ESPECIAL

iNFRA
AGENCIAINFRA.COM

RODOVIAS DO FUTURO 2025
Fazendo a revolução tecnológica

ESPAÇO
Melhores Rodovias do Brasil

Apresentado por
MELHORES RODOVIAS DO BRASIL
ABCR

Brasília, 08 de junho de 2025 - **Edição especial**

APRESENTAÇÃO

RODOVIAS DO FUTURO: NOVAS FERRAMENTAS PARA TRANSFORMAR EM CLIENTE QUEM TRAFEGA NAS ESTRADAS

Construir um novo entendimento sobre quem trafega pelas rodovias concessionadas do país, deixando de vê-los como usuários e passando a enxergá-los como clientes de uma multiplataforma de prestação de serviços: a busca das principais empresas do setor passa por essa nova forma de enxergar aqueles a quem presta seus serviços, com o suporte no desenvolvimento de novas ferramentas, como o uso de sensores, big data e inteligência artificial.

As conversas sobre como agregar tecnologia ao serviço aos clientes foram a tônica da segunda edição do Rodovias do Futuro, evento promovido pela Melhores Rodovias do Brasil – ABCR (Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias), realizado na quarta-feira (4), em São Paulo.



O encontro reuniu dezenas de especialistas de diferentes áreas em 21 painéis e palestras, em que trocaram ideias e informações sobre como utilizar essas novas tecnologias para dar aos motoristas uma experiência de melhor qualidade no uso das rodovias brasileiras.

Para isso, um dos desafios a ser vencido é o da conectividade. O Ministério dos Transportes lançou no evento a inédita Política Nacional de Conectividade nas Rodovias Federais. A regra estará em consulta pública por 15 dias e busca criar o modelo para que concessionárias de serviços públicos de rodovias e de telecomunicações possam implementar acesso à internet em 100% da extensão concedida de vias federais.

O secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, indicou que a pasta vai apoiar com recursos dos contratos essa etapa de transformação digital das rodovias concedidas.

O avanço da tecnologia pode não somente melhorar a experiência dos clientes, como também a segurança das rodovias, preocupação demonstrada pelos CEOs das principais concessionárias de rodovias do país, que compuseram uma das mesas do evento.

O desenvolvimento de uma nova forma de utilização das rodovias, no entanto, dependerá essencialmente da qualidade da regulação setorial, o que foi tema do painel de encerramento do evento, que contou com representantes de agências reguladoras.

O diretor-presidente da Melhores Rodovias do Brasil, Marco Aurélio Barcelos, defendeu que seja criado um "cinturão de proteção regulatória" para que as agências possam atuar com autonomia e recursos suficientes para alcançar esses objetivos.

Nas próximas páginas do Boletim Melhores Rodovias do Brasil - Especial Rodovias do Futuro, o leitor terá poderá se informar sobre alguns dos principais temas debatidos no encontro, que contou com a presença de mais de duas mil pessoas.

Dimmi Amora
Diretor da Agência iNFRA

Política pública pretende viabilizar 100% de conectividade nas rodovias federais



O Rodovias do Futuro começou logo com um anúncio de impacto. Responsável pela abertura, o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, anunciou que está publicada consulta pública para a Política Nacional de Conectividade nas Rodovias Federais. O objetivo é chegar a 100% de cobertura de internet nas rodovias federais brasileiras, incentivando e regulando a parceria entre concessionárias, empresas de telefonia e poder público.

"As rodovias precisam estar conectadas, com comunicação de ponta a ponta. Temos várias falhas de cobertura e precisamos estimular, mas não podemos obrigar (que seja feito). Conto com a colaboração de todos. A política quer integrar as concessionárias de rodovias e de telefonia para construírem juntas solução", afirmou.

Em sua apresentação, o secretário-executivo destacou a possibilidade de o ministério promover mais do que os 15 leilões previstos para este ano e antecipou outra política que a pasta está elaborando, chamada de pós-venda. A iniciativa visa à prestação de contas e transparência das concessionárias de rodovias para a sociedade, que poderá verificar o cumprimento do que foi contratado no momento da concessão.

Conectividade aumenta segurança e melhora a economia

Na sequência, Santoro participou do painel "Caminhos interligados: as fronteiras da conectividade nas rodovias brasileiras", ao lado de representantes de empresas de telefonia, da concessionária EcoRodovias e da agência reguladora do estado de São Paulo.

O secretário voltou a reforçar a importância da articulação para o sucesso da política de conectividade, com ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) e Artesp fazendo a regulação na ponta e alinhamento entre concessionárias e empresas de telefonia.

"Será um canal direto para aviso de acidentes, solicitação de reboque, ambulância, além de possibilitar mecanismos para localizar acidentes, reduzir custos da concessionária e oferecer uma enorme gama de serviços. Hoje, a pesquisa sobre usuários é feita em campo, em entrevistas da Polícia Rodoviária Federal, quando a conectividade já poderia nos possibilitar obter informações melhores", assinalou Santoro.

Mediador do painel, o diretor de Concessões da Ecorodovias, Rui Klein, lembrou que o wi-fi, usado em algumas situações, enfrenta limitações técnicas e vandalismo. Em parceria com a TIM, a empresa realizou projeto pioneiro na Ecovias do Araguaia, com cobertura 4G em toda a extensão das BRs 153, 080 e 414, que formam uma das principais ligações entre o Meio-Norte e o Centro-Sul do país, indo de Tocantins a Goiás.

"A iniciativa abriu aprendizado para o ministério, a ANTT, outras concessionárias. Fomos além do contrato, e a ANTT acompanhou tudo, deu os limites", comentou.





Atualização de contratos é desafio para agências

Com contratos que remontam a 1998, a Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo lançou consulta pública para incentivar migração de tecnologias antigas para 4G e 5G. A consulta está aberta até 9 junho e, assim como a proposta federal, visa construir soluções que unam concessionarias e empresas de telefonia sem que o Estado entre diretamente nessa relação.

Fernanda Rudnik, secretária-executiva da agência paulista, ressalta a evolução nas ferramentas de comunicação e conectividade ocorridas desde a década de





1990, quando as *call box* a cada quilômetro eram instrumentos obrigatórios e hoje estão ultrapassados, assim como a comunicação por rádio entre equipes. Ambas possuem alto custo de manutenção.

"Nessa última rodada (de concessões), o 5G foi previsto em oito contratos, mas está implementado apenas em um trecho. O desafio abrange o sistema como um todo, com câmeras, HS-WIM, para trazer esses avanços para os antigos e a agência possa acompanhar de forma uniformizada todas as concessões", explicou Fernanda.

Tim e Vivo mobilizadas

As equipes dedicadas à Internet das Coisas (IOT) das empresas de telefonia Tim e Vivo possuem áreas dedicadas ao setor de rodovias. A Tim foi a responsável pela implementação do 4G em toda a extensão da Ecovias do Araguaia, projeto iniciado em 2019.

"Em seis anos de atuação em rodovias, já construímos um belo portfólio de soluções. Foram seis mil quilômetros de cobertura entregues a concessionárias e seus usuários, em 13 concessões", orgulha-se o diretor comercial IOT e 5G da TIM, Leonardo Belotti.

Os benefícios alcançam também os negócios que a margeiam e as comunidades próximas, tornando a conectividade um benefício social. Na Motiva Rio-SP, a conectividade abrange até a iluminação da rodovia, contribuindo para a segurança de pedestres, motoristas e passageiros.

Regiane Favorato, diretora de Pré-Vendas e Soluções B2B da Vivo, lembrou ainda de uma ideia antiga que poderá ser levada como contribuição à consulta pública do Ministério dos Transportes: o número único tridígito (ou quadridígito) para socorro em rodovias em todo o território nacional. "Temos a responsabilidade e o desafio de rentabilizar a rede onde há baixa conectividade. Gosto da ideia de viabilizar um modelo de compartilhamento entre operadoras", opinou.

Belloti concluiu: "Em uma rodovia conectada, o usuário passa a ser cliente e possibilita à concessionária entender as necessidades dele. Conectividade salva vidas e leva a ganhos nos custos e na tecnologia".



Concessionárias testam uso de IA e análise de dados para otimizar operação das rodovias

A operação rodoviária no Brasil avança para um modelo preditivo, baseado em dados, automação e inteligência artificial, com foco em eficiência, segurança viária e experiência do cliente. Essa foi a principal conclusão do painel "Estradas que antecipam o amanhã", realizado durante o Rodovias do Futuro 2025, em São Paulo. De inteligência artificial a sistemas de telemedicina e pesagem dinâmica, as concessionárias apresentaram projetos que antecipam cenários e buscam mais eficiência, segurança e sustentabilidade na operação das vias.

Durante o painel, o superintendente de Infraestrutura Rodoviária da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), Fernando Bezerra, informou que está em fase de elaboração uma resolução para detalhar o modelo "*free flow full*", com base na experiência do sandbox regulatório. A agência avalia que a melhoria da eficiência operacional traz ganhos diretos para as concessionárias, por meio da redução de custos, e para os usuários, ao gerar menor emissão de CO_2 e mais fluidez e segurança.

Segundo Fausto Camilotti, diretor de Operações da Motiva, a automatização das praças e os Centros de Controle Operacionais (CCOs) inteligentes fazem parte da transformação vivida pelo setor. "Já temos praças com mais de 50% de passagens por autoatendimento. O ATM traz eficiência, reduz custos e melhora a experiência. É preciso eliminar a cédula de papel no pedágio, que tem impacto direto no caixa e na logística da operação", comentou.

O projeto do Rodoanel Norte, administrado pela Via Appia, já incorpora ferramentas de monitoramento integral da malha e identificação automática de eventos, com foco na redução de acidentes por meio da análise de dados. "A área de operações é feita de pessoas, e a segurança é prioridade absoluta. Mas a tecnologia nos ajuda a reduzir acidentes e agir com mais eficiência. Já estamos implantando o HS-WIM (sistema de pesagem em movimento), monitoramento integral da malha e sistemas que automatizam a detecção de eventos", destacou o diretor de Operações da Via Appia, Diogo Stiebler.

Na EPR, a inteligência artificial tem sido aplicada para monitorar o atendimento ao usuário e antecipar riscos. "Estamos auditando a qualidade do atendimento da concessionária por IA e queremos aplicar essa





tecnologia ao nosso CCO. Também estamos desenvolvendo modelos probabilísticos para que possamos prever locais com maior risco de acidentes e realocar recursos preventivamente e com mais eficiência", explicou o diretor de Operações do Grupo, Carlo Framarim.

O diretor-superintendente da EcoRodovias, Matheus Fernandes, destacou resultados já obtidos em iniciativas como a pesagem em movimento. "O HS-WIM revelou sobrepeso em mais de 10% dos veículos, com excesso de carga de até 40 toneladas, o que no modelo tradicional de pesagem acaba não sendo detectado. Isso tem impacto direto na conservação e segurança da via",



disse. O grupo também opera um sistema de telemedicina pré-hospitalar, que permite ao médico iniciar o atendimento à vítima ainda na fase de acionamento da ocorrência, mesmo em trechos com baixa conectividade, por conexão via satélite.

IA é vetor de transformação nos setores público e privado

A palestra magna do Rodovias do Futuro 2025 reforçou o papel da inteligência artificial como um vetor de transformação nos setores público e privado. Representantes da Microsoft e do Google destacaram que a adoção da IA já é uma realidade no ambiente corporativo e que as empresas mais bem-sucedidas são aquelas que integram tecnologia, cultura e estratégia de forma coordenada.



A vice-presidente de Vendas Corporativas da Microsoft, Andrea Cerqueira, enfatizou a importância de governança para a implantação da inteligência artificial. "Hoje, 75% das pessoas já utilizam IA no trabalho, independentemente da geração. Até 2026, dois terços dos aplicativos terão funcionalidades baseadas em IA. Mas de que forma isso está sendo governado? Precisamos olhar para isso", ponderou.

O diretor de engenharia de clientes do Google Cloud no Brasil, Roberto Prado, alertou para o risco do "FOMO" — medo de ficar para trás —, que pode levar a investimentos apressados e equivocados. "A IA só tem sentido quando gera valor para as pessoas e para os negócios, e para isso é necessário ter uma estratégia de dados



que impulsione o uso responsável e eficaz da IA", disse. "São possibilidades infinitas para o setor, como a utilização de dados para antecipar ocorrências meteorológicas e adaptar a operação da rodovia", completou.

Interoperabilidade, comunicação e inadimplência são desafios do *free flow*



Meio de cobrança que gradativamente tende a substituir as praças de pedágio em rodovias, os pórticos de *free flow* no Brasil foram tema de dois painéis no evento Rodovias do Futuro. Os três principais desafios apontados pelos painelistas foram interoperabilidade – isto é, a cobrança unificada para o usuário, por meio da integração de sistemas de diferentes concessionárias –, comunicação eficiente com os usuários e redução da inadimplência.

"Precisamos mostrar às pessoas como funciona (o *free flow*), mas vejo um futuro de tarifações diferentes e meios de pagamento diferentes", iniciou o debate Raquel Carneiro, diretora Econômico-Financeira da CPP (Companhia Paulista de Parcerias), que moderou o painel "Do dinheiro ao digital: os novos horizontes dos meios de pagamento de pedágio".

O desconhecimento da ferramenta, recente no país e presente, atualmente, em 13 pórticos de quatro estados (São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Rio Grande do Sul), acaba muitas vezes gerando o não pagamento da tarifa. É a avaliação de Carlos Gazaffi, presidente do Sem Parar.

"No *free flow*, inadimplência talvez não seja a palavra mais adequada, pois muita gente não sabe como paga. E em 80 a 90 por cento dos casos, as pessoas não sabem se passaram num radar de velocidade ou num pórtico de pedágio", ponderou, para defender que se continue investindo na expansão das tags para pagamento automático.

A solução de redução da inadimplência, que atualmente fica em cerca de 8% no Brasil, passa pela interoperabilidade. Para Newton Ferrer, da Connect Car, as operadoras de meios de pagamento que atuam no Brasil estão preparadas para se adaptarem a essa forma convergente de cobrança, que permite ao cliente transitar em rodovias pedagiadas diversas ou utilizar estacionamentos públicos pagos e ser cobrado em uma única fatura, sem ficar perdido quando usa um serviço novo.

"Há uma disputa entre as empresas do setor para que um bom serviço seja prestado. O que temos de fazer, com as concessionárias, é tirar a insegurança do cliente", afirmou.

Ir além das rodovias foi um ponto também ressaltado pelo CEO da Veloe, André Turquetto, presidente da da Abepam (Associação Brasileira das Empresas de Pagamento Automático de Mobilidade), bem como a fluidez e a segurança sistêmica do pagamento por tag, tanto para usuários quanto para concessionárias. "Muito se fala em rodovias, mas não é o único uso dos meios de pagamento. A integração ente modais é o futuro da mobilidade", assegurou.

Um exemplo foi dado por Gazaffi, que mencionou o fato de o Sem



Parar usar a identificação pela placa do carro para pagamentos em postos de combustível e abertura de cancelas em estacionamentos de shoppings, por exemplo. "Nosso papel é ser a conta carro, centralizar despesas do motorista. Temos de combater a inadimplência de todas as formas, abrir crédito para pagamento antecipado, receber pagamento digital e outras soluções", disse.

Meios de pagamento devem ser conveniência para o cliente

Na visão de Marcelo Santos, da Autopay, o cliente deve poder escolher dentre várias formas de pagamento na sua jornada de mobilidade, o que inclui se alimentar, abastecer, e fazer manutenção do veículo em seu trajeto. Usou como exemplo uma parceria de sua empresa com a montadora Mercedez-Benz.

"Antes de iniciar a viagem, o motorista insere a rota e recebe todas as informações sobre ela, como clima, tráfego e outros serviços. Então, vemos que o futuro traz todo um portfólio de possibilidades, em que os métodos de pagamento estarão presentes nessa jornada, seja (o carro) tagueado ou não", avaliou.

Para que esse futuro ocorra, é necessária a regulamentação do pagamento avulso. Ferrer, da Con-



nect Car, chamou atenção para o tema. "A regulamentação deve colocar o cliente no centro, trazendo inovação, segurança e disponibilidade, de modo que ele possa escolher onde quer pagar e como. O papel do regulador é ajudar para que isso seja feito com segurança".

Próximas etapas do *free flow* no Brasil

Dedicado exclusivamente a analisar o futuro dos pórticos para pagamento de pedágios, o painel "Além da experimentação: as etapas seguintes do *Free Flow* no Brasil" levou ao palco representantes de empresas que atuam com a ferramenta.

Mediado por Marcelo Fonseca, superintendente da Concessão da Infraestrutura da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), o debate iniciou com o relato de Cleber Chinelatto, gerente executivo de Soluções para Rodovias da Motiva, que relatou a experiência na rodovia Rio-Santos (Motiva Rio-SP), primeira a instalar pórticos de *free flow* no Brasil, em 2023.

Ele lembra que o contrato de concessão previa três praças de pedágio no trajeto concedido. Porém, trata-se de uma região repleta de encostas, frágil no aspecto ambiental, além de concentrar grande fluxo turístico e ser rota de fuga da usina nuclear de Angra dos Reis.

"O *free flow* trazia soluções para tudo isso. Foi uma ousadia nossa e da ANTT, que conseguiu providenciar o primeiro sandbox para colocar isso em funcionamento em rodovias", resumiu Chinelatto, que afirma que a Motiva segue investindo em comunicação e meios para facilitar o pagamento para os usuários, de modo que eles não ultrapassem o prazo de 30 dias de prazo para quitar o débito de pedágio.

As peculiaridades do sistema *free flow* no Brasil e os aspectos tecnológicos usados para aprimorar o modelo foram tema das apresentações de Antonio Carlos Miró, gerente de Operações de Pedágio da Kapsch no Brasil, e de Diego Hoffman, diretor de P&D e projetos na Fiscaltech. Já Pedro Miguel Lopes Pinto, diretor da portuguesa Ascendi, relatou como o modelo funciona na Europa, onde já está consolidado e possui inadimplência média de 2%, além de interoperabilidade entre países da União Europeia.

Ele revelou, ainda, que Áustria e Alemanha já possuem tarifas relacionadas à emissão de CO2, dividida em cinco classes de veículos e baseadas em poluição gerada, congestionamento e sinistralidade. "O operador tem liberalidade contratual para isso. A legislação já está preparada", contou.

Fonseca resumiu o panorama da regulamentação do *free flow* no Brasil. "Estamos em um momento de amadurecimento, de assegurar a facilidade para que o usuário quite essas tarifas e de cuidar da recuperação dos valores não pagos. Estamos trabalhando na lapidação da regulamentação", assegurou.



CEOs APONTAM NECESSIDADE DE REGULAÇÃO MAIS FLEXÍVEL E RODOVIAS VOLTADAS À EXPERIÊNCIA DO USUÁRIO



A transformação das rodovias concedidas no Brasil passa por uma mudança de visão do setor, que deixa de ser apenas provedor de infraestrutura para se fortalecer como provedor de serviços. Esse foi um dos pontos levantados no painel de CEOs, que reuniu os presidentes dos principais grupos de concessionárias do país. Além disso, os executivos defenderam que a rodovia do futuro precisa ser automatizada, sustentável e segura — e a regulação precisa acompanhar esse ritmo.

"As mudanças tecnológicas são muito mais rápidas do que a regulação consegue acompanhar. A regulação tem que ser mais flexível, pensando mais na funcionalidade, no benefício que aquela inovação vai trazer e menos na tecnologia por trás da funcionalidade", afirmou o CEO da Arteris, Sergio Garcia.

"A passagem regulatória é fundamental para que o setor receba de forma organizada as inúmeras soluções tecnológicas. A tecnologia precisa ter viabilidade técnica, a finalidade de beneficiar o usuário e passar pelo crivo regulatório", reforçou o CEO do Grupo EcoRodovias, Marcello Guidotti.

Para o CEO da Via Appia, Brendon Ramos, o cliente tem uma jornada na rodovia. Por isso, o setor deve prover serviços e uma operação mais inteligente. "A reflexão é muito mais sobre como a rodovia tem que se estruturar para atender à demanda do cliente. A rodovia com o máximo de automação possível é aquela que melhor atende", pontuou.

Sustentáveis, seguras e conectadas

O compromisso com práticas mais sustentáveis foi um dos pontos de convergência entre os CEOs. A necessidade de reduzir emissões, promover eficiência energética e repensar a matriz de transporte rodoviária surgiram como consenso.

Na Motiva (antiga CCR), o destaque é a meta de eliminação do dinheiro físico nas praças de pedágio até o fim de 2026. Segundo o CEO do grupo, Eduardo Camargo, atualmente a cédula física representa apenas 6% das operações da concessionária. "A praça de pedágio é uma zona de insegurança. Por isso, investir em soluções como o autoatendimento, o *free flow* e meios de pagamento é tão importante. O setor está vivendo uma grande transformação e precisa se reinventar", comentou.

O diretor-presidente do Grupo EPR, José Carlos Cassaniga, defendeu que é preciso olhar para o conjunto de dados e informações disponíveis e incentivar o regulador do futuro a desenvolver novas visões sobre segurança viária. "A tecnologia vem muito a serviço da segurança. Não tenho dúvidas de que incentivar reflexões nesse aspecto é importante para calibrar prontidão de infraestrutura e prontidão operacional. Daqui a dois anos, gostaria que pudéssemos comemorar um novo patamar de segurança viária nas nossas rodovias", disse.



Abordado em diversos painéis ao longo do evento, o tema conectividade teve destaque também no painel dos CEOs, na participação do CEO da TIM Brasil, Alberto Griselli. “A conectividade é um grande habilitador e facilitador para as concessionárias. O primeiro grande desafio é que os principais atores do setor trabalhem juntos para implementar a tecnologia. O segundo é resolver o problema do roaming – independente de quem constrói a infraestrutura, deixar aberta a todos os usuários”, comentou.



De usuário a cliente: uma via de mão dupla

A busca do setor por uma mudança na forma de enxergar a quem presta seus serviços foi tema do painel “De usuário a cliente: redefinindo a jornada nas melhores rodovias do Brasil”. A defesa é que as empresas deixem de ver quem trafega nas rodovias concedidas como usuários e passem a tratá-los como clientes de um setor que provém serviços, segurança e conforto em uma jornada de viagem.

Segundo a diretora financeira e de Desenvolvimento de Novos Negócios da Motiva, Josiane Almeida, a nova marca do Grupo CCR é uma forma de “ressignificar o negócio e ampliar a percepção do cliente, que é o centro até do novo slogan do grupo: você nos move”.

Para o presidente da Infra S.A., Jorge Bastos, a implantação do *free flow full* pode reduzir custos para quem utiliza as rodovias. “Hoje estamos apenas substituindo a praça de pedágio por pórtico. Com o *free flow full*, a tarifa será mais barata para todos. Precisamos pensar grande. Temos condições de tornar as tarifas mais módicas para quem realmente usa a rodovia”, comentou.



A mudança de abordagem já está em curso, inclusive nas operadoras mais novas. Segundo a diretora executiva da EPR Sul de Minas, Erica Kawatake, o conceito de cliente exige das concessionárias uma postura ativa de escuta e resposta. “A transformação vai além do motorista. Impactamos comunidades inteiras, levamos conectividade a áreas rurais. A EPR é um grupo novo, mas com seis ativos e três mil quilômetros sob gestão. Precisamos entender qual é o perfil do cliente hoje, e essa escuta é fundamental”, afirmou.

A secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse, reforçou que a maturidade regulatória permite hoje um refinamento da política de concessões, com foco na personalização dos serviços. “A política de conectividade é um exemplo. Não é só para falar com o usuário, mas para ouvir e oferecer um serviço melhor. Precisamos ser dinâmicos, ouvir, dialogar e trazer inovações para os projetos. Estamos prontos para avançar rumo às concessões inteligentes”, assertiu.

NO ENCERRAMENTO, DEFESA POR REGULAÇÃO FORTE E AUTONOMIA DAS AGÊNCIAS



Um tema de consenso nos debates do evento foi que as chamadas "rodovias do futuro" dependerão essencialmente da qualidade da regulação setorial. O painel de encerramento, intitulado "O futuro da regulação e a regulação do futuro na visão das agências", foi marcado por um chamado coletivo à valorização da regulação no setor, com foco na autonomia técnica, orçamentária e financeira das agências reguladoras.

Com mediação do diretor-presidente da ABCR, Marco Aurélio Barcelos, o painel reuniu o diretor-geral interino da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), Guilherme Sampaio; o diretor-presidente da Artesp (Agência de Transporte do Estado de São Paulo), André Isper; e o secretário de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias do Estado de Minas Gerais, Pedro Bruno Barros.

Barcelos foi enfático ao defender um "cinturão de proteção regulatória" para que as agências possam atuar com autonomia e recursos suficientes. "Não vamos admitir ataques orçamentários às agências reguladoras. Precisamos garantir autonomia técnica e financeira para que elas possam inovar. A nova Artesp é exemplo de coragem institucional, e esse movimento precisa chegar a outros estados", afirmou, destacando a importância de uma agenda legislativa que apoie medidas como o PL do Afaste-se e a regulamentação da velocidade média.

Para Sampaio, o Brasil ainda enfrenta o desafio da difusão de conhecimento entre agências. "O que há de melhor no exterior nós já temos nas concessões federais. Temos a responsabilidade de estimular e provocar outras agências a replicar o que já sabemos que funciona", ressaltou.

Isper destacou que o processo de reformulação da Artesp, que ganhou mecanismos de autonomia financeira, marca uma mudança de cultura. "Agora temos a chance de fazer diferente, de fazer valer a autonomia. Recebemos mais de 100 contribuições para a nossa nova agenda regulatória. É hora de recuperar o tempo perdido", enfatizou.



A criação da Agência Reguladora de Transportes de Minas Gerais (Artemig), sancionada no último mês pelo governador de Minas Gerais, Romeu Zema, também foi comemorada durante o debate. "Na próxima semana, já encaminharemos os nomes dos diretores à Assembleia Legislativa, para serem sabatinados. Queremos uma agência independente e autônoma", pontuou Pedro Bruno.

A avaliação é que sem agências estruturadas, com capacidade de resposta, diálogo com o mercado e visão de longo prazo, ficará mais difícil enfrentar os desafios da infraestrutura brasileira. "Estamos vivendo o melhor momento do setor", asseverou Barcelos, que convidou os participantes do painel a assinar uma carta pelo aprimoramento da regulação da concessão de rodovias do Brasil, contendo uma série de objetivos a serem atingidos de forma colaborativa entre todos os entes reguladores – o documento será aberto daqui a um ano, na Bienal de Rodovias.

PRODUZIDO POR **AGÊNCIA INFRA**

Diretores:
Dimmi Amora
Leila Coimbra
Viviane Melo

Edição:
Viviane Marques

Reportagem:
Gabriela Vilaça
Viviane Marques

Fotos:
Divulgação/ABCR
NG Conteúdo

Diagramação:
Bonach Comunicação

Mídias sociais:
NG Conteúdo

iNFRA
AGENCIAINFRA.COM