

Identificação

Categoria: Inovação em Gestão Estadual

Título da iniciativa: Ponto a Ponto – O Uso da Tecnologia em Prol da Justiça Tarifária nas Rodovias Paulistas

Instituição: ARTESP (Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transportes do Estado de São Paulo)

Nome do responsável: Giovanni Pengue Filho – coordenador do Sistema Ponto a Ponto

Nomes dos membros da equipe: André Luís Pina, Bruna Monteiro, Carolina Wadi, Luiz Antônio Carazzi, Rebeca Ribeiro Ferreira, Rui Fernando de Nóbrega, Anderson Halei Rodrigues, Joaquim Eleutério Nascimento Filho, Marco Antônio da Silva, Renato Primitz, Elizabeth Di Giorgio Rodrigues Alves, Eduardo Reina e FernandyTadaaki Ito.

Problema Enfrentado ou Oportunidade Percebida

O Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de São Paulo foi lançado em 1997 para suprir a necessidade de investimento na infraestrutura rodoviária do Estado. Assim, adotou-se uma política de concessões que desonerasse o Estado e, por meio da tarifa de pedágio, permitisse investimentos na operação e manutenção das rodovias, na realização de obras, melhorias e ampliações na malha viária, bem como na ampliação da segurança nas estradas.

Atualmente, cerca de 6,3 mil quilômetros de rodovias estão sob concessão, divididos em 19 lotes administrados pelo setor privado. Ao longo dessas rodovias estão 142 praças de pedágio que operam com 1.418 cabines de arrecadação com cobrança manual, automática e mista, conforme previsto nos contratos de concessão.

No atual modelo, a tarifa é calculada conforme o trecho colocado à disposição do usuário em uma determinada praça de pedágio, sem levar em consideração onde o veículo entra e sai na rodovia. Nesta situação, o pagamento somente ocorre quando se passa pela praça de pedágio, independentemente do trecho percorrido. Isso provoca desvantagem entre os usuários que têm à disposição enorme gama de serviços oferecidos pelas concessionárias, uma vez que alguns usuários usam a rodovia sem pagar nada por ela e que outros sejam onerados com o pagamento por passarem pela praça de pedágio, sem diferenciar se a distância percorrida foi de 5 Km ou 70 Km.

Do total de cabines, 62% funcionam no sistema manual, modalidade que exige a parada do veículo para que o usuário efetue o pagamento. Já 23% operam exclusivamente no sistema automático de pedagiamento, com a cobrança por

meio de um dispositivo eletrônico, similar a uma etiqueta e também denominado tag, o que permite ao veículo seguir viagem sem qualquer parada na praça de pedágio. As cabines restantes operam no sistema misto: manual ou automático, variando conforme a demanda de veículos.

É importante frisar que o sistema eletrônico de pedagiamento oferece inúmeros benefícios, como: (1) menor tempo de viagem, (2) redução da emissão de gases de efeito estufa, (3) melhoria do consumo de combustível, (4) maior fluidez e segurança nas rodovias e (5) maior conforto e facilidade aos usuários.

Até 2012, o sistema de arrecadação eletrônica em São Paulo era baseado em uma tecnologia dependente de poucos fornecedores, com alto custo de implantação e manutenção. Havia uma única empresa operadora dos serviços e baixa adesão dos usuários, mesmo com os benefícios citados. Ainda assim, cerca de 3 milhões de veículos atualmente equipados com dispositivos eletrônicos para pagamento de pedágio, representaram hoje aproximadamente 61% do total arrecadado pelas concessionárias paulistas e 55% do total dos veículos pedagiados. Mesmo diante desses números expressivos, quase 87% da frota paulista, composta de mais de 24 milhões de veículos, ainda não utilizavam equipamento de pagamento automático de pedágio.

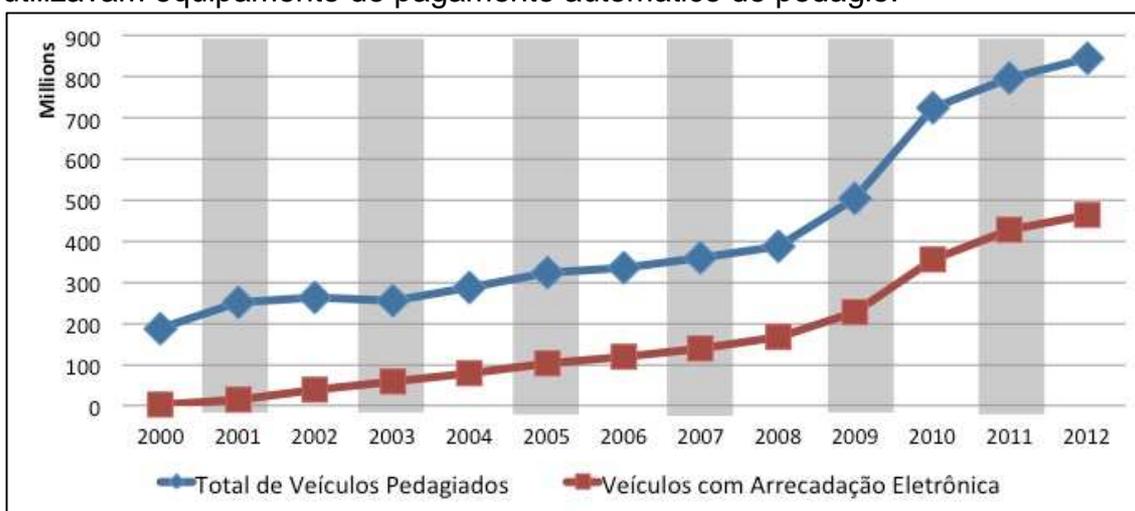


GRÁFICO –Evolução dos Veículos Pedagiados nas Rodovias Paulistas

Ao analisar a quantidade de veículos registrados no Estado de São Paulo e o número de usuários do sistema eletrônico, percebeu-se um vasto campo a ser explorado, com benefícios imediatos para os usuários.

Era necessário revisar o modelo de arrecadação eletrônica à luz dos avanços tecnológicos e operacionais que surgiram ao longo dos anos, e que agora estavam disponíveis para a realidade brasileira. Era preciso inovar, buscar alternativas para modernizar o modelo vigente, reduzindo distorções, tornando-o acessível a um número cada vez maior de usuários e acima de tudo proporcionando justiça tarifária. De olho nesse horizonte foi alicerçada uma política pública de transportes que culminou na criação do Sistema Ponto a Ponto, onde o usuário de uma rodovia paga conforme o trecho efetivamente utilizado.



DIAGRAMA – Histórico da Arrecadação Automática de Pedágio do Estado de São Paulo

Solução Adotada

Para tornar ainda mais eficiente o sistema de arrecadação automática e oferecer um serviço com mais qualidade a um número maior de usuários, a partir de 2011, a Secretaria de Logística e Transportes, por meio da ARTESP, iniciou uma série de tratativas e mudanças no modelo de concessão rodoviária.

O primeiro passo foi a criação do Grupo de Estudos sobre Sistemas Automáticos de Arrecadação (GESA). Coube a uma equipe multidisciplinar, composta por representantes da Secretaria de Logística e Transportes, ARTESP, Dersa e DER, estudar e propor novos meios de arrecadação eletrônica de pedágio para o Estado de São Paulo.

Durante meses, este grupo pesquisou as experiências de arrecadação eletrônica implantadas de forma bem sucedidas em outros países e procurou soluções tecnológicas que pudessem ser aplicadas às rodovias paulistas e suas peculiaridades. De posse de inúmeras informações, a equipe elaborou um relatório que serviu de base para a reestruturação do modelo de arrecadação eletrônica e para o planejamento do projeto piloto do Sistema Ponto a Ponto.

O plano traçado pelo GESA começou a ser colocado em prática com a alteração das Resoluções anteriores da Secretaria, que tratavam da tecnologia (frequência e protocolo) utilizados no sistema de arrecadação automática.

Durante os estudos foi identificado que as tecnologias existentes para sistemas automáticos de arrecadação estão inseridas em três grandes grupos: (1) Tecnologias de Rádio Frequência, ou simplesmente RFID¹; (2) Tecnologias de

¹ RFID é a sigla para Radio-Frequency Identification, ou Identificação por Rádio Frequência, tecnologia que usa comunicação por ondas de rádio para transferir dados entre um leitor (reader) e uma etiqueta eletrônica (tag) instalada em um objeto para fins de identificação e rastreamento.

Imagem e/ou Vídeo, também conhecidas como ALPR²; e (3) Tecnologias de Navegação por Satélite, ou GNSS³.

Com base nos estudos do GESA, foi publicada a Resolução SLT nº 13, de 4 de novembro de 2011, que estabeleceu que a cobrança eletrônica de pedágio nas rodovias paulistas passaria a operar em rádio frequência de 915 MHz ao invés da frequência atual 5.8GHz.

A nova tecnologia, além de mais barata e eficiente, já está dentro dos padrões estabelecidos pelo SINIAV - Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos. Esse sistema foi projetado para identificar eletronicamente toda frota nacional em circulação através de tecnologia de rádio frequência, estando em fase de início de implantação e com previsão para que todos os veículos fabricados já saiam de fábrica com o tag 915 MHz instalado, de acordo com Portarias do DENATRAN.

Para apoiar a implementação da nova Resolução do Estado foi preciso também criar práticas de incentivo ao uso de sistemas de arrecadação eletrônica. Uma das formas de se fazer isso foi oferecer aos usuários novas operadoras de serviços de arrecadação eletrônica, mais opções de serviços agregados (estacionamento de shopping e combustível, por exemplo) e novas modalidades de pagamento, como o pré-pago, modalidade esta que também beneficia usuários que não possuem serviços financeiros (conta bancária).

Como a comercialização dos tags para os usuários é feita por empresas privadas, o Governo do Estado, por meio da ARTESP, promoveu a abertura de mercado, estimulando a prática de livre concorrência a fim de resultar em mais benefícios para quem aderir ao pagamento eletrônico.

Permitir que novas empresas operem o serviço de arrecadação eletrônica faz parte da política estadual de transporte que tem como objetivo facilitar a vida dos usuários de rodovias, baixar os custos dos serviços e torná-los mais eficientes, com mais segurança. Ao todo já são três empresas autorizadas a atuar no Estado de São Paulo (Sem Parar, Auto Expresso da Dbtrans e Conectcar), o que já fez com que os custos do serviço caíssem até 67% após a abertura do mercado.

Estas ações foram essenciais para o desenvolvimento do Sistema Ponto a Ponto e a busca da justiça tarifária nas rodovias paulistas. É importante a massificação dos sistemas automáticos e a intenção é superar o índice de 80% de adesão ao sistema eletrônico de arrecadação. Isso viabilizará a implantação mais rápida do sistema de passagem livre, denominado “freeflow”, em que não

² O Automatic License Plate Recognition – ALPR, ou Reconhecimento Automático de Placa de Veículos, usa câmeras de raios infravermelhos que se conectam a softwares de tecnologia de reconhecimento óptico de caracteres (OCR).

³ GNSS é a sigla para Sistemas Globais de Navegação por Satélite, em inglês Global Navigation Satellite Systems, e trata-se de um termo genérico para referir os sistemas de navegação por satélite como o GPS (Norte-americano) e o GLONASS (Russo).

há barreiras, como os existentes nas praças atuais, mas apenas pórticos capazes de registrar a passagem dos veículos através de antenas e câmeras.

Uma vez que o desenvolvimento da nova tecnologia foi realizado e a abertura de mercado iniciado, foi possível colocar em prática o Sistema Ponto a Ponto para a mudança real do modelo de arrecadação no Estado de São Paulo.



FIGURA – Foto Ilustrativa do Tag do Sistema Automático de Arrecadação

Sistema Ponto a Ponto

Trata-se de uma nova forma de cobrança de pedágio nas rodovias paulistas, feita de forma eletrônica e com base no trecho efetivamente percorrido pelo usuário. A proposta do Ponto a Ponto é promover a justiça tarifária, reduzindo ou eliminando distorções na tarifa causadas pelo método de TCP atual. No Sistema Ponto a Ponto os usuários pagam apenas pelo trecho que efetivamente percorreram da rodovia.

O projeto prevê a instalação de pórticos em pontos estrategicamente definidos ao longo das rodovias. Nestes pórticos, ou portais, são instaladas antenas e leitores que funcionam na mesma frequência que os tags que vão afixados nos veículos. Ao passar por um pórtico, as antenas e leitores reconhecem o dispositivo, fazem sua leitura e o valor é automaticamente cobrado daquele usuário. Cada pórtico é uma espécie de praça de pedágio virtual, sem barreiras e cabines, permitindo a cobrança conforme o fluxo normal da rodovia e sem exigir paradas ou reduções de velocidade - um sistema mais moderno, prático e justo.

Além disso, o Sistema faz com que haja um menor tempo de viagem com redução média de 60% para se cruzar uma praça de pedágio. Com isso também é possível gerar menor produção de gases poluentes com até 89% de redução no consumo de combustível. Um Sistema ambientalmente perfeito.

A concepção do Sistema Ponto a Ponto ocorreu em paralelo a alteração da Resolução e da abertura de mercado, onde foi realizado um amplo e minucioso trabalho de levantamento de informações sobre as rodovias que apresentavam condições técnicas e operacionais para implantação do Projeto Piloto deste Sistema.

Para este desenvolvimento foi fundamental a articulação com concessionárias que poderiam ser parceiras no projeto; estudos e desenhos dos conjuntos de pórticos, bem como definição de sua localização ao longo da rodovia; discussões sobre os impactos que o projeto poderia acarretar no equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão; elaboração de termos de referência para compra de produtos (como pórticos e antenas) e contratação de serviços; definição da praça de pedágio e regras para adesão dos usuários ao sistema; elaboração de plano de comunicação do projeto para o público-alvo; previsão de mecanismos de controle e acompanhamento dos resultados do projeto.

Coube ao Estado, através da ARTESP, fomentar o mercado brasileiro com a nova tecnologia através da aquisição dos pórticos e tags por meio de processos licitatórios, incentivando a participação da sociedade de forma voluntária e através da distribuição gratuita dos tags.



FIGURA – Fotos Ilustrativas dos Pórticos Ponto a Ponto

Ponto a Ponto SP-360 – Rodovia Eng. Constâncio Cintra

Início de operação: 9 de abril de 2012

Concessionária parceira: Rota das Bandeiras

Nesta rodovia, o sistema Ponto a Ponto foi implantado para solucionar o problema de moradores de nove bairros de Itatiba que eram obrigados a pagar uma tarifa de R\$ 2,10 na utilização da SP 360 para se deslocar ao centro da cidade, já que não contam com uma via municipal de ligação entre os bairros onde moram e o centro comercial do município.

Com o Sistema Ponto a Ponto, foi instalado um pórtico no Km 74 da rodovia e o valor na praça de pedágio foi reduzido para R\$ 0,60 (71% do valor pago anteriormente para o mesmo trajeto). Quem fizer o trajeto completo, saindo de Itatiba e se deslocando até Jundiaí, pagará R\$ 0,60 (praça de pedágio atual) e R\$ 1,50 (pórtico do Km 74), totalizando R\$ 2,10 referentes ao trecho em questão.



FIGURA – Fotos da Praça de Pedágio e Pórtico Ponto a Ponto da SP-360

Ponto a Ponto SP-75 – Rodovia Santos Dumont

Início de operação: 11 de junho de 2012

Concessionária parceira: Colinas

Na SP-75, o Ponto a Ponto tinha a missão de resolver uma questão antiga: permitir aos usuários pagar apenas pelo trecho que efetivamente percorreram da rodovia, redistribuindo o valor da tarifa da praça de pedágio.

Assim, foram instalados 5 pórticos, além da praça de pedágio física, já existente na rodovia. Desta forma, ao utilizar a rodovia de Indaiatuba até o Aeroporto de Viracopos paga-se hoje uma tarifa de R\$ 10,50 na praça de pedágio localizada no município de Indaiatuba. Porém, ao aderir ao Sistema Ponto a Ponto, o mesmo trajeto sai pelo valor de R\$ 1,90, uma economia de 82%. No trajeto Indaiatuba-Campinas, o valor será de R\$ 4,20, o que representa 60% a menos que a tarifa de R\$ 10,50 da praça de pedágio.



DIAGRAMA – Trecho da Rodovia SP-75 Escolhido para o Projeto no Modelo de Cobrança Normal

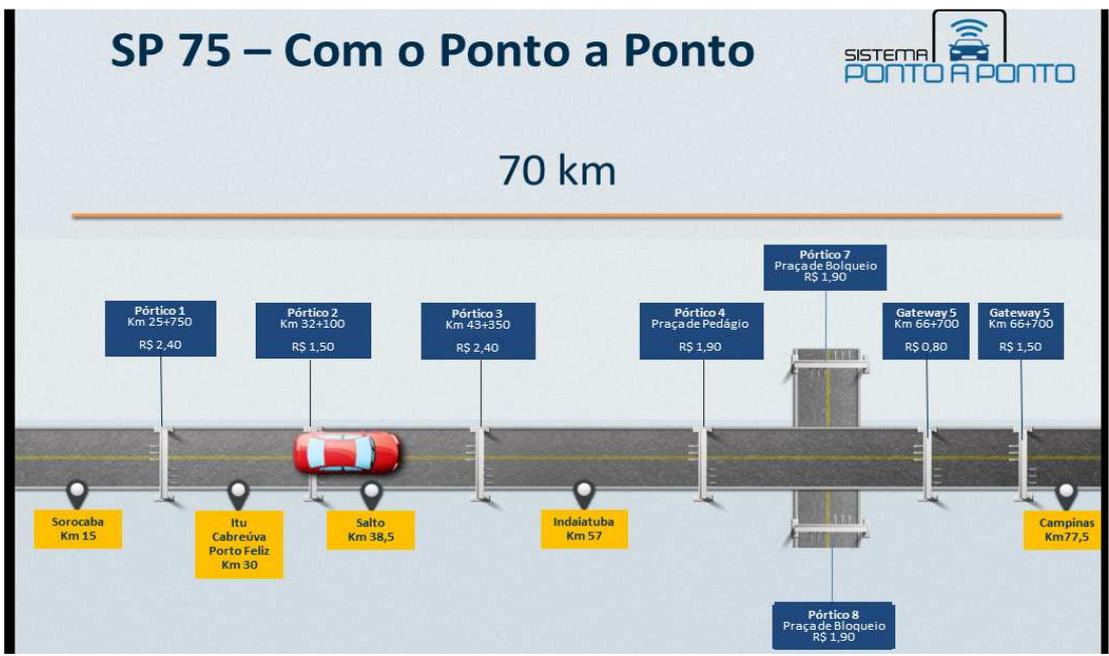


DIAGRAMA – Trecho da Rodovia SP-75 Escolhido para o Projeto com o Ponto a Ponto

Ponto a Ponto SP-340 – Rodovia Adhemar de Barros

Início de operação: 10 de Janeiro de 2013

Concessionária parceira: Renovias

Na SP 340, o Sistema Ponto a Ponto foi idealizado em três etapas distintas, sendo que a primeira foi iniciada em 2013. Nesta etapa inicial, moradores do município de Jaguariúna e do bairro Bananal, de Campinas, terão direito a um

desconto de 50% na praça de pedágio localizada em Jaguariúna. Hoje a tarifa custa R\$ 9,50 e com o desconto esse valor cairá para R\$ 4,75.

No segundo semestre de 2013, um outro pórtico localizado no km 147 da SP-340, entrará em funcionamento. Com o início da operação desse pórtico nos dois sentidos da rodovia, a tarifa no pedágio Jaguariúna passará em definitivo para metade do preço (R\$ 4,75) para todos os usuários da rodovia que quiserem aderir ao novo modelo e que possuam o sistema de cobrança eletrônica (tag).

A terceira etapa, prevista para dois anos após a implantação do pórtico do Km 147, consiste na construção de novos pórticos na rodovia, o que fará com que as tarifas sejam ainda menores, com o usuário desembolsando apenas pelos trechos que percorrer, concluindo, então, todas as etapas do projeto e permitindo a justiça tarifária a todos os usuários do trecho.

O Ponto a Ponto é um projeto audacioso, que exigiu recursos para aquisição de equipamentos e serviços, no total serão investidos R\$ 31,5 milhões nos três projetos, sendo R\$ 16,7 milhões pelo Estado e R\$ 14,8 milhões pelas Concessionárias parceiras.

Características da Iniciativa

Inovação

A implantação do Sistema Ponto a Ponto é um dos momentos mais importantes das rodovias paulistas. O Estado de São Paulo é pioneiro, mais uma vez, na operação rodoviária, testando uma tecnologia mais barata, rápida e segura de pagamento de serviços pelo uso de uma rodovia.

O projeto inova ao propor uma solução que utiliza a tecnologia em favor da eficiência e justiça tarifária. A inovação proposta pela ARTESP permitiu o uso de uma tecnologia que fomentou a indústria nacional na fabricação de produtos com preços sensivelmente reduzidos em comparação com a tecnologia anterior. O tag antigo utilizado nas rodovias possui valor de U\$ 25,00 e gera custo de adesão dos usuários de até R\$ 69,00, enquanto o novo tag foi adquirido por cerca de R\$ 15,00 pela ARTESP (pelo menos 70% mais barato).

O maior pórtico do projeto, instalado no Km 66 da Rodovia SP-75, trouxe inovações no processo de fabricação nacional através do pioneirismo. É composto por uma estrutura metálica de 33 metros de largura e altura livre de 6,5 metros. As lanças de fixação dos equipamentos possuem 8 metros de extensão e são retráteis para facilitar sua manutenção sem afetar o fluxo da rodovia, composta por 3 faixas de rolamento e acostamento em cada sentido.



FIGURA – Pórtico Ponto a Ponto do Km 66 da SP-75

É uma iniciativa inovadora, também, ao estabelecer adesão voluntária, tag gratuito, sem valor de adesão ou mensalidade, dentro de uma solução de pagamento pré-pago. Antes, só o serviço pós-pago era oferecido aos usuários do sistema eletrônico através da empresa Sem Parar.

Replicabilidade

A tecnologia utilizada no Sistema Ponto a Ponto é um padrão aberto estabelecido por padrões internacionais da ISO e da base do padrão SINIAV desenvolvido pelo Governo Federal. Desta forma, pode ser aplicada em larga escala com o incentivo da indústria nacional, além de gerar mais empregos.

Com o aprendizado obtido através da operação real do Sistema será possível avaliar a satisfação do usuário com o novo modelo, identificar fatores de risco, o comportamento dos usuários no modelo proposto e os benefícios econômicos e ambientais que o novo sistema proporciona.

Com isso, será possível expandir o Sistema Ponto a Ponto no futuro para toda a malha de rodovias pedagiadas, atualmente mais de 6.000 Km, através de um

modelo que traz grandes benefícios e justiça tarifária. Porém respeitando as condições das rodovias existentes e o mercado brasileiro.

Relevância

A proposta do Sistema Ponto a Ponto atende a um anseio antigo dos paulistas: justiça tarifária. No sistema de pedagiamento convencional, um motorista muitas vezes paga por uma tarifa correspondente a um trecho que não percorreu da rodovia, enquanto outros usuários não pagam tarifa alguma e utilizam a mesma via. A intenção inicial é reduzir ou eliminar distorções na tarifa, em alguns pontos. Além disso, a cobrança será feita eletronicamente, sem a manipulação de dinheiro e perda de tempo. É um sistema mais moderno, prático e justo.

Excelência no Uso dos Recursos Públicos

Diante dos custos elevados de produtos e serviços, a ARTESP optou por parcerias e pela utilização de pregões eletrônicos para a aquisição dos equipamentos utilizados nas pistas onde funciona o Sistema Ponto a Ponto. Isso incentiva o desenvolvimento da indústria nacional e busca a redução de custos.

A quantidade e disposição dos pórticos foram intensamente estudados para que apenas o necessário fosse implantado sem que isso trouxesse qualquer prejuízo ao projeto.

Uma parte dos investimentos foi realizada na aquisição de tags, que retornaram como benefício aos usuários que aderiram ao projeto através da distribuição gratuita.

Grande parte da divulgação do Sistema Ponto a Ponto foi feita por meio de folhetos, do hotsite criado especificamente para o projeto e principalmente pela divulgação espontânea da mídia, resultado de um exaustivo trabalho de assessoria de imprensa da ARTESP. Com isso, os gastos com a divulgação foram apenas o estritamente o necessário para se atingir os benefícios esperados.



FIGURA – Folheto de Divulgação do Projeto

Efetividade dos Resultados

Já integram o projeto piloto do Sistema Ponto a Ponto 10.205 veículos (última semana de fevereiro de 2013). O Sistema Ponto a Ponto na SP-75, em Indaiatuba, tem sido bem avaliado pelos motoristas que já aderiram ao projeto piloto. A satisfação foi constatada em pesquisas feitas pela ARTESP e pela concessionária Rodovia das Colinas que apontaram que 89% dos entrevistados consideram justo que todos os usuários passem a pagar pelo trecho percorrido da rodovia.

Já o levantamento da ARTESP mostrou que 83% dos motoristas reduziram despesas com o Ponto a Ponto. A economia média por pessoa alcançou R\$ 128 reais mensais. A maioria dos usuários também disse estar satisfeita, ou muito satisfeita, com a estrutura do posto de instalação de tags (80% dos entrevistados) e com o atendimento dos funcionários (89% dos entrevistados). Cerca de 80% afirmaram que utilizariam o Sistema em outras rodovias.

As pesquisas também apontam que 53% das adesões foram de novos usuários ao sistema eletrônico, sendo que 32% dos usuários confirmaram que não pagavam pedágio antes de aderir ao projeto e 7% sequer usavam a rodovia. Mostrando assim que o projeto permite um uso mais otimizado do bem público.

Desenvolvimento de Parcerias

Para o desenvolvimento do projeto, a ARTESP firmou uma série de parcerias que tornaram possíveis os resultados obtidos até agora.

Entre elas estão as três concessionárias responsáveis pela administração das rodovias escolhidas para abrigar o projeto, que inclusive apoiaram com investimentos:

- **Rodovias das Colinas S.A – Projeto Ponto a Ponto SP-75**
- **Rota das Bandeiras - Projeto Ponto a Ponto SP-360**
- **Renovias - Projeto Ponto a Ponto SP-340**

Para a prestação de serviços de apoio técnico na nova tecnologia e com manutenção de backoffice operacional foi contratado o Centro de Pesquisas Avançadas Wernher Von Braun, instituição de notória especialização e sem fins lucrativos, onde são desenvolvidas soluções inovadoras de engenharia para governos e empresas ao redor do mundo nas áreas de automação, informática e de física em geral.

Também para o desenvolvimento do projeto foi necessária a homologação e certificação de alguns produtos, o que garante a interoperabilidade dos mesmos em todas as rodovias no Estado de São Paulo. A certificação foi realizada por Organismos de Certificação Designados (OCD), porém contou com fabricantes que investiram tempo de desenvolvimento e recursos financeiros neste processo para atender o projeto. São eles:

- Tags da empresa Intermec South América Ltda.
- Antenas e Leitores da empresa BRid Equipamentos e Sistemas S/A e Intermec South América Ltda.

O projeto contou com apoio dos fabricantes que participaram e venceram os processos licitatórios. Dentre eles destacam-se:

- Fornecimentos de equipamentos mecânicos e eletrônicos da SDC ENGENHARIA DE SISTEMAS LTDA
- Fornecimento do sistema de câmeras de contexto da SPLICE INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS LTDA.
- Fornecimento de equipamentos mecânicos eletrônicos da I DOIS IMAGENS INTELIGENTES PUBLICIDADE DIGITAL LTDA e DIAMANTOOLS COMÉRCIO E SERVIÇOS LTDA.
- Fornecimento de sistemas de identificação automática de placas (leitura de placas com OCR) da VELSYS SISTEMAS E TECNOLOGIA VIARIA LTDA.

- Fornecimento do Sistema de câmeras de vigilância e segurança da ZTE DO BRASIL INDÚSTRIA COMERCIO, SERVIÇOS E PARTICIPAÇÕES LTDA.
- Fornecimento de tags da INTERMEC SOUTH AMERICA LTDA.
- Fornecimento de Antenas e Leitores da BRID Equipamentos e Sistemas S/A

Resumo

Alternativas para o pagamento eletrônico de pedágios

Como parte de uma política pública adotada pela Secretaria de Logística e Transportes, em 2012, a ARTESP deu início ao Sistema Ponto a Ponto, uma nova modalidade de cobrança de pedágio nas rodovias paulistas, feita de forma eletrônica e com base no trecho percorrido pelo usuário. A proposta do Ponto a Ponto é promover a justiça tarifária, reduzindo ou eliminando distorções na tarifa em alguns trechos das rodovias. Neste Sistema, o usuário só paga pelo que efetivamente percorre da rodovia.

O projeto prevê a instalação de pórticos em pontos estrategicamente definidos nas rodovias. Nestes portais são instaladas antenas e leitores que funcionam na mesma frequência que os tags, aparelhos semelhantes aos utilizados hoje por sistema de cobrança eletrônica, afixados nos veículos. Ao passar por um pórtico, as antenas e leitores reconhecem o dispositivo, fazem sua leitura e o valor é automaticamente debitado dos créditos daquele usuário. É um sistema mais moderno, prático e justo.

Este projeto foi implementado em três rodovias: Engenheiro Constâncio Cintra (SP-360), Santos Dumont (SP-75) e Adhemar de Barros (SP 340).