

Relatório de Aproveitamento das Contribuições apresentadas no âmbito da Consulta e Audiências Públicas

Concessão dos Serviços de Remoção e Guarda de Veículos do Estado de São Paulo

1. Introdução

O presente documento tem como finalidade relatar o processo de participação social, por meio de Consulta e Audiências Públicas, realizado no âmbito do projeto de Concessão dos Serviços de Recolhimento, Custódia, Restituição e Preparação para Leilão de Veículos Recolhidos pelos Órgãos de Trânsito do Estado de São Paulo, apresentando em números a quantidade de questionamentos, contribuições e solicitações, bem como as respostas dadas às principais demandas da sociedade.

2. Consulta e Audiências Públicas

O Governo do Estado de São Paulo, por meio da Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI), publicou no Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE-SP), edição de 7 de julho de 2025, Caderno Executivo e Seção Atos Normativos, o aviso de 7 (sete) Audiências Públicas, uma em cada Lote da concessão, para apresentação do projeto de Concessão dos Serviços de Recolhimento, Custódia, Restituição e Preparação para Leilão de Veículos Recolhidos pelos Órgãos de Trânsito do Estado de São Paulo.

Adicionalmente, foi publicado no DOE-SP de 24 de julho de 2025, Caderno Executivo e Seção Atos Normativos, o aviso de nova Audiência Pública para apresentação do projeto no município de São José do Rio Preto/SP, em substituição da Audiência nº 13.

Entre os dias 21/07/2025 e 29/07/2025, foram realizadas Audiências Públicas presenciais nos municípios de Campinas, São José do Rio Preto, Ribeirão Preto, Bauru, Sorocaba, São José dos Campos e São Paulo. Essas sessões foram transmitidas simultaneamente pelo canal oficial do Governo do Estado de São Paulo no YouTube, com exceção da Audiência Pública de São José do Rio Preto, que não pôde ser transmitida devido a problemas técnicos. Essa audiência foi novamente realizada no mesmo local em 07/08/2025, desta vez com a devida transmissão pelo canal do YouTube.

Já a Consulta Pública teve seu aviso publicado no DOE-SP, edição de 7 de julho de 2025, Caderno Executivo e Seção Atos Normativos, conforme Aviso de Consulta Pública nº SPI-007/2025 para colher sugestões e contribuições destinadas ao aprimoramento do Projeto e permaneceu disponível para recebimento de contribuições no período de 08/07/2025 a 08/08/2025.

Os documentos relacionados à concessão, incluindo os avisos de Consulta e Audiência Pública, bem como o regulamento e a apresentação utilizados nas sessões, foram disponibilizados no site oficial da SPI.

3. Contribuições

As Audiências Públicas contaram com a participação de representantes da sociedade civil, sindicatos, associações, empresas, prefeituras e população em geral. Os participantes se inscreveram no evento registrando sua presença e, quando desejável, o interesse de apresentar seus questionamentos, dúvidas e sugestões ao projeto após a realização da apresentação técnica do projeto. O Quadro 1 ilustra os números da participação social presencial nas audiências públicas realizadas.

Quadro 1 – Dados das Audiências Públicas

Audiência Nº SPI	Data	Local	Presença	Considerações	Visualizações de Vídeos (*)
012	21/07/2025	Campinas	91	51	1.301
013	22/07/2025	São José do Rio Preto	-	-	805
014	23/07/2025	Ribeirão Preto	38	28	716
015	24/07/2025	Bauru	68	16	904
016	25/07/2025	Sorocaba	51	27	687
017	28/07/2025	São José dos Campos	17	4	552
018	29/07/2025	São Paulo	116	23	1.008
019	07/08/2025	São José do Rio Preto	16	12	358
Total			397	161	6.331

(*) Visualizações apuradas até o dia 17/12/2025.

Já em relação à Consulta Pública, as minutas do edital, contratos e anexos foram amplamente disponibilizados no sítio eletrônico da Secretaria de Parcerias em investimentos. Adicionalmente, foram concedidos 49 acessos ao dataroom, que continha estudos acessórios do projeto. Até o encerramento da Consulta Pública foram encaminhadas 33 contribuições por e-mail.

Cada contribuição foi analisada e classificada por tema, sendo que as manifestações vinculadas ao projeto foram respondidas pelos componentes da Mesa ao final das

audiências, conforme registrados nos vídeos disponíveis no Canal do YouTube do Governo do Estado.

Somando-se as contribuições das 7 sessões de Audiência Pública e as obtidas durante o período da Consulta Pública, foram realizadas 194 contribuições, classificadas pelos temas destacados no Quadro 2 abaixo:

Quadro 2 – Temas das 194 contribuições recebidas

#	Tema	Quantidade	%
1	Jurídico/Regulatório	45	23%
2	Período de Transição	27	14%
3	Qualificação Técnica	24	12%
4	Critério de Seleção	22	11%
5	Econômico-Financeiro	12	6%
6	Tarifas	11	6%
7	Participação da Sociedade	11	6%
8	Pátios	11	6%
9	Plataforma Tecnológica	11	6%
10	Impacto Socioeconômico	7	4%
11	Não pertinente ao Projeto	4	2%
12	Convênios	4	2%
13	Demanda	3	2%
14	Engenharia (Capex/Opex)	2	1%
Total		194	100%

4. Avaliação das Contribuições e Alterações Realizadas

Todas as contribuições apresentadas pelos participantes, durante o período de consulta e audiências públicas, foram analisadas com o objetivo de aprimorar o entendimento e a estrutura do modelo proposto no edital, no contrato e em seus anexos. Dessa forma, considerando as questões suscitadas pelos interessados, foram aprofundados os estudos com vistas ao aperfeiçoamento da modelagem original. O Quadro 3 abaixo resume a avaliação das contribuições:

Quadro 3 – Avaliação das contribuições e alterações realizadas

#	A Contribuição foi incorporada?	Quantidade	%
1	Sim	24	12%
2	Não	35	18%
3	Dúvida	135	70%
Total		194	100%

Grande parte das contribuições apresentadas foram dúvidas dos participantes acerca dos aspectos técnicos, econômicos e jurídicos do projeto proposto. Nesse sentido, os esclarecimentos a seguir têm por objetivo proporcionar melhor compreensão das características gerais da concessão, bem como responder às indagações formuladas durante o processo:

1 - Distância de deslocamento do local do recolhimento

É regra da prestação de serviços do projeto que o recolhimento do veículo deverá ocorrer para o pátio mais próximo do local da ocorrência, conforme descrito “Anexo B – Caderno de Encargos”, sob pena de descumprimento contratual e aplicação das penalidades e sanções previstas em contrato.

Ademais, o projeto estabelece três faixas de tolerância de distâncias a serem percorridas para a execução dos serviços de remoção e recolhimento dos veículos aos pátios:

- i. Igual ou inferior a 30 km:** no mín. 90% dos veículos movimentados no lote devem ser recolhidos atendendo a esta distância máxima de deslocamento;
- ii. Superior a 30 km e igual ou inferior a 50 km:** no máximo 9,85% dos veículos movimentados no lote poderão ser deslocados considerando estes limites de distâncias de deslocamento;
- iii. Superior a 50 km e igual ou inferior a 75 km:** no máximo 0,15% dos veículos movimentados no lote poderão ser deslocados considerando estes limites de distâncias de deslocamento.

Cabe destacar que o edital e o contrato preveem incentivos relacionados ao prazo de atendimento, o que tende a reduzir a quantidade de veículos atendidos nas faixas estabelecidas acima pelos itens “ii” e “iii”.

Ressalta-se, ainda, que é vedado o recolhimento para pátios situados a mais de 75 km, sob pena de aplicação das sanções contratuais previstas em contrato, e que, mesmo após 30 dias do recolhimento, caso o veículo seja remanejado para pátios de apoio mais distantes, o concessionário deverá, quando da restituição do veículo ao seu proprietário, restituí-lo, às suas custas, ao pátio principal de recolhimento

2 - Quantidade de pátios

A título de organização do processo de implantação dos pátios pela concessionária, os municípios cobertos pelos serviços em cada lote foram organizados em regiões operacionais denominadas “localidades”, sendo que caberá à concessionária instalar, no mínimo, um pátio em cada município descrito para cada região.

Considerando que além dessa exigência deverão ser respeitadas (i) as distâncias máximas de deslocamento dos veículos recolhidos de acordo com o especificado no item anterior; e deverá ser atendido, ainda, (ii) os requisitos de tempo de chegada de até 45 minutos quando se tratar de serviço de recolhimento de veículos em área urbana e 60 minutos em rodovias e estradas monitoradas pelo agente de autoridade de trânsito, o número de pátios deverá ser superior ao mínimo exigido para as 125 “localidades”.

3 - Modelo tarifário

Tem-se a justificar que os valores estimados para as tarifas consideram:

- i. A necessidade de investimentos para garantir a disponibilidade dos serviços em todo o Estado de São Paulo, cobrindo os 645 municípios existentes;
- ii. Os custos operacionais necessários para assegurar a qualidade e a disponibilidade dos serviços, de acordo com os especificados no contrato e demais anexos;
- iii. A especificidade na execução dos serviços, conforme o tipo de veículo (veículos leves, motocicletas e veículos pesados); e
- iv. A necessidade de estabelecer uma atratividade mínima ideal ao setor privado.

A análise do montante devido pelo cidadão-usuário deve considerar a soma das tarifas de recolhimento e de custódia, sendo que haverá incentivos à liberação dos veículos no prazo de até 7 (sete) dias corridos, hipótese na qual o cidadão-usuário obterá desconto de 25% nos valores da tarifa de custódia. Essa condição atende às situações em que os veículos são recolhidos aos pátios durante feriados e/ou finais de semana.

Vale destacar também que a estrutura tarifária proposta visa padronizar os valores a serem cobrados do usuário independente da autoridade de trânsito responsável pela autuação dos veículos, considerando as mesmas tarifas de custódia e preparação para

leilão e implementando uma política distinta para o serviço de recolhimento de veículos a distâncias inferiores ou iguais a 30 km e superiores a 30 km de deslocamento até o pátio de custódia.

4 - Terceirização da prestação dos serviços pelas futuras concessionárias

A estruturação do projeto considerou como premissa da modelagem econômico-financeira que as Concessionárias irão realizar a locação de áreas para implantação das estruturas dos pátios de custódia assim como poderão terceirizar as atividades de remoção e recolhimento de veículos após acionamento dos órgãos de trânsito.

Dessa forma, é facultada à concessionária a possibilidade de executar as obrigações contratuais por intermédio de terceiros, sob sua integral responsabilidade, sendo vedado à concessionária realizar ou permitir a subconcessão dos serviços, sob pena de aplicação de sanções.

5 - Situação futura dos pátios atuais

Os veículos recolhidos e mantidos em custódia antes da data de início da operação das concessionárias dos 7 lotes deste projeto permanecerão sujeitos aos termos dos instrumentos contratuais vigentes e às taxas aplicáveis à época, até que sejam integralmente liberados ou leiloados pelos órgãos de trânsito do Estado de São Paulo.

No momento de realização dos estudos, o DETRAN-SP operava com 36 pátios devidamente regularizados e 168 pátios considerados precários - ou seja, estruturas não formalmente constituídas, cuja precariedade compromete a segurança jurídica da relação estabelecida com o órgão de trânsito.

Nesse contexto, a concessão objetiva regularizar e estruturar a prestação do serviço, conferindo maior qualidade, segurança e eficiência tanto ao usuário final quanto aos órgãos de trânsito estaduais.

Vale ressaltar, ainda, que o modelo proposto permite a participação de interessados tanto de forma individual quanto por meio de consórcio, não havendo restrição quanto à quantidade de integrantes consorciados e permite que os operadores dos pátios atuais participem do processo licitatório e, caso sagrarem vencedores, venham assumir a condição de concessionários, submetidos às regras, obrigações e parâmetros estabelecidos no novo contrato de concessão.

Adicionalmente, o modelo prevê a possibilidade subcontratação da prestação dos serviços, o que, também, gera a possibilidade de continuidade da prestação dos serviços pelos atuais operadores, mas com um contrato regular e gerenciado pelas futuras concessionárias que vierem a ser contratadas.

6 - Leilões de veículos

A atividade de leilão continuará sendo executada pelo DETRAN-SP e pelo DER-SP após o início da operação dos pátios da concessão, cabendo ao concessionário de cada lote, além de realizar a preparação dos veículos para os leilões:

- a) Elaborar o edital de notificação e o edital de leilão;
- b) Dar publicidade ao edital de notificação e o edital de leilão, após aprovação do órgão de trânsito;
- c) Manter sistema de estoque atualizado no sistema da concessionária;
- d) Prestar o serviço de preparação para leilão, com elaboração de laudo de vistoria de originalidade, laudo de avaliação, notificação de apto à leilão, laudo de descaracterização do chassi e placas dos veículos alienados em condição de sucata;
- e) Conceder acesso ao módulo de leilão no Ambiente de Operações da Concessionária ao leiloeiro indicado pelo órgão de trânsito;
- f) Apresentar ao Poder Concedente a prestação de contas do processo de leilão; e
- g) Manter o órgão de trânsito atualizado do andamento e de eventuais intercorrências nos processos de leilão, atuando em obediência às autorizações, orientações e determinações do órgão de trânsito.

Observa-se, ainda, que o DETRAN-SP e o DER-SP estão envidando esforços para reorganizar e agilizar o processo de leilão, com o objetivo de reduzir o volume de veículos ao mínimo possível até a data de início da operação dos pátios no âmbito da concessão.

Adicionalmente, o Estado está construindo uma solução, em conjunto com o Tribunal de Justiça, para reduzir o número de veículos armazenados nos pátios, por meio de convênio com o referido Tribunal. Essa solução deverá permitir que a maioria dos veículos com restrição judicial seja leiloada, independentemente de terem sido recolhidos antes ou após a concessão.

Cumprе salientar que, embora nem todas as contribuições tenham sido incorporadas, a totalidade delas foi devidamente examinada à luz de premissas técnicas, sociais e ambientais. Registre-se, ainda, que mesmo as contribuições não acolhidas ensejaram reflexões e reavaliações relevantes por parte da equipe técnica.

Diante disso, a publicação do Edital de Licitação, acompanhado de seus anexos, será realizada contemplando, dentre outros, os principais ajustes descritos abaixo:

1 - Qualificação técnica

Foram levantadas questões relacionadas à exigência de comprovação de experiência prévia na gestão de ativos de infraestrutura de forma genérica, baseada nos valores auferidos em receitas provenientes desses ativos.

Em razão dessas manifestações, procedeu-se à revisão dos critérios de qualificação técnica, de modo a incluir a possibilidade de comprovação, de forma explícita, a experiência prévia na gestão de ativos vinculados aos serviços de recolhimento e custódia de veículos, mantendo-se, contudo, a possibilidade de comprovação relativa à gestão de ativos de infraestrutura.

Adicionalmente, com o objetivo de ampliar a competitividade e possibilitar maior participação de empresas interessadas no certame, foram reduzidos os valores mínimos de receitas operacionais mínimas requeridas a serem comprovadas para fins de qualificação técnica.

2 - Outorga fixa mínima

Vários foram os questionamentos com relação a adoção do critério de seleção de maior valor de outorga fixa a ser ofertada pelo licitante, assim como a definição de um valor de outorga fixa mínima, em diferentes patamares, para cada lote a ser concedido. O principal questionamento se refere a possibilidade de redução da participação de empresas de pequeno e médio porte no processo licitatório da concessão.

Dessa forma, tem-se a destacar que este critério de seleção é uma prática consolidada e que vem sendo adotada há anos pelo Governo do Estado de São Paulo. Ao exigir um valor de outorga fixa a ser pago antes da assinatura do contrato, o governo garante que a empresa vencedora tenha capacidade financeira para arcar com os investimentos e obrigações previstos ao longo da execução contratual.

Ainda, é premissa fundamental do modelo a uniformidade na política de prestação de serviços e de aplicação de tarifas pelos órgãos de trânsito do Estado de São Paulo, notadamente o DETRAN e o DER. Nesse sentido, a escolha do licitante vencedor com base no maior valor de outorga fixa preserva essa premissa, garantindo que qualquer cidadão, independentemente do município em que se der o recolhimento de seu veículo, esteja sujeito às mesmas tarifas para a respectiva liberação.

Por fim, vale destacar que ao mesmo tempo em que foram mantidos os fundamentos acima, os valores mínimos das outorgas fixas foram reduzidos no modelo atualizado dos documentos editalícios a serem publicados em relação àqueles divulgados durante a fase de Consulta e Audiências Públicas.

3 - Plataforma tecnológica

Considerando a importância da plataforma tecnológica para o projeto e os questionamentos realizados com relação a obrigatoriedade e dificuldade de desenvolvimento da plataforma em conjunto pelas 7 concessionárias, conforme estabelecido nos documentos da Consulta Pública, este tema foi revisado e decidiu-se que ela será composta por 2 plataformas: (i) a Plataforma Central do Estado, que deverá

ser desenvolvida e fornecida pelo Estado, sendo responsável pela integração dos sistemas do Estado com os das concessionárias, assim como a interface com o cidadão-usuário; e (ii) o Ambiente e Operações da Concessionária, que deverá ser desenvolvido por cada uma das concessionárias e deverá se integrar à Plataforma Central do Estado, apresentando todos os dados operacionais da prestação de serviços da concessão.

4 - Plataforma de leilão de veículos

Considerando os apontamentos realizados e a importância de se ter controle de todas as etapas operacionais do projeto, inclusive a de operacionalização do leilão de veículos, será obrigação da concessionária, integrada ao seu Ambiente de Operações, a implantação e disponibilização de uma plataforma para o leiloeiro, a ser indicado pelos órgãos de trânsito.

5. Conclusão

Com a análise das contribuições realizadas para o modelo de concessão apresentado e do seu profundo tratamento no âmbito da Administração Pública, é possível perceber tanto a ampla participação, com contribuições advindas dos mais diferentes segmentos da sociedade, quanto à abertura do Governo do Estado de São Paulo para a análise, reflexão e acolhimento das contribuições que se mostraram como condutoras do interesse público subjacente à futura concessão, bem como a utilidade de tal procedimento para o melhor delineamento do objeto a ser concedido e seu regramento contratual.

O procedimento adotado, marcado pela transparência e pela publicidade, consolidou-se como instrumento eficaz para assegurar a legitimidade das decisões administrativas, conferindo maior robustez técnica e jurídica à modelagem proposta. A interação promovida entre Administração e sociedade civil reforça os princípios da participação e da eficiência, previstos no ordenamento jurídico pátrio.

Tal dinâmica reafirma o compromisso da Administração com a supremacia do interesse público e com a observância dos princípios da razoabilidade e proporcionalidade.

Por fim, a experiência demonstra que a utilização de instrumentos de consulta e participação social constitui canal indispensável para a construção de projetos de parceria mais sólidos, juridicamente seguros e alinhados às expectativas coletivas, conferindo maior efetividade às ações governamentais e legitimidade ao processo decisório.