



Governo do Estado de Mato Grosso
SINFRA - Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística

CONSULTA PÚBLICA 01/2021/SINFRA

Atendimento à Decisão Liminar proferida no Processo nº 1000513-15.2021.4.01.3600 da 1ª Vara da Justiça Federal de Cuiabá

Manifestante: Allisson Akerley da Silva

Entidade: Procuradoria Geral do Município – Cuiabá/MT

Data da manifestação: 28 de abril de 2021

Contato: allisson.silva@cuiaba.mt.gov.br

Teor da manifestação

- 1) *A decisão acerca da alteração do modal de transporte público coletivo intermunicipal (de VLT para BRT) fora levado ao conhecimento prévio do Conselho Deliberativo da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá? Se sim, informar a data da sessão e se possível disponibilizar ata.* (Texto extraído do documento Original)

Resposta: A decisão acerca da alteração do modal de transporte coletivo será levada ao Conselho Deliberativo da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá – CODEM/RMVRC após a realização da Audiência Pública, marcada para o dia 07/05/21, às 10:00 horas, na qual serão apresentados os resultados dos respectivos relatórios técnicos.

- 2) *Se a pretensão de alteração do modal de transporte público coletivo não foi levada para deliberação do Conselho Deliberativo da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, como o Estado de Mato Grosso entende que tal decisão é legítima e legal, quando todo o ordenamento jurídico pátrio dispõe sobre a obrigatoriedade de que políticas públicas de interesse comum sejam objeto de planejamento e execução de forma conjunta entre os entes da região metropolitana?* (Texto extraído do documento Original)

Resposta: o Governo do Estado levará a pauta para deliberação do CODEM/RMVRC em atendimento aos preceitos legalmente instituídos, embora deva ser registrado que, apesar de ter sido criada em 2009, não consta que a decisão que definiu inicialmente pelo BRT e que depois foi fraudilentemente alterado para o VLT tenha sido submetido à gestão interfederativa. E isso não impediu que a obra tivesse início e, como era anunciado no parecer do Ministério das Cidades que foi criminosamente retirado do processo decisório, acabasse paralisada em 2014.

Aliás, o que o Estado está propondo é custear integralmente a conclusão de uma obra que foi originalmente prevista para a Copa do Mundo de Futebol e que foi fraudulentamente alterada para VLT.



Governo do Estado de Mato Grosso
SINFRA - Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística

Cabe lembrar ao autor da pergunta, caso não seja do conhecimento, que a manifestação técnica original do então Ministério das Cidades, quanto à troca de modal de BRT para VLT, foi CONTRÁRIA, tendo havido uma fraudulenta substituição de pareceres técnicos depois desvendada pelo TCU (Acórdão 3.198/2014 – Plenário, do TCU) e proposta ação de improbidade administrativa contra as servidoras responsáveis pela adulteração.

Em tese, pode-se dizer que a decisão de alterar o objeto do modal financiado pela CEF foi fraudado, de maneira que se está a recolocar o interesse público em consonância com a decisão original de implantação do BRT e que foi referendada pelo VLT.

Lembre-se também que o único parecer técnico favorável ao VLT, que é o do Ministério das Cidades, foi FRAUDADO.

- 3) *A decisão pela alteração do modal de transporte público intermunicipal já está efetivamente tomada pelo Estado de Mato Grosso?* (Texto extraído do documento Original)

Resposta: Sim, por parte do Governo do Estado de Mato Grosso, a decisão pela alteração modal de VLT para BRT está tomada com base nos resultados dos estudos apresentados. Todavia, o Governo submeterá a matéria à participação do CODEM/VRC.

- 4) *Na hipótese de o comitê gestor do FGTS não aprovar a solicitação de alteração do objeto de contrato de financiamento, qual será a solução a ser apresentada pelo Estado para a questão inerente ao modal de transporte público coletivo intermunicipal?* (Texto extraído do documento Original)

Resposta: O Governo do Estado encaminhou a solicitação com o pedido de alteração modal à Caixa Econômica Federal, com fundamento nos resultados consistentes demonstrados nos relatórios técnicos produzidos, nos quais se evidencia a vantajosidade sob a ótica da viabilidade econômica e jurídica em favor do BRT, sem perda do objetivo a que se propõe o empreendimento, qual seja a melhoria do sistema de transporte coletivo metropolitano de Cuiabá e Várzea Grande a partir da implantação dos corredores estruturais e formação da Rede Integrada de Transporte.

Esse risco, contudo, é moderado na medida em que há, no âmbito do Conselho Curador do FGTS, precedente que permitiu a alteração de escopo contratual, embora, como já dito, não se trata de alteração de escopo, mas de objeto contratual, porque a solução de mobilidade urbana continua aderente às finalidades da linha de crédito financiada pela CEF com recursos do FGTS.

- 5) *A realização de consulta pública e audiência pública poderá impactar na referida decisão? Em que termos? Acaso negativa a resposta, a realização de tais ações será realizada tão somente como mera formalidade?* (Texto extraído do documento Original)

Resposta: A realização da Consulta Pública e da Audiência Pública, muito mais do que mera formalidade para cumprimento de uma decisão judicial, tem como objetivo apresentar os



Governo do Estado de Mato Grosso
SINFRA - Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística

fundamentos que deram sustentação à decisão tomada pelo Governo do Estado e poderá, sim, permitir o seu aprimoramento.

- 6) *Quais foram as ações adotadas pelo Estado de Mato Grosso no sentido de consultar previamente a população diretamente interessada, acerca da pretensão de alteração do modal de transporte coletivo público intermunicipal?* (Texto extraído do documento Original)

Resposta: O Governo do Estado entende que a decisão pela alteração de modalidade tem caráter eminentemente técnico e, como tal, deve ser definida com base em estudos de engenharia e modelagem econômico-financeira.

A rigor, por simetria com a decisão original tanto pelo BRT como por sua alteração para o VLT, não houve também consulta popular, porque a decisão, como se depreende, é de natureza técnica.

Não consta que à época qualquer entidade ou poder constituído tenha aduzido a nulidade da decisão tomada pelo BRT ou por sua substituição por VLT por ausência de consulta popular.

E, como já afirmado, se está a retornar à solução que tecnicamente foi aprovada pelo Estado, pelos Municípios envolvidos como pelo Ministério das Cidades, porque a decisão de substituição pelo VLT fundou-se em parecer fraudulento, como foi posteriormente desnudado.

Porém, apesar disso, o Governo do Estado está adotando as medidas determinadas pelo Poder Judiciário, consistente em consulta e audiência pública, bem como na participação do CODEM/VRC, a ser realizada após a audiência.

- 7) *Afora as questões técnicas e financeiras, é de interesse do Estado de Mato Grosso saber qual modal de transporte coletivo intermunicipal é desejado pela população que irá fazer uso do serviço público ofertado?* (Texto extraído do documento Original)

Resposta: O Governo do Estado entende que a decisão pela alteração de modalidade tem caráter eminentemente técnico e, como tal, deve ser definida com base em estudos de engenharia e modelagem econômico-financeira.

A rigor, por simetria com a decisão original tanto pelo BRT como por sua alteração para o VLT, não houve também consulta popular, porque a decisão, como se depreende, é de natureza técnica.

Não consta que à época qualquer entidade ou poder constituído tenha aduzido a nulidade da decisão tomada pelo BRT ou por sua substituição por VLT por ausência de consulta popular.

E, como já afirmado, está-se a retornar à solução que tecnicamente foi aprovada tanto pelo Estado, pelos Municípios envolvidos como pelo Ministério das Cidades, porque a decisão de substituição pelo VLT fundou-se em parecer fraudulento.



Governo do Estado de Mato Grosso
SINFRA - Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística

Porém, apesar disso, o Governo do Estado está adotando as medidas determinadas pelo Poder Judiciário, consistente em consulta e audiência pública, bem como na participação do CODEM/VRC, a ser realizada após a audiência.

Por fim, em regime de democracia representativa, o parlamento representa e faz as escolhas políticas mais adequadas para o emprego do dinheiro público. É assim com a aprovação das leis orçamentárias anuais, onde os recursos arrecadados com os impostos são alocados em proposta do Poder Executivo e deliberados pelo Poder Legislativo.

No caso do VLT, a Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso, poder legislativo do ente federativo de onde decorrem os recursos orçamentários que custearão as obras e os equipamentos, aprovou expressamente a substituição do VLT pelo BRT, conforme se infere do teor da Lei estadual nº 11.285/2021.

- 8) *O Estado de Mato Grosso entende que a disponibilização das informações e dados que embasaram uma decisão já tomada pela alteração do modal, atende os postulados da gestão interfederativa e democracia participativa?* (Texto extraído do documento Original)

Resposta: Conforme já foi respondido nas perguntas 1 e 2, o Governo do Estado levará a pauta para deliberação do CODEM/RMVRC em atendimento aos preceitos legalmente instituídos, embora deva ser registrado que, apesar de ter sido criada em 2009, não consta que a decisão que definiu inicialmente pelo BRT e que depois foi fraudulentamente alterado para o VLT tenha sido submetido à gestão interfederativa. E isso não impediu que a obra tivesse início e, como era anunciado no parecer do Ministério das Cidades que foi criminosamente retirado do processo decisório, acabasse paralisada em 2014.

Aliás, o que o Estado está propondo é custear integralmente a conclusão de uma obra que foi originalmente prevista para a Copa do Mundo de Futebol e que foi fraudulentamente alterada para VLT.

Cabe lembrar ao autor da pergunta, caso não seja do conhecimento, que a manifestação técnica original do então Ministério das Cidades, quanto à troca de modal de BRT para VLT, foi CONTRÁRIA, tendo havido uma fraudulenta substituição de pareceres técnicos depois desvendada pelo TCU (Acórdão 3.198/2014 – Plenário, do TCU) e proposta ação de improbidade administrativa contra as servidoras responsáveis pela adulteração.

Em tese, pode-se dizer que a decisão de alterar o objeto do modal financiado pela CEF foi fraudado, de maneira que se está a recolocar o interesse público em consonância com a decisão original de implantação do BRT e que foi referendada pelo VLT.

Lembre-se também que o único parecer técnico favorável ao VLT, que é o do Ministério das Cidades, foi FRAUDADO.

O Estado de Mato Grosso entende que deve existir, a partir da estrutura de gestão interfederativa da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, coordenação no planejamento e gestão de políticas públicas dos setores de interesse comum do Estado e dos Municípios integrantes? Se sim, por que o processo decisório não contou com a



Governo do Estado de Mato Grosso
SINFRA - Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística

participação dos entes públicos integrantes da região e a população interessada?(Texto extraído do documento Original)

Resposta: No caso da solução de mobilidade urbana de Cuiabá e Várzea Grande para a Copa do Mundo, cuida-se de obra viária com aquisição de equipamentos de transportes integralmente custeada pelo Governo do Estado de Mato Grosso.

Tanto que, apesar de ter sido criada em 2009, não consta que a decisão que definiu inicialmente pelo BRT e que depois foi fraudilentemente alterado para o VLT tenha sido submetido à gestão interfederativa. E isso não impediu que a obra tivesse início e, como era anunciado no parecer do Ministério das Cidades que foi criminosamente retirado do processo decisório, acabasse paralisada em 2014.

Por isso, a proposta de retornar à solução inicialmente aprovada e que tecnicamente é a mais viável não afronta qualquer norma que diz respeito à região metropolitana, porque a retomada da obra envolve manejo de recursos orçamentários exclusivamente do Estado, melhorando significativamente a mobilidade urbana dos dois municípios, tanto a rede municipal quanto a intermunicipal.

Todavia, o Governo submeterá a matéria à participação do CODEM-RMVC.

Cabe, por fim, aludir que a ausência da aprovação do plano de mobilidade urbana dos municípios de Cuiabá e Várzea Grande, bem como da região metropolitana, não pode impedir a retomada de obra inacabada (que consome recursos públicos desde 2013) e que trará, conforme apontado pelo GT MOBILIDADE URBANA, importante melhoria no sistema de transporte coletivo das e entre as duas cidades.

9) *A disponibilização, neste momento (após a tomada da decisão pela substituição do modal), de dados e estudos técnicos, efetivamente atende à necessidade de participação dos entes integrantes da Região Metropolitana no processo decisório?* (Texto extraído do documento Original)

Resposta: Os dados e estudos técnicos foram compartilhados com os municípios diretamente envolvidos no contexto do transporte coletivo metropolitano desde o dia 04/01/21. A resposta a essa pergunta formulada pelo procurador do Município de Cuiabá é a prova de que o Estado deu ampla divulgação aos estudos de modo a atingir o seu objetivo.

Anote-se ainda que será realizada a audiência pública para a discussão da troca do modal no dia 07/05/2021, bem como será submetida a matéria à participação do CODEM/VRC.

10) *Em que sentido fora observado na decisão já tomada pela alteração do modal, dos postulados do federalismo cooperativo ou federalismo de integração?* (Texto extraído do documento Original)

Resposta: Embora esta questão já esteja respondida nos itens anteriores, entende-se que o só fato de o Estado disponibilizar recursos públicos do seu orçamento para realizar melhoria nos sistemas de transporte coletivos das duas maiores cidades do Estado concretiza o federalismo cooperativo.



Governo do Estado de Mato Grosso
SINFRA - Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística

11) *O Estado de Mato Grosso entende a necessidade de participação do Município de Cuiabá e do Município de Várzea Grande no processo decisório sobre a alteração do modal e não simplesmente que se dê ciência a tais entes das decisões já tomadas?* (Texto extraído do documento Original)

Resposta: O Estado tem permitido e defendido a participação dos entes municipais, tanto que a proposta de convidar os municípios a participarem e uma reunião do GT Mobilidade ocorrida em Brasília partiu de uma proposta encaminhada pelos membros do Governo do Estado a fim de que Cuiabá e Várzea Grande compartilhassem seus projetos e planos diretores de mobilidade urbana para fins de compatibilidade com a pauta em discussão.

Este entendimento fica ratificado quando o Governo do Estado, ao dar início às discussões em torno do anteprojeto do BRT, convidou as áreas técnicas das Prefeituras de Cuiabá e Várzea Grande para a primeira reunião de trabalho em torno do empreendimento, tendo comparecido somente os técnicos representantes da Prefeitura de Várzea Grande.

Ademais, o Estado vai realizar audiência pública para a discussão da troca do modal no dia 07/05/2021 e submeterá a matéria à participação do CODEM/VRC.

12) *Levando em consideração que o princípio da legalidade é de observância obrigatória pela Administração Pública na prática dos atos administrativos e no trato com a coisa pública, qual a justificativa para o não atendimento das disposições contidas na Lei nº 13.089 de 12 de janeiro de 2015 - Estatuto da Metrópole; Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001 – Estatuto das Cidades; Lei nº 12.857 de 03 de janeiro de 2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana; Lei Complementar Estadual nº 359 de 27 de maio de 2009; Lei Complementar Estadual nº 499 de 22 de julho de 2013 e Lei Complementar Estadual nº 609 de 28 de dezembro de 2018?* (Texto extraído do documento Original)

Resposta: O Governo do Estado entende que a alteração de modalidade não infringiu os preceitos legais definidos para a Região Metropolitana, uma vez que a decisão pela alteração modal se limita a uma mudança de tecnologia de um veículo que antes estava sobre trilhos e que agora circula sobre pneus, mantendo-se os conceitos macro dos corredores estruturais de transporte coletivo como inserção no sistema viário, início e fim das linhas, localização da infraestrutura, etc e as premissas de sustentabilidade, acessibilidade, conforto e segurança também presentes na solução BRT.

Não bastasse isso, o Estado vai realizar audiência pública para a discussão da troca do modal no dia 07/05/2021 e, por fim, será submetida à participação do CODEM/VRC.

É curiosa a tentativa de argumentação do município de Cuiabá em tentar tisonar de ilegal o fato do Estado alocar do seu orçamento cerca de um bilhão de reais para melhoria do sistema de transporte coletivo das duas e entre as duas cidades.

13) *Levando em consideração que a alteração do modal depende de aprovação da fonte financiadora, como justificar a afirmação oficial contida no próprio site da SINFRA (no campo destinado a presente consulta), bem como nas respostas aos questionamentos*



Governo do Estado de Mato Grosso
SINFRA - Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística

realizados pelo Sr. Vicente Vuolo, de que a decisão pela implementação do BRT já está tomada, se tal definição não depende exclusivamente do governo do Estado? (Texto extraído do documento Original)

Resposta: No âmbito jurídico da decisão pela alteração modal que cabe ao Governo do Estado, como detentor do contrato da obra paralisada e como o tomador do empréstimo junto aos agentes financiadores, a decisão está tomada. O pleito formalizado junto à Caixa Econômica Federal – CEF para aproveitamento do saldo do contrato de financiamento está tecnicamente respaldado na comprovação de que a troca modal representa uma alteração do objeto (trem por ônibus), mas mantém o objetivo original do empreendimento que é a implantação dos corredores estruturais de transporte coletivo com abrangência nas cidades de Cuiabá e Várzea Grande.

14) Existem procedimentos licitatórios (fase interna) sendo elaborados e/ou planejados visando à implementação do modal BRT? Qual a perspectiva para início e conclusão de tais procedimentos? (Texto extraído do documento Original)

Resposta: Encontra-se em curso a elaboração do anteprojeto de engenharia, no qual estão contemplados o memorial descritivo, o memorial de especificação técnica do empreendimento, a elaboração da planilha de custos, a construção do Termo de Referência e da minuta do edital de licitação das obras de infraestrutura. A entrega destes elementos ocorrerá no mês de junho de 2021 e, após, estará apto a seguir para o devido processo licitatório.

15) Por derradeiro, qual a justificativa para a alteração do entendimento da equipe técnica do Estado de Mato Grosso, acerca da viabilidade da implementação do modal VLT, avalizada anteriormente pelos mesmos técnicos Rafael Detoni Moraes e Marcelo de Oliveira e Silva? (Texto extraído do documento Original)

Resposta: Tal entendimento encontra-se permeado de distorções, haja vista que ambos os profissionais, mesmo tendo participado do quadro técnico da extinta AGECOPA/SECOPA, nunca manifestaram oficialmente nenhuma opinião técnica no sentido de respaldar a decisão pela alteração modal proferida pelo ex governador à época. Tanto que, ao ser oficialmente consultado pelo Ministério das Cidades (Ofício nº 005063/2011/DeMOB/SeMOB/MCIDADES, datado de 04 de julho de 2011), sobre eventuais estudos técnicos que respaldassem a decisão pela implantação do VLT, o Engº Rafael Detoni Moraes emitiu a Manifestação Técnica nº 022/DPG/AGECOPA/2011, produzida em 11 de julho de 2011, e encaminhada ao Coordenador Geral da AGECOPA por meio da CI nº 020/ASTEC/DPG/2011, na qual sustentou, de forma clara, não dispor de elementos técnicos que respaldassem a decisão pela alteração modal.

Conforme declarações proferidas pelo ex governador Silval Barbosa, contidas no seu Termo de Delação Premiada, o estudo de viabilidade para a implantação do VLT foi encomendado por ele próprio junto à uma Consultoria Portuguesa quando da sua visita à Europa com o objetivo de conhecer este modo de transporte.



Governo do Estado de Mato Grosso
SINFRA - Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística

Está claro, portanto, que os técnicos citados no questionamento não participaram do processo de decisão pela alteração do modal, tendo sido chamados pela direção da AGECOPA apenas para contribuir com a elaboração do anteprojeto de engenharia após a escolha pelo VLT ter sido manifestada pelo ex governador à época.

A ventilação de notícias falsas como esta tem o notório objetivo de tentar fragilizar e desconstruir a decisão tomada pelo Governo do Estado pelo BRT, construída com base em estudos técnicos e coordenados pela Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística – SINFRA, haja vista que até o momento não foi apresentado nenhum relatório técnico que coloque em dúvida os dados apresentados pelo Estado.

16) Se a presente consulta pública tem por objetivo possibilitar a publicização dos estudos técnicos que embasaram a decisão de implementação do modal BRT, por que motivo não foram disponibilizados também, para possibilitar a devida comparação, os estudos técnicos que embasaram a decisão anterior pela implementação do VLT, já que realizadas pela mesma equipe técnica? (Texto extraído do documento Original)

Resposta: Conforme citado na resposta dada à pergunta anterior, o estudo de viabilidade para a implantação do VLT não foi elaborado e nem referendado pela equipe técnica da extinta AGECOPA/SECOPA, ou por empresas contratadas por ela. O documento utilizado para fundamentar a decisão do Estado à época foi elaborado pela Ferconsult, Consultoria radicada em Portugal, solicitado diretamente pelo ex governador Silval Barbosa quando da sua visita àquele país.

Há, porém, outros estudos mais recentes elaborados pela Consultoria KPMG por solicitação do Estado, entre os anos de 2015 e 2016, motivados pela necessidade de também respaldar o Governo na retomada do empreendimento VLT junto ao Consórcio Construtor após a paralisação das obras. Neste relatório de atualização e análise da viabilidade econômica, a Consultora apontou para os elevados custos operacionais do VLT, identificou uma sobreoferta de trens (seriam necessários 29 trens para atender à demanda, mas o Estado adquiriu 40 unidades) e apresentou um elevado custo da tarifa técnica, mesmo diante da criação de uma rede integrada que obrigava todos os passageiros a realizar integração entre as linhas alimentadoras e o VLT.

Cuiabá, 03 de maio de 2021.

RAFAEL DETONI MORAES
Assessor Especial

MARCELO DE OLIVEIRA E SILVA
Secretário de Estado de Infraestrutura e Logística

DOCUMENTO ORIGINAL ASSINADO