



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO**  
**SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRÂNSITO**  
**Assessoria Jurídica**

Rua Boa Vista, 128 / 136, 4º andar - Fundos - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000  
Telefone:

São Paulo, 27 de junho de 2024.

**Ofício nº 105872414/2024/SMT.SETRAM**

**ASSUNTO: Processo Eletrônico TC/000199/2024 - Assunto: Ofício SSG 13932/24 - Acompanhamento – Edital - Pregão Eletrônico nº 35/2023 - SPTrans pelo modo de disputa fechado, do tipo menor preço, vinculado ao Palc 2023/0588, cujo objeto é a aquisição de licenças de uso de Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional (SMGO) para monitoramento, planejamento e gerenciamento do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros da Cidade de São Paulo com os respectivos serviços de implantação, customização, operação, treinamento, manutenção, processamento e armazenamento - Proc. Externo 5010.2023/0013247-3 - Referência Ofício nº 104125743/2024/SMT – SEI 6020.2024/0031407-4 - Conselheiro Ricardo Torres - Instância 1ª**

**Senhora Subsecretária Geral,**

Em atendimento ao Ofício em epígrafe, encaminho a V.Exa. as informações prestadas pela SPTrans, conforme documento anexo, doc. 105256611.

Permanecendo à disposição para quaisquer outros esclarecimentos eventualmente considerados necessários, reitero meus protestos de elevada e distinta consideração.

**GILMAR PEREIRA MIRANDA**

Secretário Executivo de Transporte e Mobilidade Urbana - SETRAM

Exma Senhora

**ROSELI DE MORAIS CHAVES**

Subsecretária Geral

Tribunal de Constas do Município de São Paulo - TCM

Av. Prof. Ascendino Reis, 1.130

CEP 04027-000 - São Paulo/SP  
Tel: (11) 5080.1000  
cartório@tcm.sp.gov.br



**Gilmar Pereira Miranda**  
**Secretário(a) Executivo(a)**  
Em 27/06/2024, às 15:52.

---

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **105872414** e o código CRC **4FE76212**.

---

---

**Referência:** Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 6020.2024/0031407-4

SEI nº 105872414



**SÃO PAULO TRANSPORTE S/A**  
**Superintendência Jurídica**

Rua Boa Vista, 236, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000  
Telefone: (11) 3396-6905 - [www.sptrans.com.br](http://www.sptrans.com.br)

**Manifestação**

**INTERESSADO:** Tribunal de Contas do Município de São Paulo — TCM (via SMT/AJ)

**ASSUNTO:** Ofício SSG 13932/2024 — TC/000199/2024 — Acompanhamento — Edital — Pregão Eletrônico n.º 35/2023 — SPTrans pelo modo de disputa fechado, do tipo menor preço, vinculado ao PALC 2023/0588, cujo objeto é a aquisição de licenças de uso de Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional (SMGO) para monitoramento, planejamento e gerenciamento do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros da Cidade de São Paulo com os respectivos serviços de implantação, customização, operação, treinamento, manutenção, processamento e armazenamento.

## **MANIFESTAÇÃO**

Trata-se de expediente encaminhado pela Assessoria Jurídica da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito para fornecer subsídios para resposta da Manifestação sobre Relatório Conclusivo de Acompanhamento de Edital de Licitação n.º 35/2023, para o qual foram instados a se manifestar.

Necessário destacar que a manifestação dos Srs. Auditores do TCM será respondida, em sua totalidade, pela SPTrans, que trata o assunto em SEI próprio (5010.2024/0001066-3).

Para atendimento da determinação de SMT/AJ no doc. SEI n.º 103116467, passemos a análise dos itens aos quais a Secretaria foi intimada para manifestar-se, a saber, 4.4 e 4.32.

**4.4. A transferência da competência das atividades inerentes ao SMGO para o Poder Concedente em conjunto com a SPTrans está em desacordo com o disposto no art. 2º, inciso XI, c/c art. 5º do DM 58.200/2018, além de ferir o princípio de vinculação ao instrumento convocatório e aos termos licitados, previstos no art. 10, *caput*, c/c art. 13, parágrafo único, da LM 13.241/01, conforme já apontado nos eTCMs 16.171/2019, 21.096/2019 e 21.305/2019 (item [3.3.3](#)).**

A auditoria aponta como falha do Edital assunto absolutamente estranho a ele.

A decisão sobre a contratação do SMGO pela SPTrans é fato afeto ao Contrato de Concessão e seus Aditivos, sendo o Edital ora analisado apenas o cumprimento das obrigações institucionais da Companhia.

Para subsidiar a resposta do Poder Concedente, transcrevemos aqui os argumentos da SPTrans nas manifestações anteriores sobre o tema:

### **Manifestação de 06/02/2024 — Sobre o Relatório Preliminar de Acompanhamento**

Importa destacar que o apontamento se refere a ato que não integra o processo de contratação objeto deste acompanhamento. Nesse sentido, não se pode concluir pela suposta irregularidade da presente contratação em razão de atos pertinentes aos contratos de concessão, dos quais a SPTrans não é sequer interveniente-anuente.

Ao publicar o Edital n.º 35/2023, a SPTrans está cumprindo determinações do Poder Concedente (SMT/SETRAM) formalizadas no âmbito dos contratos de concessão, dos quais a SPTrans não é parte. Logo, como indica o próprio relatório de auditoria, o assunto se insere nos processos de acompanhamento dos aditamentos e da execução dos contratos de concessão, alheios ao presente processo de acompanhamento do Edital n.º 35/2023 da SPTrans.

Esses são motivos suficientes para se afastar qualquer espécie de suspensão do certame com base na alegação de irregularidade da transferência de competência para a SPTrans.

Sem embargo, o apontamento tampouco se sustenta em seu mérito.

Causa estranheza a conclusão de irregularidade na transferência de competência, uma vez que, no relatório, afirma-se que:

“... no Acompanhamento do Edital da concessão dos serviços de transporte de passageiros (eTCM 3.825/2015), destacamos que a SPTrans era a detentora da expertise do sistema de monitoramento do serviço de transporte coletivo de passageiros, não se vislumbrando, naquele momento as razões da transferência de toda essa experiência para as concessionárias e muito menos a gestão de todo o sistema.”

Em que pese ser equivocado o entendimento de que as concessionárias ficariam com a gestão do Sistema — o que não foi previsto nem pretendido nos contratos de concessão — fato é que, no passado, os auditores entenderam que o SMGO deveria estar sob o controle e contratação da SPTrans.

Sem adentrarmos o mérito da decisão da SMT à época em transferir essa contratação às concessionárias, fato é que houve a modificação do Contrato de Concessão para que este contemplasse a execução do SMGO exatamente como a Auditoria desta Corte entendeu correta.

Ora, se a n. auditoria discordava das razões da transferência para as concessionárias naquele momento, por que a contratação pela SPTrans se mostraria uma irregularidade agora?

Ademais, é necessário lembrar que a contratação pelas concessionárias não se daria sem contrapartida. Embora o investimento fosse desembolsado pelas concessionárias, elas seriam remuneradas, contemplando a taxa de retorno pactuada. Ou seja, não seria um pagamento a fundo perdido pelas Concessionárias, a exemplo das “outorgas”. Desde sua concepção no âmbito da concessão do serviço de transporte, o SMGO sempre foi um investimento a ser remunerado pelo Poder Concedente.

Ao transferir a obrigação de Contratação para a SPTrans, houve o cuidado de se reter o investimento referente ao SMGO e fixar a remuneração respectiva, de forma que as Concessionárias não recebam por investimento não realizado.

Diante disso, ainda que a SPTrans tivesse qualquer ingerência sobre quem fará a contratação, não haveria motivos para suspender a presente licitação em razão da alteração contratual realizada, uma vez que não há prejuízo algum dela decorrente, e visto que a contratação ora em discussão atende aos anseios deste Tribunal ao impor sobre essa Estatal o gerenciamento da solução a ser contratada.

## **Manifestação de 05/04/2024 — Sobre o Relatório Conclusivo de Acompanhamento**

A n. Auditoria ao analisar a manifestação da SPTrans ao Relatório Preliminar não considerou esta conclusão como superada. Entretanto, observa-se que houve equívoco na análise das considerações e do próprio Aditivo da Concessão, razão pela qual são necessários esclarecimentos mais aprofundados.

Inicialmente há uma afirmativa extremamente equivocada da Auditoria, pela qual a SPTrans assumiria os investimentos das Concessionárias.

Pelo contrário, o Termo Aditivo de setembro de 2021 nunca pretendeu retirar a obrigação das Concessionárias de adquirir o bem reversível da Concessão, e de fato não o fez. O que houve foi apenas e tão somente a modificação da forma de contratação em razão da impossibilidade da criação da Sociedade de Propósito Específico — SPE.

A contratação do SMGO foi delegada à SPTrans pela Municipalidade, quando da assinatura dos Termos Aditivos. Entretanto, não foi retirada, em nenhum momento, a obrigação pelo investimento a ser realizado pelas Concessionárias.

Como tratado quando da análise do Relatório Preliminar, esse investimento não se confunde com outorga, e é um investimento remunerado recebido pelos operadores dentro dos valores de remuneração. Tanto é assim, que durante o período que precisaria ser feita a implantação do SMGO pelo Contrato inicial, foi retido o valor de investimento, para utilização nesse fim.

Da mesma forma, após a contratação e implantação, os valores de sustentação e manutenção deverão ser suportados pela remuneração dos operadores, por meio dos recursos da Conta Sistema.

Observe-se que o investimento segue sendo do concessionário, e a contratação pela SPTrans gera um desconto em sua remuneração, de forma que ele deixará de receber parte do valor previsto em sua proposta na Licitação para fazer frente ao investimento no SMGO, que é integrante da Concessão.

Afora o exposto, assiste razão à Auditoria quando afirma que *“em que pese a transferência outorgada à SPTrans pela SMT para a contratação do SMGO, o ônus do investimento só pode recair sobre quem detém os direitos de exploração dos serviços.”* É exatamente isso que será feito.

As Concessionárias seguem com o ônus do investimento, apenas a execução será feita pela SPTrans.

Tanto é assim, que o SMGO segue sendo o bem reversível da Concessão, como compreendido por essa n. Auditoria ao entender como superada a Conclusão 4.5.

Se o SMGO fosse retirado da Concessão, ele não seria mais o bem reversível. Se fosse retirado da Concessão, ele não seria mais financiado pelos Concessionários, por meio da remuneração. Se assim fosse, seria necessário rever todo o Contrato para equilibrar econômica e financeiramente de modo que o valor ofertado em proposta tivesse reduzido o valor do SMGO.

A modificação da forma de contratação não modifica a Concessão no que se refere ao bem reversível e o investimento das Concessionárias. Por tal razão, não tem pertinência o apontamento feito.

Ao afirmar que *a transferência das atividades inerentes ao SMGO sem a necessária exclusão desse sistema no objeto dos contratos da concessão estaria em desacordo com leis municipais e federais*, a Auditoria está afirmando, em contrário senso, que se poderia transferir as atividades excluindo o sistema do objeto dos contratos de concessão.

Ora, essa exclusão é que violaria o Art. 2º, inciso XI, c.c. art. 5º do DM 58.200/18, bem como o princípio de vinculação do instrumento convocatório e aos termos licitados.

Isto porque retiraria da Concessão a obrigatoriedade das operadoras de aquisição do bem reversível e não haveria a realização do investimento previsto em Edital.

A manutenção do SMGO na Concessão, apenas com alteração da pessoa que o contrata, mantém as cláusulas financeiras de acordo com o licitado, impondo a realização do investimento no bem reversível pelas operadoras conforme previsto nos Editais.

Para além disso, reiteramos que a questão é afeta à SETRAM e às empresas Concessionárias, que firmaram o discutido Termo Aditivo.

À SPTrans cabe a realização da licitação, em razão da imposição da Lei Federal 13.303/16, bem como da determinação da Municipalidade de aquisição do SMGO por esta Estatal.

Sob qualquer ângulo que se ponha a questão se verifica a impropriedade da Conclusão da n. Auditoria, razão pela qual, se requer que seja considerada **superada**.

### Informações Adicionais:

Na manifestação ora analisada não houve novas questões a serem enfrentadas, além daquelas já tratadas nas manifestações anteriores, copiadas acima.

Os Auditores insistem na necessidade de se retirar o SMGO do Contrato de Concessão, fato dissonante do entendimento da SPTrans.

Não bastasse, insistem que tal fato macula a Licitação feita pela SPTrans, apesar desta empresa não ter competência para realizar aditivo em contrato de terceiro, excluindo do contrato de concessão o SMGO, como entendimento dos Auditores.

Diante disso, resta à SPTrans apenas reiterar toda argumentação anterior, destacando que a licitação realizada decorre da determinação do Poder Concedente.

**4.32. A pretensão da SPTrans de utilizar recursos da Conta Sistema, que é deficitária e necessita do recebimento de recursos do Orçamento Municipal, não foi acompanhada da demonstração pela empresa pública ou pela Secretaria Municipal de Transportes, de que existe previsão de recursos suficientes para garantir os pagamentos da implementação do SMGO, em infringência aos Art. 15, e incisos I e II do Art. 16 da Lei de Responsabilidade Fiscal n.º 101/2000 (item 3.10).**

Em contradição ao entendimento de que as operadoras precisam suportar o ônus do SMGO, a Auditoria faz o apontamento acima, sem considerar que, o pagamento efetivado via Conta Sistema é pagamento que seria feito pelos operadores.

Esse apontamento sequer constou da Análise Preliminar do Edital, tanto que não houve manifestação da SPTrans sobre isso, na resposta de 06 de fevereiro de 2024.

A fim de subsidiar a resposta de SMT, em atendimento ao Ofício recebido, segue a manifestação da SPTrans sobre o tema, encaminhada em 05 de abril de 2024, quando da análise do Relatório Conclusivo. Destaque-se que a resposta fornecida contempla também o item 4.31, que não foi encaminhado para manifestação da Secretaria:

Inicialmente, sobre esses pontos, é necessário destacar que se tratam de inovação do Relatório Conclusivo, razão pela qual o tema não foi enfrentado anteriormente.

O entendimento da n. Auditoria sobre a fonte de recursos ignora o fato de o SMGO fazer parte da Concessão de Transporte.

Conforme conclusão do Relatório Preliminar superada neste Relatório Conclusivo, o SMGO é o bem reversível da Concessão de Transporte, estando devidamente caracterizado como tal.

Como bem reversível, deve ser custeado pela Concessão, cujos concessionários o fazem não como outorga, mas como investimento remunerado nos termos previstos pelos respectivos Editais.

Por tal razão, houve a retenção dos valores de investimento previstos em Edital, conforme resposta à Conclusão 4.30.

Os valores previstos para manutenção e data center seguem a mesma lógica e só não foram retidos porque o Edital só autorizava sua retenção após a implantação.

Diante disso, se permanecesse a contratação pela SPE, os valores seriam pagos às Concessionárias, via remuneração, ou seja, pelos recursos da Conta Sistema até o limite previsto em contrato.

Os valores do SMGO integram o preço da Concessão e como tal são suportados pela Conta Sistema.

Se havia infringência ao Art. 27 da Lei Municipal n.º 13.241/01 — o que não se afirma — ela estaria no Edital de Concessão de Transporte que previu a remuneração pelo seu bem reversível.

Na análise dos Editais de Concessão não se verificou tal irregularidade — e nem poderia, posto que inexistente. Atribuir irregularidade como descrita à presente Licitação é opor-se ao determinado na Concessão.

Notório é o fato de a Conta Sistema servir para o pagamento dos Contratos de Concessão.

O Art. 27 da citada Lei Municipal, quando fala em “custos”, não está se referindo aos custos do operador, se assim fosse, a renovação da frota, entre outras despesas em investimentos, não poderia ser por ela pagas.

Os “custos” a que se refere o §2º do Art. 27 são os custos que a tarifa deve suportar, no qual incluído a sua alínea “a”, a saber, a remuneração dos operadores.

Na remuneração dos operadores está incluída todos os itens do Contrato de Concessão, entre custos e investimentos, todos devendo ser suportado — em tese — pela tarifa.

Aliás, nesse ponto, é necessário destacar mais um equívoco de interpretação do Relatório. O Art. 27, §2º fala sobre os custos que **a tarifa deve suportar**.

A Conta Sistema não possui apenas a receita tarifária (a previsão do Art. 27, §2º). Ela recebe recursos da venda de passagens, e também do subsídio municipal, que faz frente às gratuidades, integrações e políticas públicas de manutenção do preço das passagens, com vias de indução do uso do transporte coletivo.

Sua destinação segue, rigorosamente, a previsão do Art. 27 da Lei Municipal 13.241/01, fazendo frente à remuneração dos operadores, nela incluídos os investimentos previstos em contrato.

Como se vê, a utilização dos recursos retidos dos operadores que farão frente aos custos do SMGO no exercício de 2024 e a inclusão das demais despesas na solicitação orçamentária dos exercícios seguintes está dentro da previsão legal, uma vez que se trata de investimento da Concessão.

E nem poderia ser diferente.

Fazer a contratação com recursos da gestão significaria dizer que a SPTrans estaria adquirindo um bem para si, devendo realizar sua inclusão em ativo, sendo propriedade sua.

A aquisição do SMGO, conquanto feita pela SPTrans por determinação da SETRAN, não se trata de aquisição de bem para si, mas do bem reversível da Municipalidade e como tal não pode ser contabilizado como patrimônio da estatal.

Dessa forma, nenhuma irregularidade há no pagamento do SMGO mediante os recursos retidos dos operadores e posteriormente com os recursos da Conta Sistema, uma vez que, em última análise, o SMGO compôs a remuneração dos operadores no momento de sua proposta na Licitação.

Sendo parte da Concessão, também equivocada é a afirmação de violação à Lei de Responsabilidade Fiscal.

Isto porque, conforme previsão legal, a Concessão é paga por meio de arrecadação tarifária, complementada pelo subsídio municipal.

O subsídio é previsto em Lei Orçamentária, conforme decisão de política pública sobre o valor da tarifa.

Se em um determinado período o Poder Público optar por reduzir o subsídio e aumentar a tarifa, tal decisão será contemplada pela Lei Orçamentária. Da mesma forma, havendo decisão por redução tarifária ou aumento de gratuidades, a Lei Orçamentária deverá contemplar o aumento do subsídio.

Os valores de quanto custa o Sistema de Transporte são enviados anualmente para a Câmara de Vereadores para compor a peça orçamentária.

Verifica-se, portanto, que o SMGO, ao compor a Concessão, foi previsto no valor da proposta por ocasião da Licitação e também o será a cada ano, quando da votação da Lei de Orçamento.

Observar o SMGO fora da Concessão é não compreender o Aditivo feito em 2021.

A única modificação ali posta foi o fato de a SPTrans efetivar a contratação, permitindo assim que o Sistema de Monitoramento fosse implementado, uma vez que a SPE se mostrou inviável.

Mas, como já tratado anteriormente, o SMGO não foi retirado da Concessão. Ele segue sendo o bem reversível e segue sendo pago pela remuneração dos operadores, com o desconto do valor que receberiam (pós-implantação) e com os valores já retidos.

Por todo o exposto, observa-se que não há infringência ao Art. 27 da Lei Municipal nº 13.241/01 ou da Lei de Responsabilidade Fiscal, tendo os recursos a origem que lhes cabe como parte integrante da Concessão de Transporte de Passageiros da Capital, razão pela qual, é medida de direito que as conclusões postas sejam consideradas superadas.

Ressalte-se que, em análise a manifestação acima feita pela SPTrans, os Srs. Auditores insistem que a modelagem da concessão previa que o investimento seria de responsabilidade das Concessionárias e não do Poder Concedente.

Esse equívoco no pressuposto, traz conclusões apartadas da realidade.

Isto porque, como se observa do Edital de Concessão de Transporte, os investimentos da Concessão sempre seriam investimentos remunerados, sobre o qual foi fixado valor. Sendo remunerados, é óbvio que tais investimentos, por fim e ao cabo, seriam custeados pelo Poder Público.

Dessa forma, toda a argumentação posterior, incorre em falhas, porque o pressuposto inicial está equivocado.

Tratando-se de investimento pelo qual os concessionários foram e serão remunerados, é evidente que integraram o preço da concessão.

Ademais, os Srs. Auditores tratam o valor previsto em contrato como se não tivesse transcorrido quase dez anos desde a publicação do Edital, sendo certo que tais valores seriam atualizados ao longo do tempo.

Ao afirmar que o valor da contratação excede “*em muito aqueles que foram previstos originalmente*”, mesmo após atualização, não demonstra qual atualização foi feita e em quanto seria esse excesso. Sem tais informações, sequer há meios para rebater a argumentação.

Não há violação à Lei de Responsabilidade Fiscal ou à Lei Municipal 13.241/01. Conforme já amplamente explicado em manifestação anterior, os recursos para pagamento do SMGO foram previstos pelo Edital de Concessão e como tal, estão na previsão orçamentária do Transporte, a cada exercício.

Por fim, é forçoso reconhecer que o objeto da presente análise encontra-se superado, tendo em vista que a licitação teve seu termo com a assinatura do Contrato SPTrans 2023/0588-01-00, no dia 03 de maio de 2024.

O prosseguimento da licitação se deu em razão de não haver no bojo dos apontamentos do E. Tribunal nenhum item que eivasse a licitação de qualquer ilegalidade, razão pela qual, em deferência ao interesse público havido na contratação, não havia outra medida a ser tomada pela SPTrans que não fosse a conclusão do certame.

Feitas tais considerações, entendemos subsidiada a Assessoria Jurídica para responder ao E. TCM sobre os apontamentos a ela feitos.

São Paulo, 18 de junho de 2024.



**Lúcia Helena Rodrigues Capela**  
**Advogado(a)**

Em 18/06/2024, às 18:04.



**Jeanete de Lazare Leginhas**  
**Superintendente**

Em 18/06/2024, às 18:10.



**Davi Douglas de Gouveia**  
**Gerente**

Em 18/06/2024, às 18:14.



**Eduardo Castellani Gomes dos Reis**  
**Assessor(a) VII**

Em 18/06/2024, às 18:23.



**Maurício Lima Ferreira**  
**Superintendente**

Em 18/06/2024, às 18:24.



**Key de Sousa**  
**Analista de Gestão Sênior**

Em 18/06/2024, às 18:44.



**Rafael Barros de Camargo**  
**Gerente**

Em 18/06/2024, às 18:45.



**Marcelo Hideki Katanosaka**  
**Administrador(a) Técnico(a) de Projetos I**

Em 18/06/2024, às 22:31.





**Marilza Romano**  
**Superintendente**

Em 19/06/2024, às 08:07.



**Renan Marcondes Di Vita**  
**Gerente**

Em 19/06/2024, às 09:44.



**Tarcisio Ribeiro Villela**  
**Analista de Gestão Pleno**

Em 19/06/2024, às 09:54.



**Marina Ferreira Poggio**  
**Responsável pela Assessoria**

Em 19/06/2024, às 09:59.



**Etoze Costa Bellino**  
**Gerente**

Em 19/06/2024, às 10:20.



**George William Gidali**  
**Diretor(a)**

Em 19/06/2024, às 16:37.



**Anderson Clayton Nogueira Maia**  
**Diretor de Administração e de Infraestrutura**

Em 19/06/2024, às 17:42.



**Claudio Bispo dos Santos**  
**Diretor(a)**

Em 20/06/2024, às 11:39.



**Levi dos Santos Oliveira**  
**Diretor-Presidente**

Em 20/06/2024, às 14:49.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **105256611** e o código CRC **62ED6427**.

**Referência:** Processo nº 6020.2024/0031407-4

SEI nº 105256611

Criado por [S1223356](#), versão 4 por [S1223356](#) em 18/06/2024 18:04:14.