



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
GABINETE DO MINISTRO
ASSESSORIA DE ASSUNTOS PARLAMENTARES

OFÍCIO Nº 2378/2023/ASPAR/GM

Brasília, na data da assinatura.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado **Luciano Bivar**
Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados

Assunto: Requerimento de Informação nº 2535/2023, de autoria do Deputado Juninho do Pneu.

Senhor Secretário,

1. Reporto-me ao Ofício 1ª Sec/RI/E/nº 432, de 31 de outubro de 2023, o qual encaminha o Requerimento de Informação nº 2535/2023, de autoria do Deputado Juninho do Pneu (UNIÃO/RJ), que requer informações referente à concessão da Rodovia Costa Verde (Rio-SP).
2. Primeiramente, é importante esclarecer que estamos modernizando os nossos contratos de concessões rodoviárias e trazendo inovações como o *free flow*.
3. Essa tecnologia está prevista nos projetos de concessões rodoviárias sob nova modelagem desenvolvida pelo Ministério dos Transportes.
4. A tecnologia *free flow* deverá ser implantada nos primeiros cinco anos de administração pela empresa vencedora do leilão. Atualmente, ela está presente, ainda em fase de testes, na Rio-Santos, na BR-101, administrada pela CCR RioSP.
5. A Concessão RioSP conecta as regiões Sul, Sudeste e Nordeste, e cruza 10 estados da federação, especificamente no trecho da BR-116/RJ/SP. Nessas rodovias circulam milhões de veículos diariamente, caminhões carregados em direção aos principais pontos de distribuição de bens e mercadorias, como o Porto de Santos, Aeroporto de Guarulhos, as Regiões Sul, Nordeste e Centro-Oeste.
6. Faz parte da concessão a BR-101/RJ/SP, com característica predominantemente turística, que liga os municípios da região litoral do Rio de Janeiro e São Paulo, com movimentação essencialmente de veículos leves. Possui interesse turístico e de segurança nacional, por abrigar as usinas nucleares do complexo de Angra dos Reis/RJ.
7. Essas rodovias conectam as duas maiores regiões metropolitanas do país, tanto em PIB quanto em população, concentrando mais de R\$ 1,3 tri de PIB (28% do PIB nacional aproximadamente) e mais de 34 milhões de habitantes (17% da população nacional aproximadamente) em ambas. Além de ter um importante papel de ligar as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, as duas maiores do País, tem especial relevância ainda por ser a principal via de acesso às capitais para as cidades adjacentes a esse eixo.
8. Implantar de forma sistemática a tecnologia é uma das inovações do Governo Federal para aumentar a fluidez nas rodovias brasileiras e integrar o investimento em infraestrutura aos processos de neointustrialização e de transição ecológica, aliando as inovações tecnológicas às diretrizes de sustentabilidade.

Especificamente a respeito dos questionamentos apresentados pelo ilustre Parlamentar, -se que o assunto foi analisado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT; pela Autenticado eletronicamente, após conferência com original.



<https://infoleg-autenticidadecassinatura.camara.leg.br/codArquivoTeor/2368727>

Ofício 2378 (7815686)

SEI500007031081/2023-62 / pg. 1

2368727

Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário - SNTR e Secretaria Nacional de Trânsito - SENATRAN, cujas manifestações encontram-se em anexo.

10. Por fim, informamos que as equipes técnicas desta Pasta permanecem à disposição para esclarecimentos adicionais.

Anexos: I - Ofício SEI Nº 37417/2023/COALE/AESPI/DIR-ANTT (SUPER nº 7763119)
II - NOTA INFORMATIVA SEI Nº 309/2023/GERER/SUOD/DIR (SUPER nº 7763113)
III - Despacho SUCON (SUPER nº 7763114)
IV - Despacho SUOD (SUPER nº 7763116)
V - NOTA INFORMATIVA SEI Nº 332/2023/SUOD/DIR (SUPER nº 7777997)
VI - Ofício Nº 1557/2023/SNTR (SUPER nº 7779839)
VII - Nota Informativa nº 61/2023/CGCR/DOUT-SNTR/SNTR (SUPER nº 7778151)
VIII - Despacho nº 15/2023/DRFG-SENATRAN/SENATRAN ((SUPER nº 7808313)

Atenciosamente,

JOSÉ RENAN VASCONCELOS CALHEIROS FILHO

Ministro de Estado dos Transportes



Documento assinado eletronicamente por **José Renan Vasconcelos Calheiros Filho, Ministro de Estado dos Transportes**, em 01/12/2023, às 14:03, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **7815686** e o código CRC **CAE5171A**.



Referência: Processo nº 50000.031081/2023-62



SEI nº 7815686

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - 6º andar - Bairro Zona Cívica Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: (61) 2029-7007 / 7051 - www.infraestrutura.gov.br



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivo=2368727>

CRC 2376 (7815686)

SEI 50000.031081/2023-62 / pg. 2

2368727



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
ASSESSORIA ESPECIAL DE RELAÇÕES PARLAMENTARES E INSTITUCIONAIS
COORDENAÇÃO DE ACOMPANHAMENTO LEGISLATIVO

OFÍCIO SEI Nº 37417/2023/COALE/AESPI/DIR-ANTT

Brasília/DF, na data da assinatura

À Senhora

VIVIANE ESSE

Secretária

Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Ed. Anexo, Ala Oeste, Sala 401

CEP.: 70.044-902 - Brasília/DF

apoio.sntr@transportes.gov.br

C/C

Ao Senhor

BRUNO LEITÃO PRAXEDES

Chefe da Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos

Esplanada dos Ministérios, Bloco R

CEP.: 70.044-902 - Brasília/DF

aspar@transportes.gov.br

Assunto: Requerimento de Informação nº 2535/2023 do Deputado Juninho do Pneu (UNIÃO/RJ).

Referência: Caso responda este Ofício, por gentileza indicar expressamente o Processo nº 50500.322551/2023-63.

Senhora Secretária,

1. Reporto-me ao Ofício nº 48/2023/CGCR/DOUT-SNTR/SNTR (20244904), de 18/09/2023, que versa sobre o assunto em epígrafe de autoria do Deputado Federal Juninho do Pneu (UNIÃO/RJ).
2. A título de resposta desta Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, envio o Despacho SUROD (20261509), elaborado pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária, e o Despacho SUCON (20053955), elaborado pela Superintendência de Concessão da Infraestrutura.
3. Ademais, esta Agência se coloca à disposição para quaisquer outros esclarecimentos que se fizerem necessários através do e-mail aspar@antt.gov.br ou pelo telefone desta Assessoria Especial de Relações Parlamentares e Institucionais: (61) 3410-1841.

Atenciosamente,

(assinado eletronicamente)

EUGENIO JOSÉ SARAIVA CÂMARA COSTA

Chefe da Assessoria Especial de Relações Parlamentares e Institucionais - Substituto



Documento assinado eletronicamente por **EUGÊNIO JOSÉ SARAIVA CÂMARA COSTA**, **Chefe da Assessoria Especial Substituto(a)**, em 16/11/2023, às 10:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.

Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivo=2368727>

Anexo ANTT - OFÍCIO_20230944 (7763119)

SEI 50000.031081/2023-62 / pg. 3

2368727



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **20280944** e o código CRC **2141D918**.

Referência: Processo nº 50500.322551/2023-63

SEI nº 20280944

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 - Telefone: - Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 - Brasília/DF - www.antt.gov.br



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2368727>

Anexo ANTT - OFICIO_20280944 (7763119)

SEI 50000.031081/2023-62 / pg. 4

2368727



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA
GERÊNCIA DE REGULACÃO RODOVIÁRIA

NOTA INFORMATIVA SEI Nº 309/2023/GERER/SUOD/DIR

DATA: 26/10/2023

Interessado: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT

Referência: Processo nº 50500.322551/2023-63

Assunto: Requerimento de informações nº 2535/2023, ao Ministro de Estado dos Transportes, referente à concessão da Rodovia Costa Verde (Concessionária RioSP).

1. OBJETO

1.1. O objeto da presente Nota Informativa é esclarecer as perguntas enviadas pelo Requerimento de Informação nº 2535/2023, de autoria do Deputado Juninho do PNEU (UNIÃO/RJ), necessárias para a fiscalização do Poder Legislativo previsto na Constituição.

2. ANTECEDENTES

2.1. Refiro-me ao Despacho SUOD 19760135, que encaminha o Despacho COALE/AESPI 19656053, que se remete ao Ofício nº 48/2023/CGCR/DOUT-SNTR/SNTR (19683765), com solicitação de manifestação acerca do Requerimento de Informação nº 2535/2023, de autoria do Deputado Juninho do Pneu, que solicita informações acerca da concessão da Rodovia Costa Verde (CCR RioSP).

2.2. Segundo esclarece o Parlamentar algumas informações são necessárias para a fiscalização do Poder Legislativo previsto na Constituição. São os seguintes questionamentos que devem ser analisados e respondidos:

1. Como foram realizados os estudos para a implantação das praças de pedágio com sistema free flow?
2. Qual a justificativa da praça de pedágio no km 414 da BR 101 que fica próximo a dois retornos, e as pessoas ao retornarem pagam dois pedágios em menos de dois minutos?
3. Quem certifica e certificou o sistema de free flow da rodovia rio-santos?
4. Qual a garantia desse sistema em funcionamento para que cobranças indevidas não sejam feitas?
5. Houve algum período de teste para a implantação desse sistema free flow?
6. Existe algum estudo para isentar os moradores que moram próximo das praças de pedágio?
7. Gostaria de entender qual amparo legal que a concessionária utiliza para aplicar multas aos usuários da rodovia?
8. Qual a justificativa da ANTT para autorizar um aumento do valor do pedágio em menos de 6 meses dessa concessão?
9. O sistema free flow é uma nova realidade em nosso país, gostaria de saber como estão os avanços da regulamentação deste sistema?
10. E aproveitando a oportunidade gostaria também de saber quais as medidas os órgãos federais estão adotando para diminuir o caos nos pedágios da capital do Rio de Janeiro e Grande Rio?

3. Solicita a AESPI que seja dado tratamento à demanda no prazo de 10 dias úteis.

4. É o que basta relatar.

Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?cdArquivoTeor=2368727> Nota Informativa 19656053 (19683765) SEI 50000.031081/2023-62 / pg. 5



2368727

3. ANÁLISE

3.1. Conforme se depreende do Requerimento enviado, alguns dos questionamentos tem direcionamento claro ao formulador da política pública, à Superintendência de Concessão da Infraestrutura, e a esta SUROD. Em vista disso, na presente manifestação se dedicará a abordar os temas sob competência desta Superintendência.

3.2. Com efeito, a título de contexto, cumpre esclarecer que a primeira iniciativa de implementação da cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem (*free flow*) se dá no âmbito de ambiente regulatório experimental (*Sandbox Regulatório*). Isso porque, como indica a boa prática, é essencial que possíveis inovações do ambiente regulatório ocorram em ambientes controlados, antes de sua reprodução em largas escalas. Em razão disso, cabe explanar as nuances que permearam a implantação do primeiro projeto da Agência no bojo da ferramenta do *sandbox* regulatório, conforme segue.

3.3. Preliminarmente, cabe recordar a publicação da Lei nº 14.157, de 1º de junho de 2021, que alterou a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) e a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 (Lei de criação da Agência), para estabelecer condições para a implementação da cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem (*free flow*).

3.4. Nos termos da referida norma legal, “considera-se sistema de livre passagem a modalidade de cobrança de tarifas pelo uso de rodovias e vias urbanas sem a necessidade de praças de pedágio e com a identificação automática dos usuários”. Portanto, refere-se ao sistema de pedágio eletrônico, internacionalmente conhecido como *Multi-Lane Free Flow*.

3.5. Cumpre registrar que em meados de 2022, a ANTT foi provocada pela Concessionária CCR RioSP S.A., consoante Requerimento RS-PRE-0003/2022 (13128677), conforme consta dos autos de nº 50500.172066/2022-51, com a proposta de implantação de pagamento de pedágio de forma eletrônica, em trecho sob sua administração, nos termos do contrato firmado decorrente do Edital nº 03/2021. A CCR RioSP trouxe a proposta alternativa para o pedagiamento da Rodovia BR-101, no trecho que interliga a cidade do Rio de Janeiro – no entroncamento com a BR-465/RJ-095 até a Praia Grande, em Ubatuba/SP, cuja previsão contratual estabeleceu, originalmente, a implantação de três praças de pedágio tradicionais no Programa de Exploração da Rodovia – PER.

3.6. Conforme já dito, essa modalidade se trata de solução de cobrança da tarifa de pedágio em fluxo livre, portanto sem a necessidade da construção de praças físicas para tal finalidade. Cuida-se de método já em uso em outros países e que, até então, não era uma realidade nas rodovias federais do Brasil. Desse modo, na ocasião, a proposta da Concessionária CCR RioSP foi acatada pela Diretoria Colegiada da Agência, conforme consta da Ata da 12ª Reunião de Diretoria Administrativa, autuada nos autos do Processo nº 50500.196863/2022-24, e foi dado o encaminhamento para a formação de Grupo de Trabalho para estudos e atuação na implantação do *Multi-Lane Free Flow*.

3.7. Ato contínuo, foi publicada a Portaria DG nº 460, de 29 de setembro de 2022, com a finalidade de: “Art. 1º Instituir Grupo de Trabalho, de caráter provisório, para atuar na implantação da proposta de teste operacional da cobrança eletrônica pelo uso da rodovia, por meio de sistema de livre passagem (*Free Flow*), no trecho da BR-101, administrado pela Concessionária CCR RioSP”. Para esse mister, foi definido como objeto do GT o desenvolvimento de estudos e a missão de viabilizar a implementação e avaliar os resultados do teste operacional do *Free Flow*.

3.8. Pertinente informar que, concomitantemente, estava sendo conduzido pela Superintendência de Governança, Gestão Estratégica e de Pessoal (SUESP), conforme tratado nos autos do Processo nº 50500.102546/2021-74, a previsão de disposição normativa acerca do ambiente regulatório experimental, também chamado de *Sandbox Regulatório*, que tem entre suas principais finalidades o objetivo de incentivar a inovação no setor de transportes terrestres. Como mencionado, por essa ferramenta são estabelecidos procedimentos para o funcionamento de um ambiente regulatório experimental, em que o regulador pode testar, rejeitar e reformular hipóteses, ajustar propostas e chegar mais rapidamente a soluções efetivas para os problemas regulatórios. O referido processo culminou com publicação da Resolução nº 5.999, de 3 de novembro de 2022, que dispõe sobre as regras para a constituição e funcionamento de ambiente regulatório experimental no âmbito da Agência.



3.9. Destaque-se que a referida norma prevê em seu artigo 17, parágrafo único, conforme transcrito a seguir:

Art. 17. A Diretoria Colegiada, por conveniência e oportunidade, deverá decidir sobre a concessão das autorizações temporárias a participantes excedentes, sopesando, entre outros aspectos, os objetivos estratégicos da ANTT, a capacidade institucional, o potencial de geração de resultados positivos e sustentáveis para o usuário, setor regulado e sociedade.

Parágrafo único. Em razão do objeto a ser submetido ao ambiente regulatório experimental, a ANTT poderá convocar empresa específica já atuante no setor de transportes terrestres, dispensado nesse caso o processo de seleção. (gn)

3.10. Assim, a nova norma pôde recepcionar a proposta operacional em comento, de modo a possibilitar ao referido GT viabilizar o *Free Flow* na forma de teste experimental. Com efeito, configurou-se assim o primeiro projeto da Agência a ser implementado no formato de *Sandbox Regulatório*. Dessa forma, pode-se testar a nova modalidade de cobrança de pedágio dentro de um ambiente “controlado” e com a possibilidade de reversão ao *status quo ante*, a depender dos resultados obtidos.

3.11. Desse modo, os trabalhos foram conduzidos consoante as regras dispostas na Resolução nº 5.999, de 2022, e seguiu-se com as reuniões das frentes de trabalho do GT para compor as ações necessárias para se colocar o projeto em prática, com a elaboração de minuta de Termo de Referência (TR) e correspondente plano de trabalho e de Termo Aditivo Contratual (TA). Neste sentido, foram estabelecidas 4 frentes de trabalho, respectivamente sobre: alterações regulatórias, Sandbox e questões legais (Frente 1); alterações contratuais e equilíbrio econômico-financeiro (Frente 2); ações de implantação da infraestrutura, serviços operacionais e tecnologia (Frente 3); e ações de comunicação e enforcement (Frente 4). Essas Frentes de trabalho reuniram-se semanalmente para desenvolver os trabalhos necessários à formatação do modelo de free flow que viria a ser implementado. Inclusive, foi aberto Processo de Participação e Controle Social - PPCS na modalidade de Tomada de Subsídio, aberta ao público, realizada no período de 19/02/2022 a 08/01/2023, consoante [Aviso de TS nº 09/2022](#), publicado no D.O.U. nº 236, de 16 de dezembro de 2022, Seção 3, Página 149, com o objetivo de obter contribuições sobre a proposta de TR para a realização de ambiente regulatório experimental.

3.12. Após um vasto caminho percorrido de amplos debates e discussões, planejamentos e estudos, em 31 de janeiro de 2023 iniciaram os testes iniciais da operação de free flow sem cobrança, o que perdurou por dois meses. Neste período, permitiu-se calibrar os equipamentos e adaptar à nova realidade, considerando um modelo mais complexo de operação, que precisa captar inclusive o eixo suspenso. A equipe da ANTT fez algumas visitas a campo, inclusive para verificar o funcionamento dos equipamentos.

3.13. Ato contínuo, foram submetidas à apreciação da Diretoria Colegiada da Agência, com vistas à aprovação, as propostas de minutas de Termo de Referência e de Termo Aditivo apresentadas, as quais foram tratadas respectivamente nos processos nºs 50500.172066/2022-51 e 50500.276322/2022-89, tendo sido aprovados na 950ª Reunião da Diretoria Colegiada da Agência, o Termo de Referência de Ambiente Regulatório Experimental nº 001/SUOD/2023-ANTT e Plano de Trabalho vinculado (15605994) e o Termo Aditivo nº 003/2023 (15534278), respectivamente, nos termos das Deliberações nº 43 e 44, ambas de 16 de fevereiro de 2023.

3.14. Como resultado dos trabalhos, está em curso o teste experimental do *Free Flow*, implementado na extensão da BR-101, especificamente sob a forma de 3 (três) pórticos instalados em trechos próximos aos municípios de Paraty/RJ, Mangaratiba/RJ e Itaguaí/RJ. Conforme previsto no plano de trabalho do citado Termo de Referência, as operações assistidas tiveram início em 31 de janeiro de 2023, como mencionado. Com o período de implantação, para calibragem dos equipamentos e orientação e adaptação da população e finalização de trabalhos iniciais, a cobrança da tarifa somente foi autorizada a partir de 31 de março de 2023. Antes que fosse dada essa autorização da cobrança da tarifa, a equipe de fiscalização desta SUOD verificou o funcionamento dos equipamentos, conforme Despacho GEFOP 15951656. Vale apontar que esta rodovia ainda não teve revisão ou aumento tarifário até o momento, mas tão somente a abertura da cobrança do pedágio por meio dos pórticos.

15. Destaque-se que no teste restou previsto que a lavratura das multas de evasão de



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?cd=ArquivoTeor=2368727>

pedágio nesta modalidade iniciar-se-ia 90 dias após a operação de cobrança, o que dependeria ainda da estruturação dos sistemas de autuação da ANTT. Todas as tratativas, atas e gravações das reuniões do GT, notas técnicas e demais documentos pertinentes estão dispostos no Processo nº 50500.172066/2022-51.

3.16. Ademais, a Resolução nº 5.999, de 2022 prevê que deverá ser constituída uma Comissão de *Sandbox* para cada projeto inovador a ser viabilizado, a qual será responsável pela supervisão das atividades relacionadas ao ambiente regulatório experimental. Assim, em cumprimento a esse dispositivo legal, foi publicada a portaria DG nº 66, de 17 de fevereiro de 2023, que instituiu a Comissão de *Sandbox*, formada por vários membros que compõem o citado GT inicial, para atuar no monitoramento contínuo das ações desenvolvidas no âmbito do experimento regulatório que trata do sistema de livre passagem (*Free Flow*), administrado pela Concessionária CCR RioSP.

3.17. A Comissão de *Sandbox* é formada por representantes de várias unidades organizacionais da Agência, as quais têm atividades pertinentes ao projeto em andamento e faz reuniões periódicas para acompanhar os resultados auferidos e apresentados pela CCR RioSP, a partir dos parâmetros e indicadores estabelecidos no Termo de Referência e Plano de Trabalho firmados. Os trabalhos da comissão vêm sendo registrados no processo nº 50500.055984/2023-06.

3.18. O Termo de Referência de Ambiente Regulatório Experimental nº 001/SUOD/2023-ANTT, celebrado junto à Concessionária CCR RioSP, onde estão previstas as regras de funcionamento do *Free Flow* como projeto em execução no ambiente do *Sandbox Regulatório*, prevê em vários dos seus dispositivos, conforme transcritos abaixo, a necessidade de definição de indicadores, bem como, a elaboração de relatórios, para fins de acompanhamento e avaliação dos resultados obtidos, por parte da Comissão de *sandbox*.

5.2.13. Apresentar os relatórios de acompanhamento do ambiente regulatório experimental, de forma trimestral e anual, à ANTT e sempre que solicitado pela Comissão ou pela Diretoria Colegiada, contendo informações relativas às obrigações assumidas no presente termo de referência.

(...)

7.6.1. No 3º, 6º, 12º e 18º meses, após o início da cobrança, deverão ser realizadas avaliações parciais do *Sandbox* regulatório, com vistas a definir eventuais repercussões no presente termo de referência e no termo aditivo contratual.

(...)

8.3. A Comissão definirá agendas trimestrais para o monitoramento das ações desenvolvidas no âmbito do experimento regulatório, bem como para avaliação dos relatórios entregues pela CCR RioSP”

(...)

16.1 Deverão ser disponibilizados indicadores públicos mensais nas páginas da CCR RioSP e da ANTT acerca da prestação do serviço de cobrança em Fluxo Livre (*Free Flow*).

16.2 A CCR RioSP encaminhará relatórios trimestrais previstos no item 18 para a ANTT sem prejuízo de outros dados a serem definidos pela Comissão de *Sandbox*.

3.19. Dessa feita, em atendimento a esses dispositivos, foi elaborado o 1º Relatório de Análise Técnica da Comissão de *Sandbox* (18172650), relativo aos dados do 1º trimestre de operação plena apresentados pela CCR RioSP após o início da cobrança do *Free Flow* na BR 101/RJ em 31/03/2023. Considerou-se, para a elaboração desse documento, as informações veiculadas pelo 1º Relatório Trimestral de acompanhamento do Ambiente Regulatório Experimental (*Sandbox*), encaminhado pela Correspondência RS-ADC-1100/2023 da CCR RioSP (17980324 e 17980330), relativo ao “*período de 31/03/2023 a 30/06/2023, com data de corte de pagamento em 10/07/2023*”, recebido pela ANTT no dia 27/07/2023. O referido relatório também está disponível no site da ANTT, no link <https://www.gov.br/antt/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/ambiente-regulatorio-experimental-sandbox-regulatorio/pedagio-eletronico-free-flow>. Inclusive, é importante citar que também foi produzido um painel de BI pela concessionária, com demonstrativo de dados como: volume total de tráfego por tipo de veículo, demandas dos usuários, possíveis evasões e inadimplência e reclamações na plataforma “consumidor.gov.br”, disponível no mesmo link indicado.



3.20. Ressalte-se que o período de autuações de infratores que passam pelos pórticos e deixam de efetuar o pagamento do pedágio na forma estabelecida teve início efetivo em agosto do corrente. Portanto, há ainda pouca massa de dados que permita uma análise mais aprofundada das falhas do sistema. Note-se que a referida autuação está capitulada no art. 209-A, do Código de trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) e está sob a competência da ANTT. Esta fase do Sandbox tem trazido desafios, sendo certo que a Agência se empenha para que não seja produzida nenhuma autuação indevida. Por esse motivo, tem dado tratamento célere a eventuais inconsistências sistêmicas, de forma a moldar um procedimento eficaz e seguro para tal tarefa. Vale ressaltar, inclusive, que em razão da volumetria apresentada pelo teste, optou-se por migrar do sistema da ANTT, denominado SIFAMA, para sistema disponibilizado pelo Serviço de Processamento de Dados (SERPRO), denominado Radar, que tem consistência para trabalhar os volumes de infrações apuradas e dar tratamento conforme. Evidentemente que os dados dos proprietários de veículos necessários para a confecção dos autos de infração são de responsabilidade a concessionária, que deve apurar os dados de maneira acurada. Enquanto procedimento realizado no ambiente regulatório experimental, em que eventuais erros ainda não tem escala relevante, permite-se uma calibragem rápida das imperfeições e aprendizados com os problemas trazidos. Com isso, espera-se até o final do Sandbox entregar metodologia de autuação de infração no âmbito do *free flow* com mínimas inconsistências. Não obstante, quaisquer imprecisões ocorridas no bojo deste teste serão rapidamente detectadas e corrigidas.

3.21. Ademais, a Resolução nº 5.999 de 2022 ainda, prevê na sua cláusula 18, a divulgação dos dados referentes ao experimento, conforme abaixo:

18. CLÁUSULA DÉCIMA OITAVA – DOS PRODUTOS DO SANDBOX

18.1.2. **Apresentação pública** de dados para a ANTT a cada 6 (seis) meses acerca do Sandbox Regulatório. (gn)

3.22. Dessa feita, haja vista a relevante quantidade de informações já apuradas e o sucesso que já vem sendo verificado, suscitou-se que a entrega do produto, previsto no citado item 18.1.2, possa se configurar também como evento de capacitação, a ocorrer na modalidade de *Workshop* destinado aos servidores da Agência e a público geral interessado, a ser realizado concomitantemente, na forma presencial e *on line*, com transmissão pela plataforma *teams*, bem como, ser transmitido pelo canal da ANTT no *Youtube*. Com o intuito de levar o experimento ao conhecimento público, este evento estará acessível tanto aos interessados do setor, como a sociedade em geral, para que conheçam as ações que ANTT está executando, bem como de forma a divulgar a nova tecnologia e os possíveis benefícios que sua adoção em massa trará para a experiência do usuário-consumidor das rodovias federais concedidas, ressaltando as atividades de implantação e execução do teste e os trabalhos de acompanhamento e monitoramento da Comissão de *Sandbox*.

3.23. Dessa forma, em atendimento à previsão de apresentação de resultados e considerando a relevância do tema para a ANTT, verificou-se salutar que a referida entrega possa ocorrer no contexto dos estudos e discussões a respeito da matéria, na forma de evento que congregue a participação de importantes atores envolvidos no processo, de modo a oportunizar a pulverização no âmbito da Agência, de conceitos, elementos e nuances que permeiam a temática do *Multi-Lane Free Flow*. O Workshop está sendo planejado para a segunda quinzena de novembro do corrente, sendo certo que mais informações serão oportunamente divulgadas.

3.24. Soma-se à magnitude do projeto, já que se trata do primeiro teste experimental da Agência, realizado à luz da Resolução nº 5.999, de 2022, o fato de que consta da Agenda Regulatória da ANTT para o biênio de 2023-2024, a previsão de regulação do tema em definitivo, para aplicação por parte das concessionárias no âmbito das rodovias federais concedidas, conforme incluído pela Deliberação nº 358, de 25 de novembro de 2022. Essa proposta normativa está em fase de estudos e consulta interna e espera-se que, em breve, seja levado para debate com a sociedade, sendo certo que a previsão de sua publicação consta para o segundo semestre de 2024. Ainda no campo normativo, importante mencionar que a ANTT estuda publicar norma que viabilize a adoção do *free flow* por concessionárias com contratos vigentes, conforme ação regulatória em curso no Processo nº 50500.030241/2021-53.

25. Isso posto, com as informações prestadas acima, consideram-se abordados os pontos vantados pelo Requerimento em epígrafe, sob competência desta SUROD.



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?cdArquivoTeor=2368727>

3.26. Outrossim, sugere-se que a SUCON seja instada a trazer seus esclarecimentos quanto à modelagem regulatório, no que se refere aos questionamento trazidos pelo Deputado.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

4.1. Ante o exposto, a presente Nota Informativa teve por escopo esclarecer as perguntas enviadas pelo Requerimento de Informação nº 2535/2023, de autoria do Deputado Juninho do PNEU (UNIÃO/RJ), necessárias para a fiscalização do Poder Legislativo previsto na Constituição, que estão sob competência desta SUROD.

4.2. Não obstante, considerando que há temas que transbordam a competência desta Superintendência, sugere-se que sejam os presentes autos encaminhados à SUCON, para que também traga suas pertinentes considerações, caso entenda necessárias,

4.3. É o opinativo que se coloca, smj, com sugestão de encaminhamento dos presentes autos para a SUCON e desta Nota Informativa para a AESPI desta Agência.

Fernando Barbelli Feitosa

Gerente de Regulação de Rodovias



Documento assinado eletronicamente por **FERNANDO BARBELLI FEITOSA**, Gerente, em 26/10/2023, às 19:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **19805317** e o código CRC **1E9B878D**.

Referência: Processo nº 50500.322551/2023-63

SEI nº 19805317

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2368727>

Nota_INFORMATIVA_19805317 (1703113)

SEI 50000.031081/2023-62 / pg. 10

2368727



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
DIRETORIA
SUPERINTENDÊNCIA DE CONCESSÃO DA INFRAESTRUTURA

SUCON

DESPACHO

Processo nº: 50500.322551/2023-63

Destinatário: COORDENAÇÃO DE ACOMPANHAMENTO LEGISLATIVO

Assunto: Requerimento de Informação nº 2.535/2023 _demanda parlamentar

Data: Na data da assinatura eletrônica

Em razão do encaminhamento de Despacho Coale de 31/10/2023 (SEI 19943182), vem-se encaminhar subsídio em resposta ao Requerimento de Informação nº 2.535/2023 (SEI 19655818), de autoria do Deputado Federal Juninho do Pneu (UNIÃO/RJ), que **"Solicita informações ao Ministro de Estado dos Transportes, referente à concessão da Rodovia Costa Verde (Rio-SP)"**, encaminhado pelo Ofício nº 48/2023/CGCR/DOUT-SNTR/SNTR (SEI 19683765) de 20/10/2023. Os questionamentos encaminhados referente àquele trecho são:

- "1. Como foram realizados os estudos para a implantação das praças de pedágio com sistema free flow?"
2. Qual a justificativa da praça de pedágio no km 414 da BR 101 que fica próximo a dois retornos, e as pessoas ao retornarem pagam dois pedágios em menos de dois minutos?
3. Quem certifica e certificou o sistema de free flow da rodovia rio-santos?
4. Qual a garantia desse sistema em funcionamento para que cobranças indevidas não sejam feitas?
5. Houve algum período de teste para a implantação desse sistema free flow?
6. Existe algum estudo para isentar os moradores que moram próximo das praças de pedágio?
7. Gostaria de entender qual amparo legal que a concessionária utiliza para aplicar multas aos usuários da rodovia?
8. Qual a justificativa da ANTT para autorizar um aumento do valor do pedágio em menos de 6 meses dessa concessão?
9. O sistema free flow é uma nova realidade em nosso país, gostaria de saber como estão os avanços da regulamentação deste sistema?
10. E aproveitando a oportunidade gostaria também de saber quais as medidas os órgãos federais estão adotando para diminuir o caos nos pedágios da capital do Rio de Janeiro e Grande Rio?"

Informa-se que o trecho objeto de questionamento teve seu contrato assinado em 28/1/2022, portanto, encontra-se sob gestão da Surod, unidade organizacional da ANTT responsável pela gestão dos contratos. Logo, adstrita às competências da Sucon na estruturação de contratos de concessão, manifesta-se acerca do **item 1** do requerimento parlamentar.

Inicialmente, reporta-se que o trecho hoje denominado *Costa Verde* fez do projeto de concessão da *iNovaDutra*, que abrangue:

"o sistema rodoviário Rio de Janeiro-São Paulo, composto pelas rodovias BR-116/RJ, entre o entroncamento com a BR-465, no município de Seropédica (km 214,7), e a divisa RJ/SP (km 339,6); BR-116/SP, entre a divisa RJ/SP (km 0) e o entroncamento com a BR-381/SP-015, Marginal Tietê (km230,6); BR-101/RJ, entre o entroncamento com a BR-493, no município de Itaguaí (408,1), e a divisa RJ/SP (km 599); e BR-101/SP - entre a divisa RJ/SP (km 0) e Praia Grande, Ubatuba (km 52,1)."

Conforme obrigação legal e aderências às normas da ANTT, o projeto foi submetido à processo de participação e consulta social, com a abertura da Audiência Pública n. 18/2019, cujo período de contribuições foi de 19/12/2019 a 07/02/2020. Realizaram-se seis audiências presenciais, inclusive na cidade de Angra dos Reis /RJ, em 3/1/2020. Os estudos e localização de praças de pedágio também encontravam-se em *site* da ANTT participantt.antt.gov.br. Por fim, houve recebimento de 513 contribuições, que foram analisadas e receberam tratamento alizado, constante de Relatório Final, publicado em 3/11/2020, donde se pode observar a participação da e interessada.



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2368727>

Despacho_20059555 (7763114)

SEI 50000.031081/2023-62 / pg. 11

2368727

Quanto ao item 1, os estudos para a localização das praças de pedágio são pautadas em três dimensões sendo estas políticas públicas, malha rodoviária e viabilidade financeira. Do ponto de vista de políticas públicas, busca-se promover a equidade tarifária, juntamente com análises de riscos de demandas e políticas de descontos a usuários que realizam deslocamentos frequentes. Em relação à malha rodoviária, requer-se que se empregue uma abordagem holística que integre os diferentes eixos rodoviários presentes nas concessões, os diversos lotes em estudo, a malha já concedida e os demais segmentos rodoviários existentes, evitando situações de sobre-tarificação e de formação de rotas de fuga que promovam caminhos ilógicos na malha viária. A viabilidade financeira visa garantir que o sistema de pedagiamento promova níveis de arrecadação suficientes para manutenção dos níveis de serviço e atendimento dos parâmetros de desempenho estabelecidos.

Essa justificativa também pode ser encontrada no Plano de Outorga do projeto aqui objeto de questionamento:

7.4 Critérios para o posicionamento de praças de pedágio

A indicação da localização das praças de pedágio deve levar em consideração os Trechos Homogêneos com maiores Volumes Médios Diários (VMDs), ao mesmo tempo que, de acordo com a recomendação da ANTT, as praças de pedágio não devem ser localizadas próximas a cidades e povoados sujeitos a futura conturbação, evitando a tarifação de viagens curtas ou muito frequentes. Deve-se evitar também a proximidade com locais de preservação ambiental, trechos de mata nativa ou cursos d'água. Além disso, foram observadas questões relativas à compatibilidade com o sistema rodoviário concedido e já existente na região (particularmente importante no trecho da BR-116/SP entre São Paulo e Taubaté), bem como outras diretrizes relacionadas às questões sociais. A Figura 6e a Tabela 7 apresentam a composição da concessão com os seus respectivos trechos rodoviários, assim como a localização das 8 praças de pedágio e 2 praças de bloqueio, essas em Arujá/SP e Jacareí/SP, separando-as em “existente” e “a implantar”.



Figura 6 - Esquema da concessão e localização das praças de pedágio
(Fonte: Estudo de Tráfego: Relatório de Tráfego - Regional)

Rodovia	Estado	Praça		Situação	07/2019
BR-116/SP	São Paulo	P1	Arujá	Existente	km 204+200
BR-116/SP	São Paulo	P2	Guararema	Existente	km 180+700
BR-116/SP	São Paulo	P3	Guararema	Existente	km 182+800
BR-116/SP	São Paulo	P4	Jacareí	Existente	km 165+100
BR-116/SP	São Paulo	P5	Moreira César	Existente	km 86+900
BR-116/RJ	Rio de Janeiro	P6	Itatiaia	Existente	km 317+500
BR-101/RJ	Rio de Janeiro	P7	Itaguaí	A implantar	km 414+900
BR-101/RJ	Rio de Janeiro	P8	Mangaratiba	A implantar	km 447+300
BR-101/RJ	Rio de Janeiro	P9	Paraty	A implantar	km 538+500

Tabela 7 - Localização das praças de pedágio
(Fonte: PER)

Finalizada a fase de consulta social, o processo ainda submeteu-se ao acompanhamento pelo Tribunal de Contas da União, que atestou a conformidade do projeto e autorizou a consecução ao leilão.

Entende-se desse modo, que está esclarecida o racional da definição do local das praças de pedágio, cuja



implantação deve observar regras do Plano de Exploração da Rodovia (PER), anexo ao contrato de concessão.

Por fim, observa-se que quanto ao questionamento de item 10, não há definição do que seria o denominado "caos no pedágio", portanto não há como a Sucon manifestar-se quanto aos projetos de novas concessões que abranjam a cidade do Rio de Janeiro e Grande Rio.

Não havendo o que acrescentar, encaminha-se à Coale/Aespi e informa-se que se está à disposição para demais esclarecimentos.

Atenciosamente,

(assinado eletronicamente)

Cynthia Ruas Vieira Brayer

Superintendente de Concessão da Infraestrutura Substituta



Documento assinado eletronicamente por **CYNTHIA RUAS VIEIRA BRAYER**, **Superintendente Substituto(a)**, em 09/11/2023, às 20:18, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **20053955** e o código CRC **2942E1C7**.

Referência: Processo nº 50500.322551/2023-63

SEI nº 20053955



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2368727>

Despacho_20053955 (7763114)

SEI 50000.031081/2023-62 / pg. 13

2368727



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
DIRETORIA
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

SUOD

DESPACHO

Processo nº: 50500.322551/2023-63

Destinatário: COALE/AESPI

Assunto: Requerimento de Informação nº 2.535/2023.

Data: na data da assinatura

1. Refere-se ao Despacho CAOLE (SEI nº 19656053), de 23/10/2023, relativo ao Requerimento de Informação nº 2.535/2023 (SEI nº 19655818), de autoria do Deputado Federal Juninho do Pneu (UNIÃO/RJ). Este requerimento, encaminhado por meio do Ofício Nº 48/2023/CGCR/DOUT-SNTR/SNTR (SEI nº 19683765) do Ministério dos Transportes, busca informações junto ao Ministro de Estado dos Transportes sobre a concessão da Rodovia Costa Verde (Rio-SP).
2. Referente ao tema, remete-se a NOTA INFORMATIVA SEI Nº 332/2023/SUOD/DIR (SEI nº 20163607) com as informações apresentados por esta Superintendência. Importa salientar que a Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON) emitiu sua manifestação mediante o Despacho SUCON (SEI nº 20053955).
3. Sendo o que nos cumpre, restitui-se à COALE/AESPI para conhecimento e encaminhamentos subsequentes.

(assinado eletronicamente)

ROGER DA SILVA PÊGAS

Superintendente de Infraestrutura Rodoviária



Documento assinado eletronicamente por **ROGER DA SILVA PÊGAS**, Superintendente, em 14/11/2023, às 21:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **20261509** e o código CRC **5CC8129C**.

Referência: Processo nº 50500.322551/2023-63

SEI nº 20261509



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2368727>

Despacho_20261509 (7763116)

SEI 50000.031081/2023-62 / pg. 14

2368727



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
DIRETORIA
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

NOTA INFORMATIVA SEI Nº 332/2023/SUROD/DIR

DATA: 10/11/2023

Interessado: Ministério dos Transportes - MT

Referência: Processo nº 50500.322551/2023-63

Assunto: Requerimento de Informação nº 2535/2023, de 2023, de autoria do Deputado Juninho do Pneu.

1. **OBJETIVO**

1.1. A presente Nota Informativa (NI) tem como objetivo prestar esclarecimentos e informações solicitadas no Requerimento nº 2535/2023 (SEI nº 19655818), de autoria do Deputado Federal Juninho do Pneu, relacionadas à implantação do sistema *Free-Flow* na Concessionária do Sistema Rodoviário Rio - São Paulo (RIOSP).

2. **INTRODUÇÃO**

2.1. Mediante o Ofício nº 48/2023/CGCR/DOUT-SNTR/SNTR, de 20/10/2023 (SEI nº 19683765), da Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário (SNTR) foi solicitada a manifestação desta agência reguladora acerca do Requerimento de Informação nº 2535/2023 (SEI nº 19655818), quanto aos seguintes pontos:

1. *Como foram realizados os estudos para a implantação das praças de pedágio com sistema free flow?*
2. *Qual a justificativa da praça de pedágio no km 414 da BR 101 que fica próximo a dois retornos, e as pessoas ao retornarem pagam dois pedágios em menos de dois minutos?*
3. *Quem certifica e certificou o sistema de free flow da rodovia rio-santos?*
4. *Qual a garantia desse sistema em funcionamento para que cobranças indevidas não sejam feitas?*
5. *Houve algum período de teste para a implantação desse sistema free flow?*
6. *Existe algum estudo para isentar os moradores que moram próximo das praças de pedágio?*
7. *Gostaria de entender qual amparo legal que a concessionária utiliza para aplicar multas aos usuários da rodovia?*
8. *Qual a justificativa da ANTT para autorizar um aumento do valor do pedágio em menos de 6 meses dessa concessão?*
9. *O sistema free flow é uma nova realidade em nosso país, gostaria de saber como estão os avanços da regulamentação deste sistema?*
10. *E aproveitando a oportunidade gostaria também de saber quais as medidas os órgãos federais estão adotando para diminuir o caos nos pedágios da capital do Rio de Janeiro e Grande Rio?*



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticadecassinatura.camara.leg.br/3cod/ArquivoTipo/2368727>

Nota Informativa nº 332/2023/SUROD/DIR (1777597)

SEI 50000.031081/2023-62 / pg. 15

2368727

2.2. A seguir apresenta-se para cada ponto elencado acima os respectivos esclarecimentos.

3. ATENDIMENTO DA DEMANDA

3.1. 1º Questionamento - *Como foram realizados os estudos para a implantação das praças de pedágio com sistema free flow?*

3.1.1. A implantação do sistema *free-flow* ao longo da BR-101/RJ trata-se de um projeto experimental qualificado no âmbito do SandBox Regulatório da ANTT, que atualmente está em desenvolvimento.

3.1.2. Ademais, conforme evidenciado pelo histórico processual reportado abaixo, a Concessionária apresentou os projetos para a implantação das praças de pedágio utilizando o sistema *free-flow*:

Processo nº 50500.204745/2022-05 - Implantação de Sistema de Cobrança de Pedágio por Fluxo Livre (*Free Flow*) localizado no km 538+500 da BR-101/RJ, no Município de Paraty/RJ; Processo nº 50500.203985/2022-84 - Implantação do Sistema de Cobrança de Pedágio por Fluxo Livre (*Free Flow*), no km 447+250 da BR-101/RJ - Município de Mangaratiba/RJ; e Processo nº 50500.202698/2022-57 - Implantação de Sistema de Cobrança de Pedágio por Fluxo Livre (*Free Flow*) localizado no km 414+550 da BR-101/RJ, no Município de Itaguaí/RJ.

3.1.3. Destaca-se que as implantações dos pórticos adotam como premissa as áreas de abrangências definidas no Programa de Exploração da Rodovia (PER) para as praças de pedágio no modelo convencional.

3.2. 2º Questionamento - *Qual a justificativa da praça de pedágio no km 414 da BR 101 que fica próximo a dois retornos, e as pessoas ao retornarem pagam dois pedágios em menos de dois minutos?*

3.2.1. A localização das praças de pedágio faz parte do trabalho da estruturação da referida concessão. Sobre o presente tema recomenda-se o conhecimento do Despacho SUCON nº 20053955, de 9/11/2023, da Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON).

3.3. 3º Questionamento - *Quem certifica e certificou o sistema de free flow da rodovia rio-santos?*

3.3.1. Como mencionado na resposta ao primeiro questionamento, o sistema *free-flow* no trecho da BR-101/RJ está inserido no contexto do Sandbox Regulatório da ANTT, em fase de avaliações. Como parte desse ambiente experimental, o sistema passará por períodos de teste e ajustes para garantir sua eficiência e conformidade com as normativas vigentes. Por força de disposição contratual, caberá à Concessionária a obtenção de certificado para os projetos implantados na rodovia, ressaltando que neste momento o presente projeto está em fase de avaliação.

3.4. 4º Questionamento - *Qual a garantia desse sistema em funcionamento para que cobranças indevidas não sejam feitas?*

3.4.1. O sistema *free-flow* incorpora tecnologias avançadas, como identificação por radiofrequência e câmeras de alta resolução, para garantir a precisão na cobrança de tarifas.

3.4.2. Além disso, utiliza algoritmos inteligentes, verificação redundante, auditorias gulares e monitoramento contínuo para minimizar os riscos de cobranças indevidas.



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/3cd/ArquivoTepoc-2368727>

Nota Informativa nº 352/2023/SUCOD/DIR (1777597) SEI 50000.031081/2023-62 / pg. 16

2368727

3.4.3. Também, existem canais de atendimento ao cliente, proteção legal, transparência nas informações e atualizações constantes, que são elementos fundamentais que contribuem para a eficácia do sistema, assegurando confiabilidade na identificação de veículos e nas transações.

3.4.4. Reforça-se que o *free-flow* representa uma iniciativa no âmbito do ambiente regulatório experimental (Sandbox Regulatório), sendo acompanhado pela ANTT quanto aos indicadores (KPIs) de monitoramento da implantação e execução da cobrança de pedágio. Os dados coletados atualmente demonstram uma taxa de precisão dos instrumentos de identificação dos veículos de 99,95% no mês de agosto/23, assim como um percentual de leitura de TAG e OCR variando entre 99,66% e 99,44%, respectivamente.

3.4.5. No contexto experimental, é crucial destacar que o tempo médio de resolução de demandas AMAP mensal é de 1,5 dias, evidenciando o compromisso de solucionar quaisquer intercorrências decorrente do uso do sistema.

3.5. **5º Questionamento - Houve algum período de teste para a implantação desse sistema free flow?**

3.5.1. Sim. O período de teste para a implantação do sistema *free-flow* ocorreu entre 30/1/2023 a 28/2/2023, conforme estipulado no "item 9. Plano de Ação" do Termo de Referência de Ambiente Regulatório Experimental nº 001/SUOD/2023-ANTT (SEI nº 15605994). Adicionalmente, houve a extensão por mais 2 (dois) dias da fase de teste, tendo sido finalizada em 30/3/2023.

3.6. **6º Questionamento - Existe algum estudo para isentar os moradores que moram próximo das praças de pedágio?**

3.6.1. O cálculo da tarifa de pedágio considera fatores como tráfego projetado, investimentos e serviços, sendo a equação econômico-financeira baseada na quantidade de veículos pagantes e receita estimada na licitação.

3.6.2. No Contrato de Concessão da Concessionária do Sistema Rodoviário Rio - São Paulo (RIOSP) não existe autorização para que haja isenção aos usuários que trafegam pela rodovia. Existe no Contrato de Concessão o mecanismo de Desconto de Usuário Frequente (DUF), que permitem descontos para os usuários que trafegam com recorrência pela rodovia concedida.

3.7. **7º Questionamento - Gostaria de entender qual amparo legal que a concessionária utiliza para aplicar multas aos usuários da rodovia?**

3.7.1. A aplicação de multa por conta de evasão possui respaldo no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que estabelece que o não pagamento da tarifa configura infração de trânsito no art. 209-A:

Art. 209-A. Evadir-se da cobrança pelo uso de rodovias e vias urbanas para não efetuar o seu pagamento, ou deixar de efetuar-lo na forma estabelecida: [\(Incluído pela Lei nº 14.157, de 2021\)](#).

Infração – grave;

Penalidade – multa.

3.7.2. A Lei nº 14.157, de 1º/6/2021, também traz a respeito do tema.

3.8. **8º Questionamento - Qual a justificativa da ANTT para autorizar um aumento do valor do pedágio em menos de 6 meses dessa concessão?**

3.8.1. O Contrato de Concessão traz a previsão para a realização da primeira revisão dinária, que contempla o reajuste, em 6 meses após o fim do primeiro ano de concessão,

Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticadassinatura.camara.leg.br/3ccda/ArquivoTipo-2368727>

Nota Informativa nº 352/2023/SUOD/DIR (177759) SEI 50000.031081/2023-62 / pg. 17



2368727

conforme estabelecido na subcláusula 19.7.2.

19.7 Cálculo e Revisões da Tarifa de Pedágio

19.7.1 A Tarifa de Pedágio e a Tarifa de Pedágio do Trecho Viúva Graça terão o seu primeiro cálculo contratual para fins do início da cobrança de pedágio, sendo considerada a Tarifa Básica de Pedágio e a Tarifa Básica do Trecho Viúva Graça reajustadas monetariamente por meio do IRT.

19.7.2 A primeira Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio e da Tarifa de Pedágio do Trecho Viúva Graça ocorrerá 6 (seis) meses após o fim do primeiro Ano de Concessão.

- (i) As Revisões Ordinárias dos Anos de Concessão subsequentes serão realizadas anualmente no mesmo dia e mês em que foi realizada a primeira Revisão Ordinária.

3.8.2. Considerando o período inicial de concessão de 1º/3/2022 a 28/2/2023, as revisões e reajustes subsequentes foram programados para anualmente ocorrer em 1º de setembro.

3.9. **9º Questionamento - O sistema free flow é uma nova realidade em nosso país, gostaria de saber como estão os avanços da regulamentação deste sistema?**

3.9.1. Em resposta à evolução da regulamentação do sistema *free-flow*, destaca-se a publicação da [Resolução CONTRAN nº 984](#), em 15/12/2022, que aborda a implementação do *free-flow* em rodovias e vias urbanas.

3.9.2. Soma-se à magnitude do tema em questão, já que se trata do primeiro teste experimental da Agência, o fato de que consta da Agenda Regulatória da ANTT para o biênio de 2023-2024, a previsão de regulação do tema em definitivo, para aplicação por parte das concessionárias no âmbito das rodovias federais concedidas, conforme incluído pela Deliberação nº 358, de 25/11/2022.

3.9.3. Essa proposta normativa está em fase de estudos e consulta interna e espera-se que, em breve, seja levado para debate com a sociedade.

3.10. **10º Questionamento - E aproveitando a oportunidade gostaria também de saber quais as medidas os órgãos federais estão adotando para diminuir o caos nos pedágios da capital do Rio de Janeiro e Grande Rio?**

3.10.1. Sobre o apontamento acima, temos a reportar que as rodovias concessionadas e reguladas pela ANTT como a Ecoriominas (BR-116/465/493/RJ/MG), RIOSP (BR-116/101/SP/RJ) e Ecoponte (Ponte Rio-Niteroi) trazem no bojo dos respectivos Contratos de Concessão importantes melhorias viárias para a região do Rio de Janeiro, inclusive no que se refere à disponibilização de meios operacionais para oferecer aos usuários conforto e segurança.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

4.1. Recomenda-se o encaminhamento das informações levantadas no corpo da presente Nota Informativa à SNTR em atendimento à demanda posta no Ofício nº 48/2023/CGCR/DOUT-SNTR/SNTR, de 20/10/2023 (SEI nº 19683765), que remete ao Requerimento nº 2535/2023 (SEI nº 19655818).

(assinado eletronicamente)



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticadadeassinatura.camara.leg.br/3cd/ArquivoTipo/2368727>

Nota Informativa nº 352/2023/SUOD/DIR (1777597) SEI 50000.031081/2023-62 / pg. 18

2368727

JHONY MARTINS LUCAS DE OLIVEIRA
Chefe de Gabinete da SUROD



Documento assinado eletronicamente por **JHONY MARTINS LUCAS DE OLIVEIRA, Chefe de Gabinete**, em 14/11/2023, às 21:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **20163607** e o código CRC **7AB3B767**.

Referência: Processo nº 50500.322551/2023-63

SEI nº 20163607

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166
CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTipo=2368727>

Nota Informativa nº 352/2023/SUROD/DIR (1777597)

SEI 50000.031081/2023-62 / pg. 19

2368727



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

OFÍCIO Nº 1557/2023/SNTR

Brasília, na data da assinatura.

À
SECRETARIA EXECUTIVA
Ministério dos Transportes

Assunto: Requerimento de Informação nº 2535/2023, de autoria do Deputado Juninho do Pneu.

Senhor Secretário-Executivo,

1. Refiro-me ao OFÍCIO Nº 1919/2023/ASPAR/GM, de 18 de outubro de 2023 (SUPER nº 7660470), que solicita providências no intuito de que seja emitido posicionamento sobre o Requerimento de Informação nº 2535/2023 (SUPER nº 7660466), de autoria do Deputado Juninho do Pneu (UNIÃO/RJ), que requer informações referente à concessão da Rodovia Costa Verde (Rio-SP).
2. Sobre o assunto, encaminho a Nota Informativa nº 61/2023/CGCR/DOUT-SNTR/SNTR, de 21 de novembro de 2023 (SUPER nº 7778151), com informações do Departamento de Outorgas Rodoviárias desta Secretaria, que, em linhas gerais, transmite as informações solicitadas no Requerimento de Informação, com os esclarecimentos fornecidos pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.
3. Considerando a instrução processual, esta Secretaria, alinhada aos entendimentos do Departamento de Outorgas Rodoviárias - DOUT (SUPER nº 7778151), encaminha os autos para avaliação e providências julgadas pertinentes.

Respeitosamente,

VIVIANE ESSE
Secretária Nacional de Transporte Rodoviário



Documento assinado eletronicamente por **Viviane Esse, Secretária Nacional de Transporte Rodoviário**, em 21/11/2023, às 19:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
[https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?](https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0)
[acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0](https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0),
informando o código verificador **7779839** e o código CRC **AECBDE44**.



Referência: Processo nº 50000.031081/2023-62



SEI nº 7779839

Esplanada dos Ministérios, Bloco R
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: (61) 3467-7000
www.infraestrutura.gov.br



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivo=2368727>

Ofício 1557 (7779839)

SEI 50000.031081/2023-62 / pg. 20

2368727



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO
DEPARTAMENTO DE OUTORGAS RODOVIÁRIAS
COORDENAÇÃO-GERAL DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

Nota Informativa nº 61/2023/CGCR/DOUT-SNTR/SNTR

Brasília, 21 de novembro de 2023

Referência: Processo nº 50000.031081/2023-62

Assunto: **Requerimento de Informação nº 2535/2023, de 2023, de autoria do Deputado Juninho do Pneu.**

Senhora Diretora,

I. RELATÓRIO

1. Trata-se de atendimento ao Requerimento de Informação nº 2535/2023 (SUPER nº 7733675), de autoria do Deputado Juninho do Pneu (UNIÃO/RJ), que requer informações referentes à concessão da Rodovia Costa Verde (Rio-SP), encaminhado para esta Secretaria por meio do Ofício nº 1919/2023/ASPAR/GM (SUPER nº 7660470).

2. Acerca do referido documento, o parlamentar requer os seguintes esclarecimentos sobre a concessão:

"1. Como foram realizados os estudos para a implantação das praças de pedágio com sistema free flow?"

2. Qual a justificativa da praça de pedágio no km 414 da br 101 que fica próximo a dois retornos, e as pessoas ao retornarem pagam dois pedágios em menos de dois minutos?"

3. Quem certifica e certificou o sistema de free flow da rodovia rio-santos?"

4. Qual a garantia desse sistema em funcionamento para que cobranças indevidas não sejam feitas?"

5. Houve algum período de teste para a implantação desse sistema free flow?"

6. Existe algum estudo para isentar os moradores que moram próximo das praças de pedágio?"

7. Gostaria de entender qual amparo legal que a concessionária utiliza para aplicar multas aos usuários da rodovia?"

8. Qual a justificativa da ANTT para autorizar um aumento do valor do pedágio em menos de 6 meses dessa concessão?"

9. O sistema free flow é uma nova realidade em nosso país, gostaria de saber como estão os avanços da regulamentação deste sistema?"

10. E aproveitando a oportunidade gostaria também de saber quais as medidas os órgãos federais estão adotando para diminuir o caos nos pedágios da capital do Rio de Janeiro e Grande Rio?"

II. FUNDAMENTAÇÃO

3. Em 20 de outubro de 2023, foi encaminhado à Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) o Ofício nº 48/2023/CGCR/DOUT-SNTR/SNTR (SUPER nº 7664315), nos termos do referido ofício, "considerando que os pedidos de informação devem ter tratamento prioritário, conforme estabelece o art. 8, inciso I da Portaria nº 1.592/2022, de 19 de dezembro de 2022", solicitou que "a manifestação dessa Agência seja encaminhada até o dia 06 de novembro de 2023, de forma a subsidiar resposta a ser elaborada pela Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário - SNTR, dentro do prazo legalmente previsto", tendo em vista as competências legais da ANTT na regulação, gestão, fiscalização dos trechos de administração.



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2368727>

Nota Informativa 61 (1478191)

SEI 50000.031081/2023-62 / pg. 21

2368727

4. Não obtendo resposta no prazo solicitado, esta Secretaria reiterou a solicitação por meio do Ofício nº 57/2023/CGCR/DOUT-SNTR/SNTR (SUPER nº 7747283), de 13 de novembro de 2023.

5. Em resposta, a ANTT emitiu o despacho SUCON (SEI nº 7763114) e a Nota Informativa nº 332/2023/SUOD/DIR (SUPER nº 7777997), de 10 de novembro de 2023, na qual esta última responde cada um dos itens do Requerimento, nos seguintes termos:

"3.1. 1º Questionamento - Como foram realizados os estudos para a implantação das praças de pedágio com sistema free flow?"

3.1.1. A implantação do sistema *free-flow* ao longo da BR-101/RJ trata-se de um projeto experimental qualificado no âmbito do SandBox Regulatório da ANTT, que atualmente está em desenvolvimento.

3.1.2. Ademais, conforme evidenciado pelo histórico processual reportado abaixo, a Concessionária apresentou os projetos para a implantação das praças de pedágio utilizando o sistema *free-flow*:

Processo nº 50500.204745/2022-05 - Implantação de Sistema de Cobrança de Pedágio por Fluxo Livre (*Free Flow*) localizado no km 538+500 da BR-101/RJ, no Município de Paraty/RJ;

Processo nº 50500.203985/2022-84 - Implantação do Sistema de Cobrança de Pedágio por Fluxo Livre (*Free Flow*), no km 447+250 da BR-101/RJ - Município de Mangaratiba/RJ; e

Processo nº 50500.202698/2022-57 - Implantação de Sistema de Cobrança de Pedágio por Fluxo Livre (*Free Flow*) localizado no km 414+550 da BR-101/RJ, no Município de Itaguaí/RJ.

3.1.3. Destaca-se que as implantações dos pórticos adotam como premissa as áreas de abrangências definidas no Programa de Exploração da Rodovia (PER) para as praças de pedágio no modelo convencional.

3.2. 2º Questionamento - Qual a justificativa da praça de pedágio no km 414 da BR 101 que fica próximo a dois retornos, e as pessoas ao retornarem pagam dois pedágios em menos de dois minutos?

3.2.1. A localização das praças de pedágio faz parte do trabalho da estruturação da referida concessão. Sobre o presente tema recomenda-se o conhecimento do Despacho SUCON nº 20053955, de 9/11/2023, da Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON) (SEI 7763114).

3.3. 3º Questionamento - Quem certifica e certificou o sistema de free flow da rodovia riosantosa?

3.3.1. Como mencionado na resposta ao primeiro questionamento, o sistema *free-flow* no trecho da BR-101/RJ está inserido no contexto do Sandbox Regulatório da ANTT, em fase de avaliações. Como parte desse ambiente experimental, o sistema passará por períodos de teste e ajustes para garantir sua eficiência e conformidade com as normativas vigentes. Por força de disposição contratual, caberá à Concessionária a obtenção de certificado para os projetos implantados na rodovia, ressaltando que neste momento o presente projeto está em fase de avaliação.

3.4. 4º Questionamento - Qual a garantia desse sistema em funcionamento para que cobranças indevidas não sejam feitas?

3.4.1. O sistema *free-flow* incorpora tecnologias avançadas, como identificação por radiofrequência e câmeras de alta resolução, para garantir a precisão na cobrança de tarifas.

3.4.2. Além disso, utiliza algoritmos inteligentes, verificação redundante, auditorias regulares e monitoramento contínuo para minimizar os riscos de cobranças indevidas.

3.4.3. Também, existem canais de atendimento ao cliente, proteção legal, transparência nas informações e atualizações constantes, que são elementos fundamentais que contribuem para a eficácia do sistema, assegurando confiabilidade na identificação de veículos e nas transações.

3.4.4. Reforça-se que o *free-flow* representa uma iniciativa no âmbito do ambiente regulatório experimental (Sandbox Regulatório), sendo acompanhado pela ANTT quanto aos indicadores (KPIs) de monitoramento da implantação e execução da cobrança de pedágio. Os dados coletados atualmente demonstram uma taxa de precisão dos instrumentos de identificação dos veículos de 99,95% no mês de agosto/23, assim como um percentual de leitura de TAG e OCR variando entre 99,66% e 99,44%, respectivamente.

3.4.5. No contexto experimental, é crucial destacar que o tempo médio de resolução de demandas AMAP mensal é de 1,5 dias, evidenciando o compromisso de solucionar quaisquer intercorrências



decorrente do uso do sistema.

3.5. 5º Questionamento - Houve algum período de teste para a implantação desse sistema *free flow*?

3.5.1. Sim. O período de teste para a implantação do sistema *free-flow* ocorreu entre 30/1/2023 a 28/2/2023, conforme estipulado no "item 9. Plano de Ação" do Termo de Referência de Ambiente Regulatório Experimental nº 001/SUROD/2023-ANTT (SEI nº 15605994). Adicionalmente, houve a extensão por mais 2 (dois) dias da fase de teste, tendo sido finalizada em 30/3/2023.

3.6. 6º Questionamento - Existe algum estudo para isentar os moradores que moram próximo das praças de pedágio?

3.6.1. O cálculo da tarifa de pedágio considera fatores como tráfego projetado, investimentos e serviços, sendo a equação econômico-financeira baseada na quantidade de veículos pagantes e receita estimada na licitação.

3.6.2. No Contrato de Concessão da Concessionária do Sistema Rodoviário Rio - São Paulo (RIOSP) não existe autorização para que haja isenção aos usuários que trafegam pela rodovia. Existe no Contrato de Concessão o mecanismo de Desconto de Usuário Frequente (DUF), que permitem descontos para os usuários que trafegam com recorrência pela rodovia concedida.

3.7. 7º Questionamento - Gostaria de entender qual amparo legal que a concessionária utiliza para aplicar multas aos usuários da rodovia?

3.7.1. A aplicação de multa por conta de evasão possui respaldo no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que estabelece que o não pagamento da tarifa configura infração de trânsito no art. 209-A:

Art. 209-A. Evadir-se da cobrança pelo uso de rodovias e vias urbanas para não efetuar o seu pagamento, ou deixar de efetuar-lo na forma estabelecida: [\(Incluído pela Lei nº 14.157, de 2021\)](#)

Infração – grave; Penalidade – multa.

3.7.2. A Lei nº 14.157, de 1º/6/2021, também traz a respeito do tema.

3.8. 8º Questionamento - Qual a justificativa da ANTT para autorizar um aumento do valor do pedágio em menos de 6 meses dessa concessão?

3.8.1. O Contrato de Concessão traz a previsão para a realização da primeira revisão ordinária, que contempla o reajuste, em 6 meses após o fim do primeiro ano de concessão, conforme estabelecido na subcláusula 19.7.2.

19.7 Cálculo e Revisões da Tarifa de Pedágio

19.7.1 A Tarifa de Pedágio e a Tarifa de Pedágio do Trecho Viúva Graça terão o seu primeiro cálculo contratual para fins do início da cobrança de pedágio, sendo considerada a Tarifa Básica de Pedágio e a Tarifa Básica do Trecho Viúva Graça reajustadas monetariamente por meio do IRT.

19.7.2 A primeira Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio e da Tarifa de Pedágio do Trecho Viúva Graça ocorrerá 6 (seis) meses após o fim do primeiro Ano de Concessão.

(i) As Revisões Ordinárias dos Anos de Concessão subsequentes serão realizadas anualmente no mesmo dia e mês em que foi realizada a primeira Revisão Ordinária.

3.8.2. Considerando o período inicial de concessão de 1º/3/2022 a 28/2/2023, as revisões e reajustes subsequentes foram programados para anualmente ocorrer em 1º de setembro.

3.9. 9º Questionamento - O sistema *free flow* é uma nova realidade em nosso país, gostaria de saber como estão os avanços da regulamentação deste sistema?

3.9.1. Em resposta à evolução da regulamentação do sistema *free-flow*, destaca-se a publicação da [Resolução CONTRAN nº 984](#), em 15/12/2022, que aborda a implementação do *free-flow* em rodovias e vias urbanas.

3.9.2. Soma-se à magnitude do tema em questão, já que se trata do primeiro teste experimental da Agência, o fato de que consta da Agenda Regulatória da ANTT para o biênio de 2023-2024, a previsão de regulação do tema em definitivo, para aplicação por parte das concessionárias no âmbito das rodovias federais concedidas, conforme incluído pela Deliberação nº 358, de 25/11/2022.

3.9.3. Essa proposta normativa está em fase de estudos e consulta interna e espera-se que, em breve,



seja levado para debate com a sociedade.

3.10. 10º Questionamento - E aproveitando a oportunidade gostaria também de saber quais as medidas os órgãos federais estão adotando para diminuir o caos nos pedágios da capital do Rio de Janeiro e Grande Rio?

3.10.1. Sobre o apontamento acima, temos a reportar que as rodovias concessionadas e reguladas pela ANTT como a Ecoriomina (BR-116/465/493/RJ/MG), RIOSP (BR-116/101/SP/RJ) e Ecoponte (Ponte Rio-Niterói) trazem no bojo dos respectivos Contratos de Concessão importantes melhorias viárias para a região do Rio de Janeiro, inclusive no que se refere à disponibilização de meios operacionais para oferecer aos usuários conforto e segurança."

6. Por meio do Despacho SUCON nº 20053955, de 9/11/2023, da Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON) (SEI 7763114), que se manifestou sobre o item 1 do requerimento do parlamentar nos seguintes termos:

Conforme obrigação legal e aderências às normas da ANTT, o projeto foi submetido à processo de participação e consulta social, com a abertura da Audiência Pública n. 18/2019, cujo período de contribuições foi de 19/12/2019 a 07/02/2020. Realizaram-se seis audiências presenciais, inclusive na cidade de Angra dos Reis /RJ, em 3/1/2020. Os estudos e localização de praças de pedágio também encontravam-se em *site* da ANTT participantt.antt.gov.br. Por fim, houve recebimento de 513 contribuições, que foram analisadas e receberam tratamento individualizado, constante de Relatório Final, publicado em 3/11/2020, donde se pode observar a participação da sociedade interessada.

Quanto ao item 1, os estudos para a localização das praças de pedágio são pautadas em três dimensões sendo estas políticas públicas, malha rodoviária e viabilidade financeira. Do ponto de vista de políticas públicas, busca-se promover a equidade tarifária, juntamente com análises de riscos de demandas e políticas de descontos a usuários que realizam deslocamentos frequentes. Em relação à malha rodoviária, requer-se que se empregue uma abordagem holística que integre os diferentes eixos rodoviários presentes nas concessões, os diversos lotes em estudo, a malha já concedida e os demais segmentos rodoviários existentes, evitando situações de sobre-tarifação e de formação de rotas de fuga que promovam caminhos ilógicos na malha viária. A viabilidade financeira visa garantir que o sistema de pedagiamento promova níveis de arrecadação suficientes para manutenção dos níveis de serviço e atendimento dos parâmetros de desempenho estabelecidos.

Essa justificativa também pode ser encontrada no Plano de Outorga do projeto aqui objeto de questionamento:

'7.4 Critérios para o posicionamento de praças de pedágio

A indicação da localização das praças de pedágio *deve levar em consideração os Trechos Homogêneos com maiores Volumes Médios Diários (VMDs)*, ao mesmo tempo que, de acordo com a recomendação da ANTT, as praças de pedágio *não devem ser localizadas próximas a cidades e povoados sujeitos a futura conturbação*, evitando a tarifação de viagens curtas ou muito frequentes. Deve-se *evitar também a proximidade com locais de preservação ambiental, trechos de mata nativa ou cursos d'água*. Além disso, foram observadas questões relativas à compatibilidade com o sistema rodoviário concedido e já existente na região (particularmente importante no trecho da BR-116/SP entre São Paulo e Taubaté), bem como outras diretrizes relacionadas às questões sociais. A Figura 6e a Tabela 7 apresentam a composição da concessão com os seus respectivos trechos rodoviários, assim como a localização das 8 praças de pedágio e 2 praças de bloqueio, essas em Arujá/SP e Jacareí/SP, separando-as em "existente" e "a implantar".'

(...)

Finalizada a fase de consulta social, o processo ainda submeteu-se ao acompanhamento pelo Tribunal de Contas da União, que atestou a conformidade do projeto e autorizou a consecução ao leilão.

Entende-se desse modo, que está esclarecida o racional da definição do local das praças de pedágio, cuja implantação deve observar regras do Plano de Exploração da Rodovia (PER), anexo ao contrato de concessão.

7. Importante também manifestação do SENATRAN que se refere a regulamentação do sistema de free-flow (item 9 do requerimento).



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2368727>

Nota Informativa 01 (1478191)

SEI 0000.031081/2023-62 / pg. 24

2368727

III. CONCLUSÃO

9. Diante do exposto acima, encaminha-se as informações solicitadas na Requerimento de Informação nº 2535/2023 (SUPER nº 7733675), de autoria do Deputado Juninho do Pneu (UNIÃO/RJ), com os esclarecimentos fornecidos pela ANTT.

ANEXO: Despacho SUCON nº 7763114, de 9/11/2023, da Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON).

Nota Informativa nº 332/2023/SUOD/DIR (SUPER nº 7777997)

ANDERSON SANTOS BELLAS
Coordenador-Geral de Outorgas Rodoviárias

De acordo. Encaminhe-se ao GAB-SNTR para apreciação e, em caso de Concordância, o posterior encaminhamento à ASPAR/MT.

FERNANDA DE GODOY PENTEADO
Diretora do Departamento de Outorgas Rodoviárias



Documento assinado eletronicamente por **Anderson Santos Bellas, Coordenador-Geral de Concessões Rodoviárias**, em 21/11/2023, às 18:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Fernanda de Godoy Penteado, Diretora do Departamento de Outorgas Rodoviárias**, em 21/11/2023, às 18:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **7778151** e o código CRC **7DCA18BF**.



Referência: Processo nº 50000.031081/2023-62



SEI nº 7778151

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - Bairro Zona Cívico Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: 61 2029-7693 - www.infraestrutura.gov.br



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2368727>

Nota Informativa 61 (1778151)

SEI 50000.031081/2023-62 / pg. 25

2368727



DEPARTAMENTO DE REGULAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E GESTÃO

Brasília, 29 de novembro de 2023.

Interessado: DEPUTADO FEDERAL JUNINHO DO PNEU

À ASPAR/MT:

1. Trata-se de solicitação da Assessoria de Assuntos Parlamentares do Ministério dos Transportes (ASPAR/MT), conforme Ofício 2352 (7804459), referente ao Requerimento de Informação nº 2535/2023, de autoria do Deputado Juninho do Pneu (UNIÃO/RJ), que requer informações referentes à concessão da Rodovia Costa Verde (Rio-SP).
2. Conforme manifestação da Assessoria Especial do Gabinete do Ministro (AEGM) exarada no Despacho 238 (7802569), e por sugestão da Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário (SNTR/MT), solicita-se manifestação da Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) acerca do item 9 do requerimento, qual seja:

9. O sistema free flow é uma nova realidade em nosso país, gostaria de saber como estão os avanços da regulamentação deste sistema?
3. As condições para a implementação da cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem, conhecidos como *free flow*, foram estabelecidas por meio da Lei nº 14.157, de 1º de junho de 2021, que, dentre outras medidas, promoveu alterações na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro - CTB).
4. Dentre as alterações, foi ajustada a infração de evasão, com a criação de um dispositivo específico, conforme art. 209-A do CTB e ficou definido que o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) estabelecerá os meios técnicos, de uso obrigatório, para garantir a identificação dos veículos que transitarem por rodovias e vias urbanas com cobrança de uso pelo sistema de livre passagem, o que foi realizado por meio das Resoluções CONTRAN nº 984 e 985, ambas de 15 de dezembro de 2022.
5. Com o surgimento de propostas para implantação dos sistemas de livre passagem em rodovias brasileiras, dentre elas a via referida no Requerimento, viu-se a necessidade de realizar novos estudos para aprimoramento do arcabouço regulatório. Dessa maneira, a SENATRAN, por meio de suas áreas técnicas, está analisando os dados pertinentes ao modelo e possíveis soluções para alguns problemas identificados, no que tange ao trânsito. Tais aprimoramentos se dão em nível operacional/tecnológico, quanto aos sistemas e subsistemas informatizados organizados e mantidos pela SENATRAN, e possível revisão regulatória no âmbito do CONTRAN. Quanto ao aspecto regulatório, a matéria ainda se encontra em estudo, e no momento oportuno será debatida com a sociedade, inclusive com o uso dos mecanismos já existentes de participação social no processo regulatório do CONTRAN.

Atenciosamente,

BASÍLIO MILITANI NETO

Diretor do Departamento de Regulação, Fiscalização e Gestão

De acordo, encaminhe-se à ASPAR.

ADRUALDO DE LIMA CATÃO

Secretário Nacional de Trânsito



Documento assinado eletronicamente por **Basilio Militani Neto**, **Diretor de Regulação, Fiscalização e Gestão**, em 29/11/2023, às 17:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Adrualdo de Lima Catão**, **Secretário Nacional de Trânsito**, em 29/11/2023, às 19:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **7808313** e o código CRC **AAA58BBD**.



Referência: Processo nº 50000.031081/2023-62



SEI nº 7808313

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Anexo, Ala Oeste, 2º Andar
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: - www.infraestrutura.gov.br



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2368727>