



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DSM

RELATORIA: Diretoria Severino Medeiros - DSM

TERMO: Voto à Diretoria Colegiada

NÚMERO: 004/2025

OBJETO: Proposta de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão referente ao Edital nº 05/2024, a ser celebrado entre a ANTT e a Concessionária EPR Iguaçu S.A., com o objetivo de substituir a obrigação de construção e operação de praças de pedágio pela obrigação de implantação e operação de pedágios eletrônicos para cobrança de tarifa em livre passagem (modelo Freeflow).

ORIGEM: Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD)

PROCESSO (S): 50505.052544/2025-19

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: Oriundos de processo paradigma: Parecer nº 00009/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 29609876); Parecer nº 00100/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 32912859) aprovado pelo Despacho nº 06340/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 32912940); Parecer nº 00188/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 36083586) aprovado pelo Despacho nº 10503/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 36083606), e Cota nº 05779/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 37212548);

ENCAMINHAMENTO: PELA APROVAÇÃO DA PROPOSTA DE TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE CONCESSÃO COM A CONCESSIONÁRIA EPR IGUAÇU S.A.

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se da proposta de minuta de Termo Aditivo ao [Contrato de Concessão decorrente do Edital nº 05/2024](#), a ser celebrado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Concessionária EPR Iguaçu S.A., a fim de substituir a obrigação de construção e operação de praças de pedágio pela obrigação de implantação e operação de pedágios eletrônicos para cobrança de tarifa em livre passagem (modelo Freeflow), mantidas as mesmas localizações e prazos originalmente previstos.

2. DOS FATOS

2.1. O Contrato de Concessão decorrente do Edital nº 05/2024 foi celebrado em 11 de abril de 2025, entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Concessionária de Rodovia EPR Iguaçu S.A., prevendo, em sua modelagem original, a instalação e operação de praças de pedágio com cobrança em barreira física, além de obrigações de investimentos e níveis de serviço definidos no Programa de Exploração da Rodovia - PER. A Concessionária é responsável pela exploração de aproximadamente 662,10 km de rodovias federais e estaduais, abrangendo trechos das rodovias BR-163/PR, BR-277/PR, BR-469/PR, PR-158, PR-180, PR-182, PR-280 e PR-483, distribuídos em 31 municípios do Estado do Paraná.

2.2. Em 12/09/2025, a Concessionária protocolou na ANTT a Carta EPRIG-REG-120925-0029 (SEI nº 35576042), por meio da qual manifestou interesse em aderir ao sistema de pedágios eletrônicos para cobrança de tarifa em livre passagem (free flow), substituindo as praças de pedágio originalmente previstas no contrato por pórticos de cobrança eletrônica, nos termos da [DELIBERAÇÃO Nº 69, DE 13 DE FEVEREIRO DE 2025](#), que estabelece as diretrizes para adoção desse novo modelo, nos seguintes termos:

6. Diante disso, visando o melhor atendimento à política pública setorial, aos objetivos regulatórios e ao interesse público que permeiam a execução do contrato de concessão, a CONCESSIONÁRIA manifesta seu interesse em implantar o sistema de arrecadação de tarifa de pedágio na modalidade livre passagem nas novas praças, restando mantida a mesma localização e prazo previsto para as praças de pedágio, de acordo com o PER Volume II - Apêndice D, respeitado o limite de variação de até 5km.

2.3. O referido contrato conta com 9 (nove) praças de pedágio, sendo 6 (seis) existentes e 3 (três) novas praças de pedágio a serem implantadas no Sistema Rodoviário, no prazo de até 12 meses. A Carta EPRIG-REG-120925-0029 (SEI nº 35576042) propõe a substituição da implantação das 3 (três) novas praças de pedágio, inicialmente previstas para serem implantadas em modelo convencional, para o modelo de pedágios eletrônicos para cobrança de tarifa em livre passagem (modelo free flow), in verbis:

8. Diante de todo o exposto, a CONCESSIONÁRIA serve-se do presente para propor a substituição das 3 (três) novas praças de pedágio convencionais por pedágio eletrônico (sistema de livre passagem), nos termos da Cláusula 19.6.4 do Contrato de Concessão, bem como, requerer análise e manifestação desta Agência, à luz do regimento contratual e regulatório.

9. Considerando as boas práticas administrativas, a relevância e prioridade do tema na agenda regulatória e a necessidade de planejamento adequado dos Trabalhos Iniciais, respeitosamente, encaminha-se para manifestação dessa Agência, a minuta de Termo Aditivo, elaborada com base na minuta referencial aprovada pela Deliberação ANTT nº 69, de 13 de fevereiro de 2025 e solicita engajamento para que sejam iniciadas as tratativas formais que viabilizem a implantação do Sistema de Livre Passagem, sempre com o intuito de promover o melhor e mais eficiente serviço público aos usuários do Sistema Rodoviário.

2.4. Recepcionado o pleito, conforme Despacho SUROD SEI nº 35602188, de 15/09/2025, a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD) encaminhou os autos à Gerência de Gestão de Investimentos Rodoviários (GEGIR), para análise e condução das tratativas necessárias à consolidação do Termo Aditivo.

2.5. Em atendimento às exigências de instrução, a Concessionária apresentou a Carta EPRIG-REG-031025-0008 (SEI nº 36267599), de 03/10/2025, encaminhando documentos atinentes ao estudo de viabilidade, condição para apreciação do processo

2.6. A Minuta de Termo Aditivo COGIP SEI nº 36258863, foi encaminhada à Concessionária por meio do Ofício nº 38062/2025/COGIP/GEGIR/SUROD/DIR-ANTT (SEI nº 36317724), de 06/10/2025, a fim de que a Concessionária anuísse com o conteúdo da proposta e os trâmites para consolidação do aditivo fossem seguidos.

2.7. Por meio da Carta EPRIG-REG-091025-0001 (SEI nº 36487321) e seu anexo (SEI nº 36487324), de 09/10/2025, tratou do plano de comunicação do pedágio eletrônico junto aos usuários. Na mesma data, a Carta EPRIG-REG-091025-0010 (SEI nº 36486825), a Concessionária pleiteou esclarecimentos sobre o conteúdo da minuta, antes de promover sua anuência.

2.8. A seguir o Despacho COGIP SEI nº 36609458, de 16/10/2025, encaminhou os autos à Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira - GEGEF e à Gerência de Engenharia Rodoviária - GEENG, para manifestações no âmbito de suas competências.

2.9. Ademais, a NOTA TÉCNICA SEI nº 11781/2025/CEIRO/GEENG/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 37446518), de 24/11/2025, da COORDENAÇÃO DE ESTUDOS DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA (CEIRO) aprovada pela Gerência competente GERÊNCIA DE ENGENHARIA RODOVIÁRIA (GEENGE) por meio do Despacho, de 24/11/2025 (SEI nº 37447336), na qual se concluiu que a substituição da implantação das praças de pedágio previstas por pórticos de cobrança eletrônica em livre passagem

é viável e pertinente, sob o ponto de vista técnico e operacional, conforme minuta proposta, condicionada à posterior apresentação e análise dos projetos executivos e à atualização do Programa de Exploração da Rodovia (PER).

2.10. O Ofício nº 44.250/2025/COGIP/GEGIR/SUOD/DIR-ANTT (SEI nº 37417573), de 19/11/2025, respondeu aos questionamentos formulados na Carta EPRIG-REG-091025-0010 (SEI nº 36486825), esclarecendo os pontos suscitados pela Concessionária quanto ao conteúdo da minuta de Termo Aditivo e ao plano de comunicação.

2.11. Em seguida, a Carta EPRIG-REG-211125-0002 (SEI nº 37470074), de 21/11/2025, apresentou a concordância da Concessionária aos termos da minuta de Termo Aditivo, permitindo o prosseguimento dos trâmites para sua formalização.

2. Diante dos esclarecimentos satisfatórios fornecidos pela ANTT, a EPR Iguaçu S.A. manifesta sua integral concordância com a redação apresentada termos da Minuta de Termo Aditivo SEI nº 36258863, de 03 de outubro de 2025 e, nesse contexto, a Concessionária coloca-se à disposição para adoção das providências necessárias à formalização do referido Termo Aditivo, em estrita observância aos encaminhamentos definidos por esta Agência.

2.12. De parte da Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária (GEGEF), a Coordenação de Gestão Econômico-Financeira – CGEFI manifestou-se por meio do Despacho CGEFI SEI nº 36641528, de 21/10/2025, informando não apresentar objeções à celebração do Termo Aditivo, uma vez que o parecer e os cálculos da Concessionária estão alinhados à minuta apresentada, especialmente no tocante às cláusulas sobre repartição de riscos e equilíbrio econômico-financeiro. Ressaltou, contudo, que as estimativas de CAPEX e OPEX constantes nos estudos preliminares não foram objeto de análise técnica detalhada da Gerência, devendo ser aprofundadas conforme determina o próprio Termo Aditivo, que exige, em até 180 dias, a entrega dos projetos executivos e orçamentos detalhados de praças e pórticos, bem como a apresentação de estimativas de custos operacionais dos pedágios eletrônicos, a serem revisadas após dois anos de operação.

2.13. Registre-se ainda a COTA Nº 05779/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 37212548), na qual a Subprocuradoria-Geral de Matéria Regulatória da Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres assinalou a desnecessidade de nova manifestação jurídica específica neste feito, tendo em vista a inexistência de alterações substanciais na minuta de Termo Aditivo padronizada. Na ocasião, a PF-ANTT destacou que o instrumento preserva a flexibilidade necessária à fase inicial de implementação do novo modelo de cobrança, notadamente quanto à definição dos custos operacionais, sem comprometer a segurança jurídica das partes, cujos direitos e obrigações encontram-se claramente definidos, e registrou que a minuta de Termo Aditivo padronizada já foi objeto de exame anterior por esta Procuradoria Federal, com as considerações pertinentes consignadas em parecer anteriormente exarado, aplicando-se o mesmo entendimento aos demais casos de idêntica natureza.

2.14. Finalizada análise técnica em 25/11/2025, os autos foram instruídos com a NOTA TÉCNICA SEI Nº 11.914/2025/COGIP/GEGIR/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 37541606), Minuta de Termo Aditivo nº COGIP (SEI nº 37541387), Minuta de Extrato (SEI nº 37541404), Minuta de Deliberação (SEI nº 37541410), e o Relatório à Diretoria nº 622/2025 (SEI nº 37541416), nos termos da Instrução Normativa ANTT nº 12/2022, para prosseguimento dos trâmites contratuais e regulamentares, a fim de submeter a proposta à decisão das instâncias superiores desta Agência.

2.15. Em 26/11/2025, o Chefe de Gabinete do Diretor-Geral encaminhou os autos à Secretaria-Geral para inclusão do processo na pauta de sorteio, por meio do Despacho SEI nº 37568886, sendo a seguir os autos distribuídos a esta Diretoria, conforme Certidão de Distribuição (SEI nº 37591026).

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

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A matéria foi analisada pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUOD em cumprimento ao disposto no Art. 32, inciso XII do Regimento Interno da ANTT, conforme a [Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022](#).

Da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária

Art. 32. À Superintendência de Infraestrutura Rodoviária compete:

(...)

XII - elaborar e submeter à Diretoria Colegiada as propostas de alterações dos contratos de concessão rodoviária e de reajuste e revisão; (Redação dada pela [Resolução 6017/2023/DG/ANTT/MT](#))

3.2. A proposta vem à apreciação desta Diretoria para autorização da celebração de Termo Aditivo Contratual, com vistas a substituir a obrigação de instalar praças de pedágio convencionais por pórticos de cobrança eletrônica em livre passagem denominado Free-Flow.

3.3. A [DELIBERAÇÃO Nº 69, DE 13 DE FEVEREIRO DE 2025](#), que aprovou termo aditivo referencial com o objetivo de disciplinar a migração opcional da cobrança de tarifa de pedágio para o Sistema de Livre Passagem (Free Flow), com a substituição de praças de pedágio previstas nos novos contratos por pedágio eletrônico, objeto do processo SEI nº 50500.181588/2024-14 e objeto de análise pela Procuradoria Federal junto à ANTT (PF/ANTT), por meio do Parecer nº 00009/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 29609876), assim dispõe:

Art. 3º A assinatura do termo aditivo pela ANTT será precedida de análise que considerará proposta técnica apresentada pela Concessionária interessada, demonstrando a viabilidade técnica, econômica e financeira da substituição, o impacto econômico, financeiro e ambiental, as condições específicas do trecho rodoviário e perfil de tráfego e a estrutura administrativa e operacional da Concessionária para gestão do novo modelo.

§ 1º A proposta técnica indicada no caput será aprovada pela ANTT, como condição para a assinatura do termo aditivo.

§ 2º A Concessionária não será compensada pelos custos dispendidos para a realização da proposta indicada no caput.

3.4. De início, cumpre esclarecer que o presente processo foi instruído com manifestações técnicas e jurídicas já consolidadas em processos de idêntica natureza, notadamente o processo paradigma nº 50505.012198/2025-28 (Concessionária Nova 381 S.A.), bem como com as contribuições incrementais registradas em processos correlatos, a exemplo do processo nº 50500.022799/2025-99 (Concessionária Way-262) e do processo nº 50505.041379/2025-61 (Concessionária Nova 364 S.A.), nos quais se promoveu o aperfeiçoamento técnico e jurídico da minuta de termo aditivo destinada à implementação do Sistema de Livre Passagem (Free Flow) nas concessões sob gestão da ANTT.

3.5. Nesse contexto, adota-se procedimento correlato no presente feito, com as adaptações necessárias às especificidades do [Contrato de Concessão decorrente do Edital nº 05/2024](#), prestigiando os princípios da economia processual e da eficiência administrativa, ao evitar a reanálise exaustiva de questões já dirimidas.

Aspectos de competência e regularidade processual

3.6. A matéria insere-se na esfera de atuação da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, autarquia especial responsável pela regulação e fiscalização dos serviços de transporte terrestre, nos termos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e da legislação de concessões de serviços públicos.

3.7. A Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUOD) é a unidade técnica responsável por subsidiar a Diretoria Colegiada da ANTT nas decisões relativas à gestão contratual das concessões rodoviárias federais e à análise de proposições de aditivos contratuais, em conformidade com o Regimento Interno da Agência, aprovado pela Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022

3.8. O contrato de concessão celebrado entre a ANTT e a Concessionária EPR Iguaçu S.A. conta com 9 (nove) praças de pedágio, sendo 6 (seis) existentes e 3 (três) novas praças de pedágio a serem implantadas no Sistema Rodoviário, de acordo com o PER Volume II - Apêndice D:

APÊNDICE D: LOCALIZAÇÃO DAS EDIFICAÇÕES OPERACIONAIS
A. PRAÇAS DE PEDÁGIO
Tabela 106 – Localizações Praças de Pedágio

Praça de Pedágio	Rodovia	Município	km	Latitude	Longitude	Situação
1	BR-163	Lindoeste	157,000	25°20'18.46"S	53°35'15.51"O	A implantar
2	BR-277	Prudentópolis / Relógio	308,290	25°18'34.60"S	51°10'5.97"O	Existente
3	BR-277	Candói	393,040	25°26'37.43"S	51°51'32.63"O	Existente
4	BR-277	Laranjeiras do Sul	468,110	25°20'49.35"S	52°29'28.29"O	Existente
5	BR-277	Cascavel	571,340	25° 1'18.27"S	53°16'43.58"O	Existente
6	BR-277	Céu Azul	615,850	25° 5'2.83"S	53°42'48.79"O	Existente
7	BR-277	S. Miguel do Iguaçu	706,070	25°25'37.18"S	54°21'50.71"O	Existente
8	PR-182	Ampere	512,850	25°57'15.36"S	53°24'22.67"O	A implantar
9	PR-280	Pato Branco / Vitorino	230,300	26°14'6.93"S	52°49'46.14"O	A implantar

3.9. A solicitação de adesão ao sistema de pedágios eletrônicos para cobrança de tarifa em livre passagem (free flow), substituindo as praças de pedágio originalmente previstas no contrato por pórticos de cobrança eletrônica, nos termos da [DELIBERAÇÃO Nº 69, DE 13 DE FEVEREIRO DE 2025](#), solicitada pela concessionária por meio da Carta EPRIG-REG-120925-0029 (SEI nº 35576042), propõe a substituição da implantação das 3 (três) novas praças de pedágio, inicialmente previstas para serem implantadas em modelo convencional, para o modelo de pedágios eletrônicos para cobrança de tarifa em livre passagem (modelo free flow), mantida a mesma localização e prazo previsto para as praças de pedágio:

6. Diante disso, visando o melhor atendimento à política pública setorial, aos objetivos regulatórios e ao interesse público que permeiam a execução do contrato de concessão, a CONCESSIONÁRIA manifesta seu interesse em implantar o sistema de arrecadação de tarifa de pedágio na modalidade livre passagem nas novas praças, restando mantida a mesma localização e prazo previsto para as praças de pedágio, de acordo com o PER Volume II - Apêndice D, respeitado o limite de variação de até 5km.
- (...)
8. Diante de todo o exposto, a CONCESSIONÁRIA serve-se do presente para propor a substituição das 3 (três) novas praças de pedágio convencionais por pedágio eletrônico (sistema de livre passagem), nos termos da Cláusula 19.6.4 do Contrato de Concessão, bem como, requerer análise e manifestação desta Agência, à luz do regramento contratual e regulatório

3.10. Senão vejamos, a solicitação engloba as praças P1 (Lindoeste); P8 (Ampere) e P9 (Pato Branco/Vitorino), o processo em exame encontra-se devidamente instruído, contendo cronologia clara dos atos praticados, manifestações técnicas das áreas envolvidas, parecer jurídico referencial, Minuta de Termo Aditivo nº COGIP (SEI nº 37541387), Minuta de Extrato (SEI nº 37541404), Minuta de Deliberação (SEI nº 37541410), atendendo ao devido processo administrativo e às boas práticas de governança regulatória.

3.11. A Concessionária EPR Iguaçu é responsável pela exploração de aproximadamente 662,10 km de rodovias federais e estaduais, abrangendo trechos das rodovias BR-163/PR, BR-277/PR, BR-469/PR, PR-158, PR-180, PR-182, PR-280 e PR-483, distribuídos em 31 municípios do Estado do Paraná. O sistema rodoviário possui destacado papel estratégico no escoamento da produção agrícola e industrial do Estado do Paraná.

3.12. A NOTA TÉCNICA SEI Nº 11781/2025/CEIRO/GEENG/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 37446518) registra que a proposta de substituição foi analisada, concluindo pela viabilidade técnico-operacional da implantação dos pedágios eletrônicos em livre passagem, condicionada, entretanto, à apresentação dos projetos executivos e à compatibilização com o Programa de Exploração da Rodovia (PER), nos termos expressamente consignados, vejamos:

14. A proposta apresentada pela Concessionária EPR Iguaçu S.A. está alinhada aos objetivos contratuais e regulatórios relacionados à modernização da infraestrutura rodoviária, à segurança viária e à eficiência operacional. A substituição praças físicas de pedágio previstas no contrato de concessão pelo sistema de cobrança eletrônica em livre passagem Free Flow, representa uma alternativa funcionalmente adequada, com potencial para gerar benefícios à experiência do usuário, à segurança viária e ao meio ambiente.
15. A adoção do sistema Free Flow baseia-se em experiências regulatórias anteriores, como o projeto-piloto na BR-101/RJ, e é respaldada por estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental.
16. Do ponto de vista da engenharia rodoviária, a solução é tecnicamente viável e compatível com as características do trecho concedido, desde que observadas as exigências técnicas previstas na regulamentação vigente, formalizadas por meio da apresentação dos projetos executivos e da compatibilização com o Programa de Exploração da Rodovia (PER).
17. Entretanto, ressalta-se que caberá à Concessionária e aos respectivos projetistas assegurar o atendimento aos requisitos técnicos aplicáveis, sendo responsáveis pelas consequências de eventuais desconformidades.
18. Ainda, cumpre ressaltar que a identificação de eventual descumprimento do projetado em relação ao Contrato de Concessão ou às normas técnicas vigentes deve ensejar a sua imediata correção, ficando a cargo da Concessionária os custos decorrentes das falhas a que tiver dado causa, seja por imperícia, negligência ou omissão.
19. O sistema de pedágio em fluxo livre está aderente ao Planejamento Estratégico da ANTT, representando um pilar de inovação e modernização que visa elevar a qualidade dos serviços nas rodovias. Ao eliminar filas, conferir maior fluidez ao tráfego e permitir modelos mais justos de cobrança (como o *pay-per-use*), a tecnologia contribui diretamente para os objetivos da Agência em promover a eficiência logística, a sustentabilidade do setor de transportes e garantir uma experiência superior ao usuário.
20. Vale ressaltar que a análise da proposta se restringe ao escopo de viabilidade técnica da implantação do sistema de cobrança eletrônica em livre passagem (*Free Flow*), não abrangendo a avaliação da forma de reequilíbrio econômico-financeiro ou do orçamento.

Síntese da análise econômico-financeira e regulatória (COGIP/GEGIR)

3.13. A NOTA TÉCNICA SEI Nº 11.914/2025/COGIP/GEGIR/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 37541606) destaca que o Contrato decorrente do Edital nº 05/2024 foi estruturado originalmente com praças de pedágio em modelo convencional, mas que a ANTT, no âmbito de política pública específica e do ambiente regulatório experimental para o sistema de livre passagem, vem admitindo a substituição de praças por pórticos, desde que assegurada a equivalência das obrigações contratuais e a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

3.14. Nessa linha, a COGIP/GEGIR relembra que a ANTT aprovou, em processos anteriores, Termo Aditivo referencial para migração da arrecadação convencional para a arrecadação em livre passagem, acompanhado de parecer jurídico referencial (Parecer Nº 00188/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 36083586)), que estabeleceu parâmetros para a utilização da mesma modelagem em outros contratos, desde que observadas as condições ali fixadas.

3.15. A NOTA TÉCNICA SEI Nº 11.914/2025/COGIP/GEGIR/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 37541606) registra que a minuta de Termo Aditivo da EPR Iguaçu foi estruturada a partir do modelo referencial, com as adequações necessárias às peculiaridades do Contrato do Edital nº 05/2024, e que a proposta:

- a) mantém a equivalência material entre a obrigação originalmente prevista (implantação e operação de praças de pedágio) e a nova obrigação (implantação e operação de pedágios eletrônicos em livre passagem), de forma a não reduzir o escopo das obrigações assumidas pela concessionária;
- b) respeita o equilíbrio econômico-financeiro contratual, na medida em que a substituição de praças por pórticos ocorre segundo premissas e análises alinhadas ao Estudo de Viabilidade e ao termo aditivo referencial, sem prejuízo de futuros procedimentos específicos de reequilíbrio, caso caracterizados eventos enquadráveis na matriz de riscos contratual;
- c) alinha-se às diretrizes de modicidade tarifária, fluidez do tráfego e segurança viária, consideradas as vantagens operacionais e de serviço associadas ao sistema em livre passagem.

3.16. A COGIP/GEGIR registra, ainda, a concordância da Concessionária com a redação final da minuta do Termo Aditivo (SEI nº 37541387) e do plano de divulgação, nos termos do documento SEI nº 37470074, bem como a inexistência de objeções quanto à forma de implementação do sistema em livre passagem nas rodovias sob responsabilidade da EPR Iguaçu.

3.17. Ao final, a NOTA TÉCNICA SEI Nº 11.914/2025/COGIP/GEGIR/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 37541606) conclui pela conveniência e oportunidade da celebração do 2º Termo Aditivo proposto, recomendando sua aprovação pela Diretoria Colegiada da ANTT, juntamente com a minuta de extrato para publicação.

65. Assim, a minuta de Termo Aditivo encontra-se apta à submissão à Diretoria Colegiada da ANTT, para deliberação e formalização, com plena validade técnica e jurídica para prosseguimento, assegurando a uniformização dos instrumentos contratuais e a consolidação do modelo de pedágio eletrônico em livre passagem no âmbito das concessões rodoviárias federais sob regulação da Agência.

Síntese da análise jurídica

3.18. A mesma NOTA TÉCNICA SEI Nº 11.914/2025/COGIP/GEGIR/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 37541606) ao se referir à análise jurídica, explica a adoção de parecer referencial e a reiterada manifestação da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF/ANTT) pela desnecessidade de análise jurídica individualizada.

3.19. O Parecer Nº 00188/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 36083586), adotado como referencial para os termos aditivos relativos ao sistema de livre passagem, firmou entendimento no sentido de que:

- a) é juridicamente possível a substituição de praças de pedágio por pedágios eletrônicos em livre passagem, desde que tal substituição se mantenha dentro do escopo contratual e da disciplina editalícia, e sejam preservados o equilíbrio econômico-financeiro e a equivalência das obrigações;
- b) o uso de parecer referencial permite conferir segurança jurídica e uniformidade de tratamento a outros contratos que adotem o mesmo modelo, desde que observadas, em cada caso, as condições e cautelas descritas no referido parecer.

3.20. No âmbito específico deste processo, a SUOD esclarece que o Termo Aditivo da EPR Iguaçu S.A. e o respectivo extrato apresentam aderência ao modelo referencial, e que as alterações contratuais propostas encontram amparo na legislação de regência das concessões e na disciplina contratual, notadamente na possibilidade de ajustes voltados à melhoria da prestação do serviço, à modernização tecnológica e à internalização de ganhos de eficiência. As sugestões de ajustes de redação e de aperfeiçoamento formuladas nos processos anteriores foram incorporadas, resultando na versão final da minuta do 2º Termo Aditivo (SEI nº 37541387) e do extrato (SEI nº 37541404) enviada à deliberação da Diretoria.

62. Diante de todo o exposto, conclui-se que o presente processo encontra-se devidamente instruído, contemplando as manifestações técnicas e jurídicas necessárias à análise da minuta de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da EPR Iguaçu, que trata da migração do sistema de arrecadação convencional para o modelo de pedágio eletrônico em livre passagem (Free Flow).

63. As recomendações constantes do Parecer nº 188/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 36083586), emitido no âmbito do processo paradigma da Concessionária Nova 381 S.A. (Edital nº 01/2024), foram integralmente observadas ou devidamente justificadas, tendo o referido parecer sido adotado como referencial jurídico e técnico para os demais contratos de concessão que tratam de objeto idêntico, aplicando-se a desnecessidade de análise jurídica individualizada descrita na Cota nº 05779/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 37212548), de 11/11/2025, exarada no Processo nº 50505.041379/2025-61.

64. As alterações incorporadas à minuta atualizada resultam em aperfeiçoamento da redação contratual, especialmente no tocante à matriz de riscos, às definições de evasão e fraude, aos prazos de notificação eletrônica e à padronização dos procedimentos de comunicação e fiscalização, promovendo maior segurança jurídica, clareza normativa e coerência regulatória com a Deliberação ANTT nº 69/2025 e com o marco regulatório do sistema Free Flow.

65. Assim, a minuta de Termo Aditivo encontra-se apta à submissão à Diretoria Colegiada da ANTT, para deliberação e formalização, com plena validade técnica e jurídica para prosseguimento, assegurando a uniformização dos instrumentos contratuais e a consolidação do modelo de pedágio eletrônico em livre passagem no âmbito das concessões rodoviárias federais sob regulação da Agência.

3.21. Dessa forma, não se identificam óbices à celebração do 2º Termo Aditivo, nos termos da minuta constante do processo, para fins de substituição das praças de pedágio originais por pedágios eletrônicos em livre passagem (modelo Freeflow), no âmbito da concessão da EPR Iguaçu.

3.22. A instrução processual demonstra que:

- a) a concessionária EPR Iguaçu S.A. manifestou interesse em aderir ao modelo de sistema de livre passagem (Free Flow), propondo a substituição das praças de pedágio originalmente previstas, em consonância com o ambiente regulatório experimental instituído pela ANTT;
- b) foram realizadas análises e elaboradas notas técnicas pelas áreas competentes da SUOD, os quais concluíram pela viabilidade da substituição das praças de pedágio por pórticos de cobrança eletrônica em livre passagem, nas condições propostas;
- c) a minuta de Termo Aditivo foi estruturada com base em modelo referencial padronizado, acompanhado de parecer jurídico referencial, com recomendações de casos anteriores já incorporadas à minuta;
- d) a Concessionária declarou concordância com a redação final da minuta do Termo Aditivo e apresentou o plano de divulgação.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, considerando as manifestações técnicas e jurídicas contidas no processo, VOTO por aprovar a proposta de celebração de **Termo Aditivo** ao [Contrato de Concessão decorrente do Edital nº 05/2024](#), a ser celebrado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA EPR IGUAÇU S.A., com o objetivo de substituir a obrigação de implantação e operação de três praças de pedágio (P1, P8 e P9) pela obrigação de implantação e operação de pedágios eletrônicos para cobrança de tarifa em livre passagem (free flow), mantidas as mesmas localizações e prazos originalmente previstos, na forma da Minuta de Termo Aditivo nº (SEI nº 37541387), Minuta de Extrato de Termo Aditivo (SEI nº 37541404) e Minuta de Deliberação (SEI nº 37541410) acostados aos autos.

Brasília, 17 de dezembro de 2025.



Documento assinado eletronicamente por **SEVERINO MEDEIROS RAMOS NETO**, Diretor, em 17/12/2025, às 17:42, 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 **37895869** e o código CRC **8116B9CF**.

Referência: Processo nº 50505.052544/2025-19

SEI nº 37895869

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

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