



PROCESSO N° : 527319/2021
ASSUNTO : RNE. MEDIDA CAUTELAR. ANÁLISE EFETUADA. DESPACHO DO SECRETÁRIO.
INTERESSADOS : GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO
SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA
RELATOR : CONSELHEIRO VALTER ALBANO

DESPACHO DO SECRETÁRIO

Exmo. Conselheiro Relator,

No Relatório Técnico Preliminar (doc. Control-P nº 216671/2022), é apresentada análise referente às Representações de Natureza Externa processadas sob os nºs **527319/2021** (Principal), **67237/2022** (Apenso) e **165867/2022** (Apenso) que tratam da implantação/alteração do modal de transporte público coletivo intermunicipal na Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá.

Apesar da fundamentação técnica apresentada, discorda-se do encaminhamento sugerido no referido relatório pelos motivos descritos a seguir:

1. A ausência da Licença de Instalação do empreendimento é impeditiva do início das obras de implantação do BRT. A Licença de Instalação a ser obtida poderá trazer condicionantes que impliquem em ajustes nos projetos. Entende-se que os custos desses eventuais ajustes não justificam a interrupção da elaboração desses projetos pois os danos causados aos usuários do sistema de transportes e das vias públicas durante o atraso devido à paralisação dos projetos seriam maiores que o custo desses ajustes nos projetos.

Destaca-se que o Contrato nº 052/2022 prevê o seguinte fluxo: elaboração do





projeto básico, aprovação do projeto básico pela Sinfra, elaboração do projeto executivo, aprovação do projeto executivo pela Sinfra e execução das obras referentes àquela etapa:

5.3. ORDEM DE SERVIÇO:

- 5.3.1. A expedição da "Ordem de Serviço" somente se efetivará após a publicação do extrato do Contrato no Diário Oficial do Estado - DOE e a entrega das "Garantias de Cumprimento do Contrato";
- 5.3.2. A ordem de início de serviço para execução das obras será dada pela SAOESP/SINFRA apenas a partir do aceite do Projeto Executivo pela SINFRA;
- 5.3.3. Após a aprovação do Projeto Básico, inicia-se a elaboração do Projeto Executivo, porém, à medida que as etapas do Projeto Executivo forem sendo concluídas, pode-se iniciar a execução dos serviços, nos termos do parágrafo único do art. 66 do Decreto Estadual nº.943/2012, onde encontra-se estabelecido que o Projeto Executivo de etapa posterior poderá ser desenvolvido, concomitantemente, com a execução das obras e serviços de etapa anterior, desde que autorizado pelo órgão ou entidade CONTRATANTE.

5.4. DO 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;
- 5.4.2. O prazo para entrega dos PROJETOS BÁSICO E EXECUTIVO iniciará após a Ordem de Início dos Serviços;
- 5.4.3. O PROJETO EXECUTIVO poderá ser entregue tão logo a Equipe de Fiscalização dê o aceite do PROJETO BÁSICO até no máximo de 12 (doze) meses.

Fonte: Contrato 052/2022

Dessa forma não estaria caracterizado o **periculum in mora** devido à ausência da licença de instalação, vez que a execução da obra só será iniciada após o recebimento dos projetos, quando a Licença de Instalação já deverá ter sido obtida.

Portanto, é importante que a Sinfra agilize a obtenção das licenças ambientais de forma que não se tenha mais atrasos na execução dos serviços. Se a licença de Instalação obtida implicar em ajustes nos projetos, esses ajustes poderão ser realizados sem grandes custos.

2. A decisão para a escolha do BRT em detrimento ao VLT deve ser fundamentada, mas é discricionária do gestor. O orçamento disponível nessa fase do





empreendimento é baseado em um anteprojeto. A Lei nº 12.462/2011, que regulamenta o RDCi Presencial nº 047/2021 prevê a licitação com base em anteprojeto de engenharia.

Portanto, a decisão referente à solução mais adequada poderá ser tomada considerando o anteprojeto e o orçamento referente a esse anteprojeto.

Orçamentos de obras públicas apresentam maior precisão quanto maior for o detalhamento do projeto considerado. A esse respeito, o Instituto Brasileiro de Auditoria de Obras Públicas editou a Orientação Técnica OT-IBR 004/2012 – Precisão do Orçamento de Obras Públicas.

O quadro apresentado a seguir foi extraído da OT-IBR 004/2012 – Precisão do Orçamento de Obras Públicas e traz a faixa de precisão esperada do custo estimado de uma obra em relação ao seu custo final.

Quadro 1: Faixa de precisão esperada do custo estimado de uma obra em relação ao seu custo final.

Tipo de orçamento	Fase de projeto	Cálculo do preço	Faixa de Precisão
Estimativa de custo	Estudos preliminares	Área de construção multiplicada por um indicador.	± 30%*
Preliminar	Anteprojeto	Quantitativos de serviços apurados no projeto ou estimados por meio de índices médios, e custos de serviços tomados em tabelas referenciais.	± 20%
Detalhado ou analítico (orçamento base da licitação)	Projeto básico	Quantitativos de serviços apurados no projeto, e custos obtidos em composições de custos unitários com preços de insumos oriundos de tabelas referenciais ou de pesquisa de mercado relacionados ao mercado local, levando-se em conta o local, o porte e as peculiaridades de cada obra.	± 10%
Detalhado ou analítico definitivo	Projeto executivo	Quantitativos apurados no projeto e custos de serviços obtidos em composições de custos unitários com preços de insumos negociados, ou seja, advindos de cotações de preços reais feitas para a própria obra ou para outra obra similar ou, ainda, estimados por meio de método de custo real específico.	± 5%

*Para obras de edificações, a faixa de precisão esperada da estimativa de custo é de até 30%, podendo ser superior em outras tipologias de obras.

Fonte: OT-IBR 004/2012 – Precisão do Orçamento de Obras Públicas - <https://www.ibraop.org.br/orientacoes-tecnicas/>





Portanto, a decisão a respeito da escolha do modal de transporte foi feita com base em orçamentos que apresentam considerável grau de imprecisão. Não cabe exigir-se uma maior precisão desses orçamentos para a tomada de decisão pois a Legislação permite que a licitação ocorra com esse nível de detalhamento que oferece esse grau de precisão. O risco inerente a essa imprecisão será contemplado no respectivo contrato.

A definição da viabilidade é anterior à licitação e se a legislação permite que se licite com um grau de precisão de orçamento correspondente a um anteprojeto, não seria razoável exigir-se um orçamento mais preciso para a definição do modelo.

3. Para avaliar o Sistema de Transporte em Operação foram atualizados os dados de demanda e da Matriz de Origem e Destino dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo, dimensionamento da oferta, modelagem da Rede Integrada, estudo de viabilidade econômico financeira para a rede nas modalidades Rodoferroviária (VLT) e Rodoviária tipo Corredores de Ônibus. Às fls 379 a 505 do documento digital nº 137778/2021/Control-P consta relatório com o cálculo dos custos operacionais.





- As duas alternativas tecnológicas para o Eixo Estrutural estudadas representam um custo operacional maior do que o custo atual. Na Alternativa VLT este custo é de R\$ 1,80 milhões mensais e na Alternativa BRT, de R\$ 1,33 milhões. Isso representa 9,0% a mais para o VLT e 6,6% para o BRT.
- O aumento do custo operacional é compatível com as soluções tecnológicas, de infraestrutura e operacionais projetadas e decorrem, principalmente, da utilização de tecnologias de veículos com tecnologia bastante superior à dos ônibus convencionais, mas que são mais caras; da implantação de uma infraestrutura física (vias, estações e sistemas) que requerem operação específica e manutenção e que hoje inexistem.
- Visto sob uma perspectiva de política pública de mobilidade o custo adicional é pequeno em ambas as alternativas haja vista os benefícios de redução dos tempos de viagem, de conforto, segurança, ausência de emissão de gases tóxicos e de CO², de geração de ruído e de projeção de imagem do modo coletivo como alternativa para os deslocamentos motorizados.
- A diferença entre o custo operacional total entre as duas alternativas (2,3 pontos percentuais, ou R\$ 477 mil, a mais para a Alternativa VLT) pode ser considerada pequena, e praticamente fazem equivaler ambas as alternativas. Diga-se, porém, que no caso da Alternativa BRT, os custos de investimento e de remuneração do capital dos ônibus elétricos estão incluídos no custo operacional e no caso do VLT não, estando incorporados às contas do Estado, por força dos financiamentos no projeto de implantação desta alternativa.
- Considerando uma tarifa única de R\$ 4,30 para todos os sistemas, em valores de janeiro de 2020, o impacto global da implantação das alternativas é a geração de um déficit de R\$ 5,0 milhões na Alternativa VLT e de R\$ 4,64 na Alternativa BRT. Como este valor inclui uma parcela das gratuidades hoje cobertas pelo Município de Cuiabá, a variação líquida é de R\$ 2,2 milhões na Alternativa VLT e de R\$ 1,8 milhões na Alternativa BRT. Novamente, ainda que o valor seja significativo, a diferença entre as alternativas é pequena.

Fonte: Cálculo dos custos operacionais do sistema estrutural e dos sistemas integrados (fl 496 do documento digital nº 137778/2021/Control-P)

Apesar da alternativa BRT apresentar custos operacionais menores, a diferença pode ser considerada pequena, a ponto do relatório concluir que, nesse aspecto, as duas alternativas praticamente equivalem-se.

4. No Relatório sobre a Situação Fático-Jurídica das Obras do Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT) e Eventuais Cenários de Risco (fls 530 a 550 do documento





digital nº 137778/2021/Control-P), da Procuradoria Geral do Estado, são relacionadas diversas ações judiciais referentes ao contrato nº 037/2012/SECOPA/MT que trata da implantação do VLT.

O cenário de risco 1 analisado é o de continuidade do VLT. Nesse caso as ações judiciais em andamento comprometeriam a conclusão dos serviços e futura manutenção do material rodante:

*A continuidade do VLT implicaria a **perda de objeto parcial de duas ações civis públicas já propostas**, diante do aproveitamento das obras já executadas, do material rodante e sistemas já adquiridos. **Também há o risco de comprometimento das futuras manutenções do material rodante e dos sistemas adquiridos na licitação**, haja vista que os componentes de rodagem e os sistemas de informação, comunicação e sinalização são produzidos com exclusividade pela *CAF Brasil Indústria e Comércio S/A*, com a qual o Estado de Mato Grosso está impossibilitado de contratar, em face da declaração de sua inidoneidade. Finalmente, *eventual decisão pela continuidade do modal já escolhido (VLT) deve levar em consideração o fato de que deve ser feita nova licitação, ainda que sob a modalidade de RDC, da qual não poderão participar nenhuma das pessoas físicas ou jurídicas que fazem parte das empresas anteriormente contratadas*, justamente em razão da rescisão contratual unilateral efetivada, com a declaração de inidoneidade do Consórcio VLT e de todas as empresas que o integram, de seus sócios, cotistas, gestores e representantes, para licitarem ou contratarem com a Administração Pública, enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação (arts. 87, IV e 88, III, da Lei nº 8.666/93 e item 11.5.5 do contrato).*

Fonte: Relatório sobre a Situação Fático-Jurídica das Obras do Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT) e Eventuais Cenários de Risco (fls 548 do documento digital nº 137778/2021/Control-P)





Outro risco apontado nesse relatório é o conflito regulatório entre os dois modais:

Para finalizar, não se pode desconsiderar que não há arranjo institucional vigente que discipline a integração entre os sistemas de transporte público municipais de Cuiabá e Várzea Grande e o intermunicipal, de modo a regular a operação de sistema com abrangência na região metropolitana, de modo que a opção pelo VLT pode

desembocar num alto conflito regulatório, diante da necessidade de celebração de novos acordos operacionais entre os diversos operadores e a pactuação de medidas regulatórias comuns entre os entes federados envolvidos, que permita a integração do modal metroferroviário ao sistema de transporte público rodoviário já existente, por meio de TAC e/ou outros instrumentos jurídicos ou legais.

Nesse aspecto, no caso do cenário que envolve a alteração do modal para BRT ou Corredor Exclusivo, esse evento de risco não é crítico como no caso do VLT, vez que a frota de ônibus a ser adquirida pode ser integrada aos concessionários de transporte coletivo municipal ou intermunicipal já em operação, sem a necessidade de introdução de um novo operador exclusivo, após regular processo licitatório.

Fonte: Relatório sobre a Situação Fático-Jurídica das Obras do Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT) e Eventuais Cenários de Risco (fls 549/550 do documento digital nº 137778/2021/Control-P)

5. Nas fls 551/731 a 800 do documento digital nº 137778/2021- Control-P consta O Estudo de Engenharia de Valor elaborado pela empresa Houer Concessões, que conclui:





Conclusões do Estudo

Da análise do referido quadro resumo ressaltam-se as seguintes conclusões:

- 1) Os custos para implantação do sistema VLT foram avaliados em R\$ 1.836.034.128,31, incluindo o que já foi gasto até o momento na execução das obras e os custos para conclusão de todo o sistema de transportes, conforme constatado nos estudos anteriores e consolidados pelo grupo GT Mobilidade;
- 2) Os custos estimados para implantação do sistema BRT (Bus Rapid Transit) totalizaram R\$ 1.511.257.283,24, considerando o que já foi gasto nas obras do VLT até o momento e os serviços que podem ser aproveitados, representando uma economia de custos iniciais da ordem de 325 milhões de reais em relação aos custos de conclusão do VLT;
- 3) Os custos totais do projeto original em VLT, ao longo da sua vida útil de projeto considerada (20 anos), incluindo os custos de operação, manutenção e conservação do sistema, bem como os custos totais dos usuários (tais como, tempo de viagem), totalizaram R\$ 11.434.367.053,96;
- 4) Já os custos totais para conclusão do sistema de transporte em BRT foram avaliados em R\$ 10.823.409.590,98, representando uma economia ao longo do período de 20 anos de cerca de 611 milhões de reais;

Fonte: Estudo de Engenharia de Valor – Sistema de Transporte Metropolitano – Cuiabá-Várzea Grande (agosto/2020) (fls 723/724 do documento digital nº 137778/2021/Control-P)

6. O Relatório de Consolidação de Estudos e Análises para Tomada de Decisão elaborado pela empresa Houer Concessões (fls 732/780 do documento digital nº177778/2021 – Control-P) apresenta suas conclusões para seis alternativas analisadas:





- a) não implantar, com o conseqüente vencimento antecipado dos contratos de financiamento firmados no âmbito do projeto original²;
- b) implantar a solução originalmente concebida, por meio de Veículo Leve sobre Trilhos, devendo-se recuperar estruturas eventualmente degradadas pela ação do tempo desde a paralisação;
- c) implantar solução por meio de Veículo Leve sobre Trilhos, porém com redução de escopo em relação ao projeto original, de modo a diminuir os custos para a retomada;

- d) implantar solução por meio de BRT, com escopo similar ao originalmente concebido, com custo de implantação menor que as soluções por VLT;
- e) implantar solução por meio de Corredor Exclusivo à esquerda, com escopo similar ao originalmente concebido ou diverso, com custo de implantação menor que as soluções por VLT;
- f) implantar solução por meio de BRT OTIMIZADO, com escopo ampliado em relação ao originalmente concebido e implementando otimizações propostas no estudo de Engenharia de Valor.

ALTERNATIVA	PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS	PRINCIPAIS RISCOS
a) Não implantar	✓ não há pontos fortes	✓ vencimento antecipado dos contratos de financiamento firmados no âmbito do projeto original ✓ impossibilidade de contratar novas operações de crédito junto à instituição até que a situação seja regularizada.	✓ retenção pela Caixa dos recursos oriundos do Fundo de Participação dos Estados – FPE, no caso dos recursos com fonte FGTS. ✓ prejuízo ao desenvolvimento de políticas públicas e benefícios sociais pelo Estado





ALTERNATIVA	PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS	PRINCIPAIS RISCOS
b) Implantar a solução originalmente concebida, por meio de Veículo Leve sobre Trilhos	<ul style="list-style-type: none">✓ maior facilidade para a liberação do saldo a desembolsar no âmbito dos contratos de financiamento já firmados;✓ aproveitamento de grande parte das obras e serviços já executados;✓ emprego do material rodante já adquirido.	<ul style="list-style-type: none">✓ maiores custos para conclusão do empreendimento (cerca de R\$ 763 milhões), com a necessidade de aportes elevados de recursos próprios pelo Governo do Estado de Mato Grosso (cerca de R\$ 570 milhões) e maiores custos operacionais por todo o ciclo de vida do projeto;✓ dificuldade para a contratação de manutenção para o material rodante, devido à declaração de inidoneidade do fornecedor exclusivo desses equipamentos, segundo a PGE - Procuradoria Geral do Estado de Mato Grosso.	<ul style="list-style-type: none">✓ possibilidade de que o aporte adicional do Governo com recursos próprios seja ainda maior do que o estimado, tendo em vista que que há vedação a que sejam feitos desembolsos de recursos com fonte FGTS para despesas a título de reajuste e/ou realinhamento de preços de obras, serviços, estudos, projetos e materiais e/ou equipamentos, bem como para recuperação de itens já executados, mas deteriorados;✓ necessidade de aumento da tarifa do serviço ou do subsídio estatal para manutenção da tarifa em patamar inferior;✓ alto conflito regulatório dos modais entre os municípios e o Estado.





ALTERNATIVA	PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS	PRINCIPAIS RISCOS
c) Implantar solução por meio de Veículo Leve sobre Trilhos, porém com redução de escopo	<ul style="list-style-type: none">✓ menor custo de implantação (cerca de R\$ 696 milhões), se comparado a alternativa (b) de implantação do VLT conforme projeto original (cerca de R\$763 milhões).✓ maior facilidade para a liberação do saldo a desembolsar no âmbito dos contratos de financiamento já firmados;✓ menor probabilidade de impacto de eventos de risco (de acordo com relatório de Gestão de Riscos do GT Mobilidade) em relação ao projeto original (VLT);✓ aproveitamento de grande parte das obras e serviços já executados;✓ emprego do material rodante já adquirido.	<ul style="list-style-type: none">✓ custos substanciais para a conclusão do empreendimento (cerca de R\$ 696 milhões), com a necessidade de aportes elevados de recursos próprios pelo Governo do Estado de Mato Grosso (cerca de R\$ 523 milhões), e custos operacionais elevados por todo o ciclo de vida do projeto;✓ dificuldade para contratação de manutenção para o material rodante, devido à declaração de inidoneidade do fornecedor exclusivo;✓ necessidade de apresentação de documentação, novos projetos e orçamentos, para análise e manifestação da Caixa, quanto aos itens a serem suprimidos e mantidos no empreendimento.	<ul style="list-style-type: none">✓ possibilidade de que o aporte adicional pelo Governo do Estado de Mato Grosso seja ainda maior do que o estimado, tendo em vista que há vedação a que sejam feitos desembolsos de recursos com fonte FGTS para despesas a título de reajuste e/ou realinhamento de preços de obras, serviços, estudos, projetos e materiais e/ou equipamentos, bem como para recuperação de itens já executados, mas deteriorados;✓ necessidade de aumento da tarifa do serviço ou do subsídio estatal para manutenção da tarifa em patamar inferior;✓ alto conflito regulatório dos modais entre os municípios e o Estado.





ALTERNATIVA	PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS	PRINCIPAIS RISCOS
d) Implantar solução por meio de BRT	<ul style="list-style-type: none">✓ menor custo de implantação (cerca de R\$ 460 milhões), se comparado a alternativa (b) de implantação do VLT conforme projeto original (cerca de R\$763 milhões), resultando em menores aportes de recursos próprios por parte do Governo do Estado de Mato Grosso;✓ menores valores de tarifa e custos operacionais ao longo do ciclo de vida do projeto e, conseqüentemente, menores subsídios estatais;✓ possibilidade de ampliação da área coberta pelo serviço, em relação a solução de VLT;✓ maior integração com os sistemas já implantados e, conseqüentemente, menor risco de conflito regulatório.	<ul style="list-style-type: none">✓ baixo aproveitamento dos recursos (financeiros e não financeiros) já empregados;✓ não aproveitamento do material rodante já adquirido;✓ necessidade de autorização da reprogramação da fonte de recursos pelo gestor do FGTS, com apresentação de nova documentação, projetos e orçamentos, para análise e manifestação quanto aos itens a serem alterados no empreendimento;✓ apresenta maior probabilidade de impacto de eventos de risco, especialmente na solução via BRT (escopo original), de acordo com o relatório de Gestão de Riscos do GT Mobilidade Cuiabá.	<ul style="list-style-type: none">✓ possibilidade de não liberação do saldo a desembolsar no âmbito dos contratos de financiamento já firmados, implicando no aporte total dos recursos necessários pelo Governo do Estado de Mato Grosso;✓ possibilidade de rescisão dos contratos de financiamento, caso não seja autorizada a reprogramação da fonte de recursos pelo gestor do FGTS, com vencimento antecipado dos contratos de financiamento firmados no âmbito do projeto original.





ALTERNATIVA	PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS	PRINCIPAIS RISCOS
e) Implantar solução por meio de Corredor Exclusivo à esquerda	<ul style="list-style-type: none">✓ menor custo de implantação (cerca de R\$ 437 milhões), se comparado a alternativa (b) de implantação do VLT conforme projeto original (cerca de R\$763 milhões), resultando em menores aportes de recursos próprios por parte do Governo do Estado de Mato Grosso;✓ menores valores de tarifa e custos operacionais ao longo do ciclo de vida do projeto e, conseqüentemente, menores subsídios estatais;✓ Possibilidade de ampliação da área coberta pelo serviço, em relação a solução de VLT;✓ maior integração com os sistemas já existentes e menor risco de conflito regulatório;✓ menor probabilidade de impacto de eventos de risco, de acordo com o relatório de Gestão de Riscos do GT Mobilidade Cuiabá.	<ul style="list-style-type: none">✓ baixo aproveitamento dos recursos (financeiros e não financeiros) já empregados;✓ não aproveitamento do material rodante já adquirido;✓ necessidade de autorização da reprogramação da fonte de recursos pelo gestor do FGTS, com apresentação de nova documentação, projetos e orçamentos, para análise e manifestação quanto aos itens a serem alterados no empreendimento;	<ul style="list-style-type: none">✓ possibilidade de não liberação do saldo a desembolsar no âmbito dos contratos de financiamento já firmados, implicando no aporte total dos recursos necessários pelo Governo do Estado de Mato Grosso;✓ possibilidade de rescisão dos contratos de financiamento, caso não seja autorizada a reprogramação da fonte de recursos pelo gestor do FGTS, com vencimento antecipado dos contratos de financiamento firmados no âmbito do projeto original.

Fonte: Relatório de Consolidação de estudos e Análises para Tomada de Decisão (fls 736 a 741 do documento digital nº 137778/2021/Control-P)





Dentre as conclusões apresentadas, destaca-se:

Entende-se que os pontos fortes e fracos, bem como os riscos jurídicos e operacionais colacionados na consolidação realizada, devem ser avaliados pela Administração Pública sob a ótica da supremacia do interesse público, privilegiando a solução que promova maior eficiência e qualidade na prestação do serviço com modicidade tarifária.

Nesse sentido, nota-se que as soluções analisadas possuem riscos, mas esses se revelam mais acentuados na opção por seguir com a tecnologia VLT, especialmente ao se privilegiar o interesse público e o atendimento às necessidades de transporte da população a ser atendida. Como destacado na consolidação, a dificuldade na contratação de manutenção do material rodante inviabilizaria a operação do sistema, haja vista a inidoneidade do único fornecedor apto a prestar o serviço. Ademais, nota-se que insistir nessa solução traz maiores custos e subsídios a serem arcados com recursos próprios do Estado de Mato Grosso, além de apresentar menor área de abrangência e menor flexibilidade que a solução BRT.]

No aspecto de flexibilidade, convém ressaltar que a solução dos corredores estruturais operados por ônibus permite o atendimento direto de áreas adjacentes pelos mesmos veículos, cujo interesse resta demonstrado nos dados atualizados da Matriz Origem/Destino do transporte coletivo em Cuiabá e Várzea Grande como, por exemplo, as áreas centrais das duas cidades. Já a manutenção da solução ferroviária, ou seja, o VLT, demandaria a necessidade de transbordos aos usuários para acesso às regiões citadas conforme mostrado nos relatórios produzidos pelo estudo econômico-financeiro.

Fonte: Relatório de Consolidação de estudos e Análises para Tomada de Decisão (fls 742 do documento digital nº 137778/2021/Control-P)

Destaca-se a maior flexibilidade do sistema BRT, que poderá atender diretamente áreas adjacentes e poderá reduzir o número de transbordos.

7. Observa-se que custo de implantação e de operação dos sistemas não foram os únicos fatores que definiram a Tomada de Decisão pelo modal BRT. Nessa situação na qual a diferença entre os custos operacionais das duas soluções





foi pequena, os fatores de risco jurídico, flexibilidade e maior facilidade de manutenção podem ter sido mais determinantes que os custos nessa definição.

8. A destinação dos vagões e elementos da via permanente do VLT depende do deslinde dos processos judiciais ajuizados.
9. Reafirma-se que a definição da solução que será adotada é anterior à licitação para a execução dos serviços. Se a Lei nº 12.462/2011 que regulamenta o RDCi Presencial nº 047/2021 e a Lei nº 14.133/2021 preveem o RDCi com base em anteprojetos, não se pode exigir nível de detalhamento maior que o de anteprojeto na definição da solução. O Estudo de Engenharia de Valor o Documento digital nº 137778 – Control-P, fl 725 conclui:

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 – Sistema de Transporte Metropolitano – Cuiabá-Várzea Grande (agosto/2020) (fls 725 do documento digital nº 137778/2021/Control-P)

Esse relatório visa subsidiar a tomada de decisão dos gestores e recomenda o detalhamento das alternativas em nível de projeto para eventuais procedimentos licitatórios. Sendo escolhida a modalidade de RDCi, o nível de detalhamento necessário para se licitar é o de anteprojeto.

Entende-se que o objeto licitado é compatível com o regime de contratação integrada, dada a sua complexidade e a possibilidade de se adotarem soluções diferenciadas de bilhetagem, paradas, terminais, integração.





Nessa situação não se vislumbra indícios de plausibilidade da suposta ilegalidade na decisão de se adotar o modal BRT que pudesse justificar a excepcionalidade de uma medida cautelar. Entende-se que não ficou demonstrado o **fumus boni iuris** referente a essa decisão.

Pelo exposto, entende-se que não estão caracterizados os requisitos necessários para a concessão de Medida Cautelar. Entende-se, ainda, que as informações mais detalhadas referentes aos estudos técnicos realizados e à destinação do material rodante e da via permanente do VLT, solicitadas no Relatório Técnico Preliminar (doc. Control-P nº 216671/2022), não tem o condão de invalidar a decisão de Gestão pela escolha do modal BRT. Considerando a materialidade e a complexidade do RDCi Presencial nº 047/2021 e do Contrato nº 052/2022 dele oriundo, recomenda-se que sua execução seja acompanhada em um processo de fiscalização, onde as questões referentes às Licenças, ao processo de licitação, à destinação do material a ser retirado, da destinação dos vagões, do detalhamento dos orçamentos por ocasião da entrega dos projetos poderão ser abordadas.

Diante do exposto, sugere-se ao Exmo. Conselheiro Relator:

- i. Indeferir a medida cautelar pleiteada no processo nº 165867/2022.
- ii. Recomendar à Sinfra que agilize a obtenção da Licença de Instalação do empreendimento, de modo a impedir futuros atrasos na execução.
- 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 a abertura de processo de auditoria referente ao RDCi Presencial nº 047/2021 e ao Contrato nº 052/2022.
- v. Pela improcedência da presente RNE.
- vi. Enviar os autos ao MPC para emissão de parecer, nos termos do Art. 199 da RN 16/2021 (RITCEMT).
- vii. Pelo arquivamento do presente processo.

Secex de Obras e Infraestrutura, 10 de novembro de 2022.

*(assinatura digital)*¹

André Luiz Souza Ramos

Secretário de Controle Externo de Obras e Infraestrutura

¹Documento firmado por assinatura digital, baseada em certificado digital emitido por Autoridade Certificadora credenciada, nos termos da Lei Federal nº 11.419/2006 e Resolução Normativa nº 9/2012 do TCE/MT.

