

**Governo do Estado de São Paulo
Companhia Paulista de Parcerias
Estruturação**

COMUNICADO

DECISÃO À IMPUGNAÇÃO Nº 01

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº. 001/2026

**CONCESSÃO DOS SERVIÇOS DE RECOLHIMENTO, CUSTÓDIA, RESTITUIÇÃO E
PREPARAÇÃO PARA LEILÃO DE VEÍCULOS RECOLHIDOS PELOS ÓRGÃOS DE
TRÂNSITO DO ESTADO DE SÃO PAULO**

A Comissão de Contratação, devidamente constituída pela Resolução Conjunta SPI/CPP nº 001, de 27 de janeiro de 2026, publicada no Diário Oficial do Estado de São Paulo na edição de 29 de janeiro de 2026, no exercício de sua competência para receber, examinar e julgar todos os documentos e procedimentos relativos à Concorrência Internacional nº 001/2026, apresenta a presente decisão acerca da Impugnação nº 01 - Edital de Concorrência Internacional nº 001/2026 (SEI 0100505104) apresentada por Leonardo Morimoto ("Impugnante").

I – DA TEMPESTIVIDADE

1. Nos termos dos itens 4.2 e G (Cronograma) do Edital da Concorrência Internacional nº. 001/2026, o prazo final para protocolo de impugnações ao Edital se encerra em 23 de abril de 2026. Tendo sido apresentada por meio eletrônico em 05 de março de 2026, entende-se que a Impugnação é tempestiva, devendo ser conhecida e ter seu mérito apreciado por esta Comissão de Contratação.

II – DA LEGITIMIDADE DO IMPUGNANTE

2. O Impugnante é parte legítima nos termos do disposto no art. 164 da Lei Federal nº. 14.133/21 e do item 4.2 do Edital.

III – DO OBJETO DA IMPUGNAÇÃO

III.A – Qualificação Técnico-Operacional

3. A primeira irregularidade alegada pelo Impugnante diz respeito ao item 12.18 do Edital, que exige que as licitantes comprovem experiência prévia, ao longo de, no mínimo, 12 (doze) meses, como responsáveis pela gestão/administração de ativos de infraestrutura com geração de receita operacional anual mínima, a título de comprovação dos requisitos de qualificação técnico-operacional. Na visão do Impugnante, a expressão "gestão de ativo de infraestrutura" é excessivamente abrangente e pouco aderente ao núcleo do serviço concedido, sem garantir que a licitante tenha experiência com temas sensíveis ao projeto, no caso, o recolhimento de veículos por determinação da autoridade de trânsito.

4. A alegação não procede. Em primeiro lugar, é preciso esclarecer que os requisitos de qualificação técnica estabelecidos no item 12.18 do Edital guardam pertinência

com a complexidade e a natureza da contratação em questão.

5. Diferentemente do que se verifica em contratos administrativos de mera prestação de serviços e/ou de execução de obras, os contratos de concessão caracterizam-se pela atribuição, à concessionária, de responsabilidades relacionadas à gestão de um serviço público ou de um ativo de infraestrutura de titularidade da Administração Pública. Nesse sentido, as obrigações assumidas por uma concessionária não se resumem à execução dos serviços concedidos, mas também abrangem a relação com os usuários dos serviços e o gerenciamento de todos os meios formais e materiais necessários à gestão do ativo que se encontra sob sua responsabilidade.

6. Em virtude da complexidade inerente a essas contratações, uma empresa com prévia experiência na gestão de ativos de infraestrutura terá aptidão técnica compatível com a expertise esperada de uma futura concessionária. Assim, no âmbito do presente projeto, ainda que a empresa tenha atuado em outros setores, a prévia experiência com a gestão de ativos de infraestrutura pública assegurará que a licitante possui capacidade técnica para executar o contrato.

7. Além disso, a possibilidade de participação de empresas com experiência na gestão ou na administração de ativos de infraestrutura contribui para o incremento da competitividade do certame. O item 12.18 do Edital amplia o universo de potenciais licitantes e permite a participação de um número maior de agentes econômicos qualificados, revertendo em propostas mais vantajosas para a Administração Pública.

8. A redação adotada pelo item 12.18 do Edital da Concorrência Internacional nº. 001/2026 para delimitação dos requisitos de qualificação técnica constitui prática amplamente consolidada em licitações de concessões e parcerias público-privadas (PPPs) realizadas no Estado de São Paulo. A título ilustrativo, redação semelhante foi adotada nos projetos Novas Escolas (Concorrências Internacionais nº. 001 e 002/2024), Centro Administrativo Campos Elíseos (Concorrência Internacional nº. SPI-001/2026) e Rota Mogiana (Concorrência Internacional nº. 010/2025).

9. Importa ressaltar que, embora seja possível que as licitantes comprovem o atendimento dos requisitos de qualificação técnico-operacional por meio de prévia experiência com gestão de ativos de infraestrutura, o item 12.18 do Edital também admite essa comprovação por meio de experiência com “serviços de recolhimento e custódia de veículos”. Ou seja, a redação do dispositivo amplia a competitividade do certame, sem restringir a participação de empresas com experiência específica no setor.

10. Por fim, cumpre destacar que, além dos requisitos de qualificação técnico-operacional previstos no item 12.18 do Edital, o instrumento convocatório também estabelece salvaguardas adicionais para assegurar que a futura concessionária disponha de experiência específica na operação dos serviços objeto da concessão. Com efeito, nos termos do item 16.5, inciso X, do Edital, como condição para a assinatura do Contrato, a adjudicatária deverá indicar o(s) profissional(is) que será(ão) responsável(is) técnico(s) pela operação, comprovando, mediante atestados emitidos por pessoa jurídica de direito público ou privado, experiência prévia, no somatório de quaisquer 12 (doze) meses contínuos de operação, como responsável pela gestão de serviços de transporte, armazenagem e movimentação de veículos. O dispositivo ainda estabelece quantitativos mínimos de veículos geridos, específicos para cada lote da licitação, o que assegura que a estrutura operacional da futura concessionária contará, necessariamente, com profissionais que detenham experiência direta e comprovada em atividades inerentes ao objeto da concessão. Dessa forma, o Edital equilibra, de um lado, a ampliação da competitividade do certame, ao admitir diferentes formas de comprovação da qualificação técnico-operacional das licitantes e, de outro, a garantia de que a execução contratual será conduzida por profissionais com experiência específica no setor, afastando, portanto, a alegação de inadequação ou insuficiência dos requisitos de

qualificação técnica previstos no instrumento convocatório.

11. Pelas razões expostas, o pedido formulado contra o item 12.18 do Edital merece ser conhecido, porém, indeferido.

III.B – Ausência de auditoria do passivo veicular

12. O Impugnante também alega ilegalidade em virtude de não ter sido realizada auditoria sobre a rede de pátios atualmente instalada e seu respectivo passivo veicular. De acordo com o Impugnante, a ausência desse procedimento cria assimetria entre as premissas que devem ser observadas pelas licitantes, o que comprometeria a precificação das propostas e o julgamento objetivo da licitação.

13. A alegação não procede. O Impugnante parte da equivocada premissa de que as futuras concessionárias realizarão a gestão da rede de pátios atualmente instalada e credenciada pelos órgãos de trânsito do Estado de São Paulo, assumindo a responsabilidade pela gestão dos passivos veiculares correspondentes. No entanto, a cláusula 12.1 do Anexo B do Contrato (Caderno de Encargos), mencionada pelo próprio Impugnante em sua documentação, esclarece que essas atividades não integram o objeto da concessão e permanecem sob responsabilidade exclusiva dos órgãos de trânsito:

12.1. Os veículos que, na data de início da operação do LOTE, já se encontrem recolhidos e sob custódia em pátios credenciados pelo ÓRGÃO DE TRÂNSITO não integram o objeto da CONCESSÃO, permanecendo sob responsabilidade e gestão exclusiva do ÓRGÃO DE TRÂNSITO ou de terceiros por ele designados.

14. Além disso, o Contrato e o Caderno de Encargos são claros ao estabelecer que as futuras concessionárias terão autonomia na implantação e na operação dos pátios que receberão os veículos recolhidos por determinação dos órgãos de trânsito do Estado de São Paulo, desde que atendidos os municípios compreendidos na área de abrangência de cada lote. Os documentos licitatórios não predeterminam a necessidade de utilização de pátios previamente especificados pelo Poder Concedente.

15. O projeto parte da premissa de que as concessionárias terão liberdade para selecionar os meios materiais necessários à entrada dos pátios em operação, como, por exemplo, decidir entre implantar novos pátios em propriedades adquiridas ou locadas, ou locar pátios já existentes, não havendo dependência do projeto em relação às unidades atualmente existentes e credenciadas pelo DETRAN-SP e/ou pelo DER-SP. Por sua vez, as providências necessárias ao encaminhamento dos passivos existentes nos pátios atualmente credenciados, após a data de assinatura dos contratos de concessão resultantes da Concorrência Internacional nº. 001/2026, permanecerão sob a responsabilidade dos órgãos de trânsito.

16. Consequentemente, as informações relacionadas aos pátios atualmente credenciados e aos passivos veiculares, cuja disponibilização foi solicitada pela Impugnante, não constituem nem impactam premissas econômico-operacionais do projeto, tampouco são imprescindíveis à formulação das propostas pelas licitantes.

17. Nesse sentido, nos termos do item 11.2.1 do Edital, caberá a cada licitante realizar, por sua conta e risco, todos os estudos e levantamentos necessários para embasar a apresentação de sua proposta de preço, o que inclui a identificação dos meios e das providências necessárias à implantação e à operação dos pátios, conforme os requisitos e especificações do Edital, do Contrato e dos Anexos.

18. Importa ressaltar que, no curso dos estudos que subsidiaram a estruturação do projeto, foi identificado o tema referido pelo Impugnante, relativo aos vínculos “precários” entre os órgãos de trânsito e determinadas empresas responsáveis pela gestão de pátios. Nesse sentido, o projeto foi concebido tendo como uma de suas premissas justamente a solução dessa questão, com a substituição do arranjo anteriormente existente.

19. Por fim, esclarece-se que o termo “pátio credenciado”, constante do item 12.1 do Caderno de Encargos, deve ser interpretado como todo e qualquer pátio que possua relação jurídica com o órgão de trânsito, não se limitando àqueles que tenham participado de credenciamento em sentido estrito.

20. Por essas razões, o pedido formulado contra a suposta omissão do Edital merece ser conhecido, porém, indeferido.

III.C – Insuficiência de instrução do certame e transferência indevida do risco informacional ao particular

21. O Impugnante também alega irregularidade por insuficiência de instrução do certame e transferência indevida do risco informacional ao particular. Sustenta que não teriam sido disponibilizados anexos referentes aos estudos e às bases econômico-operacionais que, em sua visão, seriam indispensáveis à formação das propostas de preço, como séries históricas, metodologia de projeção por lote, planilhas e memórias de cálculo de CAPEX/OPEX, dentre outros. Com base nessa suposta irregularidade, solicitou sua divulgação pela Comissão de Contratação e a republicação do Edital.

22. Cabe apontar, no entanto, que as informações referidas na impugnação não constituem dados obrigatórios à formulação das propostas de preço. Informações como séries históricas ou planilhas de cálculo das despesas operacionais e de capital do projeto possuem caráter meramente referencial e não são vinculantes às licitantes.

23. Essa conclusão é corroborada pelo item 4.8 do Edital, que estabelece que as informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados que não constem como anexos, relacionados aos serviços concedidos e à sua exploração, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de servir como referencial para os estudos de viabilidade, não apresentando, perante as potenciais licitantes ou futuras concessionárias, qualquer caráter vinculante. Assim, como também preceitua o item 11.2.1 do Edital, caberá a cada licitante realizar os levantamentos e estudos necessários ao embasamento de suas propostas de preço.

24. Nesse sentido, a formulação das propostas de preço pelas licitantes deverá observar o conteúdo dos documentos vinculantes do Edital da Concorrência Internacional nº. 001/2026, como os riscos e as obrigações contidos na minuta de Contrato, as especificações do Caderno de Encargos (Anexo B) e o Sistema de Mensuração de Desempenho (Anexo C), por exemplo.

25. De qualquer forma, a Comissão de Contratação informa que, em virtude de ajustes que vêm sendo realizados nos documentos da licitação, houve a republicação do Edital da Concorrência Internacional nº. 001/2026. Adicionalmente, foi disponibilizada no data room do projeto a projeção de demanda utilizada na estruturação da concessão, bem como a modelagem econômico-financeira (MEF) correspondente, de modo a ampliar o conjunto de informações acessíveis às potenciais licitantes. Tais informações poderão ser avaliadas durante a formulação das propostas de preço. No entanto, reitera-se que tais documentos possuem caráter meramente referencial, cabendo a cada licitante realizar os levantamentos e estudos necessários.

26. Por essas razões, o pedido formulado contra a suposta omissão do Edital merece ser conhecido, porém, indeferido.

III.D – Ausência de fundamentação técnica para divisão territorial dos lotes e projeção das demandas

27. O Impugnante alega irregularidade do Edital da Concorrência Internacional nº. 001/2026 em virtude de suposta ausência de fundamentação técnica para a divisão territorial dos lotes e para as projeções de demanda, o que, em sua visão, comprometeria a isonomia e

o julgamento objetivo.

28. Por razões semelhantes às do questionamento anterior, a alegação também não procede. As informações relativas às premissas técnicas que sustentam a divisão territorial do projeto em sete lotes distintos, cada qual com suas respectivas estimativas de demanda, são meramente referenciais, não apresentando qualquer caráter vinculante perante as licitantes ou as futuras concessionárias.

29. Nesse sentido, a eventual ausência de disponibilização dessas premissas não constitui irregularidade do processo licitatório, uma vez que todos os dados necessários à formação das propostas de preço foram devidamente divulgados e relacionados nos anexos do Edital da Concorrência Internacional nº. 001/2026.

30. Não obstante, esclarece-se que a divisão territorial dos lotes foi definida em linha com as melhores práticas de estruturação de projetos, a partir de critérios técnicos e econômico-financeiros, buscando-se a otimização das distâncias, a redução do tempo de recolhimento e a geração de economia de escala, consideradas as projeções de demanda para cada lote. Tais premissas foram utilizadas durante a elaboração dos estudos, a partir de juízo discricionário do Estado de São Paulo e dos órgãos de trânsito acerca das necessidades a serem supridas para melhor atendimento do interesse público.

31. Pelas razões expostas, o pedido formulado merece ser conhecido, porém, indeferido.

III.E – Ausência de matriz de riscos completa e de tratamento econômico previamente definido para eventos críticos

32. Por fim, o Impugnante também alega omissão dos documentos licitatórios quanto à apresentação de matriz de riscos completa e à definição de tratamento econômico para eventos críticos do projeto, especialmente judicialização, longa permanência dos veículos em leilão, sucata sem valor e receitas de leilão, o que geraria risco de indeterminação e prejuízo à comparabilidade entre as propostas de preço.

33. A alegação também não procede. A matriz de riscos encontra-se devidamente descrita nas Cláusulas 21 e 22 da minuta de Contrato, que estabelecem alocação objetiva e detalhada dos riscos individualmente atribuídos à concessionária e ao Poder Concedente. Destaca-se, porém, que, além do detalhamento da matriz de riscos, também se previu a alocação residual à concessionária, o que é próprio do regime da concessão de serviços públicos, conforme art. 2, II, da Lei Federal nº 8987/1995, devendo ser considerada nas propostas dos licitantes, no que for pertinente a eventuais fatores de risco não alocados expressamente a qualquer das partes.

34. Além disso, as Cláusulas 23, 24, 25 e 26 da minuta de Contrato conferem amplo tratamento à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, ao processo de identificação e apuração de eventos de desequilíbrio e aos mecanismos e modalidades de sua recomposição. Portanto, não só os riscos do projeto foram devidamente equacionados e expressamente repartidos, como também foram estabelecidos os mecanismos contratuais necessários à estabilidade da execução contratual diante de possíveis variações ou contingências concretizadas no curso do projeto.

35. Ademais, ao contrário do que alega o Impugnante, os documentos licitatórios conferem tratamento às quatro frentes mencionadas na impugnação como relevantes para a modelagem econômica e para a viabilidade operacional do projeto.

36. No que diz respeito à possibilidade de veículos com restrições judiciais, o Anexo B da minuta de Contrato (Caderno de Encargos) estabelece que as futuras concessionárias deverão acompanhar a evolução do número de veículos em situação de bloqueio administrativo, judicial ou policial e seu tempo de permanência, com a anotação dessas

informações em relatório gerencial (item 14.5.3). Além disso, o Caderno de Encargos também estabelece que as futuras concessionárias deverão adotar as providências de que tratam os §§ 14 e 15 do art. 328 do Código de Trânsito Brasileiro para os casos em que houver restrição judicial, dispositivos que estabelecem prazos e limites a serem observados.

37. Quanto aos veículos irrecuperáveis ou sem valor comercial (sucata), o Caderno de Encargos também contém detalhamento acerca de sua destinação, a depender da classificação do veículo. Por exemplo, os veículos classificados como sucata aproveitável deverão ser leiloados para desmontagem, sem possibilidade de retorno à circulação e sem direito à documentação (item 9.9). No caso de sucata inservível, quando possível, o potencial de revenda poderá ser avaliado (item 9.6.7). Essas iniciativas poderão ser adotadas pela futura concessionária, desde que atendidas as definições da ARSESP e do órgão de trânsito.

38. No que se refere às receitas de leilão, é preciso ressaltar que todas as fontes de remuneração das futuras concessionárias, consubstanciadas nas tarifas de custódia e recolhimento e na remuneração dos serviços de preparação de leilão, foram devidamente detalhadas na Cláusula 8 da minuta de Contrato. Nesse sentido, nos termos do item 11.2 do Caderno de Encargos, as receitas obtidas com o leilão dos veículos poderão ser destinadas à quitação dos débitos incidentes sobre o veículo em relação à remuneração devida à futura concessionária, que poderá buscar a satisfação da dívida perante o cidadão-usuário caso o montante arrecadado não se mostre suficiente.

39. Por fim, conforme já ressaltado, os documentos licitatórios contêm mecanismos objetivos de mitigação e estabilização econômico-financeira do projeto, estabelecendo metodologia, mecanismos e procedimentos para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

40. Pelas razões expostas, o pedido formulado contra a suposta omissão do Edital merece ser conhecido, porém, indeferido.

IV – DISPOSITIVO

41. Destaca-se que ocorreu a republicação do Edital e seus Anexos, conforme publicação do Diário Oficial do Estado de São Paulo na edição do dia de hoje e a data designada para Entrega dos Envelopes foi alterada para 30 de abril de 2026, sendo mantida a data da realização da Sessão Pública de Concorrência para 07 de maio de 2026.

42. Diante dos fatos e argumentos narrados no documento impugnatório, entendemos por **RECEBER** a impugnação ora analisada e, quanto ao mérito, **INDEFERIR** todos os pedidos formulados em relação às insurgências específicas aos termos do Edital CI nº. 001/2026, conforme as razões detalhadas ao longo desta Decisão.

São Paulo, 10 de março de 2026.

COMISSÃO DE CONTRATAÇÃO



Documento assinado eletronicamente por **Anna Beatriz Savioli, Coordenador**, em 10/03/2026, às 16:29, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no [Decreto Estadual nº 67.641, de 10 de abril de 2023](#).



Documento assinado eletronicamente por **Alessandro Ranulfo Lima Nery, Assessor**, em 10/03/2026, às 16:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no [Decreto Estadual nº 67.641, de 10 de abril de 2023](#).



Documento assinado eletronicamente por **David Polessi De Moraes, Diretor do Econômico-Financeiro**, em 10/03/2026, às 16:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no [Decreto Estadual nº 67.641, de 10 de abril de 2023](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0100505799** e o código CRC **CB81694C**.
