



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: Vicente Vuolo

Entidade: Movimento Pró VLT

Data da manifestação: 15 de abril de 2021

Contato: vicentevuolo10@gmail.com

Teor da manifestação

1) *Por que o Governo do Estado ignora a proposta para a conclusão das obras do VLT sem gasto adicional para o Estado, por meio de Parceria Público Privada (PPP)?* (Extraído do documento Original)

Resposta: Ao contrário do que se apresenta na pergunta o Governo do Estado, em momento algum, ignorou a possibilidade de conclusão do VLT por meio de uma Parceria Público Privada (PPP), fato este que pode ser comprovado no Relatório da Matriz de Riscos elaborado pelo GT mobilidade Cuiabá, formado com o Ministério do Desenvolvimento Regional – MDR e a Caixa Econômica Federal – CEF (o GT Mobilidade Cuiabá). No documento nota-se a existência de 02 (dois) cenários considerando a formação de PPP. No primeiro trata-se da conclusão do VLT no seu escopo original (Cenário 2) e no segundo a conclusão do VLT com escopo reduzido (Cenário 4), ambos por meio de Parceria Público Privada.

2) *Por que o Governo do Estado prefere gastar cerca de R\$ 1 bilhão com o BRT, sendo que não precisa de dinheiro novo para a conclusão do VLT, por meio de uma PPP?* (Extraído do documento Original)

Resposta: A expectativa de investimentos na infraestrutura e na aquisição dos veículos (ônibus 100% elétricos) perfaz o total de R\$ 460 milhões na solução BRT e de R\$ 760 milhões para a conclusão na modalidade VLT. Estes dados constam nos relatórios produzidos pelo GT Mobilidade Cuiabá, responsável por elaborar e apresentar uma Matriz de Riscos considerando o empreendimento original (VLT) e outra solução aplicada à Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá. Na análise do GT Mobilidade a solução alternativa apresenta-se na tecnologia sobre pneus conhecida como BRT (*Bus Rapid Transit*).



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

- 3) *Por que o Governo do Estado ignora que tem depositado na conta do VLT R\$ 193 milhões (sobra do empréstimo), dinheiro suficiente para concluir a primeira etapa do VLT (Aeroporto-Porto-Centro) em pouco tempo, já que 70% das obras estão prontas em Várzea Grande? O restante da obra será pela iniciativa privada por meio de uma PPP.* (Extraído do documento Original)

Resposta: O Governo do Estado não ignora o valor de R\$ 193 milhões remanescentes dos contratos firmados junto ao FGTS (contrato de financiamento nº 0364.021-34/2012) e CPAC BNDES (contrato de financiamento nº 0364.186-21/2012), conforme pode ser verificado no Relatório de Gestão Financeira da Execução Contratual e Custos Adicionais, produzido pelos técnicos da Caixa Econômica Federal, também no âmbito do GT Mobilidade Cuiabá. Neste relatório estão apresentados os cenários possíveis sob o ponto de vista contratual e operacional para subsidiar o processo decisório de continuidade do empreendimento na modalidade VLT ou a substituição pela modalidade BRT.

Quanto a adoção de uma PPP para a conclusão na modalidade VLT é importante ressaltar os riscos críticos apontados na Matriz de Riscos elaborada pelo GT Mobilidade Cuiabá. O primeiro está relacionado ao alto conflito regulatório entre os municípios e o estado no âmbito dos sistemas de transporte coletivo, dada a ausência de um arranjo institucional que discipline a integração entre os sistemas municipais e intermunicipal resultando, necessariamente, na celebração de novos acordos operacionais entre os operadores atuais e o novo operador do VLT.

Além da necessidade preliminar de um arranjo institucional, a formação de uma PPP para a conclusão do VLT requer também de forma antecipada a criação de um Fundo Garantidor pelo Governo que irá respaldar o parceiro privado em eventuais riscos. Sem essas duas premissas não é possível iniciar o processo de PPP causando mais atrasos na implantação do VLT.

- 4) *Por que o Governo do Estado ignora o capital investido no Centro de Controle e Operação (CCO), área de 133 mil metros quadrados, uma megaestrutura onde estão guardados 40 trens, 280 vagões, computadores, posteamentos com catenárias, trilhos, subestações, material de construção, cabos de energia, dentre outros equipamentos tecnológicos caríssimos, cujos investimentos chegam a R\$ 700 milhões?* (Extraído do documento Original)

Resposta: O Governo do Estado não ignora o capital já aportado no empreendimento VLT, cujas obras encontram-se paralisadas desde 2015 por força de ações judiciais e investigações que apontam ocorrências de fraudes no processo de troca modal e na licitação, bem como o apontamento de atos de corrupção cometidos por agentes públicos. Para tanto foi realizada uma análise pelo GT Mobilidade Cuiabá sobre os itens já medidos e pagos no âmbito do Contrato 037/SECOPA/2012 (VLT) e que sejam passíveis de reaproveitamento em outra solução tecnológica como, no caso, a tecnologia sobre pneus (BRT). O próprio Centro de Controle e Operação (mencionado na pergunta), o Pátio de Manutenção e outras intervenções realizadas como os viadutos, trincheiras, pontes, rede de drenagem, sistemas de comunicação, torres de comunicação, entre outros, serão aproveitados para o



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

empreendimento BRT haja visto que os dois modelos de transporte se assemelham em algumas características operacionais.

Os demais itens aplicados somente à operação ferroviária, tais como o material rodante, os trilhos e a rede aérea de alimentação elétrica são objeto de uma ação judicial proposta pelo Governo do Estado requerendo do Consórcio VLT Cuiabá – Várzea Grande o ressarcimento no valor superior a 1 bilhão de reais por danos materiais, danos morais coletivos, a recomposição em função dos gastos do Estado na contratação de consultorias técnicas, a guarda e manutenção dos equipamentos sob a responsabilidade do Consórcio VLT e a venda dos equipamentos sob a responsabilidade do Consórcio com depósito em conta judicial.

- 5) *Por que o Governo do Estado ignora os relatórios técnicos de manutenção dos trens e equipamentos caríssimos do CCO, que são protocolados bimestralmente na SINFRA?* (Extraído do documento Original)

Resposta: O Governo do Estado nunca ignorou os relatórios técnicos de manutenção dos trens apresentados pela fabricante CAF, tanto que há registros dos protocolos e armazenamento de todos os volumes na sede da SINFRA. Há também registros das visitas periódicas realizadas por técnicos da SINFRA no Pátio de Manutenção para acompanhamento e averiguação do estado de conservação dos trens. Além disso o Governo do Estado nunca divulgou na imprensa matérias ou notas denegrindo a manutenção do material rodante desempenhado pela CAF. Neste contexto o Governo do Estado sempre buscou rebater algumas notícias inverídicas manifestadas na imprensa ou redes sociais acerca da conservação dos equipamentos estocados, incluindo os trilhos e outros.

- 6) *Porque o Governador do Estado nunca visitou o Centro de Controle e Operação (CCO) do VLT em Várzea Grande?* (Extraído do documento Original)

Resposta: Por diversas vezes o Governo do Estado, representado por seus técnicos, esteve permanentemente presente na área que concentra o Centro de Controle e Operação e o Pátio de Manutenção e Oficina, seja em rotina de acompanhamento da manutenção dos trens, seja acompanhando pessoas ou grupos que solicitavam autorização de visita ao local. Dentre elas destacamos a agenda com os membros do GT Mobilidade Cuiabá.

- 7) *Por que o Governo do Estado ignorou a visita técnica realizada no último dia 8 de março no CCO, com a participação de técnicos, engenheiros de Mato Grosso e São Paulo e a imprensa, onde foi comprovado o perfeito estado de funcionamento dos trens e equipamentos.* (Extraído do documento Original)

Resposta: O Governo do Estado entendeu que a visita mencionada estava alicerçada nos interesses dos movimentos que defendem veementemente o sistema ferroviário não havendo, portanto, nenhuma janela de isenção para uma discussão equilibrada e imparcial sobre as vantagens e desvantagens da implantação do VLT na Região Metropolitana do Vale



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

do Rio Cuiabá. Tal fato foi confirmado diante das notícias veiculadas na imprensa local e nas mídias sociais.

- 8) *Por que o Governo do Estado ignora que as obras de infraestrutura em Várzea Grande e Cuiabá (viaduto do aeroporto, estação de passageiros de VG, 3,5 km de trilhos eletrificados em VG, viaduto da avenida da FEB, ponte de concreto de 224 metros sobre o rio Cuiabá, viaduto da SEFAZ, viaduto da UFMT, viaduto do MT-040, 294 vigas de concreto da ponte do rio Coxipó) foram feitas com o dinheiro do empréstimo de R\$ 1 bilhão do VLT? Portanto, o dinheiro não foi roubado como afirma o governador.* (Extraído do documento Original)

Resposta: Conforme mencionado na resposta elaborada para a Pergunta nº 4 o Governo do Estado não ignora as obras de infraestrutura já realizadas (totalmente ou parcialmente) nas cidades de Cuiabá e Várzea Grande, tanto que as mesmas serão aproveitadas para a passagem do BRT dada a compatibilidade de largura entre as duas soluções tecnológicas.

- 9) *Por que o Governo do Estado ignora o pagamento de R\$ 4 milhões por mês pelo empréstimo feito com a Caixa Econômica Federal até o ano de 2047, mesmo o VLT não funcionando? Esse dinheiro não pode ser jogado no lixo.* (Extraído do documento Original)

Resposta: O Governo vem mantendo o pagamento dos empréstimos contraídos junto ao FGTS e BNDES em cumprimento aos contratos firmados em 2012 a fim de manter sua condição de adimplente perante o Governo Federal e demais instituições de crédito. Não se trata de um valor perdido ou “jogado no lixo” como mencionado na pergunta, haja visto a Ação Judicial movida pelo Governo contra o Consórcio VLT Cuiabá-Várzea Grande para ressarcimento dos prejuízos causados à população do Estado de Mato Grosso motivados por decisões controversas e irresponsáveis tomadas no passado.

- 10) *Por que o Governo do Estado ignora que a prefeitura de Cuiabá gasta R\$ 50 milhões de subsídios para manter os ônibus poluentes, calçadas e paradas?* (Extraído do documento Original)

Resposta: O Governo do Estado tem conhecimento de que a Prefeitura de Cuiabá assume o pagamento de subsídios anuais para manter o acesso da população ao sistema de transporte coletivo a uma tarifa de R\$ 4,10. Esta informação está bem clara no Produto C do Relatório de Análise Econômico-financeira. Um dos resultados mostrados no relatório aponta para a necessidade de um subsídio público na ordem de R\$ 61 milhões anuais para a manutenção da rede de transporte com a tecnologia sobre trilhos (VLT) e de R\$ 41 milhões anuais para a manutenção da rede de transporte com a tecnologia sobre pneus (BRT).



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

11) *Por que o Governo do Estado ignora que a prefeitura de Várzea Grande gasta R\$ 20 milhões de subsídios para manter os ônibus poluentes, calçadas e paradas?* (Extraído do documento Original)

Resposta: a resposta segue o mesmo raciocínio demonstrado na questão nº 10.

12) *Por que o Governo do Estado ignora que a manutenção do VLT, trilhos, calçadas e paradas, será feita pela concessionária? Portanto menos gastos para as prefeituras, o que torna o VLT mais viável e barato.* (Extraído do documento Original)

Resposta: a manutenção da infraestrutura pelo operador não representa, necessariamente, uma redução de custos ao poder público, haja visto que estes gastos acabam sendo incorporados à tarifa paga pelo usuário. Vejamos o exemplo atual em Cuiabá onde os novos Contratos de Concessão preveem a manutenção dos Terminais CPA 1 e CPA 3 sob responsabilidade dos operadores do transporte coletivo. Tais custos estão inseridos no cálculo tarifário, ou seja, uma parcela destes gastos está diluída na tarifa paga pelo usuário e outra parcela está remunerada na forma de subsídio público. Desta forma não é correta a informação postulada na pergunta dando a entender que a manutenção da infraestrutura, mesmo quando sob responsabilidade do operador, não irá imputar ônus ao usuário e à sociedade de maneira geral.

13) *Por que o Governo do Estado ignora a baixa vida útil dos ônibus poluentes, em torno de 8 anos? Sendo que se o BRT for elétrico, o tempo para recarregamento das baterias chega até 5 horas. Por isso, as cidades brasileiras recusaram.* (Extraído do documento Original)

Resposta: Considerando a questão levantada onde se diz claramente em “BRT elétrico” não há como associa-lo à emissão de poluentes, conforme formulado na pergunta. Sobre o tempo de vida útil para ônibus elétricos é importante frisar que os ônibus detentores desta tecnologia têm a idade máxima que variam entre 15 (quinze) a 20 (vinte) anos como, por exemplo, o Edital de Concessão do Transporte Coletivo licitado pela Prefeitura de Cuiabá em 2019. A recarga das baterias são realizadas durante os intervalos em que a frota é recolhida nas garagens.

14) *Por que o Governo do Estado ignora que a vida útil dos trilhos que supera os 40 anos, limpo e ecologicamente correto? Portanto, menos gastos para os municípios e mais qualidade de vida.* (Extraído do documento Original)

Resposta: O Relatório do estudo econômico-financeiro, disponível para consulta pública desde o dia 31 de março de 2021 demonstra, entre outros, a memória de cálculo do custo com manutenção corrente das instalações, dentre elas os dados pertinentes à “Via Permanente e Catenárias”, cujo valor mensal está estimado em R\$ 425.909.793,00. Desta



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

forma não é correto afirmar que o Governo do Estado ignorou os custos decorrentes com a manutenção do sistema VLT nas análises de viabilidade do empreendimento.

- 15) *Por que o Governo do Estado insiste em manter o monopólio dos ônibus poluentes colocando BRT? A continuidade dessa política de favorecimento ao ônibus ou BRT representa manter os privilégios para alguns em detrimento da sociedade.* (Extraído do documento Original)

Resposta: Os estudos desenvolvidos pelo Governo do Estado juntamente com o Grupo de Trabalho da Mobilidade Cuiabá (formado pelo Ministério do Desenvolvimento Regional e pela Caixa Econômica Federal), entende que as modalidades VLT e BRT compõem um leque de sistemas de transporte coletivo aplicáveis em áreas urbanas, cada um considerando a realidade local.

Não nos cabe emitir qualquer juízo de valor acerca da possível existência de atos irregulares praticados atualmente no sistema de transporte coletivo local. Caso o manifestante tenha conhecimento sobre a formação de “monopólios” no transporte coletivo local convém que o mesmo busque as medidas legais e exerça seu papel de comunica-los aos órgãos competentes para as investigações cabíveis.

- 16) *Por que o Governo do Estado ignora que o VLT pode transportar de 400 a 600 pessoas, mais que 3 (três) vezes a do BRT? O VLT é mais rápido, seguro, eficiente, silencioso e melhor para a saúde dos usuários.* (Extraído do documento Original)

Resposta: O estudo econômico-financeiro considerou a capacidade nominal de 400 passageiros por veículo para o VLT e capacidade nominal de 154 passageiros para ônibus articulado, seguindo a taxa de ocupação de 6 passageiros/m² em ambos os casos.

Convém ressaltar que a capacidade de um sistema de transporte coletivo não está relacionada exclusivamente à capacidade nominal do veículo, mas sim no formato da operação. É sabido que no projeto do VLT não está prevista a ultrapassagem entre os trens nas estações distribuídas ao longo do traçado e em nenhum outro ponto da via permanente. As composições devem sempre manter o distanciamento previsto no plano operacional para que seja mantida a regularidade do carrocel, evitando que um trem se aproxime demasiadamente do outro que está a sua frente. Assim, quando um trem encontra-se parado em uma estação a unidade que vem atrás não pode se descolar enquanto não houver uma nova movimentação daquele que se encontra a sua frente.

No sistema BRT o modelo operacional admite a implantação das faixas de ultrapassagem entre os ônibus da frota admitindo, portanto, a operação de Linhas Paradoras e Linhas Expressas (estas últimas sem paradas intermediárias entre o início e o fim do corredor).

Isto nos faz deduzir que a capacidade em sistemas de transporte coletivo está relacionada ao volume de “passageiros/hora/sentido” que passa por uma determinada seção do corredor. A operação simultânea de Linhas Paradoras e Expressas em sistema BRT permite que o volume de passageiros transportados num mesmo intervalo de tempo se assemelhe ou até supere a demanda transportada no VLT.



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

17) *Por que o Governo do Estado induz o judiciário ao erro ao dizer que o BRT é melhor? Ora, o BRT nada mais é que dois ônibus poluentes ligados por sanfona totalmente inseguro porque balança muito, não tem estabilidade e causa muitos acidentes, tem pneus poluente (petróleo), anda no asfalto (petróleo) e transporta 3 vezes menos que o VLT?* (Extraído do documento Original)

Resposta: Conforme respondido anteriormente o sistema BRT escolhido para operar na Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá fará uso de ônibus 100% elétricos, ou seja, pelo uso de energia limpa e não poluente. Quanto a “sanfona” existente nos ônibus articulados trata-se de uma articulação existente entre os módulos do veículo a fim de proporcionar gabaritos dinâmicos aplicáveis ao sistema viário das cidades. O mesmo sistema está presente nos VLTs onde os módulos dos trens estão conectados por articulações.

Para o BRT local deverá ser implantado o pavimento rígido, ou seja, em concreto, dada sua maior resistência e durabilidade a fim de garantir maior conforto e menor custo de manutenção. O mesmo material (concreto) está aplicado na construção da base de sustentação da via permanente onde estão assentados os trilhos e a rede aérea do VLT.

Quanto a capacidade de transporte a informação correta está respondida na questão 16.

18) *Por que o Governo do Estado ignora que o VLT tem preferência semafórica, por isso, muito mais rápido e eficiente* (Extraído do documento Original)

Resposta: a prioridade semafórica em cruzamentos não é uma condição exclusiva para sistemas VLTs, podendo ser admitida também em outras modalidades como o BRT, veículos de emergência (viaturas policiais, ambulâncias, etc). Para tanto basta a instalação de dispositivos embarcados na frota associados aos leitores de presença instalados ao longo dos corredores, próximos aos cruzamentos, a fim de manter a regulação dos ciclos semafóricos e estabelecer a preferência de passagem ao veículos dotados de tal tecnologia.

19) *Por que os usuários não podem ter uma opção de transporte sobre trilhos? Só por pneus?* (Extraído do documento Original)

Resposta: Não se trata de um “cerceamento” ao direito da população em ter ou não a disponível um sistema de transportes sobre trilhos, conforme dado a entender na questão formulada pelo manifestante. Trata-se, de fato, da escolha de um sistema de transporte coletivo pertinente às realidades locais e que se apresente economicamente acessível ao cidadão, especialmente àqueles mais carentes, onde o custo dos deslocamentos diários traz maior impacto à renda familiar. Os resultados dos estudos disponibilizados para Consulta Pública mostram que a escolha pelo VLT como sistema de transporte metropolitano demandará maior custo de investimento, seja com recursos públicos ou privados, e maior custo de manutenção ao longo do ciclo de vida do empreendimento quando comparado ao sistema BRT com frota 100% elétrica a ser adquirida pelo Governo do Estado. Essa redução de custos entre os dois sistemas (VLT e BRT) resulta nos valores de referência da tarifa técnica e dos subsídios públicos minuciosamente demonstrados nos relatórios.



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

20) *Por que o Governo do Estado nunca debateu com a sociedade qual o melhor modal, numa conversa aberta, franca e democrática?* (Extraído do documento Original)

Resposta: A participação social está garantida pela Consulta Pública lançada em 31 de março de 2021 com a disponibilidade de todos os relatórios técnicos produzidos pelo GT Mobilidade Cuiabá e pelo Governo do Estado de Mato Grosso, a fim de que a população possa manifestar suas dúvidas, sugestões e críticas assim como faz agora o manifestante. Além disso uma Audiência Pública está marcada para o dia 07 de maio de 2021, às 10:00 horas e com transmissão pelos canais oficiais do Governo, onde serão apresentados todos os trabalhos que subsidiaram a decisão pela implantação do BRT e novamente garantindo a oportunidade para a participação popular.

21) *Por que o Governo do Estado se recusou comparecer na reunião realizada no auditório do CREA/IEMT, em agosto de 2019, para debater o VLT com os engenheiros de Mato Grosso e de São Paulo, prefeito de Cuiabá, vereadores, deputados, senadores e as entidades do Movimento Pró VLT? Eu fui pessoalmente no Palácio, na Casa Civil e na SINFRA convidá-los.* (Extraído do documento Original)

Resposta: A participação do Governo do Estado à reunião do CREA/MT se mostrava infrutífera à época e com pouco a contribuir, haja visto que naquele momento os estudos de viabilidade econômico-financeira, da Engenharia de Análise de Valor e outros encontravam-se em desenvolvimento. Portanto, participar de um debate desta natureza sem nenhum dado concreto ou resultado conclusivo tende a manter o diálogo apenas na seara das “hipóteses e achismos” e que em nada contribuem num processo para a definição de modelos de sistemas de transporte coletivo.

22) *Por que o Governo se recusou receber em audiência o Movimento Pró VLT? Foram feitas várias tentativas na Casa Civil e no próprio gabinete do governador. Ao invés disso, o meu celular foi bloqueado pelo governador, pelo secretário da Casa Civil, pelo secretário da Sinfra e pelo Procurador Geral do Estado do MP. Ou seja, cortaram todo e qualquer tipo de diálogo. Como se explica isso?* (Extraído do documento Original)

Resposta: O Governo do Estado de Mato Grosso sempre reconheceu a legitimidade popular do Movimento Pró VLT, importante para o exercício da livre manifestação democrática, bem como vem acompanhando suas propostas por meio da ampla divulgação nas mídias locais e nacionais.



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

23) *Por que o Governo do Estado se recusou receber em audiência no ano passado as entidades ferroviárias de São Paulo, ABIFER, SIMEFRE, ALAF, ANPTRILHOS, AEAMESP?* (Extraído do documento Original)

Resposta: O Governo do Estado entendeu que tal agenda estava alicerçada nos interesses dos movimentos que defendem veementemente o sistema ferroviário não havendo, portanto, nenhuma janela de isenção para uma discussão equilibrada e imparcial sobre as vantagens e desvantagens da implantação do VLT na Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá.

24) *Por que o Governo do Estado mente sobre a tarifa do BRT afirmando valores mais baratos até em centavos se não existe projeto técnico?* (Extraído do documento Original)

Resposta: Os valores das tarifas para VLT e BRT, tal qual todos os demais dados apresentados nos relatórios desenvolvidos pelo Governo do Estado em conjunto com o Governo Federal através do Ministério do Desenvolvimento Regional e da Caixa Econômica Federal, estão fundamentados em estudos técnicos com fontes de referências sólidas e concretas.

Sobre a não existência de projetos técnicos de engenharia como impeditivo para a definição precisa de tarifa, convém reforçar que a análise de viabilidade técnica para implantação de sistemas de transporte coletivo se dá por meio de Estudos de Viabilidade Técnica e Estudo de Viabilidade Econômico-financeira, tendo como premissas dados da matriz origem-destino, construção de uma rede integrada de transporte para a definição da produção quilométrica de todo o sistema e a consequente definição dos custos operacionais, a análise da demanda apontando para as expectativas de receita no sistema, os processos de carregamento da rede e simulação da partição modal, das receitas de primeiro embarque, da definição do número de passageiros pagantes equivalentes (descontados os passageiros gratuitos e integrados), entre outros. Todos os elementos citados foram levantados, detalhados e discriminados nos relatórios disponíveis para a Consulta Pública.

Por outro lado, o Projeto Executivo de Engenharia tem como objetivo definir o padrão geométrico e a inserção da infraestrutura voltada ao transporte coletivo no sistema viário. Sendo assim o Projeto Executivo de Engenharia tem como objetivo alcançar o valor do investimento (CAPEX) na execução da obra.

Caberia a definição prévia de um Projeto Executivo de Engenharia para fins da análise de viabilidade econômico-financeira do empreendimento caso a execução da infraestrutura fosse de responsabilidade do operador privado. Neste caso o investimento do CAPEX entraria no cálculo tarifário para fins de remuneração do operador privado ao longo do prazo de concessão do sistema de transporte coletivo. Porém, este não o caso aplicado à solução proposta para a implantação dos Corredores Estruturais de Transporte Coletivo na Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, haja visto que o investimento na infraestrutura será feito com recursos próprios do Governo do Estado, bem como com o saldo remanescente do empréstimo contratado junto ao FGTS.



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

25) *Por que o Governo do Estado insiste em relacionar a corrupção como sinônimo do VLT, sendo que existem em 402 cidades do mundo o sistema de VLT sem corrupção?* (Extraído do documento Original)

Resposta: O Governo do Estado tem a compreensão que o Veículo Leve sobre Trilhos é uma modalidade de transporte público dentre tantas outras aplicadas no Brasil e no mundo e que cada uma delas deve ser aplicada a partir de estudos técnicos sempre considerando a realidade de cada local.

Investigações conduzidas pelos órgãos competentes como o Ministério Público Estadual, Ministério Público Federal e a Polícia Federal comprovam a prática de atos inidôneos, irregulares e de corrupção associados ao projeto para a implantação do VLT na Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá. Dentre elas cita-se, por exemplo, atos ilegais praticados no processo de alteração modal ocorrida em 2011, fraudes documentais, vantagens indevidas à agentes públicos, superfaturamento do empreendimento, entre outros.

26) *Por que o Governo do Estado insiste em relacionar a corrupção com o VLT se existe uma sobra na conta do VLT de R\$ 193 milhões?* (Extraído do documento Original)

Resposta: Entende-se que o fato de haver um saldo remanescente de R\$ 193 milhões do contrato rompido, motivado por atos de corrupção claramente demonstrados nas Ações Cíveis e demais investigações criminais, é perfeitamente passível de aproveitamento para a conclusão do empreendimento em outra modalidade, haja visto que o “objetivo” (implantação dos Corredores Estruturais de Transporte Coletivo) social permanece na solução por BRT.

27) *Por que o Governo do Estado insiste em relacionar a corrupção com o VLT se o Tribunal de Contas do Estado e da União não constataram nada e ninguém foi punido?* (Extraído do documento Original)

Resposta: Porque as competências atribuídas aos Tribunais de Contas, seja do Estado ou da União, estão relacionadas às formalidades dos contratos de empréstimos e aos desembolsos realizados. Os atos de corrupção são investigados por meio das ações civis públicas, inquéritos e investigações provocados pelos Ministérios Públicos Estadual e Federal e pela Polícia Federal, cada um dentro da sua devida competência legal.

28) *Por que o governo do Estado ignora a tendência mundial que está priorizando o meio ambiente e transporte sobre trilhos, VLT, Metrô de Superfície e Metrô Subterrâneo?* (Extraído do documento Original)

Resposta: O Governo do Estado tem total conhecimento dos diversos sistemas e tecnologias aplicadas no transporte público espalhados pelo mundo, assim como entende que a escolha



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

de cada um deve seguir critérios técnicos que vão desde o padrão do uso e ocupação do solo local, a densidade demográfica, o alcance territorial do sistema de transporte, o perfil da Origem/Destino do transporte coletivo, a viabilidade econômico-financeira do sistema em função das características da demanda e dos custos na operação da rede integrada de transporte coletivo, entre outros. Para tanto os trabalhos desenvolvidos para a escolha do melhor modelo a ser aplicado na Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá adotou como referência o “*Guia TPC – Orientações para a Seleção de Tecnologias e Implementação de Projetos de Transporte Público Coletivo*”, entre outras referências técnicas bibliográficas oficiais disponíveis sobre o tema em questão.

O Guia Transporte Público Coletivo (TPC) integra o conjunto de documentos de referência que a União tem disponibilizado à sociedade a fim de contribuir para a difusão de conhecimento, capacitação técnica, orientação de processos de trabalho e instrumentalização voltadas à gestão pública da mobilidade urbana. O documento foi elaborado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana vinculada ao antigo Ministério das Cidades (MCIDADES), hoje denominado Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR)

29) Por que o Governo do Estado insiste em ignorar a superlotação dos ônibus poluentes ou BRT, que contribuem para o aumento da contaminação do COVID por parte daqueles que precisam desse meio de transporte diariamente? (Extraído do documento Original)

Resposta: A questão referente a superlotação do transporte público e os cuidados ligados à crise sanitária que assola todo o planeta não está relacionada exclusivamente aos sistemas de transporte sobre pneus, como o BRT. Trata-se de um problema que vem sendo enfrentado em todos os modos de transporte como, por exemplo, os metrô em cidades como Rio de Janeiro e São Paulo. Há também notícias de superlotação em ramais operados pelos trens da Supervia (Rio de Janeiro/RJ) e da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM/SP), conforme amplamente divulgado na mídia nacional.

30) Por que o Governo do Estado insiste em fazer o papel nefasto de defensor dos ônibus e do petróleo? (Extraído do documento Original)

Resposta: Os trabalhos desenvolvidos no âmbito do Grupo de Trabalho Mobilidade Cuiabá foram pautados por critérios técnicos e pela total isenção de “preferências” sobre as modalidades de transporte VLT ou BRT. A Decisão tomada pelo Governo do Estado está fundamentada nos resultados dos relatórios produzidos que demonstram claramente a vantajosidade pelo sistema rodoviário (BRT) na construção da Rede Integrada de Transporte Coletivo para a Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá.



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

31) *Por que o Governo do Estado insiste em propagar o BRT, um transporte ultrapassado, poluente, que gera aglomeração, doenças, stress, perda de tempo para chegar ao trabalho e/ou na escola? E que num futuro próximo, se implantado, terá que ser retirado das ruas congestionadas?* (Extraído do documento Original)

Resposta: a implantação de corredores segregados de transporte público, sejam eles voltados para operações ferroviárias ou rodoviárias, tem o mesmo objetivo de manter a eficiência operacional dos veículos coletivos independentemente das condições de saturação (congestionamento) as quais estão submetidas o tráfego geral. A proposta do BRT, tal qual estava concebida no VLT, prevê a circulação da frota em via segregada e, portanto, livre dos congestionamentos.

32) *Por que o Governo do Estado ignora que o BRT não deu certo em lugar algum, sendo que está sendo retirado das principais cidades do país como Rio de Janeiro e Curitiba?* (Extraído do documento Original)

Resposta: Dados o WRI Brasil apontam a existência de sistemas BRT operando em 177 cidades espalhadas pelo mundo, presentes nos cinco continentes, transportando pouco mais de 34 milhões de passageiros por dia ao longo de 5.331 km de corredores. Dentre essas cidades estão o Rio de Janeiro e Curitiba, conforme mencionado na pergunta mas que, ao contrário do que se mostra colocado, não estão sendo retirados ou substituídos.

No caso da capital paranaense foi criado um grupo de trabalho envolvendo técnicos da Prefeitura e do Governo do Estado onde se estuda a viabilidade para a implantação uma linha de VLT ou monorilho entre o município de São José dos Pinhais, localizado na Região Metropolitana de Curitiba, incorporando estes modos ao já consolidado SIT (Sistema Integrado de Transportes), hoje operado por BRT. Ou seja, não se trata de uma substituição modal e sim da inserção de um novo meio de transporte aplicado a uma realidade bem distinta desta que temos nas cidades de Cuiabá e Várzea Grande.

No Rio de Janeiro a rede de transporte contém 03 (três) linhas de BRT já em operação, sendo elas: o TransCarioca, o TransOeste e o TransOlímpica. Em fase de conclusão encontra-se o Corredor TransBrasil que, entre outros, deverá se conectar ao VLT Carioca e ao Terminal Rodoviário do Novo Rio.

Portanto, em nenhuma das cidades citadas haverá substituição de BRT por VLT mas sim a formação de uma rede integrada entre todos os modos disponíveis.

Cuiabá, 23 de abril de 2021.

RAFAEL DETONI MORAES
Assessor Especial

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