



**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:** Maurício Souto

**Entidade:** Não informado

**Data da manifestação:** 15 de abril de 2021

**Contato:** mauricio\_bsouto@yahoo.com.br

**Teor da manifestação**

- 1) *Na reunião inaugural, na sede do MDR em Brasília, em 11/06/19, promovida para a criação do Grupo de Trabalho, com o intuito de buscar formas de reestruturar e viabilizar o projeto VLT Cuiabá, o governador Mauro Mendes solicita incluir nos estudos a alternativa BRT, que teria investimento de 220 Milhões para implantação de obras e compra dos ônibus. Disse, ainda, que iria promover ação de ressarcimento contra o consorcio VLT com base em ação de auditoria e estudos jurídicos.*

*Pergunta: Não estaria o governador, já na reunião no Ministério do desenvolvimento Regional, preparatória para a criação do Grupo de Trabalho, inclinado a desconsiderar a alternativa VLT, sem aguardar as alternativas a serem avaliadas pelo GT, induzindo em erro os interlocutores com números irreais de investimentos e perspectivas jurídicas de difícil alcance?* (Texto extraído do documento Original)

**Resposta:** A implantação do BRT como solução de transporte alternativa em relação ao empreendimento original (VLT) foi apresentada no decorrer dos trabalhos desenvolvidos pelo GT Mobilidade Cuiabá, tendo como uma das principais referências o “Guia TPC (Transporte Público Coletivo) – orientações para a seleção de tecnologias e implementação de projetos de transporte público coletivo”, publicado pelo Ministério das Cidades em 2019 e atualmente uma das referências técnicas nacionais sobre definições de projetos de transporte público. A aplicação do BRT como solução alternativa ao VLT foi pautada a partir de 03 (três) requisitos técnicos dispostos no Guia TPC: (i) compatibilidade entre os sistemas de TPC e o porte das cidades; (ii) eficiência operacional dos sistemas de TPC *versus* o alcance territorial e densidade urbana; (iii) faixas de capacidade na seção crítica. Nota-se, portanto, que independentemente da manifestação inicial do Sr. Governador durante a formação do GT Mobilidade, a solução sobre pneus mostrou-se perfeitamente cabível no contexto do transporte coletivo para as cidades de Cuiabá e Várzea Grande.



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

- 2) *Na referida reunião, conforme consta na ata, o governador foi alertado pelo representante da Caixa Econômica Federal, Sr. Renato Siqueira, de que o Estado teria que comprovar a funcionalidade do valor aplicado no empreendimento, sob pena de, caso não o faça, ser obrigado a devolver a quantia ao ministério ou pagar todo o saldo contratual.* (Texto extraído do documento Original)

*Com base nessa informação foi criada a tese, um tanto aventureira, de que o Consórcio, por ter dado causa à rescisão contratual, deve indenizar o Estado pelos valores de obras e equipamentos não aproveitáveis para o projeto BRT, que seria a opção escolhida pelo governo.* (Texto extraído do documento Original)

*Consta como dívida contraída para a execução do VLT o valor histórico de R\$1.151.620.000,00, tendo sido pago, entre principal e encargos, o valor de R\$773.502.000,00. Consta como saldo devedor, em julho/19, o valor de R\$549.800.000. Deste empréstimo resta ainda para aplicar no VLT cerca de R\$193.000.000,00.* (Texto extraído do documento Original)

*Pergunta: Mediante a afirmação do Sr. Renato Siqueira, foi analisado o risco de o Estado, em razão da opção política de mudança do modal VLT para BRT, ter que quitar o saldo devedor de uma só vez, ou seja, ter que devolver à CEF aproximadamente R\$549 Milhões, sendo R\$193 Milhões do saldo do financiamento e 356 Milhões com recursos do tesouro estadual?* (Texto extraído do documento Original)

**Resposta:** Durante o andamento dos trabalhos pelo GT Mobilidade Cuiabá a Caixa Econômica Federal, entidade componente deste grupo, apresentou o “Relatório de Gestão Financeira da Execução Contratual e Custos Adicionais” onde ficou demonstrado, entre outros, os riscos financeiros para cada um dos cenários avaliados.

*Pergunta: Qual a garantia de resultado favorável ao Estado na inovadora ação de ressarcimento dos investimentos feitos pelo consórcio? Na hipótese de insucesso na ação, o que o Estado pretende fazer?* (Texto extraído do documento Original)

**Resposta:** Diante da complexidade da demanda e por se tratar de processo judicial, sujeito a dilação probatória que subsidiará a futura decisão judicial, não há como garantir um resultado favorável ao Estado, embora a Ação de Ressarcimento proposta esteja suficientemente instruída com provas acerca da culpa exclusiva do Consórcio VLT e das Empresas Consorciada pela rescisão unilateral do contrato, fundamentando, assim, o pedido de condenação pelas perdas e danos ocasionadas ao Ente Público, tanto que, em juízo de cognição sumária, foi deferido pedido liminar. Por outro lado, ainda que, no futuro, esta demanda não tenha sucesso, existem outras ações judiciais contra o Consórcio VLT, inclusive propostas pelo Ministério Público Estadual e Federal, que poderão acarretar na condenação dos réus ao ressarcimento ao Erário. Todo esse conjunto de informações foram levados em consideração para a decisão de propor a ação judicial.



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

- 3) *Na reunião do GT do dia 26/07/19, ficou previsto convidar as prefeituras dos municípios de Cuiabá e Várzea Grande para participarem dos trabalhos.* (Texto extraído do documento Original)

*Pergunta: Quais foram as interações do GT e as referidas prefeituras por ocasião dos estudos desenvolvidos?* (Texto extraído do documento Original)

**Resposta:** O GT Mobilidade Cuiabá reuniu-se em 17/09/19 com representantes da AGER – Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegado do Estado de Mato Grosso, em 30/09/19 com representantes da SEMOB – Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Cuiabá e em 02/10/19 com representantes da Prefeitura Municipal de Várzea Grande. Nesta reuniões os órgãos/entidades apresentaram dados sobre o sistema de transporte coletivo, projetos e planejamento no contexto da mobilidade com ênfase ao transporte público e perspectivas para elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana, cada qual dentro da jurisdição que lhe for competente.

- 4) *Em vários trechos dos relatórios publicados, o Estado afirma que a rescisão do contrato do VLT está definida e confirmada pelo TJMT, quando, na verdade, a questão ainda está pendente de decisão no TJ/MT.* (Texto extraído do documento Original)

*Pergunta: Qual a razão de tal informação inverídica ter sido utilizada como base para consequentes ações por parte do Estado, atribuindo à rescisão uma condição intransponível para o seguimento do projeto do VLT, tendo sido divulgada a nível de informação midiática e junto a autoridades como Ministério do Desenvolvimento Regional, Assembleia Legislativa e Poder Judiciário?* (Texto extraído do documento Original)

**Resposta:** A decisão que culminou na rescisão unilateral do contrato, na esfera administrativa, foi definitivamente tomada (e confirmada em grau de recurso), por meio de processo administrativo regular que ofertou ao Consórcio os direitos ao contraditório e à ampla defesa.

Após a decisão administrativa, o Consórcio ajuizou o Mandado de Segurança nº 1014103-22.2017.8.11.0000, objetivando obter a declaração de nulidade do Termo de Rescisão Unilateral do Contrato Administrativo, em razão da suposta ausência de fornecimento de cópia da decisão, o que teria prejudicado a garantia ao devido processo legal. Tal Mandado de Segurança, contudo, teve a segurança denegada, sendo inclusive deprovido pelo Superior Tribunal de Justiça, à unanimidade, Recurso Ordinário Constitucional interposto pelo Consórcio. A ação já transitou em julgado.

O Consórcio também propôs o Mandado de Segurança de Segurança nº 1006118-65.2018.8.11.0000, cujo objeto é a invalidação do processo administrativo de rescisão, diante de supostas violações à ampla defesa e ao contraditório. Em decisão prolatada no dia 16 de abril de 2021, a Desembargadora Relatora indeferiu a petição inicial e julgou extinto o processo, sem resolução de mérito, denegando a segurança.



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

- 5) *Nos relatórios de trabalho consta como saldo para a conclusão do VLT o valor de R\$763 Milhões. Com possíveis supressões, este valor poderia ser reduzido para R\$ 616 Milhões. Estes valores são bastante acurados com base em projetos executivos e nos contratos existentes.*  
(Texto extraído do documento Original)

*Para a opção BRT, que não possui sequer projeto básico ou mesmo conceitual, consta o valor para implantação de R\$460 Milhões, podendo diminuir, mediante supressões de escopo, até um valor de R\$ 333 Milhões.* (Texto extraído do documento Original)

*Importante destacar que, em sua apresentação do projeto BRT, para o investimento acima citado, foi informado pelo Estado o valor de investimento em frota de apenas R\$ 35 Milhões.*  
(Texto extraído do documento Original)

*Pergunta: Estes foram os dados apresentados para o MDR na consulta sobre o aproveitamento do financiamento existente e aprovação da mudança do modal? Também foram apresentados para a Assembleia Legislativa por ocasião da aprovação da mudança do modal VLT para BRT? Foram encaminhados a outros poderes ou entidades?* (Texto extraído do documento Original)

**Resposta:** Conforme consta descrito nos relatórios do GT Mobilidade Cuiabá o valor de R\$ 763 milhões refere-se à expectativa de investimento para a conclusão do empreendimento VLT desde que mantido o escopo original do projeto. Este valor foi obtido por meio da atualização do saldo do contrato aplicando-se os índices oficiais trazendo o valor inicial para a data presente. O mesmo exercício foi aplicado à solução VLT com redução de escopo do empreendimento original.

Para a solução BRT o valor de R\$ 460 milhões foi obtido a partir da (i) atualização dos valores por aplicação dos índices oficiais para os itens aproveitáveis, (ii) valores parametrizados de projetos recentes de BRTs implantados no Brasil no caso da infraestrutura, (iii) valores de licitações recentes realizadas no país para a aquisição de ônibus elétrico. O Grupo de Trabalho reforça de maneira clara em seus documentos que trata-se de uma estimativa com referência paramétrica expressamente indicada.

Com o desenvolvimento dos relatórios do estudo econômico-financeiro ficou demonstrado de maneira mais clara e precisa, a partir da construção e dimensionamento da rede integrada, a necessidade de 54 ônibus articulados (sendo 50 unidades na frota operacional e 04 na frota reserva) para a operação do BRT. O custo total para aquisição da frota de ônibus adotado neste estudo foi estimado em R\$ 142.020.000,00 tendo como referência o custo unitário vigente no mercado nacional.

Estes relatórios do estudo econômico-financeiro foram apresentados ao GT Mobilidade Cuiabá trazendo dados mais precisos para fins de conclusão do Relatório da Matriz de Riscos no âmbito daquele grupo de trabalho.



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

Todos os relatórios, ao final, foram encaminhados ao MDR, à Prefeitura Municipal de Cuiabá, à Prefeitura Municipal de Várzea Grande, à Caixa Econômica Federal, ao Ministério Público Estadual, ao Ministério Público Federal, à Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso.

- 6) *Da análise dos relatórios disponibilizados pelo Estado, chama à atenção a diferença de valor a ser desembolsado com a frota para o BRT, tendo em vista que o estudo da empresa Oficina indica ser necessário o valor de R\$ 142 Milhões para aquisição de 54 ônibus elétricos articulados, durante os 20 anos da concessão do serviço, valor muito superior aos R\$ 35 Milhões que o Estado divulgou em sua apresentação do modal BRT à sociedade mato-grossense, como investimento em frota.* (Texto extraído do documento Original)

*A incoerência poderia ser explicada pelo fato de haver a opção de se transferir o valor do investimento em frota para o operador, mas se assim fosse, o Estado deveria, como comparativo correto com os custos de operação do VLT, adotar em sua apresentação ao público os custos reais de aquisição de frota e baterias por parte do Estado. O que o Estado fez foi apresentar, em dezembro de 2020, os custos de investimento público no BRT como se o operador fosse o responsável pela aquisição da frota e baterias, adotando o custo da operação como se a frota fosse adquirida com investimento público. Apenas com a correção desta distorção, o investimento referencial de R\$ 460 milhões no modal BRT, pelos critérios da empresa Oficina, passaria a ser de R\$ 567 milhões, nas bases do critério adotado pela Oficina. Acréscimo de R\$ 107 milhões.* (Texto extraído do documento Original)

*Pergunta: Qual a opção do governo quanto ao investimento em frota e baterias para o BRT? Aquisição pelo operador ou pelo governo?* (Texto extraído do documento Original)

**Resposta:** Sobre a perspectiva de valores aplicados na frota de ônibus elétricos há uma interpretação equivocada nesta pergunta sobre os custos de R\$ 35 milhões e R\$ 142 milhões. Para melhor entendimento basta uma leitura mais acurada na linha do tempo em que estes resultados foram apresentados. O primeiro valor está contido num dos relatórios produzidos pelo GT Mobilidade, ainda em 2019, e traz uma expectativa preliminar de investimento da frota de 20 (vinte) unidades, tendo como valor de referência a planilha de custos da SPTrans.

No decorrer do estudo econômico-financeiro produzido pela Consultora entre Dezembro/2019 à Março/2020, definiu-se a oferta necessária para fazer frente à demanda calculada na simulação da Rede Integrada de Transporte Coletivo, totalizando 54 (cinquenta e quatro) ônibus elétricos. Neste trabalho adotou-se como valor de referência os preços praticados atualmente no mercado de ônibus elétrico.

A análise de custos simula dois cenários distintos: no primeiro a aquisição da está sob responsabilidade do operador privado e no segundo a aquisição é de responsabilidade do Poder Público. A opção pelo segundo cenário tem como premissa manter o princípio da EQUIDADE na comparação com a solução original (VLT), onde o Governo do Estado também



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

fez a aquisição dos trens em 2012, até mesmo para que a comparação seja proporcional e justa.

Sobre o exercício de se prever novos custos de investimentos em frota e baterias ao longo de uma concessão consta mais adiante, na resposta para a questão nº 10, um exercício prático onde fica evidenciada a vantajosidade da solução BRT em relação ao VLT.

- 7) *Uma das mais importantes premissas para estudos dessa natureza é a vida útil da frota, pois define o valor do capital a ser investido ao longo do projeto, seja pelo poder público ou pelo operador privado. Se o governo assume este investimento, paga um subsídio antecipado. Se o privado investe, este subsídio se dilui ao longo da concessão, aumentando a contribuição ao caixa do operador e seu custo de operação.* (Texto extraído do documento Original)

*A premissa adotada pela empresa Oficina é de 20 anos como prazo de vida útil dos ônibus elétricos, enquanto o fabricante (BYD) anuncia vida útil de ATÉ 15 anos. Segundo estudo elaborado pela EPE - Empresa de pesquisa Energética, denominado "Avaliação Técnico-Econômica De Ônibus Elétrico No Brasil", ligado ao Ministério das Minas e Energia, divulgado em setembro de 2020, a vida útil de um ônibus elétrico varia entre 10 e 15 anos.* (Texto extraído do documento Original)

*Pergunta: A consultora Oficina presta serviços aos operadores de ônibus no Estado de Mato Grosso, em especial aos de Cuiabá. Participou da modelagem e deu aval pela mudança do modal BRT para VLT em 2012. Qual o critério utilizado pelo Estado para escolha deste consultor? Houve concorrência? A especialização para a modelagem de custos operacionais do BRT e do VLT foi requerida? Qual projeto de VLT esta empresa já avaliou, além do de Cuiabá?* (Texto extraído do documento Original)

**Resposta:** A Oficina Engenheiros Associados é uma empresa de consultoria com ampla atuação em engenharia de transportes, tendo prestado serviços técnicos a diversos órgãos e entidades públicas e ao setor privado em várias cidades brasileiras. Numa rápida consulta à página da empresa na web ([www.oficinaconsultores.com.br](http://www.oficinaconsultores.com.br)) foram encontradas menções de estudos voltados à modalidade ferroviária, aos quais destacamos: VLT Anhanguera (Goiânia/GO) em 2013, expansão do VLT Carioca (Rio de Janeiro/RJ) em 2016, VLT de Guarulhos/SP em 1986, VLT da Região Metropolitana de Vitória/ES em 2007, VLT da Região Metropolitana de NATAL/RN em 2007, expansão das linhas do Metrô e Monotrilho para o METRÔ/SP, atualização da base Origem/Destino do METRÔ/SP, estudos para a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM/SP, estudo para a implantação do Aeromóvel ou VLT na Região Metropolitana de Porto Alegre/RS por solicitação da TRENURB. Destaque também para a elaboração do Guia TPC – orientações para a seleção de tecnologias e implementação de projetos de transporte público coletivo, contratado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES para o Ministério das Cidades.



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

Como empresa qualificada é natural que a Consultora seja buscada também pelas empresas privadas que atuam no setor de transportes não nos cabe, neste momento, proferir qualquer juízo de valor acerca das relações profissionais entre ela e seus contratantes diretos, mesmo porque ela se responsabiliza técnica e juridicamente por todas as informações e orientações que estiverem contidas em seus estudos.

Na esfera local, além de contratos de prestação de serviços com o Governo do Estado, citamos outro relevante e recente trabalho desta Consultora na construção do Edital de Concessão do Transporte Coletivo da Capital, cuja contratação foi realizada pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – SEMOB.

Quanto ao desenvolvimento do recente estudo econômico-financeiro para as modalidades VLT e BRT, o contrato com a Secretaria de Infraestrutura e Logística – SINFRA se deu pela realização de licitação pública na modalidade Tomada de Preço, sagrando-se vencedora a proponente que apresentou o menor valor para o serviço.

Quanto a afirmação na pergunta acerca da participação desta Consultora em uma eventual modelagem econômica e aval técnico que tenha subsidiado a decisão de alteração modal em 2012, recorreremos novamente à CRONOLOGIA das ações tomadas APÓS a decisão proferida pelo ex governador Silval Barbosa.

Na linha do tempo a decisão pelo abandono do BRT e substituição pelo VLT foi anunciada pelo então Governador no segundo semestre de 2011 quando, a partir de então, deu-se início à elaboração do Anteprojeto e construção do Termo de Referência pelos técnicos da extinta AGECOPA/SECOPA. Logo na sequência vieram o processo licitatório, publicado em Março/2012 e em seguida a emissão da Ordem de Serviço ao Consórcio VLT Cuiabá – Várzea Grande ocorrida em junho do mesmo ano. A contratação da Oficina ocorreu somente em 05 de agosto de 2013, ou seja, após mais de 12 meses após o início das obras de implantação do VLT.

O Contrato com a Consultora teve duração de 90 (noventa) dias e foi concluído mediante a entrega do Relatório Final ocorrido em novembro/2013.

Por esta narrativa cronológica está claramente demonstrado não existência de nenhuma co-relação entre o trabalho prestado pela Consultora e a decisão tomada pelo ex Governador Silval Barbosa na troca do BRT pelo VLT.

O objeto da contratação da Oficina Engenheiros Associados foi a elaboração do “ESTUDOS DE PLANEJAMENTO DA REDE DE TRANSPORTE COLETIVO, MODELO DE INTEGRAÇÃO, MODELO OPERACIONAL E CUSTOS PARA A OPERAÇÃO DO SISTEMA VLT CUIABÁ – VÁRZEA GRANDE”, com a finalidade de: (i) estruturar a oferta do sistema troncal e das linhas alimentadoras dentro de um regime integrado e (ii) calcular o custo operacional do VLT para fins de concessões futuras do serviço. Não se trata, portanto, de nenhum estudo de viabilidade econômica para recomendar a implantação do VLT na Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá.



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

A idade máxima de 20 (vinte) anos adotada pela Consultora seguiu o mesmo prazo estabelecido para os ônibus híbridos, elétricos ou movidos a GNV constante do Parágrafo 5º, Capítulo IV, dos Contratos de “CONCESSÃO DA EXPLORAÇÃO E PRESTAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO MUNICIPAL DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DA CIDADE DE CUIABÁ” (Contrato nº 619/2019, Contrato nº 620/2019, Contrato nº 621/2019 e Contrato nº 622/2019).

Sobre a premissa para adoção da idade máxima da frota de ônibus elétrico adotada pela Consultora há uma resposta mais detalhada neste contexto, conforme pode ser observado na próxima pergunta.

- 8) *Se adotada a vida útil das duas fontes citadas, ou seja, o fabricante que o Estado indicou como fornecedor, a chinesa BYD, e o estudo do Ministério de Minas e Energia, após 13 anos de concessão, na média das hipóteses, deveria ser acrescentada mais uma rodada de investimento em aquisição de frota, correspondendo a R\$ 142 milhões, reduzida do valor residual da frota antiga (10 % do valor de um novo). Acréscimo de R\$ 127,8 milhões ao investimento no BRT.* (Texto extraído do documento Original)

*Pergunta: Por que a empresa Oficina usou critério tão expandido para a vida útil dos ônibus elétricos? Item tão importante não deveria ser tratado com mais cuidado pelo consultor e pelo Estado?* (Texto extraído do documento Original)

**Resposta:** A vida útil da frota de ônibus, seja de ônibus diesel, híbridos e elétricos é um parâmetro bastante variável nos contratos de concessão, nas análises técnicas e na literatura, e sem dúvida, devem ser avaliadas com base em situações reais.

As mais amplas experiências de uso de veículos elétricos no país se dá na Região Metropolitana de São Paulo, com o uso de trólebus. Na cidade de São Paulo há em operação mais de 200 ônibus deste tipo, dos quais parcela considerável foi reformada após mais de vinte anos de plena utilização (adquiridos no início dos anos 80 e em 1985); na Região do ABC Paulista, a empresa Metra opera o corredor exclusivo (Corredor ABD), similar ao BRT, com aproximadamente cem trólebus dos quais 25% é de 1987 e outros 25% é de 2001 a 2005, logo, com 20 anos ou mais. Em relação aos ônibus elétricos à bateria, informações de fabricantes indicam que esta vida útil para a operação em corredores é viável, todavia, não há ainda experiências no Brasil, com amplitude de frota e tempo de operação como os trólebus, mas estes sem dúvida são bastante similares, lembrando ainda que o componente que de fato requer substituição mais frequente (baterias) são considerados com uma vida útil de 8 anos.

O Governo do Estado considera adequada a utilização do parâmetro de vida útil de 20 anos para o estudo, lembrando que a utilização de uma vida útil menor, deve levar em conta vários aspectos que estão melhor tratados na resposta à questão 10.





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

9) *Outra premissa equivocada adotada no estudo é a previsão de apenas uma troca de baterias, quando seriam necessárias duas trocas no período de 20 anos. Segundo o próprio estudo da Oficina, elas devem ser trocadas a cada 8 anos. A primeira no ano 9 e a segunda no ano 17, isto também considerando a melhor hipótese. A segunda troca foi negligenciada nos estudos, tanto como investimento de capital a ser somado ao valor do investimento do BRT, como para efeito de custo, conforme as opções que a Oficina apresentou.* (Texto extraído do documento Original)

*O tema bateria deveria ser ajustado no estudo como custo de capital, seja do operador, ou do Estado. Se do Estado, o investimento no BRT deve ser acrescido em R\$ 113,6 milhões.* (Texto extraído do documento Original)

*A empresa Oficina cita em seu estudo 2, para a opção investimento público, ter considerado a reposição de baterias como custo do operador. Para tanto, deveria crescer o custo da segunda troca no modelo financeiro, amortizando este custo de capital adicional, o que certamente elevaria o custo de operação indicado no estudo como referência para o BRT.* (Texto extraído do documento Original)

*Os trens fornecidos pela CAF ao projeto do VLT têm vida útil de mais de 25 anos, sem necessidade de baterias ou reposição de frota em período maior do que os 20 anos adotados no estudo comparativo, sendo que o investimento já foi pago pelo governo.* (Texto extraído do documento Original)

*Pergunta: Qual o efeito no custo operacional do BRT pela segunda troca de baterias e uma troca de frota, na consideração de serem encargos do operador?* (Texto extraído do documento Original)

**Resposta:** O estudo considerou o investimento em duas trocas de bateria, uma no primeiro mês do ano 9 e outra no primeiro mês do ano 17 no valor total de R\$ 114,55 milhões em valores correntes ou de R\$ 48,65 milhões em valor presente com a taxa de desconto do estudo. O relatório informa que “no nono ano após a aquisição foi considerado o custo deste reinvestimento”, isto é, a cada oito anos da aquisição da bateria (ano 9 e ano 17).

10) *Consta dos estudos feitos pela consultoria Oficina, um comparativo de tarifas do sistema integrado com as demais linhas municipais e intermunicipais, tanto para o VLT como o BRT. Este estudo é baseado em premissas de investimento teóricas e subavaliadas, como já visto, no caso dos custos operacionais do BRT, e uma adaptação de custos dos trens urbanos de Porto Alegre, e outras fontes, como base para o custo operacional do VLT, certamente de discutível pertinência.* (Texto extraído do documento Original)

*O estudo que foi entregue em março de 2020, com investimento subavaliado em frota e baterias, sendo estes encargos de investimento alocados ao operador, nos mostra as seguintes conclusões:* (Texto extraído do documento Original)



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

*Custo de operação dos sistemas integrados de Cuiabá, Intermunicipal e Várzea Grande: Com o VLT-R\$ 5.361.966/ mês;Custo por passageiro-R\$5,28; Custo por passageiro Final-R\$4,74; Com o BRT-R\$ 4.884.401/ mês;Custo por passageiro-R\$4,04;Custo por passageiro Final-R\$ 4,64.*  
(Texto extraído do documento Original)

*O Custo Final leva em conta os efeitos decorrentes da implantação do novo eixo modal, formando uma média ponderada entre os custos individuais dos sistemas existentes integrados, pois o novo modal altera os custos das operações dos existentes, que podem aumentar ou diminuir. Portanto, se deve comparar o valor Final de custo por passageiro e não o valor individual de cada sistema isoladamente, nas comparações entre os modais VLT e BRT.*

*Abaixo, alguns trechos da conclusão do relatório encomendado pelo governo, com data de março de 2020, elaborado pela consultora Oficina.* (Texto extraído do documento Original)

#### *“5.4 SÍNTESE*

*Visto sob uma perspectiva de política pública de mobilidade o custo adicional é pequeno em ambas as alternativas haja vista os benefícios de redução dos tempos de viagem, de conforto, segurança, ausência de emissão de gases tóxicos e de CO<sup>2</sup>, de geração de ruído e de projeção de imagem do modo coletivo como alternativa para os deslocamentos motorizados.* (Texto extraído do documento Original)

*A diferença entre o custo operacional total entre as duas alternativas (2,3 pontos percentuais, ou R\$ 477 mil, a mais para a Alternativa VLT) pode ser considerada pequena, e praticamente fazem equivaler ambas as alternativas. Diga-se, porém, que no caso da Alternativa BRT, os custos de investimento e de remuneração do capital dos ônibus elétricos estão incluídos no custo operacional e no caso do VLT não, estando incorporados às contas do Estado, por força dos financiamentos no projeto de implantação desta alternativa.* (Texto extraído do documento Original)

*Havendo o estabelecimento de um critério de atribuição por demanda e custos de cada sistema, conforme apresentado na Tabela 104 e na Tabela 105, a Alternativa VLT implica em um desembolso de R\$ 1,25 milhões mensais para o Estado e de R\$ 3,1 milhões para o Município de Cuiabá, o qual, deduzido o que seria gasto com as gratuidades, representa um acréscimo de R\$ 853 mil. Já na Alternativa BRT, o subsídio do Estado é de R\$ 445 mil e o do Município de Cuiabá é de R\$ 4,1 milhões, o qual, deduzidas as gratuidades, representa um acréscimo de R\$ 1,23 milhões.”* (Texto extraído do documento Original)

*Podemos concluir que, nas bases adotadas pela consultora Oficina, as alternativas se equivalem em termos de custos operacionais. Seria salutar a sua revisão com a adequação do investimento para o BRT que, pelas premissas do fabricante em termos de vida útil, faria o custo de capital quase dobrar e o custo operacional do BRT iria para mais de R\$ 6,0 milhões por mês, a se comparar com os R\$ 5,36 milhões por mês do VLT.* (Texto extraído do documento Original)



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

*Pergunta: Estaria correto afirmar que, a opção pelo sistema BRT oneraria os cofres da prefeitura de Cuiabá em cerca de R\$ 10 milhões, anualmente, e diminuiria o subsídio anual em R\$9,66 milhões como encargo do Estado do Mato Grosso?* (Texto extraído do documento Original)

**Resposta:** Não é correto afirmar que uma revisão do parâmetro de vida útil do veículo “*faria o custo de capital quase dobrar*”, isto porque, caso houvesse um reinvestimento em frota, por exemplo, no 15º ano, não haveria a necessidade do reinvestimento em bateria que foi considerado no início do 17º ano haja visto o veículo novo adquirido já dispor de uma bateria nova. Como o valor da bateria representa 40% do valor do ônibus, há uma diferença significativa na consideração de um reinvestimento em ônibus. Por fim, se fosse adotada uma vida útil de 15 anos, ao final do 20º ano, este ônibus ainda terá dez anos de vida útil, logo, deverá ser considerado que há um valor residual igual à proporção do valor que ainda lhe resta de vida, neste caso, de 2/3 (10 anos de 15 anos). Este valor representa uma receita que trazida para valor presente deve ser abatida dos custos de capital. Há ainda de se registrar que, trazido para valores presentes, os valores de investimentos que ocorrem em longos prazos são significativamente menores, algo que não foi considerado corretamente na formulação da questão. Mas, vejamos como isso se reflete.

Considerando a vida útil de 20 anos para o veículo e de 8 anos para as baterias, conforme utilizado no estudo, haverá um investimento inicial de R\$ 142,02 milhões em frota; quanto às baterias, este investimento em valores correntes será de R\$ 113,62 milhões (no início do 9º ano e no início do 17º ano). Neste cenário não haverá ao final do prazo analisado qualquer valor residual pois o veículo terá esgotada a sua vida útil e o estudo não considerou valores residuais (mas, que existem de fato) em relação à frota e baterias. No total este investimento é de R\$ 255,63 milhões em valores correntes e de R\$ 188,92 milhões em valor presente (com uma taxa de desconto de 8% ao ano).

Considerando uma vida útil de 15 anos e mantendo 8 anos de vida útil para as baterias, haverá um investimento inicial de R\$ 142,02 milhões em frota e outro de mesmo montante no início do 16º ano, em valores correntes. Quanto às baterias, o investimento é de R\$ 56,80 milhões, no início do 9º ano e não haverá outro investimento, pois no 16º ano está sendo considerada a aquisição de uma nova frota, que já tem uma nova bateria, cuja vida útil extrapolará o prazo de 20 anos da análise. No total, o investimento em valores correntes é de R\$ 340,8 milhões e de R\$ 216,9 milhões em valores correntes. Todavia, há de se considerar que ao final do 20º ano, a frota tem uma idade de 5 anos, logo, tem mais 10 anos de vida útil. Considerando que o investimento se deu no início do 16º ano, e um valor da depreciação linear de 5 anos em 15 anos, o veículo tem um valor equivalente a 10/15 avos (2/3 do seu valor), o que resulta um valor residual da frota de R\$ 94,68 milhões (142,02 x 2/3) em valores correntes e de R\$ 20,18 milhões em valor presente. Descontando-se este valor (que é um patrimônio) o investimento total equivalente em valores correntes é de R\$ 246,17 milhões. Por fim, considerando uma avaliação em valores presentes líquidos, mais indicada para esta análise, o valor do fluxo de capitais é de R\$ 196,78 milhões, logo, apenas 4% maior do que o calculado no estudo, com 20 anos.



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

Esta conclusão é fácil de ser entendida. Considerando o veículo com 15 anos de vida útil haverá a necessidade de aquisição adicional de ônibus, mas não será necessária a reposição de uma renovação de bateria (basta uma, no 9º ano), como a bateria representa 40% do valor do veículo isso significa que o fluxo comparado de investimentos com a alternativa de 20 anos de vida útil representa um acréscimo de 60% no valor total. No entanto, o ônibus reinvestido ainda terá 10 anos de vida no final do período de análise (20 anos), o que representa 66,6% do seu valor. Assim, o balanço final do fluxo de capitais em valores correntes resulta uma comparação positiva para a hipótese de 15 anos de vida útil (66,6% - 60%). Em valor presente, esta variação não tem um mesmo comportamento, em função da diferença dos momentos em que ocorrem os investimentos e a consideração do valor residual ao final do período de análise.

*11) Após receber o estudo, que concluiu serem equivalentes os dois modais em termos de custo operacional e demais vantagens, o governo encomendou nova versão, solicitando ao consultor que retirasse o investimento de capital como parte do encargo do operador. Justificando que, assim, estaria equalizando as contas, visto que o investimento no VLT já estaria pago, também pelo poder público. Assim foi feito e os resultados apresentados em novo relatório, de abril /2020, foram: (Texto extraído do documento Original)*

*Custo de operação dos sistemas integrados de Cuiabá, Intermunicipal e Várzea Grande:  
VLT- R\$5.361.966/mês; Custo por passageiro-R\$5,28; Custo por passageiro Final- R\$4,74  
BRT- R\$3.666.531/mês; Custo por passageiro-R\$3,04; Custo por passageiro Final- R\$4,38*

*Diz o relatório revisado:*

*“Impacto em subsídios públicos”*

*‘Na alternativa de aquisição da frota do BRT pelo Estado, o subsídio público total necessário para o equilíbrio entre custos e receitas é de R\$ 3.426.521,65, contra um valor de R\$ 4.644.390,89 na alternativa em que a frota do BRT é privada. Na alternativa VLT o subsídio necessário é de R\$ 5.068.718,36. Ressalta-se que estes subsídios consideram o valor do custo atual de R\$ 4,35 por passageiro e a política de gratuidade do transporte de escolares praticada em Cuiabá. (Texto extraído do documento Original)*

*Assim, há uma redução de 26% nos subsídios na alternativa da frota do BRT pública comparada com a alternativa de frota privada e uma redução de 32% quando comparado com o valor do subsídio necessário.” (Texto extraído do documento Original)*

*Ressalte-se que o valor do subsídio indicado no trecho do relatório acima copiado, refere-se a todo o subsídio do sistema integrado, para o qual, segundo o mesmo estudo, o modal VLT contribuiria negativamente com R\$ 1.678.023. Causa estranheza, no referido estudo da Oficina,*



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

*a diferença entre a receita atribuída ao modal VLT, dentro do sistema integrado, ser significativamente menor do que a atribuída ao BRT, visto que os modais percorrerão o mesmo trajeto, com a mesmas estações, o que não justificaria um valor a menor de R\$ 655 mil de receita por mês, que foi distribuído para os outros sistemas. Se considerarmos receitas semelhantes para os dois modais, o subsídio atribuído ao VLT diminuiria para R\$ 977.000. Com uma análise mais apurada dos estudos certamente seriam identificadas outras incoerências relevantes, reduzindo ainda mais a diferença do valor a ser subsidiado.* (Texto extraído do documento Original)

*Com base nas premissas do segundo estudo, deve ser adequado o valor do investimento público para o projeto do BRT. As correções devem ser feitas no sentido de mitigar as premissas subavaliadas (ou otimistas) do investimento. Adotando, para efeito comparativo apenas, as demais premissas (extra frota) do Estado, com todas as suas incertezas, pela falta de projetos, têm-se os seguintes valores a serem ajustados como investimento do Estado no modal BRT.*

*Investimento ajustado para o modal BRT*

	<i>R\$ Milhões (a valor presente)</i>		
<i>Investimento indicado pelo governo</i>	<i>460,000</i>		
<i>Valor da frota indicado pelo governo (-)</i>	<i>35,000</i>		
<i>Valor dos investimentos sem frota</i>	<i>425,000</i>		
<i>Investimento na frota ano 1</i>	<i>142,000</i>		
<i>Investimento na frota ano 14</i>	<i>127,800</i>		
<i>Investimento em baterias ano 9</i>	<i>56,800</i>		
<i>Investimento em baterias ano 17</i>	<i>56,800</i>		
<i>Investimento total no BRT</i>	<i>808,400</i>	<i>Com Supressões</i>	<i>681,400</i>
<i>Investimento para terminar VLT</i>	<i>763,300</i>	<i>Com Supressões</i>	<i>616,800</i>

*Pergunta: Neste cenário, como seria feita a estruturação financeira dos recursos, na ordem de R\$810 milhões, necessários para o investimento do Estado, sendo que pretendia “economizar” com a opção BRT?* (Texto extraído do documento Original)

*Na verdade, o investimento público é um subsídio indireto ao projeto, tendo como efeito um desembolso mais imediato, significativamente maior do que o anunciado pelo governo, que deve ser acrescido dos investimentos em reposição de frota e baterias em etapas.* (Texto extraído do documento Original)

*De forma simplista, calculamos os efeitos do investimento a maior que o estado assumirá, descrito no quadro anterior. O governo anunciou como R\$ 460 milhões o investimento total. Para fazer valer a vantagem do subsídio do modal BRT, avaliado em R\$ 1.642.197 por mês, seria necessário o governo absorver os investimentos em frota e baterias ao longo do projeto.* (Texto extraído do documento Original)



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

*Investimento adicional = 142,00 - 35,00 + 127,80 + 56,8 + 56,80 = 383,40*

*Haverá a necessidade urgente de adequar o investimento adicional ao projeto BRT, em pelo menos mais R\$ 383 milhões. Este valor seria um subsídio indireto ao projeto, pago por todos os contribuintes e não apenas pelos usuários e deve ser informado ao público de imediato. (Texto extraído do documento Original)*

*No prazo de 20 anos, este valor a maior de investimento representaria:*

*R\$ 383,40 milhões / 240 meses = R\$ 1.595.830 ao mês (subsídio indireto)*

*Subsídios apontados pelo estudo, comparando os custos de VLT e BRT:*

*Subsídio ao VLT = R\$ 5.068.718*

*Subsídio ao BRT = R\$ 3.426.521*

*R\$ 1.642.197 ao mês (subsídio direto)*

*Diferença entre subsídio direto e indireto = 1.642.197 – 1.595.830 = R\$ 47 mil / mês.*

*A diferença é irrisória. Se levarmos em conta o ajuste da receita a maior para o VLT, inexplicavelmente reduzida na simulação da Oficina, o subsídio total se torna sensivelmente maior no caso do BRT. (Texto extraído do documento Original)*

*Ressalve-se, novamente, que esta é uma conta simplista, para rápida comparação e compreensão do conceito. Não leva em conta o custo real dos investimentos no tempo, principalmente com encargos financeiros e custo de oportunidade, o que aumentaria mais ainda o subsídio indireto. (Texto extraído do documento Original)*

*Pergunta: O Estado insiste em comparar custos sem levar em conta os investimentos. Estaria correto afirmar que o BRT custa R\$ 3,00 por passageiro, enquanto o VLT R\$ 5,3, sem levar em conta o subsídio indireto apontado decorrente do investimento de capital adicional, e o custo final por passageiro do sistema integrado? Estaria o governador mal-informado por insistir em afirmar que faz o projeto BRT por 300 ou 400 milhões, quando custará aos cofres públicos mais de 800 milhões? (Texto extraído do documento Original)*

**Resposta:** Os valores diferentes das receitas atribuídas ao VLT e ao BRT mencionadas na questão (indevidamente tratadas como “estranhas”) devem ser entendidos de forma coerente com as premissas do estudo de demanda e de transporte que integra o Relatório B dos estudos. A leitura e a análise atenta deste relatório permitem identificar que não é correta a afirmação da pergunta, que “os modais percorrerão o mesmo trajeto, com as mesmas estações”, pois há diferenças relevantes do ponto de vista operacional entre as soluções.

A alternativa BRT possui uma funcionalidade que a solução por ônibus permite, de traçados flexíveis das rotas, diferente da solução por trilhos. Assim, a alternativa de BRT considerou a disponibilidade de linhas paradoras que realizam embarques e desembarques em todo o percurso e a implantação de linhas semiexpressas com origem nos três terminais de integração e que levam os passageiros sem paradas intermediárias até a área central, o que oferece uma



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

velocidade operacional elevada e consequentemente menores tempos e maior atratividade do serviço. Um segundo ponto, tão relevante, se não mais do que este, foi o estabelecimento de linhas que atenderão o percurso na área central de Cuiabá, não se limitando ao eixo da Av. Tenente Coronel Duarte (“Prainha”). Como é sabido, o eixo desta avenida está em um fundo de vale, e para se alcançar as áreas de atração de viagens na área central, partindo desta via, são necessários percursos expressivos em vias inclinadas como a Av. Getúlio Vargas, Generoso Ponce e Isaac Póvoas. Assim, a oferta de linhas do BRT atendendo estas vias significa outro ponto significativo de atratividade.

No caso da alternativa VLT, parte da acessibilidade à região da área central deverá ser realizada por integração deste serviço com as linhas de ônibus, por exemplo, na Estação Alencastro, localizada junto à Prefeitura. Ocorre que ao haver o uso da integração com os ônibus, a receita da viagem integrada, que não tem acréscimo de valor para o usuário, deve ser compartilhada entre os dois modos (VLT e ônibus) de modo que no sentido VLT – Ônibus a receita é do VLT e no sentido oposto dos ônibus, como ocorre no modelo tarifário atualmente decorrente das integrações no sistema de ônibus.

Deste modo, a associação da maior cobertura espacial da área central com os serviços expressos, ambos só possíveis na solução BRT, com a forma de compartilhamento das receitas integradas explicam as diferenças dos valores da receita. Tudo isto está detalhadamente exposto no relatório B do estudo, o qual apresenta os modelos de simulação empregados que levaram à obtenção destes resultados e as explicações detalhadas de forma absolutamente transparente, portanto, não há de falar de qualquer estranheza nestes valores.

Pelas razões expostas, não há como supor a premissa do autor da pergunta, de receitas iguais para ambas as alternativas, porque não serão na realidade, seja pelo atendimento diferente proporcionado por elas, seja por uma regra de partição de receitas integradas. Assim, resta prejudicada a afirmação que haveria uma redução do subsídio atribuído ao VLT, de R\$ 977 mil.

Em relação à composição dos investimentos apresentados na questão também cabem considerações, pois como explicado em outras questões, não se pode somar um investimento realizado no ano inicial (como é o caso das obras) com investimentos em bateria ou frota (caso se considere um reinvestimento no ano 14, como propõe o autor), pois ambos devem ser trazidos a valor presente, o que reduz sobremaneira o valor apresentado na questão. Além disso, há de se considerar, nesta hipótese, que a frota renovada ao final de 20 anos terá um valor equivalente à parte da sua vida útil não utilizada (2/3) o qual, trazido para valor presente, representará uma redução no balanço de desembolsos do Estado. Adicione-se o fato que o autor incluiu no seu balanço o investimento em frota em ano intermediário (ano 14) e uma aquisição de bateria no ano 17, com três anos de uso, o que, nesta hipótese de vida útil é desnecessária. Por estas razões não estão corretos os valores apresentados na pergunta.

Em relação à questão do subsídio indireto, a questão apresentada compara o subsídio necessário à operação do VLT com o subsídio da operação do BRT com informações prejudicadas pelo exposto anteriormente mas, mais ainda, ao utilizar como conceito de subsídio indireto o investimento adicional em frota de ônibus esquece de considerar que o



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

investimento em frota de VLT **também constitui** um subsídio indireto e de maior montante haja vista o maior valor desta aquisição quando comparada com a frota de ônibus, mesmo se adotada uma menor vida útil (o investimento nos veículos VLT foi de R\$ 498 milhões em valores de 2012).

12) *O Estado contratou a empresa HOUER para avaliação final dos estudos e propostas de solução mais viável entre VLT e BRT. Como seus estudos, em grande parte, se basearam em fontes e dados não confiáveis, deixamos de comentar sobre o trabalho, a não ser pela sua característica visivelmente direcionada para a recomendação do BRT.* (Texto extraído do documento Original)

*Pergunta: Como se deu o processo de seleção que redundou na contratação da HOUER?* (Texto extraído do documento Original)

**Resposta:** Os dados utilizados pela Consultora são públicos, oficiais e todos estão devidamente referenciados e, portanto, são confiáveis aos fins que se destinam.

A Houer foi contratada seguindo os preceitos dispostos na Lei nº 8.666/93 que estabelece as normas gerais sobre licitações e contratos administrativos pertinentes a obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações e locações no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

13) *O governo optou pela rescisão do contrato do VLT, que ainda não foi julgada em definitivo. O motivo da rescisão foi a delação do ex-governador Silval Barbosa que alegou exigir vantagem indevida do Consórcio, o que até o momento não se comprovou ou não gerou efeitos penais ou cíveis ao Consórcio e às empresas.* (Texto extraído do documento Original)

*Em diversos casos semelhantes, o governo promoveu acordos ou termos de ajuste de conduta, visando o melhor interesse público, com a manutenção dos contratos pelo Estado e retomada dos projetos ou mesmo a contratação de novas obras com as referidas empresas.* (Texto extraído do documento Original)

*Esta poderia ser uma solução ao impasse do VLT. Seria a forma mais econômica e pacificaria várias situações de indefinição e riscos para implantação do modal de transporte.* (Texto extraído do documento Original)

*O valor para terminar o VLT está estimado em R\$ 763 milhões. O governo tem o saldo de R\$ 193 milhões para empregar no projeto via Caixa Econômica. Com as supressões possíveis, o investimento cai para R\$ 616 milhões. Poderia haver entendimento no sentido de terminar o contrato RDC atual com redução do escopo para dar funcionalidade aos trens em um trecho menor, com custos próximos ao saldo do empréstimo. Acertando com o consórcio, seria possível a venda de parte dos trens, para auxiliar no financiamento do saldo do investimento.* (Texto extraído do documento Original)





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

*Foram entregues 40 trens para o sistema VLT, conforme o edital previa. Segundo cálculos da consultoria, a demanda atual seria suprida com 29 equipamentos, havendo sobra de cerca de um quarto da frota disponibilizada, que seguramente tem valor de mercado de no mínimo R\$ 100 Milhões a valores históricos, sem levar em conta a forte desvalorização cambial ocorrida nos últimos 2 anos.* (Texto extraído do documento Original)

*Somados os dois recursos, haveria como cobrir metade dos investimentos necessários. A outra metade, de cerca de R\$ 300 milhões, poderia ser resolvida com financiamento adicional, que a Caixa já demonstrou interesse em conceder, ou através de PPP, com alta probabilidade de sucesso. O prazo para retomar as obras e terminar trecho operacional reduzido, pode ser estimado em 18 meses, podendo ser estruturada a PPP bem antes do final deste prazo.* (Texto extraído do documento Original)

*Ao invés de insistir em ações hostis contra o consórcio, o Estado deveria buscar alternativas em conjunto, como já o fez no passado. Os riscos de insucesso junto ao poder judiciário, junto ao Ministério do Desenvolvimento Regional, Caixa Econômica e alguns outros riscos mapeados nos estudos, devem ser considerados para uma mudança de postura por parte do Estado.* (Texto extraído do documento Original)

*O consórcio vem reiterando publicamente, há anos, seu interesse em retomar e concluir a implantação do VLT.* (Texto extraído do documento Original)

*Ainda há tempo de retroceder e buscar o entendimento.* (Texto extraído do documento Original)

*Pergunta: O governo teria interesse em uma composição com o consorcio, principalmente diante dos números reais de investimento apontados para a viabilização do BRT?* (Texto extraído do documento Original)

**Resposta:** Os resultados de viabilidade econômica mostram-se mais favoráveis à solução BRT, seja na questão de investimento para implantação da infraestrutura, seja no custo da tarifa e subsídios menores em relação ao VLT e, portanto, ambos são menos onerosos aos usuários do transporte coletivo e à sociedade em geral. É importante o registro ainda de que, no caso, se está a retornar à solução de mobilidade urbana técnica e validamente eleita em 2010, que é o BRT, posteriormente alterado sem qualquer estudo para o VLT com interesses que, na delação do ex governador, ficaram bem evidentes. A decisão de retomar o BRT é, em verdade, a correção de um erro histórico.

Ressalta-se que nos anos de 2016 e 2017, anterior a rescisão contratual, o Governo do Estado de Mato Grosso buscou o diálogo junto ao Consórcio VLT Cuiabá – Várzea Grande com a finalidade de formatar um termo de acordo para a retomada das obras. As tratativas foram encerradas após o anúncio da Operação Descarrilho, deflagrada pela Polícia Federal, pautada em atos de corrupção cometidos pelo Consórcio e a alta cúpula do Poder Público estadual. O Governo do Estado não buscará nenhuma nova composição com o Consórcio conforme



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

respondido nas questões 2 e 4, exatamente porque não há subsídios técnicos, econômicos, financeiros e jurídicos que sustentem a decisão de se prosseguir com o VLT.

Cuiabá, 30 de abril de 2021.

**RAFAEL DETONI MORAES**  
Assessor Especial

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