redução mais acentuada, alcançando mais de 36 milhões, enquanto o fretamento destacou-se como o único modal com crescimento contínuo no triênio, atingindo 13,4 milhões de passageiros.

Pico Registrado em 2023
113M

Média Anual 2020-2025
96M

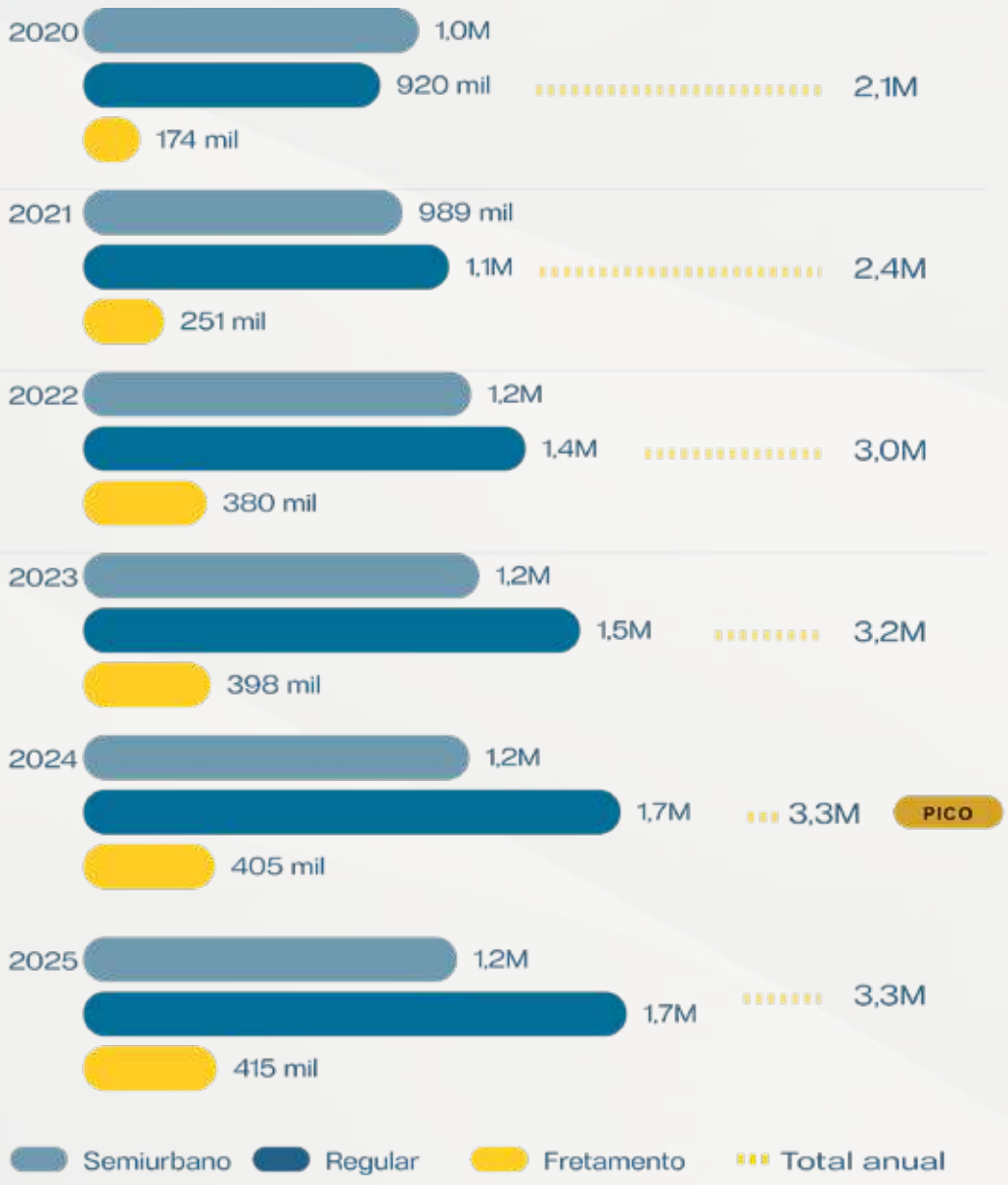
Média Anual entre 2023-2025
106M



1.8 Histórico de Viagens TRIIP

Quanto às viagens realizadas, o Transporte Rodoviário de Passageiros apresenta uma média de 3,3 milhões de viagens por ano considerando últimos 3 anos.

O ano de 2025 apresentou mais de 3,3 milhões de viagens realizadas, destacando-se o modal do Transporte Regular Rodoviário com cerca de 1,8 milhões de viagens realizadas no ano bem como o transporte rodoviário sob regime de fretamento com quase 1,2 milhões de viagens realizadas.



Fonte: Dados Abertos/MONITRIIP

1.9 Gratuidades e Descontos Legais Concedidos

Considerando o papel social do transporte rodoviário brasileiro, no ano de 2025 foi identificado mais de 8 milhões de Gratuidades e Descontos Legais concedidos considerado as categorias do transporte rodoviário coletivo semiurbano e transporte rodoviário regular de passageiros.

Em média, 7 milhões de Gratuidades e Descontos legais foram concedidos nos últimos anos, destacando mais de 6 milhões em média para Idosos e 429 mil para o ID Jovem.

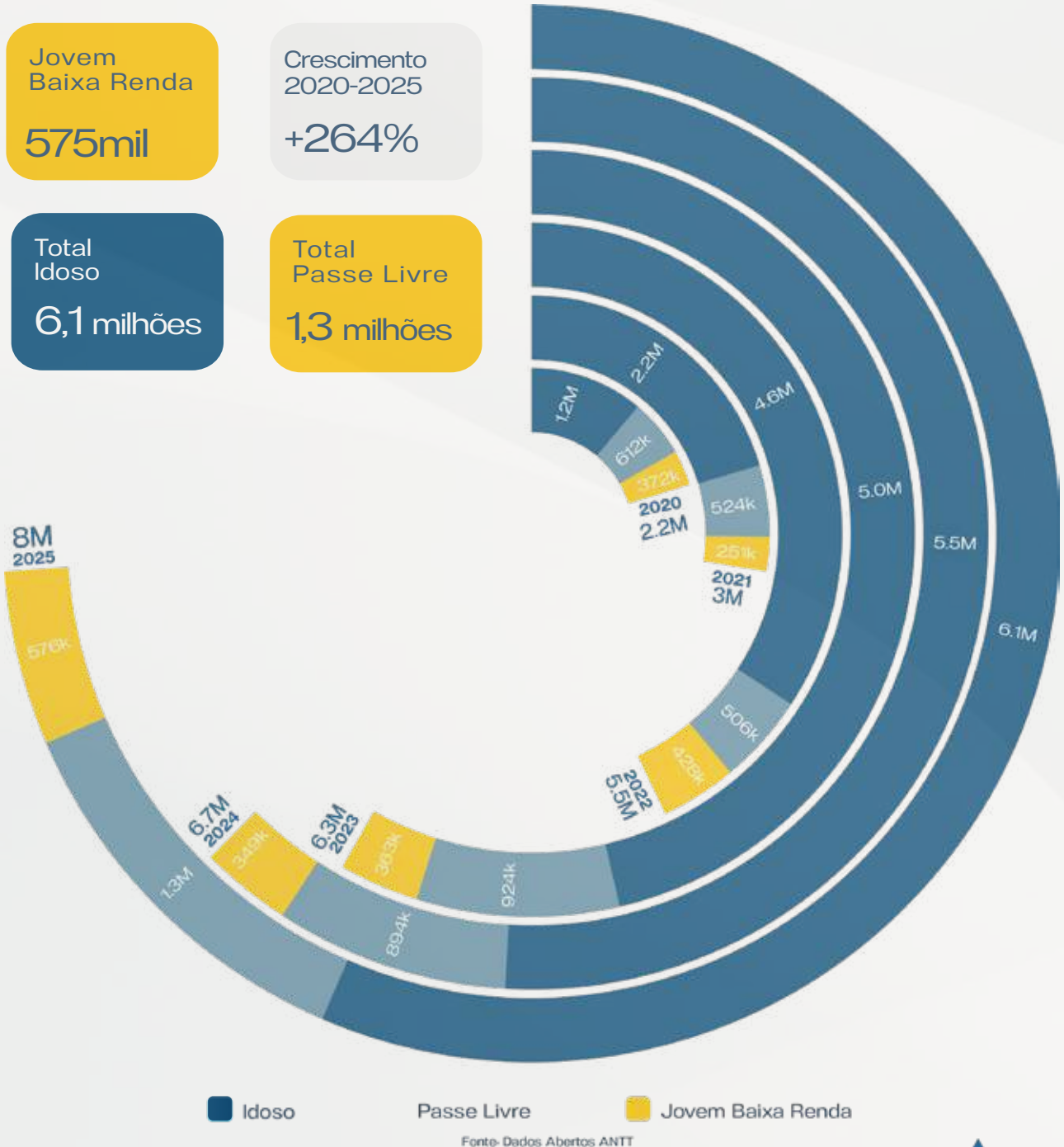
Esses números mostram a relevância do papel econômico e social do transporte rodoviário de passageiros no Brasil, transportando pessoas carentes, baixa renda social, vulnerabilidade e acessibilidade.

Jovem Baixa Renda
575mil

Crescimento 2020-2025
+264%

Total Idoso
6,1 milhões

Total Passe Livre
1,3 milhões



Fonte: Dados Abertos ANTT

1.9.1 Passe Livre Interestadual

Desde a chegada na ANTT, a concessão do benefício tem apresentado crescimento progressivo, especialmente após o desenvolvimento e a implementação do Passe Livre Digital (PLD), que tornou o processo mais célere, ágil e seguro.

Ressalta-se que a atuação da ANTT restringe-se ao transporte interestadual, não abrangendo gratuidades concedidas em âmbito estadual ou municipal, cuja competência pertence aos respectivos entes locais.

No cenário mensal, observa-se que, em junho de 2024, último mês antes da adoção do novo sistema, foram emitidas 7.296 credenciais físicas por meio do sistema legado. Já em julho de 2024, mês de implementação do Sistema Passe Livre Digital, foram registradas 23.241 emissões de credenciais digitais. Esse resultado representa um crescimento imediato de aproximadamente 200%, demonstrando forte impacto positivo da digitalização logo no início da operação.

Junho/2024 (antes do PLD)
7.296 credenciais físicas emitidas

Julho/2024 (depois do PLD)
23.241 credenciais digitais emitidas

Na análise anual, o avanço se torna ainda mais expressivo. Em 2023, foram emitidas 53.086 credenciais. Em 2024, já sob efeito da implantação do PLD a partir de 8 de julho, o total chegou a 67.918 emissões, indicando um crescimento relevante mesmo com o sistema operando parcialmente ao longo do ano.

O principal destaque ocorre em 2025, quando o sistema atinge sua plena maturidade operacional. Nesse ano, foram emitidas 146.408 credenciais, o que representa um aumento superior a 100 mil emissões em relação a 2023 e mais que o dobro do volume registrado em 2024.

Os dados demonstram a consolidação do Passe Livre Digital, ganhos substanciais de eficiência, escalabilidade e acesso ao serviço bem como a ampliação significativa da capacidade de atendimento, redução de custos e maior segurança devido transição do modelo físico para o digital.

2023	2024	2025	Aumento
53.086 Credenciais emitidas	67.918 Evolução após início do PLD	146.408 Recorde de Credenciais Emitidas	+116% 2024 - 2025

Fonte: Controle Interno SUPAS

Observações Importantes

- O Passe Livre Interestadual não se confunde com o passe livre da pessoa idosa, uma vez que ambos possuem legislações, critérios e regras próprias.
- Embora participe da regulação do tema das gratuidades, a ANTT gerencia apenas o Passe Livre Interestadual – PLD, concedido às pessoas com deficiência comprovadamente carentes, com renda familiar de até um salário-mínimo por pessoa. É de responsabilidade da Agência administrar, conceder, operar e controlar esse benefício em deslocamentos interestaduais.



2 Transporte Rodoviário

Os serviços regulares são caracterizados por terem uma frequência mínima definida pelo Poder Público. São prestados de forma contínua e seguem os princípios da universalidade, continuidade, eficiência e igualdade.

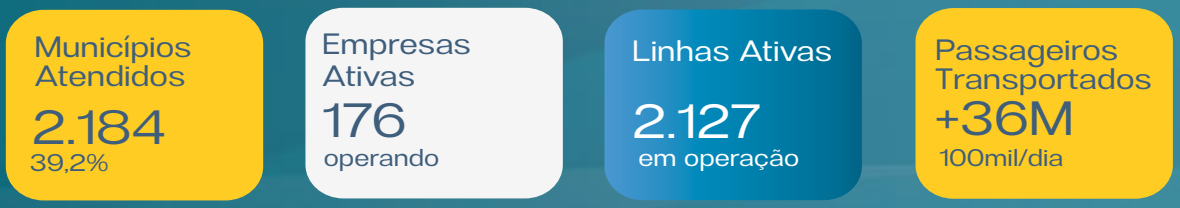
De acordo com a Resolução nº 6.033/2023, após se habilitarem perante a ANTT (1ª etapa), as empresas poderão obter acesso a mercados (2ª etapa), por meio das janelas de abertura ordinárias e extraordinárias. A Resolução define mercado como um 'par de municípios de Unidades da Federação distintas que caracteriza uma origem e um destino'. Após a obtenção dos mercados, as empresas estruturam suas linhas e solicitam o Termo de Autorização – TAR (3ª etapa), sendo emitido um TAR para cada linha."

Conforme o art. 17 da Resolução nº 6.033/2023, para requerer o Termo de Autorização – TAR, as empresas deverão apresentar documentação que comprove sua capacidade técnica, operacional e econômico-financeira, bem como a regularidade jurídica e fiscal, além de informações relativas à operação pretendida, incluindo, por meio do esquema operacional, cadastro de horários, quadro de viagens, frota a ser utilizada e demais requisitos estabelecidos pela ANTT.

2.1 Abrangência Geográfica

A abrangência geográfica tem como objetivo demonstrar o nível de implementação e o alcance de uma determinada categoria do transporte rodoviário em nosso País, apresentando diversas análises realizadas sobre as Regiões e Unidades Federativas (Estados, Distrito Federal e Municípios).

Em relação à abrangência geográfica considerando os Municípios atendidos, foi realizado o levantamento de todas as seções de mercados autorizados e publicados pela ANTT no Diário Oficial da União até dezembro de 2025, referentes à prestação do serviço de Transporte Regular Rodoviário Interestadual, conforme disposto na Resolução 6.033/2023.



No que se refere à abordagem geográfica, a análise foi estruturada com base nos municípios atendidos pelos mercados autorizados. Para tanto, inicialmente foi realizado o levantamento do quantitativo total de mercados autorizados junto à ANTT no ano de 2025, em conformidade com a Resolução nº 6033/2023.

A partir desse levantamento, procedeu-se à identificação dos pares origem-destino de municípios constantes nos mercados autorizados, conforme publicados no Diário Oficial da União.

Primeira Abordagem

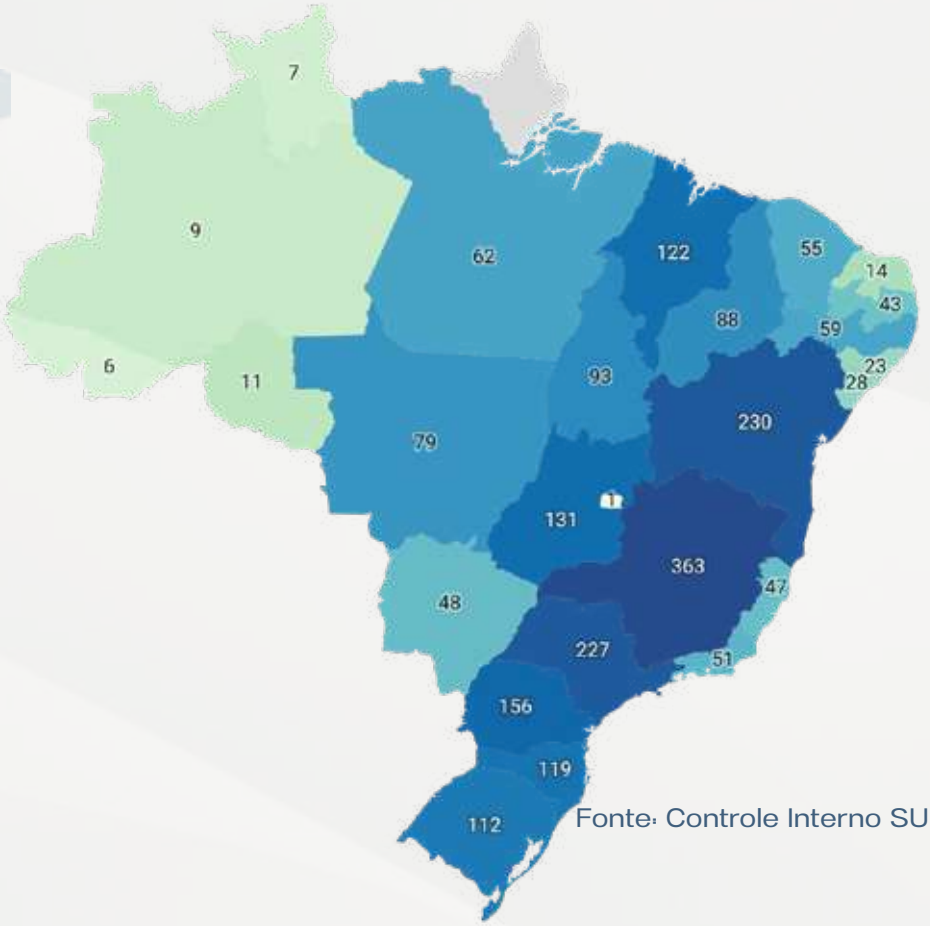
Com base no conjunto de dados consolidados, foi apurado o quantitativo de municípios atendidos por unidade da Federação. A cobertura foi então calculada considerando a participação percentual de cada UF em relação ao total de municípios atendidos no período analisado, permitindo a comparação entre os estados sob uma perspectiva geográfica padronizada.

A partir desta primeira análise, constatou-se que 2.183 municípios, além da cidade de Brasília, foram atendidos pelos mercados incluídos nas seções publicadas. Destacam-se os estados de Minas Gerais, Bahia e São Paulo como os que possuem maior número de municípios contemplados com mais de 10% do atendimento em cada estado. Assim, sob a ótica regional, considerando esta primeira abordagem, o atendimento do transporte regular concentrou-se no atendimento das regiões Sudeste e Nordeste, seguidas pelas regiões Sul, Centro-Oeste e Norte.

MG 16,62%

BA 10,53%

SP 10,39%



Fonte: Controle Interno SUPAS

Segunda Abordagem

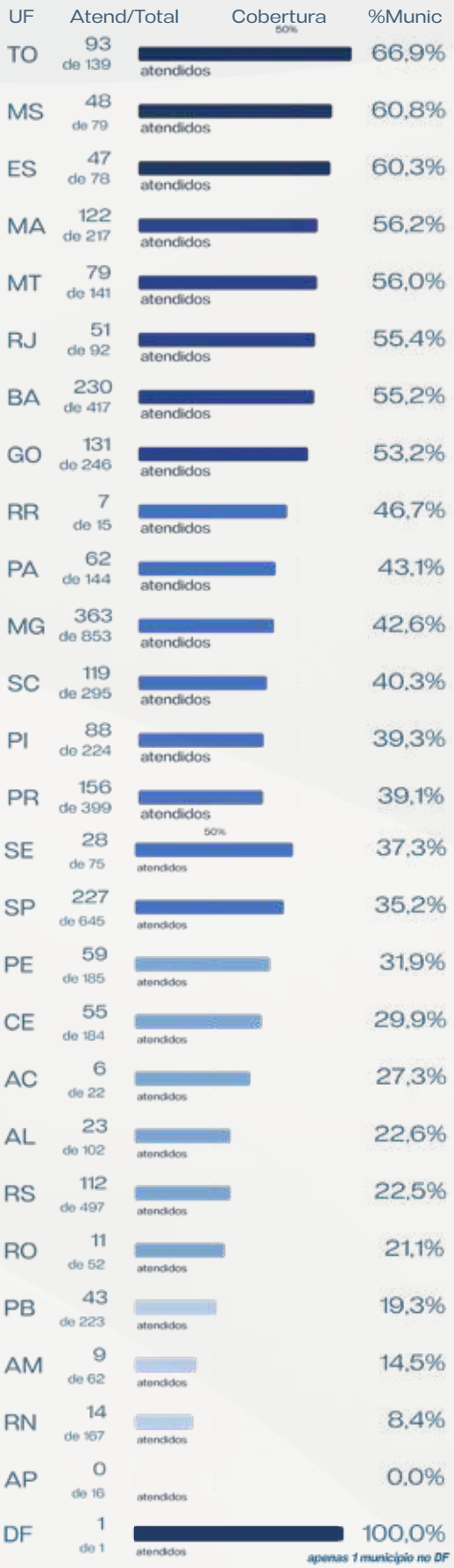
Na segunda abordagem da análise de abrangência geográfica por municípios, foi considerado o total de municípios atendidos em cada unidade da Federação, com base nos pares origem-destino identificados em cada mercado autorizado. A partir desse levantamento, foi calculada a representatividade do atendimento em relação ao total de municípios existentes em cada estado, conforme dados oficiais disponibilizados pelo IBGE, bem como a cobertura percentual individual por UF.

Os resultados evidenciam que os estados com maior nível de cobertura do transporte rodoviário regular de passageiros foram Tocantins, Mato Grosso do Sul, Espírito Santo, Maranhão, Rio de Janeiro, Bahia e Goiás, todos com atendimento superior a 50% de seus municípios.

Destaca-se o estado do Tocantins, que apresentou o maior índice de cobertura, com mais de 66% dos seus municípios contemplados pelos mercados autorizados.

Por outro lado, observa-se que, embora Minas Gerais e São Paulo concentrem os maiores quantitativos absolutos de municípios atendidos, a cobertura proporcional nesses estados é inferior a 40% do total de seus municípios, evidenciando que a capilaridade do serviço não acompanha, na mesma proporção, a dimensão territorial e administrativa dessas unidades da Federação.

Dessa forma, verifica-se que os estados com maior número absoluto de municípios atendidos não são, necessariamente, aqueles com maior cobertura territorial do serviço, o que reforça a importância da análise proporcional para uma compreensão mais precisa da distribuição da oferta no território nacional.



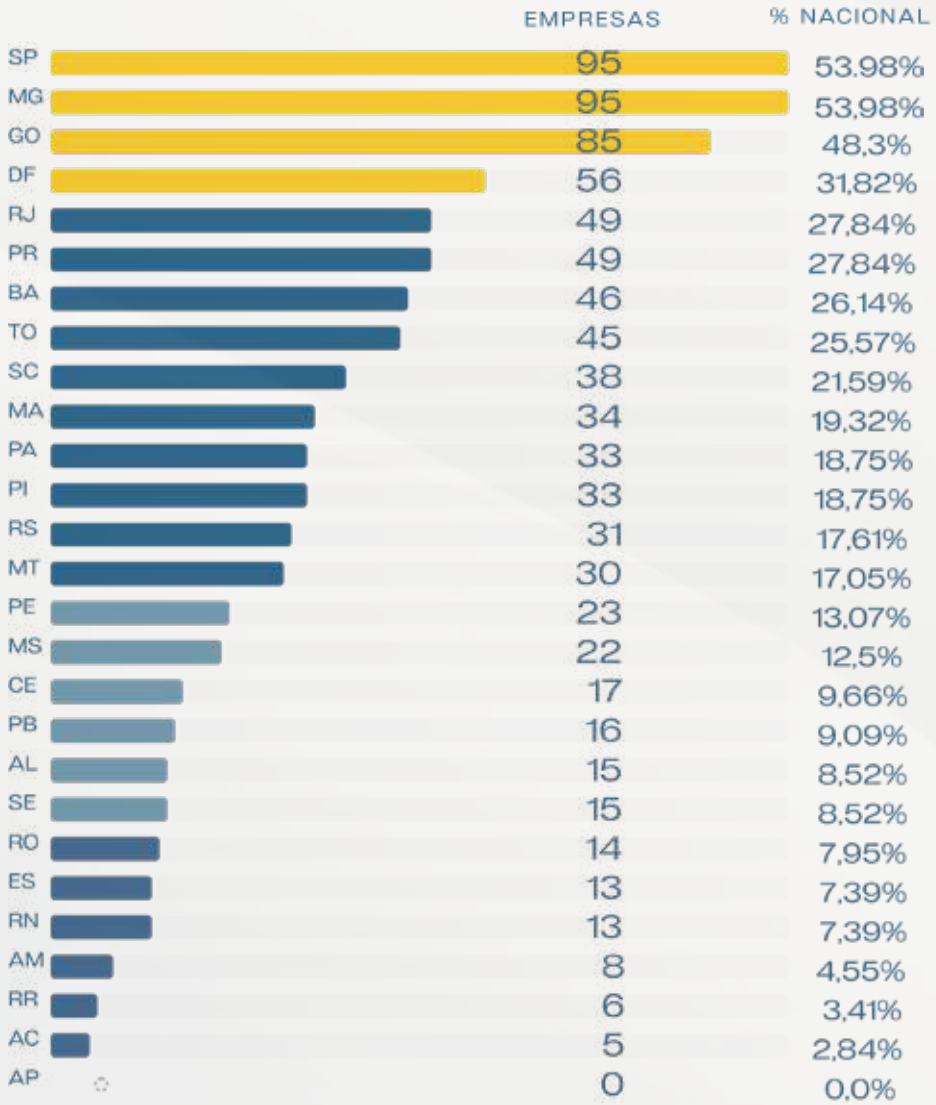
Fonte: Controle Interno SUPAS

2.2 Empresas Ativas

A partir do levantamento total de empresas em operação por unidade da Federação, constatou-se que os estados de São Paulo, Minas Gerais e Goiás concentram o maior número de empresas que ofertam serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros. Destaca-se a liderança de São Paulo e Minas Gerais com 95 empresas em ambos estados, seguido por Goiás com 85 empresas evidenciando a forte concentração da atividade em estados com maior densidade populacional.

Na sequência, observa-se um conjunto de unidades da Federação com participação intermediária, como Paraná, Distrito Federal, Tocantins e Bahia, que apresentam quantitativos entre 45 e 50 empresas.

Dessa forma, os valores apresentados na tabela referem-se ao número de empresas com atuação em cada UF.



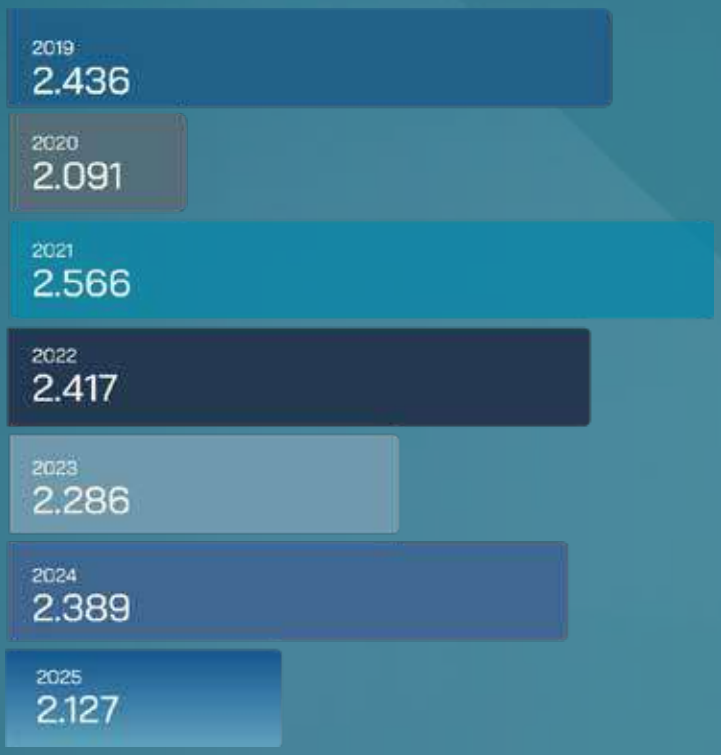
Fonte: Dados Abertos/SISHAB

2.3 Linhas Ativas

Em 2025, foram identificadas mais de 2,1 mil linhas ativas no Transporte Regular Rodoviário.

Vale ressaltar que com a entrada em vigor da Resolução 6.033/2023 e a substituição do Sistema de Gerenciamento de Permissões (SGP) pelo Sistema SIGMA, houve alteração na forma de cálculo das linhas operacionais do transporte rodoviário regular de passageiros.

A mudança ocorreu principalmente pela exclusão dos serviços diferenciados, que passaram a ser considerados classe de conforto da poltrona, e pela desistência de empresas em operar mercados durante a transição prevista no novo marco regulatório do TRIP.



Analisando por Unidade da Federação, as linhas cadastradas e habilitadas para atendimento interestadual, o estado de Minas Gerais liderou em quantidade de linhas cadastradas, seguido por São Paulo, Goiás e Bahia e Paraná, sendo MG com 651 linhas, SP com 469 linhas e Goiás com 417 linhas.

Já os estados com menor número de linhas em 2025 foram Acre, Roraima e Amazonas.



Fonte: Dados Abertos/SIGMA

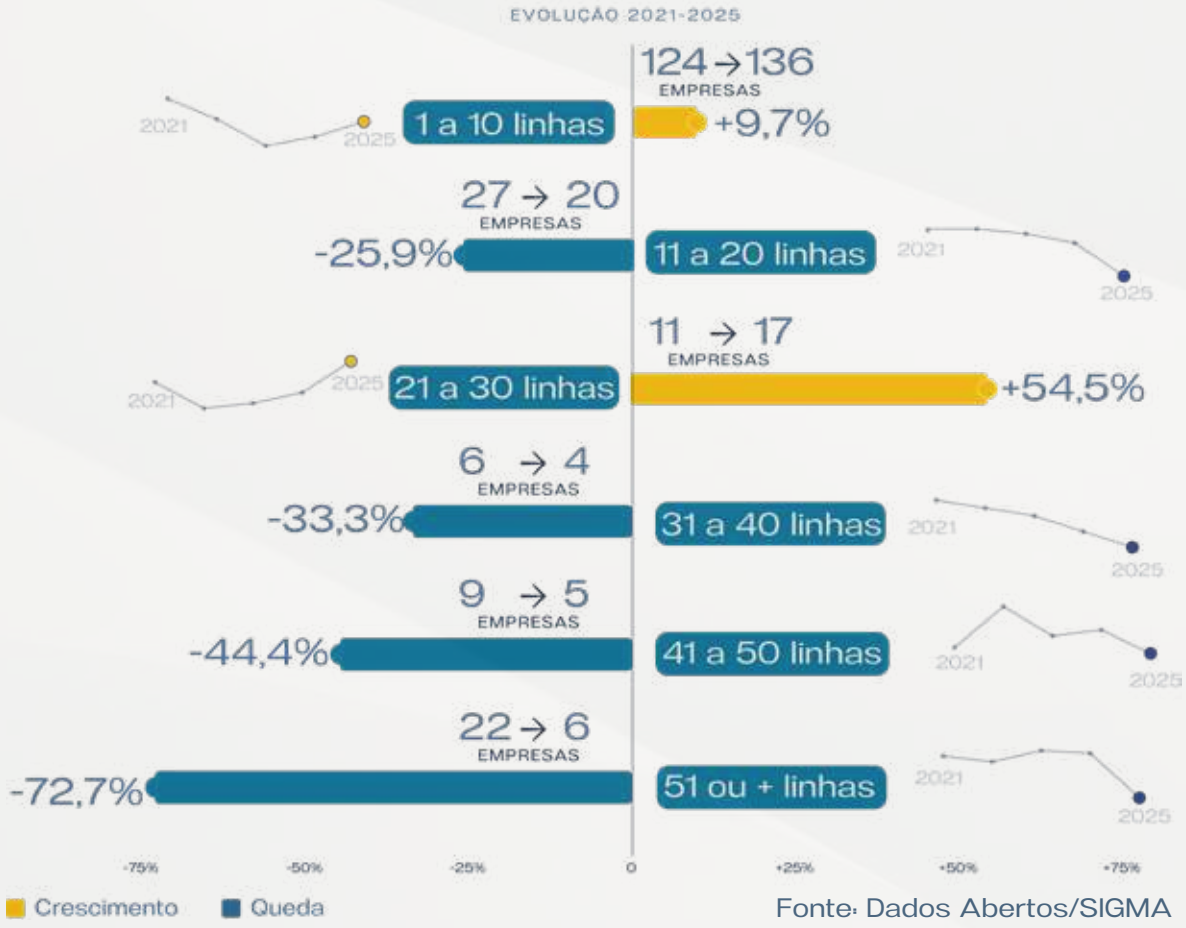
2.4 Empresas x Linhas

Em 2025, mais de 72% das empresas ativas possuíam entre 1 e 10 linhas cadastradas na ANTT, enquanto cerca de 28% operavam com mais de 10 linhas.

Na comparação com 2024, observa-se uma reconfiguração relevante na distribuição das empresas por faixa de linhas.

Destaca-se o crescimento expressivo das empresas com 21 a 30 linhas (+54,5%), contrastando com a redução significativa nas faixas de maior porte, especialmente entre empresas com 41 a 50 linhas (-44,4%) e com mais de 50 linhas (-72,7%).

Adicionalmente, houve aumento moderado na faixa de 1 a 10 linhas (+9,7%) e queda nas empresas com 11 a 20 linhas (-25,9%) e 31 a 40 linhas (-33,3%).



Fonte: Dados Abertos/SIGMA

Em 2025, o mercado de transporte rodoviário interestadual regular consolidou um perfil estruturalmente pulverizado: mais de 72% das empresas ativas operavam entre 1 e 10 linhas.

A comparação com 2024 revela, porém, uma reconfiguração relevante nos estratos intermediários e superiores. O segmento de 21 a 30 linhas registrou o maior crescimento (+54,5%), sinalizando um movimento de consolidação entre operadores médios. Em sentido oposto, os grandes operadores – com 41 a 50 linhas e com mais de 50 linhas – sofreram retrações expressivas de -44,4% e -72,7%, respectivamente.



Fonte: Dados Abertos/SIGMA

2.5 Movimentação de Passageiros

Em 2025, o serviço de Transporte Regular Rodoviário transportou mais de 36,7 milhões de passageiros, com uma média diária de 100 mil pessoas.

Historicamente, analisando os últimos cinco anos, o ano de 2021 apresentou baixa demanda de passageiros, em função dos reflexos da pandemia da Covid-19 e o ano de 2023 destaca-se como sendo o ano com maior demanda de passageiros em mais de 43 Milhões de passageiros transportados.

Os anos de 2024 e 2025 registraram uma leve retração em comparação ao pico de 2023, estabelecendo uma média quinquenal de 38,8 milhões de usuários por ano. Em 2025, o fluxo de passageiros manteve um padrão sazonal bem definido, fortemente influenciado pelos períodos de férias escolares e festividades.





Os meses de dezembro (3,9 milhões), janeiro (3,4 milhões) e julho (3,4 milhões) registraram os maiores volumes de tráfego.



Fonte: Dados Abertos/MONITRIIP

2.6 Análise Mensal

No ano de 2025, os meses com maior volume de passageiros, tanto em viagens nacionais quanto internacionais, foram janeiro, junho, julho e dezembro, sendo nestes meses em específico mais de 3 milhões de passageiros foram transportados mensalmente, refletindo o impacto das férias escolares. Dezembro foi o maior em transporte de passageiros, com mais de 3,9 milhões de transportados neste mês.

No transporte internacional, observa-se que os meses de outubro e dezembro apresentaram os maiores volumes de passageiros, com 989 e 949 passageiros, respectivamente, transportados com destino ao exterior.

De forma geral, a movimentação internacional ao longo do ano permanece relativamente baixa e estável, totalizando pouco mais de 6 mil passageiros em 2025, o que evidencia a predominância do transporte interestadual na composição da demanda total do setor.



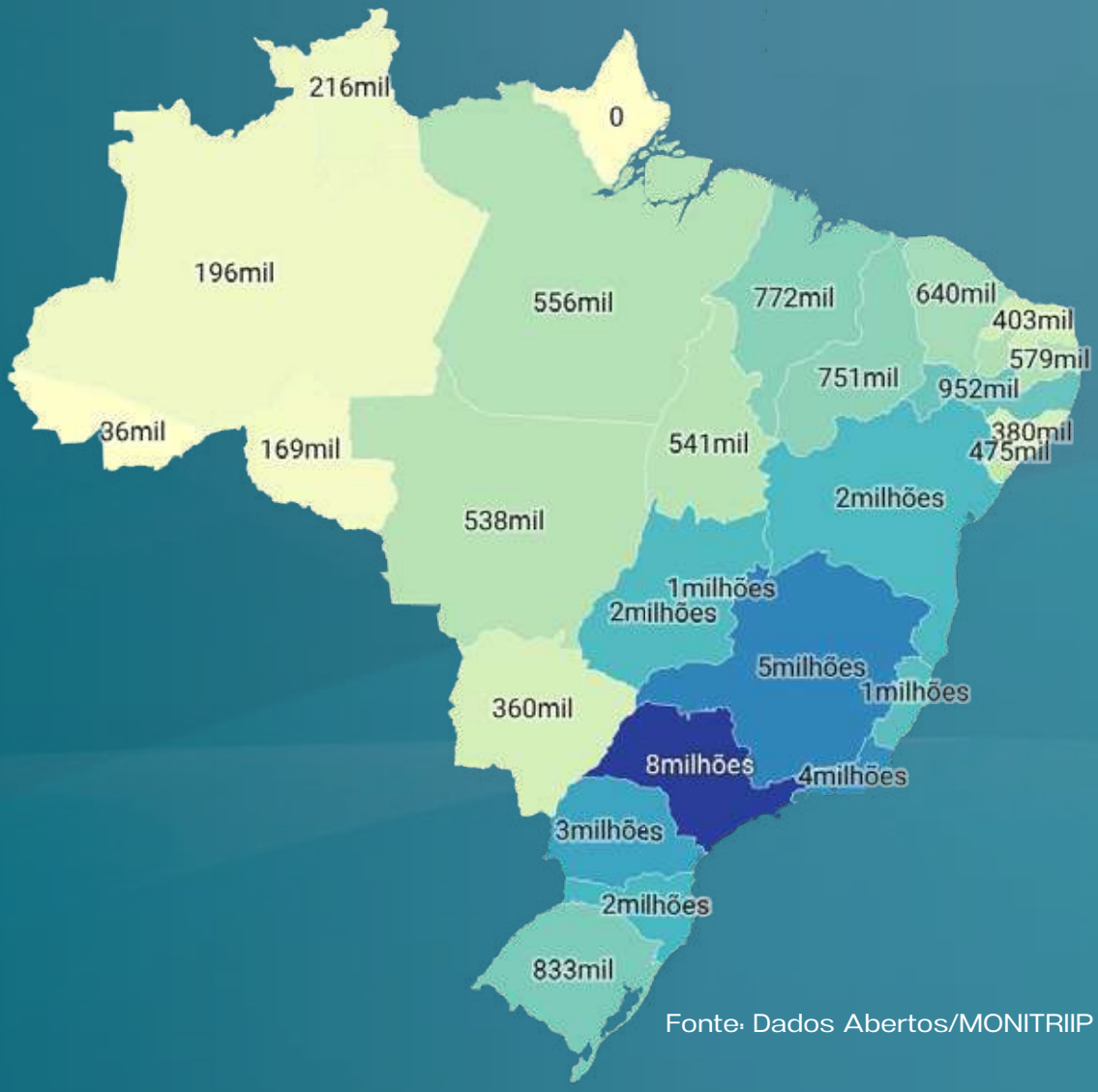
Fonte: Dados Abertos/MONITRIIP

2.7 Movimento de Passageiros Nacional
Por Origem e Destino

Por Origem das Viagens (2025)

Em 2025, a distribuição dos passageiros por origem das viagens manteve a predominância da Região Sudeste, que concentrou aproximadamente 49% do total de passageiros transportados no transporte rodoviário interestadual. Na sequência, destacaram-se as regiões Nordeste (≈18,5%) e Sul (≈16,8%), seguidas pelo Centro-Oeste (≈10,7%) e pela Região Norte (≈4,7%).

Entre as Unidades da Federação, permanecem em evidência os estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, que, juntos, concentram a maior parcela da demanda nacional de passageiros embarcados. Esse comportamento reforça o papel dessas unidades como principais polos emissores de viagens, impulsionados por fatores como densidade populacional.

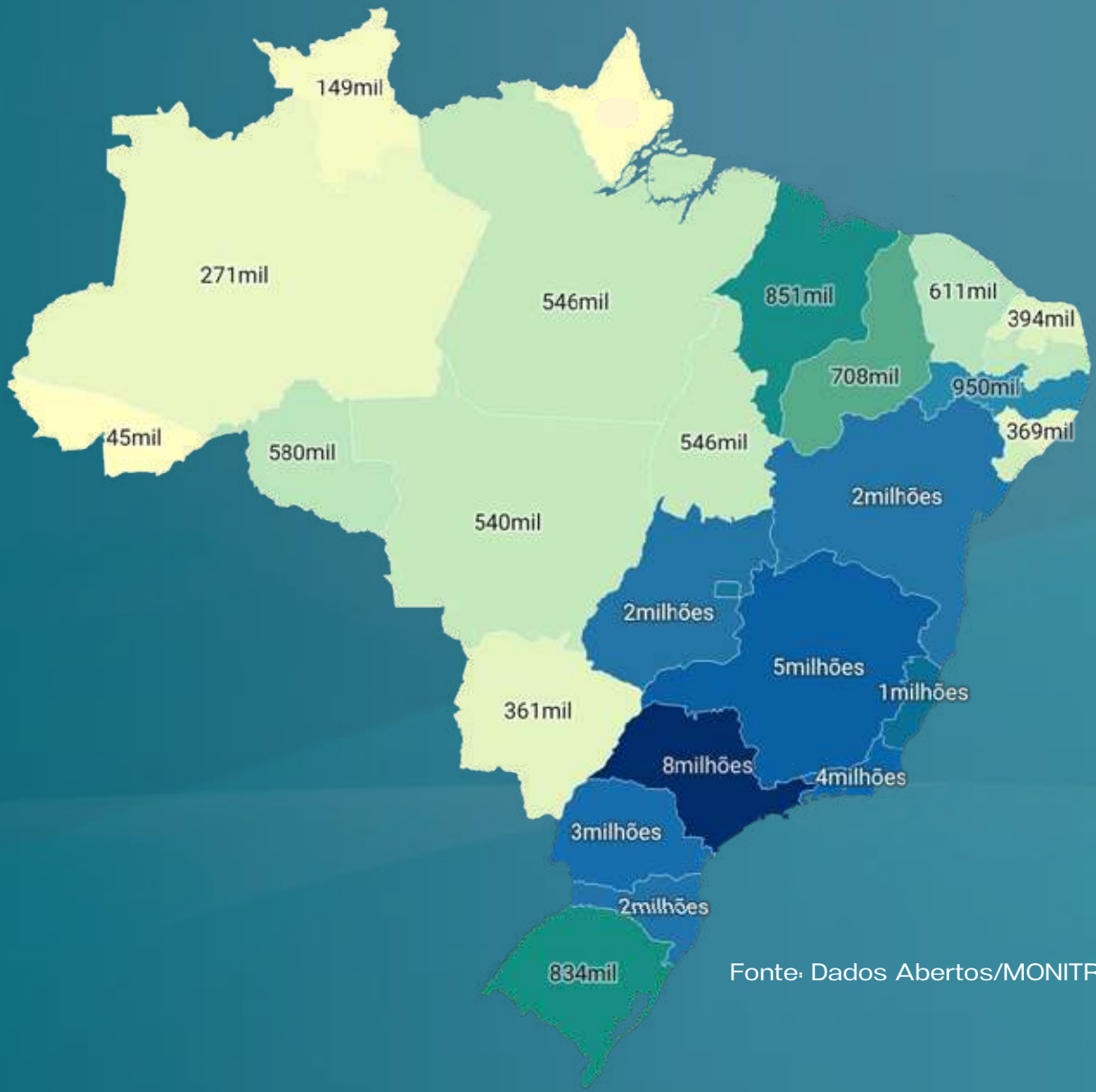


Fonte: Dados Abertos/MONITRIIP

Por Destino das Viagens

No que se refere aos destinos das viagens em 2025, observa-se a manutenção de uma forte concentração da demanda nas regiões Sudeste e Sul. Os estados de São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Paraná continuam se destacando como os principais destinos, reunindo parcela significativa do total depassageiros transportados no país.

Por outro lado, estados das regiões Norte e parte do Nordeste seguem apresentando menor participação relativa na movimentação nacional. Unidades como Acre, Roraima e Amazonas, bem como alguns estados nordestinos, registram volumes mais modestos, individualmente inferiores a 1% do total nacional em diversos casos.



Fonte: Dados Abertos/MONITRIIP

Por Região

Em 2025, o transporte rodoviário interestadual de passageiros registrou aproximadamente 36,7 milhões de passageiros,

A análise regional evidencia forte concentração na Região Sudeste, responsável por cerca de metade da movimentação, tanto como principal emissora quanto receptora de passageiros, seguida pelas regiões Nordeste e Sul, com participações semelhantes e relevantes, enquanto o Centro-Oeste apresenta papel intermediário e a Região Norte menor participação relativa.

Esse padrão revela um sistema altamente integrado, estruturado a partir de polos econômicos, especialmente São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, que funcionam como grandes hubs de mobilidade, conectando diferentes regiões do país. Ao mesmo tempo, a distribuição dos fluxos demonstra a capilaridade do transporte rodoviário, que permanece como o principal meio de deslocamento de passageiros no Brasil , garantindo integração territorial, acesso e mobilidade mesmo em regiões com menor infraestrutura e menor densidade de demanda.

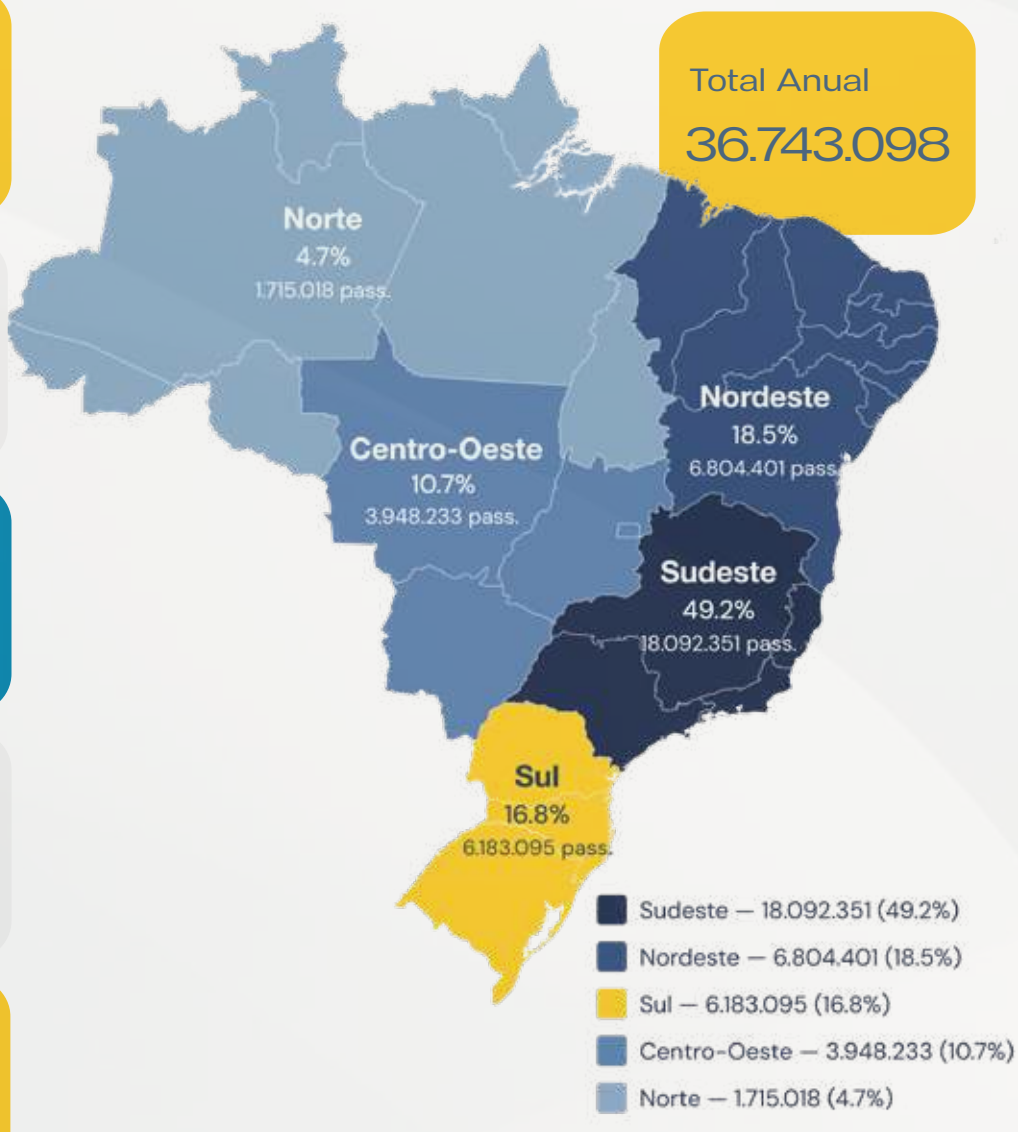
Sudeste
Maior emissor e receptor
49%

Nordeste
Alta relevância e forte mobilidade interestadual
18.5%

Sul
Fluxo intenso e bem distribuído
16.8%

Centro-Oeste
Deslocamentos administrativos e econômicos fortes
10.7%

Norte
Baixa participação, devido à geografia e malha rodoviária
4.7%



Total Anual
36.743.098

Fonte: Dados Abertos/MONITRIIP

2.8 Gratuidades e Descontos Legais Concedidos

Com base nos últimos cinco anos (2021-2025), observa-se crescimento contínuo no volume de gratuidades e descontos legais concedidas no transporte rodoviário, atingindo o maior patamar em 2025, com mais de 4,2 milhões de benefícios. As gratuidades destinadas a idosos permanecem como a principal categoria ao longo de todo o período, representando a maior parcela do total concedido.

Além disso, verifica-se avanço relevante nas demais categorias, especialmente crianças e jovens de baixa renda, com aumento mais acentuado a partir de 2023, acompanhando a retomada da demanda por viagens. Também se destacam os crescimentos nas gratuidades de passe livre, indicando maior alcance das políticas públicas e evolução nos registros operacionais.

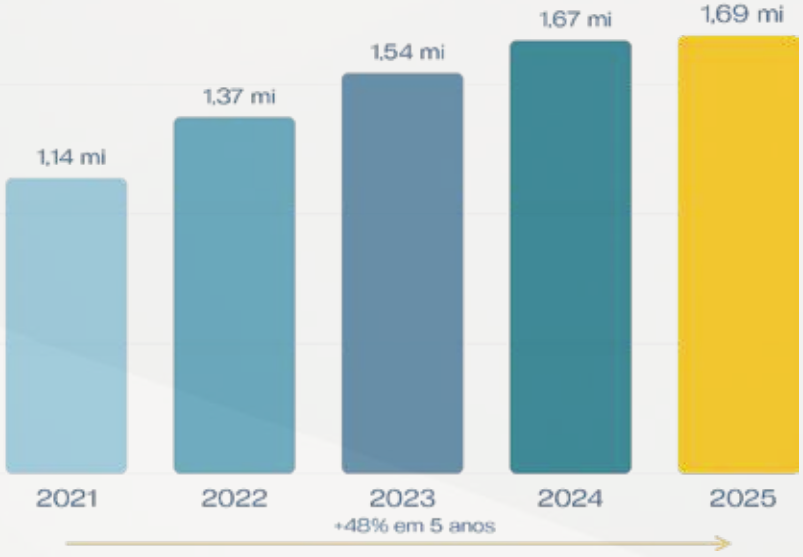
Esse comportamento demonstra a relevância do transporte rodoviário interestadual como instrumento de inclusão social, evidenciando seu papel no acesso à mobilidade para diferentes grupos da população. Assim, os dados reforçam a importância do compromisso social que o transporte rodoviário regular executa no país.

2.9 Viagens Realizadas

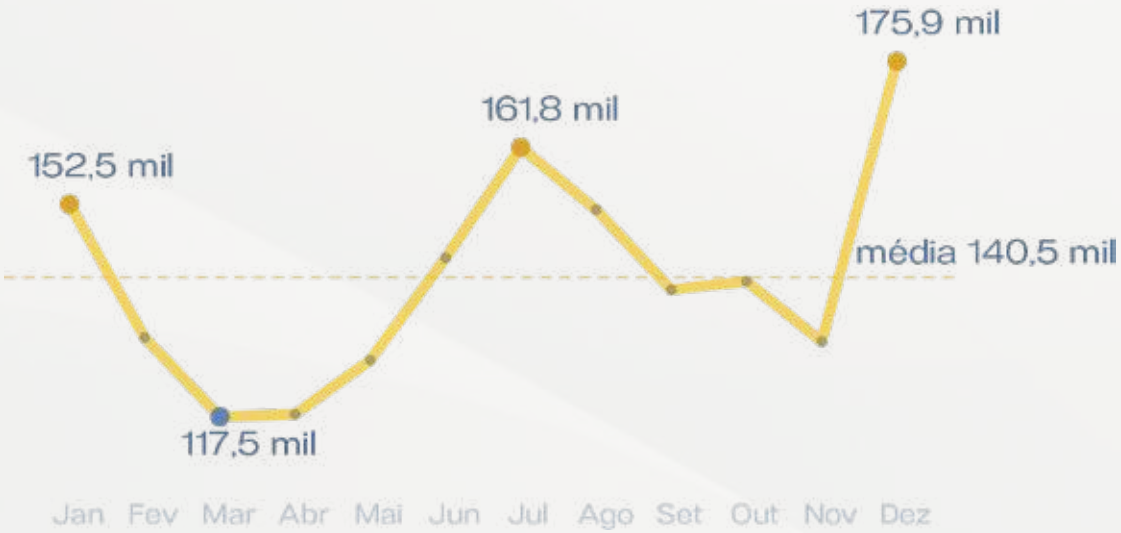
Em 2025, mais de 1,7 milhões de viagens foram realizadas no serviço de transporte Regular Rodoviário, valor muito próximo em relação a 2024 (1,67 milhões).

Considerando os dados dos últimos 5 anos, são realizadas em média mais de 1,4 milhões de viagens anualmente, o que representa mais de 4 mil viagens por dia.

No ano de 2021 ainda é possível observar os reflexos de redução das viagens realizadas, em razão da pandemia de Covid-19. A partir de 2022, no entanto, o transporte regular rodoviário vem apresentando razoável crescimento no número de viagens por ano, com uma retomada gradual à média habitual.



Na análise do ano de 2025, observou-se que foram realizadas mais de 140 mil viagens mensalmente.



Viagens realizada por dia
+4mil

Viagens por ano
Transporte regular
+1,6 milhões

Viagens mensais
140 mil
ao longo de 2025

Volume de viagens 21-25
+50%
1,13M -> 1,68M

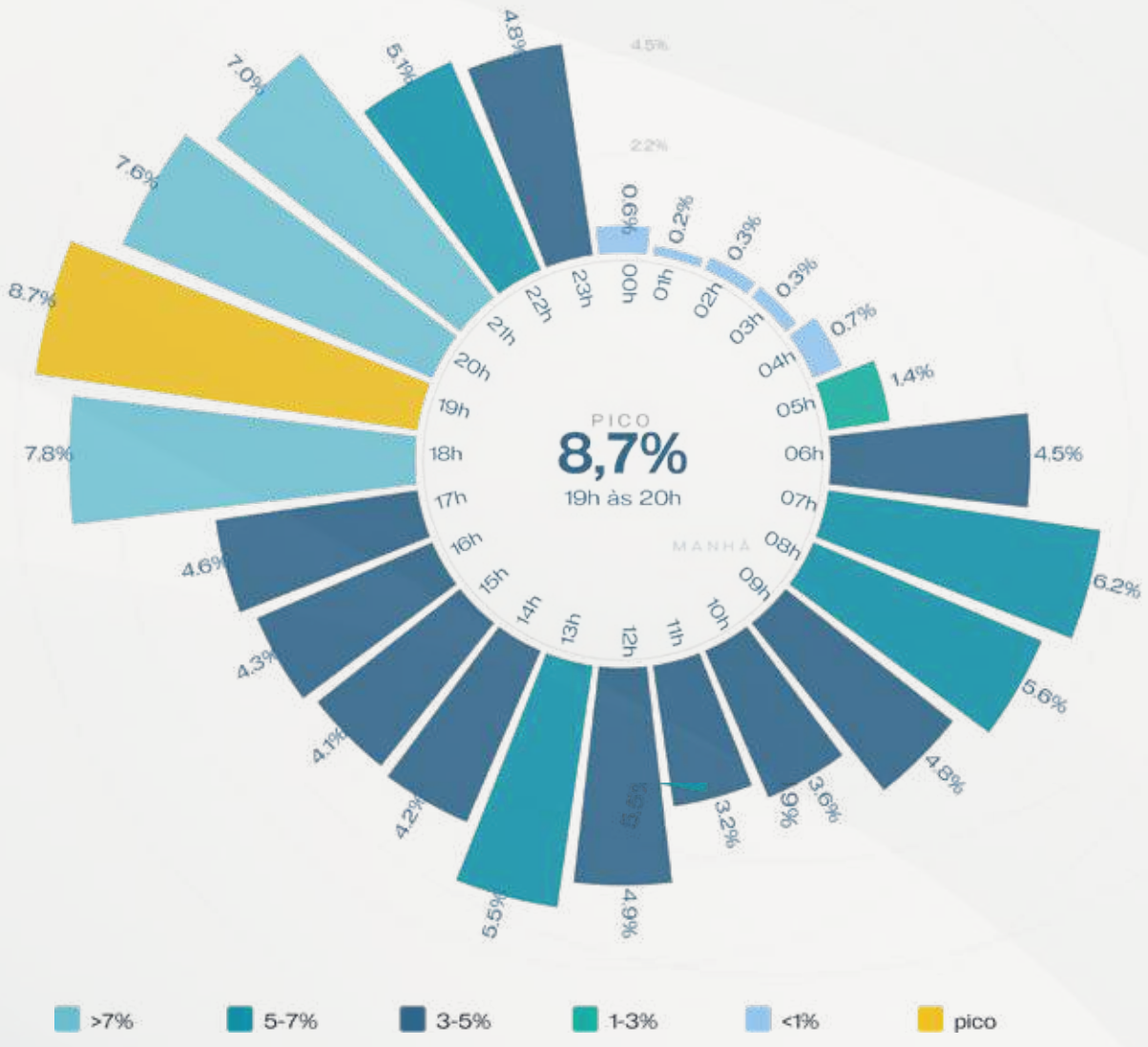
Fonte: Dados Abertos/MONITRIIP

2.10 Horário das Viagens

A partir da análise da distribuição percentual das viagens realizadas ao longo do dia em 2025, observa-se que a demanda no transporte rodoviário apresenta um padrão bem definido de concentração em determinados intervalos horários, evidenciando a organização do sistema em função dos principais fluxos de deslocamento.

A partir das primeiras horas da manhã, verifica-se um crescimento expressivo da demanda, com forte concentração entre os horários iniciais do período matutino, quando se configura um dos principais picos operacionais do sistema.

Ao longo do período intermediário do dia, observa-se uma relativa estabilidade na distribuição percentual das viagens, com leve redução em relação ao pico da manhã, mantendo, ainda assim, um volume significativo de movimentação. Já no período da tarde/noite, a demanda volta a se intensificar de forma mais acentuada, atingindo o principal pico diário nas primeiras horas da noite, seguido de uma redução gradual ao longo dos horários subsequentes.



Fonte: Dados Abertos/MONITRIIP

2.11 Duração das Viagens

Na análise da duração do tempo das viagens do transporte rodoviário regular, considerando a série histórica recente e a limitação decorrente de falhas pontuais na transmissão de dados em 2025, optou-se por avaliar estatisticamente a distribuição em termos percentuais, preservando a comparabilidade entre os períodos.

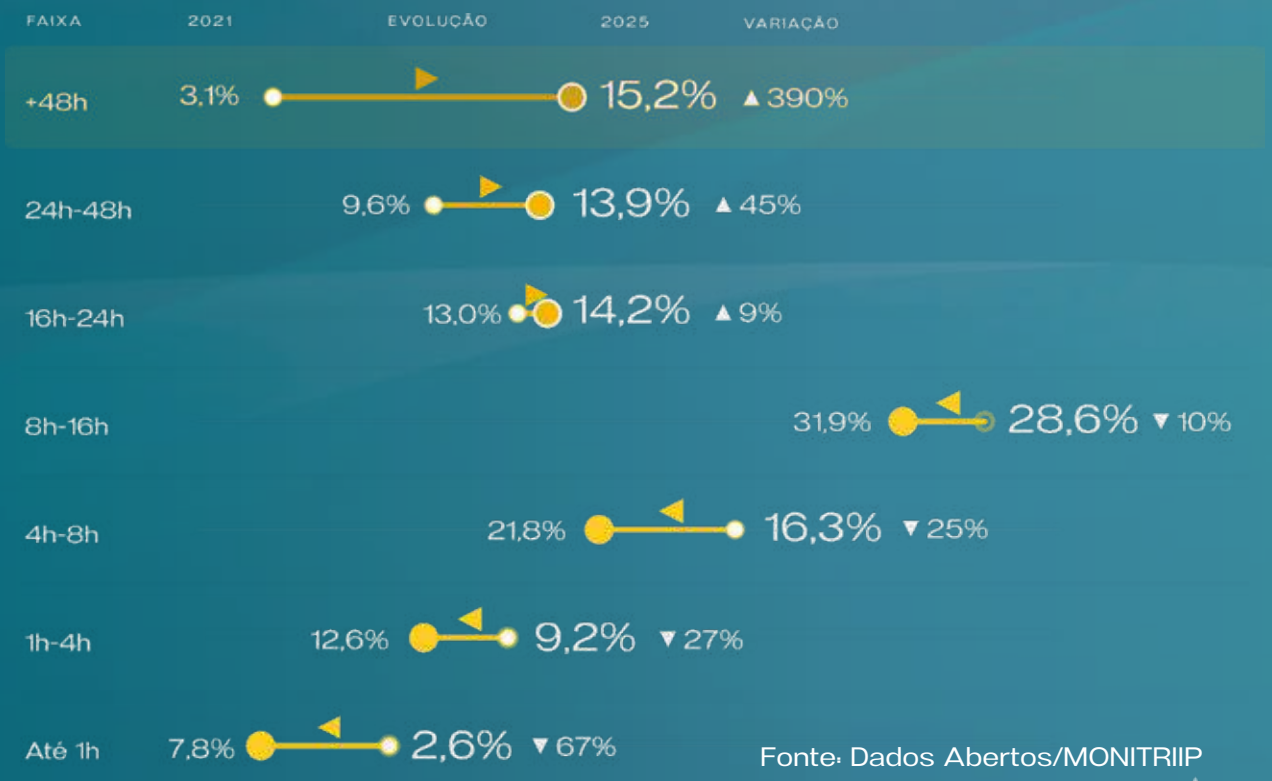
Os dados indicam que, em 2025, permanece o padrão histórico de concentração das viagens nas faixas de média duração, especialmente entre 4 e 16 horas, que seguem representando a maior parcela das operações realizadas.

Observa-se que:

- As viagens com duração entre 8 e 16 horas continuam sendo a faixa predominante ao longo da série histórica;
- As viagens entre 4 e 8 horas também apresentam participação relevante, consolidando, em conjunto com a faixa anterior, a maior parte das viagens realizadas no setor;
- As viagens de curta duração (até 1 hora) mantêm baixa representatividade;
- Da mesma forma, os trajetos de longa duração (acima de 48 horas) seguem como os menos frequentes.

A análise evolutiva demonstra estabilidade no perfil de duração das viagens ao longo dos anos, mesmo diante de oscilações no volume total de viagens, indicando que o comportamento da demanda permanece concentrado em deslocamentos de média distância.

Esses resultados reforçam que o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros é predominantemente utilizado para viagens interestaduais de média extensão, geralmente realizadas no mesmo dia ou com duração inferior a 24 h.



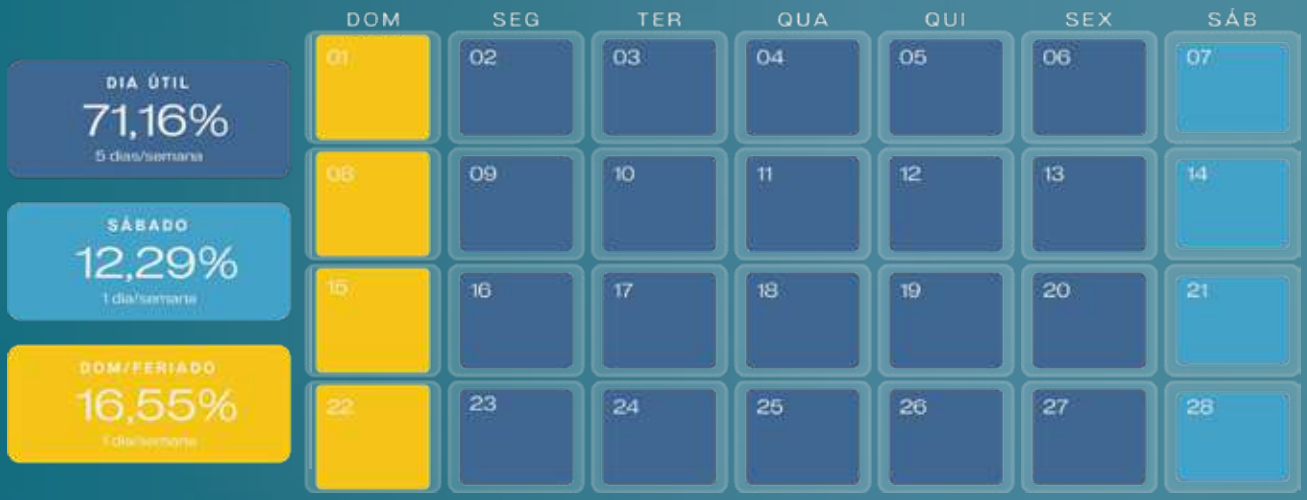
Fonte: Dados Abertos/MONITRIIP

2.12 Distribuição por Tipo de Dia

A análise das viagens realizadas em 2025, sob a ótica do tipo de dia, evidencia a predominância dos dias úteis na concentração da demanda do transporte rodoviário regular de passageiros. Verifica-se que aproximadamente 71,2% das viagens ocorreram nesse tipo de dia.

Os domingos e feriados concentraram cerca de 16,6% das viagens realizadas, enquanto os sábados representaram aproximadamente 12,3% do total.

De forma geral, os resultados indicam um padrão consolidado de utilização do sistema, caracterizado por elevada concentração nos dias úteis e participação complementar nos finais de semana, com destaque para os deslocamentos de retorno e atividades de lazer.



Fonte Dados Abertos ANTT

Análise Integrada por Tipo de Dia e Horário

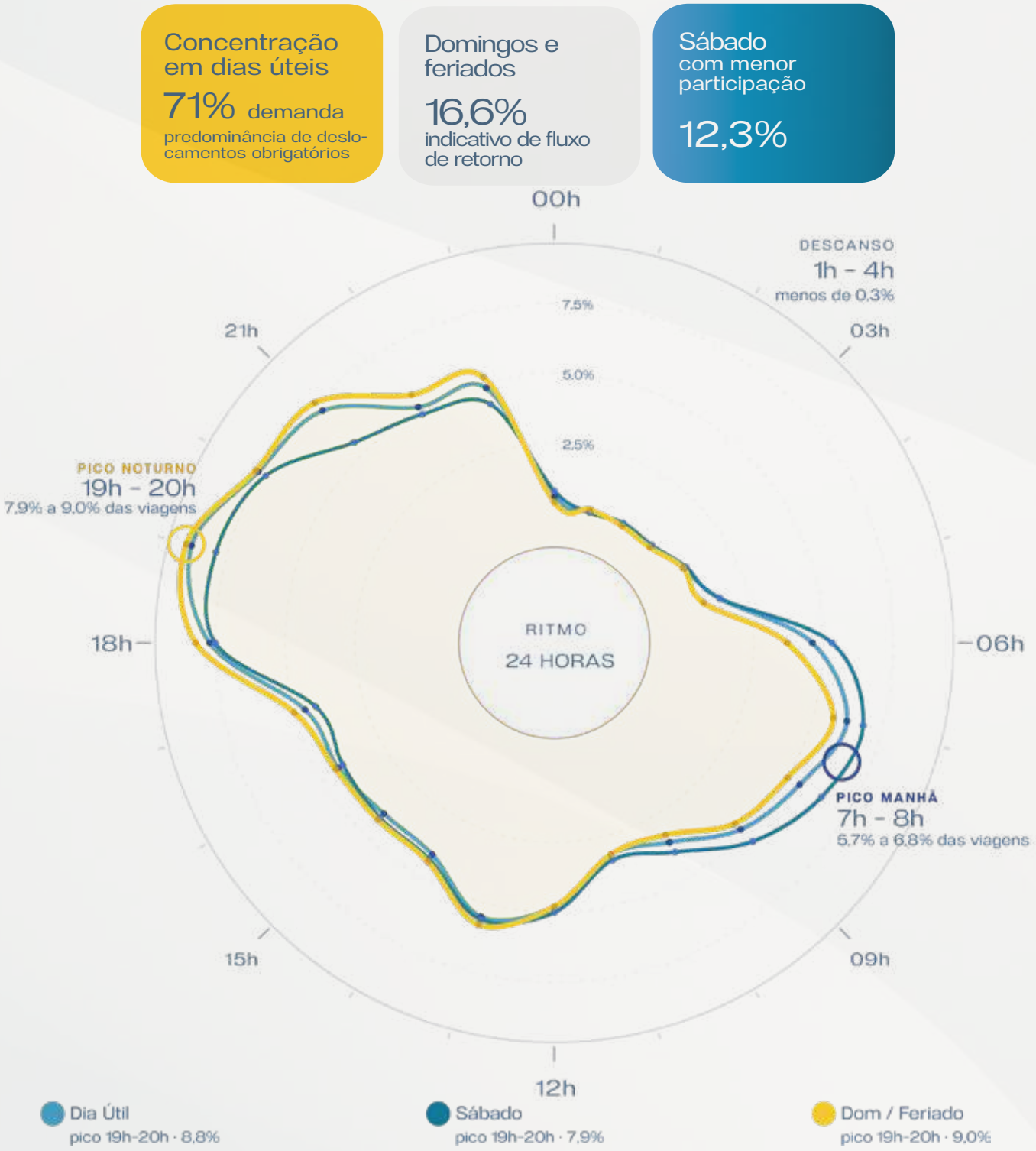
A análise conjunta da distribuição das viagens por tipo de dia e faixa horária em 2025 evidencia padrões distintos de comportamento da demanda ao longo da semana, com variações relevantes entre dias úteis, sábados e domingos/feriados.

Nos dias úteis, observa-se forte concentração da demanda nos períodos de início da manhã (06h às 09h) e final da tarde/início da noite (18h às 20h), caracterizando um padrão tipicamente pendular.

Nos sábados, a distribuição das viagens apresenta maior dispersão ao longo do dia, com redução da intensidade nos horários de pico da manhã e uma leve concentração no período da tarde e início da noite.

Já nos domingos e feriados, verifica-se uma mudança significativa no comportamento da demanda, com menor concentração no período da manhã e maior intensidade no período da tarde e, sobretudo, da noite. Destaca-se o aumento expressivo das viagens entre 18h e 22h.

De forma geral, a análise integrada demonstra que o sistema apresenta um comportamento dinâmico e adaptado aos diferentes perfis de deslocamento, com forte previsibilidade nos dias úteis e maior flexibilidade nos finais de semana.



Fonte: Dados Abertos/MONITRIIP

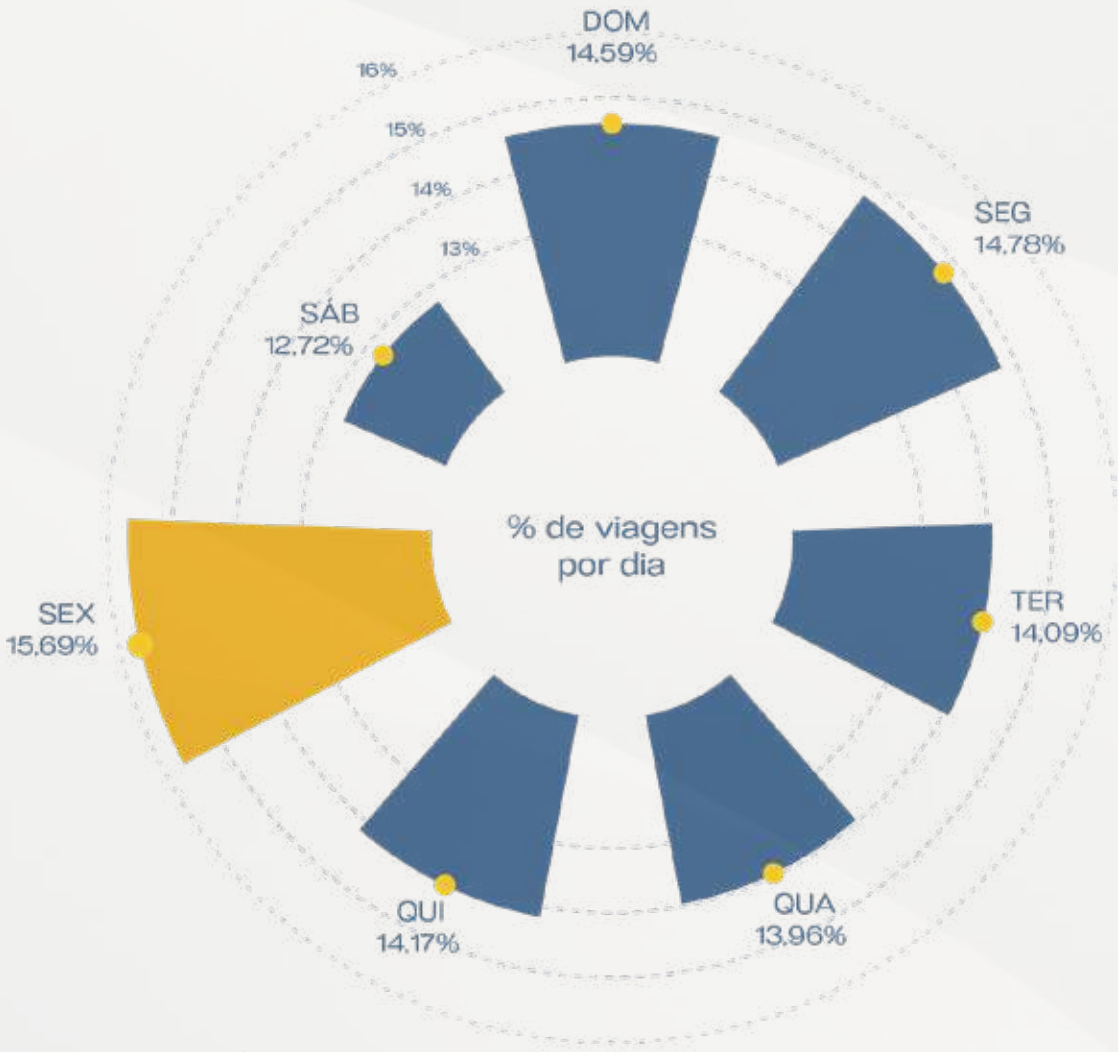
2.13 Distribuição das Viagens por Dia da Semana

A análise da distribuição das viagens realizadas ao longo dos dias da semana em 2025 evidencia que a sexta-feira concentra o maior percentual de viagens (15,7%), configurando-se como o principal dia de movimentação do sistema. Em seguida, destacam-se a segunda-feira (14,8%) e o domingo (14,6%).

Sexta-feira
Dia principal
15,7%

Domingos e segunda
+14,6%
Alta demanda de retorno

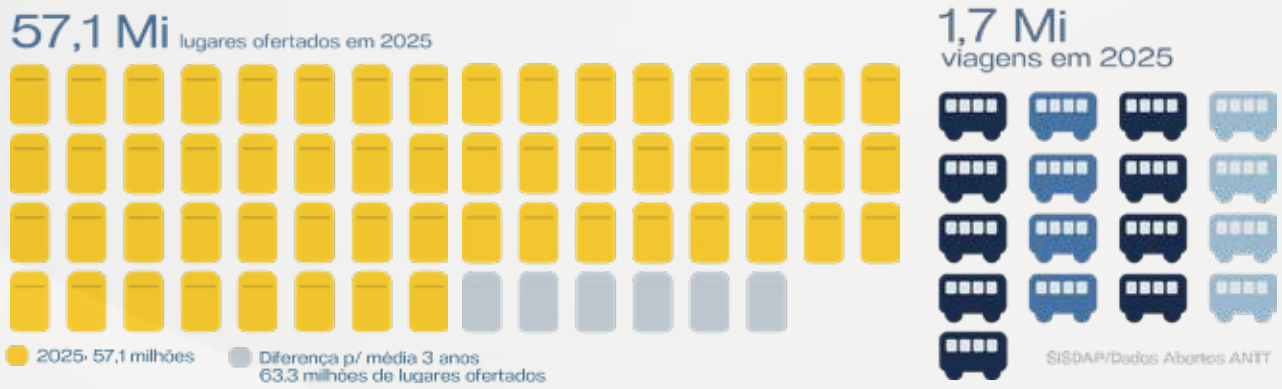
Sábado
com menor participação
12,7%



Fonte: Dados Abertos/MONITRIIP

2.14 Indicadores do Regular Rodoviário

O serviço regular rodoviário interestadual encerrou 2025 com 1,7 milhão de viagens realizadas e 57,1 milhões de lugares ofertados, mantendo-se próximo aos patamares observados nos últimos três anos,

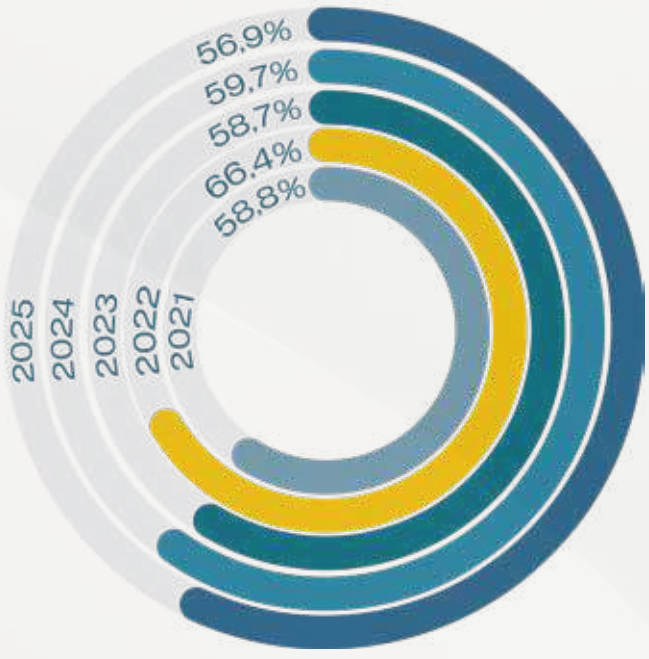


O indicador Passageiro-Quilômetro Pagante (Pass.Km) representa a produção do transporte, ao combinar volume de passageiros com a distância percorrida. Em 2024, foram registrados 23,9 bilhões de passageiros-quilômetro pagantes, valor alinhado ao patamar dos últimos anos. Já em 2025, observa-se redução para 20,3 bilhões, indicando retração de aproximadamente -15,2%.

Pass.Km Pagante total	IAP médio	Distância percorrida
106B 2021-2025	60% pico 66% em 2022	6,8B km acumulado

Em relação ao Índice de Aproveitamento de Passageiros (IAP), que mede a ocupação dos assentos disponíveis, o sistema apresentou 59,7% em 2024 e 56,9% em 2025, evidenciando uma queda de -2,8 pontos percentuais.

De forma geral, os dados indicam que, após um período de relativa estabilidade entre 2021 e 2024, o ano de 2025 apresenta uma inflexão na tendência, com retração tanto na produção (Pass.Km) quanto na eficiência (IAP).



Fonte: Dados Abertos/MONITRIIP



3 Fretamento

O transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros sob regime de fretamento, regulamentado pela Resolução nº 4.777/2015, caracteriza-se pela prestação de serviço coletivo de natureza privada, realizado mediante contratação prévia, sem a comercialização individual de passagens. Tem por premissa a operação em circuito fechado, na qual o grupo de passageiros realiza a viagem em conjunto, partindo de um ponto de origem até um ou mais destinos e retornando ao local inicial no mesmo veículo, conforme itinerário previamente definido. O fretamento pode ser classificado em três modalidades principais.

Art. 3º

Para fins desta Resolução, na prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento, considera-se: XIV - Circuito fechado: viagem de um grupo de passageiros com motivação comum que parte em um veículo de local de origem a um ou mais locais de destino e, após percorrer todo o itinerário, observado os tempos de permanência estabelecidos nesta Resolução, este grupo de passageiros retorna ao local de origem no mesmo veículo que efetuou o transporte na viagem de ida

Turístico

Deslocamentos de caráter ocasional, voltados a atividades de lazer, turismo e excursões

Eventual

Viagens específicas, não regulares, sem finalidade turística contínua, geralmente associadas a eventos ou demandas pontuais

Contínuo

Serviço regular contratado para transporte frequente de grupos definidos, como trabalhadores, estudantes ou colaboradores

Para a obtenção do Termo de Autorização de Fretamento junto à ANTT, as empresas devem estar previamente cadastradas no Sistema de Habilitação de Transporte de Passageiros (SISHAB), disponível no portal institucional da Agência. Para a realização de cada viagem, é obrigatória a emissão da Licença de Viagem, documento eletrônico gerado no sistema antes do início da operação, que assegura a regularidade do serviço prestado.

O transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros sob regime de fretamento desempenha papel relevante nos segmentos de turismo, educação e mobilidade corporativa, ao oferecer uma alternativa segura, flexível e adaptada às necessidades específicas dos grupos transportados.

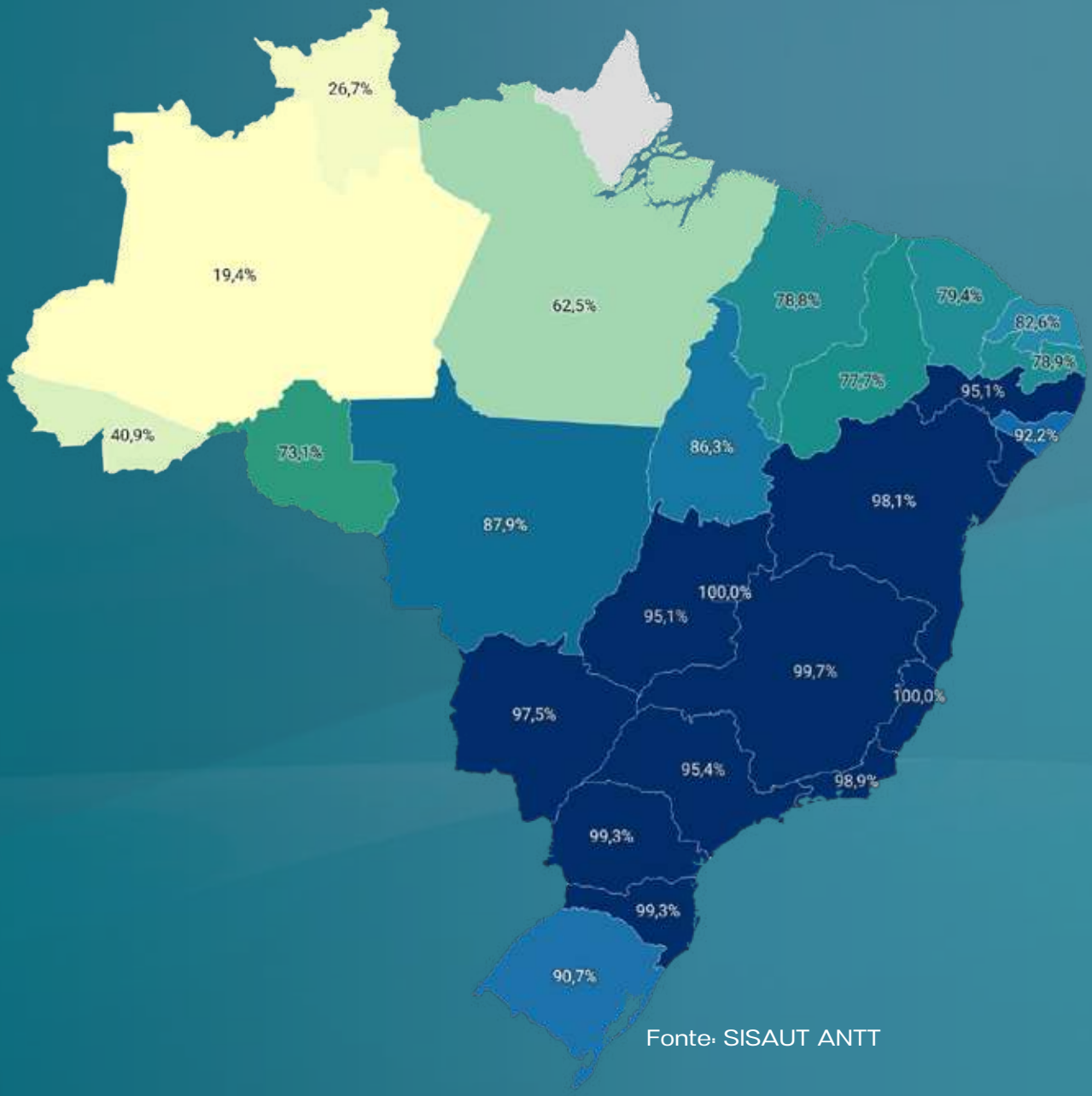
Nesse contexto, o cumprimento dos requisitos regulatórios contribui para a elevação dos padrões de qualidade, segurança e confiabilidade do serviço, beneficiando tanto os contratantes quanto os passageiros.

3.1 Abrangência Geográfica

A análise da abrangência geográfica do transporte rodoviário sob regime de fretamento foi realizada com base no volume de passageiros transportados ao longo de 2025, considerando o município de destino e a respectiva Unidade da Federação (UF).

Para fins deste estudo, considerou-se como atendida a UF que registrou movimentação de passageiros com destino a pelo menos um de seus municípios.

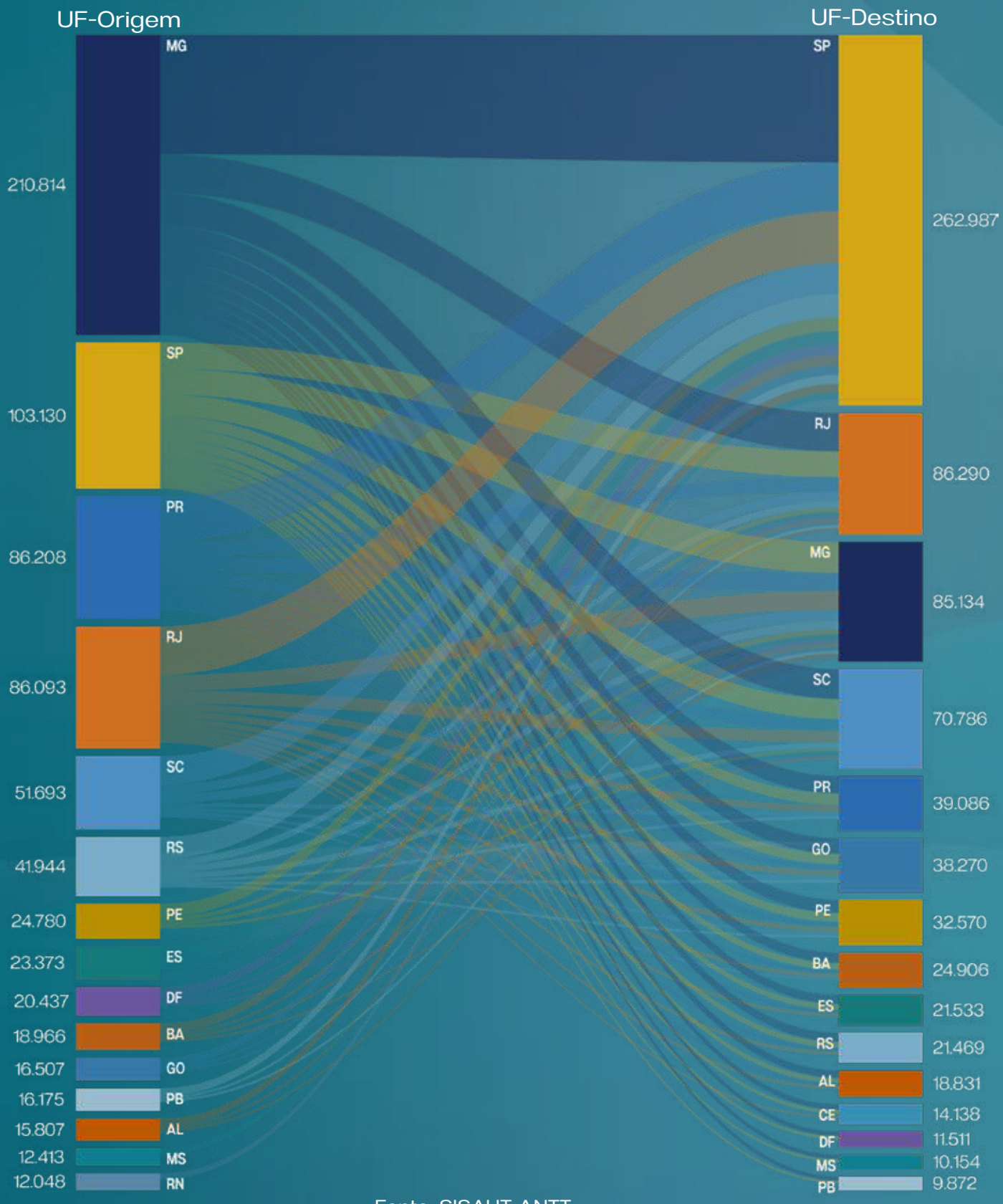
Os resultados indicam elevada capilaridade do serviço em determinadas regiões do país.



Fonte: SISAUT ANTT

3.2 Licenças de Viagem Nacional
Por Origem e Destino - 2024 x 2025

A análise das licenças de viagem nacionais evidencia crescimento moderado do volume total, passando de 384 mil em 2024 para 392 mil em 2025, o que representa um aumento aproximado de +2,2%.



Fonte: SISAUT ANTT

Sob a perspectiva por UF de origem, observa-se forte concentração nas regiões Sudeste e Sul, com destaque para Minas Gerais (MG), que lidera com mais de 210 mil licenças no biênio, seguido por São Paulo (SP) e Paraná (PR). Esse padrão indica que essas unidades federativas atuam como principais polos emissores de viagens, refletindo maior densidade populacional e dinâmica econômica.

Já sob a ótica por UF de destino, o protagonismo se desloca para São Paulo (SP), que concentra o maior volume de chegadas (mais de 262 mil licenças), seguido por Rio de Janeiro (RJ) e Minas Gerais (MG). Esse comportamento reforça o papel desses estados como principais polos de atração de fluxo de passageiros.

A dinâmica das licenças de viagem no Brasil revela forte concentração territorial, com destaque para o eixo Sudeste-Sul, onde estados como São Paulo e Minas Gerais se consolidam como principais polos emissores e receptores do transporte interestadual de passageiros.

3.3 Licenças de Viagem
Por Tipo de Viagem

Em 2025, foram emitidas mais de 415 mil licenças de fretamento, sendo 97,3% para viagens nacionais e 2,7% para viagens internacionais. Dessas licenças, cerca de 99,5% foram para viagens comuns, enquanto as viagens do tipo traslados, transporte de trabalhadores e demais categorias somaram uma parcela mínima das licenças emitidas. Destaca-se que em 2025 houve um aumento de 2,30% nas licenças emitidas em relação a 2024, quando foram emitidas mais de 394 mil licenças. Em comparação ao ano anterior, é possível verificar que, em 2025, o Transporte de Trabalhadores registrou 1.685 licenças (0,4%), com crescimento expressivo de 26,7%, indicando aumento da demanda por deslocamentos com finalidade profissional; houve também redução significativa nas viagens do tipo Translado (-55%).

Licenças Emitidas
1685
transporte de trabalhadores

Transporte de Trabalhadores
+26.7%
aumento da demanda

Redução no Tipo Traslado
-55%
Queda significativa

Mesma Origem e Destino
-27%
queda nas viagens

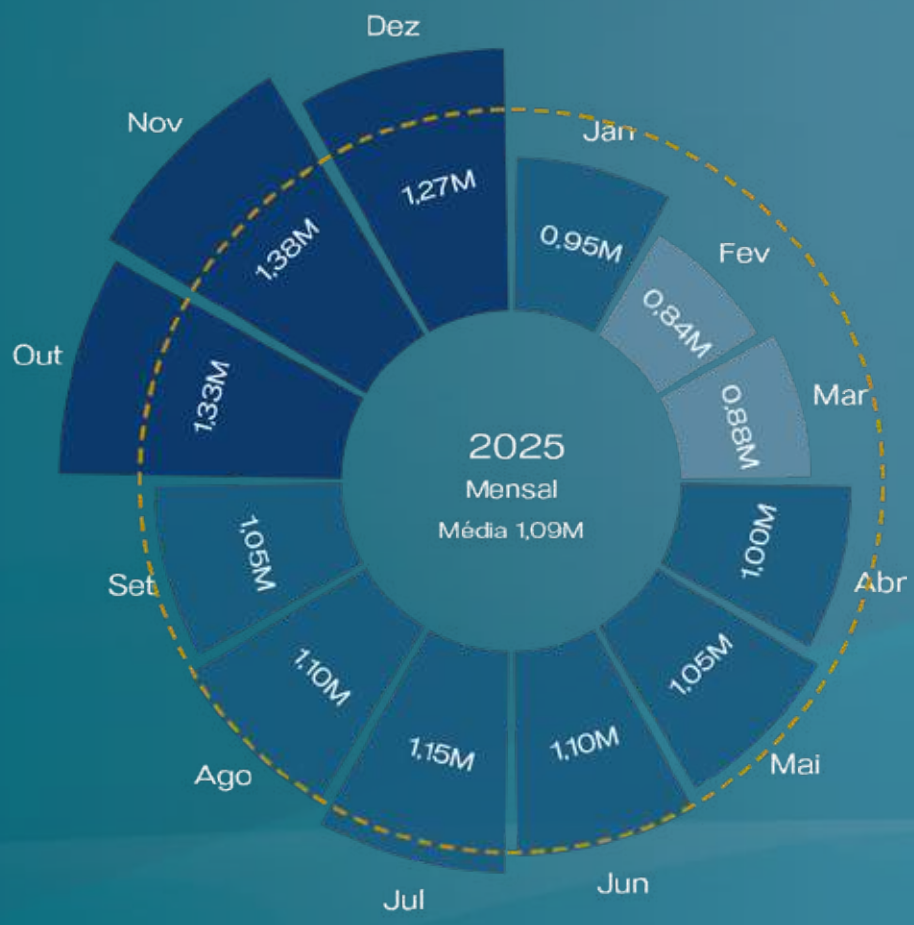
Analisando o histórico dos últimos 5 anos das licenças de viagens emitidas sob regime de fretamento, observa-se que são emitidas cerca de 360 mil viagens por ano em média.

3.4 Movimento de Passageiros

Histórico de Transporte Nacional Interestadual

Analisando a movimentação de passageiros dos últimos 5 anos, é possível observar uma evolução no transporte rodoviário de passageiros sob regime de fretamento onde constata-se que anualmente são transportados em média mais de 12 milhões de passageiros e que o ano de 2025 é o ano com maior volume de passageiros transportados com quase 13,1 milhões de passageiros.

Analisando o ano de 2025, verifica-se que novembro foi mês com maior demanda de passageiros no fretamento e que mensalmente são transportados em média 1,1 milhões de passageiros.



Passageiros em 2025
+13.1M

Crescimento
+78%
2021-2025

Média mensal em 2025
1.09M
Por mês

Novembro
Pico do Ano
+1.38M
de Passageiros



Fonte: SISAUT ANTT

3.5 Dinâmica Territorial

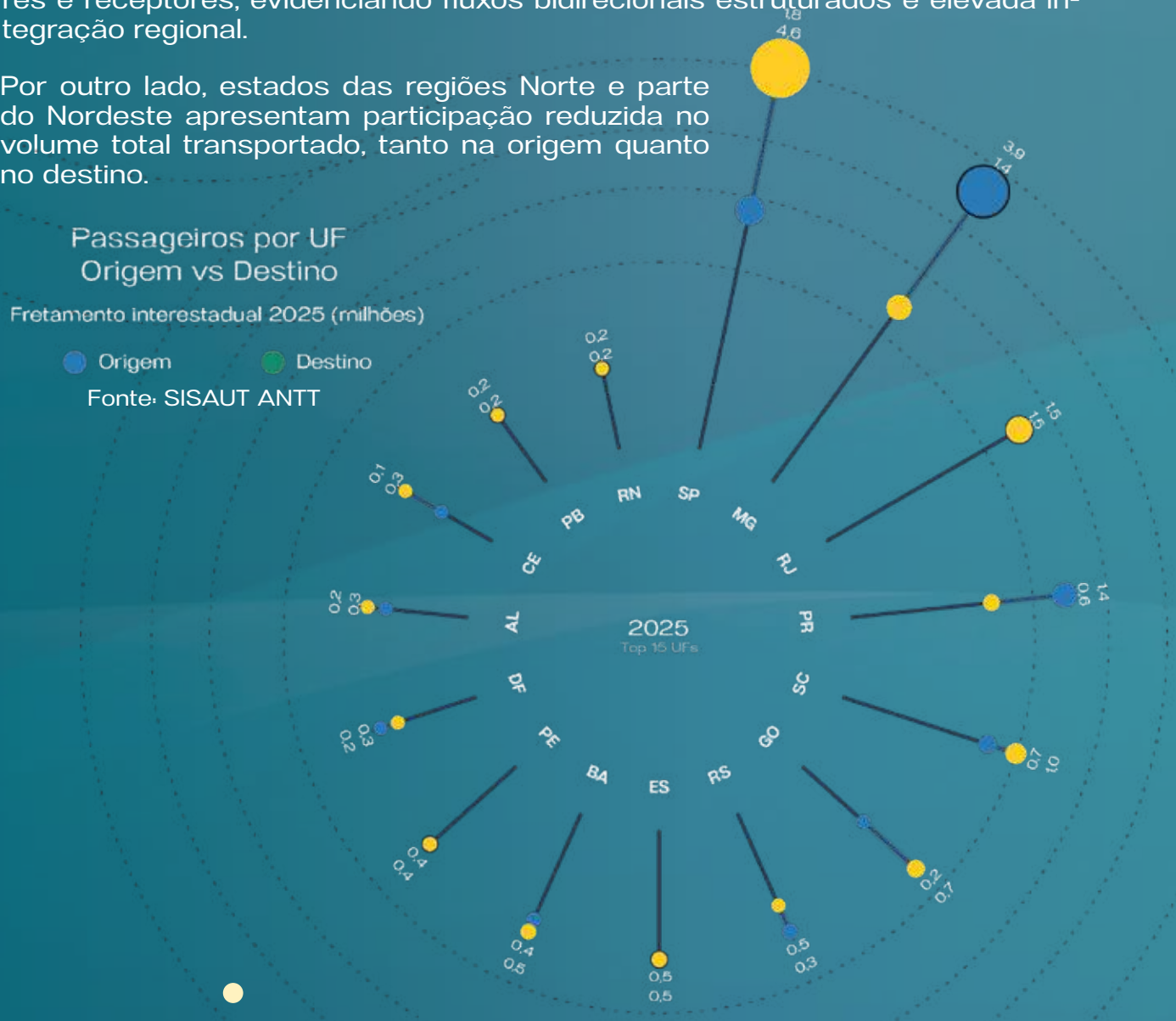
Transporte Nacional Interestadual de Passageiros

A análise da movimentação de passageiros por Unidade da Federação de origem e destino, no âmbito do transporte nacional interestadual sob regime de fretamento em 2025, evidencia elevado grau de concentração territorial dos fluxos, com predominância dos estados das regiões Sudeste e Sul.

No recorte por UF de origem, Minas Gerais apresentou o maior volume de passageiros transportados, superando 3,9 milhões de registros. Em seguida, destacam-se São Paulo, Rio de Janeiro e Paraná.

Sob a perspectiva da UF de destino, São Paulo consolidou-se como principal polo receptor, com aproximadamente 4,6 milhões de passageiros, seguido por Rio de Janeiro e Minas Gerais. O dado reforça o papel do estado como principal hub de atração de deslocamentos interestaduais no regime de fretamento. Observa-se, ainda, que estados como São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Paraná eSanta Catarina figuram simultaneamente entre os principais emissores e receptores, evidenciando fluxos bidirecionais estruturados e elevada integração regional.

Por outro lado, estados das regiões Norte e parte do Nordeste apresentam participação reduzida no volume total transportado, tanto na origem quanto no destino.



3.6 Comparativo Nacional 2024 x 2025

No comparativo da demanda geral de passageiros de 2024 x 2025, observa-se crescimento consistente no mercado, passando de 12.730.122 passageiros em 2024 para 13.111.972 em 2025, o que representa um acréscimo de 381.850 passageiros e variação positiva de 3,0% no período.

A estrutura territorial manteve-se concentrada no eixo Sul-Sudeste, com Minas Gerais permanecendo como principal estado emissor, apresentando expansão no volume transportado, e São Paulo consolidando-se como o principal polo receptor nacional, absorvendo mais de um terço do fluxo total de passageiros transportados em 2025.

O cenário evidencia estabilidade no ranking das Unidades da Federação que historicamente concentram os maiores volumes de passageiros, tanto na origem quanto no destino, com destaque para São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Santa Catarina, Paraná e Espírito Santo.



Fonte: SISAUT ANTT

Concentração Regional nas regiões Sudeste e Sul

Predominância dos fluxos de passageiros nas regiões Sudeste e Sul, tanto na origem quanto no destino

Minas Gerais : Maior estado emissor

3,9 milhões de passageiros partiram de MG em 2025

São Paulo : Principal polo receptor

4,65 milhões de passageiros chegaram a SP, absorvendo quase um terço da demanda nacional

Corredores de alta integração : SP, MG, RJ, PR, SC

Esses 5 estados sustentam fluxos expressivos nas duas direções.São corredores consolidados, não sazonais

Norte e Nordeste Participação ainda restrita

A região reflete densidade populacional mais baixa distintas das do eixo Sul-Sudeste

3.7 Interestadual

Por Dia da Semana e por tipo de Dia

A dinâmica semanal da demanda no transporte por fretamento evidencia um padrão claro de concentração no final da semana.

O período compreendido entre quinta-feira e sábado registrou, de forma consolidada, cerca de 7,4 milhões de passageiros transportados, representando aproximadamente 57% do volume total semanal. Esse comportamento evidencia um padrão de intensificação da demanda próximo ao fim de semana.

A sexta-feira destacou-se como o principal pico operacional, alcançando 3.328.753 passageiros transportados, o maior volume entre todos os dias analisados.

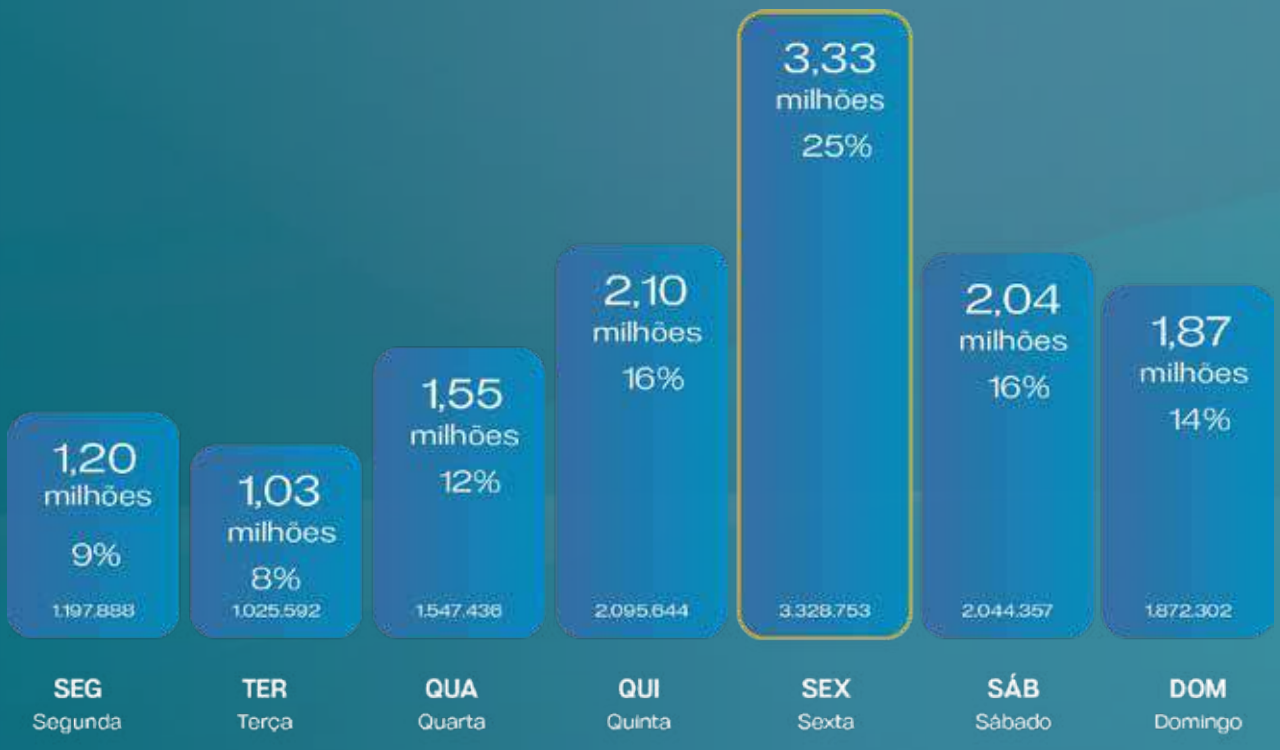
Passageiros

13.111.972
Total semanal

QUI - SAB

57%
do fluxo semanal

Em contrapartida, os menores fluxos foram verificados no início da semana, especialmente na terça-feira (1.025.592 passageiros) e na segunda-feira (1.197.888 passageiros), indicando uma redução relevante na movimentação nesse período.



Total semanal: **13.111.972** passageiros · Qui-Sáb concentra **57%** do fluxo

Fonte: SISAUT ANTT

Para reforçar a compreensão das tendências e padrões da movimentação de passageiros no transporte sob regime de fretamento, foi realizada análise comparativa da demanda por tipo de dia entre os anos de 2024 e 2025, considerando a classificação em dias úteis, sábados e domingos/feriados.

Os dados evidenciam que a maior concentração de passageiros permanece ocorrendo nos dias úteis, que passaram de aproximadamente 8,89 milhões em 2024 para 8,98 milhões em 2025, mantendo-se como a principal categoria de deslocamento. Esse comportamento está diretamente associado à dinâmica semanal da demanda, uma vez que quintas e sextas-feiras – dias de maior intensidade operacional – são classificados como dias úteis, concentrando grande parte dos fluxos.

Adicionalmente, observa-se crescimento nas demais categorias, com destaque para os sábados, que registraram aumento de aproximadamente 1,8 milhões para 2 milhões de passageiros.

Já os domingos e feriados também apresentaram leve expansão, passando de cerca de 2,05 milhões para 2,14 milhões de passageiros.

Passageiros por Tipo de Dia



Fonte: SISAUT ANTT



4 Semiurbano

O transporte semiurbano conhecido formalmente como serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual semiurbano de passageiros é uma modalidade de transporte rodoviário que realiza deslocamentos entre municípios limítrofes localizados em diferentes estados, principalmente em regiões metropolitanas ou entre cidades vizinhas com forte integração econômica e social. Em geral, esses trajetos possuem até cerca de 75 quilômetros e apresentam características semelhantes ao transporte urbano, como a utilização de ônibus com múltiplas paradas ao longo do percurso e a possibilidade de transporte de passageiros em pé.

Essa modalidade de transporte integra o sistema de transporte regular de passageiros, operando com frequência mínima definida pelo Poder Público para garantir a continuidade e a regularidade do atendimento. O serviço é amplamente utilizado no cotidiano por trabalhadores, estudantes e demais usuários que se deslocam entre cidades próximas situadas em estados distintos, especialmente em regiões com intenso fluxo populacional.

Um dos fenômenos mais comuns nesse tipo de deslocamento é a chamada migração pendular, caracterizada pelo movimento diário de pessoas entre o município onde residem e outro onde trabalham, estudam ou realizam diversas atividades, retornando geralmente no mesmo dia. Nesse contexto, o transporte semiurbano desempenha papel essencial para a mobilidade regional, promovendo a integração entre cidades e facilitando o acesso da população a oportunidades de trabalho, educação, serviços públicos e saúde, contribuindo para a dinâmica socioeconômica das regiões limítrofes entre estados.

Transporte Pendular

Deslocamento diário de passageiros entre municípios de diferentes estados, com ida e retorno no mesmo dia, geralmente para atividades como trabalho, estudo e acesso a serviços

Transporte Semiurbano

Modalidade de transporte interestadual, com características operacionais semelhantes ao transporte urbano

Viagens com extensão média de até 75 km com múltiplas paradas e possibilidade de transporte de passageiros em pé

Função do Semiurbano

Promover a integração entre regiões metropolitanas e cidades limítrofes, garantindo mobilidade diária e acesso a oportunidades econômicas e sociais

4.1 Abrangência geográfica

Em 2025, o serviço semiurbano atendeu 38 municípios e o Distrito Federal. A ligação com maior demanda de passageiros foi entre Distrito Federal e Goiás, especialmente para os municípios goianos que integram a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE-DF). Cada ligação considera o par de Unidades Federativas correspondente à origem e ao destino das linhas.

No Distrito Federal, sete localidades são atendidas pelo transporte semiurbano: Brasília, Ceilândia, Taguatinga, Gama, Brazlândia, Planaltina e Sobradinho. Algumas dessas localidades são conhecidas no DF como cidades satélites e nessas regiões possuem forte atividade comercial e, consequentemente, alta demanda de passageiros. Em 2025, oito empresas operaram no Distrito Federal e oito no estado de Goiás. Identificaram-se cinco empresas atendendo o estado de São Paulo, com igual número atendendo o estado de Minas Gerais e duas empresas atendendo o estado do Rio de Janeiro. Nas demais Unidades Federativas, predominou a atuação de um único operador quando existente.

UF	Empresas	Município	%
GO		13	33.3%
DF		7	17.9%
MG		6	15.4%
SP		6	15.4%
RJ		2	5.1%
MT		1	2.6%
PE		1	2.6%
PR		1	2.6%
MS		1	2.6%

Fonte: Controle Interno/Supas

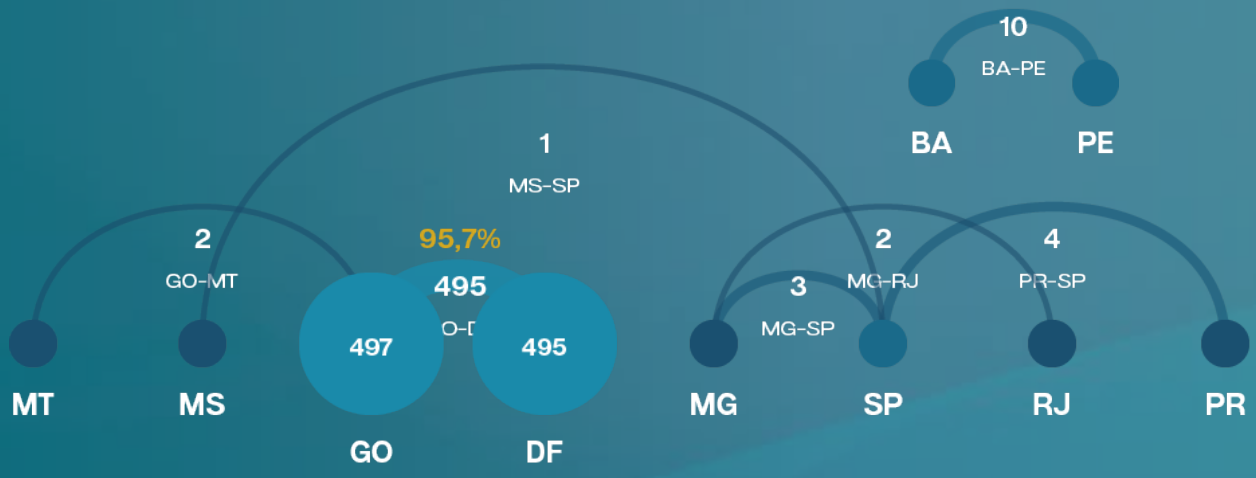
4.2 Linhas em Operação

Em 2025, o transporte semiurbano registrou 517 linhas operadas em todo o país por 17 empresas, representando um acréscimo de 34 linhas em relação a 2024, quando foram contabilizadas 483 linhas. Esse resultado corresponde a um crescimento de aproximadamente 7,0%, indicando a ampliação da oferta do serviço.

A distribuição das linhas evidencia elevada concentração no eixo Distrito Federal-Goiás, responsável por cerca de 95,7% das linhas ativas no período, totalizando 495 linhas. Esse comportamento reafirma o caráter estruturante dessa ligação para o sistema semiurbano interestadual.

As demais regiões apresentam participação residual, somando aproximadamente 4,3% do total de linhas, com presença pontual em eixos como BA-PE, PR-SP, MG-SP, GO-MT, MG-RJ e MS-SP.

Adicionalmente, observa-se que essas linhas são operadas por 44 prefixos distintos cadastrados junto à ANTT. Em 2025, foram ofertados mais de 1,2 milhões de horários, considerando o total de viagens realizadas ao longo do ano.



Fonte: Controle Interno/Supas

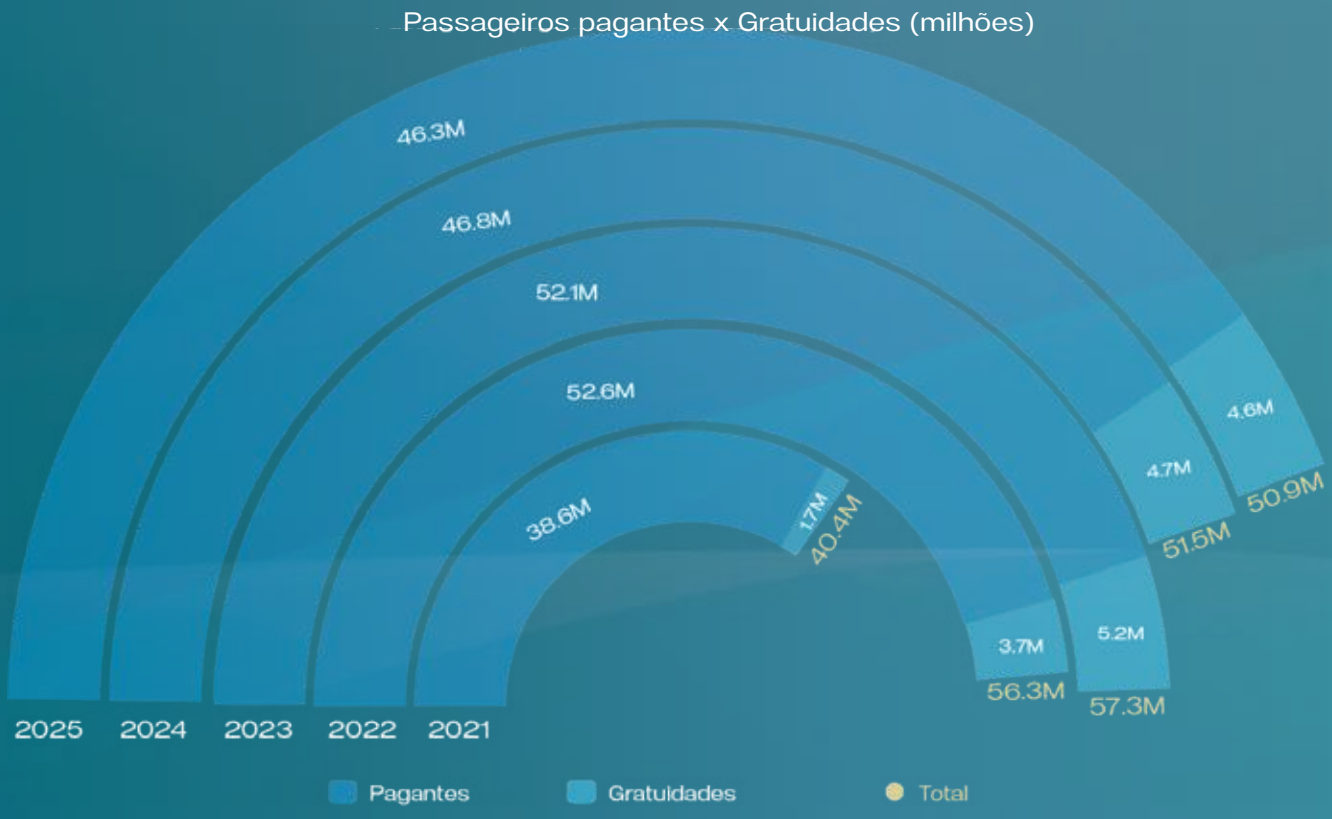
4.3 Movimento de passageiros

I - Por tipo de usuário

No transporte rodoviário interestadual coletivo semiurbano, observa-se que, ao longo dos últimos anos, são transportados em média mais de 50 milhões de passageiros por ano. Em 2025, foram registrados aproximadamente 50,9 milhões de passageiros, mantendo o sistema em um patamar elevado de demanda, ainda que com leve retração em relação a 2024.

No mesmo período, foram concedidas cerca de 4,6 milhões de gratuidades, contemplando principalmente idosos, além de beneficiários do programa Passe Livre. Esse volume reforça o papel social do transporte semiurbano na garantia do acesso à mobilidade para diferentes grupos da população.

A média mensal de passageiros transportados em 2025 ficou próxima de 4,2 milhões, evidenciando a manutenção da estabilidade na demanda ao longo do tempo. Destaca-se que os principais fluxos continuam concentrados nos trajetos que conectam o Distrito Federal ao estado de Goiás, eixo que permanece como o principal polo de deslocamento no sistema semiurbano interestadual.



Fonte: Controle Interno/Supas

II - Gratuidades concedidas

No transporte rodoviário interestadual semiurbano, em 2025 foram concedidas aproximadamente 4,6 milhões de gratuidades, mantendo o patamar elevado observado nos últimos anos, ainda que com leve redução em relação a 2024. Desse total, destaca-se a categoria de idosos, que concentrou cerca de 3,7 milhões de gratuidades, seguida pelo Passe Livre (aproximadamente 801 mil).

Com base na série recente, observa-se que, a partir de 2021, houve uma forte expansão das gratuidades concedidas, após o período de retração registrado entre 2019 e 2020, quando os volumes ficaram abaixo de 600 mil benefícios em decorrência das restrições impostas pela pandemia da Covid-19.

Desde então, o sistema apresentou recuperação consistente, atingindo seu pico em 2023, com mais de 5,1 milhões de gratuidades, seguido por uma estabilização em níveis elevados nos anos de 2024 e 2025.

Essa trajetória evidencia não apenas a retomada da demanda, mas também a consolidação do transporte semiurbano como instrumento de inclusão social, com manutenção de volumes expressivos de benefícios ao longo do tempo.



Fonte: Controle Interno/Supas



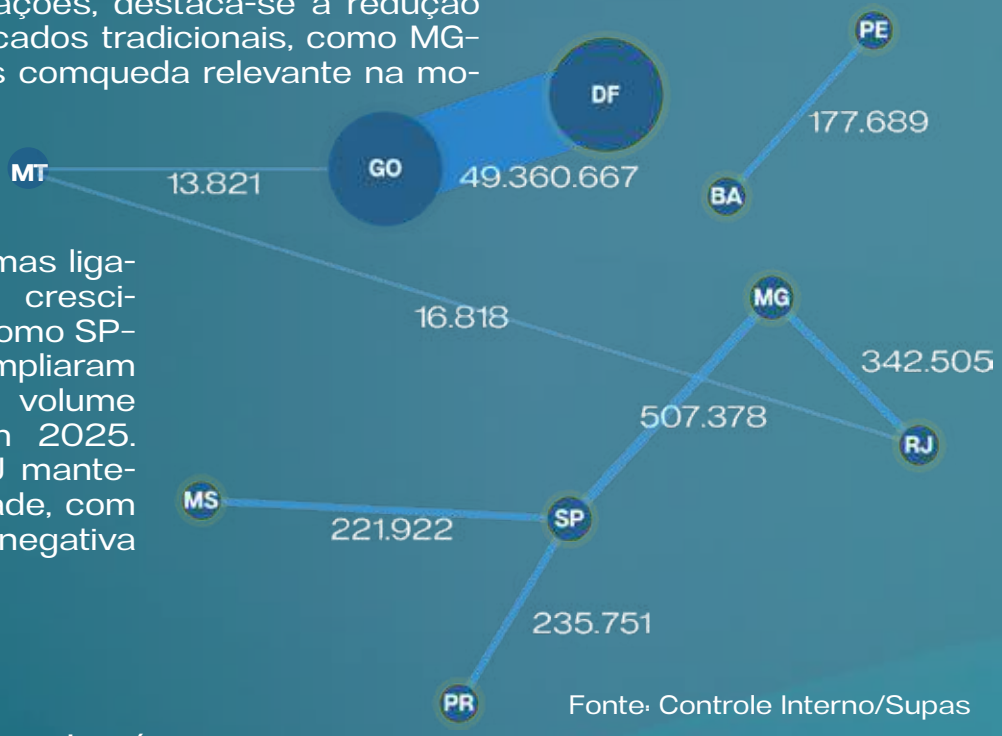
Fonte: Controle Interno/Supas

III - Por ligação

Em 2025, o serviço semiurbano manteve forte concentração no eixo Distrito Federal – Goiás, responsável por mais de 49 milhões de passageiros transportados, o que representa mais de 97% do total do sistema. Esse resultado reforça o caráter estruturante dessa ligação para a mobilidade interestadual de curta distância.

Ao analisar as principais ligações, observa-se comportamentos distintos. A relação DF-GO apresentou leve retração, passando de cerca de 26,2 milhões em 2024 para 24,2 milhões em 2025, enquanto o sentido inverso GO-DF registrou crescimento, atingindo aproximadamente 25,1 milhões de passageiros.

Entre as demais ligações, destaca-se a redução na maioria dos mercados tradicionais, como MG-SP e SP-MG, ambos comqueda relevante na movimentação.



Por outro lado, algumas ligações apresentaram crescimento expressivo, como SP-MS e MS-SP, que ampliaram significativamente o volume de passageiros em 2025. Já a ligação MG-RJ manteve relativa estabilidade, com pequena variação negativa no período.

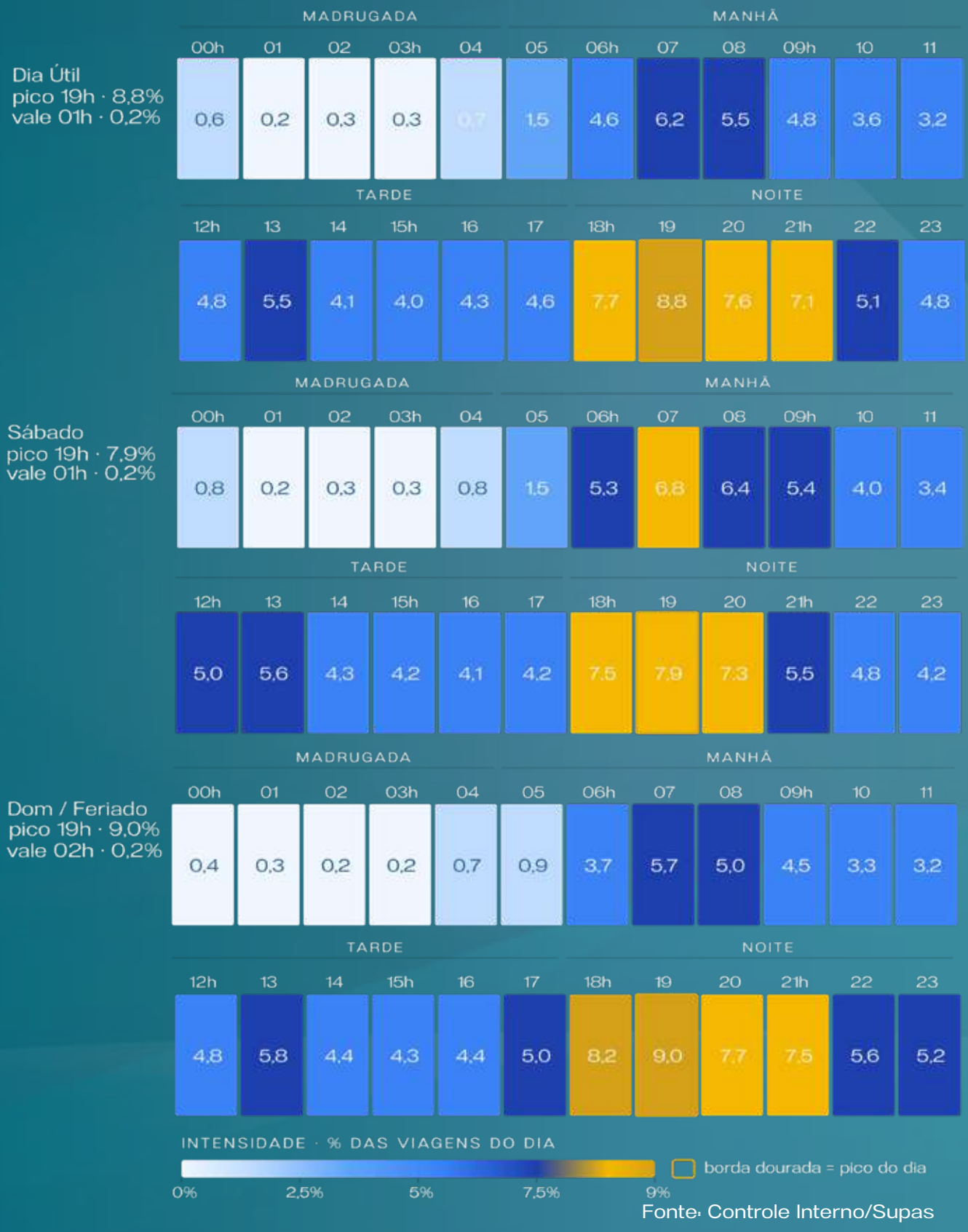
Fonte: Controle Interno/Supas

IV - Por tipo de dia e horário

Historicamente, nos últimos 5 anos, observa-se que a maior parte da demanda do transporte semiurbano ocorre em dias úteis, que concentram aproximadamente 84% dos passageiros transportados, enquanto os sábados representam cerca de 8% e os domingos e feriados aproximadamente 6% do total. Neste período, em volume acumulado, foram transportados cerca de 215,7 milhões de passageiros em dias úteis, evidenciando a predominância desse tipo de deslocamento no sistema.

Em 2025, o transporte semiurbano manteve seu padrão de uso fortemente associado à rotina de trabalho e estudo. Mais de 84% das viagens ocorreram em dias úteis, totalizando aproximadamente 43,3 milhões de passageiros transportados. Aos sábados, foram registrados cerca de 4,8 milhões de passageiros (9%), enquanto domingos e feriados somaram aproximadamente 2,9 milhões (6%), volumes significativamente inferiores aos dias úteis.

Em relação a 2024, observa-se uma leve redução no volume total de passageiros, refletida de forma proporcional em todos os tipos de dias, mantendo-se, contudo, a predominância dos dias úteis na estrutura da demanda.



Fonte: Controle Interno/Supas

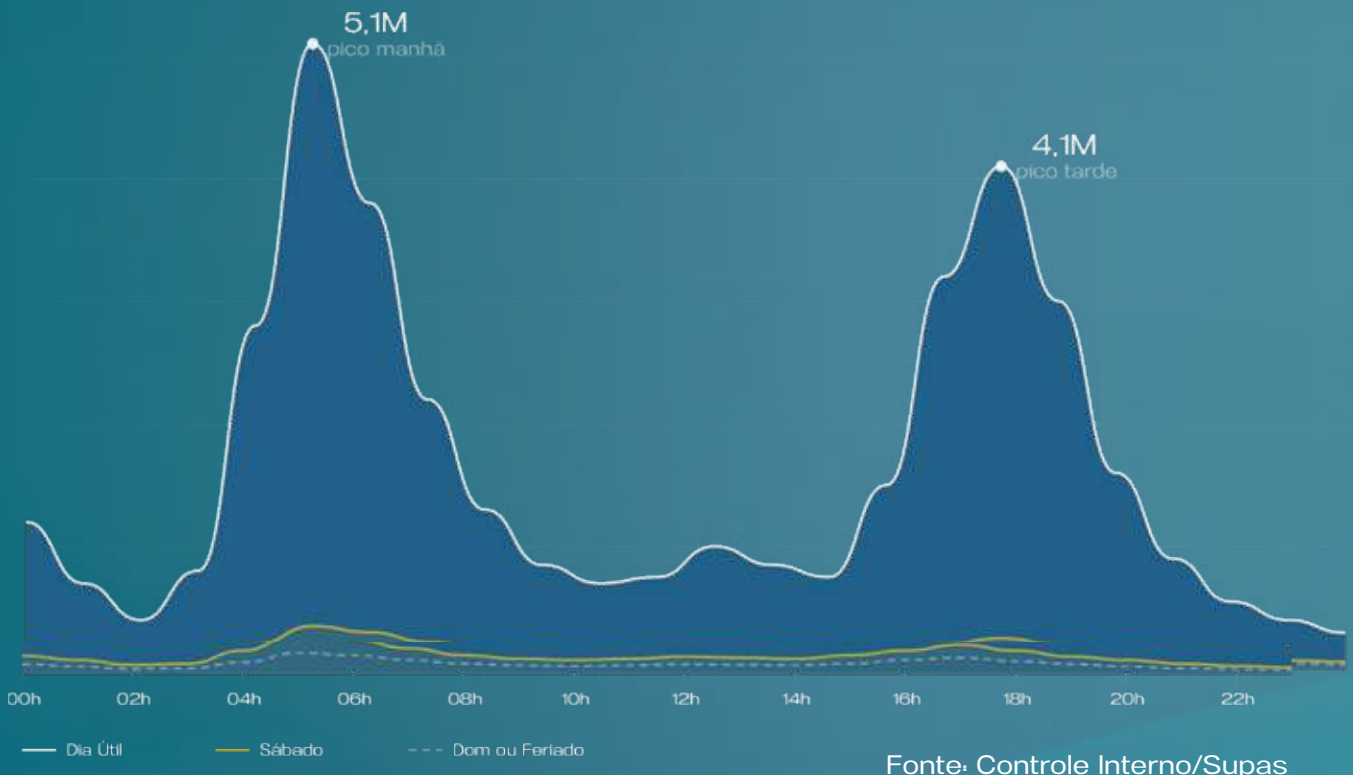
Quanto aos horários, os picos de movimentação no transporte semiurbano em 2025 ocorrem nos períodos de início da manhã e final da tarde. Destacam-se os horários entre 05h e 07h, com forte volume de passageiros no deslocamento para o trabalho e estudo, e entre 16h e 18h, período que registra os maiores fluxos de retorno, com destaque para o pico das 16h (aproximadamente 4,7 milhões de passageiros no total).

Observa-se ainda um volume relevante no início da madrugada, especialmente às 04h e 05h, indicando a antecipação de viagens em determinados trajetos, característica comum em regiões metropolitanas e no transporte pendular de maior distância.

Aos sábados, domingos e feriados, o padrão de distribuição ao longo do dia se mantém semelhante ao dos dias úteisv. Nota-se maior concentração relativa entre o final da manhã e o período da tarde.

DISTRIBUIÇÃO HORÁRIA DE PASSAGEIROS

POR TIPO DE DIA · 2025



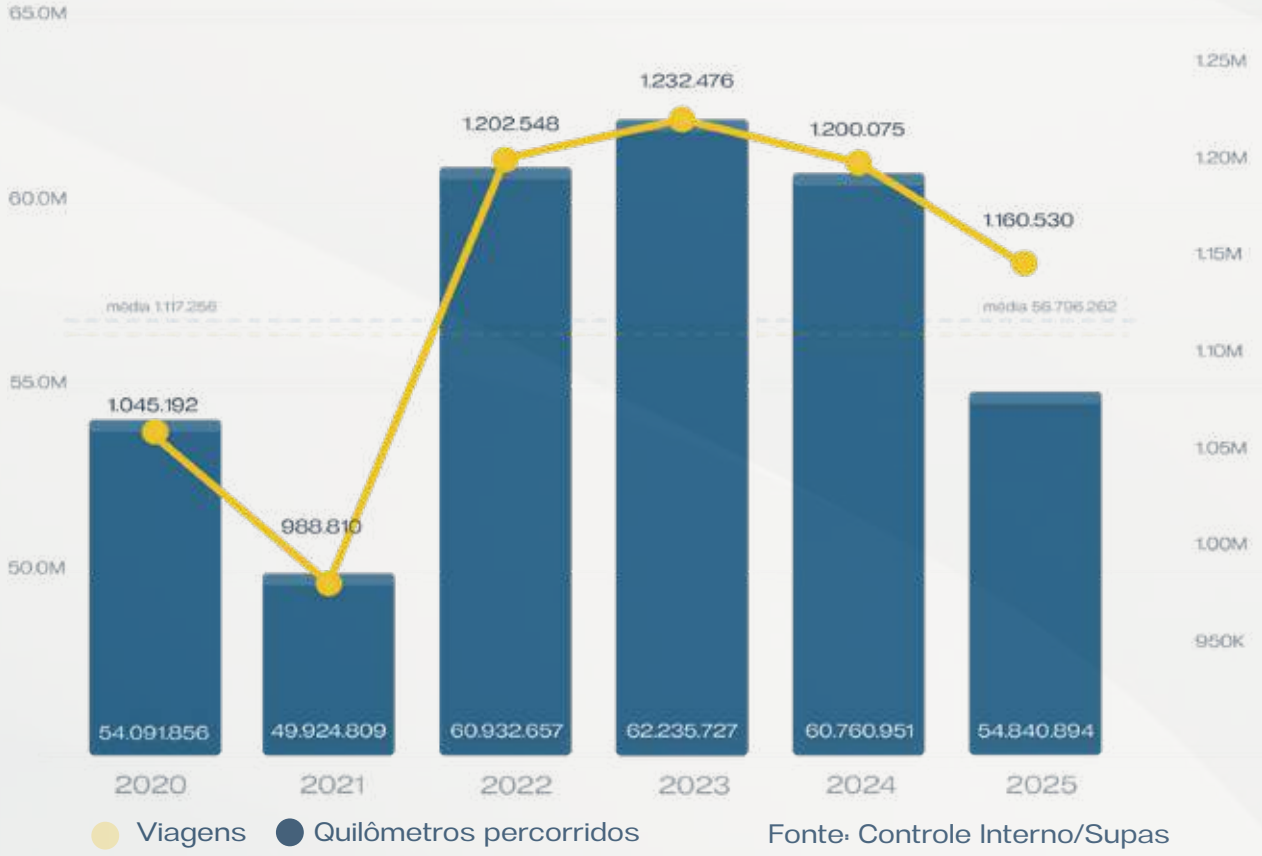
Fonte: Controle Interno/Supas

4.4 Viagens Realizadas e Distância

Quanto às viagens, na análise histórica dos últimos cinco anos do transporte rodoviário semiurbano, observa-se a realização média de aproximadamente 1,1 milhões de viagens por ano, com uma distância média percorrida superior a 56,8 milhões de quilômetros anuais.

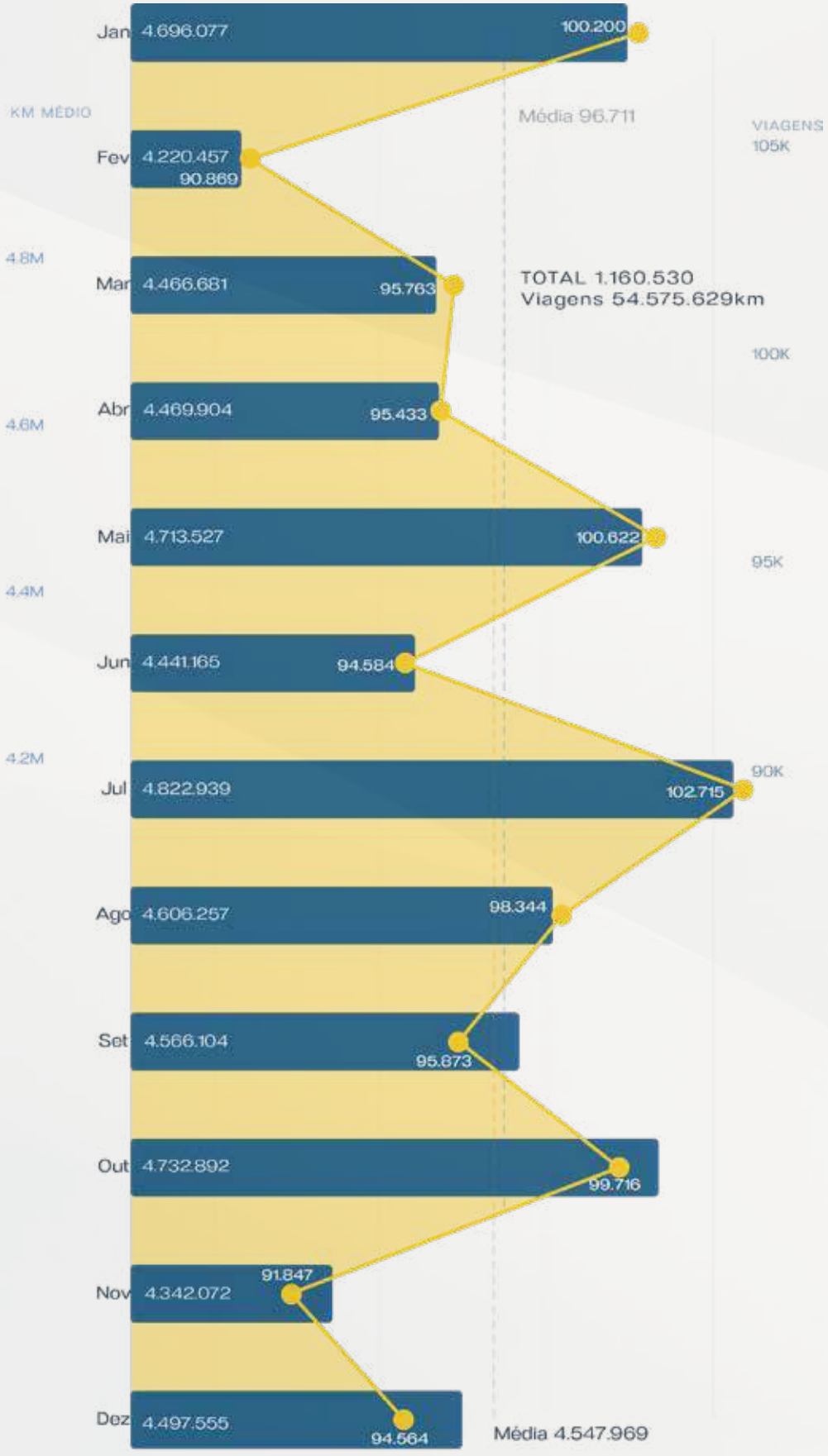
No ano de 2025, foram registradas cerca de 1,2 milhões de viagens, totalizando aproximadamente 54,9 milhões de quilômetros percorridos, o que representa uma leve redução em relação ao ano anterior, mantendo, contudo, o sistema em um patamar elevado de operação.

Na análise mensal, verifica-se que os meses de janeiro, maio e julho apresentaram os maiores volumes, todos com mais de 100 mil viagens realizadas, indicando períodos de maior demanda associados a sazonalidades específicas, como início de ano e períodos de férias. Em média, são realizadas cerca de 96,7 mil viagens por mês, com uma distância média mensal de aproximadamente 4,5 milhões de quilômetros percorridos.



Fonte: Controle Interno/Supas

Viagens e KM Médio Mensal



Fonte: Controle Interno/Supas

4.5 Indicadores de Avaliação

I - Índice de Qualidade do Transporte (IQT)

A ANTT, por meio da Portaria nº 7/2024, instituiu o Índice de Qualidade do Transporte (IQT) para avaliar os serviços prestados pelas empresas autorizadas no Serviço de Transporte Rodoviário Interestadual Semiurbano de Passageiros (STRISP). De acordo com a metodologia, o indicador IQT será avaliado em ciclos anuais e será calculado com base em sete indicadores:

IPU
Indicador de Percepção do Usuário: avalia a satisfação dos usuários com o serviço prestado

IRG
Indicador de Regularidade Formal: avalia o atendimento aos requisitos administrativos e documentais

IRV
Indicador de Regularidade em Vistorias: mede a frequência e a conformidade das inspeções realizadas

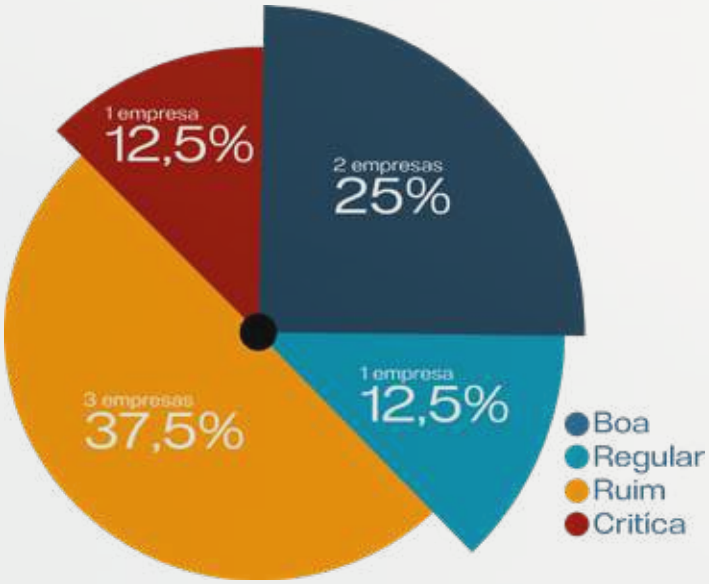
IAV
Indicador de Atualidade dos Veículos: considera a idade média da frota e a atualização tecnológica dos veículos

ICR
Indicador de Conformidade Regulatória: verifica o cumprimento das normas e regulamentações aplicáveis

ICF
Indicador de Conformidade Financeira: analisa a regularidade das obrigações financeiras com a ANTT

IMT
Indicador de Monitoramento: mede a adequação e frequência dos dados fornecidos pelas transportadoras à ANTT

A partir dos valores dos indicadores analisados e avaliados no 2º Ciclo de Avaliação do IQT realizado em 2025, foram obtidos os seguintes resultados apresentado abaixo:



Fonte: Controle Interno/Supas

Após a análise dos indicadores e a obtenção dos resultados do segundo ciclo de IQT, foram definidas as seguintes ações de correção:

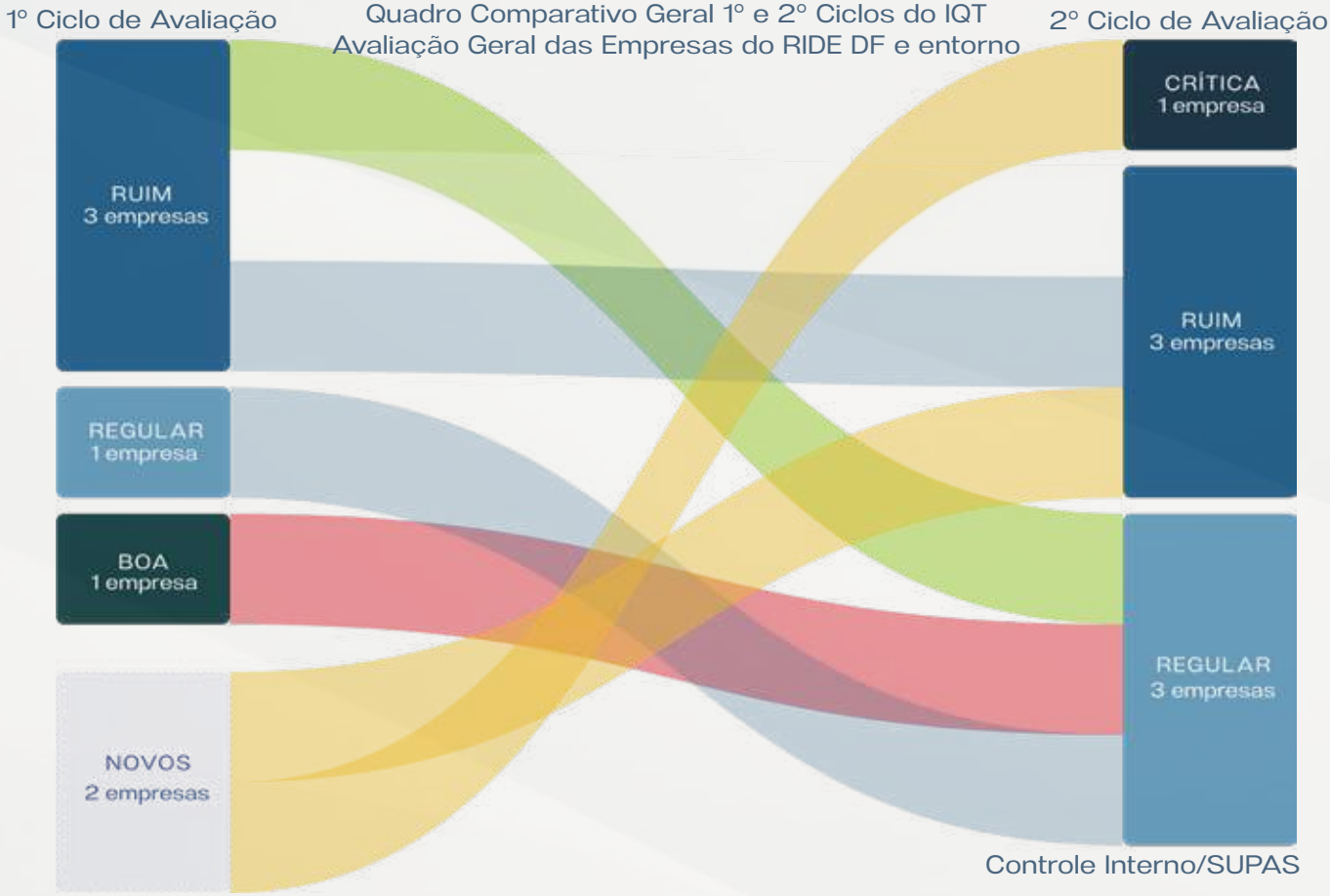
-Estabelecimento de planos de premiação e incentivo quando os resultados forem satisfatórios.

-Notificação às empresas, com prazos específicos para implementação de medidas de correção.

-Definição de prazos diferenciados de acordo com o desempenho: até 150 dias, 90 dias ou 30 dias, conforme o caso.

-Aplicação de sanções cabíveis em caso de não cumprimento dentro dos prazos estipulados.

Os resultados indicam que, embora algumas empresas tenham apresentado avanços significativos em seu desempenho e classificação, ainda persistem disparidades relevantes entre as operadoras avaliadas, o que justifica a adoção de diferentes planos de ação regulatórios, que variam desde medidas de incentivo ou premiação para empresas com desempenho satisfatório até notificações com prazos para correção e eventual aplicação de sanções para aquelas classificadas nas condições regular, ruim ou crítica.



Principais Mudanças entre 1º e 2º ciclo do IQT:

- Parte das empresas apresentou evolução nos indicadores de qualidade ao longo do período avaliado.
- Destacou-se uma empresa com crescimento superior a 3 pontos em relação ao ciclo anterior, representando o maior avanço observado.
- Outras empresas também registraram melhoria gradual em seus resultados, indicando avanço nos padrões operacionais monitorados pelo IQT.
- Em contrapartida, algumas operadoras apresentaram leve redução de desempenho no 2º ciclo avaliativo, demonstrando necessidade de acompanhamento contínuo.
- O 2º ciclo também contou com a inclusão de duas novas empresas no processo avaliativo, ampliando o monitoramento da qualidade do transporte semiurbano.

De forma geral, os resultados evidenciam movimentações positivas nos indicadores avaliados, embora ainda existam diferenças relevantes de desempenho entre as empresas analisadas.

Os resultados consolidados dos ciclos de avaliação IQT dos serviços de transporte rodoviário semiurbano de passageiros por empresa e por ciclo estão disponíveis no site institucional da ANTT no caminho: Assuntos >> Passageiros >> Semiurbano >> Índice de Qualidade do Transporte.

Indicadores de qualidade



Fonte: Controle Interno/Supas

Variações dos Indicadores - IQT - 1° e 2° Ciclo

-Taxa de conformidade: subiu de 70% no primeiro ciclo para 85% no segundo. Isso mostra que as empresas aumentaram a aderência às normas, refletindo maior controle e qualidade.

-Atualidade do veículo (IAV): permaneceu em zero. Isso indica que, apesar de outras melhorias, a idade da frota não avançou, mostrando a necessidade de renovar os veículos.

-Regularidade das vistorias (RV): teve um aumento. Isso mostra que as inspeções passaram a ser mais frequentes, o que contribui para maior segurança e confiabilidade.

-Tempo de resposta: reduziu de 5 para 3 dias. Dessa forma, observa-se que a agilidade no atendimento melhorou, tornando o serviço mais rápido.

Satisfação do cliente: subiu de 75% para 90%. Isso evidencia que os clientes estão mais satisfeitos, o que pode indicar uma melhora na experiência e no relacionamento.

Isso mostra que, no geral, as empresas do semiurbano, avaliadas no primeiro e no segundo ciclo do IQT, apresentaram uma melhoria.



5 Transporte Internacional

5.1 Transporte Internacional - Regular

Para avaliar o transporte rodoviário internacional regular de passageiros foram realizadas análises dos principais dados cadastrais existentes tais como como prefixos, linhas, empresas, mercados e municípios atendidos bem como também foram analisados dados referentes ao quadro de horários de viagens ofertados.

Dados Cadastrais

No que se refere às Linhas e Prefixos do transporte internacional regular de passageiros, observa-se a predominância das ligações entre o Brasil e os países do Cone Sul, especialmente Argentina e Paraguai, que concentram 29 e 23 linhas ativas, respectivamente. Em seguida, aparecem as conexões com Uruguai, Bolívia, Chile e Peru, além de outras ligações internacionais com menor representatividade operacional.

O total registrado para esse transporte é de 735 mercados definindo o par de origem e destino atendidos e que se referem aos seccionamentos que são operados internacionalmente. Todos esses dados do transporte internacional regular de passageiro atendem cerca de 133 municípios do território brasileiro.

70 Prefixos	58 Linhas	37 Empresas	735 Mercados	133 Municípios

No que se refere ao cadastro de empresas do transporte rodoviário internacional de passageiros, em 2025, 37 (trinta e sete) empresas estavam habilitadas a operar, sendo 16 (dezesseis) empresas nacionais e 21 (vinte e uma) empresas estrangeiras.



Fonte: Sistemas ANTT e Controle Interno/Supas

Dessas 37 empresas cadastradas e habilitadas para o transporte internacional, 28 (vinte e oito) empresas tiveram operação durante o ano, representando, assim, mais de 75% das empresas operantes no transporte internacional em 2025.

Em relação às empresas operantes, o Brasil lidera com 11 empresas, seguido dos demais países com menos participação.

Quanto ao transporte rodoviário internacional fronteiriço (semiurbano) que opera ligações entre Brasil e Argentina e entre Brasil e Paraguai, atualmente essa modalidade é realizada por meio de 5 linhas com tais destinos. Em relação a oferta, são operados mais de 18 mil horários durante o ano, sendo mais de 85 % das ligações entre Brasil e Paraguai e cerca de 15% entre Brasil e Argentina.

5 linhas
Argentina/Paraguai
Semiurbano

Oferta de Serviços

No transporte internacional regular de passageiros, considerando a oferta geral de serviços de acordo com o quadro de horários disponibilizado, para as ligações internacionais entre Brasil e demais países do Cone Sul, destaca-se o Paraguai, com mais de 49% dos horários cadastrados no Sistema da ANTT em 2025.

Em seguida, destaca-se a Argentina, com mais de 31% da oferta total de serviços, consolidando-se como o segundo principal mercado internacional do transporte rodoviário regular brasileiro.

Os demais mercados internacionais apresentam participação mais reduzida na oferta de horários do transporte regular internacional sendo Uruguai (12,6%) e Bolívia (6,1%) com presença moderada, enquanto Chile (0,28%) e Peru (0,18%) registram percentuais bastante limitados de horários cadastrados, refletindo operações mais específicas e menor densidade de serviços regulares nesses corredores internacionais.



Fonte: Sistemas ANTT e Controle Interno/Supas

5.2 Transporte Internacional - Fretamento

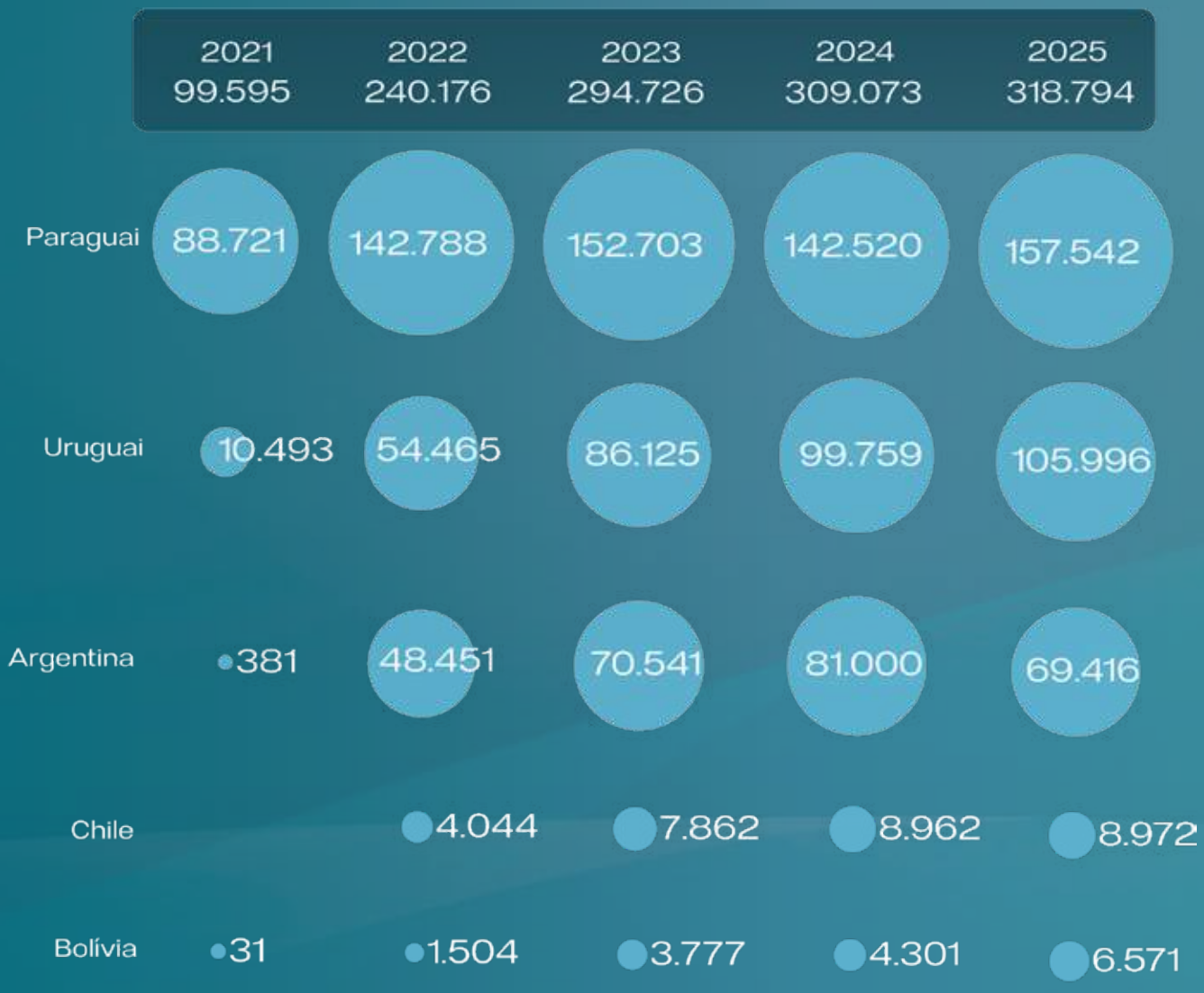
Histórico de Passageiros transportados

Em relação ao transporte internacional de passageiros sob regime de fretamento, observa-se que, em 2025, foram transportados 318.794 passageiros, representando um crescimento de 3,2% em relação a 2024, quando foram registrados 309.073 passageiros. Esse resultado reforça a tendência de expansão gradual da demanda internacional, mantendo o maior patamar da série histórica analisada. Média 3 anos 307.531 com variação de 3,2% 24 vs 25

Média 3 anos

307.531

com variação de 3,15% 24 vs 25



Fonte: SISAUT/ANTT

No que se refere às Licenças de Viagem Internacionais, verifica-se uma média anual de aproximadamente 11.713 licenças emitidas nos últimos três anos. O ano de 2025 apresentou o maior volume da série, com 12.279 licenças, representando um crescimento de 5,6% em relação a 2024, evidenciando o aquecimento da atividade e a ampliação das operações internacionais no transporte sob regime de fretamento.

Histórico de Licenças de Viagem

Em 2025, o ciclo de recuperação iniciado no pós-pandemia, alcançando 11.303 licenças emitidas – o maior volume da série histórica e um crescimento acumulado de 200% desde 2021. O Paraguai manteve-se como principal destino, concentrando 49% das autorizações, seguido por Uruguai e Argentina. A ampliação gradual de rotas para Chile, Bolívia e Peru sinaliza a diversificação progressiva da malha internacional, reforçando a integração rodoviária com os países do Mercosul e consolidando o segmento como vetor relevante do transporte internacional de passageiros.

Passageiros Internacionais em 2025
+318k

Licenças Emitidas em 2025
+12k
Maior da série

2022-2025
+200%
acumulado



Fonte: SISAUT/ANTT

5.3 Análise Mensal 2025

No que se refere à análise mensal do transporte internacional de passageiros sob regime de fretamento em 2025, observa-se que os maiores volumes de passageiros foram registrados nos meses de outubro e novembro, com 32.451 e 38.044 passageiros, respectivamente, evidenciando um comportamento de maior demanda no último trimestre do ano.

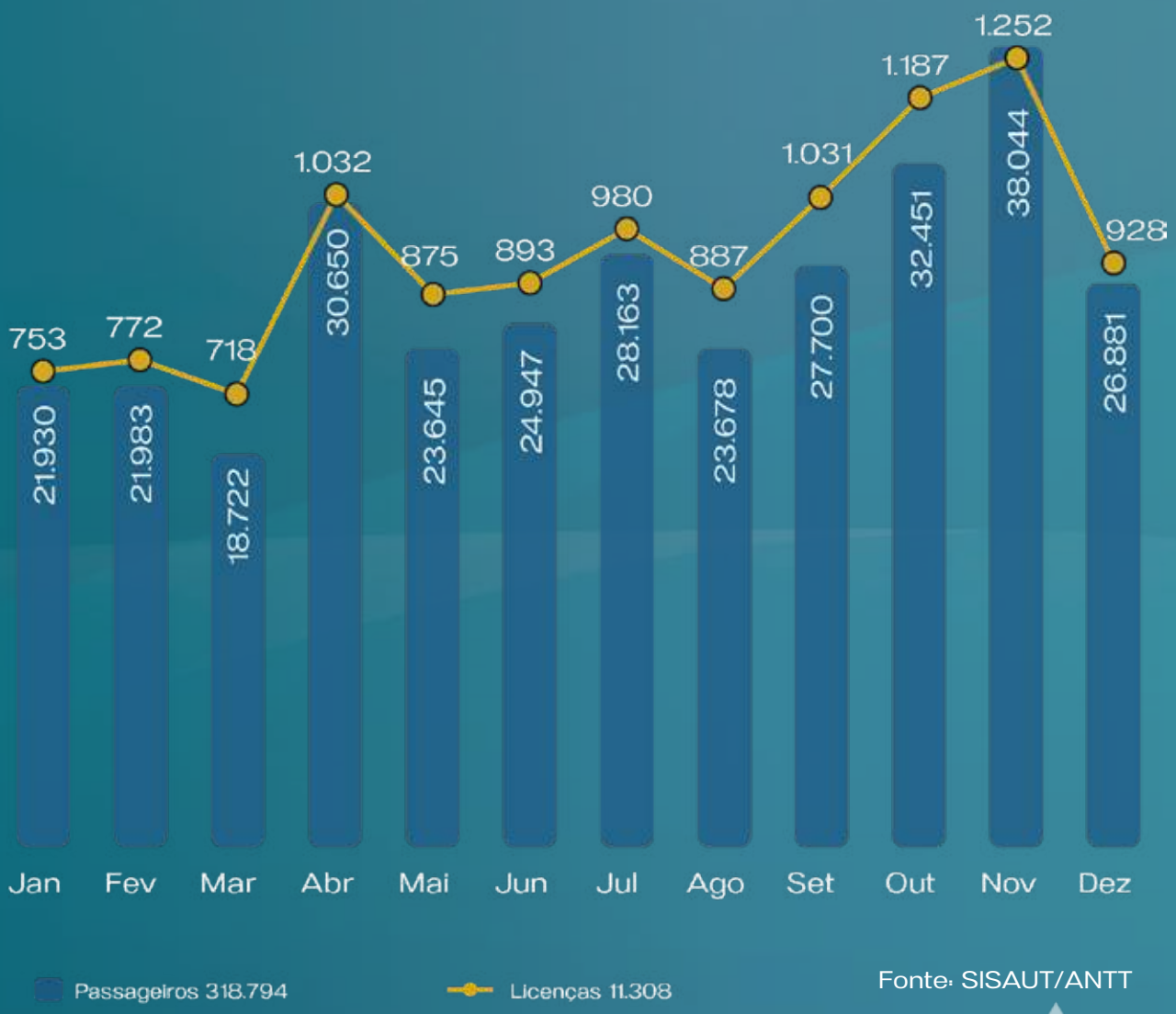
De forma geral, ao longo de 2025, foram transportados, em média, aproximadamente 26,5 mil passageiros por mês, com a emissão média de cerca de 942 licenças de viagem mensais, demonstrando relativa estabilidade na operação ao longo do período.

Para a realização dessas viagens, o transporte internacional contou com a participação de 934 transportadoras distintas no ano, com uma média mensal de aproximadamente 300 transportadoras em operação, indicando uma atuação distribuída entre diferentes operadores ao longo dos meses.

Pico de demanda
Outubro e Novembro

Passageiros em Novembro
38.044

Média mensal de passageiros
26,5 mil



Fonte: SISAUT/ANTT



6 Dados Financeiros

Os dados financeiros do transporte rodoviário de passageiros ajudam a entender como o setor funciona na prática, mostrando a relação entre a quantidade de viagens realizadas, o número de passageiros e o valor arrecadado com os serviços.

Neste Panorama, a análise é focada no transporte rodoviário interestadual regular. Para isso, são considerados alguns pontos principais:

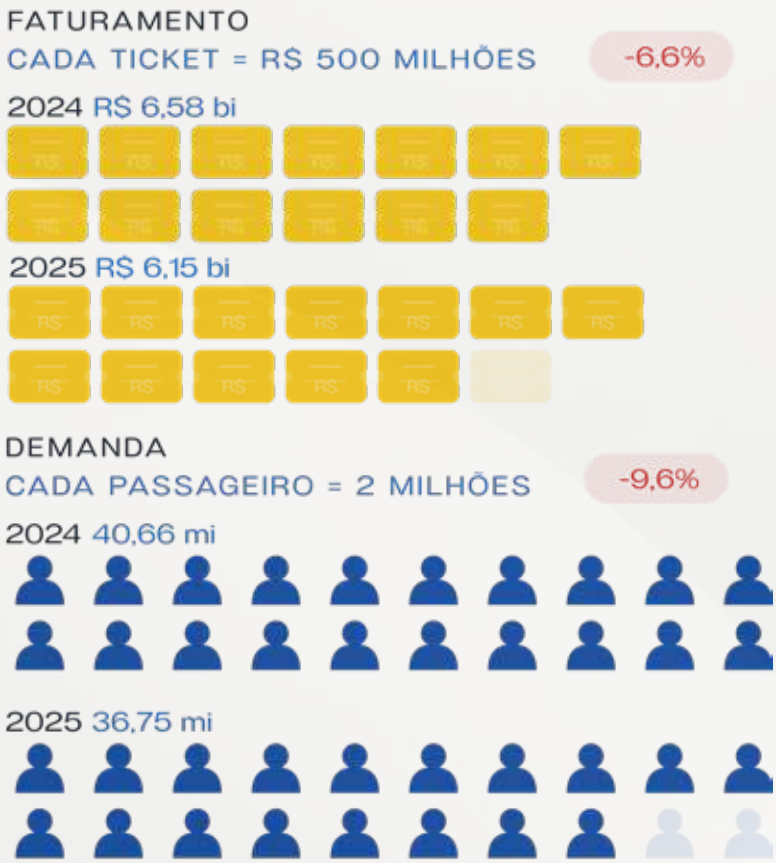
- o faturamento estimado do setor em 2024 e 2025,
- quantidade de passageiros transportados,
- as distâncias das viagens, e
- valor das tarifas analisadas sob diversas perspectivas.

Essas informações ajudam a mostrar a importância do transporte rodoviário no dia a dia da população, já que ele conecta cidades em todo o Brasil e atende milhões de pessoas todos os anos. Vale destacar que essa forma de análise não se aplica da mesma maneira a outros tipos de transporte rodoviário, como o fretamento e o semiurbano, pois cada um possui características, regras e formas de funcionamento diferentes.

6.1 Faturamento 2024 x 2025
Transporte Regular Rodoviário Interestadual

O transporte rodoviário regular interestadual e internacional de passageiros registrou um faturamento em torno de R$ 6,1 bilhões no ano de 2025.

Esse resultado decorre da elevada demanda de passageiros, que superou 36 milhões no ano, bem como do aumento da tarifa média praticada, como será apresentado a seguir. Em relação ao ano anterior, o faturamento de 2025 apresentou uma redução de cerca de 6%, portanto o valor teve pequena variação de um ano para o outro.



Fonte: Dados Abertos ANTT

6.2 Passageiros transportados 2024 e 2025
por Distância e Tarifa Média

No transporte regular rodoviário interestadual, observa-se que mais de 87% dos passageiros, em 2025, realizaram viagens de até 800 km de distância, percentual bastante semelhante ao verificado em 2024 (cerca de 86%), evidenciando a manutenção desse padrão de deslocamento ao longo dos anos.

Esse comportamento reforça um perfil consolidado de demanda, no qual predominam viagens de curta e média distância, especialmente nas faixas entre 400 km e 600 km, que concentram a maior participação de passageiros em ambos os períodos analisados.

A preferência por trajetos menores está diretamente associada a fatores como menor custo das tarifas e redução do tempo de viagem, tornando o transporte rodoviário mais competitivo nessas distâncias. Ainda assim, observa-se que há uma demanda relevante por viagens de longa distância, indicando a importância do modal rodoviário como alternativa viável e acessível frente a outros meios de transporte, mesmo em percursos mais extensos.

+80% dos passageiros viajam até 800 km

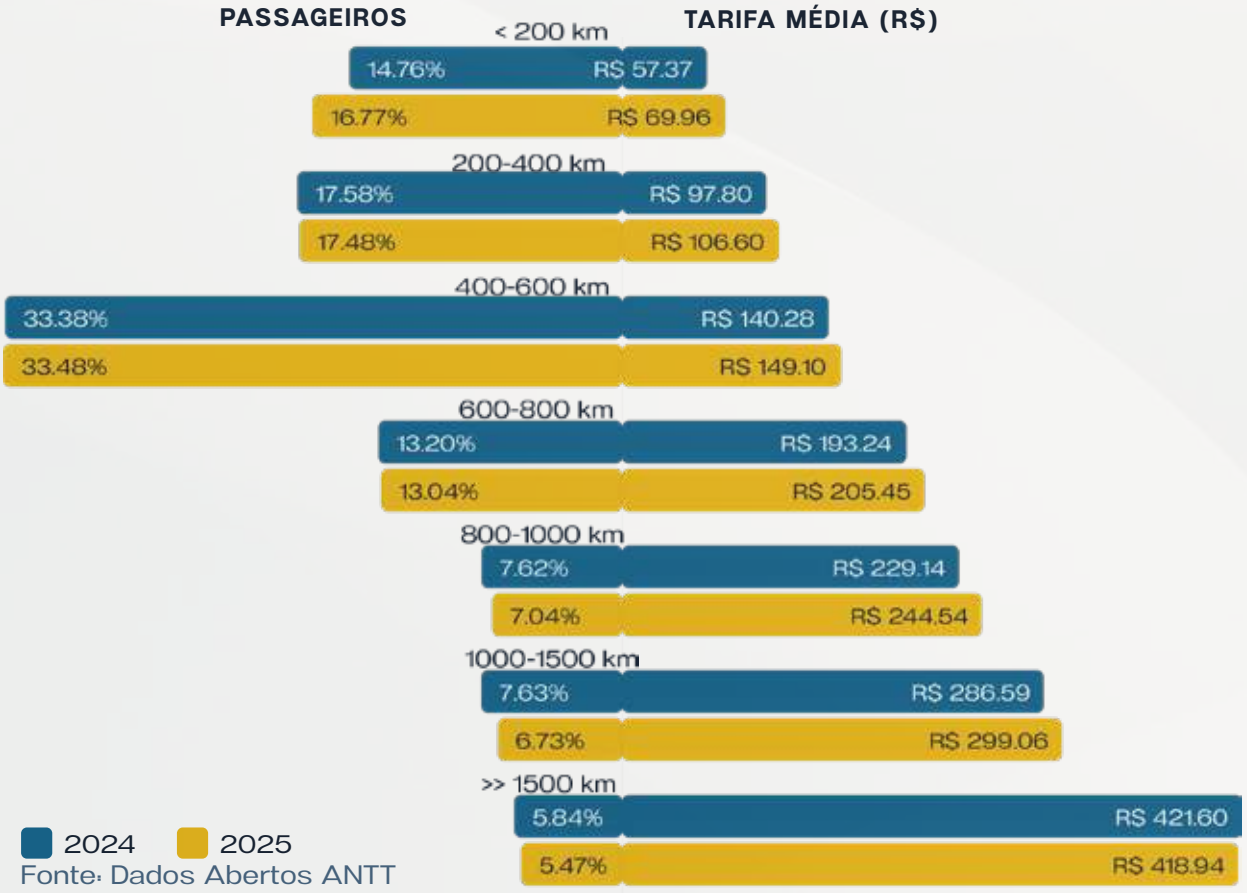
Concentração da demanda em viagens de curta e média distância em 2024 e 2025

Faixa de 400 a 600 km lidera a demanda

Maior participação de passageiros em ambos os anos analisados

Demanda relevante em longas distâncias

Entre viagens acima de 800 km



Fonte: Dados Abertos ANTT

6.3 Tarifa Média 2025 por Classe de Conforto/Distância de Passageiros Pagante

Outra perspectiva relevante sobre a tarifa média no transporte rodoviário interestadual refere-se à sua variação conforme a classe de conforto e a distância percorrida. A análise dos dados de 2025 evidencia diferenças significativas entre os níveis de serviço, refletindo diretamente o padrão de qualidade ofertado ao passageiro.

De modo geral, observa-se que as classes de maior conforto, como Leito e Cama, apresentam as tarifas mais elevadas, com destaque para a classe Leito, que registra os maiores valores em praticamente todas as faixas de distância – alcançando médias superiores a R$ 496 em viagens acima de 1.500 km. Em contrapartida, as classes de menor custo, como a Básica, apresentam os menores valores médios, com tarifas iniciais em torno de R$ 55 para trajetos de até 200 km. As classes Executiva e Semileito situam-se em um nível intermediário, com valores relativamente próximos entre si, indicando uma oferta equilibrada entre conforto e custo.

TARIFA MÉDIA POR CLASSE E DISTÂNCIA

VALORES EM R$ · 2025

	Basica	Executiva	Semileito	Leito	Cama	Total
Menos de 200 km	55.21	73.47	98.70	92.94	62.75	74.73
200 a 400 km	105.32	106.23	107.74	128.08	140.51	111.23
400 a 600 km	163.51	153.37	134.81	184.38	231.49	155.88
600 a 800 km	213.39	211.87	198.89	243.69	275.58	216.41
800 a 1000 km	271.67	246.38	258.09	262.84	286.51	261.04
1000 a 1500 km	304.72	310.14	336.63	367.44	365.59	324.53
Mais de 1500 km	435.64	461.46	509.40	496.72	430.82	466.74
Total	176.97	171.25	166.84	206.03	204.61	176.54

ESCALA: 50 100 200 300 400 500 700

Fonte: Dados Abertos ANTT

Adicionalmente, verifica-se que a tarifa média cresce de forma consistente com o aumento da distância percorrida. Nas viagens de até 200 km, os valores médios concentram-se em torno de R$ 75 (média geral), enquanto nas faixas entre 200 km e 800 km as tarifas variam aproximadamente entre R$ 110 e R$ 216. Já nas viagens de longa distância, especialmente acima de 1.000 km, os valores médios ultrapassam R$ 320, podendo chegar a cerca de R$ 466 nas viagens mais extensas.

Esse comportamento evidencia que a estrutura tarifária do transporte regular rodoviário interestadual está diretamente associada a dois fatores principais: nível de conforto e extensão da viagem. Assim, quanto maior a distância percorrida e mais elevado o padrão de serviço oferecido, maior tende a ser o valor da tarifa.

Tarifa cresce com a distância

Valores médios passam de cerca de R$ 75 (até 200 km) para mais de R$ 460 (acima de 1.500 km)

Classe Leito apresenta as maiores tarifas

Pode ultrapassar R$ 490 nas viagens mais longas

Classe Básica mantém os menores valores

Tarifas iniciais próximas de R$ 55 em curtas distâncias

Executivo e Semileito com valores intermediários

Opções equilibradas entre custo e conforto ao passageiro

Diferença tarifária se amplia com a distância

Quanto maior o percurso, maior o preço

Estrutura tarifária progressiva e consistente

Padrão de crescimento observado em todas as classes analisadas

6.4 Tarifa Média 2025
por Distância e por Tipo de Tarifa

A análise da tarifa média no transporte rodoviário interestadual, sob a perspectiva do tipo de tarifa praticada, evidencia diferenças relevantes entre os valores pagos integralmente (Tarifa Normal) e aqueles resultantes da aplicação de benefícios legais, como os descontos concedidos a idosos e jovens (ID Jovem).

Em 2025, a tarifa média geral para passageiros com desconto jovem foi de aproximadamente R$ 67, em comparação com a tarifa normal média de R$ 178,42.

Assim como verificado nas demais análises, os valores tarifários crescem progressivamente conforme o aumento da distância percorrida. Nas viagens de até 200 km, a tarifa média total situa-se em torno de R$ 75, enquanto nas viagens acima de 1.500 km esse valor ultrapassa R$ 466,7, evidenciando uma estrutura tarifária diretamente proporcional à extensão do deslocamento.

Destaca-se ainda que, mesmo com a concessão de gratuidades e descontos obrigatórios previstos em legislação, o transporte rodoviário interestadual mantém um modelo tarifário equilibrado, que concilia acessibilidade social e sustentabilidade econômica das operações. Esse equilíbrio é fundamental para garantir a continuidade da prestação do serviço e o atendimento a diferentes perfis de usuários em todo o território nacional.

	Desc. Idoso	Desc. Jovem	Tarifa Normal	Total
Menos de 200 km	57.36	34.86	75.33	74.73
200 a 400 km	61.23	45.83	112.64	111.23
400 a 600 km	85.16	53.63	157.54	155.88
600 a 800 km	118.20	69.95	219.50	216.41
800 a 1000 km	148.34	55.02	265.41	261.04
1000 a 1500 km	187.93	96.98	330.85	324.53
Mais de 1500 km	283.85	181.75	481.18	466.74
Total	121.02	66.90	178.42	176.54

ESCALA: 35 80 150 250 350 480

Fonte: Dados Abertos ANTT

7 Anexos

1. Empresas Nacionais Cadastradas no Transporte Interestadual de Passageiros

Categoria/Ano	2024	2025	% variação
Fretamento	9 435	9 545	1,17%
Regular Rodoviário	359	359	0,00%
Semiurbano	18	17	-5,56%
Total	**9 576**	**9 678**	**1,07%**

Fonte: Dados Abertos

2. Empresas Estrangeiras Cadastradas de Transporte de Passageiros

Categoria	2024	2025	% variação
Total de Empresas Internacionais	27	37	37,04%

Fonte: Dados Abertos

3. Empresas Operantes x Não Operantes

Categoria	Empresas Nacionais Habilitadas 2025	Empresas Operando 2025	% Operando
Regular Rodoviário	359,00	176,00	49,0%
Fretamento	9 454,00	7 257,00	76,8%
Semiurbano	20,00	17,00	85,0%
Total Distintas	**9 678,00**	**7 450,00**	**77,0%**

Fonte: Dados Abertos

4. Evolução de Motoristas nos Últimos 5 Anos

Ano	2025	2024	2023	2022	2021
Total de Motoristas Distintos	93 780	88 600	89 262	72 265	53 493
Variação anual	5,52%	-0,75%	19,04%	25,98%	-

Fonte: Dados Abertos

5. Veículos Cadastrados

Descrição	Quantidade
Placas de veículos cadastrados 2024	33 047
Placas de veículos cadastrados 2025	32 341
% Variação	-2,14%

Fonte: Dados Abertos

6. Veículos Cadastrados por Categoria

Ano	2021	2022	2023	2024	2025	Média Anual
Veículos Regular	8 543	9 262	9 977	9 859	11 282	9 785
Veículos Fretamento	21 679	25 050	28 459	29 988	29 041	26 843
Veículos Semiurbano	316	197	803	914	908	628
Veículos Total TRIIP*	**24 211**	**27 681**	**31 703**	**33 047**	**32 341**	**29 797**

Fonte: Dados Abertos

7. Motoristas Cadastrados

Descrição	Quantidade
Motoristas Cadastrados 2024	88 600
Motoristas Cadastrados 2025	93 780
% variação	5,8%

Fonte: Dados Abertos

8. Percentual de Veículos por Faixa de Idade

Categoria	Ano	0 a 5 anos	6 a 10 anos	11 a 15 anos	16 a 20 anos	Mais de 20
Regular Rodoviário	2024	43,60%	31,34%	21,10%	3,94%	0,02%
Regular Rodoviário	2025	51,20%	30,31%	17,34%	1,15%	0,00%
Fretamento	2024	32,39%	25,70%	25,28%	9,15%	7,48%
Fretamento	2025	37,02%	29,54%	21,51%	6,11%	5,82%
Semiurbano	2024	24,12%	17,49%	54,47%	3,82%	0,10%
Semiurbano	2025	22,60%	36,35%	40,83%	0,22%	0,00%

Fonte: Dados Abertos

9. Percentual de Empresas por Faixa de Frota de Veículos

Empresas	1 a 2	3 a 4	5 a 6	7 a 8	9 a 10	11 a 12	13 a 14	15 ou mais	Total
Fretamento 2024	56,71%	21,39%	8,96%	4,18%	2,34%	1,28%	1,07%	4,06%	100,00%
Fretamento 2025	62,05%	19,00%	7,68%	3,44%	2,14%	1,18%	0,80%	3,70%	100,00%
Regular 2024	14,29%	6,98%	8,25%	9,84%	8,89%	5,40%	4,13%	42,22%	100,00%
Regular 2025	14,23%	10,58%	9,12%	9,85%	6,20%	4,74%	2,92%	42,34%	100,00%
Semiurbano 2024	21,43%	7,14%	7,14%	7,14%	0,00%	0,00%	7,14%	50,00%	100,00%
Semiurbano 2025	7,69%	7,69%	23,08%	0,00%	7,69%	0,00%	0,00%	53,85%	100,00%

Fonte: Dados Abertos

10. Histórico da Demanda Total de Passageiros Transportados

Ano	Passageiros (Milhões)	Total Anual
2020	68	67 756 500
2021	79	79 035 464
2022	110	110 327 072
2023	113	113 045 582
2024	105	105 222 991
2025	100	101 056 502

Fonte: Monitriip/Controle Interno SUPAS - ANTT

11. Evolução Histórica de Passageiros Transportados por Modal

Ano	Semiurbano	Regular	Fretamento	Total Anual
2020	38 034 322	24 613 454	5 108 724	67 756 500
2021	40 358 347	31 236 103	7 441 014	79 035 464
2022	56 306 303	42 175 636	11 845 133	110 327 072
2023	57 312 898	43 154 447	12 578 237	113 045 582
2024	51 524 079	40 659 717	13 039 195	105 222 991
2025	50 876 529	36 749 207	13 430 766	101 056 502

Média 3 últimos anos	106 M
Total Máximo	113 M
Média do Período	96 M
2025	101 M

Fonte: Monitriip/Controle Interno SUPAS - ANTT

12. Histórico de Viagens TRIIP

Ano	Fretamento	Regular	Semiurbano	Total Anual
2020	173 969	920 169	1 045 192	2 139 330
2021	251 218	1 137 205	988 810	2 377 233
2022	379 769	1 373 186	1 202 548	2 955 503
2023	398 337	1 543 642	1 232 476	3 174 455
2024	405 478	1 668 456	1 200 075	3 274 009
2025	415 125	1 686 175	1 160 530	3 261 830

Fonte: Monitriip/Controle Interno SUPAS - ANTT

13. Gratuidades e Descontos Legais Concedidos

Ano	Idoso	Passe Livre	Jovem	Total Anual
2020	1 245 373	611 887	371 509	2 228 769
2021	2 219 994	524 304	250 520	2 994 818
2022	4 572 624	506 425	427 925	5 506 974
2023	5 008 243	1 923 614	362 564	7 294 421
2024	5 483 632	893 762	349 182	6 726 576
2025	6 147 064	1 305 807	575 438	8 028 309

Fonte: Monitriip/Controle Interno SUPAS - ANTT

14. Passe Livre Interestadual - Emissão de Credenciais por Ano

Ano	Total de Credenciais Emitidas	Variação
2023	53 086	-
2024	67 918	21,84%
2025	146 408	53,61%

Fonte: Controle Interno SUPAS

15. Passe Livre Interestadual - Emissão de Credenciais por Mês

Mês	Total de Credenciais Emitidas	Variação
jun/24	7 296	-
jun/25	23 241	68,61%

Fonte: Controle Interno SUPAS

16. Abrangência Geográfica por Região - Regular Rodoviário Interestadual

Região	Municípios Atendidos	% do Total
Sudeste (MG, SP, RJ, ES)	688	31,50%
Nordeste (BA, MA, PI, PE, CE, PB, SE, AL, RN)	662	30,31%
Sul (PR, SC, RS)	387	17,72%
Centro-Oeste (GO, MT, MS, DF)	259	11,86%
Norte (TO, PA, RO, AM, RR, AC)	188	8,61%
Total Geral	**2 184**	**100,00%**

Fonte: Controle Interno Supas/ANTT e IBGE

17. Abrangência Geográfica - Municípios Atendidos por UF - Regular Rodoviário

UF	Municípios Atendidos	% Total
MG	363	16,62%
BA	230	10,53%
SP	227	10,39%
PR	156	7,14%
GO	131	6,00%
MA	122	5,59%
SC	119	5,45%
RS	112	5,13%
TO	93	4,26%
PI	88	4,03%
MT	79	3,62%
PA	62	2,84%
PE	59	2,70%
CE	55	2,52%
RJ	51	2,34%
MS	48	2,20%
ES	47	2,15%
PB	43	1,97%
SE	28	1,28%
AL	23	1,05%
RN	14	0,64%
RO	11	0,50%
AM	9	0,41%
RR	7	0,32%
AC	6	0,27%
DF	1	0,05%
Total Geral	**2 184**	**100,00%**

Fonte: Controle Interno Supas/ANTT e IBGE

18. Abrangência Geográfica - Municípios da UF Atendidos Regular Rodoviário Interestadual

UF	Municípios da UF	Atendidos	% Total
TO	139	93	66,91%
MS	79	48	60,76%
ES	78	47	60,26%
MA	217	122	56,22%
MT	141	79	56,03%
RJ	92	51	55,43%
BA	417	230	55,16%
GO	246	131	53,25%
RR	15	7	46,67%
PA	144	62	43,06%
MG	853	363	42,56%
SC	295	119	40,34%
PI	224	88	39,29%
PR	399	156	39,10%
SE	75	28	37,33%
SP	645	227	35,19%
PE	185	59	31,89%
CE	184	55	29,89%
AC	22	6	27,27%
AL	102	23	22,55%
RS	497	112	22,54%
RO	52	11	21,15%
PB	223	43	19,28%
AM	62	9	14,52%
RN	167	14	8,38%
AP	16	0	0,00%
DF	1	1	100,00%
Total Geral	**5 570**	**2 184**	**39,21%**

Fonte: Controle Interno Supas/ANTT e IBGE

19. Abrangência Geográfica - Empresas por UF - Regular Rodoviário Interestadual

UF	Empresas 2024	Empresas 2025	% 2025	% variação
SP	104	95	53,98%	-8,70%
MG	99	95	53,98%	-4,00%
GO	92	85	48,30%	-7,60%
PR	59	49	27,84%	-16,90%
DF	56	56	31,82%	0,00%
TO	55	45	25,57%	-18,20%
BA	51	46	26,14%	-9,80%
RS	51	31	17,61%	-39,20%
RJ	45	49	27,84%	8,90%
SC	48	38	21,59%	-20,80%
MA	42	34	19,32%	-19,00%
PI	36	33	18,75%	-8,30%
MT	37	30	17,05%	-18,90%
MS	38	22	12,50%	-42,10%
PA	35	33	18,75%	-5,70%
PE	22	23	13,07%	4,50%
CE	20	17	9,66%	-15,00%
ES	15	13	7,39%	-13,30%
PB	14	16	9,09%	14,30%
SE	16	15	8,52%	-6,30%
AL	15	15	8,52%	0,00%
RO	14	14	7,95%	0,00%
RN	13	13	7,39%	0,00%
AC	11	5	2,84%	-54,50%
AM	11	8	4,55%	-27,30%
RR	10	6	3,41%	-40,00%
AP	4	-	0,00%	-100,00%
Total	**186**	**176**	**-**	**-**

Fonte: SIGMA/ANTT

20. Abrangência Geográfica - Linhas Ativas por UF - Regular Interestadual - 2025

UF Origem	Total de Linhas
MG	651
SP	469
GO	417
BA	392
PR	355
DF	220
SC	217
RJ	208
PE	154
MA	140
ES	135
RS	133
MT	128
TO	122
MS	119
PI	110
CE	100
PA	98
SE	93
AL	87
PB	64
RO	45
RN	37
AM	17
RR	9
AC	5
Total	**2 127**

Fonte: SIGMA/ANTT

21. Histórico do Número de Linhas por Quantidade de Empresas - Regular Interestadual

Faixa de Linhas	2021	2022	2023	2024	2025	% das Empresas	Variação 24 x 25
1 a 10 linhas	154	138	117	124	136	72,3%	9,7%
11 a 20 linhas	30	30	29	27	20	10,6%	-25,9%
21 a 30 linhas	13	8	9	11	17	9,0%	54,6%
31 a 40 linhas	10	9	8	6	4	2,1%	-33,3%
41 a 50 linhas	6	13	8	9	5	2,7%	-44,4%
Mais de 50 linhas	21	19	23	22	6	3,2%	-72,7%

Fonte: Dados Abertos/SIGMA ANTT

22. Histórico da Movimentação de Passageiros - Regular Rodoviário Interestadual

Ano	Total de Passageiros
2020	31 236 103
2021	42 175 636
2022	43 154 447
2023	40 659 717
2024	36 749 207

Fonte: Sisdap/ANTT

23. Movimentação de Passageiros Mensal - 2025 - Regular Interestadual

Mês	Passageiros Interestadual
janeiro	3 482 427
fevereiro	2 888 400
março	2 583 753
abril	2 628 575
maio	2 807 340
junho	3 087 062
julho	3 419 475
agosto	3 195 588
setembro	2 965 629
outubro	2 976 640
novembro	2 785 970
dezembro	3 928 348
Total	**36 749 207**

Fonte: Sisdap/ANTT

24. Histórico de Gratuidades Concedidas - Regular Rodoviário

Ano	Idoso	Jovem	Criança	Auditores	Passe Livre	Total
2020	1 004 284	365 638	116 051	5 206	321 321	1 812 500
2021	777 772	248 271	233 081	4 553	220 114	1 483 791
2022	1 246 890	300 044	267 029	8 406	243 754	2 066 123
2023	1 425 238	346 830	442 924	11 290	324 279	2 550 561
2024	1 396 311	339 465	615 606	50 169	294 838	2 696 389
2025	2 390 345	541 470	734 951	75 705	504 820	4 247 291

Fonte: Sisdap/ANTT

25. Gratuidades Concedidas em 2025 - Regular Rodoviário Interestadual

Mês	Idoso	Jovem	Criança	Auditores	Passe Livre	Total
Janeiro	196 350	34 898	91 045	3 907	43 928	370 128
Fevereiro	176 334	41 765	57 920	2 866	40 371	319 256
Março	181 668	39 261	44 836	3 400	32 635	301 800
Abril	148 469	33 935	49 622	4 258	31 496	267 780
Maio	154 241	37 698	49 436	3 588	38 837	283 800
Junho	208 634	46 842	55 481	5 025	42 092	358 074
Julho	209 201	59 275	82 154	11 175	54 503	416 308
Agosto	216 672	50 356	60 602	7 955	46 092	381 677
Setembro	180 822	44 369	52 230	6 295	43 806	327 522
Outubro	214 048	49 006	52 023	7 964	40 498	363 539
Novembro	224 528	45 330	46 041	7 360	37 391	360 650
Dezembro	279 378	58 735	93 561	11 912	53 171	496 757
Total	**2 390 345**	**541 470**	**734 951**	**75 705**	**504 820**	**4 247 291**

Fonte: Sisdap/ANTT

26. Passageiros por UF de Origem - 2025 - Regular Interestadual

UF de Origem	Total de Passageiros	% do total
SP	7 626 932	20,75%
MG	4 810 404	13,09%
RJ	4 279 161	11,64%
PR	3 230 909	8,79%
SC	2 124 099	5,78%
BA	1 851 701	5,04%
GO	1 791 272	4,87%
ES	1 376 781	3,75%
DF	1 259 249	3,43%
PE	952 460	2,59%
RS	833 019	2,27%
MA	771 978	2,10%
PI	751 375	2,04%
CE	640 062	1,74%
PB	579 341	1,58%
PA	556 517	1,51%
TO	540 664	1,47%
MT	537 761	1,46%
SE	474 867	1,29%
RN	402 537	1,10%
AL	380 274	1,03%
MS	359 951	0,98%
RR	215 893	0,59%
AM	196 321	0,53%
RO	169 314	0,46%
AC	36 340	0,10%
Total	**36 749 182**	**100,00%**

Fonte: Sisdap/ANTT

27. Passageiros por UF de Destino - Regular Rodoviário Interestadual

UF de Destino	Total de Passageiros	% do total
SP	7 578 366	20,6%
MG	4 666 159	12,7%
RJ	4 260 267	11,6%
PR	3 186 524	8,7%
SC	2 124 448	5,8%
BA	1 786 820	4,9%
GO	1 761 499	4,8%
ES	1 345 395	3,7%
DF	1 245 054	3,4%
PE	950 431	2,6%
MA	850 757	2,3%
RS	833 886	2,3%
PI	708 170	1,9%
CE	610 828	1,7%
RO	580 001	1,6%
PB	564 160	1,5%
PA	546 373	1,5%
TO	545 569	1,5%
MT	540 343	1,5%
SE	468 328	1,3%
RN	393 804	1,1%
AL	369 105	1,0%
MS	360 874	1,0%
AM	271 495	0,7%
RR	149 246	0,4%
AC	45 211	0,1%
PRY	4 986	0,0%
ARG	994	0,0%
URY	104	0,0%
AP	10	0,0%
Total	**36 749 207**	**100,0%**

Fonte: Sisdap/ANTT

28. Passageiros por Região (UF de Destino) - 2025 - Regular Rodoviário

Região	Passageiros (2025)	Participação (%)
Sudeste	18 092 351	49,20%
Nordeste	6 804 401	18,50%
Sul	6 183 095	16,80%
Centro-Oeste	3 948 233	10,70%
Norte	1 715 018	4,70%
Total	**36 743 098**	**100,0%**

Fonte: Sisdap/ANTT

29. Histórico de Viagens Realizadas - Regular Rodoviário

Ano	Total de Viagens
2021	1 137 205
2022	1 373 186
2023	1 543 642
2024	1 668 456
2025	1 686 175

Total	7 408 664
Média	1 481 733

Fonte: Sisdap/ANTT

30. Viagens Realizadas Mensal - 2025 - Regular Rodoviário

Mês	Total de Viagens
2025-01	152 479
2025-02	130 495
2025-03	117 503
2025-04	117 920
2025-05	126 835
2025-06	143 614
2025-07	161 798
2025-08	151 540
2025-09	138 407
2025-10	139 785
2025-11	129 885
2025-12	175 914

Total	1 686 175
Média	140 515

Fonte: Sisdap/ANTT

31. Horários das Viagens Realizadas - Regular Rodoviário - 2025

Horário	%
00:00 às 01:00	0,6%
01:00 às 02:00	0,2%
02:00 às 03:00	0,3%
03:00 às 04:00	0,3%
04:00 às 05:00	0,7%
05:00 às 06:00	1,4%
06:00 às 07:00	4,5%
07:00 às 08:00	6,2%
08:00 às 09:00	5,6%
09:00 às 10:00	4,8%
10:00 às 11:00	3,6%
11:00 às 12:00	3,2%
12:00 às 13:00	4,9%
13:00 às 14:00	5,5%
14:00 às 15:00	4,2%
15:00 às 16:00	4,1%
16:00 às 17:00	4,3%
17:00 às 18:00	4,6%
18:00 às 19:00	7,8%
19:00 às 20:00	8,7%
20:00 às 21:00	7,6%
21:00 às 22:00	7,0%
22:00 às 23:00	5,1%
23:00 às 00:00	4,8%
Total	**100,0%**

Fonte: Dados Abertos ANTT

32. Histórico de Duração das Viagens - Regular Rodoviário

Ano	Até 1h	1h-4h	4h-8h	8h-16h	16h-24h	24h-48h	+48h
2021	7,80%	12,60%	21,80%	31,90%	13,00%	9,60%	3,10%
2022	4,30%	9,40%	22,10%	35,00%	14,60%	10,90%	3,90%
2023	5,30%	8,50%	22,70%	34,00%	14,80%	10,70%	3,90%
2024	4,70%	8,60%	22,20%	34,10%	15,10%	10,80%	4,20%
2025	2,60%	9,20%	16,30%	28,60%	14,20%	13,90%	15,20%

33. Viagens por Tipo de Dia - Regular Rodoviário

Dia Útil	Sábado	Dom/Feriado
71,16%	12,29%	16,55%

34. Viagens por Tipo de Dia e Faixa de Horário - Regular Rodoviário

Horário	Dia Útil	Sábado	Dom/Feriado
00:00 às 01:00	0,6%	0,8%	0,4%
01:00 às 02:00	0,2%	0,2%	0,3%
02:00 às 03:00	0,3%	0,3%	0,2%
03:00 às 04:00	0,3%	0,3%	0,2%
04:00 às 05:00	0,7%	0,8%	0,7%
05:00 às 06:00	1,5%	1,5%	0,9%
06:00 às 07:00	4,6%	5,3%	3,7%
07:00 às 08:00	6,2%	6,8%	5,7%
08:00 às 09:00	5,5%	6,4%	5,0%
09:00 às 10:00	4,8%	5,4%	4,5%
10:00 às 11:00	3,6%	4,0%	3,3%
11:00 às 12:00	3,2%	3,4%	3,2%
12:00 às 13:00	4,8%	5,0%	4,8%
13:00 às 14:00	5,5%	5,6%	5,8%
14:00 às 15:00	4,1%	4,3%	4,4%
15:00 às 16:00	4,0%	4,2%	4,3%
16:00 às 17:00	4,3%	4,1%	4,4%
17:00 às 18:00	4,6%	4,2%	5,0%
18:00 às 19:00	7,7%	7,5%	8,2%
19:00 às 20:00	8,8%	7,9%	9,0%
20:00 às 21:00	7,6%	7,3%	7,7%
21:00 às 22:00	7,1%	5,5%	7,5%
22:00 às 23:00	5,1%	4,8%	5,6%
23:00 às 00:00	4,8%	4,2%	5,2%
Total	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**

Fonte: Dados Abertos ANTT

35. Distribuição das Viagens por Dia da Semana - Regular Rodoviário

Dia da Semana	% Viagens
Domingo	14,59%
Segunda-feira	14,78%
Terça-feira	14,09%
Quarta-feira	13,96%
Quinta-feira	14,17%
Sexta-feira	15,69%
Sábado	12,72%

36. Histórico de Indicadores - Regular Rodoviário

Ano	Pass.Km	Pass.Km Pagante	Distância (km)	IAP (%)	Viagens	Lugares Ofertados
2021	17 617 360 577,00	17 125 279 505,93	863 761 028,00	58,80%	1 137 205	50 565 381
2022	23 741 733 966,00	23 111 211 163,02	1 053 478 049,00	66,40%	1 373 186	60 431 665
2023	24 582 656 042,00	23 958 278 517,76	1 168 996 978,00	58,70%	1 543 642	69 115 987
2024	23 945 322 900,00	23 195 412 981,21	1 503 842 958,00	59,70%	1 668 456	63 588 442
2025	20 276 406 945,00	18 774 285 523,00	1 691 658 567,00	56,90%	1 686 175	57 092 746
Média 3 anos	**22 934 795 295,67**	**21 975 992 340,66**	**1 454 832 834,33**	**58,43%**	**1 632 757,67**	**63 265 725,00**

Fonte: Sisdap/ANTT

37. Licenças de Viagem Emitidas - Fretamento Nacional e Internacional

Passageiros 2024	Passageiros 2025	% variação
13 039 195	13 759 624	5,53%

Fonte: Sisaut/ANTT

38. Histórico de Licenças de Viagem Emitidas - Fretamento

Ano	Nacional	Total
2019	355 383	365 371
2020	170 461	172 215
2021	243 688	247 453
2022	362 111	370 939
2023	377 527	387 931
2024	384 006	394 731
2025	394 752	394 752

Fonte: Sisaut/ANTT

39. Licenças de Viagem por Mês - Fretamento Nacional

Mês	Nacional	Total
janeiro	31 860	32 685
fevereiro	26 061	26 729
março	29 970	30 770
abril	29 386	30 193
maio	31 405	32 212
junho	27 860	28 560
julho	35 043	36 035
agosto	31 965	32 811
setembro	37 618	38 669
outubro	37 333	38 416
novembro	40 083	41 445
dezembro	36 169	36 954
Total	**394 752**	**405 478**

Fonte: Sisaut/ANTT

40. Licenças de Viagem por Origem da Viagem Fretamento Nacional

UF Origem	Licenças 2024	Licenças 2025	Variação
MG	103 334	107 480	3,86%
SP	53 233	49 897	-6,69%
PR	42 595	43 613	2,33%
RJ	42 702	43 391	1,59%
SC	25 511	26 182	2,56%
RS	22 004	19 940	-10,35%
PE	11 183	13 597	17,75%
ES	11 727	11 646	-0,70%
DF	10 114	10 323	2,02%
BA	8 881	10 085	11,94%
GO	8 034	8 473	5,18%
PB	7 544	8 631	12,59%
AL	7 682	8 125	5,45%
MS	6 049	6 364	4,95%
RN	5 798	6 250	7,23%
PI	3 385	3 737	9,42%
CE	3 086	3 201	3,59%
SE	2 840	3 361	15,50%
MA	2 837	2 718	-4,38%
MT	2 152	2 163	0,51%
PA	1 805	1 810	0,28%
TO	714	680	-5,00%
AM	383	445	13,93%
RO	293	277	-5,78%
AC	106	95	-11,58%
RR	35	30	-16,67%
AP	-	-	0,00%
Total	**384 027**	**392 514**	**2,16%**

Fonte: Sisaut/ANTT

41. Licenças de Viagem por Destino da Viagem - Fretamento Nacional

UF Destino	Licenças 2024	Licenças 2025	Variação
SP	128 377	134 610	4,63%
RJ	44 237	42 053	-5,19%
MG	43 399	41 735	-3,99%
SC	36 070	34 716	-3,90%
PR	19 780	19 306	-2,46%
GO	18 989	19 281	1,51%
PE	15 578	16 992	8,32%
BA	12 374	12 532	1,26%
ES	10 114	11 419	11,43%
RS	10 600	10 869	2,47%
AL	8 762	10 069	12,98%
CE	6 815	7 323	6,94%
DF	5 688	5 823	2,32%
MS	5 223	4 931	-5,92%
PB	4 324	5 548	22,06%
RN	4 343	4 859	10,62%
MA	2 465	2 833	12,99%
SE	1 787	2 058	13,17%
MT	1 618	1 824	11,29%
PI	1 390	1 355	-2,58%
PA	849	1 043	18,60%
TO	558	596	6,38%
RR	366	433	15,47%
RO	224	192	-16,67%
AM	46	52	11,54%
AC	32	17	-88,24%
Outros	23	48	52,08%
AP	0	0	0,00%
Total	**384 027**	**392 514**	**2,16%**

Fonte: Sisaut/ANTT

42. Histórico de Passageiros Transportados - Fretamento

Ano	Nacional
2021	7 441 014
2022	11 845 133
2023	12 578 237
2024	13 039 195
2025	13 111 972

Fonte: Sisaut/ANTT

43. Passageiros Transportados por Mês - 2025 - Fretamento

Mês	Passageiros Nacional	Total de Passageiros
janeiro	1 105 205	1 128 121
fevereiro	863 416	883 893
março	897 352	920 288
abril	1 067 593	1 096 127
maio	986 076	1 012 961
junho	907 243	932 503
julho	1 177 169	1 205 720
agosto	1 108 670	1 133 488
setembro	1 238 228	1 266 031
outubro	1 363 625	1 395 719
novembro	1 418 777	1 459 536
dezembro	1 297 412	1 325 237
Total	**13 430 766**	**13 759 624**

Fonte: Sisaut/ANTT

44. Comparativo de Passageiros Transportados por UF de Origem - Fretamento - 2024 x 2025

UF Origem	Passageiros 2024	Passageiros 2025	% variação	% do total
MG	3 644 442	3 870 880	5,85%	29,5%
SP	1 879 775	1 782 120	-5,48%	13,6%
RJ	1 504 825	1 518 693	0,91%	11,6%
PR	1 337 305	1 362 105	1,82%	10,4%
SC	712 521	743 859	4,21%	5,7%
RS	590 461	533 446	-10,69%	4,1%
ES	465 762	475 797	2,11%	3,6%
BA	324 285	379 570	14,57%	2,9%
PE	314 983	385 502	18,29%	2,9%
DF	300 295	295 218	-1,72%	2,3%
GO	219 407	241 581	9,18%	1,8%
PB	202 925	233 706	13,17%	1,8%
MS	196 243	206 980	5,19%	1,6%
RN	194 072	208 261	6,81%	1,6%
AL	150 785	158 987	5,16%	1,2%
PI	135 084	140 935	4,15%	1,1%
MA	123 785	120 470	-2,75%	0,9%
CE	115 274	118 682	2,87%	0,9%
SE	97 697	116 157	15,89%	0,9%
PA	83 400	83 445	0,05%	0,6%
MT	74 090	74 123	0,04%	0,6%
TO	31 560	29 939	-5,41%	0,2%
AM	14 483	16 852	14,06%	0,1%
RO	10 248	9 989	-2,59%	0,1%
AC	4 911	3 606	-36,19%	0,0%
RR	1 504	1 069	-40,69%	0,0%
AP	-	-	0,00%	0,0%
Total	**12 730 122**	**13 111 972**	**2,91%**	**100,0%**

45. Comparativo de Passageiros Transportados por UF de Destino - Fretamento - 2024 x 2025

UF Destino	Passageiros 2024	Passageiros 2025	% variação	% do total
SP	4 395 585	4 647 423	5,42%	35,4%
RJ	1 539 107	1 501 846	-2,48%	11,5%
MG	1 522 588	1 448 105	-5,14%	11,0%
SC	1 022 977	986 661	-3,68%	7,5%
GO	668 343	679 921	1,70%	5,2%
PR	577 069	556 393	-3,72%	4,2%
BA	482 174	491 224	1,84%	3,7%
ES	384 789	450 695	14,62%	3,4%
PE	388 350	426 185	8,88%	3,3%
RS	292 449	311 425	6,09%	2,4%
CE	272 212	297 353	8,45%	2,3%
AL	235 523	278 374	15,39%	2,1%
MS	170 640	172 452	1,05%	1,3%
DF	159 251	170 188	6,43%	1,3%
PB	136 977	171 715	20,23%	1,3%
RN	139 072	154 717	10,11%	1,2%
MA	95 091	99 136	4,08%	0,8%
SE	66 254	74 618	11,21%	0,6%
PI	52 564	51 642	-1,79%	0,4%
MT	49 267	53 536	7,97%	0,4%
PA	35 915	43 197	16,86%	0,3%
TO	17 906	18 211	1,67%	0,1%
RR	13 658	16 114	15,24%	0,1%
RO	8 502	6 578	-29,25%	0,1%
AM	1 903	1 780	-6,91%	0,0%
AC	1 113	677	-64,40%	0,0%
Outros	843	1 806	53,32%	0,0%
AP	-	0	0,00%	0,0%
Total	**12 730 122**	**13 111 972**	**2,91%**	**100,0%**

Fonte: Sisaut/ANTT

46. Histórico de Movimento de Passageiros por Dia da Semana - Fretamento

Dia da semana	2019	2020	2021	2022	2023	
Segunda-feira	1 068 797	628 604	858 286	1 152 619	1 170 466	1
Terça-feira	887 059	464 832	674 602	1 029 044	1 099 882	1
Quarta-feira	1 293 253	563 767	795 001	1 333 085	1 615 812	1
Quinta-feira	1 753 770	561 129	856 479	1 654 681	1 867 924	2
Sexta-feira	3 465 275	1 303 590	1 986 105	3 142 789	3 212 826	3
Sábado	1 837 212	711 404	1 019 947	1 721 626	1 846 044	1
Domingo	1 653 597	875 398	1 250 594	1 811 289	1 765 283	1
Total	**11 958 963**	**5 108 724**	**7 441 014**	**11 845 133**	**12 578 237**	**1**

Fonte: Sisaut/ANTT

47. Movimento de Passageiros por Dia da Semana - Fretamento - Média 3 Anos

Dia da semana	Média 3 anos
Segunda-feira	1 192 145
Terça-feira	1 078 212
Quarta-feira	1 561 810
Quinta-feira	2 010 766
Sexta-feira	3 308 693
Sábado	1 941 160
Domingo	1 817 015

Fonte: Sisaut/ANTT

48. Passageiros Transportados - Nacional - por Tipo de Dia - 2024 x 2025

Tipo de Dia	Passageiros 2024	Passageiros 2025
Dia Útil	8 889 700	8 981 242
Dom ou Feriado	2 051 328	2 140 963
Sábado	1 789 094	1 989 767
Total	**12 730 122**	**13 111 972**

Fonte: Sisaut/ANTT

49. Histórico de Movimentação de Passageiros e Licenças de Viagem - Fretamento Internacional

Ano	Passageiros Internacional	Licenças Internacionais
2021	99 595	3 765
2022	240 176	8 828
2023	294 726	10 404
2024	309 073	10 725
2025	318 794	10 726

Fonte: Sisaut/ANTT

50. Movimentação de Passageiros e Licenças de Viagem - Fretamento Internacional - 2025

País Destino	Passageiros Internacional	Licenças Internacionais
Paraguai	157 542	5 294
Uruguai	105 996	3 747
Argentina	69 416	2 573
Chile	8 972	312
Bolívia	6 571	237
Peru	3 668	116
Total	**318 794**	**11 303**

Fonte: Sisaut/ANTT

51. Histórico de Passageiros - Fretamento Internacional por País de Destino - Últimos 5 Anos

País Destino	2021	2022	2023	2024	2025
Paraguai	88 721	142 788	152 703	142 520	157 542
Uruguai	10 493	54 465	86 125	99 759	105 996
Argentina	381	48 451	70 541	81 000	69 416
Chile	-	4 044	7 862	8 962	8 972
Bolívia	31	1 504	3 777	4 301	6 571
Peru	-	358	2 150	2 502	3 668
Total	**99 595**	**240 176**	**294 726**	**309 073**	**318 794**

Média 3 anos	307 531
Maior Ano (2025)	318 794
Variação 2024 x 2025	3,15%

52. Passageiros e Licenças de Viagem por Mês - Internacional - 2025

Mês	Passageiros Internacional	Licenças	Transportadoras
janeiro	21 930	753	253
fevereiro	21 983	772	259
março	18 722	718	247
abril	30 650	1 032	343
maio	23 645	875	278
junho	24 947	893	284
julho	28 163	980	307
agosto	23 678	887	285
setembro	27 700	1 031	349
outubro	32 451	1 187	360
novembro	38 044	1 252	438
dezembro	26 881	928	304
Total	**318 794**	**11 308**	**934**
Média mensal	26 566	942	309

Maior Mês (Novembro)	38 044

Fonte: Sisaut/ANTT

53. Dados Gerais - Transporte Internacional Regular

Descrição	Quantidade
Empresas	37
Prefixos	70
Linhas	58
Mercados	735
Municípios Atendidos	133

Fonte: Sistemas ANTT e Controle Interno SUPAS

54. Empresas - Transporte Internacional Regular

Categoria	Empresas
Nacionais	16
Estrangeiras	21
Total	**37**

Fonte: Sistemas ANTT e Controle Interno SUPAS

55. Empresas Operantes x Não Operantes - Transporte Internacional Regular

Descrição	Valor
Total de Empresas	37
Total de Operantes	28
% Operantes	75,7%

Fonte: Sistemas ANTT e Controle Interno SUPAS

56. Empresas por País - Transporte Internacional Regular

País	Empresas
Argentina	6
Bolívia	3
Brasil	11
Paraguai	4
Uruguai	4
Total de Operantes	**28**

Fonte: Sistemas ANTT e Controle Interno SUPAS

57. Transporte Internacional Fronteiriço (Semiurbano)

Ano	Total de Linhas Fronteiriço
2025	5

Fonte: Sistemas ANTT e Controle Interno SUPAS

58. Oferta de Serviços - Horários Ofertados por Tipo de Ligação

Ligação	% Oferta
Brasil - Paraguai	49,36%
Brasil - Argentina	31,48%
Brasil - Uruguai	12,65%
Brasil - Bolívia	6,06%
Brasil - Chile	0,28%
Brasil - Peru	0,18%

Fonte: Sistemas ANTT e Controle Interno SUPAS

59. Total de Linhas por Sentido - Semiurbano

Sentido	Linhas
GO-DF	495
BA-PE	10
PR-SP	4
MG-SP	3
GO-MT	2
MG-RJ	2
MS-SP	1
Total	**517**

Fonte: Controle Interno Supas/ANTT

60. Total de Empresas por Unidade Federativa - Semiurbano

Estado	Empresas
Goiás	8
Distrito Federal	8
Minas Gerais	5
São Paulo	5
Rio de Janeiro	2
Mato Grosso	1
Mato Grosso do Sul	1
Paraná	1

Fonte: Controle Interno Supas/ANTT

61. Total de Municípios Atendidos - Semiurbano

UF	Municípios Atendidos	%
GO	13	33,3%
DF	7	17,9%
MG	6	15,4%
SP	6	15,4%
RJ	2	5,1%
MT	1	2,6%
PE	1	2,6%
PR	1	2,6%
MS	1	2,6%
BA	1	2,6%
Total	**39**	**100,0%**

Fonte: Controle Interno Supas/ANTT

62. Histórico de Movimentação de Passageiros - Semiurbano

Ano	Total de Pagantes	Total de Gratuidades	Total de Passageiros
2020	37 501 797	537 170	38 034 322
2021	38 609 686	1 748 661	40 358 347
2022	52 590 019	3 716 286	56 306 303
2023	52 114 851	5 198 074	57 312 898
2024	46 828 240	4 695 962	51 524 079
2025	46 284 889	4 591 662	50 876 529

Fonte: Controle Interno Supas/ANTT

63. Passageiros Transportados por Sentido da Viagem - Semiurbano

Sentido	Ajustado 2025
DF-GO	24 222 060
GO-DF	25 138 607
MG-SP	278 467
SP-MG	228 911
MG-RJ	178 105
RJ-MG	164 400
BA-PE (Circular)	177 689
PR-SP	118 926
SP-PR	116 825
SP-MS	124 433
MS-SP	97 489
TO-GO	-
GO-TO	-
MT-GO	9 916
RJ-MT	8 504
MT-RJ	8 314
GO-MT	3 905
Total	**50 876 551**

Fonte: Controle Interno Supas/ANTT

64. Passageiros Transportados por Mês - 2025 - Semiurbano

Mês	Passageiros 2025
Janeiro	4 049 746
Fevereiro	3 907 549
Março	4 127 965
Abril	4 224 089
Maio	4 451 377
Junho	4 169 229
Julho	4 438 806
Agosto	4 427 840
Setembro	4 429 072
Outubro	4 484 657
Novembro	4 104 705
Dezembro	4 061 494
Total	**50 876 529**

Fonte: Controle Interno Supas/ANTT

65. Comparativo 2024 x 2025 - Passageiros por Par de Município/UF - Semiurbano

Sentido	2024	2025	Comparativo 24 x 25
DF-GO	26 171 440	24 222 060	-8,0%
GO-DF	23 700 932	25 138 607	5,7%
MG-SP	303 856	278 467	-9,1%
SP-MG	288 569	228 911	-26,1%
MG-RJ	186 317	178 105	-4,6%
RJ-MG	167 649	164 400	-2,0%
BA-PE (Circular)	352 528	177 689	-98,4%
PR-SP	135 268	118 926	-13,7%
SP-PR	123 296	116 825	-5,5%
SP-MS	17 170	124 433	86,2%
MS-SP	17 186	97 489	82,4%
TO-GO	23 306	-	0,0%
GO-TO	22 215	-	0,0%
MT-GO	13 304	9 916	-34,2%
RJ-MT	-	8 504	100,0%
MT-RJ	-	8 314	100,0%
GO-MT	1 166	3 905	70,1%
Total	**51 524 202**	**50 876 551**	**-1,3%**

Fonte: Controle Interno Supas/ANTT

66. Gratuidades Totais Concedidas - Semiurbano

Ano	Total de Gratuidades	Variação
2024	4 695 962	-
2025	4 591 662	-2,22%

Fonte: Controle Interno Supas/ANTT

66. Gratuidades Totais Concedidas - Semiurbano

Ano	Total de Gratuidades	Variação
2024	4 695 962	-
2025	4 591 662	-2,22%

Fonte: Controle Interno Supas/ANTT

67. Histórico de Gratuidades Concedidas - Semiurbano

Ano	Passe Livre	Idoso	Jovem de baixa renda	Total de Gratuidades
2021	304 190	1 442 222	2 249	1 748 661
2022	262 671	3 325 734	127 881	3 716 286
2023	1 599 335	3 583 005	15 734	5 198 074
2024	598 924	4 087 321	9 717	4 695 962
2025	800 968	3 756 712	33 982	4 591 662

Fonte: Controle Interno Supas/ANTT

68. Ranking da Frequência de Passageiros por Tipo de Dia e Horário - Semiurbano - 2025

Horário	Dia Útil	Dom ou Feriado	Sábado	Total	% Ranking
05:00 AM	5 522 574	177 953	474 145	6 174 672	12,14%
04:00 PM	4 148 162	207 456	325 051	4 680 669	9,20%
05:00 PM	4 105 204	191 947	275 887	4 573 038	8,99%
06:00 AM	3 723 389	197 488	438 875	4 359 752	8,57%
04:00 AM	3 867 964	92 010	198 106	4 158 080	8,17%
06:00 PM	2 734 022	168 931	244 645	3 147 598	6,19%
03:00 PM	2 701 946	169 645	271 744	3 143 335	6,18%
07:00 AM	2 369 451	193 838	350 372	2 913 661	5,73%
02:00 PM	1 695 608	135 158	226 544	2 057 310	4,04%
12:00 PM	1 437 025	136 927	261 298	1 835 250	3,61%
07:00 PM	1 473 236	146 909	184 408	1 804 553	3,55%
08:00 AM	1 280 354	162 525	219 589	1 662 468	3,27%
01:00 PM	1 285 107	118 448	215 748	1 619 303	3,18%
11:00 AM	1 232 514	122 767	204 168	1 559 449	3,07%
12:00 AM	1 179 340	87 389	157 333	1 424 062	2,80%
10:00 AM	1 032 937	131 720	190 833	1 355 490	2,66%
09:00 AM	995 004	134 214	179 800	1 309 018	2,57%
08:00 PM	791 941	98 444	108 132	998 517	1,96%
10:00 PM	544 976	60 865	84 273	690 114	1,36%
09:00 PM	519 115	68 631	75 587	663 333	1,30%
11:00 PM	296 151	34 506	57 712	388 369	0,76%
03:00 AM	227 763	5 226	6 698	239 687	0,47%
01:00 AM	90 026	8 571	13 956	112 553	0,22%
02:00 AM	4 296	862	1 090	6 248	0,01%
Total	**43 258 105**	**2 852 430**	**4 765 994**	**50 876 529**	**100,00%**

Fonte: Controle Interno Supas/ANTT

69. Passageiros por Tipo de Dia e Horário - 2025 - Regular Semiurbano

Horário	Dia Útil	Dom ou Feriado	Sábado	Total
12:00 AM	1 179 340	87 389	157 333	1 424 062
01:00 AM	90 026	8 571	13 956	112 553
02:00 AM	4 296	862	1 090	6 248
03:00 AM	227 763	5 226	6 698	239 687
04:00 AM	3 867 964	92 010	198 106	4 158 080
05:00 AM	5 522 574	177 953	474 145	6 174 672
06:00 AM	3 723 389	197 488	438 875	4 359 752
07:00 AM	2 369 451	193 838	350 372	2 913 661
08:00 AM	1 280 354	162 525	219 589	1 662 468
09:00 AM	995 004	134 214	179 800	1 309 018
10:00 AM	1 032 937	131 720	190 833	1 355 490
11:00 AM	1 232 514	122 767	204 168	1 559 449
12:00 PM	1 437 025	136 927	261 298	1 835 250
01:00 PM	1 285 107	118 448	215 748	1 619 303
02:00 PM	1 695 608	135 158	226 544	2 057 310
03:00 PM	2 701 946	169 645	271 744	3 143 335
04:00 PM	4 148 162	207 456	325 051	4 680 669
05:00 PM	4 105 204	191 947	275 887	4 573 038
06:00 PM	2 734 022	168 931	244 645	3 147 598
07:00 PM	1 473 236	146 909	184 408	1 804 553
08:00 PM	791 941	98 444	108 132	998 517
09:00 PM	519 115	68 631	75 587	663 333
10:00 PM	544 976	60 865	84 273	690 114
11:00 PM	296 151	34 506	57 712	388 369
Total	**43 258 105**	**2 852 430**	**4 765 994**	**50 876 529**

Fonte: Controle Interno Supas/ANTT

70. Média de Passageiros por Horário e Tipo de Dia - 2025 - Regular Semiurbano

Horário	Dia Útil	Dom ou Feriado	Sábado
12:00 AM	4 736	1 681	2 458
01:00 AM	362	165	218
02:00 AM	17	17	17
03:00 AM	915	101	105
04:00 AM	15 534	1 769	3 095
05:00 AM	22 179	3 422	7 409
06:00 AM	14 953	3 798	6 857
07:00 AM	9 516	3 728	5 475
08:00 AM	5 142	3 125	3 431
09:00 AM	3 996	2 581	2 809
10:00 AM	4 148	2 533	2 982
11:00 AM	4 950	2 361	3 190
12:00 PM	5 771	2 633	4 083
01:00 PM	5 161	2 278	3 371
02:00 PM	6 810	2 599	3 540
03:00 PM	10 851	3 262	4 246
04:00 PM	16 659	3 990	5 079
05:00 PM	16 487	3 691	4 311
06:00 PM	10 980	3 249	3 823
07:00 PM	5 917	2 825	2 881
08:00 PM	3 180	1 893	1 690
09:00 PM	2 085	1 320	1 181
10:00 PM	2 189	1 170	1 317
11:00 PM	1 189	664	902

Total de Dias	365
Dias Úteis	249
Sábados	52
Domingos ou Feriados	64

Fonte: Controle Interno Supas/ANTT

71. Histórico de Passageiros por Tipo de Dia - Regular Semiurbano

Tipo de Dia	2021	2022	2023	2024	2025	Total de Passageiros
Dia Útil	33 745 151	47 048 459	48 016 210	43 691 389	43 258 105	215 759 314
Dom ou Feriado	2 642 516	3 487 490	3 513 126	3 065 980	2 852 430	15 561 542
Sábado	3 970 680	5 770 354	5 783 562	4 766 710	4 765 994	25 057 300
Total	**40 358 347**	**56 306 303**	**57 312 898**	**51 524 079**	**50 876 529**	**256 378 156**

Fonte: Controle Interno Supas/ANTT

72. Histórico de Viagens e Distância Percorrida - Regular Semiurbano

Ano	Viagens	Distância Percorrida
2025	1 160 530	54 840 894
2024	1 200 075	60 760 951
2023	1 232 476	62 235 727
2022	1 202 548	60 932 657
2021	988 810	49 924 809
2020	1 045 192	54 091 856
Média	**1 117 256,50**	**56 796 262,44**

Fonte: Controle Interno Supas/ANTT

73. Viagens, Distância Percorrida e Km Médio - Mensal - 2025 - Regular Semiurbano

Mês	Viagens	Distância	Km Médio
2025-01	100 200	4 696 077	47,40
2025-02	90 869	4 220 457	47,05
2025-03	95 763	4 466 681	47,14
2025-04	95 433	4 469 904	47,24
2025-05	100 622	4 713 527	47,24
2025-06	94 584	4 441 165	47,34
2025-07	102 715	4 822 939	47,04
2025-08	98 344	4 606 257	46,91
2025-09	95 873	4 566 104	47,30
2025-10	99 716	4 732 892	47,49
2025-11	91 847	4 342 072	47,30
2025-12	94 564	4 497 555	47,62
Total	**1 160 530**	**54 575 629**	**47,26**
Média	96 711	4 547 969	-

Fonte: Controle Interno Supas/ANTT

74. Indicador IQT - 1º e 2º Ciclos por Empresa - Regular Semiurbano

Empresa	1º Ciclo	2º Ciclo	Variação
Amazônia Inter Turismo Ltda	3,60	6,94	+3,34
Central Expresso Transportes Ltda	2,20	3,27	+1,07
Kandango Transportes e Turismo Ltda	5,75	5,39	-0,36
Rota do Sol Transportes e Turismo Ltda	2,43	3,18	+0,75
UTB - União Transporte Brasília Ltda	7,35	6,74	-0,61
RMDS Transportes Ltda	-	2,32	-
Global Transportes Rodoviários Ltda	-	1,67	-

75. Indicador IQT - 1º e 2º Ciclos por Indicador - Regular Semiurbano

Indicador	1º Ciclo (2025)	2º Ciclo (2026)	Diferença
IPU	8,2	9,5	1,3
ICR	4,4	7,2	2,8
IRV	3,6	4,7	1,1
ICF	5,0	2,9	-2,1
IRG	5,0	2,2	-2,8
IMT	2,2	1,9	-0,3
IAV	-	-	-
IQT Geral	**4,54**	**5,00**	**0,46**

76. Indicador IQT - Resumo entre 1º e 2º Ciclos - Regular Semiurbano

Resultado das Empresas	1º Ciclo (2025)	2º Ciclo (2026)
Ruim	3	3
Crítica	0	1
Regular	1	3
Boa	1	0
Novas	2	0

77. Faturamento 2024 x 2025 - Regular Rodoviário

Descrição	Valor
Faturamento 2024 (R$)	6 583 755 280,52
Demanda 2024 (passageiros)	40 659 186
Faturamento 2025 (R$)	6 148 823 447,60
Demanda 2025 (passageiros)	36 749 207

Fonte: Controle Interno Supas

78. Passageiros por Distância e Tarifa Média - 2024 x 2025

Faixa de distância	% Pass. 2024	Tarifa Média 2024	% Pass. 2025	Tarifa Média 2025
Menos de 200 km	14,76%	57,37	16,77%	69,96
200 a 400 km	17,58%	97,80	17,48%	106,60
400 a 600 km	33,38%	140,28	33,48%	149,10
600 a 800 km	13,20%	193,24	13,04%	205,45
800 a 1 000 km	7,62%	229,14	7,04%	244,54
1 000 a 1 500 km	7,63%	286,59	6,73%	299,06
Mais de 1 500 km	5,84%	421,60	5,47%	418,94

Fonte: Controle Interno Supas

79. Tarifa Média por Classe de Conforto e Tipo de Passageiro - 2025

Tipo de Tarifa	Básica	Cama	Executiva	Leito	Outro	Semileito
Desconto Idoso	130,53	104,88	94,43	76,69	-	115,99
Desconto Jovem	104,13	13,51	101,13	15,06	-	103,18
Tarifa Normal	181,76	210,68	172,59	206,54	392,56	167,20

Fonte: Controle Interno Supas

80. Tarifa Média por Distância e Tipo de Tarifa - 2025

Faixa de distância	Desconto Idoso	Desconto Jovem	Tarifa Normal
Menos de 200 km	57,36	34,86	75,33
200 a 400 km	61,23	45,83	112,64
400 a 600 km	85,16	53,63	157,54
600 a 800 km	118,20	69,95	219,50
800 a 1 000 km	148,34	55,02	265,41
1 000 a 1 500 km	187,93	96,98	330,85
Mais de 1 500 km	283,85	181,75	481,18

Fonte: Controle Interno Supas