



PROCESSO N^{os}	527319/2021 (Apenos: 67237/2022 e 165867/2022)
ASSUNTO	Representação de Natureza Externa
PRINCIPAL	-Governo do Estado de Mato Grosso -Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística – Sinfra
INTERESSADOS	-Município de Cuiabá -Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários – Simefre -Consórcio Construtor BRT Cuiabá (Executor do Contrato nº 052/2022, oriundo do RDCi nº 047/2021)
ADVOGADOS¹	Pedro Paulo de Rezende Porto – OAB/SP 147.278 Valéria Hadlich Camargo Sampaio – OAB/SP 109.029 Juliano Barbosa de Araújo – OAB/SP 252.482 Gabrielle Rizzato Rossi – OAB/SP 456.070
RELATOR	Conselheiro Valter Albano da Silva
EQUIPE TÉCNICA²	Emerson Augusto de Campos – Auditor Público Externo Jorge Vanzelote Barquette – Auditor Público Externo Yuri Garcia Silva – Auditor Público Externo

Relatório Técnico Preliminar

Representações de Natureza Externa. Atos da administração visando a implantação/alteração do modal de transporte público coletivo intermunicipal na Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá. *Fumus boni iuris e periculum in mora* presentes. Medida cautelar necessária.

Sr. Secretário,

Trata-se de Processo referente às Representações de Natureza Externa de n^{os} **527319/2021** (Principal), **67237/2022** (Apenso) e **165867/2022** (Apenso) que buscam, em sua essência, impugnar atos da administração pública estadual visando a implantação/alteração do modal de transporte público coletivo intermunicipal na Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá.

1 INTRODUÇÃO

No Processo de RNE nº **527319/2021**, o Executivo Municipal de Cuiabá, “em

¹ Processo RNE nº 67237/2022.

² Ordem de Serviço Conex-e nº 7634/2022





petição subscrita pelo Senhor Alisson Akerley da Silva, Procurador Geral Adjunto do Município de Cuiabá, apresentou Representação de Natureza Externa em face do Estado de Mato Grosso (Doc. digital nº. 118140/2021), solicitando cautelarmente, sem a oitiva da parte contrária, a suspensão de qualquer ato ou processo administrativo que vise à alteração do modal de transporte público coletivo intermunicipal na Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, bem como solicitando que a representação seja julgada procedente no intuito de anular todo e qualquer ato ou processo administrativo em trâmite para a implantação ou alteração do modal de transporte público da citada região metropolitana."

Por meio do Julgamento Singular nº 808/VAS/2021, divulgado na Edição nº 2237 do Diário Oficial de Contas do dia 16.07.2021, a medida cautelar pleiteada pelo Município de Cuiabá foi indeferida.

O Executivo Municipal, representado pelo Sr. Emanuel Pinheiro, Prefeito de Cuiabá, e pelo Procurador Geral Adjunto, o Sr. Allison Akerley da Silva, interpôs Recurso de Agravo contra a referida Decisão, requerendo a concessão da medida cautelar que fora pleiteada, com vistas a “suspensão de todo e qualquer ato e/ou processo administrativo em trâmite, tendente a concretizar a alteração do modal de transporte público coletivo intermunicipal na Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá”

Por meio do Acórdão nº 267/2022 – TP, divulgado na edição nº 2483 do Diário Oficial de Contas do dia 26.05.2022, esta Corte de Contas, acompanhando o voto do Relator e acolhendo o Parecer Ministerial nº 4.707/2021, negou provimento ao Recurso de Agravo, mantendo inalterados os termos da decisão.

Já o Processo de RNE nº **67237/2022**, refere-se à Representação de Natureza Externa formalizada pelo Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (Simefre), por meio de seus procuradores legais³, em razão de supostas irregularidades verificadas no Regime Diferenciado de Contratação nº 047/2021 (RDCI nº 047/2021), promovido pela Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística para implantação do corredor de transporte público integrado por meio do Bus Rapid Transport (BRT) nas cidades de Cuiabá e Várzea Grande". O

³ Representação subscrita pelos advogados Pedro Paulo de Rezende Porto – OAB/SP 147.278, Valéria Hadlich Camargo Sampaio – OAB/SP 109.029 e Juliano Barbosa de Araujo – OAB/SP 252.482.





Sindicato requereu cautelarmente que o RDCi nº 047/2021 fosse suspenso, bem como, no mérito, que seja declarada a nulidade do referido certame ou, em caráter sucessivo e subsidiário, que se determine a revisão/retificação do instrumento convocatório.

O pedido cautelar foi apreciado por meio do Julgamento Singular nº 521/DN/2022, oportunidade em que se verificou a perda de objeto da medida pleiteada, tendo em vista que os procedimentos administrativos relacionados à alteração do modal Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) para o Bus Rapid Transport (BRT) já estariam suspensos por força de **decisão do Tribunal de Contas da União (TCU)**, em sede de cautelar, proferida no âmbito do Processo nº 000.407/2021-6/TCU (Acórdão TCU nº 1003/2022 – Plenário)⁴.

Por fim, o Processo de RNE nº **165867/2022**, formalizada pelo Exmo. Prefeito Municipal de Cuiabá, Sr. Emanuel Pinheiro, em desfavor do Estado de Mato Grosso e Consórcio Construtor BRT Cuiabá, solicitou cautelarmente, sem oitiva da parte contrária, a suspensão da execução do contrato firmado entre o Estado de Mato Grosso e o Consórcio Construtor BRT Cuiabá oriundo do RDC nº 047/2021, bem como, no mérito, que a representação fosse julgada procedente no intuito de anular o RDC nº 047/2021 e o respectivo contrato, cujo objeto é a “contratação integrada de empresa para execução dos serviços de elaboração de projetos básicos e executivos de engenharia, projetos de desapropriação, obtenção de licenças, outorgas, aprovações, e execução das obras de infraestrutura em área urbana para implantação do corredor de transporte público integrado por meio do *bus rapid transport* (BRT) nas cidades de Cuiabá e Várzea Grande”.

Da análise dos autos, não se constatou a apreciação do pedido de medida cautelar realizado no Processo nº 165867/2022, que passa, também, a ser objeto da

⁴ Medida Cautelar do TCU suspensa em razão de ação judicial interposta por este Tribunal em atenção ao Acórdão nº 357/2022/TCEMT-TP no âmbito da Representação de Natureza Externa TCEMT nº 527319/2021, disponível em: <https://www.tce.mt.gov.br/processo/decisao/527319/2021/357/2022> (acesso em 04.10.2022).

MEDIDA CAUTELAR EM MANDADO DE SEGURANÇA 38.710 MATO GROSSO de 25.08.2022. STF.
(...) “Ante o exposto, em juízo de deliberação mínima, defiro o pedido de liminar, para suspender os efeitos do Acórdão n. 1003/2022 (Plenário, TCU), que determinou a suspensão da licitação promovida pelo Estado do Mato Grosso, oficiando-se.”; disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/downloadPeca.asp?id=15353006384&ext=.pdf> (acesso em 04.10.2022); Notícia disponível em: <https://www.tce.mt.gov.br/noticias/modal-de-transporte-dias-toffoli-aponta-competencia-fiscalizatoria-do-tce-mt-e-suspende-decisao-do-tcu/54726> (acesso em 04.10.2022).



presente análise.

2 SÍNTESE DOS ATOS/FATOS IMPUGNADOS NOS AUTOS

2.1 Processo nº 527319/2021

O Município de Cuiabá defendeu haver irregularidade na tomada de decisão para a escolha do BRT em detrimento ao VLT, sustentando que os dados técnicos para tal decisão seriam insubstinentes e superficiais, tendo em vista a ausência de projeto básico e projeto executivo da obra, bem como não ter sido considerado na alteração de modal o fato de inexistir a Licença Ambiental do empreendimento novo, ressaltando que a implantação do VLT estaria 60% (sessenta por cento) concluída, o que reforçaria a necessidade de a decisão pela alteração no modal de transporte para BRT estar devidamente embasada em dados robustos, seguros e precisos a fim de se evitar desperdício de dinheiro público, conforme relatado no Processo nº 527319/2021.⁵

15. Defende que ausência do projeto básico impossibilita que o Estado de Mato Grosso afirme qual seria o custo de implementação do BRT o que por conseguinte impediria que se cogitasse qualquer vantajosidade econômica com relação ao VLT.

16. Afirma que os dados técnicos apresentados pelo Estado de Mato Grosso que embasaram a decisão pela alteração do modal de transporte de VLT para BRT seriam insubstinentes e superficiais e, neste sentido, destaca que tanto os estudos técnicos formulados quanto as respostas aos questionamentos realizados na consulta pública concluem que não seriam necessárias novas desapropriações para implementação do BRT o que a seu ver seria uma conclusão infundada em razão da inexistência de projeto básico e executivo que a embasasse.

17. Ressalta que a decisão pela alteração do modal não considerou a inexistência de licenciamento ambiental para a implementação do BRT, uma vez que a resposta do Estado de Mato Grosso ao questionamento nº. 33 realizado pelo Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (Simafre) consignou que ainda não havia licenciamento ambiental para o BRT elétrico.

21. Por fim, ressalta que a implantação do VLT estaria 60% (sessenta porcento) concluída o que reforçaria a necessidade de a decisão pela alteração no modal de transporte para BRT estar devidamente embasada em dados robustos, seguros e precisos a fim de se evitar desperdício de dinheiro público.

⁵ Protocolo nº 527319/2021 – Doc. Control-P nº 169776, fl. 5/6.





2.2 Processo nº 67237/2022

O Simefre (Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários) impugnou a viabilidade do modal de *Bus Rapid Transport* (BRT), alegando a ausência de vantajosidade, em razão dos valores já desembolsados na implantação do Veículo Leve sob Trilhos (VLT), a ausência de critérios técnicos e jurídicos na aferição do modal de transporte, a incompatibilidade do objeto licitado com as premissas básicas de um projeto BRT e os problemas enfrentados pelo modal BRT no cenário brasileiro atual:

(...) cumpre – novamente - a esta Representante reiterar que a implantação do modal BRT para o presente caso não possui qualquer vantajosidade para a Administração Pública, uma vez que o Estado do Mato Grosso já desembolsou valores bilionários com o antigo projeto de VLT, adquirindo grande parte da estrutura do modal que atualmente já se encontra projetada e instalada, sendo certo ainda que todos os trens necessários para a operação do sistema já estão adquiridos, pagos e prontos para operação.⁶

(...) A despeito deste quadro de indefinições e incertezas acima relatado, foi lançado o Edital do RDCI 047/2021, visando a implantação do corredor de transporte público integrado por meio do Bus Rapid Transport (BRT) nas cidades de Cuiabá e Várzea Grande, em clara afronta ao interesse público.

A condução da questão é, pois, absolutamente temerária. Revela ausência de critérios técnicos e jurídicos na aferição do modal de transporte que afetará a vida de milhares de mato-grossenses que residem em Cuiabá e Várzea Grande e dos turistas que chegam e saem do Estado pelo Aeroporto Marechal Rondon.

O quadro todo é de insegurança quanto aos vultosos investimentos necessários, além do comprometimento bilionário de recursos com o VLT e das discussões existentes até aqui, constituindo conduta irresponsável e que torna imperiosa a intervenção desse Egrégio Tribunal de Contas do Estado de Mato Grosso.⁷

(...) Diante disso, a cristalina incongruência entre os documentos editalícios e as premissas do projeto maculam todo o certame, ensejando sua nulidade, uma vez que o objeto licitado não se coaduna com as premissas básicas de um projeto BRT clássico.⁸

Destaque-se, por fim, que a escolha recaiu sobre um modal que enfrenta sérios problemas no cenário brasileiro, notadamente no Município do Rio de Janeiro, que anunciou o decreto de caducidade da concessão em vigor, sob a alegação de descumprimento contratual da concessionária. Esta, a seu turno, acusa o Município de não disponibilizar a adequada infraestrutura para a operação dos ônibus, estando a discussão já submetida ao Poder Judiciário. (...)

Em síntese: ainda que o Estado do Mato Grosso tivesse densificado tecnicamente a escolha pelo modal (o que, claramente, não fez), a sua utilização seria amplamente questionável no atual momento.⁹

Além disso, o representante defendeu haver supostas ilegalidades no instrumento convocatório que maculariam todo o certame do BRT, resumidas, nos seguintes temas:

⁶ Protocolo nº 67237/2022 – Doc. Control-P nº 20338/2022, fl. 7.

⁷ Protocolo nº 67237/2022 – Doc. Control-P nº 20338/2022, 6/7.

⁸ Protocolo nº 67237/2022 – Doc. Control-P nº 20338/2022, fl. 12.

⁹ Protocolo nº 67237/2022 – Doc. Control-P nº 20338/2022, fl. 12.





- Regime de execução (contratação integrada) incompatível com o objeto;
- Defasagem do orçamento base da licitação;
- Inexistência de Licença Ambiental Prévia do BRT, constando em seu lugar, a disponibilização das Licenças Prévia e de Instalação obtidas para a execução do VLT;
- Divergência no prazo contratual, constando no Anexo do Edital prazo distinto daquele estabelecido no instrumento convocatório;
- Exigência de documentos de habilitação que extrapolam o rol taxativo estabelecido na legislação;
- Prazo de vigência do contrato insuficiente para a execução do objeto;
- Disciplina ilegal para o reajuste de preços;
- Adoção de critério de desempate, no julgamento das propostas, que desrespeita a ordem de preferência prevista na legislação; e
- Afronta ao princípio da legalidade ao estabelecer prevalência do anteprojeto sobre o edital, nos casos de divergência entre o edital e seus anexos.

Por meio da presente Representação, o Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (Simefre) busca declarar a nulidade do RDCi nº 047/2021 ou, em caráter sucessivo e subsidiário, a revisão/retificação do instrumento convocatório.

2.3 Processo nº 165867/2022

Expôs o Executivo Municipal que participaram do RDCi nº 047/2021 o Consórcio Mobilidade MT e o Consórcio Construtor BRT Cuiabá, constituídos pelas seguintes empresas:

Consórcio Mobilidade MT	Consórcio Construtor BRT Cuiabá
- Paulitec Construções Ltda - Trail Infraestrutura Ltda	- Nova Engevix Engenharia e Projetos S/A - Heleno & Fonseca Construtécnica S/A - Cittamobi Desenvolvimento em Tecnologia Ltda





Com base nesse cenário, sustentou o representante que as empresas Paulitec Construções Ltda e Nova Engevix Engenharia e Projetos fazem parte do mesmo grupo econômico, haja vista essas empresas terem constituído o Consórcio PN Príncipe para a execução da obra Portal do Príncipe no Estado do Espírito Santo, de modo que a situação “pode não retratar uma concorrência”.

Além disso, o representante alegou que haveria relação entre uma das pessoas jurídicas que compõe o Consórcio Construtor BRT Cuiabá, vencedor do RDCi nº 047/2021, “com o Chefe do Poder Executivo Estadual e familiares e/ou pessoas próximas, integrantes de seu grupo político, evidenciando “possível conflito de interesse na hipótese bem como inobservância dos preceitos legais aplicáveis na espécie”:

Ocorre que conforme documentos em anexo, uma das empresas integrantes do Consórcio vencedor, qual seja NOVA ENGEVIX ENGENHARIA E PROJETOS, integra o mesmo grupo econômico da pessoa jurídica CONCREMAT ENGENHARIA E TECNOLOGIA S.A, pertencente ao senhor Fernando Robério Borges Garcia, pai de Fábio Paulino Garcia – popularmente conhecido como “Fabinho Garcia”, integrante do Grupo Político do Chefe do Executivo Estadual, ocupando atualmente a função de Presidente do partido político União Brasil – MT.

Por sua vez a pessoa jurídica CONCREMAT ENGENHARIA E TECNOLOGIA S.A possui sociedade com pessoa jurídica de propriedade do Chefe do Poder Executivo Estadual e de seus familiares, qual seja NOVO NORTE AMBIENTAL, ENERGIA E CONSULTORIA LTDA – CNPJ nº 09.613.277/0002-45, cujo quadro societário é composto pela pessoa jurídica ADVANCED INVESTIMENTOS E PARTICIPACOES S/A EM RECUPERACAO JUDICIAL – CNPJ nº 09.576.814/0001-43, cujo sócio proprietário é FERNANDO ROBERIO DE BORGES GARCIA – e MAVI ENGENHARIA E CONSTRUCOES LTDA – CNPJ nº 08.712.460/0001-54 cujo sócio administrador é VIRGINIA RAQUEL TAVEIRA E SILVA MENDES FERREIRA .

Frisa-se que a pessoa jurídica MAVI ENGENHARIA E CONSTRUCOES LTDA, possui em seu quadro societário as pessoas jurídicas BIPAR INVESTIMENTOS E PARTICIPAÇÕES S/A e BIMETAL INDUSTRIA METALÚRGICA LTDA, empresas sabidamente pertencentes à família do Chefe do Poder Executivo Estadual, Mauro Mendes Ferreira.

Fonte: Doc. Control-P nº 192501/2022, fl. 7 – Processo nº 165867/2022.

3 DA MEDIDA CAUTELAR REQUERIDA NO ÂMBITO DO PROCESSO Nº 165867/2022

Em razão dos fatos narrados, o Município de Cuiabá, representado pelo Exmo. Prefeito Municipal, o Sr. Emanuel Pinheiro, requereu medida cautelar, *inaldita altera pars*, no sentido de “determinar ao representado, a suspensão da execução do contrato firmado entre o Estado de Mato Grosso e o Consórcio Construtor BRT Cuiabá oriundo do RDC nº 047/2021”.





Sustentou que o *fumus boni iuris* estaria demonstrado “diante dos fortes indícios de burla aos princípios da igualdade, imparcialidade e moralidade, que devem ser obrigatoriamente observados pelos entes de direito público, quando da realização de processos de contratação pública”.

Nesse sentido, defendeu que o fato de as empresas participantes do certamente serem do mesmo grupo econômico “tem o condão de interferir na competitividade”, “bem como possível violação dos princípios basilares inerente às licitações públicas”.

Outrossim, expôs que se demonstrou haver “fortes indícios de vinculação entre a pessoa jurídica vencedora do certame e o Chefe do poder Executivo Estadual sejam por vínculos e/ou relações familiares, políticas, pessoais e comerciais”.

Registrhou que “a obra de mobilidade urbana que se quer implementar ainda é objeto de análise e apuração nesta Egrégia Corte de Contas”, por meio do Processo nº 527319/2021, em que “se questiona a viabilidade técnica e econômica para a sua implementação, notadamente por se tratar de alteração do modal de transporte público coletivo intermunicipal de Veículo Leve sobre Trilhos – VLT para o *Bus Rapid Transit* – BRT, cuja obra inicial já consumiu mais R\$ 1.066.132.265,01 (um bilhão, sessenta e seis milhões, cento e trinta e dois mil, duzentos e sessenta e cinco reais e um centavo) e contando atualmente com aproximadamente 60% da obra inicial concluída”.

Ademais, sustentou que o *periculum in mora* estaria evidenciado “ante o fato de que fora anunciado publicamente no dia 29.08.2022 a assinatura do contrato de execução da obra”, bem como em razão da emissão da ordem de serviço para início dos trabalhos.

Entende o representante que “tal ato denota uma conduta precipitada e açodada, que pode ocasionar prejuízos irreparáveis ao erário público e à população usuária do Transporte Público Intermunicipal, notadamente diante do cenário de dúvidas, incertezas e questionamentos, seja em relação a viabilidade técnica e econômica (Proc. nº 52.731-9/2021) da pretensão, quanto a legitimidade/legalidade do próprio processo licitatório”.

Sustentou ainda que “o não deferimento da presente medida cautelar de urgência, poderá ocasionar graves e irreversíveis prejuízos tanto no que se refere a aplicação dos recursos públicos no modal de transporte coletivo intermunicipal, quanto na





própria implementação da melhor e mais adequada e viável política pública de mobilidade urbana local”.

3.1 Manifestação do Governo do Estado de Mato Grosso

Ao Exmo. Governador do Estado, o Sr. Mauro Mendes Ferreira, foi concedido a oportunidade para “apresentar manifestação prévia acerca dos fatos relatados”.

Em sua manifestação, subscrita em conjunto o Sr. André Xavier Ferreira Pinto, Procurador do Estado, sustentou que “não há qualquer razão lógica para considerar como grupo econômico empresas que, no passado, se consorciaram para realizar escopo pré-definido”. Dessa forma, defendeu ser “totalmente descabida a afirmativa lançada pela parte representante de que caracteriza grupo econômico as empresas Paulitec Construções Ltda e Nova Engevix Engenharia e Projetos (que no RDC nº 047/2021 compuseram consórcios distintos) terem se consorciado para execução das obras do Portal do Príncipe, realizada pelo Governo do Estado do Espírito Santo”.

Explicou que “o **grupo econômico** é a união de sociedades empresariais que coordenam suas atuações para desenvolver de forma mais produtiva e eficiente suas atividades econômicas, tendo como pressuposto a **direção**, o **controle** ou a **administração**”.

Noutro norte, expôs que “por força de lei, o consórcio não tem personalidade jurídica e as consorciadas somente se **obrigam nas condições previstas no respectivo contrato**, respondendo cada uma por suas obrigações, sem presunção de solidariedade (art. 278, § 1º da Lei 6.404/76), extinguindo-se após atingir sua finalidade precípua”.

Nesse sentido, concluiu que “o simples fato de empresas se consorciarem para consecução de determinado empreendimento não implica dizer que há deliberada direção, controle ou administração de outra, mas tão somente que em dado momento se uniram para execução de um objeto específico, resguardando, cada qual, sua autonomia como sociedade”.

Explicou que no caso em análise “o procedimento licitatório objeto de interesse (Edital 047/2021/SINFRA) fora processado através do Regime Diferenciado de Contratações (Lei Federal nº 12.462/2011)”, razão pela qual a Nova Lei de Licitações (Lei nº 14.133/2021) não seria aplicada ao caso concreto por força do art. 191 c/c





193, II¹⁰, da nova lei.

Inobstante tal fato, aduziu que o inciso IV, do art. 14, da Lei nº 14.133/2021¹¹ “nada tem relação com o fato das empresas Paulitec Construções Ltda e Nova Engevix Engenharia e Projetos terem se consorciado para execução das obras do Portal do Príncipe, realizada pelo Governo do Estado do Espírito Santo, haja vista que o dispositivo pressupõe favorecimento provocado por agente público do órgão ou entidade licitante”.

Em relação ao inciso V, da Lei nº 14.133/2021, explicou que o normativo não fez “vedação expressa à participação de entidades que já se consorciaram, mas apenas daquelas que estão sob controle de outra”. Além disso, expõe que são institutos distintos, conforme revela a Lei nº 6.404/76.

Art. 278. As companhias e quaisquer outras sociedades, **sob o mesmo controle ou não**, podem constituir consórcio para executar determinado empreendimento, observado o disposto neste Capítulo.

§ 1º O consórcio não tem personalidade jurídica e as consorciadas somente se obrigam nas condições previstas no respectivo contrato, respondendo cada uma por suas obrigações, sem presunção de solidariedade. (...)

Art. 243. O relatório anual da administração deve relacionar os investimentos da companhia em sociedades coligadas e controladas e mencionar as modificações ocorridas durante o exercício.

§ 1º São **coligadas** as sociedades nas quais a investidora tenha influência significativa. (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

§ 2º Considera-se **controlada** a sociedade na qual a controladora, diretamente ou através de outras controladas, é **titular de direitos de sócio que lhe assegurem, de modo permanente, preponderância nas deliberações sociais e o poder de eleger a maioria dos administradores**. (...)

§ 5º É presumida influência significativa quando a investidora for titular de 20% (vinte por cento) ou mais dos votos conferidos pelo capital da investida, sem controlá-la. (Redação dada pela Lei nº 14.195, de 2021)

Nesse sentido, defende que “ainda que fosse aplicável a novel legislação, em nada impactaria no resultado do certame objeto da presente representação, haja vista que a entidade consorciada para determinado escopo não equivale a entidade controlada, controladora, coligada ou, necessariamente, componente de grupo econômico”.

¹⁰ Art. 191. Até o decurso do prazo de que trata o inciso II do caput do art. 193, a Administração poderá optar por licitar ou contratar diretamente de acordo com esta Lei ou de acordo com as leis citadas no referido inciso, e a opção escolhida deverá ser indicada expressamente no edital ou no aviso ou instrumento de contratação direta, vedada a aplicação combinada desta Lei com as citadas no referido inciso. (...)

Art. 193. Revogam-se: (...)

II - a Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, a Lei nº 10.520, de 17 de julho de 2002, e os arts. 1º a 47-A da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, após decorridos 2 (dois) anos da publicação oficial desta Lei.

¹¹ Art. 14. Não poderão disputar licitação ou participar da execução de contrato, direta ou indiretamente: (...)

IV - aquele que mantenha vínculo de natureza técnica, comercial, econômica, financeira, trabalhista ou civil com dirigente do órgão ou entidade contratante ou com agente público que desempenhe função na licitação ou atue na fiscalização ou na gestão do contrato, ou que deles seja cônjuge, companheiro ou parente em linha reta, colateral ou por afinidade, até o terceiro grau, devendo essa proibição constar expressamente do edital de licitação;





Afirmou ainda que o Superior Tribunal de Justiça reputa que somente é possível o reconhecimento de existência de grupo econômico “quando diversas pessoas jurídicas exerçam suas atividades sob unidade de controle”¹².

Além disso, sustentou que, conforme afirmado pela própria representante, “a Corte Federal de Contas admite a participação no mesmo certame licitatório de empresas do mesmo grupo econômico, desde que não implique em quebra de isonomia entre os licitantes ou caracterizar conluio”. E “no presente caso, é clarividente que todo o procedimento obedeceu aos princípios administrativos da transparência, competitividade e isonomia”.

Não existe vedação legal à participação, no mesmo certame licitatório, de empresas do mesmo grupo econômico ou com sócios em relação de parentesco, embora tal situação possa acarretar quebra de isonomia entre as licitantes. A demonstração de fraude à licitação exige a evidenciação do nexo causal entre a conduta das empresas com sócios em comum ou em relação de parentesco e a frustração dos princípios e dos objetivos da licitação. (Acórdão 2803/2016-Plenário | Relator: ANDRÉ DE CARVALHO. Publicado: Informativo de Licitações e Contratos nº 309 de 22/11/2016. *Boletim de Jurisprudência nº 151 de 21/11/2016*);

A existência de relação de parentesco ou de afinidade familiar entre sócios de distintas empresas ou sócios em comum não permite, por si só, caracterizar como fraude a participação dessas empresas numa mesma licitação, mesmo na modalidade convite. Sem a demonstração da prática de ato com intuito de frustrar ou fraudar o caráter competitivo da licitação, não cabe declarar a inidoneidade de licitante. Boletim de Jurisprudência 217/2018; A existência de sócios comuns em empresas participantes de licitação não constitui, por si só, ilegalidade. Contudo, esse cenário acarreta ao condutor dos certames o dever de diligenciar para evitar fraudes. Acórdão 662/2013-Plenário | Relator: VALMIR CAMPELO;

A participação simultânea de empresas com sócios comuns em licitação não afronta a legislação vigente e somente merece ser considerada irregular quando puder alijar do certame outros potenciais participantes, como nos casos de: a) convite; b) contratação por dispensa de licitação; c) existência de relação entre as licitantes e a empresa responsável pela elaboração do projeto executivo; d) contratação de uma das empresas para fiscalizar serviço prestado por outra. Acórdão 526/2013-Plenário | Relator: MARCOS BEMQUERER. Publicado: Informativo de Licitações e Contratos nº 143;

A vedação de participação em licitações sob a modalidade concorrência de empresas com sócios comuns é ilícita, apesar de poder constituir indício que, somado a outros, conforme o caso concreto, configure fraude ao certame. Acórdão 2341/2011-Plenário | Relator: AUGUSTO NARDES. Publicado: Informativo de Licitações e Contratos nº 78

Sobre a alegação referente à “constatação de relações da pessoa jurídica vencedora com o Chefe do Poder Executivo Estadual e familiares e/ou pessoas próximas, integrantes de seu grupo político”, com “possível conflito de interesse na hipótese, bem

¹² Superior Tribunal de Justiça, REsp nº 1568084, Rel. Min. Napoleão Nunes Maia Filho, D.J. 09.08.2017.





como inobservância dos preceitos legais aplicáveis na espécie”, o representado defendeu que “os documentos anexados à inicial apenas demonstram cadeias consorciais para a execução de determinados empreendimentos”, que “não caracterizam grupo econômico”.

Citando o artigo 9º, III, da Lei nº 8.666/93, o art. 9º, §1º, da Lei nº 14.133/2021 e o parágrafo único do art. 2º do Decreto Estadual nº 959/2021, argumentou que “a legislação proíbe apenas os servidores ou dirigentes do órgão ou da entidade contratante de participarem do certame”.

Lei 8.666/93

Art. 9º Não poderá participar, direta ou indiretamente, da licitação ou da execução de obra ou serviço e do fornecimento de bens a eles necessários: (...)
III - servidor ou dirigente de órgão ou entidade contratante ou responsável pela licitação.

Lei 14.133/2021

Art. 9º É vedado ao agente público designado para atuar na área de licitações e contratos, ressalvados os casos previstos em lei:
§ 1º Não poderá participar, direta ou indiretamente, da licitação ou da execução do contrato agente público de órgão ou entidade licitante ou contratante, devendo ser observadas as situações que possam configurar conflito de interesses no exercício ou após o exercício do cargo ou emprego, nos termos da legislação que disciplina a matéria.

Decreto Estadual nº 959/2021

Art. 2º (...) Parágrafo único. Sem prejuízo da não utilização imediata da LEI nº 14.133, de 1º de abril de 2021, bem como da vedação à utilização combinada dos diplomas legislativos reproduzida no art. 5º deste DECRETO, deverá a Administração Pública adotar como diretriz de conduta administrativa, a partir da vigência deste DECRETO, as seguintes disposições da novel LEI federal: (...)
III - as vedações aos agentes públicos estabelecidas no art. 9º;

Nesse contexto, “ainda que a Nova Engevix Engenharia e a Concremat Engenharia e Tecnologia S.A. compusessem grupo econômico, o que somente se admite como absurda hipótese, observa-se que não há nenhuma vedação, expressa, à participação de pessoas com afinidade política com o Chefe do poder Executivo em certame licitatório”.

Explica que “por resultar em restrição de direito e fundar-se em entendimento preventivo quanto à potencialidade de influência prejudicial ao certame, o rol indicativo deve ser interpretado restritivamente, não podendo, pois, ser alargado pelo intérprete da lei, quanto mais na gradação indicada pelo representante (afinidade política), sob pena de inviabilizar diversos procedimentos licitatórios”.

Por fim conclui que “o vínculo político (se é que é existente), por si só, não





pode servir de base para justificar o impedimento de participação de determinada pessoa em um certame licitatório, visto que: a) não há previsão expressa contida em lei quanto ao impedimento de participação de pessoa física ou de pessoa jurídica da qual seja integrante sócio que possua relação política com membro da entidade promotora da licitação; b) não se pode presumir, sem qualquer ato ou fato objetivamente provado, a existência de vício no certame resultante de hipotética influência decorrente da relação política”.

O representante sustentou ainda que não se encontram presentes os requisitos legais autorizadores da tutela de urgência, ou seja, probabilidade do direito e o perigo de dano ou risco ao resultado útil do processo, nos moldes do art. 330¹³ do Código de Processo Civil (Lei nº 13105/2015) e do art. 338 do Regimento Interno do TCE-MT¹⁴ (Resolução Normativa nº 16/2021).

Explica que inexiste a probabilidade do direito alegado, com base nos próprios argumentos apresentados, “tendo a comissão licitatória agido dentro dos ditames legais e em conformidade com o edital”.

Sustenta que no caso concreto haveria *periculum in mora* reverso com a concessão do provimento liminar, “já que provoca desordem administrativa, financeira, política e social, na medida em que impede a regular contratação de objeto relevante para a sociedade, pautada em licitação lícita já concluída”.

Argumenta que “a presente representação vem na mesma toada das anteriores [52.731-9/2021/TCE-MT e 000.407/2021-6/TCU], despida de fundamentação técnica ou jurídica relevante, criando tão somente uma cortina de fumaça de factoides para obter vantagem política aos seus objetivos, em prejuízo à população de Cuiabá e Várzea Grande, que tem seus anseios ao sistema de transporte público de qualidade sempre diferida pelas ações do representante”.

Prossegue afirmando que “o deferimento da tutela de urgência provocará mais uma chaga à população interessada, eis que obstará o prosseguimento da elaboração

¹³ Art. 300. A tutela de urgência será concedida quando houver elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo.

¹⁴ Art. 338 O Relator ou o Plenário poderá, em decisão fundamentada, em caso de urgência, diante da plausibilidade do direito invocado e de fundado receio de grave lesão ao erário ou a direito alheio ou de risco de ineficácia da decisão de mérito, de ofício ou mediante provocação dos demais Conselheiros, Auditores Substitutos de Conselheiros, Procurador-Geral de Contas, órgãos técnicos, e demais interessados, adotar medida cautelar no curso de qualquer apuração





dos projetos e início de tal obra pública, que é uma das mais importantes do Estado de Mato Grosso”.

3.2 Análise da medida cautelar pleiteada

Dispõe o art. 338 do Regimento Interno do TCE-MT (Resolução Normativa nº 16/2021) que a medida cautelar pode ser concedida nos casos de urgência, diante da plausibilidade do direito invocado e de fundado receio de grave lesão ao erário ou a direito alheio ou de risco de ineficácia da decisão de mérito.

Art. 338 O Relator ou o Plenário poderá, em decisão fundamentada, em caso de urgência, diante da plausibilidade do direito invocado e de fundado receio de grave lesão ao erário ou a direito alheio ou de risko de ineficácia da decisão de mérito, de ofício ou mediante provocação dos demais Conselheiros, Auditores Substitutos de Conselheiros, Procurador-Geral de Contas, órgãos técnicos, e demais interessados, adotar medida cautelar no curso de qualquer apuração.

Por sua vez o Código de Processo Civil (Lei nº 13.105/2015), em seu art. 300, ao tratar da tutela de urgência, estabeleceu que sua concessão se condiciona a existência de elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil ao processo.

Art. 300. A tutela de urgência será concedida quando houver elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo.

Na questão em análise, o Executivo Municipal solicita a concessão de medida cautelar com o objetivo de suspender a execução do contrato firmado entre o Estado de Mato Grosso e o Consórcio Construtor BRT Cuiabá, resultante do Regime Diferenciado de Contratação nº 047/2021, alegando que:

- A empresa Paulitec Construções Ltda, integrante do Consórcio Mobilidade MT no RDCi nº 047/2021, e a empresa Nova Engevix Engenharia e Projetos S/A, integrante do Consórcio Construtor BRT Cuiabá no RDCi nº 047/2021, fazem parte do mesmo grupo econômico, haja vista essas empresas terem constituído o Consórcio PN Príncipe para a execução de obra no Estado do Espírito Santo;
- A empresa Nova Engevix Engenharia e Projetos S/A, integrante do Consórcio Construtor BRT Cuiabá, vencedor do RDCi nº 047/2021, faz parte do mesmo grupo econômico da empresa Concremat





Engenharia e Tecnologia S.A., que, por sua vez, teria relações com o Chefe do Poder Executivo Estadual e familiares e/ou pessoas próximas, integrantes de seu grupo político”.

Em relação à primeira alegação, o Executivo Municipal invocou o art. 3º, *caput*, da Lei nº 8.666/1993, bem como o art. 14, inciso V, da Nova Lei de Licitações (Lei nº 14.133/2021).

Lei nº 8.666/1993

Art. 3º A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a administração e a promoção do desenvolvimento nacional sustentável e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da imparcialidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos.

Lei nº 14.133/2021

Art. 14. Não poderão disputar licitação ou participar da execução de contrato, direta ou indiretamente: (...)

V - empresas controladoras, controladas ou coligadas, nos termos da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, concorrendo entre si;

O Governo do Estado, por sua vez, explicou que o RDCi nº 047/2021 foi conduzido sob amparo da Lei nº 12.462/2011, o que se confirma pelo Preâmbulo da referida licitação:

A SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA - SINFRA, localizada na Avenida Hélio Hermínio Torquato da Silva, s/n, Centro Político Administrativo, Cuiabá – MT, 78048-250, mediante a COMISSÃO PERMANENTE de Licitação, designada pela Portaria nº 051/2021/CGAB/SINFRA, de 27 de agosto de 2021, publicada no Diário Oficial do Estado DOE nº.28.074, de 30 de agosto de 2021, página 9, torna público para conhecimento dos interessados a REPUBLICAÇÃO DO EDITAL N. 047/2021 que realizará licitação na modalidade Regime Diferenciado de Contratação Integrado - RDCi, na forma presencial, do tipo menor preço por contratação integrada nos termos da Lei nº 12.462/2011, do Decreto Federal nº 7.581/2011 e do Decreto Estadual nº 943/2012, aplicando-se a Lei nº 8.666/1993, nos termos do art. 1º, §2º, da Lei nº 12.462/2011, demais legislação pertinente e as exigências estabelecidas neste Edital, tornando-se sem efeito o edital, anexos e demais documentos publicados anteriormente.

Fonte: Edital RDCi nº 047/2021 – Preâmbulo – Doc. Control-P nº 20338/2022, fl. 84 (Processo nº 67237/2022)

Nesse sentido, aplicam-se as regras de vedação à participação nas licitações que constam no art. 36 da Lei nº 12.4462/2011, *in verbis*:

Art. 36. É vedada a participação direta ou indireta nas licitações de que trata esta Lei:





I - da pessoa física ou jurídica que elaborar o projeto básico ou executivo correspondente;

II - da pessoa jurídica que participar de consórcio responsável pela elaboração do projeto básico ou executivo correspondente;

III - da pessoa jurídica da qual o autor do projeto básico ou executivo seja administrador, sócio com mais de 5% (cinco por cento) do capital votante, controlador, gerente, responsável técnico ou subcontratado; ou

IV - do servidor, empregado ou ocupante de cargo em comissão do órgão ou entidade contratante ou responsável pela licitação.

§ 1º Não se aplica o disposto nos incisos I, II e III do caput deste artigo no caso das contratações integradas.

§ 2º O disposto no caput deste artigo não impede, nas licitações para a contratação de obras ou serviços, a previsão de que a elaboração de projeto executivo constitua encargo do contratado, consoante preço previamente fixado pela administração pública.

§ 3º É permitida a participação das pessoas físicas ou jurídicas de que tratam os incisos II e III do caput deste artigo em licitação ou na execução do contrato, como consultor ou técnico, nas funções de fiscalização, supervisão ou gerenciamento, exclusivamente a serviço do órgão ou entidade pública interessados.

§ 4º Para fins do disposto neste artigo, considera-se participação indireta a existência de qualquer vínculo de natureza técnica, comercial, econômica, financeira ou trabalhista entre o autor do projeto, pessoa física ou jurídica, e o licitante ou responsável pelos serviços, fornecimentos e obras, incluindo-se os fornecimentos de bens e serviços a estes necessários.

§ 5º O disposto no § 4º deste artigo aplica-se aos membros da comissão de licitação.

Outrossim, o próprio representante reconhece que o entendimento do Tribunal de Contas da União é no sentido de inexistir vedação legal à participação de empresas do mesmo grupo econômico no mesmo certame, fato que, por si só, não evidencia a plausibilidade do direito, conforme revela o seguinte trecho de sua petição:

“Somos sabedores do entendimento do Tribunal de Contas da união no sentido de que inexiste vedação legal a participação no mesmo certame licitatório de empresas do mesmo grupo econômico, porém a mesma Corte entende que tal situação pode acarretar quebra de isonomia entre os licitantes, ou ainda caracterizar conluio entre estes a fim de fraudar procedimento licitatório, conferindo aparéncia de competitividade no certame.

Nesse sentido, referido entendimento prega que será preciso evidenciação do nexo causal entre a conduta das empresas com sócios em comum ou em relação de parentesco e a frustação dos princípios e dos objetivos da licitação, cuja apuração deverá ser realizada por esta Corte de Contas.

Os fatos, objeto da presente representação, devem ser objeto de apuração acurada por esta Corte de Contas, para verificação de eventual conduta em contrariedade ao sigilo das propostas, além de eventual prática de conluio, prejudicando a busca do preço mais vantajoso. Esta situação pode afrontar os princípios da moralidade, imparcialidade e isonomia, interferindo diretamente na competitividade do certame.

Além disso, conforme elucidou o Governo do Estado de Mato Grosso, a Lei nº 6.404/76, por meio de seus arts. 278, §1º e 243, §§ 1º, 2º e 5º, sinaliza que “a entidade consorciada para determinado escopo não equivale a entidade controlada, controladora, coligada ou, necessariamente, componente de grupo econômico”.





Art. 278. As companhias e quaisquer outras sociedades, **sob o mesmo controle ou não**, podem constituir **consórcio** para executar determinado empreendimento, observado o disposto neste Capítulo.

§ 1º O consórcio não tem personalidade jurídica e as consorciadas somente se obrigam nas condições previstas no respectivo contrato, respondendo cada uma por suas obrigações, sem presunção de solidariedade. (...)

Art. 243. O relatório anual da administração deve relacionar os investimentos da companhia em sociedades coligadas e controladas e mencionar as modificações ocorridas durante o exercício.

§ 1º São **coligadas** as sociedades nas quais a investidora tenha influência significativa. (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

§ 2º Considera-se **controlada** a sociedade na qual a **controladora**, diretamente ou através de outras controladas, é **titular de direitos de sócio que lhe assegurem, de modo permanente, preponderância nas deliberações sociais e o poder de eleger a maioria dos administradores**. (...)

§ 5º É presumida influência significativa quando a investidora for titular de **20% (vinte por cento) ou mais dos votos conferidos pelo capital da investida, sem controlá-la**. (Redação dada pela Lei nº 14.195, de 2021)

Quanto à segunda alegação, referente à “constatação de relações da pessoa jurídica vencedora com o Chefe do Poder Executivo Estadual e familiares e/ou pessoas próximas, integrantes de seu grupo político”, com “possível conflito de interesse na hipótese, bem como inobservância dos preceitos legais aplicáveis na espécie”, o Executivo Municipal invocou os arts. 9º, III, da Lei nº 8.666/1993, art. 9º, § 1º, da Lei nº 14.133/2021 e art. 2º, III, do Decreto Estadual nº 959/2021:

Lei 8.666/1993

Art. 9º Não poderá participar, direta ou indiretamente, da licitação ou da execução de obra ou serviço e do fornecimento de bens a eles necessários: (...)

III - servidor ou dirigente de órgão ou entidade contratante ou responsável pela licitação.

Lei nº 14.133/2021

Art. 14. Não poderão disputar licitação ou participar da execução de contrato, direta ou indiretamente: (...)

§ 1º O impedimento de que trata o inciso III do caput deste artigo será também aplicado ao licitante que atue em substituição a outra pessoa, física ou jurídica, com o intuito de burlar a efetividade da sanção a ela aplicada, inclusive a sua controladora, controlada ou coligada, desde que devidamente comprovado o ilícito ou a utilização fraudulenta da personalidade jurídica do licitante.

Decreto Estadual nº 959/2021

Art. 2º Os órgãos e entidades da Administração Pública Estadual Direta, Autárquica e Fundacional, os fundos especiais e as demais entidades controladas direta ou indiretamente pela Administração, na realização de procedimentos que tenham por objetivo a contratação de obras, serviços, compras, alienações, locações e concessões, deverão seguir utilizando a disciplina constante da Lei Federal nº 10.520, de 17 de julho de 2002, dos arts. 1º a 47-A da Lei Federal nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, do Decreto Estadual nº 840, de 10 de fevereiro de 2007, e da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, com exceção dos seus arts. 89 a 108, até a edição de Decreto Estadual que estabeleça a plena implantação das disposições da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, que atenderá ao planejamento previsto neste Decreto.





Parágrafo único Sem prejuízo da não utilização imediata da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, bem como da vedação à utilização combinada dos diplomas legislativos reproduzida no art. 5º deste Decreto, deverá a Administração Pública adotar como diretriz de conduta administrativa, a partir da vigência deste Decreto, as seguintes disposições da novel lei federal: (...)

III - as vedações aos agentes públicos estabelecidas no art. 9º;

Depreende-se dos autos, quando o Executivo Municipal afirma “conforme documentos em anexo, uma das empresas integrantes do Consórcio vencedor, qual seja Nova Engevix Engenharia e Projetos, integra o mesmo grupo econômico da pessoa jurídica Concremat Engenharia e Tecnologia S. A.”, que tal relação seria decorrente da formação do Consórcio BRT Norte-Sul, conforme evidenciado pelas documentações às fls. 19/22 do Doc Control-P nº 192501 /2022 (Processo nº 165867/2022)¹⁵.

Nesse contexto, verifica-se que o cerne da questão, para fins de verificação da plausibilidade do direito invocado, consistiria em avaliar se a constituição de consórcio entre a Nova Engevix Engenharia e Projetos e Concremat Engenharia e Tecnologia S. A. (que não participou do RDCi nº 047/2021), por si só, implicaria na caracterização de grupo econômico, haja vista que a cadeia de relações apresentada pelo representante inicia-se com tal premissa.

Conforme exposto anteriormente, essa questão foi elucidada pelo Governo do Estado de Mato Grosso, por meio dos arts. 278, §1º e 243, §§ 1º, 2º e 5º, a Lei nº 6.404/76, de modo que “os documentos anexados à inicial apenas demonstram cadeias consorciais para a execução de determinados empreendimentos, que (...) não caracterizam grupo econômico”. Outrossim, no caso sob análise, aplica-se as regras de vedações à participação de licitações previstas no art. 36 da Lei nº 12.462/2011, já apresentadas anteriormente.

Do exposto, especificamente em relação ao Protocolo nº 165867/2022, considerando a ausência de evidenciação da probabilidade do direito alegado, não restaram preenchidos os requisitos para a concessão da medida acautelatória, nos termos do art. 338 do Regimento Interno do TCE-MT (Resolução Normativa nº 16/2021) c/c art. 330 do CPC (Lei nº 13.105/2015), pleiteada pelo Executivo Municipal de Cuiabá.

¹⁵ Neste Documento consta a empresa Engevix Engenharia S/A.





4 DO ANDAMENTO DA EXECUÇÃO CONTRATUAL REFERENTE AO BRT

O RDCI nº 047/2021 resultou na celebração do **Contrato nº 052/2022**, firmado entre a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística e o Consórcio Construtor BRT Cuiabá, integrado pelas empresas Nova Engevix Engenharia e Projetos S/A, Heleno & Fonseca Construtécnica S/A e Cittamobi Desenvolvimento em Tecnologia Ltda, conforme revela o extrato contratual publicado na Edição nº 28.319 do Diário Oficial do Estado de Mato Grosso do dia 30.08.2022.

MARCELO DE OLIVEIRA E SILVA
SECRETÁRIO DE ESTADO DE INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA

Extrato do Instrumento Contratual nº 052/2022/00/00/SINFRA

Processo Administrativo nº 387506/2021

Modalidade: Edital RDCI nº 047/2021 e seus anexos

Objeto do Contrato: 1.1. O objeto consiste na contratação integrada de empresa para execução dos serviços de elaboração de projetos básicos e executivos de engenharia, projetos de desapropriação, obtenção de licenças, outorgas, aprovações, e execução das obras de infraestrutura em área urbana para implantação do corredor de transporte público integrado por meio do bus rapid transport (BRT) nas cidades de Cuiabá e Várzea Grande.

Prazo de Vigência: 5.2.1. O Prazo de Vigência do contrato será de 800 (oitocentos) dias consecutivos, contados a partir da data da assinatura do instrumento contratual.

Prazo de Execução: 5.4.1. Prazo de Execução dos serviços contratados será de 720 (setecentos e vinte) dias consecutivos, contados a partir da emissão da ordem de início pela Secretaria Adjunta de Obras Especiais - SAOESP;

Valor do Contrato: 4.2. O valor do presente contrato é de R\$ 468.031.500,00 (quatrocentos e sessenta e oito milhões trinta e um mil e quinhentos reais), data-base do orçamento: Tabelas SINAPI/MT e SICRO/ MT Não Desonerado - Mês base Janeiro/2021.

Dotação orçamentária: Unidade Orçamentária: 25.101 - Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística Função: 15 - Urbanismo Subfunção: 451 - Infraestrutura Urbana Programa: 338 - Infraestrutura e Logística Projeto/Atividade: 5110- Implantação do Sistema Modal de Transporte Público Coletivo Urbano em Cuiabá e Várzea Grande. Região: 0600 - Região VI - Sul Natureza de Despesa: 4.4.90.51.00 - Obras e Instalações Fonte: 100/300 e Nota de Empenho nº 25101.0004.22.000013-3, datada de 19/05/2022 no valor de R\$ 4.694.022,38 (quatro milhões seiscentos e noventa e quatro mil e vinte e dois reais e trinta e oito centavos) e Nota de Empenho nº 25101.0004.22.000014-1, datada de 19/05/2022 no valor de R\$ 18.000.000,00 (dezoito milhões de reais).

Assinatura: 29/08/2022.

PARTES: CONSÓRCIO CONSTRUTOR BRT CUIABÁ CNPJ: 46.422.492/0001-04 E A SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA CNPJ: 03.507.415.0022/79.

Fonte: Diário Oficial do Estado de Mato Grosso, Edição nº 28.319, do dia 30.08.2022.

A Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística divulgou em seu site que no dia 29.08.2022 foi assinada a ordem de serviço para início dos serviços relativos ao Contrato nº 052/2022/Sintra.





← Governador assina ordem de serviço
para obras do BRT

Segunda-feira, 29 de Agosto de 2022 às 15:46



Baixar Arquivo para Download

Após liberação do Supremo Tribunal Federal, o Governo de Mato Grosso assinou o contrato para a construção do BRT - Ônibus de Rápido Transporte entre Cuiabá e Várzea Grande. A previsão é de que a obra seja finalizada em dois anos e meio.

Fonte: Notícia disponível em <http://www.mt.gov.br/-/22709291-governador-assina-ordem-de-servico-para-obras-do-brt>, acessado em 06.10.2022.

Conforme divulgado na *internet* no dia 29.08.2022, as obras terão início em Várzea Grande, onde será feito o trabalho de remoção do que não é aproveitado para o BRT, o que incluiria o trilho, rede aérea e subestação de energia.

g1.globo.com/mt/mato-grosso/noticia/2022/08/29/contrato-para-o-inicio-das-obras-do-brt-e-assinado-pelo-governo-de-mt.ghtml
globo.com g1 ge gshow globoplay
≡ MENU g1 MATO GROSSO CENTRO AMÉRICA

O secretário adjunto de Planejamento e gestão da Secretaria Estadual de Infraestrutura (Sinfra), Rafael Detoni explicou que os trechos foram divididos em cinco etapas. Com isso, o consórcio que ganhou a licitação **entrega o primeiro projeto e o governo aprova a obra.**

"A expectativa é que em seis meses a gente comece a ter realmente a obra. O estado vai adquirir nova frota e entregar para os operadores", disse.

Conforme o secretário, **dos trilhos será feito o trabalho de remoção da estrutura e o que não é aproveitado para BRT, vai ser retirado. O trilho, rede aérea e subestação de energia não se aproveita**, mas o espaço indicado para a circulação de ônibus é o mesmo espaço do VLT.

"As obras que já foram executadas na Avenida da FEB, por exemplo, elas permanecem. A drenagem, pavimentação e alargamento de pista permanecem", contou.

A primeira etapa da obra engloba todo o trecho de Várzea Grande; a segunda fase é na Avenida Rubens de Mendonça; a terceira é o trecho da Avenida Fernando Corrêa com a Avenida Coronel Escolástico; a quarta fase é a região da Prainha e a Rua XV de Novembro e a quinta é o Centro de Cuiabá.

Fonte: Notícia disponível em <https://g1.globo.com/mt/mato-grosso/noticia/2022/08/29/contrato-para-o-inicio-das-obras-do-brt-e-assinado-pelo-governo-de-mt.ghtml>, acessado no dia 06.10.2022.





Ainda de acordo com notícias da *internet*, divulgadas nos dias 3 e 4 de outubro de 2022, “com o avanço dos projetos para a instalação do Ônibus de Trânsito Rápido (BRT)”, a desmontagem das estruturas que não serão aproveitadas para o BRT se iniciará nos próximos dias.

[olhardireto.com.br/noticias/exibir.asp?id=509199¬icia=brt-vem-ai&edicao=1](https://www.olhardireto.com.br/noticias/exibir.asp?id=509199¬icia=brt-vem-ai&edicao=1)

BRT vem aí

Governo de MT inicia remoção de ‘esqueleto’ do VLT nos próximos dias

03 Out 2022 - 17:44
Da Redação

- A +

Foto: Rogério Florentino / Olhar Direto



olhardireto
Foto: Rogério Florentino

O secretário-chefe da Casa Civil do Governo de Mato Grosso, Rogério Gallo, afirmou que o Governo irá iniciar nos próximos dias a remoção do que já foi construído para receber o VLT na Região Metropolitana. Em agosto, o Estado assinou a ordem de serviço para construção do sistema ‘Bus Rapid Transit’ (BRT). A previsão de conclusão da obra é de 30 meses, e o investimento de R\$ 468 milhões, 100% de recursos próprios. O regime de licitação contratado foi diferenciado, desta forma, a empresa responsável deve agora elaborar o projeto executivo. Depois que este projeto estiver pronto, será apresentado à Secretaria de Estado de Infraestrutura para liberação do início das obras. “Nós já teremos a entrega dos projetos [do BRT] nos próximos dias e a população já vai ver início de obra em breve, com relação à desmontagem daquilo que está VLT, para preparar pro-BRT”, afirmou.

Fonte: Notícia disponível em <https://www.olhardireto.com.br/noticias/exibir.asp?id=509199¬icia=brt-vem-ai&edicao=1>, acessado no dia 06.10.2022

[gazetadigital.com.br/colunas-e-opiniao/fogo-cruzado/desmontagem-de-carcaas-do-enterrado-vlt-iniciam-nos-prximos-dias/](https://www.gazetadigital.com.br/colunas-e-opiniao/fogo-cruzado/desmontagem-de-carcaas-do-enterrado-vlt-iniciam-nos-prximos-dias/)



29° 23°



Plantão GD | Publicidade Legal | Editorias | Colunas e Opinião | Variedades | Jornal A Gazeta | Rádios ao Vivo | TVs a

Fogo Cruzado

Terça-feira, 04 de Outubro de 2022, 14h30 | - A + A

Desmontagem de carcaças do enterrado VLT iniciam nos próximos dias



Com avanço de projetos para a instalação do Ônibus de Trânsito Rápido (BRT), a retirada das carcaças Véiculo Leve Sobre Trilhos (VLT) devem iniciar nos próximos dias. Nessa fase do projeto, devem ser removidos as ferragens e tudo o que foi instalado para implantação do modal inacabado.

Conforme noticiou a reportagem, as obras de instalação do BRT iniciarão por Várzea Grande. O Consórcio Construtor BRT Cuiabá, liderado pela empresa Nova Engevix, foi o vencedor da licitação, realizada no mês de março, apresentando a proposta de menor preço. Ao todo, a obra de mobilidade é orçada em R\$ 468 milhões.

Fonte: Notícia disponível em <https://www.gazetadigital.com.br/colunas-e-opiniao/fogo-cruzado/desmontagem-de-carcaas-do-enterrado-vlt-iniciam-nos-prximos-dias/709147>, acessado no dia 06.10.2022.





4.1 Da medida cautelar necessária em razão do atual estágio da execução contratual

4.1.1 Do *fumus boni iuris* e do *periculum in mora*

Compulsando os autos, constata-se que os temas em discussão nas presentes demandas referem-se a dois momentos distintos e dependentes: a) Tomada de decisão para a escolha do BRT em detrimento ao VLT (Processo nº 527319/2021) e b) Processo de contratação para implantação do corredor de transporte público integrado por meio do *Bus Rapid Transport – BRT* (67237/2022 e 165867/2022).

Conforme evidenciam as notícias veiculadas na *internet*, tanto pela Sinfra quanto pelas mídias de comunicação, a Secretaria de Estado está prestes a receber os primeiros projetos executados no âmbito do Contrato nº 052/2022/Sintra, sinalizando que a desmontagem das estruturas do Veículo Leve sob Trilhos (VLT) inservíveis para o BRT deverão iniciar “nos próximos dias”.

A despeito disso, cabe registrar, que o mérito do Processo nº 527319/2021, que diz respeito à decisão para a escolha do BRT em detrimento ao VLT, ainda não foi apreciado por este Tribunal, consoante já alertou publicamente o Exmo. Conselheiro Antonio Joaquim em notícia publicada no *site* desta Corte de Contas.

Tribunal Pleno
ainda [não julgou o mérito do processo envolvendo o modal de transporte de Cuiabá e Várzea Grande.](#)

De acordo com o conselheiro, existe uma representação de natureza externa em tramitação no TCE-MT questionando a decisão tomada pelo Governo do Estado. "Este processo ainda está pendente do julgamento final, quando vamos avaliar os elementos e estudos que deram sustentação à mudança do modal de VLT para BRT".

Dessa forma, o conselheiro considera que teria sido mais prudente o governo esperar a conclusão do processo para realizar a assinatura da ordem de serviços para o início das obras do BRT, realizada nesta segunda-feira (29) pelo governador Mauro Mendes.

Fonte: Notícia divulgada em <https://www.tce.mt.gov.br/noticias/conselheiro-antonio-joaquim-ressalta-que-merito-de-processo-sobre-modal-de-transporte-de-cuiaba-e-vg-ainda-nao-foi-debatido-no-tce-mt/54736> , acesso no dia 06.10.2022.

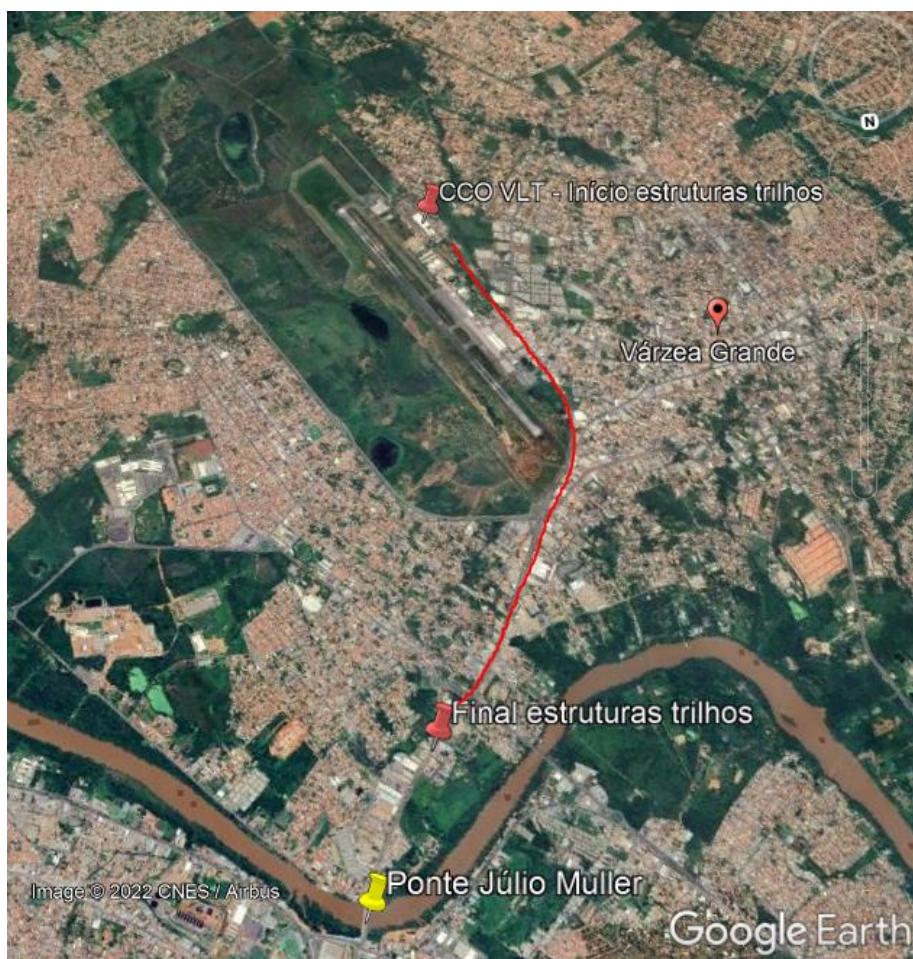




Nesse contexto, é evidente que as Representações n^{os} 67237/2022 e 165867/2022, que tratam do processo de contratação para implantação BRT, por lógica, devem ser apreciadas em harmonia com o Processo nº 527319/2021, vez que a inequívoca viabilidade técnico-econômica seria fundamento para o prosseguimento da contratação do BRT em detrimento da continuidade da obra VLT, já em andamento.

Assim, mesmo sem uma decisão de mérito deste Tribunal em relação à escolha do BRT em detrimento ao VLT, o cenário atual aponta a iminência do início das obras de remoção/demolição das estruturas inservíveis para a implantação do BRT, conforme sinalizado pelas notícias anteriores, especialmente quando se considera o início da execução das obras no Município de Várzea Grande, local onde notoriamente concentra-se grande parte da via férrea executada para o VLT, conforme evidenciado nas imagens seguintes.

Trecho de Várzea Grande com estruturas relativas aos trilhos do VLT executadas



Fonte: Figura gerada a partir do Google Earth.





Final das estruturas relativas aos trilhos do VLT em Várzea Grande



Fonte: Google Street View

Essa situação deve ser avaliada conforme o contexto considerado no Relatório de aproveitamento das medições, constante no Anexo I do RDCi nº 047/2021, que indicou que dos **R\$ 1.093.502.244,43** (um bilhão, noventa e três milhões, quinhentos e dois mil, duzentos e quarenta e quatro reais e quarenta e três centavos) medidos no âmbito da execução do VLT a preços iniciais, poderia ser aproveitado para a implantação do BRT apenas o montante de **R\$ 207.024.612,41** (duzentos e sete milhões, vinte e quatro mil, seiscentos e doze reais e quarenta e um centavos).

As particularidades apresentadas entre as diferentes tecnologias aplicadas ao corredor estrutural podem, portanto, acarretar em alguma alteração do resultado apontado neste relatório seguindo o contexto de aproveitamento total ou parcial, ou até no descarte de itens da planilha de medição do Contrato nº 037/2012/SECOPA.

Da análise realizada, os serviços que podem ser aplicados à outra tecnologia de transporte (mantendo-se o mesmo Plano Funcional do VLT) concentram-se em projeto básico, projeto executivo, impacto ambiental e execução de obras civis que, considerando o valor despendido pela Administração até a 29ª medição, apenas 18,93% dos serviços pagos podem ser reaproveitados. Este percentual quando traduzido em custo equivale a R\$ 207.024.612,41 (duzentos e sete milhões, vinte e quatro mil, seiscentos e doze reais e quarenta e um centavos) a preços iniciais (PI) de contrato.

Do valor de R\$ 886.477.632,02¹⁶ (oitocentos e oitenta e seis milhões, quatrocentos e setenta e sete mil, seiscentos e trinta e dois reais e dois centavos), a preços iniciais, que foi avaliado como não aproveitável para a alteração da solução de transporte, o montante de R\$ 489.525.200,30 (quatrocentos e oitenta e nove milhões,

¹⁶ R\$ 1.093.502.244,43 – R\$ 207.024.612,41 = R\$ 886.477.632,02





quinhentos e vinte e cinco mil, duzentos reais e trinta centavos) se refere aos materiais rodantes da obra, ou seja, as composições do VLT (veículos), conforme distinguido no referido Relatório de aproveitamento das medições.

Tabela 1: Resumo final do percentual medido aproveitável para mudança de solução tecnológica

ITEM	DESCRÇÃO	VALOR			Relativo ao Orçado		Relativo ao Medido	
		Orçado	29º Medição CVLT	Ponderado CGE/SINFR/	Medido	Aproveitável	Aproveitável	Aproveitável
1	PROJETOS BÁSICOS	8.353.501,09	8.181.107,50	4.602.175,92	97,94%	55,09%	56,25%	
2	PROJETOS EXECUTIVOS	22.646.908,32	16.647.369,61	6.792.178,71	73,51%	29,99%	40,80%	
3	FORNECIMENTO DE MATERIAL RODANTE	497.999.873,30	489.525.200,30	0,00	98,30%	0,00%	0,00%	
4	FORNECIMENTO E INSTALAÇÃO DOS SISTEMAS	255.511.057,18	175.512.431,59	0,00	68,69%	0,00%	0,00%	
5	ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E COMPLEMENTARES	11.414.593,47	11.414.593,47	8.406.108,63	100,00%	73,64%	73,64%	
6	EXECUÇÃO DA OBRA	606.709.654,00	338.737.547,81	172.056.637,12	55,83%	28,36%	50,79%	
7	MOB., DESMOB., INST. E CONST. CANT. ALOJ. E ADM. LOCAL	74.981.689,79	53.483.994,15	15.167.512,03	71,33%	20,23%	28,36%	
	TOTAL	1.477.617.277,15	1.093.502.244,43	207.024.612,41	74,00%	14,01%	18,93%	

Fonte: Relatório de aproveitamento das medições, constante no Anexo I do RDCI nº 047/2021

O cenário apresentado evidencia o ***periculum in mora***, haja vista o fundado receio de dano ante a iminência de se prosseguir com a remoção/demolição das estruturas inservíveis para a implantação do BRT.

Além disso, tal ato traz o risco de que a decisão de mérito do Processo nº 527319/2021, por meio do qual se aprecia a tomada de decisão para a escolha do BRT em detrimento ao VLT (Processo nº 527319/2021), seja ineficaz, tendo em vista a possibilidade de se perder os recursos já empregados com a remoção/demolição.

Nesse contexto, deve ser considerado o receio externado no Protocolo nº 165867/2022 (apenso), de autoria do Executivo Municipal de Cuiabá, ao comentar sobre a assinatura do Contrato nº 052/2022 e a emissão da ordem de serviço para início dos trabalhos.

“Entendemos que tal ato denota uma conduta precipitada e açodada, que pode ocasionar prejuízos irreparáveis ao erário público e à população usuária do Transporte Público Intermunicipal, notadamente diante do cenário de dúvidas, incertezas e questionamentos, seja em relação a viabilidade técnica e econômica da pretensão” (...)

O não deferimento da presente medida cautelar de urgência, poderá ocasionar graves e irreversíveis prejuízos tanto no que se refere a aplicação dos recursos públicos no modal de transporte coletivo intermunicipal, quanto na própria implementação da melhor e mais adequada e viável política pública de mobilidade urbana local.

Ademais, constata-se que a questão controversa, presente como argumento em todas as Representações reunidas nestes autos, diz respeito à tomada de decisão para a escolha do BRT em detrimento ao VLT, supostamente sem o devido embasamento técnico.





Processo nº 527319/2021	Processo nº 67237/2022	Processo nº 165867/2022
<p>Desta feita, <u>resta evidente que os dados técnicos apresentados pelo Estado de Mato Grosso, que embasaram a decisão pela alteração do modal de transporte público coletivo intermunicipal de Veículo Leve sobre Trilhos – VLT para o Bus Rapid Transit – BRT, são evidentemente insubsistentes e demasiadamente superficiais</u>¹⁷.</p> <p>A ausência de projeto básico evidencia de forma patente a inexistência de balizas seguras para se concluir pela viabilidade técnica e econômica da alteração do modal de transporte público, como pretende o Estado de Mato Grosso.¹⁸.</p>	<p>A condução da questão é, pois, absolutamente temerária. <u>Revela ausência de critérios técnicos e jurídicos na aferição do modal de transporte</u> que afetará a vida de milhares de mato-grossenses que residem em Cuiabá e Várzea Grande e dos turistas que chegam e saem do Estado pelo Aeroporto Marechal Rondon¹⁹.</p> <p>Em síntese: <u>ainda que o Estado do Mato Grosso tivesse densificado tecnicamente a escolha pelo modal (o que, claramente, não fez)</u>, a sua utilização seria amplamente questionável no atual momento²⁰.</p>	<p>Entendemos que tal ato denota uma conduta precipitada e açodada, que pode ocasionar prejuízos irreparáveis ao erário público e à população usuária do Transporte Público Intermunicipal, <u>notadamente diante do cenário de dúvidas, incertezas e questionamentos, seja em relação a viabilidade técnica e econômica da pretensão</u>, quanto a legitimidade/legalidade do próprio processo licitatório.</p> <p>Decisões precipitadas e <u>sem embasamento técnico exauriente</u> possuem o condão de potencializar a possibilidade de ocorrência de prejuízo ao erário bem como a implementação de uma política pública equivocada²¹.</p>

Quanto a isso, deve-se resgatar que no âmbito da RNE nº 67237/2022, ao ser apreciada a medida cautelar solicitada pelo Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (Simefre) para que o RDCi nº 047/2021 fosse suspenso, o Julgamento Singular nº 521/DN/2022 considerou a perda de objeto da medida pleiteada, tendo em vista que os procedimentos administrativos relacionados à alteração do modal Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) para o Bus Rapid Transport (BRT) já estariam suspensos por força de decisão do Tribunal de Contas da União (TCU), em sede de cautelar, proferida no âmbito do Processo nº 000.407/2021-6/TCU (Acórdão TCU nº 1003/2022 – Plenário)²².

O citado Acórdão nº 1003/2022 – Plenário/TCU havia ponderado acerca da necessidade de os estudos que fundamentam a obra serem robustos e embasados, especialmente pelo grande volume de recursos envolvidos. Além disso, considerou que

¹⁷ Doc. Control -P nº 118140 /2021, fl. 9.

¹⁸ Doc. Control P nº 118140 /2021, fl. 11

¹⁹ Doc. Control_P nº 20338/2022, 6/7.

²⁰ Doc. Control-P nº 20338/2022, fl. 12.

²¹ Doc. Control-P nº 192501/2022, fls. 9/10.

²² Medida Cautelar do TCU suspensa em razão de ação judicial interposta por este Tribunal em atenção ao Acórdão nº 357/2022/TCEMT-TP no âmbito da Representação de Natureza Externa TCEMT nº 527319/2021, disponível em: <https://www.tce.mt.gov.br/processo/decisao/527319/2021/357/2022> (acesso em 04.10.2022).





seria recomendável que os estudos técnicos tivessem o mesmo grau de desenvolvimento do empreendimento que se pretende alterar.

Relatório

18. Mesmo que consultas e audiências públicas para debater a alteração de modal já tenham sido realizadas, é preciso igualmente lembrar que, consoante a jurisprudência desta Corte e as normas técnicas apontadas pela SeinfraUrbana, é imprescindível que os estudos para fundamentar mudança de porte similar ao da ora aventada sejam robustos e embasados, especialmente pelo grande volume de recursos envolvidos, pelo impacto social previsto e pelos significativos e permanentes dispêndios de operação e de manutenção que serão gerados (Acórdãos do Plenário 2.835/2015, Relator o Ministro-Substituto André Luís de Carvalho, e 1.079/2019, Relator o Ministro Vital do Rego; bem como a Norma Técnica ABNT NBR 13.531/1995, a Resolução Confea 361/1991 e o "Guia Geral de Análise Socioeconômica de Custo-Benefício de Projetos de Investimento em Infraestrutura", editado pelo Ministério da Economia).

19. Além disso, conforme as referências jurisprudenciais e técnicas há pouco mencionadas, para que a decisão acerca de qual seria a melhor alternativa para atender o interesse público seja tomada de forma fundamentada, é recomendável que os estudos técnicos tenham o mesmo grau de desenvolvimento, de preferência no nível de projeto executivo.

20. Isso, entretanto, ainda não ocorreu no presente caso, em que o estudo de implantação do VLT já contemplava o projeto executivo, enquanto a alternativa do BRT ainda está em estudos preliminares, nos quais estão ausentes, por exemplo, a avaliação ambiental e a aferição da necessidade de novas desapropriações.

21. Dessa forma, dados os distintos estágios de maturação, não é possível afirmar com precisão e certeza, conforme anotou a SeinfraUrbana, qual seria a alternativa de implantação mais vantajosa e compatível com o interesse público. (destaquei)

Ocorre que, por provocação deste Tribunal, o Supremo Tribunal Federal (STF) suspendeu²³ os efeitos do Acórdão n. 1003/2022 (Plenário, TCU), que determinou a suspensão da licitação promovida pelo Estado do Mato Grosso, ou seja, a decisão STF impactou diretamente na motivação do Julgamento Singular nº 521/DN/2022, RNE nº 67237/2022, que considerou a perda de objeto da cautelar pleiteada, tendo em vista que os procedimentos administrativos relacionados à alteração do modal Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) para o *Bus Rapid Transport* (BRT) já estariam suspensos por força de decisão do Tribunal de Contas da União (TCU), em sede de cautelar, proferida no âmbito do Processo nº 000.407/2021-6/TCU (Acórdão TCU nº 1003/2022 – Plenário).

Por sua vez, o Governo do Estado de Mato Grosso, ao manifestar no âmbito do Processo nº 527319/2021²⁴, representado pela Procuradoria do Estado, sustentou sua

²³MEDIDA CAUTELAR EM MANDADO DE SEGURANÇA 38.710 MATO GROSSO de 25.08.2022. STF.

(...) “Ante o exposto, em juízo de deliberação mínima, defiro o pedido de liminar, para suspender os efeitos do Acórdão n. 1003/2022 (Plenário, TCU), que determinou a suspensão da licitação promovida pelo Estado do Mato Grosso, oficiando-se.”; disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/downloadPeca.asp?id=15353006384&ext=.pdf> (acesso em 04.10.2022); Notícia disponível em: <https://www.tce.mt.gov.br/noticias/modal-de-transporte-dias-toffoli-aponta-competencia-fiscalizatoria-do-tce-mt-e-suspende-decisao-do-tcu/54726> (acesso em 04.10.2022).

²⁴ Doc. Control -P nº 137778/2021, fl. 6.



argumentação com base no relatório da “Engenharia da Análise de Valor”.

Quanto ao fato de já haver mais de 60% das obras executadas no VLT, conforme mencionado na petição elaborada pela Prefeitura de Cuiabá, tal informação apresenta-se equivocada, haja vista que os dados trazidos pela última planilha de medição do Contrato nº 037/2012/SECOPA mostram a execução física do empreendimento em 58% e um descompasso com a medição referente às obras cujo percentual atinge quase 62%, ou seja, uma diferença de 4% entre o que foi executado e o que foi pago.

Sobre este ponto aventado na petição do município **sugerimos uma leitura do relatório da Engenharia da Análise de Valor – EAV, que mostra a vantajosidade pela substituição do VLT por BRT** no horizonte futuro quando se avalia a redução de custos operacionais e os ganhos por passageiro em tempos de viagem na modalidade rodoviária, contrapondo a alegação de que o percentual de obra física executada no contrato do VLT não deve ser desprezado nesta tomada de decisão.

O referido relatório, **em sua conclusão**²⁵, sugere que seja “realizado o detalhamento dessas alternativas em nível de projeto, a fim de promover a acurácia necessária na avaliação dos custos envolvidos para eventuais procedimentos licitatórios”.

Ressalta-se, ainda, que o estudo de Engenharia de Valor visa promover a avaliação expedita de alternativas que agreguem valor ao empreendimento analisado, procurando identificar soluções que promovam melhoria de desempenho e redução de custos simultaneamente, como forma de indicar a otimização da aplicação dos recursos disponíveis e proporcionar a tomada de decisão dos gestores envolvidos. Assim, recomenda-se que, após a tomada de decisão, seja realizado o detalhamento dessas alternativas em nível de projeto, a fim de promover a acurácia necessária na avaliação dos custos envolvidos para eventuais procedimentos licitatórios.

Fonte: “Estudo de Engenharia de Valor” – Doc. Control-P nº 137778/2021, fl. 725 (Processo nº 527319/2021)

O Simefre, por meio da RNE nº 67237/2022, formalizada em razão de supostas irregularidades na condução do RDCi nº 047/2021, ao tratar da incompatibilidade do objeto licitado com o regime de contratação integrada, sustentou que caberia a demonstração da vantagem econômica do referido regime frente aos demais trazidos pelo RDC.

Não bastasse isso, **o documento editalício e seus anexos também olvidaram em demonstrar a vantagem econômica da contratação integrada quando comparada a outros regimes de execução indireta no âmbito do RDC**, a partir de termos monetários, condições de competitividade, prazos e outros aspectos qualitativos.

²⁵ Doc. Control -P nº 20338/2021, fl. 19.





Em atenção ao princípio da economicidade, disposto no art. 3º da Lei Federal nº 12.462/2011, a contratação integrada deve primar pelo atendimento de parâmetros de adequação à economia em sua utilização, com fulcro no art. 9º, § 2º, inciso I, alínea d, da legislação destacada. A esse respeito, leciona Marçal Justen Filho:

"A estimativa dos custos é indispensável inclusive para permitir uma avaliação sobre a solução mais compatível com a economicidade. Deverá existir uma comparação entre as diversas alternativas possíveis. Caberá estimar o custo do empreendimento em vista de uma empreitada por preço global, de uma empreitada integral e de uma contratação integrada.

Ou seja, não se pode adotar a contratação integrada sem existir uma evidência de ser essa a solução economicamente mais vantajosa. **Se as estimativas indicarem que o preço será o menor para o mesmo objeto, e que há viabilidade de elaborar o projeto básico desde logo, deve ser adotada uma empreitada integral.** Nessas circunstâncias, existirá vedação a que se prefira a contratação integrada".²⁶ (Grifado pela representante)

Ausente tal premissa, o Tribunal de Contas da União já assinalou a incompatibilidade do uso da contratação integrada no âmbito do RDC em diferentes casos:

"9.3. Dar ciência à Universidade Federal do Sul da Bahia de que:

9.3.1 A adoção da contratação integrada, de que trata a Lei 12.462/2011, sem a efetiva demonstração das vantagens técnicas e econômicas auferidas pela sua utilização, comparativamente com os outros regimes previstos em lei, conforme não observado nos RDC 1/2017 e 3/2017, afronta o disposto no art. 9º da Lei 12.462/2011 e a jurisprudência do Tribunal;"

(TCU. Acórdão 10829/2020. Primeira Câmara). (grifado pela representante)

"A opção pelo regime de contratação integrada exige, nos termos do art. 9º da Lei 12.462/2011 (Regime Diferenciado de Contratações Públicas), **que haja justificativa sob os prismas econômico e técnico. No econômico, a Administração deve demonstrar em termos monetários que os gastos totais a serem realizados com a implantação do empreendimento serão inferiores se comparados aos obtidos com os demais regimes de execução. No técnico, deve demonstrar que as características do objeto permitem que ocorra competição entre as licitantes para a concepção de metodologias/tecnologias distintas, que levem a soluções capazes de serem aproveitadas vantajosamente pelo Poder Público.** (TCU. Acórdão 2618/2018. Plenário). (grifado pela representante)

Sendo assim, o cenário que se depreende dos autos indica, em exame de cognição sumária, indícios da **plausibilidade do direito invocado (*fumu boni iuris*)**.

A questão relativa à ausência de Licenciamento Ambiental leva a mesma percepção, em exame de cognição sumária. Conforme depreende-se dos presentes autos, o RDCi nº 047/2021 foi conduzido sem a emissão da Licença Prévia específica para o BRT, sob o argumento de que tal decisão teria respaldo no Decreto

²⁶ JUSTEN FILHO, Marçal. Comentários ao RDC. São Paulo: Dialética, 2013. P. 197.





Estadual nº 1.003, de 8 de julho de 2021, que autoriza o Poder Executivo a iniciar o procedimento licitatório mediante a apresentação de protocolo de pedido de expedição de licença ambiental junto aos órgãos responsáveis, consoante manifestação apresentada pela Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística no âmbito da RNE nº 67237/2022²⁷.

O Estado agiu, então, em conformidade com o que se exige legalmente cabendo observar que o Poder Executivo do Estado de Mato Grosso é expressamente autorizado a iniciar procedimento licitatório mediante a apresentação de protocolo de pedido de expedição de licença ambiental junto aos órgão responsáveis, conforme disciplina o Decreto Estadual nº 1003/2021 (...)

O Decreto nº 1.003/2021²⁸ ao trazer tais disposições, em seu art. 2º, estabeleceu que a emissão da ordem de serviço necessária para início da execução do contrato objeto do certame deflagrado na forma do art. 1º do referido normativo estaria condicionada à apresentação da respectiva licença ambiental que autoriza o início da obra, ou seja, a Licença de Instalação, nos termos do art. 8º, II, da Resolução CONAMA nº 237/1997²⁹.

Art. 1º Fica o Poder Executivo do Estado de Mato Grosso autorizado a iniciar procedimento licitatório para contratação de empresas para execução toda e qualquer obra mediante apresentação de protocolo do pedido de expedição de licença ambiental junto aos órgãos ambientais responsáveis.

§1º O procedimento mencionado no caput somente se aplica às obras cujo financiamento advenham de recursos próprios do Estado de Mato Grosso.

§2º Os editais de licitação que apliquem o disposto no caput deverão conter a informação de que alterações substanciais no projeto básico decorrentes de ajustes ambientais exigidos pelos órgãos responsáveis poderão implicar na revogação do certame licitatório ou ajustes na planilha orçamentária.

Art. 2º Fica a emissão da ordem de serviço necessária para início da execução do contrato objeto do certame deflagrado na forma do art. 1º deste Decreto condicionada à apresentação da respectiva licença ambiental que autoriza o início da obra.

Conforme relatado, a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística divulgou em seu site que no dia 29.08.2022 foi assinada a ordem de serviço para início dos serviços relativos ao Contrato nº 052/2022/Sinfra.

Em consulta ao Sistema Integrado de Monitoramento e Licenciamento

²⁷ Doc. Control-P nº 30731/2022, fl. 25.

²⁸ Dispõe sobre procedimento a ser observado em processo licitatório iniciado para a execução de obras públicas no âmbito do Estado de Mato Grosso.

²⁹ Art. 8º - O Poder Público, no exercício de sua competência de controle, expedirá as seguintes licenças: (...)

II - Licença de Instalação (LI) - autoriza a instalação do empreendimento ou atividade de acordo com as especificações constantes dos planos, programas e projetos aprovados, incluindo as medidas de controle ambiental e demais condicionantes, da qual constituem motivo determinante;





Ambiental – SIMLAM³⁰, por meio dos Protocolos indicados no Anexo VII do RDCI nº 047/2021, referente à Licença Ambiental e Condicionantes³¹, não se constatou **Licença de Instalação com data de validade apta a autorizar a emissão da ordem de início de serviço do Contrato nº 052/2022**, nos termos previsto no Decreto nº 1.003/2021.

SIMLAM

Tipo	Número Título					
CPF/CNPJ	Processo					
	558620/2021					
<input type="button" value="Consultar"/> <input type="button" value="Voltar"/>						
<input type="button" value="PDF"/>	<input type="button" value="CSV"/>	<input type="button" value="XLS"/>	<input type="button" value="JSON"/>			
TIPO	NÚMERO	PROCESSO	MUNICÍPIO	DATA EMISSÃO	DATA VALIDADE	DOWNLOAD
Não foi encontrando nenhum registro						

Não existem registros à serem exibidos

Anterior Próximo

SIMLAM

Tipo	Número Título					
CPF/CNPJ	Processo					
	540287/2012					
<input type="button" value="Consultar"/> <input type="button" value="Voltar"/>						
<input type="button" value="PDF"/>	<input type="button" value="CSV"/>	<input type="button" value="XLS"/>	<input type="button" value="JSON"/>			
TIPO	NÚMERO	PROCESSO	MUNICÍPIO	DATA EMISSÃO	DATA VALIDADE	DOWNLOAD
Licença de Instalação	66729/2017	540287/2012	Cuiabá	09/01/2017	08/01/2022	<input type="button" value="Imprimir"/>
Licença de Instalação	66731/2017	540287/2012	Cuiabá	09/01/2017	08/01/2022	<input type="button" value="Imprimir"/>
Licença de Instalação	61335/2012	540287/2012	Cuiabá	30/10/2012	30/10/2015	<input type="button" value="Imprimir"/>

³⁰ Disponível em <http://www.sema.mt.gov.br/transparencia/index.php/sistemas/simlam>, acessado dia 08.10.2022.

³¹ “Foi solicitado à Secretaria de Estado de Meio Ambiente (SEMA-MT) a modificação da atividade de processo de licenciamento ambiental nº. 540287/2012, devido a alteração para o modal Corredores Estruturais de Transporte Coletivo da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá para implantação do Ônibus de Trânsito Rápido (BRT). A SEMA-MT (Ofício nº 171576/CLEIA/SUIMIS/2021) solicitou documentação complementar para a efetivação do licenciamento ambiental da implantação do BRT. O atendimento a esta solicitação foi encaminhado à SEMA-MT sob processo nº 558620/2021 e está em análise no órgão. De acordo com o sistema de consulta de processos, atualmente (12/01/2022) a documentação está em “análise e providências” na Coordenadoria de Infraestrutura (CINF/SEMA-MT)”.





Associado ao fato de não se ter conhecimento de Licença de Instalação válida para o referido empreendimento, deve-se considerar ainda que a Licença de Instalação constante no Anexo VII do RDCI nº 047/2021, referente ao VLT, encontra-se vencida desde 08.01.2022.

Superintendência de Infraestrutura, Mineração, Indústria e Serviços - SUIMIS	
Licença de Instalação	
LI Nº: 66731/2017	VÁLIDA ATÉ: 08/01/2022
PROCESSO: Nº:540287/2012	DATA DE PROTOCOLO: 10/10/2012
A SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE-SEMA , no uso de suas atribuições que lhe são conferidas pela Lei Complementar nº 38 de 21 de Novembro de 1.995 e alterada pela Lei Complementar nº 232 de 21 de Dezembro de 2005, que dispõe sobre o Código Ambiental de Mato Grosso, concede a presente licença.	
DENOMINAÇÃO DA PROPRIEDADE OU EMPREENDIMENTO CONSÓRCIO VLT CUIABÁ-VÁRZEA GRANDE	
ATIVIDADE LICENCIADA: INSTALAÇÃO DA OBRA DO VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS - VLT	
LOCALIZAÇÃO: Linha 01: Aeroporto - CPA; Linha 02: Centro - Coxipó Coordenadas geográficas: DATUM: SIRGAS2000 - W: 56.03:10,00 - S: 15.33:00,00	MUNICÍPIO: Cuiabá/MT CEP:
NOME / RAZÃO SOCIAL DO INTERESSADO CONSÓRCIO VLT CUIABÁ-VÁRZEA GRANDE CNPJ/CPF: 15.753.794/0001-31	
ATIVIDADE PRINCIPAL: Obras viárias (rodovias, vias férreas e aeroportos)	
RESTRIÇÕES: As Contidas no Processo de Licenciamento e na Legislação em Vigor. É obrigatório a manutenção do parecer técnico no local da atividade licenciada juntamente com a licença emitida, bem como a comprovação do cumprimento das condicionantes e solicitações existentes, caso haja.	
DOCUMENTOS ANEXOS E CONDIÇÕES GERAIS DE VALIDADE DESTA LICENÇA: - Conforme Parecer Técnico nº: 105125 / CINF / SUIMIS / 2016	
LOCAL E DATA Cuiabá - MT 09/01/2017 <i>[Assinatura]</i> Carlo Ferreira Paccador	Coordenador de Infra-Estrutura <i>[Assinatura]</i> Lilian Furtado dos Santos
Superintendência de Infraestrutura, Mineração, Indústria e Serviços <i>[Assinatura]</i> Valdir Soárez de Oliveira Superintendente / Sub. Trabalhos 03/09/2020	

Do exposto, constatou-se, em exame de cognição sumária, o **fumus boni iuris** e o fundado receio de grave lesão ao erário associado ao risco de ineficácia da decisão de mérito do Processo nº 527319/2021 (periculum in mora).

4.1.2 Da medida cautelar

Conforme exposto, o cenário fático-jurídico verificado não permite, neste momento, que a execução do Contrato nº 052/2022, resultante do RDCI nº 047/2021,





prossiga, haja vista que o Decreto Estadual nº 1.003/2021 c/c art. 10 da Lei nº 6.938/1981 e art. 8º, II, da Resolução CONAMA nº 237/1997, não autoriza a emissão da ordem de serviço para início da **execução do contrato**, conforme se observa:

Decreto Estadual nº 1.003/2021

Art. 1º Fica o Poder Executivo do Estado de Mato Grosso autorizado a iniciar procedimento licitatório para contratação de empresas para execução toda e qualquer obra mediante apresentação de protocolo do pedido de expedição de licença ambiental junto aos órgãos ambientais responsáveis. (...)

Art. 2º Fica a emissão da ordem de serviço necessária **para início da execução do contrato** objeto do certame deflagrado na forma do art. 1º deste Decreto condicionada à apresentação da respectiva licença ambiental que autoriza o **início da obra**.

Lei nº 6.938/1981

Art. 10. A construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e **atividades utilizadores de recursos ambientais, efetiva ou potencialmente poluidores ou capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental dependerão de prévio licenciamento ambiental.**

Resolução CONAMA nº 237/1997

Art. 8º - O Poder Público, no exercício de sua competência de controle, expedirá as seguintes licenças: (...)

II - Licença de Instalação (LI) - **autoriza a instalação do empreendimento ou atividade de acordo com as especificações constantes dos planos, programas e projetos aprovados, incluindo as medidas de controle ambiental e demais condicionantes, da qual constituem motivo determinante;**

Ademais, **mesmo se superada a questão ambiental**, a sinalização da proximidade do início das obras aponta para **a possibilidade de se perder os recursos já empregados** por meio da remoção/demolição das parcelas executadas da obra do VLT e inservíveis para o BRT, criando-se o **risco de que a decisão de mérito do Processo nº 527319/2021**, por meio do qual se aprecia a tomada de decisão para a escolha do BRT em detrimento ao VLT (Processo nº 527319/2021), **seja ineficaz**.

Nesse sentido, ante os indícios da fumaça do bom direito e considerando que a questão controversa paira sobre a escolha do modal supostamente sem o devido embasamento técnico, o que foi sugerido nestes autos pela inexistência de projetos básico e executivos para tal decisão, vislumbra-se que, **após resolvidas as questões de licenciamento ambiental**, a medida cautelar suficiente para resguardar o perigo de dano e o resultado útil do processo seria autorizar, no âmbito do Contrato nº 052/2022, oriundo do RDCi nº 047/2021, **somente a “execução dos serviços de elaboração de projetos básicos e executivos de engenharia, projetos de desapropriação, obtenção de licenças, outorgas, aprovações” até a decisão de mérito do presente processo.**





Associado a isso, deve-se estabelecer que a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística “por ocasião da entrega dos projetos básico e executivo”, exija “a apresentação de orçamento detalhado contendo descrições, unidades de medida, quantitativos e preços unitários de todos os serviços da obra, acompanhado das respectivas composições de custo unitário, bem como do detalhamento dos encargos sociais e da taxa de BDI, nos termos do art. 2º, parágrafo único, da Lei 12.462/2011”, conforme teor dos Acórdãos do TCU nºs 2331/2021 e 2136/2017, ambos do Plenário.

Acórdão nº 2331/2021 – Plenário

Enunciado

No uso do Regime Diferenciado de Contratação (RDC) , a não exigência, pelo órgão contratante, da apresentação do orçamento detalhado da obra, que deve integrar o projeto básico como condição imprescindível para a aprovação deste, inclusive no âmbito da contratação integrada, afronta o disposto no art. 2º, incisos IV e V, e parágrafo único, inciso VI, c/c. art. 9º, § 1º, todos da Lei 12.462/2011.

Acórdão

9.1. dar ciência à Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (Conder), com fundamento no art. 9º, inciso I, da Resolução TCU 315/2020, das seguintes irregularidades identificadas no Contrato 015/2015 e no edital RDC/CI 001/15: (...)

9.1.2. a não exigência, pelo órgão contratante, da apresentação do orçamento detalhado da obra, que deveria integrar o projeto básico como condição sine qua non para sua aprovação, inclusive no âmbito da contratação integrada regida pelo Regime Diferenciado de Contratação (RDC) , afronta o disposto no art. 2º, incisos IV e V, e parágrafo único, inciso VI, c/c. art. 9º, § 1º, todos da Lei 12.462/2011;

Acórdão nº 2136/2017 - Plenário

ENUNCIADO

A Administração deve exigir das empresas contratadas no regime de contratação integrada, por ocasião da entrega dos projetos básico e executivo, a apresentação de orçamento detalhado contendo descrições, unidades de medida, quantitativos e preços unitários de todos os serviços da obra, acompanhado das respectivas composições de custo unitário, bem como do detalhamento dos encargos sociais e da taxa de BDI, nos termos do art. 2º, parágrafo único, da Lei 12.462/2011, aplicável a todos os regimes de execução contratual do RDC, e da Súmula TCU 258.

Acórdão

9.7. dar ciência ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes das seguintes impropriedades: (...)

9.7.3. a falta de apresentação, por parte das empresas contratadas, de planilha de serviços, quantidades e preços unitários, mesmo em contratação por preço global, na modalidade de contratação integrada do RDC, contraria o que estabelece a Lei 12.462/2011 e a jurisprudência desta Corte;





Nesse sentido, faz-se necessário que se sugira ao Exmo. Conselheiro Relator, com fundamento no art. 338 do Regimento Interno do TCE-MT (Resolução Normativa nº 16/2021)³² c/c art. 300 do Código de Processo Civil (Lei nº 13.105/2015)³³, a adoção de medida cautelar, ***inaldita altera pars***, para:

- i. determinar à Sinfra que não dê prosseguimento à execução do Contrato nº 052/2022, relativo à implantação do BRT e oriundo do RDCi nº 047/2021, sem a necessária Licença de Instalação do empreendimento, nos termos art. 2º do Decreto Estadual nº 1.003/2021 c/c art. 10 da Lei nº 6.938/1981 e art. 8º, II, da Resolução CONAMA nº 237/1997.
- ii. Superadas as questões de licenciamento ambiental, nos termos do item anterior, facultar à Sinfra prosseguir com a execução do Contrato nº 052/2022, oriundo do RDCi nº 047/2021, somente no que diz respeito à “elaboração de **projetos** básicos e executivos de engenharia, projetos de desapropriação, obtenção de licenças, outorgas, aprovações” até a decisão de mérito do presente processo.
- iii. determinar à Sinfra que, “por ocasião da entrega dos projetos básico e executivo”, exija “a apresentação de orçamento detalhado contendo descrições, unidades de medida, quantitativos e preços unitários de todos os serviços da obra, acompanhado das respectivas composições de custo unitário, bem como do detalhamento dos encargos sociais e da taxa de BDI, nos termos do art. 2º, parágrafo único, da Lei 12.462/2011”.
- iv. determinar à Sinfra que, no prazo de 15 dias, sintetize e apresente a este Tribunal as seguintes informações básicas, com as respectivas memórias de cálculo e/ou fundamentação técnico-legal:
 - Cópia digital do processo administrativo que tratou da tomada de decisão para a escolha do BRT em detrimento ao VLT;

³² Art. 338 O Relator ou o Plenário poderá, em decisão fundamentada, em caso de urgência, diante da plausibilidade do direito invocado e de fundado receio de grave lesão ao erário ou a direito alheio ou de risco de ineficácia da decisão de mérito, de ofício ou mediante provocação dos demais Conselheiros, Auditores Substitutos de Conselheiros, Procurador-Geral de Contas, órgãos técnicos, e demais interessados, adotar medida cautelar no curso de qualquer apuração.

³³ Art. 300. A tutela de urgência será concedida quando houver elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo.





- Principais razões que levaram à alteração do modal de transporte de VLT para BRT, inclusive os pontos destacados no relatório da Engenharia da Análise de Valor (EAV) da Sinfra;

- Valor atualizado, em reais, das obras de demolição/remoção das infraestruturas do VLT;
- Destinação do material demolido/removido;
- Valor atualizado, em reais, dos serviços já pagos na obra de implantação do VLT;
- Valor atualizado, em reais, necessário para finalização da obra de implantação do VLT(incluído os trens e vagões);
- Valor atualizado, em reais, necessário para realização da obra do BRT;
- Valor atualizado, em reais, necessário para aquisição dos ônibus destinados ao BRT;
- Valor estimado, em reais, da tarifa do VLT (parcela do usuário e eventual parcela subsidiada pela Administração);
- Valor estimado, em reais, da tarifa do BRT (parcela do usuário e eventual parcela subsidiada pela Administração);
- Valor atual, em reais, dos trens e vagões do VLT;
- Destinação dos trens e vagões do VLT;
- Destinação dos elementos da via permanente (trilhos, aparelhos de mudança de via, etc.) do VLT;
- Momento, em anos e meses, a partir da entrega do empreendimento, em que a vantajosidade da substituição do VLT por BRT passa a ser evidenciada, diante de eventual redução de custos operacionais e de eventuais ganhos por passageiro em tempos de viagem na modalidade rodoviária;
- Resultado de eventual consulta à população estadual, especialmente





aos cidadãos residentes nos municípios de Cuiabá e Várzea Grande, acerca da questão relevante para o destino dos municípios, a saber, a implantação da grande obra transporte público coletivo intermunicipal na Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá³⁴.

5 CONCLUSÃO E PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

Trata-se de Processo referente às Representações de Natureza Externa de nºs **527319/2021** (Principal), **67237/2022** (Apenso) e **165867/2022** (Apenso) que buscam, em sua essência, impugnar atos da administração pública estadual visando a implantação/alteração do modal de transporte público coletivo intermunicipal na Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá.

Realizada a apreciação do pedido de medida cautelar no âmbito do Processo nº 165867/2022, em que o Executivo Municipal solicitou, sem oitiva da parte contrária, a suspensão da execução do contrato firmado entre o Estado de Mato Grosso e o Consórcio Construtor BRT Cuiabá oriundo do RDC nº 047/2021 (Contrato nº 052/2022), não se vislumbrou o *fumus boni iuris*, de modo que não restaram preenchidos os requisitos para a concessão da medida acautelatória, nos termos do art. 338 do Regimento Interno do TCE-MT (Resolução Normativa nº 16/2021) c/c art. 330 do CPC (Lei nº 13.105/2015).

Noutro norte, em análise dos elementos constantes nos presentes autos, associada ao prosseguimento da execução do Contrato nº 052/2022, constatou-se que o cenário fático-jurídico atual demanda ação desta Corte de Contas.

Nesse sentido, em exame de cognição sumária, vislumbrou-se o *fumus boni iuris* e o fundado receio de grave lesão ao erário associado ao risco de ineficácia da decisão de mérito do Processo nº 527319/2021 (periculum in mora), uma vez que, de acordo com notícias da *internet*, divulgadas nos dias 3 e 4 de outubro de 2022, “com o avanço dos projetos para a instalação do Ônibus de Trânsito Rápido (BRT)”, a desmontagem das estruturas que não serão aproveitadas para o BRT se iniciará nos próximos dias.

³⁴ Art. 6º, § 5º, Constituição Estadual.





Nesse sentido, faz-se necessário que se sugira ao Exmo. Conselheiro Relator, com fundamento no art. 338 do Regimento Interno do TCE-MT (Resolução Normativa nº 16/2021)³⁵ c/c art. 300 do Código de Processo Civil (Lei nº 13.105/2015)³⁶, a adoção de medida cautelar, inaldita altera pars, para:

- i. determinar à Sinfra que não dê prosseguimento à execução do Contrato nº 052/2022, relativo à implantação do BRT e oriundo do RDCi nº 047/2021, sem a necessária Licença de Instalação do empreendimento, nos termos art. 2º do Decreto Estadual nº 1.003/2021 c/c art. 10 da Lei nº 6.938/1981 e art. 8º, II, da Resolução CONAMA nº 237/1997.
- ii. Superadas as questões de licenciamento ambiental, nos termos do item anterior, facultar à Sinfra prosseguir com a execução do Contrato nº 052/2022, oriundo do RDCi nº 047/2021, somente no que diz respeito à “elaboração de projetos básicos e executivos de engenharia, projetos de desapropriação, obtenção de licenças, outorgas, aprovações” até a decisão de mérito do presente processo.
- iii. determinar à Sinfra que, “por ocasião da entrega dos projetos básico e executivo”, exija “a apresentação de orçamento detalhado contendo descrições, unidades de medida, quantitativos e preços unitários de todos os serviços da obra, acompanhado das respectivas composições de custo unitário, bem como do detalhamento dos encargos sociais e da taxa de BDI, nos termos do art. 2º, parágrafo único, da Lei 12.462/2011”.
- iv. determinar à Sinfra que, no prazo de 15 dias, sob pena de multa diária, sintetize e apresente a este Tribunal as seguintes informações básicas, com as respectivas memórias de cálculo e/ou fundamentação técnico-legal:
 - Cópia digital do processo administrativo que tratou da tomada de

³⁵ Art. 338 O Relator ou o Plenário poderá, em decisão fundamentada, em caso de urgência, diante da plausibilidade do direito invocado e de fundado receio de grave lesão ao erário ou a direito alheio ou de risco de ineficácia da decisão de mérito, de ofício ou mediante provocação dos demais Conselheiros, Auditores Substitutos de Conselheiros, Procurador-Geral de Contas, órgãos técnicos, e demais interessados, adotar medida cautelar no curso de qualquer apuração.

³⁶ Art. 300. A tutela de urgência será concedida quando houver elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo.





decisão para a escolha do BRT em detrimento ao VLT;

- Principais razões que levaram à alteração do modal de transporte de VLT para BRT, inclusive os pontos destacados no relatório da Engenharia da Análise de Valor (EAV) mencionado pela Sinfra;
- Memória de cálculo que embasou o relatório da Engenharia da Análise de Valor (EAV) mencionado pela Sinfra;
- Valor atualizado, em reais, das obras de demolição/remoção das infraestruturas do VLT;
- Destinação do material demolido/removido;
- Valor atualizado, em reais, dos serviços já pagos na obra de implantação do VLT;
- Valor atualizado, em reais, necessário para finalização da obra de implantação do VLT(incluído os trens e vagões);
- Valor atualizado, em reais, necessário para realização da obra do BRT;
- Valor atualizado, em reais, necessário para aquisição dos ônibus destinados ao BRT;
- Valor estimado, em reais, da tarifa do VLT (parcela do usuário e eventual parcela subsidiada pela Administração);
- Valor estimado, em reais, da tarifa do BRT (parcela do usuário e eventual parcela subsidiada pela Administração);
- Valor atual, em reais, dos trens e vagões do VLT;
- Destinação dos trens e vagões do VLT;
- Destinação dos elementos da via permanente (trilhos, aparelhos de mudança de via, etc.) do VLT;
- Momento, em anos e meses, a partir da entrega do empreendimento, em que a vantajosidade da substituição do VLT por BRT passa a ser evidenciada, diante de eventual redução de custos operacionais e de eventuais ganhos por passageiro em tempos de viagem na modalidade



rodoviária;

- Resultado de eventual consulta à população estadual, especialmente aos cidadãos residentes nos municípios de Cuiabá e Várzea Grande, acerca da questão relevante para o destino dos municípios, a saber, a implantação da grande obra transporte público coletivo intermunicipal na Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá³⁷.

Após, a remessa dos autos ao Ministério Público de Contas para manifestação, nos termos do art. 338, § 3º do RRITCE-MT (Resolução Normativa nº 16/2021).

É a informação técnica submetida à apreciação superior.

Cuiabá, 13 de outubro de 2022.

**Emerson Augusto de
Campos**

Auditor Público Externo

Jorge Vanzelote Barquette

Auditor Público Externo

Yuri Garcia Silva

Auditor Público Externo

³⁷ Art. 6º, § 5º, Constituição Estadual.

