



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: Carlito Fernandes Neto

Entidade: Não informado

Data da manifestação: 27 de abril de 2021

Contato: carlitofernandesnetoadv@gmail.com

Teor da manifestação

1) *Inidoneidade do Consórcio VLT e empresas consorciadas:*

O Estado sustenta que o Consórcio VLT (e as empresas consorciadas) foram declarados inidôneos em razão da prática de supostos atos ilícitos no âmbito do contrato de implantação do VLT.

Afirma que se trata de ponto de extrema relevância para escolha do modal a ser implantado.

Após longa e exaustiva pesquisa nas publicações oficiais do Estado, não tivemos êxito em localizar a publicação da decisão que teria declarado inidôneos o Consórcio e as empresas que o integram.

Pergunta: O Estado poderia esclarecer esta questão e disponibilizar o número do processo administrativo/judicial e a decisão que teria declarado inidôneos o Consórcio e as empresas?
(Texto extraído do documento Original)

Resposta: No âmbito do Processo Administrativo de Rescisão Unilateral do Contrato foi decretada, dentre outras penalidades, a inidoneidade do Consórcio VLT, de todas as Empresas que o integram, de seus sócios, gestores e representantes para licitarem ou contratarem com a Administração Pública. Todavia, o Governador do Estado de Mato Grosso proveu parcialmente recurso administrativo manejado pelas Empresas, para afastar temporariamente a declaração de inidoneidade, tendo em vista a necessidade de finalização do Processo Administrativo de Responsabilização nº 570.981/2017, instaurado pela Portaria nº 483/2017/CGE-COR, diante da autonomia processual em relação à decisão de rescisão. Portanto, muito embora tenha sido decretada a inidoneidade, a execução da penalidade está suspensa até o julgamento do Processo Administrativo de Responsabilização.



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

2) *Manutenção Material Rodante*

O Estado alega que a condição de inidônea da empresa fabricante dos trens do VLT seria fator de extrema relevância na tomada de decisão pela troca do modal, em razão da impossibilidade ou dificuldade de futura contratação da referida empresa para manutenção do material rodante e dos sistemas adquiridos.

Pergunta 2.a: A lógica proposta pelo Estado considera a premissa de que a manutenção dos trens e sistemas dependeria necessariamente da empresa responsável pela sua implantação. Há alguma justificativa técnica na assertiva do Estado? Não seria mesmo viável, em termos técnicos, que outra empresa especializada do setor desenvolvesse essa atuação? Qual a base técnica e empírica da premissa adotada?

Resposta: A decisão de troca do modal, longe de se fundar em apenas uma justificativa, baseou-se em inúmeras razões técnicas exaustivamente demonstradas nos relatórios produzidos, os quais serão apresentados por ocasião da audiência pública, denotando a vantagem do BRT sobre o VLT sob o ponto de vista financeiro, jurídico e de mobilidade urbana.

A justificativa para o Estado considerar a premissa de que a manutenção dos trens e sistemas está, por ora, vinculada ao fornecedor CAF está fundamentada no fato de ela não ter concluído com a totalidade do objeto a que lhe compete no Contrato nº 037/2012/SECOPA. Além de entregar o material rodante e sistemas, competia à CAF a realização dos testes em 100% da frota e acompanhar a operação assistida como parte do Termo de Garantia dos produtos por ela fornecidos.

Conforme o Relatório do 28º Boletim de Medição, há um saldo no contrato no valor de R\$ 9.042.542,26 (nove milhões, quarenta e dois mil, quinhentos e quarenta e dois reais e vinte e seis centavos) – valor sem correções – correspondente ao item 3 “Fornecimento de Material Rodante”, e que corresponde exatamente à realização das etapas ainda não cumpridas pelo fabricante.

A ausência do Termo de Recebimento Definitivo para o material rodante impede o Estado de contratar outras empresas especializadas sob pena de perda de todas as garantias dadas pela CAF aos equipamentos por ela fabricados.

Pergunta 2.b: De acordo com os estudos, o Estado pretende conceder a operação do modal para a iniciativa privada. Considerando esta premissa, a contratação da manutenção do material rodante será realizada pelo particular. Neste contexto, qual a relevância de eventual condição de inidoneidade, frise-se, inexistente, da empresa fabricante do material rodante?

Resposta: Como dito na resposta do item anterior, a decisão pela troca de modal baseou-se em diversas razões tecnicamente justificadas, independentemente do fato da penalidade de inidoneidade ser (ou não) mantida no âmbito do Processo Administrativo de Responsabilização. Cabe referir ainda que não há manutenção de material rodante sem que,



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

antes, ocorra a entrega pelo fabricante, de acordo com todas as especificações técnicas, a fim de assegurar a garantia dos equipamentos.

Na hipótese sugerida na indagação, o Estado, ao contratar outra empresa para assumir a manutenção do material rodante, assumiria um risco desproporcional consistente na perda da garantia contratual dos equipamentos, o que acabaria por beneficiar exatamente a empresa que, ao lado das demais empresas componentes do Consórcio VLT, deu causa à rescisão do contrato.

Pergunta 2.c: O Estado tem conhecimento de que no Brasil o processo de seleção de empresas para realizar a manutenção do material rodante e sistemas é realizada mediante processo de licitação comum, no qual podem participar todos os fabricantes e demais empresas especializadas, independente do material rodante e sistemas objeto da licitação?

Resposta: Remete-se à resposta ao item anterior. Mas, todas as contratações já existentes para manutenção certamente decorrem de equipamentos ferroviários validamente entregues pelos fabricantes, o que não ocorreu no caso do VLT de Cuiabá em razão de culpa exclusiva do Consórcio.

Pergunta 2.d: O Estado tem conhecimento de que há contratos de manutenção de material rodante em vigor na Companhia Paulista de Trens Urbanos (CPTM) e na Companhia do Metropolitano do Estado de São Paulo (Metrô/SP), assim como em outras companhias, nos quais os contratados não são os fabricantes do respectivo material rodante? (Texto extraído do documento Original)

Resposta: A pergunta é impertinente ao objeto da consulta pública.

3) *Ações Judiciais: Discussão Acerca da Responsabilidade pela Disrupção do Contrato de Implantação do VLT;*

É de conhecimento do Estado que a responsabilidade pela não conclusão das obras de implantação do modal VLT é discutida em várias ações judiciais, não tendo sido em nenhuma delas, até a presente data, proferida qualquer decisão de mérito que possibilite ao Estado um prognóstico favorável quanto aos seus resultados.

Pergunta 3.a: Como o Estado tratou e alocou nos estudos realizados os riscos de eventual insucesso nas referidas demandas judiciais?

Resposta: De fato, existem algumas demandas judiciais discutindo a execução do Contrato nº 037/2012 e a responsabilidade pela não conclusão das obras, inclusive ações propostas pelo Ministério Público Estadual e pelo Ministério Público Federal. Com efeito, diante de todos os



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

fatos apurados na via administrativa, em operações policiais, inquéritos civis e auditorias independentes, é dever do Estado de Mato Grosso, na qualidade de contratante, buscar judicialmente a reparação por todos os danos suportados em razão de vícios na execução contratual, submetendo ao crivo do Poder Judiciário a apreciação dos fatos e das provas apresentadas. Na análise de risco realizada, foi considerado que os fatos relatados se amoldam a precedentes jurisprudenciais favoráveis à indenização do contratante público em casos de prática de atos inidôneos (como a corrupção de agentes públicos) em contratos administrativos.

Pergunta 3.b: Na hipótese de insucesso nas ações, não será mais oneroso para os cofres públicos arcar com os custos de implantação de um novo modal e, ainda, além do que já foi despendido para implantação do VLT, arcar com os custos econômicos e políticos derivados de derrotas que venham a ser experimentadas nas ações?

Resposta: Os estudos desenvolvidos pelo Estado apontam para um aproveitamento de 18,93% dos serviços executados e equipamentos fornecidos que podem ser aplicados à solução BRT. Estes dados podem ser encontrados no documento “7. Relatório de Aproveitamento das Medições.pdf”, disponibilizado nesta Consulta Pública.

Além disso, os resultados da Engenharia da Análise de Valor mostram uma economia de custos iniciais da ordem de 325 milhões de reais para a implantação do BRT se comparado aos custos totais para a conclusão na solução VLT.

Além do aproveitamento dos serviços executados e equipamentos fornecidos pela solução BRT, não se pode olvidar também que, caso ocorra a improvável hipótese aventada pelo autor da pergunta, os materiais rodantes e demais equipamentos poderiam ser monetizados pelo Estado, mediante alienação, o que reduziria o prejuízo de maneira importante.

Pergunta 3.c: A última ação divulgada pelo Estado à imprensa, que veicula pretensão de ressarcimento por bens supostamente inservíveis, possui valor próximo de R\$1 bilhão. Há critérios técnicos e jurídicos confiáveis para veiculação de pretensão dessa ordem? O Estado considerou nessa análise os riscos de sucumbência, especialmente em vista das previsões de condenação em honorários segundo critérios previstos pelo art. 85, §3º, do CPC, e os enormes impactos derivados de uma derrota dessa magnitude para os cofres públicos?

Resposta: A ação em referência foi baseada na rescisão unilateral do contrato decretada pela Administração Pública, cuja decisão administrativa, até o momento, não foi revista em nenhum processo judicial, estando a ação fartamente instruída. Desse modo, é dever do Estado, diante da rescisão unilateral do contrato por culpa exclusiva do Consórcio VLT e das Empresas Consorciadas, buscar o ressarcimento por todos os prejuízos suportados decorrentes da inexecução contratual, ainda que haja o risco, como há em todas as ações judiciais, de uma decisão de mérito desfavorável. Porém, como dito, na análise de risco realizada, foi considerado que os fatos relatados se amoldam a precedentes jurisprudenciais



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

favoráveis à indenização do contratante público em casos de prática de atos inidôneos (como a corrupção de agentes públicos) em contratos administrativos.

Pergunta 3.d: Considerando-se a hipótese de eventual insucesso do Estado nas ações judiciais em curso, o que o Estado fará com os trens, sistemas e demais equipamentos adquiridos instalados no trecho ou armazenados na área destinada ao CMCO do VLT? Os estudos elaborados pelo Estado contemplam medidas mitigadoras dos riscos derivados desta hipótese?
(Texto extraído do documento Original)

Resposta: Além do aproveitamento dos serviços executados e equipamentos fornecidos pela solução BRT, não se pode olvidar também que, caso ocorra a improvável hipótese aventada pelo autor da pergunta, os materiais rodantes e demais equipamentos poderiam ser monetizados pelo Estado, mediante alienação, o que reduziria o prejuízo de maneira importante.

Necessidade de Autorização do MDR para Troca do Modal;

O Estado tem ciência de que a troca de modal depende da autorização do Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR), sob pena de, na hipótese de indeferimento, implicar vencimento antecipado do financiamento concedido para implantação do VLT.

Pergunta: Considerando que o MDR ainda não se manifestou sobre a troca do modal, como o Estado apropriou nos estudos e estimativas apresentados os riscos e custos adicionais para implantação do BRT caso a troca não seja autorizada pelo MDR?

Resposta: A necessidade de aprovação pelo Conselho Curador do FGTS da troca de modalidade foi um dos riscos críticos apontados no relatório do Grupo de Trabalho do qual participaram, além do Governo do Estado, o próprio Ministério do Desenvolvimento Regional – MDR, por meio da Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos – SEMOB, e a Caixa Econômica Federal – CEF.

Uma vez tomada a decisão pelo BRT, o Governo do Estado formalizou junto à CEF o pedido de alteração modal justificando tratar-se de uma troca de objeto (tecnologia do veículo) sendo, porém, mantidos os objetivos do empreendimento que trata da implantação dos Corredores Estruturais de Transporte Coletivo nas cidades de Cuiabá e Várzea Grande, contemplando os mesmos traçados, mesma posição das estações e demais premissas do sistema tronco-alimentado.

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



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

4) *Marco Regulatório do Transporte Público da RMVRC;*

O Estado aponta como risco à continuidade da implantação do VLT a possibilidade de um suposto conflito ante à ausência de marco regulatório para operação de sistema público de transporte com abrangência na Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá.

A coexistência de diversas modalidades de transporte público é uma realidade em diversas cidades brasileiras, sem que haja notícias de conflitos regulatórios ou de qualquer outra ordem. Constitui, aliás, tendência derivada do desenvolvimento das cidades em atenção à modernidade dos padrões de qualidade ambiental e social, sendo inclusive plenamente viável promover a integração entre eles.

Pergunta 5.a: A implantação do modal VLT foi decidida pelo Estado de Mato Grosso em 2011. Passados 10 (dez) anos, quais providências foram adotadas pelo Estado visando ao estabelecimento do marco regulatório do transporte público da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá? (Texto extraído do documento Original)

Resposta: Neste período, foram aprovadas as seguintes leis e normativas: Instituição do Conselho e da Agem - Lei complementar Nº 499, de 22 de julho de 2013; Instituição das regiões metropolitanas de Mato Grosso - Lei complementar Nº 340, de 17 de dezembro de 2008; Criação da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá - Lei complementar Nº 359, de 27 de maio de 2009; Instituição do PDDI - Lei complementar Nº 609 de 28, de dezembro de 2018; Estatuto da Metrôpole - Lei Nº 13.089 de 12 de janeiro de 2015, Decreto 2.153, de 14 de fevereiro de 2014, que aprova o Regimento Interno do Conselho Deliberativo Metropolitano da Região do Vale do Rio Cuiabá e Lei 11.285/2021, que autoriza o Governo de Mato Grosso a assinar termo aditivo junto à Caixa Econômica Federal, para substituir o modal de transporte entre Cuiabá e Várzea Grande.

Recentemente, a Secretaria Adjunta de Gestão e Planejamento Metropolitano, que assumiu as competências da extinta AGEM, dentre elas a competência para planejar e coordenar a elaboração de planos, programas e projetos de interesse comum dos municípios componentes da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, conferida pelo art. 11, II, da LC 499/2013, demandou à UNEMAT a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana da Região Metropolitana.

Pergunta 5.b: Qual a dificuldade de se elaborar um marco regulatório para atender a entrada de um novo modal de transporte, tal qual já realizado em inúmeras cidades do Brasil?

Resposta: Uma das grandes dificuldades reside na existência de contratos de concessão de transporte coletivo municipal de Cuiabá recentemente licitados com prazo de 20 (vinte) anos, com cláusula expressa de indenização para as empresas concessionárias em caso de remuneração dos investimentos realizados se inviabilizarem pela entrada de um novo modal de transporte no sistema.



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

Pergunta 5.c: O prazo para implantação do VLT, considerando a execução concomitante de frentes de serviço, é estimado em 24 meses. Este prazo não seria suficiente para discussão e aprovação de um novo marco regulatório do transporte público da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá?

Resposta: Há dificuldades específicas na região metropolitana na medida em que a demanda metropolitana é de apenas 13%, enquanto a do município de Cuiabá é de 75% e a de Várzea Grande 12%. Portanto, o impacto de uma governança metropolitana sobre os sistemas municipais trará discussões que podem atrasar sua aprovação. Isso porque deve ser registrado que, para o sucesso de um sistema de mobilidade urbano metropolitano com as características de Cuiabá e Várzea, deve haver, como premissa básica, uma autoridade regulatória única, que ficaria responsável por avaliar o impacto da autorização ou extinção de linhas municipais. Por exemplo, a abertura de uma nova linha municipal que retire passageiros do eixo troncal impacta diretamente na remuneração do operador do modal de transporte VLT, acarretando riscos de desequilíbrio contratual a ser suportado pelo poder concedente. Para isso, entretanto, envolveria alterar cláusulas de contratos já vigentes, o que, sabemos, demanda conflitos e tempo.

Na solução BRT, o Estado proverá a infraestrutura e adquirirá os ônibus elétricos e os doará aos operadores atualmente contratados pelos municípios e pelo próprio Estado, o que impactará na planilha tarifária pela retirada de investimentos que deixam de ser realizados, tudo sem qualquer disputa contratual e com máximo aproveitamento de tempo.

Cuiabá, 03 de maio de 2021.

RAFAEL DETONI MORAES
Assessor Especial

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

DOCUMENTO ORIGINAL ASSINADO