



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: Paulo Sérgio de Campos Borges

Entidade: Não informado

Data da manifestação: 20 de abril de 2021

Contato: paulobor100@gmail.com

Teor da manifestação

- 1) Inicialmente, questiono essa forma de consulta pública para decisão do modal a ser implantado na região metropolitana de Cuiabá. Sou formado em administração e em arquitetura e urbanismo, o que facilita melhor leitura e compreensão dos estudos e relatórios altamente técnicos apresentados e, mesmo assim, li superficialmente, sem análise aprofundada que o tema merece. Mas e o leigo? E os usuários do transporte coletivo em massa, terá acesso ao portal da Sinfra? E se tiver o acesso, terá a compreensão para dar a sua opinião? Essa consulta pública deveria ser feita por outro canal, mais fácil para o usuário e com dados simplificados, como por exemplo, os benefícios e qual será o valor da tarifa de ambos os modais. (Texto extraído do documento Original)*

Resposta: o Governo do Estado de Mato Grosso disponibilizou a Consulta Pública em ambiente virtual por entender ser este um canal de acesso irrestrito e democrático. Ressalta-se que foi dado amplo conhecimento por meio das redes sociais, pelos canais de comunicação oficiais e por meio das matérias divulgadas na imprensa local e nacional.

Sobre o conteúdo dos materiais disponibilizados para a consulta os mesmos estão apresentados na sua forma original a fim de manter a consistência das informações e evitar qualquer distorção que possa gerar maiores dúvidas sobre a integridade dos mesmos.

Apesar de abordar uma pauta eminentemente técnica os textos seguem um padrão que permite um bom entendimento e compreensão do conteúdo, visto que mesmo diante de uma leitura mais superficial foi possível ter um entendimento do tema apresentado, conforme declarado pelo próprio manifestante.



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

- 2) *Percebi nos relatórios, os impactos de um e de outro modal, notadamente quanto aos custos operacionais. A diferença entre os cenários 2 (que defendo, adianto aqui) e o 5, não é tão relevante como divulgado, apesar de ser importante.* (Texto extraído do documento Original)

Resposta: o custo operacional mensal na solução VLT foi calculado em R\$ 5.361.966,66 (cinco milhões, trezentos e sessenta e um mil, novecentos e sessenta e seis reais e sessenta e seis centavos), ao passo que na solução BRT onde o Governo do Estado fará a aquisição da frota de ônibus elétricos o custo operacional mensal foi calculado em R\$ 3.666.531,00 (três milhões, seiscentos e sessenta e seis mil, quinhentos e trinta e um reais) portanto, uma redução de 31,6% favorável à tecnologia rodoviária. Esta redução de custos operacionais se traduz diretamente em redução na tarifa técnica, tornando o sistema BRT economicamente mais acessível à população.

Talvez o manifestante tenha se atido apenas aos resultados do relatório “5. Estudos Eixo Estrutural – Produto C”, onde o resultado da comparação dos custos operacionais e tarifas contemplou que a frota de ônibus e o conjunto de baterias recarregáveis fossem adquiridos pelo operador privado.

No documento seguinte denominado “6. Estudos Eixo Estrutural – Resultados Frota Pública” há uma outra simulação onde considera-se a aquisição dos ônibus feita pelo Poder Público. Essa condição resulta numa diferença de custos operacionais e de tarifa muito maiores no comparativo entre a solução VLT e BRT. Recomenda-se ao manifestante uma leitura deste documento que, assim como os demais, estão colocados numa linguagem de claro entendimento.

- 3) *Da mesma forma, a necessidade de financiamento de obras complementares, que desta feita, o cenário 5 será mais elevado que o cenário 2. Ressalta-se que as maiores obras para o VLT, já foram realizadas, que são os viadutos e trincheiras. Além disso, ainda há recursos do financiamento para serem utilizados (me parece que há caixa de R\$ 165 milhões).* (Texto extraído do documento Original)

Resposta: para a conclusão do empreendimento na modalidade VLT os estudos apontam o custo de R\$ 760 milhões enquanto que para concluir a obra na modalidade BRT (mantendo o mesmo escopo) estima-se o custo aproximado de R\$ 460 milhões já considerando a aquisição da frota de ônibus 100% elétricos, ou seja, a solução por BRT deverá gerar uma economia de aproximadamente R\$ 300 milhões quando comparado ao VLT.

O saldo do financiamento disponível para investimento é na ordem de R\$ 193 milhões e o Governo do Estado já deu entrada no pedido de alteração modal junto à Caixa Econômica Federal a fim de reverter essa quantia nas obras do BRT.

É importante frisar também que as maiores obras já executadas no projeto do VLT, quais sejam: viaduto no aeroporto, ponte sobre o Rio Cuiabá, viaduto em frente a SEFAZ, viaduto da UFMT, viaduto da MT 040, o Centro de Controle e Operações – CCO, o Pátio de Manutenção



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

e Oficina – PMO, as calçadas na Avenida da FEB, entre outros, serão todos aproveitados para a implantação do BRT.

- 4) *No resultado final, com recomendação para a troca de modal, não deram tanta ênfase ao risco do Conselho do FGTS, não aprovar outras medidas, senão da conclusão da obra, conforme foi contratada. Sem dúvida, caso aconteça, e o contrato precisa ser melhor analisado juridicamente, pode levar ao vencimento antecipado desse contrato e, provavelmente, os juros poderão ser recalculados, passando a ser juros de mercado, e não subsidiados, elevando em muito o saldo devedor do contrato. Reitero que precisa análise mais profunda do contrato.*

(Texto extraído do documento Original)

Resposta: a Caixa Econômica Federal, entidade que integrou o GT Mobilidade Cuiabá, apresentou o “Relatório de Gestão Financeira da Execução Contratual e Custos Adicionais” onde ficou demonstrado, entre outros, os riscos financeiros para cada um dos seis cenários avaliados. Com isso a necessidade de submeter o aproveitamento do saldo do contrato a uma aprovação no Conselho Curador do FGTS apresenta-se claramente como “Risco Crítico” a ser superado na decisão pela troca de modalidade.

- 5) *Espera-se também que o governo não fique olhando somente pelo retrovisor, como fez o governador anterior. Problemas de sonegação, roubos, desvios de recursos, devem ser tratados pela justiça, que deve recuperar os valores envolvidos. Tem que ter visão futurista, de visionário enxergando 20, 30, 50 anos à frente, como teve o antigo governador Dante Martins de Oliveira, quando construiu os parques da capital, quando asfaltou a Av. Miguel Sutil (que deveria ter pelo menos mais uma pista de rodagem, mas todo mundo dizia que a obra era faraônica...). Como a Estação Rodoviária de Cuiabá, que pensaram 50 anos na frente...Até hoje é atualizada.* (Texto extraído do documento Original)

Resposta: decisão tomada em dois anos após o início da atual gestão é uma clara demonstração de que o Governo do Estado tem a intensão de concluir esta importante obra de mobilidade urbana e requalificação do sistema de transporte coletivo em Cuiabá e Várzea Grande, tal qual vem fazendo com outras obras remanescentes da Copa do Mundo e que estão sendo entregues à população. Por exemplo a entrega da Via Parque do Barbado, a conclusão do Centro Oficial de Treinamento – COT UFMT e a conclusão das obras de adequação da Avenida 08 de Abril (em curso).

A solução pelo BRT proposto pelo Governo do Estado apresenta-se como a mais adequada à realidade de Cuiabá e Várzea Grande e está apoiada em premissas de um sistema de transporte moderno e eficiente.



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

- 6) *Não percebi nos estudos, mas pode ser que tenha, a capacidade de ampliação, caso necessário, dos modais, assim como a largura das pistas necessários para rodagem. O BRT é limitado a dois vagões, que são mais largos. Já o VLT, é mais estreito e cabem vários vagões, possibilitando ampliação nos horários de pico e redução nos demais horários. Isso impacta o custo operacional e, principalmente, a qualidade dos serviços prestados para os cidadãos. Somente quem já andou de VLT saberá dizer e comparar, além de não ter poluição e ser extremamente silencioso. (Texto extraído do documento Original)*

Resposta: quanto a possibilidade de ampliação os estudos mostram uma vantagem da solução BRT em relação à tecnologia ferroviária em função da maior facilidade de ampliação dos corredores para regiões periféricas, bem como um menor custo haja visto que a solução sobre pneus elimina a necessidade de instalação dos trilhos e da rede aérea de tração, itens obrigatórios no VLT.

Quanto ao espaço ocupado no sistema viário tanto os trens como os ônibus mais modernos possuem largura aproximada de 2,60 metros e, portanto, são similares neste quesito. Quanto a capacidade de transporte a implantação das faixas de ultrapassagem nas estações permite a operação do BRT com linhas expressas e paradoras, garantindo a passagem de um maior número de passageiros numa determinada seção da via quando comparada ao VLT que, por não possuir faixas de ultrapassagem, faz com que os trens sejam obrigados a parar em todas as estações, mesmo que não haja movimentos de embarque e desembarque, a fim de manter a regularidade do carrocel.

Na solução BRT que se apresenta para as cidades de Cuiabá e Várzea Grande será adotada a frota de ônibus 100% elétrica, movidos a bateria recarregáveis que dispensa a instalação da rede aérea de tração tal qual ocorre na modalidade VLT. Os ônibus elétricos, assim como os trens, possuem baixa emissão de ruídos e nenhuma emissão de gases tóxicos.

- 7) *E os viadutos, poderão cruzar simultaneamente dois BRTs? A largura é suficiente? O espaço para fazer curvas do BRT também é maior. Pensaram nisso, inclusive nas desapropriações?* (Texto extraído do documento Original)

Resposta: conforme mencionado na resposta anterior tanto os trens como os ônibus mais modernos possuem largura aproximada de 2,60 metros, com pouca variação entre um e outro a depender dos fabricantes. Isso nos faz concluir, portanto, que o espaço viário para acomodar os dois modelos são semelhantes havendo possibilidade de aproveitamento das obras de arte especiais já executadas sem gerar a necessidade de nenhuma nova desapropriação.

- 8) *Por tudo isso aqui escrito, defendendo a continuidade do modal VLT, buscando parceria público privada para alavancagem e conclusão das obras. Quanto ao valor da diferença de tarifas, acho apenas alguns centavos, não insignificante, mas importante se relacionado ao custo-benefício para os usuários do transporte coletivo.* (Texto extraído do documento Original)



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

Resposta: Quanto a adoção de uma PPP para a conclusão do 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.

Quanto ao valor da tarifa os resultados os estudos realizados pelo Governo do Estado mostram que a tarifa técnica para o VLT está calculada em R\$ 5,28 (cinco reais e vinte e oito centavos), enquanto a tarifa técnica para o BRT com frota pública está calculada em R\$ 3,04 (três reais e quatro centavos). Assim, fica claro que a diferença de R\$ 2,24 (dois reais e vinte e quatro centavos) torna a solução rodoviária mais vantajosa para os usuários do sistema de transporte coletivo de Cuiabá e Várzea Grande.

Cuiabá, 30 de abril de 2021.

RAFAEL DETONI MORAES
Assessor Especial

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

DOCUMENTO ORIGINAL ASSINADO