



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLA

RELATORIA: DLA**TERMO:** VOTO A DIRETORIA**NÚMERO:** 71/2026

OBJETO: PROPOSTA DE ALTERAÇÃO DOS FATORES DE GERENCIAMENTO DE TRÁFEGO E DAS RESPECTIVAS TARIFAS PROGRAMADAS DO SISTEMA FREE FLOW DO TRECHO METROPOLITANO DA BR-116/SP (KM 205 AO KM 230), PREVISTOS NO CONTRATO DO EDITAL DE CONCESSÃO Nº 03/2021, ASSINADO COM A CONCESSIONÁRIA DO SISTEMA RODOVIÁRIO RIO – SÃO PAULO S.A. (RIOSP).

ORIGEM: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA (SUROD)

PROCESSO (S): 50500.013963/2026-58

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: NÃO HÁ

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - PELA APROVAÇÃO

EMENTA

PROPOSTA DE ALTERAÇÃO DOS FATORES DE GERENCIAMENTO (Fn) E DAS RESPECTIVAS TARIFAS PROGRAMADAS DO SISTEMA FREE FLOW DO TRECHO METROPOLITANO DA BR-116/SP (KM 205 AO KM 230), PREVISTAS NO CONTRATO DE CONCESSÃO CELEBRADO COM A CONCESSIONÁRIA DO SISTEMA RODOVIÁRIO RIO – SÃO PAULO S.A. (RIOSP). AVALIAÇÃO DA EFETIVIDADE DO FATOR DE GERENCIAMENTO AO TÉRMINO DA FASE 2 DO FASEAMENTO DA COBRANÇA, NOS TERMOS DO ITEM 3.3-A.1.2, INCISO VI, DO ANEXO 14 DO PER, COM REDAÇÃO CONFERIDA PELO 15º TERMO ADITIVO. REVISÃO PREVISTA NO ART. 4º DA DELIBERAÇÃO ANTT Nº 465. REDUÇÃO DOS FATORES NOS SEGMENTOS SP1 E RJ1, AMPLIAÇÃO ATÉ FG = 6 NOS SEGMENTOS SP2, SP3, RJ2 E RJ3 E MANUTENÇÃO DO FATOR NO SEGMENTO RJ4. AJUSTE GRADUAL E PRUDENCIAL, SEM PREJUÍZO DA NOVA AVALIAÇÃO AO TÉRMINO DA FASE 3. TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO QUILOMÉTRICA DE R\$ 0,14024/KM, APURADA NO ÂMBITO DA 4ª REVISÃO ORDINÁRIA. PUBLICAÇÃO DA TABELA DE TARIFAS POR MEIO DE ATO AUTORIZATIVO. RELATOR ENCAMINHA À VOTAÇÃO, PELA APROVAÇÃO.

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se da proposta de revisão dos Fatores de Gerenciamento (Fn) e das respectivas Tarifas Programadas aplicáveis ao sistema de cobrança eletrônica em livre passagem (*Free Flow*) do Trecho Metropolitano da BR-116/SP, compreendido entre os km 205 e 230, integrante do Contrato de Concessão do Edital nº 03/2021, celebrado entre a União, por intermédio da Agência Nacional de Transportes Terrestres, e a Concessionária do Sistema Rodoviário Rio – São Paulo S.A. (RioSP).

1.2. A proposta decorre da avaliação da efetividade dos Fatores de Gerenciamento realizada ao término da Fase 2 de implantação do sistema, em atendimento ao disposto no item 3.3-A.1.2, inciso VI, do Anexo 14 do Programa de Exploração da Rodovia (PER), com redação conferida pelo 15º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão.

2. DOS FATOS

2.1. Em 28/01/2022, a RioSP celebrou com a União, por intermédio da ANTT, o Contrato de Concessão referente ao Edital nº 03/2021 (SEI nº 9828530), cujo objeto compreende a exploração do sistema rodoviário BR-116/101/RJ/SP, incluindo o Trecho Metropolitano da BR-116/SP.

2.2. Em 26/11/2025, no âmbito do processo SEI nº 50505.044581/2025-45, foi celebrado o 15º Termo Aditivo ao Contrato (SEI nº 37576456), que alterou dispositivos do Anexo 14 do PER e instituiu o faseamento da implantação do sistema de gerenciamento de tráfego por meio do *Free Flow* no Trecho Metropolitano, estruturado em quatro fases sucessivas.

2.3. A Deliberação ANTT nº 465 (SEI nº 37543038) autorizou o início da cobrança de pedágio na modalidade fluxo livre (*free flow*) na BR-116/SP, na Região Metropolitana de São Paulo (km 205 ao km 230), e previu, em seu art. 4º, a possibilidade de revisão dos Fatores de Gerenciamento após 6 (seis) meses do início da cobrança. A Fase 2, correspondente à cobrança mediante Tarifa Programada, teve início em 06/12/2025, com duração contratualmente prevista de 6 (seis) meses.

2.4. Encerrado esse período, por meio da Carta RS-ADC nº 1656/2026 (SEI nº 45213613), a Concessionária encaminhou o Relatório de Avaliação da Efetividade do Fator de Gerenciamento – *Free Flow* RMSP (SEI nº 45213626), acompanhado da memória de cálculo, propondo novos Fatores de Gerenciamento para os sete segmentos de cobrança do Trecho Metropolitano. O requerimento foi autuado em 24/08/2026, no processo SEI nº 50505.114159/2026-45.

2.5. Em síntese, a proposta contempla a redução dos fatores atualmente aplicados nos segmentos SP1 e RJ1, a ampliação nos segmentos SP2, SP3, RJ2 e RJ3 e a manutenção do fator atualmente praticado no segmento RJ4.

2.6. A SUROD, por meio da Nota Técnica SEI nº 9210/2026/CGEFI/GEGERF/SUROD/DIR-ANTT (SEI nº 45291002), assinada entre 01 e 02/09/2026, analisou a proposta e concluiu pela ausência de óbices técnicos à adoção dos Fatores de Gerenciamento propostos, sem prejuízo do acompanhamento de sua efetividade durante a Fase 3, sugerindo que a nova tabela de tarifas seja submetida a esta Diretoria Colegiada, para publicação por meio de Ato Autorizativo.

2.7. Paralelamente, no âmbito do mesmo processo SEI nº 50500.013963/2026-58, foram processados a 4ª Revisão Ordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da RioSP, conforme a Nota Técnica SEI nº 8288/2026/CGEFI/GEGERF/SUROD/DIR-ANTT (SEI nº 44590998), de 14/08/2026, que apurou o IRT definitivo de 1,46421, correspondente a reajuste de 4,44%, com data-base em 01/09/2026. A tarifa da Praça de Pedágio P1 (Arujá), Praça de Referência do sistema, resultante dessa revisão, constitui a base da TBP quilométrica utilizada no cálculo das Tarifas Programadas do *Free Flow*.

2.8. Em 02/09/2026, em atendimento ao art. 39, § 2º, inciso I, do Regimento Interno da ANTT e em consonância com o art. 4º da Instrução Normativa 12/2022, o Superintendente assinou o Relatório à Diretoria SEI nº 420/2026 (SEI nº 45367223), encaminhando a proposta de Deliberação para apreciação desta Diretoria Colegiada.

2.9. Também seguiram com o Relatório supracitado a Minuta de Deliberação (SEI nº 45461952) e o Despacho de Instrução (SEI nº 45461952), por meio do qual é informado que "o processo reúne as condições previstas no § 1º do art. 39 do Regimento Interno, que o torna apto para ser sorteado entre os Diretores".

2.10. Ato contínuo, os autos foram encaminhados à Secretaria-Geral para distribuição, tendo sido distribuídos a esta Diretoria em 04/09/2026, conforme Certidão de Distribuição (SEI nº 45528317).

2.11. São os fatos. Passa-se à análise.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. Apresentam-se, a seguir, as referências contratuais e normativas consideradas na presente análise.

3.2. No que se refere ao Contrato de Concessão, destaca-se a subcláusula 19.6, que dispõe sobre o Gerenciamento de Tráfego no Trecho Metropolitano:

- 19.6.1 A concessionária deverá implementar, a partir do 37º mês da Concessão, sistema de Gerenciamento de Tráfego no Trecho Metropolitano por meio da administração da Tarifa das Pistas Expressas com base em mecanismo de Free Flow, conforme previsto no Anexo 14.
- 19.6.2 A cobrança de tarifas por Free Flow está condicionada à conclusão das obras de ampliação de capacidade e melhorias vinculadas ao Trecho Metropolitano, nos termos do PER.
- 19.6.3 Os recursos auferidos por meio da cobrança por Free Flow no Trecho Metropolitano serão considerados como Receita Tarifária, devendo ser integralmente depositados na Conta do Free Flow.

3.3. O Anexo 14 do PER, com a redação conferida pelo 15º Termo Aditivo, estabelece que a cobrança se dará exclusivamente para os usuários das Pistas Expressas, não havendo cobrança nas Pistas Marginais, e que o Trecho Metropolitano é dividido em sete Segmentos de Cobrança (SP1, SP2 e SP3, no sentido RJ-SP; RJ1, RJ2, RJ3 e RJ4, no sentido SP-RJ). A tarifa em cada segmento é definida pela equação $TPEn = TP \times Ln \times Fn$, na qual TP é a Tarifa de Pedágio base do sistema *Free Flow*, em R\$/km, da Praça de Referência (P1 – Arujá), Ln é a extensão percorrida pelo usuário no segmento e Fn é o Fator de Gerenciamento. A Tarifa das Pistas Expressas é diferenciada por categoria de veículo, mediante os Multiplicadores da Tarifa previstos no Anexo 14.

3.4. Quanto ao Fator de Gerenciamento, o Anexo 14 admite sua diferenciação entre os segmentos e sua alteração conforme os indicadores de tráfego. Nos termos da subcláusula 3.3.2.2, caso, dentre as últimas 10 (dez) medidas de densidade do segmento, as 5 (cinco) maiores sejam superiores a 24,85 cp/km/faixa no Período de Pico ou a 18,95 cp/km/faixa no Período Fora-Pico, poderá ser estabelecido Fator de Gerenciamento superior à unidade, observado o Fator de Gerenciamento Máximo, fixado inicialmente em 12 pela subcláusula 3.3.3. A determinação do fator deve considerar a função elasticidade-preço e a responsividade do sistema, com o objetivo de otimizar a utilização da capacidade do conjunto formado pelas Pistas Expressas e pelas Pistas Marginais.

3.5. O item 3.3-A do Anexo 14, introduzido pelo 15º Termo Aditivo, disciplina o faseamento da cobrança. Quanto à Fase 2, prevê, no inciso VI do subitem 3.3-A.1.2, a:

Avaliação, ao final da fase, da efetividade do Fator de Gerenciamento para aprimoramento dos processos operacionais e regulatórios das fases seguintes.

3.6. A Fase 3, nos termos do subitem 3.3-A.1.3, terá duração de até 6 (seis) meses, manterá a cobrança de tarifas fixas programadas e será sucedida por avaliação técnica e regulatória destinada a definir a manutenção da estrutura tarifária fixa ou sua substituição pelo modelo de tarifação baseado nas condições de tráfego em tempo real. A Cláusula Primeira do 15º Termo Aditivo registra, ainda, que as alterações do Anexo 14 visam reforçar a natureza do Sistema Rodoviário como composição de vias destinadas ao tráfego de longa distância, otimizar a utilização da infraestrutura existente e reduzir o congestionamento nas vias marginais do Trecho Metropolitano.

3.7. No plano normativo, o art. 4º da Deliberação ANTT nº 465 dispõe que:

Art. 4º Os Fatores de Gerenciamento - Fn poderão ser revistos após 6 (seis) meses do início da cobrança de pedágio, com base no tráfego real apurado, o que poderá resultar em ajustes na tabela de tarifas, a ser publicada oportunamente mediante novo Ato Autorizativo desta Diretoria Colegiada.

3.8. Verifica-se, assim, que o pleito encontra previsão expressa tanto no Contrato quanto na Deliberação que autorizou o início da cobrança, tendo sido apresentado após o transcurso do prazo de 6 (seis) meses da Fase 2. Como bem ressalta a área técnica, contudo, a previsão de avaliação não implica aprovação automática dos fatores propostos, que devem observar os critérios do Anexo 14, notadamente densidade de tráfego, elasticidade-preço e responsividade do sistema.

3.9. Quanto à metodologia, a Concessionária adotou a densidade de tráfego, expressa em cp/km/faixa, como principal indicador das condições de circulação, a partir de dados horários de volume, velocidade e densidade aferidos pelos equipamentos de campo, referentes ao período de 01/04/2026 a 31/07/2026. Foram desconsiderados os primeiros meses de operação, em razão do período de *ramp-up* e de acomodação do comportamento dos usuários, bem como intervalos com dados faltantes ou problemas de coleta. Para cada segmento, tipo de dia e hora, apuraram-se a densidade média e os percentis 10 e 90, de modo a comparar a condição típica de operação com os limites do Anexo 14 e identificar as situações de maior carregamento. Complementarmente, a Concessionária calibrou modelo de escolha entre a pista expressa tarifada e a pista marginal gratuita, que resultou em valor do tempo estimado em aproximadamente R\$ 30,75 por hora, utilizado para subsidiar as alterações propostas.

3.10. A análise individualizada dos sete segmentos, conforme a Nota Técnica SEI nº 9210/2026, resultou no seguinte quadro:

Segmento	Sentido	Extensão (km)	Tarifa do segmento com FG = 1 (R\$, cat. 1)	FG vigente	máximo	FG máximo proposto (dia útil)	Condição observada
SP1	RJ-SP	3,74	0,524512	3		2	Densidades abaixo dos limites
SP2	RJ-SP	13,21	1,852622	3		6	Superação recorrente dos limites
SP3	RJ-SP	2,56	0,359024	3		6	Superação recorrente dos limites
RJ1	SP-RJ	6,48	0,909482	3		3 (janela reduzida)	Densidades abaixo dos limites
RJ2	SP-RJ	6,70	0,939634	1		6	Superação recorrente dos limites
RJ3	SP-RJ	9,14	1,281829	3		6	Superação recorrente dos limites
RJ4	SP-RJ	0,91	0,127622	1		1	Densidades abaixo dos limites

Fonte: Nota Técnica SEI nº 9210/2026 (Tabela 1 e gráficos de Fator de Gerenciamento vigente x proposto). Os fatores propostos variam por hora e por tipo de dia (dia útil, sábado, domingo, ida e volta de feriado e emenda); a tabela completa consta do Relatório à Diretoria SEI nº 420/2026.

3.11. Nos segmentos SP1, RJ1 e RJ4, as densidades observadas permaneceram abaixo dos limites contratuais. No SP1, o gerenciamento adotado na Fase 2 mostrou-se suficiente para preservar a fluidez, razão pela qual se propõe a redução do fator de 3 para 2 e da janela de incidência. No RJ1, propõe-se reduzir a janela de atuação e concentrar os valores mais elevados entre 14h e 20h, período de maior carregamento. No RJ4, não foram identificados elementos que indiquem necessidade de gerenciamento, mantendo-se FG = 1. A área técnica considerou essas propostas compatíveis com os dados apresentados, ressaltando que a manutenção de fatores superiores à unidade em determinados horários do SP1 e do RJ1 tem caráter prudencial, permitindo avaliar, na Fase 3, a resposta do tráfego antes de nova redução.

3.12. Nos segmentos SP2, SP3, RJ2 e RJ3, verificaram-se superações recorrentes dos limites de densidade. No SP2, a densidade mais elevada entre os segmentos avaliados, a média no pico da manhã supera 30 cp/km/faixa e o percentil 90 alcança valores próximos de 80 cp/km/faixa, muito acima do limite contratual de 24,85 cp/km/faixa, evidenciando que o fator vigente na Fase 2 não foi suficiente para reconduzir as condições de densidade aos patamares de referência. No SP3, as superações concentram-se no pico da manhã e no período fora de pico subsequente, havendo ainda aumento de tráfego no período noturno após a liberação das restrições de circulação de caminhões na Marginal Tietê. No RJ2, que operou durante a Fase 2 com FG = 1, há superações

recorrentes durante a tarde, de modo que o mecanismo tarifário praticamente não era utilizado, embora as condições de densidade indicassem a necessidade de atuação. No RJ3, as superações concentram-se no período da tarde, especialmente no pico.

3.13. Para esses quatro segmentos, a proposta eleva o fator a até $FG = 6$, metade do Fator de Gerenciamento Máximo de 12. A SUROD reconhece que, sob a perspectiva contratual, as densidades observadas permitiriam fatores superiores, mas entende razoável e prudencial a elevação inicial até 6, por três razões:

(i) a definição do fator deve considerar a elasticidade-preço e a responsividade do sistema, não se impondo a adoção imediata do valor máximo sempre que verificados os critérios de acionamento;

(ii) o 15º Termo Aditivo estruturou o modelo em fases sucessivas de implementação, observação, avaliação e recalibração, de modo que o ajuste gradual evita alterações abruptas e permite reavaliar a resposta da demanda na Fase 3; e,

(iii) no RJ2, em particular, a passagem de $FG = 1$ para fatores de até 6 já representa alteração substancial do sinal tarifário percebido pelo usuário. Caso os novos fatores se mostrem insuficientes, o Contrato preserva margem para ampliação posterior, até o limite de 12; caso a resposta dos usuários seja superior à esperada, os fatores poderão igualmente ser recalibrados para baixo.

3.14. Importa destacar que a diferenciação dos fatores por segmento e por horário é coerente com a própria concepção do mecanismo, cuja finalidade é administrar a distribuição do tráfego entre as pistas expressas e marginais, e que a calibração proposta concentra a intervenção tarifária nos horários e trechos em que a densidade evidencia maior carregamento da pista expressa, reduzindo-a onde ela não se mostra necessária. A proposta está, portanto, alinhada à finalidade do Anexo 14 e às diretrizes do 15º Termo Aditivo.

3.15. No tocante às Tarifas Programadas, estas são obtidas a partir da TBP quilométrica da Praça de Referência P1 (Arujá), da extensão de cada Segmento de Cobrança e do Fator de Gerenciamento aplicável a cada horário e tipo de dia ($TPEn = TP \times Ln \times Fn$). Com base na tarifa da P1 resultante da 4ª Revisão Ordinária (R\$ 4,60, já arredondada, conforme a Nota Técnica SEI nº 8288/2026) e no respectivo Trecho de Cobertura de Praça (TCP = 32,80), a TBP quilométrica apurada é de R\$ 0,14024/km. A título ilustrativo, para a categoria 1, a tarifa do SP2 em dia útil, que é de R\$ 1,852622 sem gerenciamento, alcança R\$ 11,115732 nos horários em que se aplica $FG = 6$. Para as demais categorias, aplicam-se os Multiplicadores da Tarifa do Anexo 14, e, nos termos do item 3.2.3 do Anexo 14, a cobrança observará duas casas decimais, não se aplicando a regra de arredondamento prevista no Contrato.

3.16. A Nota Técnica SEI nº 8288/2026 registra, ainda, que o processo de reajuste e a 4ª Revisão Ordinária resultaram em acréscimo médio de 1,32% nas tarifas arredondadas das praças da Concessionária, e que a Procuradoria Federal junto à ANTT, por meio das Notas nº 00454/2026 e nº 00458/2026/PF-ANTT/PGF/AGU, não apontou impedimentos à realização da 4ª Revisão Ordinária. Consta ainda o encaminhamento de Ofício ao Ministério da Fazenda (SEI nº 45449170), em atendimento ao inciso VII do art. 24 da Lei nº 10.233, de 05/06/2001.

3.17. Cumpre destacar que a aprovação dos novos fatores não encerra o processo de avaliação do Sistema *Free Flow*. Conforme o subitem 3.3-A.1.3 do Anexo 14, a Fase 3 será sucedida por nova avaliação técnica e regulatória, e os resultados obtidos a partir dos fatores ora aprovados constituirão nova base de informações para aferir a efetividade do mecanismo. Nesse período, deverão ser acompanhados com especial atenção os segmentos SP2, SP3, RJ2 e RJ3, nos quais os fatores foram ampliados, de modo a verificar se foram suficientes para reduzir as densidades aos níveis pretendidos ou se será necessária nova calibração, inclusive com adoção de valores superiores, dentro dos limites contratuais.

3.18. Diante das manifestações técnicas constantes dos autos, verifica-se que a proposta submetida à deliberação desta Diretoria encontra-se devidamente instruída, tendo sido avaliada a efetividade dos Fatores de Gerenciamento ao término da Fase 2, com base em dados operacionais efetivamente observados, e demonstrada a aderência dos fatores propostos às condições de densidade de cada segmento e aos parâmetros do Anexo 14.

3.19. Ademais, não se identificam óbices regulatórios ou contratuais à aprovação da presente proposta, tendo em vista que a revisão tem previsão expressa no item 3.3-A.1.2, inciso VI, do Anexo 14 e no art. 4º da Deliberação ANTT nº 465, que o ajuste adotado é gradual e inferior ao limite máximo admitido contratualmente e que a efetividade dos novos fatores continuará sendo monitorada durante a Fase 3.

3.20. Assim, considerando as conclusões técnicas constantes dos autos e a regularidade da instrução processual promovida pela SUROD, entende-se adequada a aprovação da proposta submetida à apreciação desta Diretoria Colegiada.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, considerando as manifestações técnicas contidas no processo, VOTO por aprovar a proposta de alteração dos Fatores de Gerenciamento e das respectivas Tarifas Programadas do Sistema *Free Flow* do Trecho Metropolitano da BR-116/SP (km 205 ao km 230), previstos no Contrato de Concessão celebrado com a Concessionária do Sistema Rodoviário Rio – São Paulo S.A. (RioSP), com a publicação da nova tabela de tarifas por meio de Ato Autorizativo, nos termos da minuta de Deliberação (SEI nº 46518876) acostada aos autos.

Brasília, 13 de outubro de 2026.

(assinado eletronicamente)
Lucas Asfor Rocha Lima
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **LUCAS ASFOR ROCHA LIMA**, Diretor, em 13/10/2026, às 10:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **46518875** e o código CRC **2341ECED**.