

NACIONAL

Contran discute regulamentação do free flow neste mês

Sistema de cobrança de pedágio sem parada deve ser regulamentado ainda em 2022

RICARDO BOTELHO/MINFRA

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O novo sistema de cobrança de pedágio sem parada, chamado free flow (livre passagem), deve ser regulamentado pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) ainda em 2022. O tema está na agenda regulatória da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) com prazo previsto para o mês de junho.

No âmbito do Contran, a matéria será encaminhada já neste mês de abril, à Câmara Temática de Esforço Legal para as discussões sobre a fiscalização do pagamento ou não pagamento da tarifa gerada. Também será debatida a proposta de permitir que a concessionária escolha a tecnologia a ser empregada na rodovia concedida.

A previsão é que a primeira estrada do país a instalar o sistema de pedágio free flow seja a Presidente Dutra (BR-116/RJ/SP), em formato de projeto piloto previsto para 2026. Segundo o Grupo CCR, concessionária da via, o modelo deve ser implantado entre as cidades de São Paulo e Arujá, com a instalação de pórticos nos dois sentidos da rodovia.

COMO FUNCIONA

O free flow é um sistema de cobrança de pedágio sem as praças físicas e o pagamento é proporcional à quantidade de quilômetros rodados.

Este tipo de pedágio já é utilizado em alguns países, como Estados Unidos e China. No Brasil foi autorizado em



▲
A rodovia Presidente Dutra (BR-116/RJ-SP) deverá ser a primeira a contar com o sistema de pedágio free flow

junho do ano passado, a partir da lei 14.157/21, que permite cobrança de valor por trecho rodado.

Porém, ainda não se sabe ao certo quando e como será a implementação. Para o engenheiro e especialista em trânsito Celso Alves Mariano, as tecnologias que existem hoje já são suficientes para incorporar o free flow.

O especialista cita três sistemas que, para ele, podem ser opções aplicadas no caso do pedágio sem praças. Um deles é o Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos (SINIAV), que foi regulamentado em 2006 mas até hoje não saiu do papel.

Com ele, um chip é instalado no veículo, geralmente no para-brisa, semelhante aos dispositivos de cobrança auto-

mática utilizados nos pedágios atuais. Esse chip envia informações por radiofrequência para antenas instaladas ao longo das rodovias, que direcionarão as informações para as centrais de processamento, onde será verificada a situ-

ação do veículo rastreado e, com um software adaptado, a geração do valor da tarifa a ser paga pelo usuário.

“Acredito que durante as reuniões do Contran, o SINIAV possa ser retomado. É uma tecnologia simples, com bom custo-benefício, basicamente a mesma usada em veículos que possuem a tag colada no vidro para que possam passar pelas praças de pedágio sem precisarem parar”, explica Celso Alves.

A outra opção é a identificação, por chip de segurança, instalado nas placas Mercosul, sugestão que fazia parte do novo modelo de emplacamento, concebido em 2014, mas que nunca foi implementada e acabou substituída pelo QR Code.

Por fim, o uso de câmeras com a tecnologia OCR (leito-

res ópticos de caracteres). Com elas, é possível identificar o modelo, o fabricante e a placa de um veículo, mesmo que ele esteja em alta velocidade.

Este sistema, de acordo com o especialista em trânsito, é o mais viável atualmente para o free flow, porque já é conhecido e utilizado pela Polícia Rodoviária para monitorar e analisar imagens de forma instantânea, além de verificar em tempo real ilegalidades, como carros roubados, documentação irregular e placas clonadas.

“Essa ferramenta não depende de chip veicular e não gera nenhuma obrigatoriedade nova ao motorista. Caberia apenas às concessionárias adquirirem e instalarem as câmeras OCR em pontos determinantes da rodovia. Não há necessidade de uma tecnologia mais aprimorada do que essas que já são dominadas. O que precisa é associá-las a um software capaz de gerar a tarifa do usuário”, explica Celso.

SEGURANÇA

Além de ser considerado mais justo por cobrar tarifa de acordo com a quilometragem utilizada pelo motorista, o free flow também levanta questões sobre a segurança e economia.

Como não é necessário que o veículo pare na pista para realizar o pagamento, situações como assaltos e acidentes de trânsito podem ser evitadas. Além disso, com o fluxo contínuo, o tempo de viagem fica menor, o que impacta, principalmente, a economia no setor de transporte de cargas.

“São benefícios inquestionáveis, uma opção seguramente mais barata e que simplifica a vida do condutor”, analisa o engenheiro Celso Alves.