



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

Manifestação

INTERESSADO: Tribunal de Contas do Município de São Paulo — TCM

ASSUNTO: Ofício SSG 16645/2024 — 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 o presente da análise feita pelo E. Tribunal de Contas do Município de São Paulo sobre licitação levada a termo pela SPTrans para aquisição do Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional — SMGO.

Diversas foram as manifestações da n. Coordenadoria já devidamente rebatidas pelo Grupo de Trabalho instituído pelo CDP 62/21 com a finalidade de propor e desenvolver ações para subsidiar a contratação e implantação do referido Sistema.

Agora, a São Paulo Transporte S/A é mais uma vez instada a se manifestar, desta vez sobre a manifestação da Assessoria Jurídica da Corte de Contas e sobre nova manifestação da Coordenadoria Técnica que em nada inova quanto ao já extensamente tratado, mas deixa de considerar a realização de modificações no Edital por ela mesma solicitada.

Diante disso, necessário fazer breves esclarecimentos, a fim de mais uma vez demonstrar a legalidade do Edital e da Contratação efetivada pela SPTrans. A fim de facilitar a análise do n. Conselheiro, transcreveremos parte do que já foi dito no presente Processo, a fim de demonstrar que o tema já foi tratado e resolvido.

Item 4.1. A Pesquisa de Preços apresenta falhas em sua elaboração que resultam em distorções, em desatendimento ao art. 23 da Lei Federal n.º 14.133/21 e o art. 27 do Decreto n.º 62.100/22.

A contratação realizada demonstra que não havia nenhum equívoco na planilha de preços realizada, razão pela qual, quando da análise do assunto pelo E. Pleno da Corte, deve ser o apontamento julgado improcedente.

Nesse ponto, a Assessoria Jurídica não exarou nenhum posicionamento, apesar de a questão não ser meramente técnica, mas depender também da análise da previsão legal aplicável ao caso concreto.

De fato, houve cumprimento da legislação que rege a matéria, e a contratação efetivada demonstrou que a planilha foi feita corretamente.

Nesse ponto é importante dizer que os fatos que a n. Auditoria entendia trazer dúvidas foram corrigidas no Edital, não havendo o que se falar em ilegalidade, como já bem demonstrado nas manifestações anteriores, a saber:

Primeiramente, importa dizer que o mero fato de o número de soluções disponíveis no mercado ser relativamente pequeno não afeta a legalidade da pesquisa de preços, uma vez que ela foi feita com a totalidade dos fornecedores idôneos.

Conforme consta do Memorando Inaugural do Processo de Licitação (documento SEI n.º 086819522), a SPTrans buscou ao máximo a participação de empresas interessadas em fornecer a solução.

Foram feitas diversas tentativas de reabertura de prazos, chamamentos, segundas oportunidades, sem que nenhuma outra empresa apresentasse o Certificado de Conformidade devidamente Homologado, nos termos previstos pelos Editais de Concessão do Transporte (SMT/GAB n.ºs 001/2015, 002/2015 e 003/2015).

Diante disso, a realização de pesquisa de preços somente com as empresas que detêm solução homologada se presta a conhecer efetivamente o valor de mercado da solução.

As distorções apontadas pelos n. Auditores se dariam se fossem incluídas outras empresas que não têm condições de cumprir os requisitos da Licitação na pesquisa de preços.

Isso porque o preço ofertado por empresa que não possui solução homologada seria totalmente aleatório, sem condições de comparação com as demais soluções, viciando todo o processo e afastando a legalidade da pesquisa de preços.

É necessário considerar todos os elementos postos no Memorando citado, onde há a descrição de toda tentativa da SPTrans em conseguir o maior número de licitantes possíveis.

Diferentemente do afirmado no final do item 3.2.1 do Relatório de Auditoria, os percentuais indicados na Planilha de Preços não determinam o preço de cada módulo, que fica a critério de cada fornecedor, mas determinam apenas a proporção que será recebida em cada etapa da implantação.

Afinal, se cada fornecedor determinasse a proporção do preço a ser recebida em cada etapa de implantação, eles indicariam um

percentual maior nas etapas iniciais, em evidente prejuízo ao erário.

Em todo caso, diante da dúvida interpretativa lançada no relatório de auditoria, o Apêndice D.2 (Cronograma Financeiro) será adequado ao item 2.1 da Planilha de Preços, para deixar claro que a indicação de percentagens não representa uma “trava” nos valores ofertados pelas licitantes por cada módulo.

E ainda:

Há de se esclarecer a pertinência e organização da pesquisa de preços, principalmente no que tange ao item 2.1 e 2.2. Ambos condizem com o serviço de sustentação do SMGO, porém, enquanto o item 2.2 consiste no valor mensal que será despendido durante todo o contrato, com exceção do período de implantação, o item 2.1 nada mais é do que o cronograma de desembolso atrelado à implantação de cada módulo e sua consequente remuneração.

Desta forma, na medida em que, durante o processo de implantação, a empresa ganhadora do certame implantar os módulos previstos do SMGO, ela receberá (posterior à avaliação e ao aceite formal por parte da SPTrans) um pagamento único relacionado ao preço de suas licenças para aquele módulo (subitens do item 1 da Planilha de Preços) somado a um pagamento mensal de X% relativo ao serviço de sustentação daquele módulo.

É importante reforçar que os valores percentuais de cada módulo não têm relação com o valor de implantação de cada módulo ou de cada solução, mas foram valores definidos pela SPTrans a partir do volume aproximado de dados que seriam gerados para cada um dos módulos, adequando-os a sua importância e peso para a sustentação do SMGO. Por isso, não faz sentido pensar que os percentuais do item 2.1 são “travas” aos licitantes, mas sim referências de desembolso para os 24 meses de implantação do SMGO e de seus respectivos módulos.

Por fim, os excelentíssimos auditores pontuam que:

“(…) ainda que o Apêndice D.2 (Cronograma Financeiro) tenha sido ajustado para indicar mais claramente a discricionariedade dos licitantes na definição desses preços, o valor de referência da licitação foi definido com essa restrição, uma vez que não ficou claro aos fornecedores consultados essa possibilidade.”

Sobre a afirmação de que esta suposta restrição poderia causar danos ao orçamento ou a pesquisa de preço, não podemos concordar, já que em nenhum momento houve qualquer indicativo da dubiedade ou indefinição com relação ao item 2.1 da Planilha, seja durante a própria fase de pesquisa de preços, em que diversos outros itens foram esclarecidos e trazidos à tona pelas empresas (inclusive com trechos dos e-mails trocados sendo utilizados pelos auditores em outros itens), muito menos durante etapa da consulta pública.

Portanto, **reiteramos** que a adequação do cronograma D2 foi suficiente para deixar claro que o item 2.1 da planilha de preço se refere aos desembolsos que se iniciarão a partir da implantação e da sustentação de cada módulo e não de um valor adicional ou de uma “trava” imposta pela SPTrans aos fornecedores, como supõe o relatório de auditoria.

Como se observa, apesar da ausência de manifestação jurídica sobre o tema, não há ilegalidade na pesquisa de preços efetivada, devendo o presente apontamento ser considerado superado.

Item 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.

O assunto já foi amplamente debatido, sendo que a questão não será dirimida sem o julgamento por esta E. Corte.

Trata-se de mais um assunto de cunho jurídico, cuja análise se deu pela Coordenadoria e não pela Assessoria Jurídica.

A Coordenadoria baseia seu apontamento em uma suposta proibição geral de assunção de investimentos pelo Poder Concedente, pressuposto esse que não encontra respaldo na legislação nem no princípio da vinculação ao instrumento convocatório, que admite aditamentos contratuais, como é cediço.

Pelo contrário, o aditamento que transferiu para a SPTrans a responsabilidade pela aquisição e implantação no SMGO foi amplamente fundamentado do ponto de vista jurídico e técnico, como consta no processo administrativo do aditamento e nos esclarecimentos prestados neste processo.

Independentemente do aspecto analisado, técnico ou jurídico, é necessário lembrar que o item descrito como apontamento nesta licitação não está afeto à discricionariedade desta Estatal.

Ainda que a questão possa ser debatida no âmbito do Contrato de Concessão, impor essa infringência sobre a licitação da SPTrans é absolutamente descabido, tendo em vista que a Companhia tão somente cumpriu a determinação do seu acionista majoritário e efetivou a licitação por ele determinada.

Esse assunto, foi já extensamente tratado nas manifestações anteriores, que transcrevemos a seguir, demonstrando que não há razões para manutenção do apontamento:

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 nº 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 nº 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.

Sobre esse assunto e os investimentos dele corrente, ainda ficou esclarecido que:

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 retirado, 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**.*

E ainda:

No último relatório (peça 73), a n. auditoria indica que a irregularidade consistiria em (i) o Poder Concedente teria indevidamente assumido os investimentos no bem reversível (SMGO), considerando que o valor retido das concessionárias é consideravelmente inferior ao preço total do Sistema; (ii) não haveria previsão legal para utilização da arrecadação tarifária para a aquisição do SMGO; e (iii) ao não retirar o SMGO do objeto das concessões do sistema transporte, a SMT/SETRAM teria incumbido a SPTrans de licitar um objeto já licitado nas Concorrências SMT.GAB nºs 001, 002 e 003/2015.

Sobre o tópico (i) não se pode perder de vista que qualquer investimento realizado pelas concessionárias — seja no valor total do SMGO ou em parte dele — seria remunerado e, portanto, onerado da Conta Sistema. Nem mesmo o valor retido é “gratuito”, pois será

remunerado às concessionárias ao longo do Contrato. Entender de forma diversa seria dizer que os investimentos a cargo do parceiro privado são gratuitos para o parceiro público, o que não é verdade.

Ainda que se admita que o valor retido das concessionárias para a aplicação no SMGO é relativamente menor em relação ao preço total desse Sistema, fato é que ele faz parte do valor total. Logo, ainda há investimento das concessionárias na aquisição do SMGO.

A alegação do tópico (ii) é improcedente, pois desde a publicação dos editais das Concorrências SMT.GAB nºs 001, 002 e 003/2015 os investimentos no SMGO seriam remunerados pela Conta Sistema, então dizer que não haveria previsão legal para utilização da arrecadação tarifária para a aquisição do SMGO implicaria considerar ilegal a modelagem original das Concorrências, o que não se admite.

Pelo contrário, o art. 13, parágrafo único, III, da Lei Municipal n.º 13.241/2001 conferiu ao contrato a definição da forma de remuneração dos serviços, dentre os quais se incluem a aquisição do SMGO, logo não procede a alegação de que o referido dispositivo teria sido violado. Ainda, o Decreto Municipal n.º 42.184/2002, em seu art. 2º, V, “b”, é expresso ao determinar que as tarifas (e, portanto, a Conta Sistema) sejam utilizadas também para a aquisição de equipamentos e aplicativos para o sistema de gerenciamento da frota.

Quanto ao tópico (iii) importa lembrar que “licitar um objeto já licitado” não é uma irregularidade por si, mas somente quando verificada alguma sobreposição indevida de gastos em atentado ao princípio da eficiência. No caso, as concessionárias não haviam adquirido nem instalado o SMGO e não haviam sido remuneradas por isso.

Logo, a aquisição do objeto pela própria Administração Pública não implicou nenhuma sobreposição de gastos ou investimentos, e impedir o Poder Concedente de atribuir à SPTrans a tarefa de adquirir o SMGO seria impedi-lo de buscar o melhor caminho para viabilizar a conclusão da modernização planejada diante da situação fática dada.

De se ressaltar que a n. Coordenadoria enviou apropriadamente o apontamento para análise da SETRAM, única competente para responder por eventual falha na elaboração do aditivo.

Entretanto, eventual falha — que não se afirma — não pode imputar sobre a licitação feita pela SPTrans qualquer ilegalidade, uma vez que esta Estatal cumpriu a determinação que lhe foi imposta pelo Poder Concedente.

*Assim sendo, sob qualquer ângulo que se ponha a questão se verifica a impropriedade da Conclusão da n. Auditoria, razão pela qual, na remota hipótese de não se reconhecer a perda do objeto da presente análise, se requer que seja considerada **superada**.*

É necessário analisar o presente item sob a égide do Artigo 22 da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, uma vez que a contratação se deu em cumprimento às exigências das políticas públicas sobre mobilidade da Cidade de São Paulo, em especial os compromissos assumidos junto ao Banco Mundial e a necessidade de se ingressar finalmente na segunda fase de remuneração dos Contratos de Concessão.

Não bastasse, nos termos do §2º do Art. 22 da citada Lei, as circunstâncias práticas impostas sobre a SPTrans consistia na determinação por seu acionista majoritário de contratação do serviço, razão pela qual, não poderia se esperar outra conduta da Estatal, além da realização da licitação, como foi feita.

Por fim, não é correta a alegação da Coordenadoria de que a origem não teria esclarecido “sobre a retirada da aludida obrigação da Contratada sem a concomitante diminuição proporcional da remuneração”. Ora, o fundamento para a alteração foi amplamente exposto, por mais que a Coordenadoria discorde a partir de sua opinião político-legislativa. Além disso, restou esclarecido que a remuneração das concessionárias não incluía a aquisição e implantação do SMGO.

Diante disso, e de tudo mais que consta do presente processo, reitera-se todas as manifestações anteriores da SPTrans, onde o assunto foi juridicamente bem justificado, como se observa da transcrição acima, requerendo a essa Corte julgue improcedente o presente apontamento.

Item 4.6. A solução DRT não estava prevista na modelagem do SMGO nos Editais das Licitações 001, 002 e 003/2015 nem está incluída nos módulos gerais, não restando justificada sua inclusão no contexto geral de contratação do SMGO, pois tal funcionalidade pode ser desenvolvida por outras empresas, portanto, não havendo o devido parcelamento do objeto, em prejuízo à economicidade da contratação, e em infringência ao inciso III do Art. 32 da Lei Federal n.º 13.303/16.

Neste item se observa uma discordância técnica entre Auditores e a SPTrans que não poderá ser dirimida sem o julgamento pelo Pleno dessa E. Corte de Contas.

As manifestações anteriores desta Estatal extensamente demonstraram a impossibilidade do parcelamento da licitação, em especial porque os itens estruturantes da solução de DRT estavam presentes dentre as funcionalidades do SMGO, não restando dúvida da importância e obrigatoriedade da inclusão destas na solução do SMGO.

Nesse sentido, destacamos:

A aquisição do módulo DRT, com a respectiva manutenção e sustentação, no âmbito da mesma contratação do restante do SMGO é resultado de uma decisão fundamentada da SPTrans, por ser esta a forma mais segura e econômica para a modernização das ferramentas de monitoramento e gestão operacional do sistema de transporte coletivo, em todos os modos geridos por esta empresa estatal.

Nesse sentido, a estruturação do edital da Licitação n.º 35/2023 preserva, sobretudo, a economicidade, princípio constitucional da Administração Pública.

É cediço que não há razão apriorística pela qual a Administração Pública estaria impedida de licitar, conjuntamente, parcelas de objeto que não foram avaliados no processo de certificação de conformidade e de homologação. Tampouco há vedação apriorística à contratação conjunta de soluções que possam, porventura, ter sido desenvolvidas por empresas distintas,

A avaliação sobre a necessidade de parcelamento do objeto, em conformidade com o art. 32, III, da Lei Federal n.º 13.303/2016, é pautada pela economicidade, além do interesse público a ser atendido pela contratação, o que depende de uma avaliação em concreto. No caso, o item 3 do Termo de Referência trouxe a justificativa para a contratação conjunta dos bens e serviços objeto da licitação, inclusive sobre o módulo DRT e a infraestrutura de sustentação do SMGO.

Sem embargo, cabem algumas considerações adicionais neste tocante.

Há relevante economia dos atos processuais com a contratação de uma solução integrada, sem a multiplicação de processos de contratação. Cumpre-se, assim, com o princípio da eficiência da administração pública, sendo esse um dos motivos para a contratação do módulo de DRT na presente licitação.

Mais importante que isso são as razões técnicas para a atual configuração do objeto da contratação.

A SPTrans tem como parte de seus objetivos estratégicos — descritos na Carta de Governança e nos compromissos de desempenho institucional — a modernização de seu funcionamento, com foco na produtividade dos processos e efetividade dos resultados, na valorização do corpo técnico e no desenvolvimento da infraestrutura física e tecnológica, assim como a consolidação da imagem de excelência e inovação na gestão de um dos maiores Sistemas de Transporte Coletivo Público de Passageiros do mundo.

Assim, a contratação do SMGO está diretamente alinhada aos objetivos da SPTrans, que guardam relação essencial com o serviço de transporte coletivo público de passageiros, objeto de concessão pela Prefeitura de São Paulo.

Dessa forma, a planilha de funcionalidades constante do Caderno III do Anexo VII dos contratos de concessão foi prevista a integração do SMGO com o Serviço Atende+, o qual depende de um sistema de roteirização e, agora com o SMGO, de um sistema de monitoramento, controle e comunicação com o usuário e motoristas de Vans. Uma vez que o Atende+ é o principal serviço objeto do DRT, previu-se, desde o princípio, a integração do DRT ao restante do SMGO.

Concomitantemente à gestão do contrato de concessão, a SPTrans recebeu da Secretaria Executiva de Transporte e Mobilidade Urbana atribuições de gestão do Transporte Escolar Gratuito (TEG), como parte da reestruturação e capacitação de uma política integrada de mobilidade e considerando, ainda, que o TEG baseia-se em conceitos operacionais próximos aos do Serviço Atende+.

A gestão desses serviços é realizada pela mesma Área da SPTrans, que, atualmente, conta somente com um software de roteirização que tem funcionado adequadamente, mas que não oferece todas as opções necessárias para o pleno desenvolvimento das soluções de DRT que a SPTrans necessita. Fica evidente a necessidade de modernização e complementação da gestão, o que deve ser entregue pelo SMGO.

A gestão integrada desses serviços de mobilidade harmoniza-se com as recomendações do Programa Smart Mobility do Banco Mundial para a Cidade de São Paulo, como mencionado no Termo de Referência do Edital da Licitação n.º 35/2023. O referido Programa contemplou, ainda, a recomendação de implantação de serviço de transporte Sob Demanda, que, conjuntamente ao Atende+ e o TEG já operantes, são compreendidos no conceito de DRT (Demand-responsive Transport).

Sob o ponto de vista da composição dos sistemas que suportam as atividades da SPTrans para planejar operações, projetar o sistema de transporte público por ônibus, fiscalizar o cumprimento do programa operacional e prestar assistência às operações, além de outros importantes aspectos relacionados ao gerenciamento dos serviços de transporte; os dados e as informações pertinentes na composição do ecossistema de transporte se estruturam em visões sobre a utilização dos ônibus, utilização da infraestrutura como de terminais de transferência e integração, corredores, faixas exclusivas, vias de circulação, pontos de embarque e desembarque de passageiros e, sobre como as pessoas que usam os serviços do transporte público utilizam os serviços e se deslocam na cidade.

De modo geral, estas informações formam a base comum das atividades de gerenciamento do transporte público na cidade.

As atividades voltadas ao DRT utilizam as mesmas bases de informações para qualificar as demandas e os serviços. Nesta ótica, os dados requisitados de infraestrutura e frota já fazem parte das informações contidas no SMGO, devendo ser interpretados no conjunto dos demais serviços de transporte da cidade, o que amplia a facilidade de uso e potencializa o valor dos dados disponíveis.

Neste contexto, é vantajoso que o DRT seja um componente do sistema SMGO, pois ele é parte dele, com o acoplamento necessário para produzir as informações integradas.

Além disso, os veículos que fazem parte dos serviços Atende+ (subconjunto do DRT) são hoje controlados pela plataforma do SIM e do InfoTrans, como, por exemplo, os serviços para roteirização, controle da frota e itinerários percorridos. Por consequência, essas funcionalidades farão parte do SMGO, cuja proposta é absorver as funcionalidades do SIM com outras evoluções.

Adicionalmente, os veículos do sistema Atende+ estão sendo equipados com equipamentos UCP para monitoramento, cujos dados são transmitidos diretamente ao sistema central de processamento do SIM.

Nesse sentido, além de facilitar a gestão dos referidos serviços, a contratação conjunta da solução integrada permite que as atividades de controle das operações, voltadas à fiscalização e a regulação das atividades, sejam verificadas por equipe central já disponível no Centro de Controle, por exemplo, sem a necessidade de criação exclusiva de controle apartado da gestão geral dos serviços do transporte público.

Nesse cenário, alinhado com a legislação municipal, os contratos de concessão e as recomendações das instituições internacionais, é necessária a incorporação de um software de DRT para o SMGO, que tem como premissa ser o Software de gestão e monitoramento da operação do sistema de transporte, contemplando planejamento, monitoramento, controle e gestão dos serviços.

De outra banda, a previsão do módulo DRT não representa restrição indevida à competitividade. A SPTrans tomou as cautelas de não crescer desnecessariamente requisitos à contratação, para as empresas interessadas poderem aproveitar soluções e parcerias disponíveis no mercado — desde que funcionais e devidamente integradas —, o que tende a reduzir o preço da contratação como um todo.

E ainda:

Cabe ao Grupo de Trabalho reiterar os pontos trazidos na manifestação a respeito do Relatório Preliminar da Auditoria, mas reforçar os elementos que seguem para esclarecimento da pertinência do DRT no SMGO e o não parcelamento do objeto.

O Anexo VII dos editais de concessão de 2019 prevê a contratação e desenvolvimento do SMGO, assim como as definições acerca dos equipamentos embarcados e relações entre o software e o hardware previstos.

O Caderno III do Anexo VII introduziu uma lista de 726 funcionalidades que fariam parte do SMGO e que seriam alvo de certificação e homologação para quaisquer empresas que tivessem interesse em fornecer seu SMGO para o poder público.

Dentre estas funcionalidades, no módulo de Base de Dados, tendo como obrigação “receber todos os dados atualmente incorporados ao SIM e ao INFOTRANS, bem como deverá gerar dados para suportar a necessidade de informações” (Anexo VII pg. 78), este: relacionados a operação do sistema, como dados das concessionárias do serviço, das linhas que compõe o Sistema de Transporte e de seus serviços complementares, como o Serviço Atende+ (Lei 13.241/2001, Art. 2º, Inciso II).

Neste mesmo conjunto de funcionalidades, constam as que são relacionadas aos sistemas atuais da SPTrans (conforme Apêndice A do Termo de Referência), como SIM e Infotrans, e que a SPTrans não pode deixar de possuir. De tal forma, as funcionalidades 76 a 92 listam as necessidades de implementação para o Serviço Atende+, como segue:

76	Infotrans / Atende: desenvolvimento de sistema que possibilite a interatividade do usuário com o serviço, permitindo que ele realize via internet ou por aplicativo em dispositivo móvel, procedimentos que hoje devem ser solicitados pessoalmente ou por telefone. Dentre os processos necessários, destaca-se:
77	• Pré-cadastramento no Serviço;
78	• Anexar Ficha de Avaliação Médica;
79	• Informações sobre o deferimento/indeferimento de cadastro;
80	• Informações sobre auditorias médicas;
81	• Solicitação de programação de viagens regulares;

SEQ.	ITEM	FUNCIONALIDADE
82		• Solicitação de programação de viagens eventuais;
83		• Alteração de endereço;
84		• Alteração de programação de viagens;
85		• Solicitar cancelamento de viagens;
86		• Suspender o pedido de cancelamento de viagens;
87		• Enviar justificativa de faltas;
88		• Consultar programação de viagens (horários de embarque e prefixo de veículos);
89		• Consultar localização do veículo;
90		• Histórico de pedidos;
91		• Avaliar atendimento;
92		• Registrar reclamação/elogio

Este conjunto de funcionalidades permitiria um avanço na gestão e na qualidade do Serviço Atende+. Isso significa que o módulo DRT não excede substancialmente aquilo que foi inicialmente previsto para o SMGO no contrato de concessão, diferentemente do que indica o relatório conclusivo de auditoria.

Como é sabido, inclusive apresentado aos nobres auditores em Mesa Técnica Pública em 29/09/2023, o Grupo de Trabalho desenvolveu por um longo período, um extenso trabalho de revisão e de possível atualização das funcionalidades do SMGO previstas no Anexo VII, Caderno III, resultando na manutenção de todas as funcionalidades listadas, já que estas estavam aderentes ao que estava sendo desenvolvido pelo mercado.

Em contrapartida, como já informado na manifestação anterior, a SPTrans se tornou responsável pela gestão do Transporte Escolar Gratuito — TEG de acordo com a Portaria Conjunta n.º 05/2022 SETRAM/SME. Um dos motivos pelos quais a SPTrans foi escolhida pela Secretaria para realizar a gestão deste importante serviço à população, além da experiência desta empresa na gestão de passageiros, foi a semelhança operacional do serviço TEG com o Serviço Atende+ e de seus altos índices de qualidade e satisfação para com os usuários com mobilidade reduzida.

Desta forma, a SPTrans deu prosseguimento, como medida temporária, a contratação de um software de roteirização semelhante ao já constante no Infotrans, enquanto não havia a contratação em definitivo do SMGO e a implantação das funcionalidades do Serviço Atende+ e ampliação destas para os usuários do TEG.

Isto porque, não faria sentido provermos tais funcionalidades aos usuários do Serviço Atende+, e não fazermos o mesmo aos estudantes do TEG. Ademais, o Grupo de Trabalho e a Diretoria e Superintendência responsável pelos dois serviços buscaram no mercado conhecer se existiam soluções de prateleira que poderiam contemplar estas funcionalidades, para os dois serviços.

Ocorre que nos últimos anos houve um significativo crescimento de políticas públicas de DRT (conforme gráfico 1 abaixo), do inglês Demand-responsive Transport (Transporte Responsivo a Demanda) e do uso de softwares para a gestão destes serviços, bem como da comunicação e da satisfação de seus usuários.

Project Launches per Quarter per Year (2019-2023)

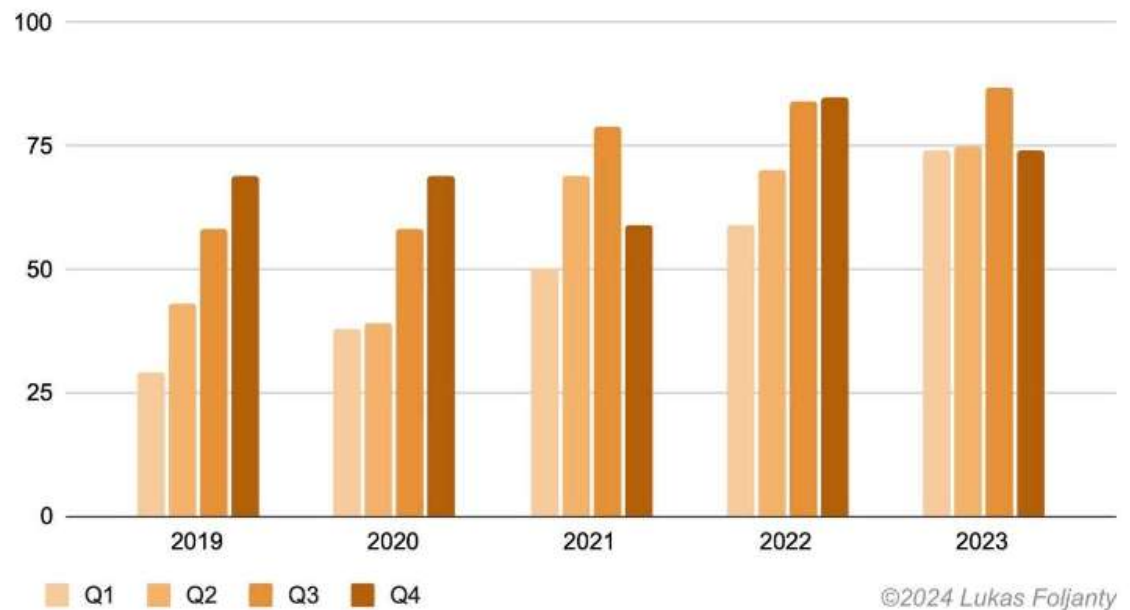


Gráfico 1 - Projetos de DRT lançados por trimestre/ano desde 2019 (Fonte: relatório "[On-Demand Ridepooling Transit Report - 2023 Recap](#)")

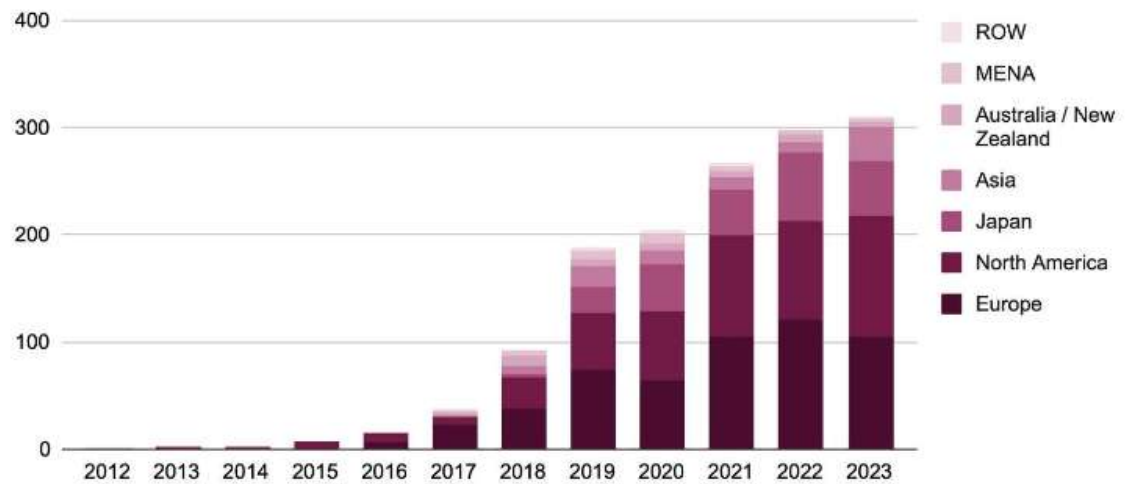
Dentre diversos relatórios, whitepapers, reuniões e soluções estudadas, o relatório "[On-Demand Ridepooling Transit Report - 2023 Reca](#)" e nos relatórios relacionados para cada trimestre do ano de 2023, nos traz uma série de dados sobre o mercado de DRT e a possibilidade de analisar graficamente e com informações ricas sobre os projetos em um mapa, reproduzido abaixo, acessado por meio do endereço [Mapping On-Demand Ridepooling / Transit / DDRT projects all over the world \(active projects only; status: Jan 2024\)](#):



No mapa é perceptível uma disparidade na distribuição de projetos de DRT pelo mundo, muito mais utilizados nos EUA, na Europa e no Japão/Coreia, enquanto ainda não explorados na América Latina e África. Além disso, também é latente a força de algumas soluções/empresas dentre as operações mapeadas.

Essa disparidade e concentração de projetos em poucos locais e empresas também é observado nos gráficos abaixo, do mesmo relatório:

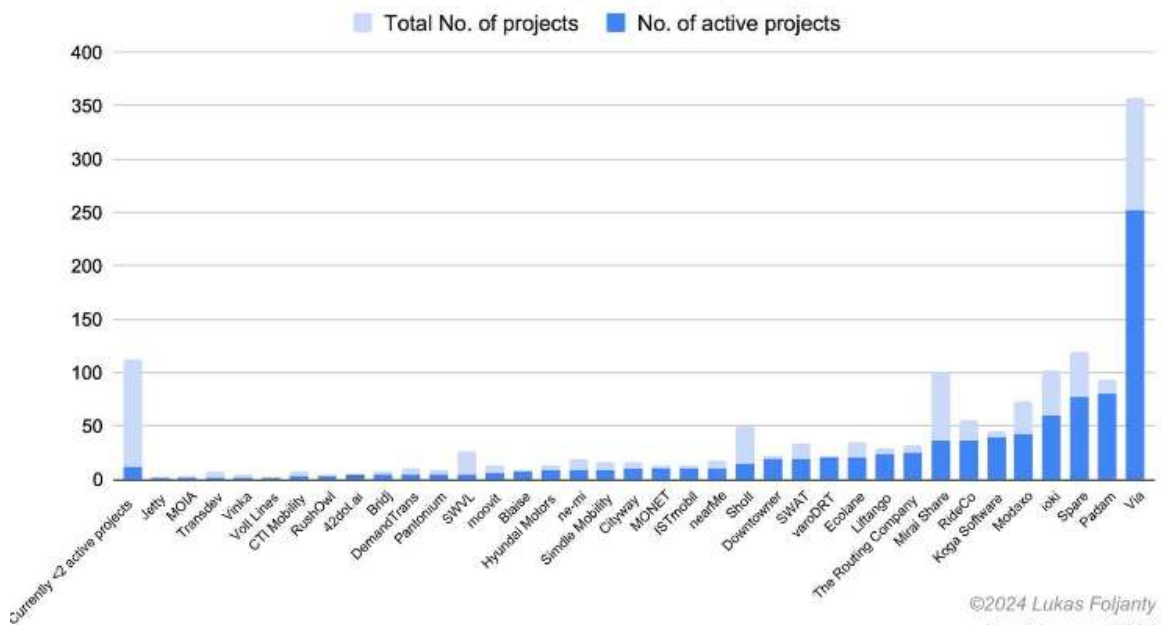
Project Launches by Region & Year



©2024 Lukas Foljanty

Gráfico 2 - Projetos por ano / região

Number of On-Demand Ridepooling Projects by Tech Provider



©2024 Lukas Foljanty
As of January 2024

Gráfico 3 - Número de Projetos (ativos/inativos) por fornecedores de soluções DRT

Além da disparidade de projetos nos EUA e Europa e a clara dominância do mercado por parte da empresa Via, seguida de longe por soluções de tamanho semelhante como Padam e Spare, podemos analisar os seguimentos destes projetos, conforme Gráfico 4:

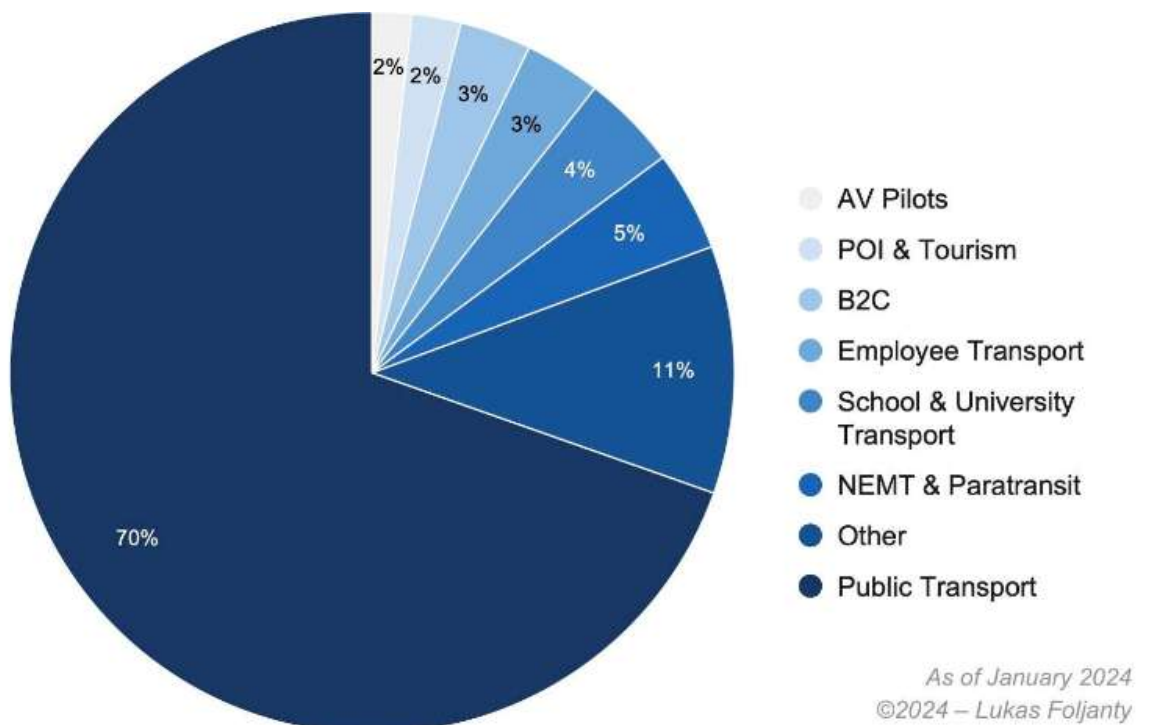
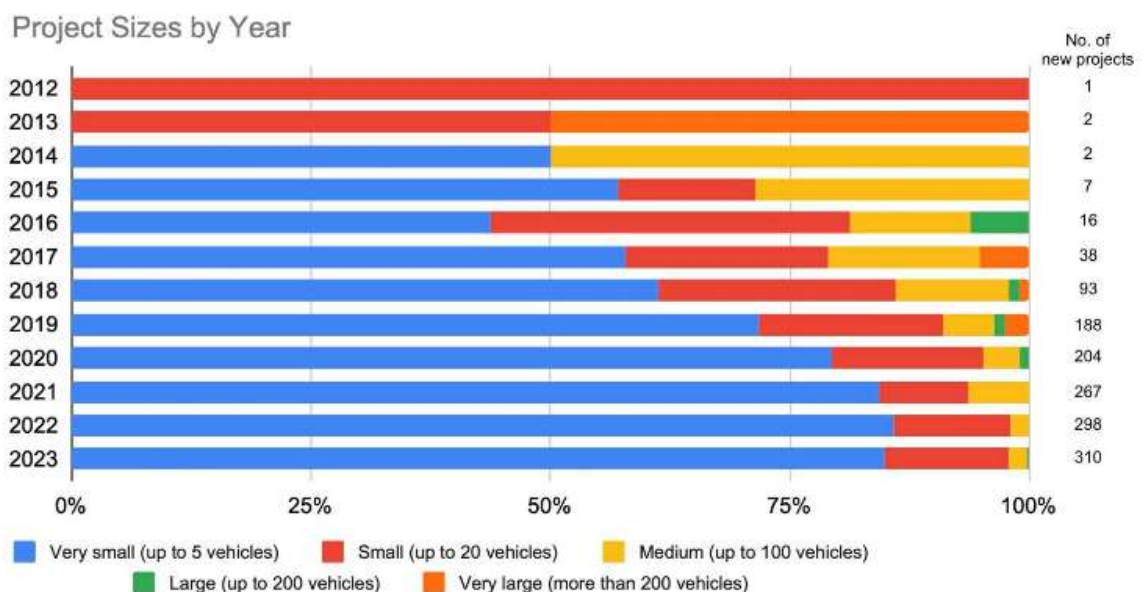


Gráfico 4 - Distribuição de seguimentos de DRT nos projetos

O Gráfico acima nos mostra que a maioria (70%) dos projetos de DRT desenvolvidos no mundo tem como segmento o transporte público (no SMGO entendido como Ônibus Sob Demanda), como proposto pela SPTrans.

Ainda, reforça-se a recomendação do Banco Mundial dentro dos relatórios do Programa de Mobilidade Inteligente para São Paulo, especificamente no projeto de Governança para o MaaS, desenvolvido pela FGV Cidades, da implantação deste novo serviço complementar do Sistema de Transporte que seria o Ônibus Sob Demanda.

Por fim, cabe salientar que o sistema de DRT da SPTrans não seria um mero serviço de DRT, tendo números que o transformariam em um dos maiores do mundo, conforme Gráfico 5:



©2024 Lukas Foljanty

Gráfico 5 - Tamanhos de Projetos por ano

Após esta exaustiva análise, a SPTrans julgou que o mercado de DRT não é amplo, principalmente quando se considerava a quase inexistente presença de projetos e empresas na América Latina (3), sendo que somente uma delas tem um projeto está sendo desenvolvido em uma grande cidade (mas sem participação direta do poder público), outra tem uma solução comercial de oferta de soluções DRT para empresas privadas e outra está em um pequeno município no Brasil, com menos de um ano de implantação.

Retomando o processo de certificação e de homologação, a SPTrans teve conhecimento de que as empresas hoje homologadas tinham softwares serviços de Paratransito e porta-a-porta (como o Serviço Atende+), assim como em outras cidades trabalhavam com parceiros na integração de outros modos que compunham um serviço DRT (Escolar e Sob Demanda Público).

Desta forma, a contratação do DRT no SMGO se sustenta não só pela presença de funcionalidades do Serviço Atende+ no Caderno III do Anexo VII (que estão especificadas e previstas no item 6.3.2 do TR), da necessidade de um sistema semelhante para os usuários do serviço TEG, mas também pela impossibilidade de uma licitação comum, já que é um mercado extremamente inovador e inicial na América Latina.

Ademais, uma composição de um sistema de DRT sem estar atrelado ao módulo Base de Dados do SMGO não se sustentaria, além de

ter uma composição de preços diferente se fosse licitado em separado do sistema, já que teríamos custos semelhantes e que podem ser economizados na contratação conjunta. Além destes itens, a duração do contrato do SMGO também traz mais segurança e economicidade para a contratação do que se o fizéssemos a parte e com um prazo máximo de 60 meses.

Por fim, reforçamos que as empresas homologadas do SMGO atualmente já trabalham com softwares de DRT integrados aos seus sistemas em outras cidades do mundo e, por isso, tem muito menos risco e mais conhecimento sobre a implantação desses softwares do que se fossem projetos e empresas desassociados.

Portanto, reiteramos a necessidade da contratação e do não parcelamento do objeto do DRT no SMGO.

Mas não é só.

A manifestação da Assessoria Jurídica, apesar da interpretação da Coordenadoria Técnica, teve o condão de questionar o posicionamento da Especializada, a fim de que não insistisse em comportamento contraditório.

Isto porque, como bem se observa daquela manifestação, em “*irregularidade de igual natureza, embora direcionada para a inclusão de Data Center no escopo do objeto licitado, também foi levantada na Representação ao Edital n.º 035/2023, proposta pelo Senhor Guilherme Santana Andrade Glassman e Outros. A D. Auditoria, após justificativas apresentadas pela Origem, concluiu pela sua superação.*”

Tal qual aquela oportunidade, o parcelamento do objeto não era uma possibilidade neste caso e a insistência da n. Coordenadoria viola o princípio do *Venire Contra Factum Proprium*.

Ainda que referido princípio não tenha previsão expressa em nenhuma norma, ele decorre da segurança jurídica, boa-fé objetiva e moralidade administrativa, sobre os quais a Administração Pública, inclusive o TCM/SP, está sujeita.

Dessa forma, como bem apontado pela Assessoria Jurídica dessa E. Corte, a Coordenadoria precisaria avaliar da mesma forma que fez em relação ao “data center”, onde acertadamente concluiu que não poderia ser feito o parcelamento do objeto da licitação, uma vez que “*a realização de uma única licitação, com todo o objeto adjudicado a um único licitante, desde que ampla, técnica e economicamente justificada, com a permissão para participação de consórcio ou subcontratação de uma parte específica do objeto, poderá ser considerada eventualmente viável, por conter instrumentos que amenizam a restrição à concorrência*”.

Pelo exposto, **reiteramos** as manifestações anteriores que bem demonstraram a necessidade da contratação e do não parcelamento do objeto do DRT no SMGO, fato este já consumado. Ainda que assim não fosse, demonstrada a absoluta legalidade da contratação na forma que foi realizada.

Item 4.8. A SPTrans deve manter a forma de comunicação física existente atualmente entre o validador e a UCP, atualizando os protocolos de transmissão de dados desses equipamentos para permitir a ampliação de todas as informações de deslocamento da demanda para integrá-las já no ambiente embarcado com as informações do georreferenciamento da frota, sem prejuízo de eventuais ajustes posteriores no ambiente do SMGO.

A n. Coordenadoria entendeu que este item não foi superado “*porquanto não mais passíveis de relevo, considerada a finalização do procedimento licitatório e seu não atendimento, em época própria*”.

Entretanto, isso não corresponde a verdade, uma vez que o Termo de Referência foi revisado e nele constou o seguinte item:

5.2.4.1.9. A padronização do protocolo de comunicação deverá contemplar a integração da UCP com os equipamentos do sistema de bilhetagem, ou seja, os validadores. Inicialmente, prever a troca de informações operacionais básicas, contendo, por exemplo, a linha de operação e suas respectivas condições. Em seguida, prever a inclusão de dados sobre passageiros, cartões de bordo, dados de GPS, política tarifária, e outras informações pertinentes, atingindo o máximo da integração entre tais equipamentos, garantindo assim a máxima integração entre os sistemas de monitoramento (SMGO) e a bilhetagem;

Referido item teve o objetivo de cumprir o apontamento feito pela n. Coordenadoria, que não pode ser considerado mantido.

Como a contratação, referido item também constou no Plano de Trabalho, Documentos Preliminares de Projetos e estará no Documento de Design Final do Projeto, demonstrando mais uma vez que foi contemplado pelo Edital sob análise.

Pelo exposto, não há como se acatar a manifestação da n. Coordenadoria de que referido apontamento não foi atendido.

Item 4.10. São necessários esclarecimentos, por parte da SPTrans, quanto à participação dos itens orçados relativos aos serviços de Manutenção Evolutiva/Adaptativa e Treinamentos/Reciclagens da solução DRT, que representam mais de 90% da soma dos preços de fornecimento e implantação dessas licenças.

Neste item, mais uma discordância técnica entre Auditores e a SPTrans que só poderá ser dirimida com o julgamento pelo Pleno dessa E. Corte de Contas.

Isso porque o apontamento se refere à necessidade de “esclarecimentos”. Os esclarecimentos foram feitos à exaustão, mas a n. Coordenadoria não os considerou, razão pela qual não nos cabe outras providências, a não ser reiterar todo o já exposto no presente processo.

A fim de que o n. Conselheiro constate que os esclarecimentos foram feitos, transcrevemos a seguir as manifestações, ora reiteradas:

Em 05 de fevereiro de 2024:

A contratação pretendida do SMGO terá duração de dez anos, prorrogáveis por mais cinco. Trata-se de contrato de longa duração, com a constante evolução e adaptação do sistema aplicado na SPTrans. Nesse modelo, é natural que o preço destes serviços supere o preço da licença e de sua implantação.

Como já sustentado pela SPTrans no âmbito do processo TC nº 13.196/2023, os preços anuais com o suporte dos softwares se aproxima de um quinto do valor das licenças. No presente caso, contudo, o valor anual é inferior a esse parâmetro de mercado, o que indica a razoabilidade dos preços estimados obtidos.

Com relação aos treinamentos e reciclagens, serão capacitados todos os funcionários da SPTrans, terminais e empresas operadoras para operação do sistema. No decorrer do tempo, devido ao turnover natural das equipes, novos treinamentos deverão ser realizados.

Além disso, a cada atualização dos sistemas, realizados pela fabricante, novos treinamentos poderão ser requeridos.

Considerando o prazo potencial de atividade da solução em até 15 anos, é razoável o investimento previsto em treinamento e capacitação técnica de funcionários.

Em 04 de abril de 2024:

Primeiramente, salta aos olhos que o relatório de auditoria não expõe a razão pela qual seria irregular o mero fato de os valores de manutenção representarem 90% do valor das licenças.

Em verdade, o apontamento causa espanto, pois, se o valor das licenças fosse muito maior que o da manutenção, a Administração teria que arcar com um grande valor logo no início do contrato, ao passo que, no modelo atualmente adotado, a maior parte do valor do contrato será pago ao longo de uma década, e apenas na proporção da execução contratual satisfatória, conforme o atendimento do Acordo de Nível de Serviço, o que é muito mais vantajoso que aquilo que a n. auditoria gostaria de enxergar no edital.

As soluções orçadas têm como característica serem softwares por serviço, com disponibilização de um valor para implantação e posterior cobrança mensal de uma taxa de manutenção. Como é sabido, estes tipos de softwares têm uma proporção diferente na distribuição de seus preços, normalmente tendo uma composição de cerca de 20% do valor sendo para implantação e 80% para manutenção durante o tempo do contrato (normalmente de 48 a 54 meses).

Ocorre que o tempo de contrato previsto para o SMGO é de mais de 120 meses, o que claramente altera a proporção dos custos entre investimento/implantação e a manutenção. Desta forma, não é correto analisar os custos de soluções deste modelo por meio de uma lógica única de licenças ou de manutenção destas licenças.

Portanto, não há disparidade ou desproporção nos itens orçados e seus respectivos custos. Desta forma, **reiteramos** a manifestação anterior e defendemos os valores apresentados na planilha orçamentária.

Em 18 de junho de 2024:

Cabe ressaltar que em seu último parecer, a Coordenadoria reforçou que este item, relacionado a proporção mais adequada entre os preços dos fornecimento e implantação das licenças e os de manutenção e treinamento, trata-se de uma abordagem elucidativa e não uma infringência ou irregularidade no contrato.

Após demonstrar que não havia disparidade ou desproporção nos itens orçados e seus respectivos custos, a contratação foi realizada conforme orçamento, inclusive reforçado pelos menores valores citados pelos auditores como referenciais para os cálculos do que seria correto quanto aos preços da solução, razão pela qual este item deve ser considerado superado.

Item 4.15. Não estão devidamente especificados os critérios e condições de pagamento para o item “Serviços de sustentação do SMGO”, uma vez que não é possível determinar qual será a evolução percentual dos pagamentos à medida que os módulos sejam entregues pela vencedora do certame, em infringência ao inciso III do Art. 69 da Lei Federal n.º 13.303/16.

A n. Coordenadoria entendeu que este item não foi superado “porquanto não mais passíveis de relevo, considerada a finalização do procedimento licitatório e seu não atendimento, em época própria”.

Entretanto, as informações sobre a evolução dos pagamentos constam do Edital, mas de forma não tabelada.

As revisões promovidas no Termo de Referência e nos Apêndices D.1 e D.2 - Cronogramas Físico e Financeiro não foram devidamente consideradas pela Coordenadoria, o que deve ser corrigido por essa C. Corte, considerando referido apontamento como superado.

Nesse sentido, importante trazer os esclarecimentos promovidos no dia 04 de abril de 2024, que são didáticos sobre o cumprimento deste apontamento:

Acreditamos que este item carece de um melhor esclarecimento para compreensão total dos auditores, já que é possível determinar qual será a evolução dos pagamentos na medida que os módulos são entregues, pois os pagamentos estão condicionados e se darão justamente no momento da entrega destes, mediante aprovação da SPTrans.

Segue tabela esclarecendo os momentos, meses e módulos em que os pagamentos serão realizados:

Marco de entrega	Mês da implantação	Proporção do item 2.2
Implantação Base de Dados	13º	20%
Implantação Especificações Gerais	13º	10%
Implantação DRT	17º	10%
Implantação Planejamento Operacional	24º	10%
Implantação Planejamento Estratégico	17º	10%
Implantação Operação	24º	10%
Implantação Controle	24º	10%
Implantação Gestão dos Serviços	24º	10%
Implantação Informação aos Usuários	19º	10%
Total		100%

Da mesma forma, a distribuição mês a mês dos desembolsos, a partir da implantação do primeiro módulo:

Mês do contrato	Módulo implantado	Valor de desembolso mensal (item 2.1)	Total (% ref ao item 2.2)
13°	Base de Dados e Especificações Gerais	20% + 10%	30%
14°		20% + 10%	30%
15°		20% + 10%	30%
16°		20% + 10%	30%
17°	DRT e Planejamento Estratégico	20% + 10% + 10% + 10%	50%
18°		20% + 10% + 10% + 10%	50%
19°	Informação aos Usuários	20% + 10% + 10% + 10% + 10%	60%
20°		20% + 10% + 10% + 10% + 10%	60%
21°		20% + 10% + 10% + 10% + 10%	60%
22°		20% + 10% + 10% + 10% + 10%	60%
23°	Planej. Operacional, Operação, Controle e Gestão dos Serviços	20% + 10% + 10% + 10% + 10%	60%
24°		20% + 10% + 10% + 10% + 10% + 10% + 10%	100%
25° e subsequentes (item 2.2)			100%

Com estas informações, esperamos esclarecer o apontamento sobre o desembolso mensal da sustentação do SMGO e sua relação com a implantação dos módulos.

Assim, respondendo ao exemplo trazido pela n. auditoria (“para o item “aprovação da implantação das especificações gerais” seria 10% do item 2.2, como consta na Planilha de Quantidades e Preços, em seu item 2.1.1, ou seria 10% do item 2.1.1?”), é evidente que os 10% são do item 2.2, e não do item 2.1.1. Afinal, se fosse deste último, não se chegaria aos 100%, além de o próprio item 2.1.1 conter a indicação precisa. Interpretar em sentido contrário não seria razoável — e, com a devida vênia, é descabido obstar a licitação com base em interpretação desarrazoada do edital.

Item 4.17. Não estão devidamente especificados os critérios e condições de pagamento para o item “Serviços de manutenção evolutiva e adaptativa do SMGO”, uma vez que não é possível concluir sobre qual será o critério de remuneração devido à incoerência entre os itens 8.1.4 e 8.1.5, uma vez que este último trata de valores “remunerados proporcionalmente”, mas não há definição de proporção no Apêndice 2 - Cronograma Financeiro, em infringência ao inciso III do Art. 69 da Lei Federal n.º 13.303/16.

A n. Coordenadoria entendeu que este item não foi superado “porquanto não mais passíveis de relevo, considerada a finalização do procedimento licitatório e seu não atendimento, em época própria”.

Entretanto, a n. Coordenadoria simplesmente desconsiderou a revisão promovida nos itens 8.1.4 e 8.1.5 do Termo de Referência, que deixaram claro que os critérios de pagamento se dariam proporcionalmente ao valor do respectivo módulo, ou seja, a incoerência do texto alegada foi corrigida, deixando claro que o pagamento se daria com relação a cada módulo, e proporcional ao respectivo módulo.

O Termo de Referência anexo ao Edital teve sua redação final da seguinte forma:

8.1.4. Os serviços de Manutenção Adaptativa e de Manutenção Evolutiva serão remunerados pelos valores fixos mensais constantes da planilha de preços e quantidades, não cabendo acréscimo para a prestação dos serviços aqui descritos, ainda que ultrapassem a dimensão ou esforço inicialmente estimado.

8.1.5. Até a conclusão da implantação de todos os módulos do SMGO, os serviços de Manutenção Adaptativa e de Manutenção Evolutiva serão remunerados proporcionalmente ao valor dos respectivos módulos, conforme a planilha de preços e quantidades.

Ao ignorar o ajuste feito, a n. Coordenadoria reitera apontamento manifestamente superado, o que não se pode admitir.

Item 4.19. Não estão devidamente especificados os critérios e condições de pagamento para o item “Serviços de manutenção evolutiva e adaptativa do SMGO”, pois serviços de natureza variável se apresentam com remuneração fixa, com potencial prejuízo ao erário, por pagamentos referentes a serviços não prestados, em infringência ao inciso III do Art. 69 da Lei Federal n.º 13.303/16.

Neste item, mais uma discordância técnica entre Auditores e a SPTrans que só poderá ser dirimida com o julgamento pelo Pleno dessa E. Corte de Contas.

Isso porque, a n. Coordenadoria entende que os critérios e condições de pagamento não estão devidamente especificados, entretanto, a SPTrans apresentou manifestações que especificavam os critérios à exaustão, razão pela qual não nos cabe outras providências, a não ser reiterar todo o já exposto no presente processo.

Para facilitar a análise, transcrevemos as manifestações que demonstram o alegado:

Na manifestação de 05 de fevereiro de 2024:

Desde a estruturação dos atuais contratos de concessão, o SMGO foi concebido como um complexo sistema informatizado em

constante evolução, que se adaptaria às cambiantes necessidades do Sistema de Transporte Coletivo, mudanças essas que demandam constantes esforços de programação de softwares, customização e desenvolvimento de novas características.

Atualmente, esse constante esforço de adaptação é empreendido no SIM e no Infotrans pela equipe interna da SPTrans. Com a experiência adquirida, notou-se que grande parte das dificuldades que se apresentaram na última década foi a impossibilidade de desenvolvimento pleno e atualização constante dos softwares frente às necessidades das áreas técnicas da empresa, cujas limitações poderiam ser melhor superadas por empresas privadas que desenvolvem soluções inovadoras.

Nesse contexto, a descrição dos serviços de manutenção evolutiva e adaptativa no Edital da Licitação n.º 35/2023 é suficientemente abrangente para garantir que a parte contratada estará sempre à disposição para atender às constantes necessidades de customizações e evoluções, as quais não são previsíveis para toda a longa duração do contrato em discussão.

Assim, a SPTrans optou por transferir à parte contratada o encargo de atender às necessidades do Sistema de Transporte, ainda que o esforço ultrapasse o esperado pela contratada para determinado mês. Em contrapartida, a contratada recebe um fluxo constante de remuneração, ajuste esse que se mostra mais vantajoso para ambas as partes diante do prazo relativamente longo do contrato.

A alternativa sugerida no relatório de auditoria — qual seja, remunerar a contratada apenas na medida de seu esforço — implicaria a necessidade de especificar métricas como homem-hora, UST ou pontos de função, o que não atenderia aos interesses da SPTrans, além de ser menos vantajoso em termos técnicos e financeiros.

Isso porque o SMGO é concebido como um produto de já pronto aplicado em outras cidades do mundo, cujas necessidades também estão em constante evolução, o que significa que as manutenções demandadas pela SPTrans se inserem num processo global de atualização de softwares — é dizer, os desenvolvimentos não são realizados por equipes dedicadas à SPTrans em solo brasileiro, mas são incluídos nos trabalhos de atendimento às diversas cidades servidas pelos softwares dos fornecedores, ao passo que as evoluções aplicadas em outras cidades podem ser aproveitadas também em São Paulo.

Logo, assim como não é possível nem vantajoso para um cliente medir o esforço envolvido na atualização de software globais e consagrados (por exemplo, o Microsoft Office), não é possível nem vantajoso para a SPTrans medir os homem-hora ou USTs consumidos mensalmente ao longo da vida do SMGO.

Ainda, uma vez que o SMGO é um produto já desenvolvido, não se especifica a quantidade de pontos de função necessários para sua customização ou manutenção, pois eles dependem de cada fornecedor.

Assim, no específico caso do SMGO, mais vantajoso que medir o serviço em homem-hora, pontos de função ou UST, é estabelecer metas, parâmetros e necessidades e prazos de atendimento — como foi suficientemente feito no Edital da Licitação n.º 35/2023.

Em outros termos, a SPTrans não está propriamente a contratar o esforço de manutenção de software, mas a garantia de atendimento às suas necessidades, dentro dos seus prazos e expectativas.

Dessa forma, diferentemente do alegado no relatório de auditoria, os serviços de manutenção evolutiva e adaptativa previstos nesta contratação não são de natureza variável.

Não se ignora que tal forma de contratação depende de um robusto Acordo de Nível de Serviço e de uma repartição objetiva de riscos entre as partes. Bem por isso, a SPTrans dedicou especial atenção nos apêndices do ANS e da Matriz de Riscos anexos ao Edital.

Por fim, ressalta-se que o modelo adotado retira riscos de incompatibilidades de evolução do próprio SMGO, que customizaria tais inovações globais para uso na empresa, adaptando o modelo para o serviço do transporte público de uma cidade como São Paulo, que é dinâmico, e novas características ou modificações podem ser necessárias para atender as políticas públicas, legislações e demais necessidades durante o período de vigência do contrato.

Na manifestação de 04 de abril de 2024:

Como informado anteriormente, a solução do SMGO é uma solução de caráter inovador, mas que está sendo aplicada em diferentes países a partir de uma mesma base, de um mesmo core, necessitando de adequação, personalização ou customização para que esta solução de prateleira funcione adequadamente no contexto paulistano, proporcionando a melhor gestão do Sistema de Transporte Público possível.

Neste sentido, a manutenção adaptativa é uma necessidade, respondendo a primeira argumentação no que diz respeito às necessidades de customização das funcionalidades do sistema às necessidades do modelo operacional adotado pela cidade de São Paulo, que pode conter métricas com variáveis que diferem daquelas adotadas em outros países com a solução da plataforma de gestão.

Por sua vez, dado o dinamismo da cidade e do sistema de transporte, assim como a complexidade em adotar políticas públicas abrangentes, possibilitando invocações como acerca do modelo operacional, novos modos de transporte ou alteração das matrizes energéticas dos veículos. Esse dinamismo pode resultar em rápida obsolescência da solução da plataforma de gestão. Neste sentido, a manutenção evolutiva é fundamental para aumentar a vida útil da plataforma com funcionalidades que sejam compatíveis com ações de modernização no longo prazo.

Por outro lado, seguindo exemplo de outras soluções de tecnologia já contratadas e que previam o suporte técnico e a atualização das licenças, se fez a lógica destes pagamentos, ou seja, pagar uma parcela mensal que pudesse garantir manter no distribuidor da solução ou em seu fabricante, parcela de recursos humanos, materiais, físicos e financeiros dedicados para atuar de maneira ágil frente às necessidades informadas pela SPTrans durante toda vida útil do período contratual, sem necessidade de aditivos ou novos contratos adjacentes, o que demandaria muito tempo e energia para torná-los exequíveis e operacionais, podendo comprometer prazos e adiar benefícios que poderiam já estar sendo consumidos pelas pessoas que se utilizam do transporte público na cidade.

Neste contexto, objetivando a proteção contratual em um modelo de pagamento que garanta a agilidade e menor tempo de resposta às necessidades do serviço de transporte público e acelerar o atendimento e disponibilidade de benefícios e facilidades para a população, que se optou por projetar o valor desses serviços no tempo e remunerar estes recursos mensalmente, para permanecerem à disposição e produzam rápida atuação quando acionados.

De outra forma, as solicitações da SPTrans para suprir necessidades do transporte público, que exijam alterações por meio de manutenções adaptativas ou evolutivas, poderiam demorar a acontecer, haja vista que os fornecedores precisariam compor times e reunir os recursos necessários para o atendimento, não sendo, desta forma, ágil, o que prejudicaria a SPTrans, os serviços públicos do setor e as pessoas que utilizam o transporte.

Outrossim, a necessidade dessas manutenções no longo prazo também podem ter como um dos riscos as alterações econômicas e monetárias inerentes a uma solução internacional e que está sujeita à economia global, como flutuações de câmbio, crises financeiras e outras, o que é recorrente posterior ao período pandêmico. Tais riscos poderiam aumentar os custos do contrato durante sua execução, tratando-se de uma contratação duradoura, de cerca de 10 anos.

Se houvesse uma modelagem alternativa, de bancos de horas, pontos de função ou algo semelhante, a SPTrans correria o risco de aumentar as despesas do consumo de créditos financeiros previstos contratualmente para os serviços das referidas manutenções, podendo, inclusive, esgotá-los antecipadamente, dependendo do cenário econômico imposto. Da mesma forma, podemos pensar que os pagamentos seriam sob demanda, o que não mitigaria o problema e tornaria os serviços necessários mais caros do que os

projetados agora, reduzindo a quantidade, ou a qualidade, ou mesmo a capacidade destas intervenções no longo prazo.

Em resumo, insistindo que este contrato será de longo prazo (120 meses), e para mitigar riscos de perda de eficiência, proteger e prolongar a vida útil da plataforma em utilização plena pela SPTrans e reduzir despesas, tomou-se a decisão de remunerar os serviços com percentual mensal, tendo, como contrapartida, a atuação imediata do fornecedor com equipes e insumos prontos para atender à SPTrans e o transporte público frente as necessidade de adaptação e/ou de evolução. Por sua vez, as atuações do fornecedor não teriam pagamento complementar ou diferentes do que aqueles que já são previstos mensalmente, tornando, inclusive, a composição dos orçamentos dos serviços de transporte, controlável.

Conforme se observa de toda instrução, o modelo escolhido se deu pela necessidade da SPTrans de manter uma equipe fixa de manutenção e que esteja sempre apta a adaptar, incluir ou alterar quaisquer funcionalidades necessárias à boa execução do projeto e adequação às diferentes dinâmicas que surjam na gestão do transporte público.

Portanto, **reiteramos** que a SPTrans manteve a forma de remuneração dos serviços de manutenção por conta da garantia de equipe de manutenção necessária em um contrato tão duradouro, garantindo a atualidade tecnológica e a viabilidade econômico-financeira do contrato, não se podendo considerar como prejuízo ao erário o simples fato de haver volume de serviços menor em um mês que em outro.

Nesse ponto, trata-se de discricionariedade da Companhia, na forma de Contratação que melhor atende o Interesse Público, não havendo razões que justifiquem a manutenção deste apontamento.

Item 4.22. Reputa-se imprescindível constar explicitamente no Edital o validador na lista de equipamentos embarcados que serão integrados ao SMGO bem como sua especificação detalhando a máxima integração possível com o SMGO, conforme previsto no Anexo VII dos Editais das Licitações 001, 002 e 003/2015.

A n. Coordenadoria entendeu que este item não foi superado “*porquanto não mais passíveis de relevo, considerada a finalização do procedimento licitatório e seu não atendimento, em época própria*”.

Entretanto, como se observa dos seguintes itens do Termo de Referência e do Apêndice B.1 — Funcionalidades do SMGO, o validador consta na lista de equipamentos embarcados, a saber:

Termo de Referência:

5.1.3. A troca de informações entre o SMGO e os equipamentos embarcados, Terminais e corredores será on-line, em tempo real ou o mais próximo disso mediante avaliação da SPTrans, e deverá contemplar as funcionalidades mínimas a seguir:

(...)

5.1.3.13. Receber e processar informações de passageiros, cartões de bordo e outras informações recebidas dos validadores;

(...)

5.2.4.1.9. A padronização do protocolo de comunicação deverá contemplar a integração da UCP com os equipamentos do sistema de bilhetagem, ou seja, os validadores. Inicialmente, prever a troca de informações operacionais básicas, contendo, por exemplo, a linha de operação e suas respectivas condições. Em seguida, prever a inclusão de dados sobre passageiros, cartões de bordo, dados de GPS, política tarifária, e outras informações pertinentes, atingindo o máximo da integração entre tais equipamentos, garantindo assim a máxima integração entre os sistemas de monitoramento (SMGO) e a bilhetagem;

Apêndice B.1. Funcionalidades do SMGO:

Módulo de Planejamento:

54. Os dados provenientes dos equipamentos embarcados, especificamente do Validador da Bilhetagem Eletrônica.

Módulo Operação:

151. Deve prover informações on-line provenientes da bilhetagem quando estas estiverem disponíveis nos dados transmitidos pelos Equipamentos Embarcados dos operadores, tais como: status do validador e quantidade de passageiros catracados por grupo de tarifa

É evidente que a n. Coordenadoria não considerou o Edital como um todo, posto que, se assim fizesse, teria considerado o apontamento como superado, o que deve ser determinado pelo julgamento final do presente processo.

Item 4.27. A SPTrans deveria especificar qual será a forma de mensuração dos itens 1 a 15 do ANS, especificando a forma de medição de cada um dos itens e sua viabilidade de obtenção da informação, para que seja possível compará-los com as definições do ANS.

Neste item, mais uma discordância técnica entre Auditores e a SPTrans que só poderá ser dirimida com o julgamento pelo Pleno dessa E. Corte de Contas.

Isto porque a n. Coordenadoria insiste em buscar as formas de mensuração no capítulo 12, quando já extensamente esclarecido que esse item trata dos procedimentos para aplicação de penalidade.

Os procedimentos para a execução, medição e controle do ANS estão listados no capítulo 9 do Edital do SMGO e são necessários para resolver quaisquer dúvidas que ainda estejam em aberto pela n. Coordenadoria.

Ocorre que em suas manifestações, os Srs. Auditores não consideram o Capítulo 9 e por consequência, impedem a ampla defesa da SPTrans ao não informar qual a falha encontrada na medição que não tenha sido superada pelo texto publicado.

De maneira complementar, a SPTrans alterou os itens 14 e 15 da planilha de ANS do Edital, conforme recomendação da Auditoria, para adequar os apontamentos de seu Relatório Conclusivo, conforme segue:

Em relação aos itens 14 e 15 do ANS, a diferença em relação aos demais itens é que a medição do DA será pela contagem de dias que tiveram registro no Service Desk, devido ao descumprimento do valor máximo admitido dentro do período de 12 meses, mantendo-se as demais regras.

Para o TLR aplica-se a mesma regra definida para os itens 1 a 13. Desta forma, os itens 14 e 15 do ANS serão alterados conforme segue:

14	Tempo de Carregamento das páginas web (Não considerar quando o acesso for através de rede externa/internet)	Limite de tempo de resposta	-	20 dias por ano	-	94,5206%	60	3	segundos	Limitação acima do valor admitido	Multa diária de 0,0025% do valor do contrato, independente da quantidade de chamados do help desk.
15	Tempo de resposta de relatórios e consultas cujo acesso não se der através de rede externa (internet)	Demora para resposta de relatórios ou consultas simples, conforme definido no Plano de Trabalho	-	20 dias por ano	-	94,5206%	60	5	segundos	Descumprimento do valor máximo admitido	Multa diária de 0,0025% do valor do contrato, independente da quantidade de chamados do help desk.
		Demora para resposta de relatórios ou consultas complexas, conforme definido no Plano de Trabalho	-	20 dias por ano	-	94,5206%	60	15	minutos	Descumprimento do valor máximo admitido	Multa diária de 0,0012% do valor do contrato, independente da quantidade de chamados do help desk.

Ademais, também serão alteradas as notas do Apêndice E:

(1) Refere-se ao tempo, em minutos, de parada não programada admitido no período de **um ano (de Janeiro a Dezembro)**. Uma vez excedido esse valor, é aplicado o índice de sanção pertinente e zera-se o contador, reiniciando a contagem.

(1) Refere-se ao tempo, em minutos, de parada não programada admitido no período de **12 meses**. Uma vez excedido esse valor, é aplicado o índice de sanção pertinente e zera-se o contador, reiniciando a contagem.

Diante disso, e considerando que as alterações foram feitas na planilha de ANS, e a licitação se deu na forma mencionada, encontra-se superada o presente apontamento, devendo ser assim julgado por esta C. Corte.

Item 4.31. A pretensão da SPTrans de utilizar os recursos da Conta Sistema para honrar com os valores que excederão os investimentos previstos para o SMGO não encontra respaldo legal, caracterizando infringência ao art. 27 da Lei Municipal 13.241/01.

Item 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.

Em todas as manifestações sobre o tema, a SPTrans respondeu a estes dois itens de forma englobada, uma vez que se referem a um mesmo tema, a saber, a utilização de recursos da Conta Sistema, cada item com uma consequência diferente, relacionando cada um a infringência de uma legislação diversa.

Entretanto, é certo que os dois pontos foram respondidos, razão pela qual, não assiste razão à Coordenadoria ao afirmar que “ na manifestação da Origem em exame (peça 101), não restam presente razões direcionadas ao item (somente está registrado o cabeçalho do apontamento)”.

Uma leitura superficial das manifestações apresentadas pela SPTrans é suficiente para se verificar que tanto foi defendido a não existência de infringência ao Art. 27 da Lei Municipal n.º 13.241/01 (item 4.31), quanto à Lei de Responsabilidade Fiscal (item 4.32), como se observa a seguir:

Inicialmente, sobre esses pontos, é necessário destacar que se trata 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.

E ainda:

Em linha com o argumentado anteriormente, desde a publicação dos editais das Concorrências SMT.GAB n.ºs 001, 002 e 003/2015 os investimentos no SMGO seriam remunerados pela Conta Sistema, então dizer que não haveria previsão legal para utilização da arrecadação tarifária para a aquisição do SMGO implicaria considerar ilegal a modelagem original das Concorrências, o que não se admite.

Pelo contrário, o art. 13, parágrafo único, III, da Lei Municipal n.º 13.241/2001 conferiu ao contrato a definição da forma de remuneração dos serviços, dentre os quais se incluem a aquisição do SMGO, logo não procede a alegação de que o referido dispositivo teria sido violado. Ainda, o Decreto Municipal n.º 42.184/2002, em seu art. 2º, V, “b”, é expresso ao determinar que as tarifas (e, portanto, a Conta Sistema) sejam utilizadas também para a aquisição de equipamentos e aplicativos para o sistema de gerenciamento da frota.

Em relação aos aspectos orçamentários levantados no relatório (peça 73), importa dizer que a legislação — seja a aplicável às estatais, seja aquela aplicável à Administração Direta — não exige a demonstração da disponibilidade por toda a vigência contratual, mas a disponibilidade no exercício inicial, o que foi devidamente formalizado quando da emissão da Requisição de Compra conforme as normas aplicáveis à SPTrans na condição de gestora financeira da Conta Sistema.

Assim sendo, por mais esse motivo, a diferença entre o valor total do contrato e aquele inicialmente previsto nos editais das Concorrências SMT.GAB n.ºs 001, 002 e 003/2015 não pode ser considerada irregular, devendo os apontamentos ora em discussão serem considerados improcedentes.

Ao não considerar a manifestação da SPTrans, a n. Coordenadoria mais uma vez cerceia a defesa desta Estatal, ao sequer avaliar sua argumentação.

Nesse ponto, a Assessoria Jurídica não exarou nenhum posicionamento, apesar de a questão ser também jurídica, uma vez que se trata da interpretação do Art. 27 da Lei Municipal n.º 13.241/01, da Lei de Responsabilidade Fiscal e do Contrato de Concessão.

Como já extensamente tratado, não houve violação aos dispositivos mencionados pela n. Coordenadoria. Os investimentos do SMGO, desde a publicação dos editais das Concorrências SMT.GAB n.ºs 001, 002 e 003/2015, tiveram previsão de remuneração pela Conta Sistema.

A discussão posta pela n. Coordenadoria tenciona modificar decisão tomada pela Administração Municipal há quase dez anos, com a publicação do Contrato de Concessão.

As manifestações anteriores da SPTrans — ignoradas pela Coordenadoria — demonstram extensamente a inexistência de violação ao Art. 27 da Lei Municipal n.º 13.241/01.

Da mesma forma, demonstram a legalidade da Contratação, uma vez que foi demonstrada a disponibilidade dos recursos no exercício inicial do Contrato, devendo a Empresa ter o cuidado de solicitar os valores a cada LOA.

O estado deficitário da Conta Sistema por sua vez, não pode, por si, ser considerado uma ilegalidade na contratação realizada. Isto porque, a Conta Sistema, como se sabe, é um meio para implantação da política pública de mobilidade na Cidade de São Paulo. Como tal, ela pode ser deficitária ou superavitária, conforme decisão sobre o valor da tarifa.

É notório que o atual Governo tem entendido a necessidade de se manter a tarifa em valor módico, para permitir o acesso ao maior número possível de passageiros, implementando, inclusive, a tarifa zero em determinados dias da semana.

Para tanto, a Conta Sistema precisa ser suplementada para fazer frente aos Contratos de Concessão firmados pela Municipalidade.

Esse fato não pode ser balizador da decisão de se utilizar os valores da Conta Sistema para o pagamento do SMGO.

O que fundamenta a utilização da Conta Sistema é o Contrato de Concessão, que previa o Sistema como bem reversível remunerado

pela Municipalidade, bem como o Artigo 13, parágrafo único, III, da Lei Municipal n.º 13.241/2001 que conferiu ao contrato a definição da forma de remuneração dos serviços, dentre os quais se incluem a aquisição do SMGO e ainda, o Decreto Municipal n.º 42.184/2002, em seu art. 2º, V, “b”, que é expresso ao determinar que as tarifas (e, portanto, a Conta Sistema) sejam utilizadas também para a aquisição de equipamentos e aplicativos para o sistema de gerenciamento da frota.

Diante disso, os apontamentos 4.31 e 4.32 devem ser considerados improcedentes pelo Pleno dessa C. Corte, tendo em vista haver cumprimento integral da legislação de regência e dos Contratos de Concessão firmados pela Municipalidade.

São Paulo, 8 de novembro de 2024.

Grupo de Trabalho - SMGO

CDP 62/21



Lúcia Helena Rodrigues Capela
Advogado(a)
Em 08/11/2024, às 14:00.



Marilza Romano
Superintendente
Em 08/11/2024, às 14:09.



Key de Sousa
Analista de Gestão Sênior
Em 08/11/2024, às 14:15.



Marina Ferreira Poggio
Responsável pela Assessoria
Em 08/11/2024, às 14:17.



Lucio Medeiros Nunes Junior
Assessor(a) VI
Em 08/11/2024, às 14:24.



Rafael Barros de Camargo
Gerente
Em 08/11/2024, às 14:27.



Davi Douglas de Gouveia
Gerente
Em 08/11/2024, às 14:44.



Marcelo Hideki Katanosaka
Administrador(a) Técnico(a) de Projetos I
Em 08/11/2024, às 14:58.



Tarcisio Ribeiro Villela
Analista de Gestão Pleno
Em 08/11/2024, às 15:55.



Jeanete de Lazare Laginhas
Superintendente
Em 08/11/2024, às 16:13.



Maurício Lima Ferreira
Superintendente
Em 08/11/2024, às 16:28.



Mônica Maria de Andrade
Analista de Informática Master
Em 08/11/2024, às 16:36.



Eduardo Castellani Gomes dos Reis
Assessor(a) VII
Em 08/11/2024, às 16:59.



Denis Yoshio
Analista de Informática
Em 08/11/2024, às 17:20.



Ettore Costa Bellino
Gerente
Em 08/11/2024, às 17:40.



George William Gidali
Diretor(a)
Em 11/11/2024, às 09:52.



Anderson Clayton Nogueira Maia
Diretor de Administração e de Infraestrutura
Em 11/11/2024, às 12:23.



Claudio Bispo dos Santos
Diretor(a)
Em 11/11/2024, às 13:05.



Levi dos Santos Oliveira
Diretor-Presidente
Em 11/11/2024, às 15:06.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **113765700** e o código CRC **27A0423D**.

Referência: Processo nº 5010.2024/0001066-3

SEI nº 113765700