



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES  
GABINETE DO MINISTRO  
ASSESSORIA DE ASSUNTOS PARLAMENTARES

OFÍCIO N° 2433/2023/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 2659/2023, de autoria da Comissão de Viação e Transportes.**

Senhor Secretário,

1. Reporto-me ao Ofício 1<sup>a</sup> Sec/RI/E/nº 469, de 23 de novembro de 2023, o qual encaminha o Requerimento de Informação nº 2659/2023, de autoria da Comissão de Viação e Transportes, que requer informações, no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), sobre o contrato de concessão exercido pela Concessionária do Sistema Rodoviário Rio-São Paulo S.A. (CCR RioSP) no Estado do Rio de Janeiro.

2. De início, informa-se que 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.

3. 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.

4. 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.

5. Ainda é importante esclarecer que estamos modernizando os nossos contratos de concessões rodoviárias e trazendo inovações como o *free flow*.

6. 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).

7. Essa tecnologia está prevista nos projetos de concessões rodoviárias sob nova modelagem desenvolvida pelo Ministério dos Transportes.

8. A tecnologia *free flow* deverá ser implantada nos primeiros cinco anos de administração

Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidadeassinatura.camaraleg.br/CodArquivo/Terceiro/2374123>

Ofício 2433 (7839273) - SET/2023-55 / pg. 1

2374123

pela empresa vencedora do leilão. Atualmente, ela está presente, ainda em fase de testes, na Rio-Santos, na BR-101, administrada pela CCR RioSP.

9. 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 neoindustrialização e de transição ecológica, aliando as inovações tecnológicas às diretrizes de sustentabilidade.

10. Especificamente a respeito dos questionamentos apresentados pela Comissão de Viação e Transportes, ressalta-se que o assunto foi analisado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e pela Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário - SNTR, cujas manifestações encontram-se em anexo.

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

Atenciosamente,

JOSÉ RENAN VASCONCELOS CALHEIROS FILHO

Ministro de Estado dos Transportes

Anexos:

- I - Ofício SEI Nº 39162/2023/COALE/AESPI/DIR-ANTT (SUPER nº 7808311)
- II - Nota Informativa SEI Nº 345/2023/SUROD/DIR (SUPER nº 7808309)
- III - Ofício Nº 1624/2023/SNTR (SUPER nº 7813958)
- IV - Nota Informativa nº 69/2023/CGCR/DOUT-SNTR/SNTR (SUPER nº 7809402)



Documento assinado eletronicamente por **José Renan Vasconcelos Calheiros Filho, Ministro de Estado dos Transportes**, em 08/12/2023, às 09:20, 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](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 **7839273** e o código CRC **A30A6A51**.



Referência: Processo nº 50000.032746/2023-55



SEI nº 7839273

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



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camaralegis.br/CodArquivo/Terceiro/2374123>

Ofício 2439 (7839273) - SEI 50000.032746/2023-55 / pg. 2

2374123



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

OFÍCIO SEI Nº 39162/2023/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](mailto: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](mailto:aspar@transportes.gov.br)

**Assunto: Requerimento de Informação nº 2659/2023, de autoria da Comissão de Viação e Transportes.**  
*Referência:* Caso responda este Ofício, por gentileza indicar expressamente o Processo nº 50500.339200/2023-91

Senhora Secretária,

1. Reporto-me ao Ofício nº 50500.339200/2023-91 (20213119), de 18/09/2023, que versa sobre o assunto em epígrafe de autoria da Comissão de Viação e Transportes.
2. A título de resposta desta Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, envio a Nota Informativa nº 345 (20351186), elaborado pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária.
3. Ademais, esta Agência se coloca à disposição para quaisquer outros esclarecimentos que se fizerem necessários através do e-mail [aspar@antt.gov.br](mailto:aspar@antt.gov.br) ou pelo telefone desta Assessoria Especial de Relações Parlamentares e Institucionais: (61) 3410-1841.

Atenciosamente,

*(assinado eletronicamente)*

**Maurício Drummond Uzeda**

Chefe da Assessoria Especial de Relações Parlamentares e Institucionais



Documento assinado eletronicamente por **MAURICIO DRUMMOND UZEDA, Chefe da Assessoria Especial**, em 29/11/2023, às 13:28, 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/Terpo-2374123>

Alexo ANTT - OFÍCIO\_20582480 (7808371) SEI 50000.032746/2023-55 / pg. 3

2374123



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](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **20532460** e o  
código CRC **8936DF49**.

---

Referência: Processo nº 50500.339200/2023-91

SEI nº 20532460

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 - Telefone: - Ouvidoria ANTT: 166  
CEP 70200-003 - Brasília/DF - [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/200/Arquivo/Teor/2374123>

Alexo ANTT - OFICIO\_20532460 (7808371)

SEI 50000.032746/2023-55 / pg. 4

2374123



## AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

### DIRETORIA

### SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

NOTA INFORMATIVA SEI Nº 345/2023/SUROD/DIR

DATA: 20/11/2023

**Interessado:** Comissão de Viação de Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados e Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário (SNTR)

**Referência:** Processo nº 50500.339200/2023-91

**Assunto:** Requerimento nº 2659/2023 (SEI nº 20049517), de autoria da Comissão de Viação de Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados e do Ofício nº 52/2023/CGCR/DOUT-SNTR/SNTR, de 13/11/2023 (SEI nº 20213119), da Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário (SNTR).

#### 1. OBJETIVO

1.1. A presente Nota Informativa (NI) tem como objetivo prestar esclarecimentos e informações solicitadas no Requerimento nº 2659/2023 (SEI nº 20049517), de autoria da Comissão de Viação e Transportes (CVT), relacionadas ao sistema rodoviário na Concessionária do Sistema Rodoviário Rio - São Paulo (CCR RioSP), e também demandada no Ofício nº 52/2023/CGCR/DOUT-SNTR/SNTR, de 13/11/2023 (SEI nº 20213119), da Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário (SNTR).

#### 2. INTRODUÇÃO

2.1. Mediante o Requerimento nº 2659/2023 (SEI nº 20049517), de autoria da Comissão de Viação e Transportes (CVT), e no Ofício nº 52/2023/CGCR/DOUT-SNTR/SNTR, de 13/11/2023 (SEI nº 20213119), da Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário (SNTR), foi solicitada a manifestação desta agência reguladora acerca dos seguintes pontos:

- 1) *Qual a origem da propositura da iniciativa de adoção do sistema de pagamento automático de pedágio (Free Flow) no âmbito da Rodovia Rio-Santos (BR-101)?*
- 2) *Quais fundamentos foram empregados para embasar a medida notadamente sob ponto de vista jurídico e econômico-financeiro?*
- 3) *Há ato normativo específico embasando a adoção da medida? Em caso positivo, qual?*
- 4) *Foi instaurado processo administrativo específico junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT para a implantação do sistema de pedágio eletrônico (Free Flow)?*
- 5) *Foram realizados estudos prévios pelos órgãos técnicos da Agência buscando perquirir a viabilidade de adoção da medida? Em caso positivo, quais estudos foram realizados e os seus resultados?*
- 6) *A iniciativa foi previamente submetida aos órgãos de controle externo? Em caso positivo, qual o número do processo que analisou a medida? Houve deliberação conclusiva?*
- 7) *Há previsão de descontos para os veículos que se utilizam do sistema de pagamento automático de pedágio (Free Flow)? Em caso positivo, como foram estruturados tais descontos? A concessão de tais descontos é considerada uma política comercial da concessionária sem repercussão sobre o equilíbrio econômico-financeiro da concessão ou integra a política tarifária estabelecida pelo Poder Concedente?*
- 8) *O processo de reajuste anual é impactado pela adoção da iniciativa de adoção do sistema de pagamento automático de pedágio (Free Flow)? De que maneira?*
- 8) *Em caso positivo, há repercussão desses descontos sobre o equilíbrio econômico-financeiro da*

Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/codArquivo?ref=2374123>

SEI 50000.032746/2023-55 / pg. 5



2374123

concessão?

9) Como funciona o monitoramento dos veículos que passam pela Rodovia Rio-Santos (BR-101)?

10) Como é realizada a cobrança da tarifa em face dos usuários que trafegam na rodovia? Há convênio, consócio ou outra modalidade de contratação entre a concessionária e terceiros especificamente para essa finalidade?

11) Existe o risco de evasão tarifária em razão da adoção do mecanismo? Qual a proporção dessa evasão em comparação às demais rodovias administradas pela Concessionária que empregam modelos tradicionais de pedágio físico?

12) A iniciativa ocasionou impactos sobre a demanda de veículos que trafegam na via para mais ou para menos?

13) Quais benefícios foram identificados para os usuários da Rodovia Rio-Santos (BR-101) em razão da adoção dessa iniciativa? Há dados que apontem para uma redução significativa de congestionamentos na via e de tempo de duração de viagem, p. ex.?

14) Como tem sido realizado o monitoramento dos resultados da iniciativa? Existem indicadores especificamente estabelecidos para a análise de resultados do Free Flow? Em caso positivo, quais seriam esses indicadores?

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

### 3. ATENDIMENTO DA DEMANDA

#### 3.1. 1º Questionamento - Qual a origem da propositura da iniciativa de adoção do sistema de pagamento automático de pedágio (Free Flow) no âmbito da Rodovia Rio-Santos (BR-101)?

3.1.1. A proposição inicial foi apresentada pela Concessionária CCR RioSP por meio do Requerimento RS-PRE-0003/2022 (SEI nº 13128677) em agosto de 2022, acompanhado do Relatório Técnico (SEI nº 13128685) que delineia as perspectivas do uso da tecnologia no cenário nacional.

3.1.2. Ressalta-se que após as avaliações pertinentes, o uso da presente tecnologia foi enquadrada no âmbito do *SandBox* Regulatório, para fins de realização do teste experimental ora em curso.

#### 3.2. 2º Questionamento - Quais fundamentos foram empregados para embasar a medida notadamente sob ponto de vista jurídico e econômico-financeiro?

3.2.1. Em uma vertente econômico-financeira, a implantação do *free flow* busca viabilizar a implantação de um novo sistema de cobrança de pedágio que leva em consideração o trecho percorrido pelos usuários e a efetivação da cobrança sem a necessidade de desaceleração dos veículos.

3.2.2. No âmbito jurídico, cabe ressaltar que a referida solicitação da CCR RioSP para implantação do sistema na BR 101/Rio-Santos vem sendo tratada de forma a se aplicar, inicialmente, em um ambiente regulatório experimental (*Sandbox*), para que a Agência possa tomar uma decisão definitiva após conhecer melhor o instituto e testá-lo, com fundamento na Resolução ANTT nº 5.999, de 3/11/2022.

#### 3.3. 3º Questionamento - Há ato normativo específico embasando a adoção da medida? Em caso positivo, qual?

3.3.1. No âmbito 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.

3.3.2. No âmbito da ANTT existe a Resolução ANTT nº 5.999, de 3/11/2022, que dispõe sobre as regras para constituição e funcionamento de ambiente regulatório experimental (*Sandbox* Regulatório).

3.3.3. 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.

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



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/codArquivo?ref=2374123>

Nota\_INFORMATIVA\_20357166 (7805509) SEI 50000.032746/2023-55 / pg. 6

3.4. **4º Questionamento - Foi instaurado processo administrativo específico junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT para a implantação do sistema de pedágio eletrônico (Free Flow)?**

3.4.1. Sim, o Processo nº 50500.172066/2022-51, em que são acompanhadas as atividades e deliberações quanto à implantação do Free Flow.

3.5. **5º Questionamento - Foram realizados estudos prévios pelos órgãos técnicos da Agência buscando perquirir a viabilidade de adoção da medida? Em caso positivo, quais estudos foram realizados e os seus resultados?**

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 - A iniciativa foi previamente submetida aos órgãos de controle externo? Em caso positivo, qual o número do processo que analisou a medida? Houve deliberação conclusiva?**

3.6.1. Não, ressaltando se tratar de um experimento realizado dentro do *SandBox* Regulatório.

3.7. **7º Questionamento - Há previsão de descontos para os veículos que se utilizam do sistema de pagamento automático de pedágio (Free Flow)? Em caso positivo, como foram estruturados tais descontos? A concessão de tais descontos é considerada uma política comercial da concessionária sem repercussão sobre o equilíbrio econômico-financeiro da concessão ou integra a política tarifária estabelecida pelo Poder Concedente?**

3.7.1. Os benefícios são concedidos de acordo com as disposições do [Contrato Edital nº 003/2021](#), que contempla o Desconto de Usuário Frequent (DUF) e o Desconto Básico TAG (DBT). Conforme as condições estipuladas, todos os veículos equipados com TAG usufruem de um desconto fixo de 5% na tarifa de pedágio. Adicionalmente, para os veículos leves, é aplicado um desconto progressivo que depende do número de passagens registradas no mesmo local e sentido, dentro do mês vigente.

3.8. **8º Questionamento - O processo de reajuste anual é impactado pela adoção da iniciativa de adoção do sistema de pagamento automático de pedágio (Free Flow)? De que maneira?**

3.8.1. O processo de reajuste anual se refere à atualização monetária do valor da tarifa de pedágio, conforme definido no Contrato de Concessão:

(lviii) **IRT:** Índice de reajustamento para atualização monetária do valor da **Tarifa de Pedágio** e da **Tarifa de Pedágio do Trecho Viúva Graça, verbas e Garantia de Execução do Contrato**, calculado com base na variação do **IPCA** entre agosto de 2019 e dois meses anteriores à data-base de reajuste da **Tarifa de Pedágio**, conforme a seguinte fórmula:  $IRT = IPCAi / IPCAo$  (em que: **IPCAo** significa o número-índice do **IPCA** do mês de agosto de 2019, e **IPCAi** significa o número-índice do **IPCA** de dois meses anteriores à data-base de reajuste da **Tarifa de Pedágio**).

3.8.2. Portanto, o reajuste anual leva em consideração os índices econômicos, enquanto que o *free flow* se relaciona à forma como é efetuado o pagamento da tarifa de pedágio.



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/codArquivo?tp=2374123>

Nota\_INFORMATIVA\_20357166 (7805509) SEI 50000.032746/2023-55 / pg. 7

3.9. **8º Questionamento - Em caso positivo, há repercussão desses descontos sobre o equilíbrio econômico-financeiro da concessão?**

3.9.1. Conforme estipulado no item 23.4.2 do [Contrato Edital nº 003/2021](#), no caso do Desconto de Usuário Frequente (DUF), a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro ocorrerá por meio do Fator C, dentro do escopo da Revisão Ordinária, quando não houver saldo suficiente na Conta de Ajuste para a transferência dos valores para a Conta de Livre Movimentação.

(vi) no caso do **Desconto de Usuário Frequente (DUF)**, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dar-se-á por meio do **Fator C**, no âmbito de Revisão Ordinária, quando não houver saldo suficiente na **Conta de Ajuste** para a transferência dos valores para a **Conta de Livre Movimentação**.

3.10. **9º Questionamento - Como funciona o monitoramento dos veículos que passam pela Rodovia Rio-Santos (BR-101)?**

3.10.1. O monitoramento dos veículos ao longo da Rodovia Rio-Santos (BR-101), entre Ubatuba (SP) e a cidade do Rio de Janeiro, é realizado por meio do próprio sistema *free flow*, um sistema automatizado de cobrança de pedágio.

3.10.2. Esse sistema conta com equipamentos de monitoramento instalados em três pórticos localizados ao longo da BR-101/RJ do trecho concedido à Concessionária do Sistema Rodoviário Rio - São Paulo (RIOSP), posicionados nos quilômetros 414 (Itaguaí), 447 (Mangaratiba) e 538 (Paraty).

3.10.3. O acompanhamento e a supervisão do sistema estão a cargo da Comissão designada pela Portaria nº 66/2023, no âmbito do Processo nº 50500.055984/2023-06. Mensalmente, são monitorados os indicadores estipulados no Termo de Referência (SEI nº 15605994), conforme detalhado no 1º Relatório Trimestral de Acompanhamento (SEI nº 18172650) já produzido. Destaca-se que um segundo relatório encontra-se em fase de elaboração, proporcionando uma avaliação contínua e aprofundada do desempenho do sistema.

3.11. **10º Questionamento - Como é realizada a cobrança da tarifa em face dos usuários que trafegam na rodovia? Há convênio, consócio ou outra modalidade de contratação entre a concessionária e terceiros especificamente para essa finalidade?**

3.11.1. Conforme estabelecido no Item 13.1 do Termo de Referência (SEI nº 15737585), a Concessionária é encarregada da cobrança da tarifa e deve fornecer à ANTT, de forma mensal.

3.12. **11º Questionamento - Existe o risco de evasão tarifária em razão da adoção do mecanismo? Qual a proporção dessa evasão em comparação às demais rodovias administradas pela Concessionária que empregam modelos tradicionais de pedágio físico?**

3.12.1. Sim, existe um risco de evasão tarifária decorrente da implementação do mecanismo, conforme evidenciado pelos dados fornecidos pela CCR RioSP (SEI nº 20411442). Os números indicam uma taxa de evasão de 17,39% no último mês (outubro/23).

3.12.2. Cabe destacar que, em relação a outras concessionárias, não há estudos comparativos disponíveis, visto que a RIOSP é a primeira a implantar o referido sistema em caráter experimental.

3.12.3. É importante ressaltar que o risco, conforme estipulado no Termo Aditivo do Contrato (SEI nº 15737644), especificamente na cláusula 3.2.3, é assumido pela Concessionária. No entanto, caso os percentuais acumulados ultrapassem os limites estabelecidos, a responsabilidade é compartilhada entre a Concessionária e o Poder Concedente.

3.13. **12º Questionamento - A iniciativa ocasionou impactos sobre a demanda de veículos que segam na via para mais ou para menos?**

Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/2codArquivo?tp=2374123> SEI 50000.032746/2023-55 / pg. 8



3.13.1. A implantação do presente projeto ocorre em caráter experimental, como abordado anteriormente, e está em fase de coleta de dados e realização dos estudos pertinentes, não sendo possível responder a presente pergunta neste momento.

3.14. ***13º Questionamento - Quais benefícios foram identificados para os usuários da Rodovia Rio-Santos (BR-101) em razão da adoção dessa iniciativa? Há dados que apontem para uma redução significativa de congestionamentos na via e de tempo de duração de viagem, p. ex.?***

3.14.1. Os benefícios que se buscam com a implantação do presente projeto decorre da utilização da rodovia sem a necessidade de parada nas praças de pedágios. Porém, reforçamos que a implantação do presente projeto ocorre em caráter experimental, como abordado anteriormente, e está em fase de coleta de dados e realização dos estudos pertinentes, não sendo possível responder a presente pergunta neste momento.

3.15. ***14º Questionamento - Como tem sido realizado o monitoramento dos resultados da iniciativa? Existem indicadores especificamente estabelecidos para a análise de resultados do Free Flow? Em caso positivo, quais seriam esses indicadores?***

3.15.1. O monitoramento ocorre por meio do acompanhamento do plano de ação apresentado no Termo de Referência de Ambiente Regulatório Experimental (SEI nº 15737585) na cláusula décima nona (19º) onde são considerados os indicadores do teste do sistema de cobrança em Fluxo Livre (*Free Flow*), onde cita-se 13 indicadores de acompanhamento, sendo eles:

- "19.1.1 - Estudo para aumento/diminuição da base de arrecadação;
- 19.1.2 - Satisfação dos usuários-consumidores;
- 19.1.3 - Demandas dos usuários-consumidores conforme árvore de problemas a ser apresentada pela ANTT e o quantitativo;
- 19.1.4 - Efetividade da cobrança eletrônica;
- 19.1.5 - Evasão; 19.1.6 - Inadimplência;
- 19.1.7 - Percentual de utilização de meios de pagamento;
- 19.1.8 - Mensuração de acidentes;
- 19.1.9 - Tempo médio de desempenho para tratativa de passagens;
- 19.1.10 - Métricas ambientais - redução de supressão ambiental, redução de emissão de carbono;
- 19.1.11 - Tempo médio para realização do pagamento;
- 19.1.12 - Percentual de usuários pagantes e não pagantes e cada modalidade de meio de pagamento;
- 19.1.13 - Assertividade - Índices de Performance KPI's, a serem enviados mensalmente, conforme definido no plano de trabalho"

#### **4. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

4.1. Recomenda-se o encaminhamento das informações levantadas no corpo da presente Nota Informativa à Assessoria Especial de Relações Parlamentares e Institucionais - AESPI, para o envio dos esclarecimentos à Comissão de Viação e Transportes (CVT) e à Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário (SNTR), decorrente, respectivamente, do Requerimento nº 2659/2023 (SEI nº 20049517) e do Ofício nº 52/2023/CGCR/DOUT-SNTR/SNTR, de 13/11/2023 (SEI nº 20213119)..

(assinado eletronicamente)  
**JHONY MARTINS LUCAS DE OLIVEIRA**  
Chefe de Gabinete da SUROD

(assinado eletronicamente)  
**FERNANDO DE FREITAS BEZERRA**  
Superintendente de Infraestrutura Rodoviária - SUROD Substituto



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/codArquivo?cod=2374123>

Nota\_INFORMATIVA\_20357166 (7505509) - SEI 50000.032746/2023-55 / pg. 9



Documento assinado eletronicamente por **JHONY MARTINS LUCAS DE OLIVEIRA, Chefe de Gabinete**, em 28/11/2023, às 18:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



Documento assinado eletronicamente por **FERNANDO DE FREITAS BEZERRA, Superintendente Substituto(a)**, em 28/11/2023, às 18:40, 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](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **20351186** e o código CRC **BB9DBACD**.

Referência: Processo nº 50500.339200/2023-91

SEI nº 20351186

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



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoplex-autenticidade-assinatura.camaralegis.br/codArquivoTeor=2374123>

Nota\_INFORMATIVA\_20351186 (7008399) SEI 50000.032746/2023-55 / pg. 10

2374123



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES  
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

OFÍCIO N° 1624/2023/SNTR

Brasília, na data da assinatura.

Ao Senhor

**BRUNO LEITÃO PRAXEDES**

Chefe da Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares  
Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares - ASPAR  
Ministério dos Transportes - MT

C/C:

Ao Senhor

**GEORGE SANTORO**

Secretário-Executivo  
Secretaria Executiva - SE  
Ministério dos Transportes - MT

**Assunto: Requerimento de Informação nº 2659/2023, de autoria da Comissão de Viação e Transportes.**

Referência: Processo MT nº 50000.032746/2023-55

Senhor Chefe da Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares,

1. Reporto-me ao Ofício nº 2322/2023/ASPAR/GM (7790963), de 24 de novembro de 2023, em que a Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares - ASPAR reiterou o pedido de manifestação constante no Ofício nº 2046/2023/ASPAR/GM (7710270), de 1º de novembro de 2023, a respeito do Requerimento de Informação nº 2659/2023 (7710265), de autoria da Comissão de Viação e Transportes, que requer informações ao Ministro do Transportes - MT, no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, sobre o Contrato de Concessão exercido pela Concessionária do Sistema Rodoviário Rio-São Paulo S.A. - CCR RioSP no Estado do Rio de Janeiro.

2. Ressalto que o Departamento de Outorgas Rodoviárias - DOUT instou a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT que manifestou-se mediante o Ofício SEI nº 39162/2023/COALE/AESPI/DIR-ANTT (7808311), de 29 de novembro de 2023, juntamente com a Nota Informativa SEI nº 345/2023/SUROD/DIR (7808309), de 20 de novembro de 2023.

3. Conseguinte, o DOUT apresentou as suas considerações por meio da Nota Informativa nº 69/2023/CGCR/DOUT-SNTR/SNTR (7809402), de 30 de novembro de 2023, com proposição de remessa à ASPAR.

4. Nesse sentido, encaminho o presente processo à ASPAR para conhecimento e adoção das providências subsequentes, com vistas a subsidiar resposta ao Requerimento de Informação nº 2659/2023 (7710265), de autoria da Comissão de Viação e Transportes.

Atenciosamente,

**VIVIANE ESSE**



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CodArquivo/Ter/237413>

Ofício 1624 (7815956) - SEI 50000.032746/2023-55 / pg. 11

2374123



Documento assinado eletronicamente por **Viviane Esse, Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário**, em 01/12/2023, às 16:08, 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](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 **7813958** e o código CRC **1A34974F**.



Referência: Processo nº 50000.032746/2023-55



SEI nº 7813958

Esplanada dos Ministérios, Bloco R

Brasília/DF, CEP 70044-902

Telefone: - [www.infraestrutura.gov.br](http://www.infraestrutura.gov.br)

2374123



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CodArquivo/Ter/2374123>

Orçamento 1024 (7813958) - SEI 50000.032746/2023-55 / pg. 12



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

Nota Informativa nº 69/2023/CGR/DOU-SNTR/SNTR

Brasília, 30 de novembro de 2023

Referência: Processo nº 50000.032746/2023-55

Assunto: **Requerimento de Informação nº 2659/2023, de autoria da Comissão de Viação e Transportes.**

Senhora Secretária,

## I. RELATÓRIO

1. Trata-se de manifestação deste Departamento acerca do Requerimento de Informação nº 2659/2023 (SUPER nº 7710265), de autoria da Comissão de Viação e Transportes, que requer informações ao Ministro dos Transportes, no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), sobre o contrato de concessão exercido pela Concessionária do Sistema Rodoviário Rio-São Paulo S.A. (CCR RioSP) no Estado do Rio de Janeiro.

Os questionamentos constantes do Requerimento de Informação estão discriminados a seguir:

- "1) Qual a origem da propositura da iniciativa de adoção do sistema de pagamento automático de pedágio (Free Flow) no âmbito da Rodovia Rio-Santos (BR-101)?*
- 2) Quais fundamentos foram empregados para embasar a medida notadamente sob ponto de vista jurídico e econômico-financeiro?*
- 3) Há ato normativo específico embasando a adoção da medida? Em caso positivo, qual?*
- 4) Foi instaurado processo administrativo específico junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT para a implantação do sistema de pedágio eletrônico (Free Flow)?*
- 5) Foram realizados estudos prévios pelos órgãos técnicos da Agência buscando perquirir a viabilidade de adoção da medida? Em caso positivo, quais estudos foram realizados e os seus resultados?*
- 6) A iniciativa foi previamente submetida aos órgãos de controle externo? Em caso positivo, qual o número do processo que analisou a medida? Houve deliberação conclusiva?*
- 7) Há previsão de descontos para os veículos que se utilizam do sistema de pagamento automático de pedágio (Free Flow)? Em caso positivo, como foram estruturados tais descontos? A concessão de tais descontos é considerada uma política comercial da concessionária sem repercussão sobre o equilíbrio econômico-financeiro da concessão ou integra a política tarifária estabelecida pelo Poder Concedente?*
- 8) O processo de reajuste anual é impactado pela adoção da iniciativa de adoção do sistema de pagamento automático de pedágio (Free Flow)? De que maneira?*
- 9) Em caso positivo, há repercussão desses descontos sobre o equilíbrio econômico-financeiro da concessão?*
- 10) Como funciona o monitoramento dos veículos que passam pela Rodovia Rio-Santos (BR-101)?*
- 11) Existe o risco de evasão tarifária em razão da adoção do mecanismo? Qual a proporção dessa evasão em comparação às demais rodovias administradas pela Concessionária que empregam modelos tradicionais de pedágio físico?*



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camaralegis.br/codArquivoTec=7374123>

Nota Informativa 69 (789402) SEI 50000.032746/2023-55 / pg. 13

2374123

12) A iniciativa ocasionou impactos sobre a demanda de veículos que trafegam na via para mais ou para menos?

13) Quais benefícios foram identificados para os usuários da Rodovia Rio-Santos (BR-101) em razão da adoção dessa iniciativa? Há dados que apontem para uma redução significativa de congestionamentos na via e de tempo de duração de viagem, p. ex.?

14) Como tem sido realizado o monitoramento dos resultados da iniciativa? Existem indicadores especificamente estabelecidos para a análise de resultados do Free Flow? Em caso positivo, quais seriam esses indicadores?"

## II. FUNDAMENTAÇÃO

2. A presente demanda foi encaminhada para a Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário por meio do Ofício nº 2046/2023/ASPAR/GM (SUPER nº 7710270), no qual a Assessoria de Assuntos Parlamentares e Federativos (ASPAR) solicita, "para análise e manifestação, o Requerimento de Informação nº 2659/2023, de autoria da Comissão de Viação e Transportes, que requer informações ao Ministro do Transportes, no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), sobre o contrato de concessão exercido pela Concessionária do Sistema Rodoviário Rio-São Paulo S.A. (CCR RioSP) no Estado do Rio de Janeiro".

3. Uma vez que a gestão e fiscalização de contratos de concessão é de responsabilidade da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), a presente demanda foi encaminhado a essa Agência por meio do Ofício nº 52/2023/CGCR/DOUT-SNTR/SNTR (SUPER nº 7714288) e reiterado por meio do Ofício nº 66/2023/CGCR/DOUT-SNTR/SNTR (SUPER nº 7797270).

4. A ANTT encaminhou sua resposta por meio do Ofício SEI nº 39162/2023/COALE/AESPI/DIR-ANTT (SUPER nº 7808311), o qual encaminhou a Nota Informativa nº 345/2023/SUROD/DIR (SUPER nº 7808309), que apresenta resposta a cada ponto elencado no referido Requerimento de Informação nos seguintes temos:

**"3.1. 1º Questionamento - Qual a origem da propositura da iniciativa de adoção do sistema de pagamento automático de pedágio (Free Flow) no âmbito da Rodovia Rio-Santos (BR-101)?**

3.1.1. A proposição inicial foi apresentada pela Concessionária CCR RioSP por meio do Requerimento RS-PRE-0003/2022 (SEI nº 13128677) em agosto de 2022, acompanhado do Relatório Técnico (SEI nº 13128685) que delinea as perspectivas do uso da tecnologia no cenário nacional.

3.1.2. Ressalta-se que após as avaliações pertinentes, o uso da presente tecnologia foi enquadrada no âmbito do *SandBox* Regulatório, para fins de realização do teste experimental ora em curso.

**3.2. 2º Questionamento - Quais fundamentos foram empregados para embasar a medida notadamente sob ponto de vista jurídico e econômico-financeiro?**

3.2.1. Em uma vertente econômico-financeira, a implantação do *free flow* busca viabilizar a implantação de um novo sistema de cobrança de pedágio que leva em consideração o trecho percorrido pelos usuários e a efetivação da cobrança sem a necessidade de desaceleração dos veículos.

3.2.2. No âmbito jurídico, cabe ressaltar que a referida solicitação da CCR RioSP para implantação do sistema na BR 101/Rio-Santos vem sendo tratada de forma a se aplicar, inicialmente, em um ambiente regulatório experimental (*Sandbox*), para que a Agência possa tomar uma decisão definitiva após conhecer melhor o instituto e testá-lo, com fundamento na Resolução ANTT nº 5.999, de 3/11/2022.

**3.3. 3º Questionamento - Há ato normativo específico embasando a adoção da medida? Em caso positivo, qual?**

3.3.1. No âmbito 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.

3.3.2. No âmbito da ANTT existe a Resolução ANTT nº 5.999, de 3/11/2022, que dispõe sobre as regras para constituição e funcionamento de ambiente regulatório experimental (*Sandbox* Regulatório).



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camaralegis.br/codArquivoTecnico/237413>

Nota Informativa 89 (7808402) SEI 30000.032746/2023-55 / pg. 14

2374123

3.3.3. 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.

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

**3.4. 4º Questionamento - Foi instaurado processo administrativo específico junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT para a implantação do sistema de pedágio eletrônico (Free Flow)?**

3.4.1 Sim, o Processo nº 50500.172066/2022-51, em que são acompanhadas as atividades e deliberações quanto à implantação do *Free Flow*.

**3.5. 5º Questionamento - Foram realizados estudos prévios pelos órgãos técnicos da Agência buscando perquirir a viabilidade de adoção da medida? Em caso positivo, quais estudos foram realizados e os seus resultados?**

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 - A iniciativa foi previamente submetida aos órgãos de controle externo? Em caso positivo, qual o número do processo que analisou a medida? Houve deliberação conclusiva?**

3.6.1 Não, ressaltando se tratar de um experimento realizado dentro do *SandBox* Regulatório.

**3.7. 7º Questionamento - Há previsão de descontos para os veículos que se utilizam do sistema de pagamento automático de pedágio (Free Flow)? Em caso positivo, como foram estruturados tais descontos? A concessão de tais descontos é considerada uma política comercial da concessionária sem repercussão sobre o equilíbrio econômico-financeiro da concessão ou integra a política tarifária estabelecida pelo Poder Concedente?**

3.7.1. Os benefícios são concedidos de acordo com as disposições do [Contrato Edital nº 003/2021](#), que contempla o Desconto de Usuário Frequentes (DUF) e o Desconto Básico TAG (DBT). Conforme as condições estipuladas, todos os veículos equipados com TAG usufruem de um desconto fixo de 5% na tarifa de pedágio. Adicionalmente, para os veículos leves, é aplicado um desconto progressivo que depende do número de passagens registradas no mesmo local e sentido, dentro do mês vigente.

**3.8. 8º Questionamento - O processo de reajuste anual é impactado pela adoção da iniciativa de adoção do sistema de pagamento automático de pedágio (Free Flow)? De que maneira?**

3.8.1. O processo de reajuste anual se refere à atualização monetária do valor da tarifa de pedágio, conforme definido no Contrato de Concessão:

(Iviii) **IRT:** Índice de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio e da Tarifa de Pedágio do Trecho Viúva Graça, verbas e Garantia de Execução do Contrato, calculado com base na variação do IPCA entre agosto de 2019 e dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio, conforme a seguinte fórmula:  $IRT = IPCAI / IPCA\alpha$  (em que: IPCA $\alpha$  significa o número-índice do IPCA do mês de agosto de 2019, e IPCAI significa o número-índice do IPCA de dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio).

3.8.2. Portanto, o reajuste anual leva em consideração os índices econômicos, enquanto que o *free flow* se relaciona à forma como é efetuado o pagamento da tarifa de pedágio.

**3.9. 8º Questionamento - Em caso positivo, há repercussão desses descontos sobre o equilíbrio econômico-financeiro da concessão?**



3.9.1. Conforme estipulado no item 23.4.2 do [Contrato Edital nº 003/2021](#), no caso do Desconto de Usuário Frequente (DUF), a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro ocorrerá por meio do Fator C, dentro do escopo da Revisão Ordinária, quando não houver saldo suficiente na Conta de Ajuste para a transferência dos valores para a Conta de Livre Movimentação.

(vi) no caso do **Desconto de Usuário Frequente (DUF)**, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dar-se-á por meio do **Fator C**, no âmbito de Revisão Ordinária, quando não houver saldo suficiente na **Conta de Ajuste** para a transferência dos valores para a **Conta de Livre Movimentação**.

**3.10. 9º Questionamento - Como funciona o monitoramento dos veículos que passam pela Rodovia Rio-Santos (BR-101)?**

3.10.1. O monitoramento dos veículos ao longo da Rodovia Rio-Santos (BR-101), entre Ubatuba (SP) e a cidade do Rio de Janeiro, é realizado por meio do próprio sistema *free flow*, um sistema automatizado de cobrança de pedágio.

3.10.2. Esse sistema conta com equipamentos de monitoramento instalados em três pórticos localizados ao longo da BR-101/RJ do trecho concedido à Concessionária do Sistema Rodoviário Rio - São Paulo (RIOSP), posicionados nos quilômetros 414 (Itaguaí), 447 (Mangaratiba) e 538 (Paraty).

3.10.3. O acompanhamento e a supervisão do sistema estão a cargo da Comissão designada pela Portaria nº 66/2023, no âmbito do Processo nº 50500.055984/2023-06. Mensalmente, são monitorados os indicadores estipulados no Termo de Referência (SEI nº 15605994), conforme detalhado no 1º Relatório Trimestral de Acompanhamento (SEI nº 18172650) já produzido. Destaca-se que um segundo relatório encontra-se em fase de elaboração, proporcionando uma avaliação contínua e aprofundada do desempenho do sistema.

**3.11. 10º Questionamento - Como é realizada a cobrança da tarifa em face dos usuários que trafegam na rodovia? Há convênio, consócio ou outra modalidade de contratação entre a concessionária e terceiros especificamente para essa finalidade?**

3.11.1. Conforme estabelecido no Item 13.1 do Termo de Referência (SEI nº 15737585), a Concessionária é encarregada da cobrança da tarifa e deve fornecer à ANTT, de forma mensal.

**3.12. 11º Questionamento - Existe o risco de evasão tarifária em razão da adoção do mecanismo? Qual a proporção dessa evasão em comparação às demais rodovias administradas pela Concessionária que empregam modelos tradicionais de pedágio físico?**

3.12.1. Sim, existe um risco de evasão tarifária decorrente da implementação do mecanismo, conforme evidenciado pelos dados fornecidos pela CCR RioSP (SEI nº 20411442). Os números indicam uma taxa de evasão de 17,39% no último mês (outubro/23).

3.12.2. Cabe destacar que, em relação a outras concessionárias, não há estudos comparativos disponíveis, visto que a RIOSP é a primeira a implantar o referido sistema em caráter experimental.

3.12.3. É importante ressaltar que o risco, conforme estipulado no Termo Aditivo do Contrato (SEI nº 15737644), especificamente na cláusula 3.2.3, é assumido pela Concessionária. No entanto, caso os percentuais acumulados ultrapassem os limites estabelecidos, a responsabilidade é compartilhada entre a Concessionária e o Poder Concedente.

**3.13. 12º Questionamento - A iniciativa ocasionou impactos sobre a demanda de veículos que trafegam na via para mais ou para menos?**

3.13.1. A implantação do presente projeto ocorre em caráter experimental, como abordado anteriormente, e está em fase de coleta de dados e realização dos estudos pertinentes, não sendo possível responder a presente pergunta neste momento.

**3.14. 13º Questionamento - Quais benefícios foram identificados para os usuários da Rodovia Rio-Santos (BR-101) em razão da adoção dessa iniciativa? Há dados que apontem para uma redução significativa de congestionamentos na via e de tempo de duração de viagem, p. ex.?**

3.14.1. Os benefícios que se buscam com a implantação do presente projeto decorre da utilização da rodovia sem a necessidade de parada nas praças de pedágios. Porém, reforçamos que a implantação do presente projeto ocorre em caráter experimental, como abordado anteriormente, e



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camaralegis.br/codArquivoTeto/2374123>

Nota Informativa 89 (789402) SEI 30000.032746/2023-55 / pg. 16

2374123

está em fase de coleta de dados e realização dos estudos pertinentes, não sendo possível responder a presente pergunta neste momento.

**3.15. 14º Questionamento - Como tem sido realizado o monitoramento dos resultados da iniciativa? Existem indicadores especificamente estabelecidos para a análise de resultados do Free Flow? Em caso positivo, quais seriam esses indicadores?**

3.15.1. O monitoramento ocorre por meio do acompanhamento do plano de ação apresentado no Termo de Referência de Ambiente Regulatório Experimental (SEI nº 15737585) na cláusula décima nona (19º) onde são considerados os indicadores do teste do sistema de cobrança em Fluxo Livre (Free Flow), onde cita-se 13 indicadores de acompanhamento, sendo eles:

- '19.1.1 - Estudo para aumento/diminuição da base de arrecadação;
- 19.1.2 - Satisfação dos usuários-consumidores;
- 19.1.3 - Demandas dos usuários-consumidores conforme árvore de problemas a ser apresentada pela ANTT e o quantitativo;
- 19.1.4 - Efetividade da cobrança eletrônica;
- 19.1.5 - Evasão; 19.1.6 - Inadimplência;
- 19.1.7 - Percentual de utilização de meios de pagamento;
- 19.1.8 - Mensuração de acidentes;
- 19.1.9 - Tempo médio de desempenho para tratativa de passagens;
- 19.1.10 - Métricas ambientais - redução de supressão ambiental, redução de emissão de carbono;
- 19.1.11 - Tempo médio para realização do pagamento;
- 19.1.12 - Percentual de usuários pagantes e não pagantes e cada modalidade de meio de pagamento;
- 19.1.13 - Assertividade - Índices de Performance KPI's, a serem enviados mensalmente, conforme definido no plano de trabalho"

### **III. CONCLUSÃO**

5. Diante do exposto acima, encaminha-se as informações solicitadas pelo Ofício nº 2046/2023/ASPAR/GM (SUPER nº 7710270), para responder o Requerimento de Informação nº 2659/2023 (SUPER nº 7710265), de autoria da Comissão de Viação e Transportes, com os esclarecimentos para solicitados.

**EDNILSON OLIVEIRA FERREIRA**

Coordenador-Geral de Outorgas Rodoviárias - Substituto

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

**FERNANDA DE GODOY PENTEADO**

Diretora do Departamento de Outorgas Rodoviárias



Documento assinado eletronicamente por **Ednilson Oliveira Ferreira, Coordenador(a)-Geral de Outorgas Rodoviárias Substituto(a)**, em 30/11/2023, às 17:44, 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 30/11/2023, às 17:50, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camaralegis.br/codArquivoTecno/237413>

Nota Informativa 89 (7809402) SEI 30000.032746/2023-55 / pg. 17



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](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 **7809402** e o código CRC **696DCCD5**.



Referência: Processo nº 50000.032746/2023-55



SEI nº 7809402

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



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camaraleg.br/codArquivoTec=2374123>

Nota Informativa 89 (7809402) SEI 50000.032746/2023-55 / pg. 18

2374123