



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
GABINETE DO MINISTRO
ASSESSORIA DE ASSUNTOS PARLAMENTARES

OFÍCIO Nº 540/2026/ASPAR/GM

Brasília, na data da assinatura.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado **CARLOS VERAS**
Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados

Assunto: Requerimento de Informação nº 92/2026, de autoria do Deputado Federal Paulo Litro.

Senhor Primeiro-Secretário,

1. Em atenção ao Ofício 1ªSec/RI/E nº 62, de 16 de abril de 2026, por meio do qual foi encaminhado o Requerimento de Informação nº 92/2026, de autoria do Deputado Paulo Litro (PSD/PR), que solicita esclarecimentos, no âmbito do Ministério dos Transportes e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), acerca da implantação do sistema de pedágio eletrônico “Free Flow” no Estado do Paraná, cumpre apresentar as informações a seguir.
2. Inicialmente, esclarece-se que o sistema *free flow* constitui modelo moderno de cobrança de pedágio sem barreiras físicas, realizado por meio de identificação eletrônica dos veículos, com utilização de pórticos equipados com sensores, câmeras e tecnologias de leitura automática. Nesse formato, substituem-se as tradicionais praças de pedágio por sistema mais eficiente, seguro e compatível com as melhores práticas internacionais de mobilidade rodoviária.
3. A adoção desse modelo decorre de diretriz de política pública voltada à modernização da infraestrutura de transportes, à melhoria da fluidez do tráfego e à racionalização dos custos operacionais, promovendo maior eficiência logística e melhores condições de deslocamento para usuários e transportadores. O sistema também contribui para redução de congestionamentos, diminuição do tempo de viagem, menor emissão de poluentes e incremento da segurança viária, ao eliminar filas e pontos de retenção em rodovias.
4. Sob a perspectiva social, o *free flow* permite maior justiça tarifária, uma vez que viabiliza a cobrança proporcional ao trecho efetivamente utilizado pelo usuário, superando modelos em que o cidadão, muitas vezes, arcava com valores integrais independentemente da distância percorrida. Trata-se de medida que prestigia o princípio do usuário pagador com maior equilíbrio e razoabilidade.
5. Nesse contexto, cabe destacar o papel específico da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), autarquia responsável pela regulação e fiscalização das concessões rodoviárias federais em que o sistema venha a ser adotado. No âmbito do *free flow*, compete à Agência estruturar e aprovar os modelos regulatórios aplicáveis, disciplinar a cobrança eletrônica nos contratos de concessão, definir parâmetros técnicos para instalação e operação dos pórticos, acompanhar o equilíbrio econômico-financeiro contratual e fiscalizar a adequada prestação do serviço pelas concessionárias.
6. Compete, ainda, à ANTT estabelecer regras voltadas à transparência tarifária, à ampla divulgação dos trechos tarifados, aos meios disponíveis de pagamento e aos procedimentos de cobrança, de a assegurar previsibilidade e segurança ao usuário. Também cabe à Agência supervisionar ores de desempenho, avaliar eventuais ajustes regulatórios e adotar medidas corretivas sempre que



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidadecassinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=3128484>

Ofício 540 (11215911)

SER 50066:005101/2026-92 / pg. 1

3128484

necessário, garantindo que a inovação tecnológica esteja acompanhada da devida proteção ao interesse público.

7. A atuação da ANTT é igualmente essencial para assegurar que o sistema seja implementado com modicidade tarifária, interoperabilidade entre operadores, respeito aos direitos dos usuários e observância dos contratos vigentes, promovendo ambiente regulatório estável e confiável para cidadãos, investidores e concessionárias.

8. Importa registrar que a implementação do sistema observa rigorosamente o marco legal vigente, bem como a regulamentação expedida pelos órgãos competentes. Os contratos de concessão e atos regulatórios correspondentes estabelecem regras claras quanto às formas de pagamento, prazos de quitação, meios de identificação do usuário e instrumentos de informação e contestação administrativa.

9. O Governo Federal acompanha permanentemente a evolução desse modelo, com atenção especial à necessidade de ampla comunicação ao usuário, simplificação dos procedimentos de cobrança e aprimoramento contínuo da experiência dos motoristas nas rodovias federais. O objetivo é assegurar que a inovação tecnológica venha acompanhada de inclusão, previsibilidade e eficiência.

10. Essa política pública insere-se no esforço nacional de modernização da infraestrutura logística brasileira, ampliando a qualidade dos serviços concedidos e aproximando o país de padrões internacionais de eficiência e mobilidade. Investir em tecnologia no setor de transportes significa reduzir custos para a economia, melhorar a vida das pessoas e fortalecer a competitividade nacional.

11. Reitero que o Ministério dos Transportes permanece comprometido com soluções que conciliem eficiência regulatória, modicidade tarifária, inovação tecnológica e justiça social, sempre orientado pelo interesse público e pelo respeito ao cidadão brasileiro.

12. No tocante aos questionamentos apresentados pelo ilustre parlamentar, informa-se que a matéria foi analisada pela Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário deste Ministério e pela própria ANTT, no âmbito de suas respectivas atribuições institucionais, tendo sido prestados os esclarecimentos técnicos pertinentes, conforme documentação anexa.

13. Renovo, por fim, o respeito desta Pasta ao Poder Legislativo e aos seus membros, reconhecendo o papel essencial do Parlamento brasileiro na fiscalização e no aprimoramento das políticas públicas nacionais.

14. Permanecemos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que se façam necessários.

Atenciosamente,

GEORGE SANTORO

Ministro de Estado dos Transportes

Anexos: I - Ofício nº 464/2026/SNTR (SEI nº 11009448);
II - Ofício nº 416/2026/SNTR (SEI nº 10977148);
III - Nota Informativa nº 19/2026/CGOR/DOUT-SNTR/SNTR (SEI nº 10964125);
IV - Ofício SEI nº 8096/2026/CODEM/AESRIC/DIR-ANTT (SEI nº 10985295); e Anexo (SEI nº 10985300).



Documento assinado eletronicamente por **George André Palermo Santoro**, **Ministro de Estado dos Transportes**, em 12/05/2026, às 19:28, 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-autenticidadesignatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=3128484>

Ofício 346 (11215911) - SEI 50066:005101/2026-92 / pg. 2

3128484



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
[https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?](https://sei.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://sei.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 **11219911** e o código CRC **FD3FE676**.



Referência: Processo nº 50000.005101/2026-92



SEI nº 11219911

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



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=3128484>



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

OFÍCIO Nº 464/2026/SNTR

Brasília, na data da assinatura.

Ao Senhor
GEORGE ANDRÉ PALERMO SANTORO
Secretário-Executivo
Secretaria Executiva - SE
Ministério dos Transportes - MT

C/C:

Ao Senhor
FELIPPE MORAIS ARCO VERDE
Chefe da Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos - Substituto
Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos - ASPAR
Ministério dos Transportes - MT

Assunto: Requerimento de Informação nº 92/2026, de autoria do Deputado Paulo Litro - PSD/PR, que requer informações ao Senhor Ministro de Estado dos Transportes, por intermédio da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, relativas a implantação do sistema de pedágio eletrônico “Free Flow” no Estado do Paraná.

Senhor Secretário-Executivo,

1. Cumprimentando-o cordialmente, faço referência ao Requerimento de Informação nº 92/2026 (SEI nº 10844990), de autoria do Deputado Paulo Litro - PSD/PR, que requer informações ao Senhor Ministro de Estado dos Transportes, por intermédio da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, relativas a implantação do sistema de pedágio eletrônico “Free Flow” no Estado do Paraná.
2. Ressalto que a ANTT manifestou-se por meio do Ofício SEI nº 8096/2026/CODEM/AESRIC/DIR-ANTT (SEI nº 10985295), de 06 de março de 2026, e Anexos (SEI nºs 10985298, 10985299 e 10985300).
3. O Departamento de Outorgas Rodoviárias desta Secretaria - DOUT/SNTR encaminhou manifestação por meio do Despacho nº 122/2026/CGCR/DOUT-SNTR/SNTR (SEI nº 10985698).
4. Nesse sentido e em complementação ao Ofício nº 416/2026/SNTR (SEI nº 10977148), de 09 de março de 2026, desta Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário - SNTR, encaminho os autos para conhecimento e adoção das providências subsequentes.

Respeitosamente,

(Assinado Eletronicamente)

VIVIANE ESSE

Secretária Nacional de Transporte Rodoviário



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidadesignatura.camara.leg.br/codArquivoTeor=3128484>

Ofício 464 (11005448)

SEI 50066:005101/2026-92 / pg. 4

3128484



Documento assinado eletronicamente por **Viviane Esse, Secretária Nacional de Transporte Rodoviário**, em 16/03/2026, às 18:08, 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://sei.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 **11009448** e o código CRC **CD93454B**.



Referência: Processo nº 50000.005101/2026-92



SEI nº 11009448

Esplanada dos Ministérios, Bloco R
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: - www.transportes.gov.br



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=3128484>



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

OFÍCIO Nº 416/2026/SNTR

Brasília, na data da assinatura.

Ao Senhor
GEORGE ANDRÉ PALERMO SANTORO
Secretário-Executivo
Secretaria Executiva - SE
Ministério dos Transportes - MT

C/C:

Ao Senhor
FELIPPE MORAIS ARCO VERDE
Chefe da Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares - Substituto
Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares - ASPAR
Ministério dos Transportes - MT

Assunto: Requerimento de Informação nº 92/2026, de autoria do Deputado Paulo Litro - PSD/PR, que requer informações ao Senhor Ministro de Estado dos Transportes, por intermédio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), relativas a implantação do sistema de pedágio eletrônico “Free Flow” no Estado do Paraná.

Senhor Secretário-Executivo,

1. Cumprimentando-o cordialmente, refiro-me ao Ofício nº 111/2026/ASPAR/GM (SEI nº 10845009), de 09 de março de 2026, por meio do qual a Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares - ASPAR solicitou análise e manifestação desta Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário - SNTR o Requerimento de Informação nº 92/2026 (SEI nº 10844990), de autoria do Deputado Paulo Litro - PSD/PR, que requer informações ao Senhor Ministro de Estado dos Transportes, por intermédio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), relativas a implantação do sistema de pedágio eletrônico “Free Flow” no Estado do Paraná.
2. Com vistas ao prosseguimento da análise do assunto em questão, esta Secretaria instou o Departamento de Outorgas Rodoviárias - DOUT/SNTR e a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.
3. Assim, o DOUT/SNTR apresentou as suas considerações mediante a Nota Informativa nº 19/2026/CGOR/DOUT-SNTR/SNTR (SEI nº 10964125), de 06 de março de 2026.
4. Nesse sentido, encaminho o processo em epígrafe para ciência e adoção das providências que julgar necessárias.
5. Adicionalmente, comunico que a manifestação da ANTT será remetida para prosseguimento assim que acusarmos o recebimento nesta SNTR.

Respeitosamente,



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidadefassinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=3128484>

Ofício 416 (109774148) - SEI 50066:005101/2026-92 / pg. 6

3128484

(Assinado Eletronicamente)

VIVIANE ESSE

Secretária Nacional de Transporte Rodoviário
SNTR/MT



Documento assinado eletronicamente por **Viviane Esse, Secretária Nacional de Transporte Rodoviário**, em 09/03/2026, às 23:18, 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://sei.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 **10977148** e o código CRC **B5AB5173**.



Referência: Processo nº 50000.005101/2026-92



SEI nº 10977148

Esplanada dos Ministérios, Bloco R
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: - www.transportes.gov.br



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=3128484>

CRCB 416 (10977148)

SEI 50000.005101/2026-92 / pg. 7

3128484



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

Nota Informativa nº 19/2026/CGOR/DOUT-SNTR/SNTR

Brasília, 05 de março de 2026

1. INTRODUÇÃO

1.1. A presente Nota Informativa trata de esclarecimentos ao Requerimento de Informação nº 92/2026, de autoria do Deputado Paulo Litro (SEI nº 10844990), encaminhado a esta Secretaria por meio do Ofício nº 111/2026/ASPAR/GM (SEI nº 10845009).

1.2. Com vistas a conferir maior completude às informações ora apresentadas, foram solicitados subsídios à ANTT, no âmbito de suas atribuições regulatórias, por meio dos Ofícios nº 225/2026/SNTR (SEI nº 10861915), nº 280/2026/SNTR (SEI nº 10892097), e Ofício 393 (10964834), os quais, até o momento, não se registou retorno por parte da Agência.

1.3. Pretende-se, portanto, prestar os esclarecimentos solicitados sob perspectiva de política pública, a que compete esta Pasta, com o encaminhamento da perspectiva regulatório tão logo se recebam os subsídios prestados pela ANTT, visto que tema se tratar de regulação, gestão e fiscalização de contrato de concessão de rodovias, competência exclusiva da ANTT.

2. DESENVOLVIMENTOM

2.1. Trata-se de requerimento de informações ao senhor Ministro dos Transportes para *"que forneça informações relativas à implantação e eventual ampliação do sistema de pedágio eletrônico denominado "Free Flow" nas rodovias federais concedidas que cortam o Estado do Paraná"*, nos termos abaixo transcritos:

Diversos municípios paranaenses, prefeitos, lideranças locais e usuários têm manifestado preocupações relevantes quanto aos impactos do sistema, especialmente nos seguintes aspectos:

a) Prejuízo aos moradores locais e usuários de curta distância: O modelo de cobrança por pórticos, em determinados cenários, resulta na cobrança de tarifa integral mesmo para deslocamentos de poucos quilômetros, afetando diretamente moradores que utilizam a rodovia para trajetos diários de trabalho, estudo, saúde e atividades essenciais, configurando possível violação aos princípios da modicidade tarifária e da proporcionalidade.

b) Equiparação indevida entre usuários ocasionais e usuários frequentes: Moradores de municípios cortados por rodovias federais acabam submetidos à mesma cobrança aplicada a usuários de longa distância, sem previsão clara de descontos automáticos, tarifas diferenciadas ou isenções, o que gera impacto social e econômico relevante.

c) Risco de "pedágio urbano indireto": Em trechos onde a rodovia exerce função de via urbana ou semiurbana, a cobrança integral por pórtico pode, na prática, criar um pedágio urbano disfarçado, onerando populações locais que não dispõem de rotas alternativas viáveis.

d) Falhas de comunicação e risco de penalidades injustas: Relatos apontam dificuldades de compreensão por parte dos usuários quanto à forma de cobrança, prazos e meios de pagamento, expondo motoristas ao risco de multas e penalidades administrativas sem que haja ciência clara da obrigação.

e) Impactos cumulativos no custo de vida regional: A cobrança recorrente para deslocamentos cotidianos tende a elevar custos de transporte, logística local, prestação de serviços e mobilidade regional, com reflexos diretos na economia dos municípios paranaenses.

2.2. Assim, diante do cenário exposto, requer esclarecimentos quanto aos seguintes pontos:

1. A implantação do sistema "Free Flow" estava expressamente prevista nos contratos de concessão vigentes das rodovias federais no Paraná?

2. Houve estudos de impacto socioeconômico específicos para os municípios paranaenses afetados,



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=3128484>

Nota Informativa 19 (10964125)

SEI 30000.005101/2026-92 / pg. 8

3128484

especialmente quanto aos usuários de curta distância e moradores locais?

3. Existem diretrizes obrigatórias impostas às concessionárias para: Descontos a usuários frequentes; Tarifas proporcionais por quilometragem efetivamente percorrida; Isenções ou tratamentos diferenciados para deslocamentos locais?

4. Como a ANTT pretende evitar a cobrança desproporcional em trechos urbanos ou de forte uso local?

5. Quais medidas de comunicação e transparência estão sendo exigidas das concessionárias, a fim de evitar autuações injustas e insegurança jurídica aos usuários?

1. A IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA “FREE FLOW” ESTAVA EXPRESSAMENTE PREVISTA NOS CONTRATOS DE CONCESSÃO VIGENTES DAS RODOVIAS FEDERAIS NO PARANÁ?

2.3. Inicialmente, cumpre-nos esclarecer que a estruturação dos projetos de concessões federais ocorrem em linha com as diretrizes estabelecidas pela Política Nacional de Outorgas Rodoviárias, instituída pela [Portaria nº 995/2023](#), no âmbito do princípio basilar de modicidade e justiça tarifária.

2.4. O modelo de livre passagem, o pedagiamento *free-flow*, proporciona maior fluidez viária, bem como na redução do tempo de viagem, que impacta diretamente nos custos de transportes, refletindo nos custos das cargas e mercadorias transportadas.

2.5. Ainda, é fundamental conceituar que a tarifa reflete, dentre outros aspectos, os investimentos e custos do projeto, isto é, a tarifa resultante decorre de modelagem econômico-financeira que busca o equilíbrio entre os investimentos obrigatórios (CAPEX), os custos operacionais (OPEX) e a receita necessária à sustentabilidade do contrato, em conformidade com as diretrizes da política pública.

2.6. Em consonância com a política pública, os contratos de concessão dos lotes 3, 4, 5 e 6 do Paraná, já em sua concepção, possibilitam a implantação do sistema de arrecadação na modalidade *free-flow*, nos seguintes termos:

19.6 Sistema de Livre Passagem ou Fluxo Livre (Free Flow)

19.6.1 A implantação de sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow poderá partir de determinação da ANTT ou proposta da Concessionária, nos termos da legislação aplicável e do disposto neste Contrato.

(i) A Concessionária deverá, no prazo de 3 (três) anos a partir da Data da Assunção e às suas próprias expensas, elaborar estudos voltados à avaliação da vantajosidade e à precificação dos investimentos para implementação de toda a estrutura de equipamentos e sistemas necessários à viabilização da cobrança pela modalidade Free Flow.

(ii) A ANTT definirá sobre a vantajosidade de implantação do sistema até o final do 5º (quinto) Ano de Concessão, devendo considerar em sua análise o regramento contratual estabelecido, a legislação aplicável e os impactos ao equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

(iii) A inclusão no Contrato de sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow deverá ocorrer mediante assinatura de Termo Aditivo.

2.7. Portanto, conclui-se que o sistema de arrecadação *free-flow* está expressamente previsto nos contratos de concessão vigentes, notadamente nos contratos vigentes dos lotes 3 (PR Vias), 4 (EPR Paraná), 5 e 6 (EPR Iguaçu) do Paraná.

2.8. Maiores informações deverão ser prestadas pela ANTT.

2. HOUVE ESTUDOS DE IMPACTO SOCIOECONÔMICO ESPECÍFICOS PARA OS MUNICÍPIOS PARANAENSES AFETADOS, ESPECIALMENTE QUANTO AOS USUÁRIOS DE CURTA DISTÂNCIA E MORADORES LOCAIS?

2.9. Em relação aos posicionamento dos pontos de cobrança, esses são definidos buscando-se evitar trechos urbanos, sobretudo movimentos pendulares para estudo ou trabalho, porém com maior volume de tráfego, a fim de reduzir o valor da tarifa. Tal definição ocorre no âmbito dos Estudos de Tráfego, os quais podem ser acessados nas respectivas páginas dos projetos: [Lote 1](#), [Lote 2](#), [Lote 3](#), [Lote 4](#), [Lote 5](#), [Lote 6](#).

Ressalta-se, ainda, que os projetos das concessões paranaenses contam com os conceitos de



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=3128484>

Nota Informativa 15 (19364125)

SEP0000.005101/2026-92 / pg. 9

3128484

Desconto Básico de Tarifa (DBT) e Desconto de Usuário Frequente (DUF). Isto é, o contrato estabelece que usuários que utilizam meio de pagamento eletrônico, do tipo *tag*, possuem um desconto aplicado automaticamente de 5%. Adicionalmente, usuários de automóveis (categorias 1, 3 e 5), terão um desconto adicional para viagens realizadas em uma mesma praça de pedágio, no mesmo sentido de fluxo e dentro de um mesmo mês calendário, sendo este DUF um instrumento contratual promotor de justiça tarifária, por meio de descontos progressivos que acabarão por beneficiar usuários que se utilizam diariamente da rodovia. Assim, tais medidas suavizam o impacto econômico da cobrança de tarifas.

2.11. Os projetos de concessão traz mais benefícios socioeconômicos às regiões abrangidas, como geração de empregos e repasse de Imposto sobre Serviço de Qualquer natureza (ISSQN) aos municípios interceptados pelas rodovias. Estima-se que a receita bruta dos 6 lotes de concessões paranaenses atinjam mais de R\$ 220 bilhões, com perspectiva de repasse de 5% aos municípios, o que corresponde ao montante de cerca R\$ 11 bilhões, ao longo de 30 anos. Na mesma linha, a geração de empregos é estimada em 850 mil empregos, incluindo empregos diretos, indiretos e efeito-renda.

2.12. Assim, ao sopesar os impactos da cobrança de tarifa em uma rodovia, é fundamental trazer ao cálculo os benefícios socioeconômicos decorrentes da implantação de concessões rodoviárias, os quais não se restringem aos anteriormente mencionados, mas também incluem a melhorias da segurança viária, redução no tempo e custo de viagem, melhor abastecimento regional de insumos e serviços, entre outros benefícios diretos e indiretos às comunidades abrangidas pelos projetos.

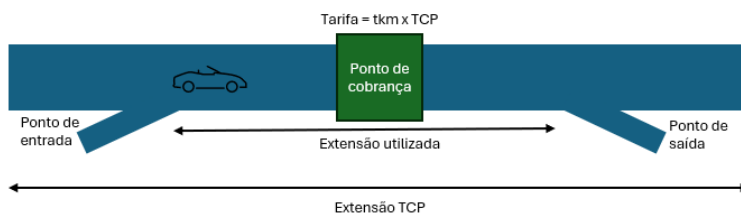
2.13. Todos os estudos realizados para a elaboração do projeto de concessão estão disponibilizados no site da ANTT. Sobre eventuais estudos sobre o sistema free-flow, a ANTT deverá se manifestar no âmbito de suas competências.

3. EXISTEM DIRETRIZES OBRIGATÓRIAS IMPOSTAS ÀS CONCESSIONÁRIAS PARA: DESCONTOS A USUÁRIOS FREQUENTES; TARIFAS PROPORCIONAIS POR QUILOMETRAGEM EFETIVAMENTE PERCORRIDA; ISENÇÕES OU TRATAMENTOS DIFERENCIADOS PARA DESLOCAMENTOS LOCAIS?

2.14. Especificamente para os projetos paranaenses, os contratos contemplam tanto Desconto Básico de Tarifa (DBT), como Desconto de Usuário Frequente (DUF), isto é, o primeiro concede um desconto de 5% na tarifa paga quando utilizado o meio eletrônico de pagamento, e o segundo, descontos progressivos, de acordo com a quantidade de passagens por sentido e por ponto de cobrança.

2.15. Com relação à cobrança proporcional por extensão percorrida, isenções ou tratamento diferenciado para deslocamentos locais, convém conceituar o DUF.

2.16. Os estudos dos lotes paranaenses foram estruturados pela antiga Empresa de Planejamento e Logística (EPL), atual Infra S.A., em parceria com a *International Finance Corporation* (IFC), membro do Banco Mundial, sendo a parceria firmada com o objetivo de promover inovações nos projetos de concessões federais. Dito isso, é importante esclarecer que a tarifa cobrada em cada ponto de cobrança, seja praça ou pódio, é calculada multiplicando-se a tarifa quilométrica (tkm), estabelecida contratualmente, pelo Trecho de Cobertura da Praça (TCP), também estabelecido contratualmente. No entanto, sabe-se que uma parte dos usuários pagantes do sistema de pedágio não usufrui plenamente toda a TCP percorrida, isto é, acessa e deixa o trecho fora dos limites da TCP definida, conforme ilustrado abaixo:



2.17. Como solução do problema, o IFC apresentou o DUF como parte das inovações para os projetos em estruturação pela Corporação, de forma que fossem concedidos descontos progressivos aos usuários entre a 1ª e 30ª passagem, identificando-se, portanto, tratar-se de usuários frequentes, de forma es, ao final do mês-calendário, acabassem pagando uma tarifa média por uso correspondente ao efetivamente percorrido. Assim, o DUF foi concebido com a pretensão de solucionar questões de



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidadefrassinatura.camara.leg.br/2codArquivoTeor=3128484>

Nota Informativa 19 (16904125)

SEI-30000.005101/2026-92 / pg. 10

iniquidade para usuários frequentes, identificadas em praças cujas TCP não representem a extensão mais frequentemente percorrida.

2.18. Assim, entende-se que a aplicação do DUF, até que seja redefinida a configuração definitiva dos pontos de cobrança, suaviza os efeitos da iniquidade inerente a alocação convencional de praças.

4. COMO A ANTT PRETENDE EVITAR A COBRANÇA DESPROPORCIONAL EM TRECHOS URBANOS OU DE FORTE USO LOCAL?

2.19. Conforme já explicitado anteriormente, a previsão contratual de DUF nos contratos das concessões paranaenses promove a suavização da desproporcionalidade da cobrança da tarifa de pedágio. Sobre informações do caso concreto, é necessária manifestação da ANTT.

5. QUAIS MEDIDAS DE COMUNICAÇÃO E TRANSPARÊNCIA ESTÃO SENDO EXIGIDAS DAS CONCESSIONÁRIAS, A FIM DE EVITAR AUTUAÇÕES INJUSTAS E INSEGURANÇA JURÍDICA AOS USUÁRIOS?

2.20. A partir da autorização para início da cobrança, o contrato de concessão estabelece um período para que a concessionária dê ampla divulgação dos valores a serem cobrados por praça ou pórtilho, bem como os descontos aplicáveis, forma de pagamento e outras informações pertinentes. Maiores informações deverão ser prestadas pela ANTT.,

OUTRAS INFORMAÇÕES

2.21. Prestadas as informações sob perspectiva da Política Nacional de Outorgas Rodoviárias, instituída pela [Portaria nº 995/2023](#), convém a complementação das informações sob ótica regulatória e do caso concreto, as quais deverão ser prestadas pela ANTT, na condição de agência reguladora e a quem compete a regulação, fiscalização e gestão contratual de concessões vigentes.

2.22. Assim, questões regulatórias e de gestão contratual, como detalhamento do plano de comunicação e transparência da concessionária para cobrança de pedágio, ou mesmo o desenvolvimento dos estudos quanto à implantação definitiva do sistema de livre passagem, deverão ser melhor esclarecidos quando do retorno pela Agência às solicitações de subsídios encaminhadas pelos Ofícios nº 225/2026/SNTR (SEI nº 10861915) , nº 280/2026/SNTR (SEI nº 10892097), e Ofício 393 (10964834), os quais aguardamos manifestação daquela Agência.

3. CONCLUSÃO

3.1. Pelo exposto, submete-se esta nota à Diretoria de Outorgas Rodoviárias para análise e encaminhamento à SNTR, visando subsidiar resposta ao Requerimento de Informação nº 92/2026, de autoria do Deputado Paulo Litro (SEI nº 10844990).

À consideração superior,

PATRÍCIA GARBIN
Coordenadora-Geral de Outorgas Rodoviárias
CGOR/DOUT/SNTR/MT

Estando de acordo com a Nota Técnica, submeto-as à Senhora Secretária desta SNTR para fins de aprovação e à ASPAR.

FERNANDA PENTEADO
Diretora de Outorgas Rodoviárias
Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário - SNTR





Documento assinado eletronicamente por **Patricia Theodorovski Garbin Castanha, Coordenador Geral de Outorgas Rodoviárias**, em 06/03/2026, às 16:30, 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, Diretor de Outorgas Rodoviárias**, em 06/03/2026, às 17:49, 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://sei.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 **10964125** e o código CRC **25585FD5**.



Referência: Processo nº 50000.005101/2026-92



SEI nº 10964125

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Edifício Anexo, 2º Andar, Ala Leste
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: (61)2029-8126 - www.transportes.gov.br



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidadederassinatura.camara.leg.br/2codArquivoTeor=3128484>



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
ASSESSORIA ESPECIAL DE RELAÇÕES INSTITUCIONAIS, INTERNACIONAIS E DE COMUNICAÇÃO
COORDENAÇÃO DE DEMANDAS FEDERATIVAS

OFÍCIO SEI Nº 8096/2026/CODEM/AESRIC/DIR-ANTT

Brasília-DF, na data da assinatura

Ao Senhor

Rodrigo de Paula Chiari

Secretário Nacional de Transporte Rodoviário - Substituto.

Ministério dos Transportes

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - CEP 70.044-902 - Brasília/DF

apoio.sntr@transportes.gov.br

Assunto: Requerimento de Informação nº 92/2026

Referência: Caso responda a este ofício, por gentileza, indicar expressamente o Processo nº 50505.009330/2026-03.

Senhor Deputado,

1. Cumprimentando-o cordialmente, reporto-me ao Ofício Nº 225.2026.SNTR (SEI nº 39470963), de 09 de fevereiro de 2026, que versa sobre o assunto em epígrafe de interesse do Deputado Federal Paulo Litro (PSD/PR), que por meio do Anexo RIC n.92/2026 (SEI nº 39470967), solicita esclarecimentos acerca da implantação e eventual ampliação do sistema de pedágio eletrônico Free Flow nas rodovias federais concedidas que cortam o Estado do Paraná, incluindo informações sobre previsão contratual, estudos de impacto socioeconômico, critérios de proporcionalidade tarifária, tratamento aos usuários locais e medidas de comunicação e transparência adotadas pelas concessionárias.
2. Assim, a título de resposta desta Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), encaminho-lhe o Despacho GEGIR (SEI nº 39864289), elaborado pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD), contendo os devidos esclarecimentos solicitados.
3. Ademais, esta Agência permanece à disposição para quaisquer outros esclarecimentos que se fizerem necessários, por meio do e-mail aspar@antt.gov.br ou pelo telefone da Assessoria Especial de Relações Institucionais, Internacionais e de Comunicação (AESRIC): (61) 3410-1841.

Atenciosamente,

(assinado eletronicamente)

ALLAN DUARTE MILAGRES LOPES

Chefe da Assessoria Especial de Relações Institucionais, Internacionais e de Comunicação



Documento assinado eletronicamente por **ALLAN DUARTE MILAGRES LOPES**, **Chefe da Assessoria Especial**, em 06/03/2026, às 16:18, 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.autenticadadeassinatura.camara.leg.br/ProcArquivoTeor=3128484>

SEI Nº 8096/2026/CODEM/AESRIC/DIR-ANTT (10983295)

SEI 50000.005101/2026-92 / pg. 13

3128484



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 **40213777** e o código CRC **B30207E3**.

Referência: Processo nº 50505.009330/2026-03

SEI nº 40213777

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/PcdArquivoTeor=3128484>

30 SEI Nº 50505/2026/CODEM/AESNAC/DIR-ANTT (10983295)

SEI 50000.005101/2026-92 / pg. 14

3128484



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA
GERÊNCIA DE GESTÃO DE INVESTIMENTOS RODOVIÁRIOS

GEGIR

DESPACHO

Processo nº:50505.009330/2026-03

Destinatário: Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD

Assunto: Demanda Parlamentar do Deputado Paulo Litro – Requerimento de Informação nº 92/2026.

Senhor Superintendente,

1. Trata-se do Despacho SUROD (SEI nº39759946), de 23/02/2025, que encaminhou, para análise técnica desta Gerência de Gestão de Investimentos Rodoviários – GEGIR o pleito do Deputado Federal Paulo Litro (PSD/PR), que por meio do Anexo RIC n.92/2026 (SEI nº 39470967) solicita esclarecimentos acerca da implantação e eventual ampliação do sistema de pedágio eletrônico Free Flow nas rodovias federais concedidas que cortam o Estado do Paraná, incluindo informações sobre previsão contratual, estudos de impacto socioeconômico, critérios de proporcionalidade tarifária, tratamento aos usuários locais e medidas de comunicação e transparência adotadas pelas concessionárias.

2. Primeiramente, convém destacar que a adoção do sistema Free Flow insere-se em uma política pública de modernização da infraestrutura rodoviária que promove ganhos relevantes de segurança viária, fluidez do tráfego e eficiência operacional, na medida em que elimina barreiras físicas e a necessidade de redução de velocidade associadas às antigas praças de pedágio, reduzindo conflitos de tráfego, pontos de retenção e riscos de acidentes ao permitir que os veículos transitem de forma contínua pelos pontos de cobrança.

3. O modelo desenvolvido e que vem sendo implantado em diversas rodovias federais concedidas alinha-se às melhores práticas nacionais e internacionais de gestão de infraestrutura, favorecendo a racionalização da operação rodoviária e a melhoria da experiência do usuário, trazendo mais segurança e rapidez nos deslocamentos rodoviários.

4. Sob o ponto de vista econômico-regulatório, o sistema Free Flow opera como mecanismo tecnológico de registro e cobrança do uso da infraestrutura rodoviária concedida, mantendo íntegra a lógica jurídica do pedágio como contraprestação pelo serviço público prestado. A substituição dos meios físicos tradicionais por identificação eletrônica da passagem não implica criação de nova base de incidência, tampouco modificação do fato gerador da tarifa, mas apenas a modernização do instrumento de arrecadação, preservando a natureza jurídica do pedágio e a estrutura de financiamento prevista nos contratos de concessão.

5. Do ponto de vista da governança regulatória e da proteção do usuário, a implementação do Free Flow encontra-se vinculada a um conjunto estruturado de obrigações de transparência, informação e comunicação, exigidas contratualmente e permanentemente fiscalizadas pela ANTT.

6. Feitos estes esclarecimentos, passemos aos questionamentos apresentados:

1. A implantação do sistema “Free Flow” estava expressamente prevista nos contratos de concessão vigentes das rodovias federais no Paraná?

Nos termos da Cláusula 19.6.1, inciso I, dos Contratos de Concessão - Editais nº 03/2025



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=3128484>

Anexo Despacho_39864269 (10985900) SEI50000.005101/2026-92 / pg. 15

3128484

(EPR Paraná - lote 4 e Grupo Pátria - lote 5, ainda previsto), nº 05/2024 (EPR Iguaçu - lote 6 e PR Vias - lote 3) a Concessionária deverá apresentar, no prazo de até 3 (três) anos contados do início da operação dos pórticos, estudo técnico conclusivo para incorporação do Sistema de Livre Passagem, observando integralmente a regulamentação específica a ser editada pela ANTT. A eventual migração definitiva ao modelo Free Flow somente será formalizada mediante novo termo aditivo, após a regulamentação pela ANTT e conforme as condições necessárias à preservação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Os Contratos de Concessão dos Editais nº 01/2023 (Via Araucária - lote 1) e nº 02/2023 (EPR Litoral Pioneiro - lote 2), não possuem de forma expressa a referida previsão.

8. Destaca-se que a Deliberação ANTT nº 69/2025 (SEI nº 29804509) consolidou o arcabouço regulatório e definiu bases para a migração opcional ao modelo Free Flow nas rodovias federais concedidas, por meio do Termo Aditivo Referencial, que padronizou regras para a Operação Experimental, responsabilidades, repartição de riscos, cálculo de CAPEX e OPEX e diretrizes para avaliar a migração definitiva.

9. Além disso, encontra-se em tramitação minuta de Resolução destinada a regulamentar o Sistema de Livre Passagem nas rodovias federais concedidas, cujo tema está sendo discutido no âmbito regulatório.

2. Houve estudos de impacto socioeconômico específicos para os municípios paranaenses afetados, especialmente quanto aos usuários de curta distância e moradores locais?

10. A definição da localização das praças de pedágio e/ou pórticos decorrem de um processo estruturado de modelagem que envolve estudos técnico e econômicos, análises de viabilidade, consultas públicas e audiências públicas, instrumentos que permitem ampla participação social e institucional. Tais estudos, elaborados a partir de critérios de demanda, equidade tarifária, existência de acessos alternativos, equilíbrio econômico-financeiro e viabilidade operacional, foram submetidos à análise e aprovação da ANTT, do Ministério dos Transportes e do Tribunal de Contas da União, compondo o conjunto documental que instrui o edital e integra os Contratos de Concessão celebrados com as Concessionárias.

3. Existem diretrizes obrigatórias impostas às concessionárias para: Descontos a usuários frequentes; Tarifas proporcionais por quilometragem efetivamente percorrida; Isenções ou tratamentos diferenciados para deslocamentos locais?

4. Como a ANTT pretende evitar a cobrança desproporcional em trechos urbanos ou de forte uso local?

11. Os Contratos de Concessão mais recentes preveem instrumentos destinados a assegurar justiça tarifária aos usuários, como o **Desconto ao Usuário Frequente (DUF)** e o **Desconto Básico de Tarifa (DBT)**, que concedem reduções tarifárias para usuários que utilizam meios de pagamento eletrônicos e circulem de forma recorrente no sistema, contribuindo para mitigar eventuais impactos, especialmente nos deslocamentos de curta distância típicos de áreas urbanas.

5. Quais medidas de comunicação e transparência estão sendo exigidas das concessionárias, a fim de evitar autuações injustas e insegurança jurídica aos usuários?

12. A implementação do Free Flow encontra-se vinculada a um conjunto estruturado de obrigações às concessionárias que envolvem estratégias amplas, claras e contínuas de divulgação do funcionamento do sistema, dos valores tarifários, dos meios de pagamento e das consequências do inadimplemento, assegurando que os usuários disponham de informações suficientes para exercer seus direitos e cumprir seus deveres, inclusive por meios não exclusivamente digitais.

13. Nesse mesmo sentido, a existência de iniciativas permanentes de comunicação com o usuário — tais como site institucional, canal de ouvidoria, informativo mensal, aplicativo móvel, atendimento telefônico, sistema de manifestações e placas físicas de ouvidoria da ANTT — reforça os vetores de acessibilidade, responsividade e accountability na prestação do serviço público concedido, conferindo maior transparência, previsibilidade e controle social à operação do sistema de pedágio eletrônico.

14. Sendo o que cumpre para o momento, permanecemos à disposição para mais esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,

Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=3128484>

Anexo Despacho_39864269 (10985900) - SEI 50000.005101/2026-92 / pg. 16

3128484

(assinado e datado eletronicamente)

ALEXANDRE ALVES SOUTO

Gerente de Gestão de Investimentos Rodoviários

De acordo. Encaminhe à CODEM.

(assinado e datado eletronicamente)

FERNANDO DE FREITAS BEZERRA

Superintendente de Infraestrutura Rodoviária



Documento assinado eletronicamente por **ALEXANDRE ALVES SOUTO, Gerente**, em 03/03/2026, às 23:12, 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**, em 04/03/2026, às 09:24, 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?](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)

[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 **39864289** e o código CRC **16B67ED8**.

Referência: Processo nº 50505.009330/2026-03

SEI nº 39864289



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=3128484>