



<b>PROCESSO</b>	<b>527319/2021</b>
<b>ASSUNTO</b>	<b>REPRESENTAÇÃO DE NATUREZA EXTERNA COM TUTELA PROVISÓRIA DE URGÊNCIA INCIDENTAL INIBITÓRIA</b>
<b>REQUERENTE</b>	<b>ESTADO DE MATO GROSSO</b>
<b>REQUERIDO</b>	<b>MUNICÍPIO DE CUIABÁ</b>
<b>RELATOR</b>	<b>CONSELHEIRO VALTER ALBANO</b>

### **JULGAMENTO SINGULAR**

1. Trata-se de requerimento de medidas cautelares inibitórias e aplicação multas, protocolado pelo Estado de Mato Grosso em desfavor do Prefeito de Cuiabá e Secretários Municipais de Mobilidade Urbana, de Ordem Pública e Meio Ambiente, e de Desenvolvimento Sustentável, em razão do descumprimento do Julgamento Singular 001/VAS/2024, visto que continuam obstaculizando o andamento das obras de implantação do BRT em Cuiabá, exigindo apresentação de contrato, licenças e autorizações previstas nas leis municipais para movimentação ou desmonte de terras e instalação de canteiro de obra.
2. Foram anexados ao requerimento o Auto de Notificação 53316, datado de 16/01/2024, a contranotificação da Prefeitura de Cuiabá, a resposta do Consórcio Construtor BRT à contranotificação, a Notificação Recomendatória 002/2024 do Ministério Público Estadual, e o Ofício 081/2024/GAB/PGE, respondendo ao Ministério Público Estadual (doc. Digital 409890/2024).
3. Notificado para manifestação, o Prefeito da Capital argumentou não ter descumprido decisões deste Tribunal, uma vez que a tutela provisória de urgência concedida através do Julgamento Singular 001/VAS/2024 não supre as licenças ambientais e urbanísticas exigidas pela legislação municipal (doc. Digital 415854/2024).
4. Alegou, ainda, que o Acórdão 10/2023-PV e o Julgamento Singular 570/SR/2023, não afastam a autonomia municipal para exigir os documentos necessários à implantação do modal BRT em Cuiabá, e que o Poder Executivo Municipal, é dotado de autonomia prevista na Constituição Federal, e exerce todas as atribuições que lhe compete, fiscalizando toda e qualquer obra realizada em sua jurisdição, e que o Estado não está recebendo tratamento diferenciado de qualquer outro interessado em construir e/ou demolir.





5. Afirmou que nenhuma obra será realizada em Cuiabá sem o alvará de obras, conforme determina o art. 5º do Código de Obras do Município, e reafirmou que num Estado democrático de Direito, o ente municipal tem plena autonomia para se auto organizar e governar e para legislar sobre assuntos de interesse local, e que vem fazendo valer a legislação municipal vigente.
6. Salientou que protocolou Embargos de Declaração e Agravo Interno sobre o JS 001/VAS/2024, e que o Julgamento Singular 570/SR/2023, não pode produzir efeitos úteis porque o processo foi extinto sem resolução de mérito.
7. Quanto à notificação recomendatória do Ministério Público Estadual e a contranotificação da Prefeitura ao Consórcio Construtor BRT, reafirma que a expedição se deu em razão da necessidade dos documentos exigido pela legislação municipal.
8. Noticiou que em função das obras do BRT na Av. Historiador Rubens de Mendonça, uma adutora de água tratada foi rompida, causando prejuízos à municipalidade com a interrupção do abastecimento em dois bairros, deixando mais de 150.000 pessoas sem água.
9. Ao final, requereu o deferimento da sua defesa para que sejam julgados totalmente improcedentes os pedidos de aplicação de multas feitos pelo representante, considerando a inexistência de descumprimento de qualquer decisão proferida por este Tribunal de Contas.
10. **É o necessário relatório, passo a decidir** com a competência conferida pelos artigos 38 e 39, do Código de Processo de Controle Externo (CPCE) - Lei Complementar 752/2022, e artigos 338 e seguintes, da Resolução Normativa 16/2021 – RITCE/MT.
11. Num breve aparte, ressalto que por meio do mencionado **Julgamento Singular 001/VAS/2024, publicado no dia 03/01/2024**, decidi pelo deferimento da tutela de urgência incidental inibitória em favor do Governo do Estado de Mato Grosso, **determinando ao Município de Cuiabá que não praticasse qualquer medida que dificultasse ou impedisse e execução das obras de implantação do BRT** na Capital mato-grossense, em observância ao que já havia sido decidido por meio do **Acórdão 10/2023-PV e do julgamento singular 570/SR/2023**, sob pena de responsabilização. Na mesma decisão, determinei ao Governo do Estado de Mato Grosso, que adotasse as medidas necessárias para garantir a segurança das empresas executoras da obra, de modo a evitar eventuais obstáculos de iniciativa do município.





12. Destaquei, na ocasião, que preferências pessoais e demandas constantes de iniciativa do Município visando impedir as obras do BRT, não podem se sobrepor ou obstar o relevante interesse público desse aglomerado urbano de usufruir de transporte público adequado, atestadamente legal e viável, e capaz de minimizar os inúmeros problemas e transtornos de mobilidade nas municipalidades atingidas.
13. Apesar disso, neste novo pedido feito pela SINFRA, que tem como ponto central o descumprimento do JS 001/VAS/24, constato que mais uma vez, a autoridade política municipal, deliberadamente, coloca seus interesses e preferências pessoais acima dos interesses comuns, fazendo exigências já dispensadas por este Tribunal, em afronta às determinações deste órgão constitucional de controle externo, fato que, por si só, já autoriza a concessão de medidas urgentes e aplicação de multas.
14. A parte dispositiva do JS 01/VAS/2024, expressamente determina que o Município de Cuiabá se abstenha de praticar qualquer medida que dificulte ou impeça as referidas obras, em observância ao Acórdão 10/2023-PV e ao julgamento singular 570/SR/2023, sob pena de responsabilização.
15. O Acórdãos 10/2023-PV deliberou claramente que não havia necessidade de o Estado de Mato Grosso apresentar projetos básico e executivo relacionado às obras do BRT, e que a licença ambiental competia à SEMA expedir. O JS 570/SR/2023 (proc. 470740/2023), deu provimento aos embargos interpostos contra o JS 362/SR/2023, para fazer constar a recomendação, no lugar da determinação, para que o Governador do Estado e o Secretário de Estado de Infraestrutura e Logística – SINFRA, buscassem dar início de forma célere aos serviços das etapas preliminares de implantação do modal BRT.
16. Importante lembrar que essa confusão relacionada às obras do BRT, perdura por mais de quatro anos, desde a publicação de mudança do modal de VLT para BRT, em dezembro de 2019, onde o Governo do Estado de Mato Grosso pretende implementar o BRT nos municípios de Cuiabá e Várzea Grande, e o Poder Executivo de Cuiabá, por sua vez, tenta impedir as obras na Capital, fazendo inúmeras exigências previstas na legislação adstrita ao Município de Cuiabá.
17. Não se pode ignorar, também, que em várias ocasiões, o Prefeito de Cuiabá sempre demonstrou sua preferência pelo Veículo Leve sobre Trilhos – VLT, apesar da **tentativa frustrada** de sua implantação ter começado há mais de 10 anos, sem solução de





continuidade até hoje, e que causaram caos e tragédias à população, além de enorme desperdício de recursos públicos.

18. As exigências feitas pelo Prefeito da Capital com base na legislação municipal são infundadas e inaplicáveis no caso, porque, repito, são restritas à administração local.
19. Por outro lado, as respectivas obras e serviços de implantação do BRT, **envolvem interesses comuns de dois municípios** integrantes da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, e na hipótese, são as diretrizes dessa região que devem prevalecer.
20. A inaplicabilidade da legislação de Cuiabá está implícita nos julgamentos até aqui exarados no âmbito do controle externo, uma vez que **as determinações foram no sentido de que o Governo do Estado deveria dar continuidade à implantação do BRT, independente das exigências do Município**, inclusive com a adoção de medidas necessárias para garantir a segurança das empresas executoras da obra e impedir os entraves provocados pelas ações da autoridade política municipal de Cuiabá.
21. Ora, se fosse necessário aplicar as legislações municipais em empreendimento que envolve mais de um município, obviamente este Tribunal de Contas jamais teria decidido pela continuidade das obras sem antes analisar a **legislação restrita aos limites dos municípios envolvidos (Cuiabá e Várzea Grande)**.
22. Tem razão o Prefeito de Cuiabá ao afirmar que o Município tem autonomia para se auto organizar e governar e para legislar **sobre assuntos de interesse local**, de acordo com o comando constitucional expresso no art. 18 da Constituição da República. **Não nego, em absoluto, essa autonomia, e nem poderia.**
23. Entretanto, ocorre que, quando as atividades ou os serviços sejam de interesse comum de mais de um dos municípios de determinada região metropolitana ou aglomerado urbano, **a legislação dos entes federativos municipais são mitigadas em favor dos interesses regionais.**
24. Por isso, a partir do momento em que o Município de Cuiabá passou a integrar a Região Metropolitana do Rio Cuiabá, **submete-se compulsoriamente<sup>1</sup> às diretrizes e normas desse núcleo, as quais prevalecem em nome do interesse e bem comum, em detrimento dos próprios e exclusivos interesses. O Município de Cuiabá, neste**

<sup>1</sup> O caráter compulsório da participação de municípios em regiões metropolitanas, microrregiões e aglomerações urbanas já foi decidido pelo Pleno do STF na ADI 1842/RJ, Rel. Min. Luiz Fux, Redator do Acórdão, Min. Gilmar Mendes, ADI 1841/RJ, Rel. Min. Carlos Velloso, DJ 20.9.2002; ADI 796/ES, Rel. Min. Néri da Silveira, DJ 17.12.1999.





**caso, não pode se colocar estanque, isolado, desconexo do Estado-membro ao qual pertence.**

25. A criação de regiões metropolitanas possibilita uma administração centralizada das **obras e serviços de interesses comuns da área delimitada, considerando os interesses coletivos e regionais**, onde os problemas e os interesses de cada região passam a interagir num sistema único, sem que com isso haja eventual violação à autonomia municipal de quaisquer dos entes integrantes desse núcleo, tendo em vista a autorização constitucional, conforme se verá a seguir.
26. Esse é o entendimento, inclusive, do Supremo Tribunal Federal – STF, conforme se observa do voto do Ministro Maurício Corrêa, na Ação Direta de Inconstitucionalidade – ADI 1842/RJ<sup>2</sup>, que discutia a possibilidade e a extensão da autorização de o Estado-membro criar regiões administrativas, regular e executar funções e serviços públicos de interesses comuns:

*...Busca-se a personificação de um ente para fins de administração centralizada, que planeje a atuação pública sobre território definido e que coordene e execute obras e serviços de interesse comum de toda a área, de sorte que a população seja atendida com eficiência. Por outro lado, a complexidade das obras e dos serviços metropolitanos, invariavelmente de altíssimo custo, não permite que os Poderes Executivos municipais, de forma isolada, os satisfaçam. Como o interesse da sociedade, aliás direito público oponível contra o Estado, é de âmbito regional e não apenas local, a Constituição autorizou a instituição desses aglomerados, sempre por lei complementar pela relevância de que se revestem.*

27. Segundo o Ministro, a criação de região metropolitana cuida de “**dar concreção ao pacto federativo, que não idealiza entes estanques e isolados, desconexos com os demais, e sim, envolvidos e comprometidos com o equilíbrio e a harmonia do todo, fundamentalmente nas questões que extrapolam situações tipicamente locais, alcançando, direta ou indiretamente, interesses comuns a outros entes federados**”.
28. No caso dos Estados e Municípios, consideradas as peculiaridades regionais de cada um, a autonomia municipal pode ser redimensionada, relativizando a competência do município, em razão da permissão contida no § 3º, do artigo 25, da Constituição da República, que dispõe:

**Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição...**

<sup>2</sup> STF. Ação Direta de Inconstitucionalidade 1.842 Rio De Janeiro – Relator do Acórdão: Min. Gilmar Mendes  
No mesmo sentido: ADIs 1826, 1843, e 1906, entre outras





§ 3º Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

29. Nos mesmos termos é o teor do art. 302, da Constituição do Estado de Mato Grosso<sup>3</sup>.
30. Observe-se que ao mesmo tempo que os comandos constitucionais autorizam os Estados a criar tais organismos/núcleos mediante lei complementar, também explicitam que sua principal finalidade é a organização, planejamento e execução de **funções públicas de interesse comum desses núcleos**.
31. Regulamentando os dispositivos constitucionais, no âmbito estadual, a Lei Complementar 359/2009, que criou a Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá<sup>4</sup>, como nova unidade de organização regional, conceitua **funções públicas de interesse comum** como sendo “as atividades ou os serviços de natureza local, cuja realização seja de interesse de mais de um dos municípios da aglomeração urbana” (art. 5<sup>o</sup>)<sup>5</sup>.
32. Entre essas atividades e serviços, estão a **acessibilidade e a mobilidade** (art. 5º, inc. III), onde o **transporte público urbano intermunicipal** discutido nestes autos se enquadra perfeitamente como função pública de interesse comum.
33. Na esfera nacional, a Lei 13.089/2015 - Estatuto da Metrópole, estabelece **diretrizes gerais a serem seguidas pelas regiões metropolitanas** e aglomerações urbanas instituídas pelos Estados, e no seu art. 6º, explicita os princípios aplicáveis a esses organismos, entre eles, o princípio da **prevalecência do interesse comum sobre o local**:

3 CE/89. Art. 302 O Estado poderá criar, mediante lei complementar, região metropolitana, microrregiões e aglomerados urbanos, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas e serviços de interesse comum.

4 LC 359/2009. Art. 2º. Fica criada a Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá - RMVRC, que constitui nova unidade de organização regional do Estado de Mato Grosso, composta pelos seguintes municípios: Cuiabá, Várzea Grande, Nossa Senhora do Livramento, Santo Antônio de Leverger, Acorizal e Chapada dos Guimarães.

5 Art. 5º Considera-se, para efeito desta lei, Funções Públicas de Interesse Comum as atividades ou os serviços de natureza local, cuja realização seja de interesse de mais de um dos municípios da aglomeração urbana; ou cuja realização por parte de um município, isoladamente, seja inviável, não atinja aos objetivos propostos ou cause impacto nos outros municípios integrantes da Região Metropolitana.

Parágrafo único. São funções públicas de interesse comum no âmbito da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá - RMVRC:

I - desenvolvimento econômico e social;  
II - planejamento do uso e da ocupação do solo;

III - acessibilidade e mobilidade;

IV - saneamento ambiental;

V - preservação e conservação do meio ambiente;

VI - desenvolvimento urbano e políticas setoriais (habitação, saúde, educação, segurança, turismo, esporte e lazer), entre outras.





**Art. 6º A governança interfederativa das regiões metropolitanas e das aglomerações urbanas respeitará os seguintes princípios:**  
**I – prevalência do interesse comum sobre o local;...**

34. Analisando sistematicamente esse princípio com os dispositivos constitucionais e legais transcritos, é possível afirmar que ao mesmo tempo que a competência do Estado para criar esses organismos é fixada, **a competência municipal** dos integrantes de determinado núcleo é **limitada ou mitigada, em razão da prevalência do interesse comum.**

35. No mesmo sentido, Alaor Caffé Alves:

**Pela função da referida lei complementar, deduz-se que tais regiões deverão ter tratamento constitucional a nível do Estado, perfazendo as bases institucionais de sua criação e funcionamento em face da existência de municípios das integrantes. Quer dizer também que, uma vez constituídas por lei complementar, a integração dos municípios será compulsória para o efeito de realização das funções públicas de interesse comum, não podendo o ente local subtraír-se à figura regional, ficando sujeito às condições estabelecidas a nível regional para realizar aquelas funções públicas de interesse comum. Esta peculiaridade, singular em nosso direito, define os limites da autonomia municipal no âmbito urbano-regional metropolitano.** (grifei)

36. A doutrina do ilustre administrativista e professor Caio Tácito ensina que:

**A Lei complementar estadual, instituidora da região metropolitana, afirma a íntima correlação de interesses que, em benefício do princípio da continuidade, da produtividade e da eficiência, torna unitária e coordenada, em entidade própria, segundo a lei complementar, a gestão de serviços e atividades originariamente adstritos à administração local. A avocação estadual da matéria ordinariamente municipal não viola a autonomia do Município na medida em que se fundamenta em norma constitucional, ou seja, em norma de igual hierarquia. É a própria Constituição que, ao mesmo tempo, afirma e limita a autonomia municipal.** (grifei)

37. Sobre o assunto, o saudoso Ministro Maurício Corrêa, na ADI já mencionada, fez a seguinte ponderação:

**Não é razoável pretender-se que, instituídos esses organismos [região metropolitana, aglomerados urbanos e microrregiões], os Municípios que os compõem continuem a exercer isoladamente as competências que lhes foram cometidas em princípio, uma vez que nessas circunstâncias estabelece-se uma comunhão superior de interesses, daí porque a autonomia a eles reservada sofre naturais limitações oriundas do próprio destino dos conglomerados de que façam parte.** (grifei)





38. É exatamente essa **comunhão superior de interesses**, nas palavras do ministro, que torna relativa a autonomia municipal dos integrantes de uma região metropolitana nas matérias que a lei complementar julgou competir ao Estado, evidenciando a prevalência dos interesses regionais, em detrimento dos locais. A Prefeitura de Cuiabá não pode se colocar como gestora da malha viária da região metropolitana.
39. Os entraves e obstáculos criados pelo Município de Cuiabá - a exemplo do Auto de Notificação 53316, datado de 16/01/2024, posterior, portanto, ao JS 001/VAS/2024, exigindo licenças e autorizações municipais para movimentação ou desmonte de terras e instalação de canteiro de obra -, a meu ver, desrespeitam as decisões deste Tribunal e violam a própria razão de ser da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, tendo como consequência, significativos atrasos na implantação do modal, e prejuízos imensuráveis aos cofres públicos, com constantes reajustamentos do contrato, e à população, que se vê privada de um transporte intermunicipal melhor, mais eficaz e sustentável.
40. Certo é que, seja a autonomia municipal relativizada, limitada, mitigada ou condicionada, o Município integrante de região metropolitana devidamente formalizada nos termos constitucionais e legais, submete-se obrigatoriamente às diretrizes metropolitanas, uma vez que os interesses envolvidos ultrapassam os próprios e exclusivos do município, prevalecendo o regional e o bem comum. Esse interesse regional e o bem comum é que são a base do Estado federado e democrático de direito.
41. No caso da implantação do BRT nos municípios de Cuiabá e Várzea Grande, **o Estado de Mato Grosso, com o apoio e aprovação do Conselho Deliberativo da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá**, exerce autonomia administrativa na execução de projetos de infraestrutura que ultrapassam os limites municipais, e por isso mesmo, **não precisa submeter-se às normas municipais de quaisquer dos integrantes do aglomerado, cuja aplicação é restrita aos seus territórios**.
42. Aliás, é oportuno relembrar que **o município de Cuiabá**, como integrante da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá e consequentemente do Conselho Deliberativo, **participou efetivamente da tomada de decisão pela troca do modal de transporte público**. Isso ficou consignado no **processo judicial que denegou o mandado de segurança<sup>6</sup>** impetrado pelo Município de Cuiabá contra o Estado de Mato Grosso, e que **comprovou sua participação em audiências e consultas públicas sobre o BRT, e na aprovação da troca de modal**.

<sup>6</sup> N.U 1000002-38.2021.8.11.0000, CÂMARAS CÍVEIS REUNIDAS DE DIREITO PÚBLICO, GILBERTO LOPES BUSSIKI, Turma de Câmaras Cíveis Reunidas de Direito Público e Coletivo, Julgado em 31/08/2023, Publicado no DJE 01/09/2023





43. Diante desses fundamentos, repito, é inadmissível que a autoridade política municipal continue a fazer exigências já superadas e dispensadas por este Tribunal por inaplicáveis ao caso, na tentativa de impedir a implementação de projeto de infraestrutura que representa solução adequada e viável para os dois municípios beneficiados pelas obras do BRT, e dá concretude e eficácia ao direito fundamental à mobilidade urbana, relacionado diretamente à qualidade de vida dos cidadãos.
44. Essa questão, inclusive, foi recentemente decidida pelo Poder Judiciário de Mato Grosso, onde o juiz Flávio Miraglia Fernandes, da Vara Especializada da Fazenda Pública, analisou pedido de tutela de urgência formulado pelo Estado de Mato Grosso em face do Município de Cuiabá - *idêntico ao protocolado neste Tribunal* -, objetivando a não obstrução da implementação do projeto BRT.
45. Em sua decisão, o magistrado foi categórico ao afirmar que "A exigência de licenças, autorizações e alvarás pelo Município de Cuiabá não encontra fundamento legal adequado, principalmente diante das normativas do Estatuto da Metrópole (Lei 13.089/2015), que estabelece diretrizes para o planejamento e execução de funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas". (grifei)
46. A parte dispositiva da decisão do magistrado foi exarada nos seguintes termos:

Diante do exposto, e em conformidade com o Art. 300 do Código de Processo Civil, DEFIRO o pedido de tutela de urgência para determinar que o Município de Cuiabá se abstenha de criar obstáculos à implantação do projeto BRT com base na ausência de licenças, autorizações e alvarás. Esta decisão visa assegurar a continuidade das obras, considerando-se os princípios da legalidade, eficiência e interesse público.

Por fim, considerando a afirmação do Douto Procurador do Estado de que o Município vem dolosamente inviabilizando o andamento da execução do projeto por meio de exigências discricionárias e, diante do clima beligerante entre as partes envolvidas amplamente divulgada nas mídias, autorizo desde já o uso necessário e eventual de força policial para devido cumprimento desta medida. Determino ainda que esta decisão seja cumprida imediatamente, sob pena de aplicação de multa diária por descumprimento, no valor de R\$ 5.000,00.

47. Inconformado com essa decisão, o Município de Cuiabá interpôs Agravo de Instrumento com pedido de antecipação da tutela recursal (Agravo de Instrumento (202) 1001547-41.2024.8.11.0000), requerendo a suspensão da decisão de primeiro grau. O Relator do Agravo, Desembargador Márcio Vidal, em análise preliminar, não concedeu o efeito suspensivo postulado pelo Município, por não vislumbrar probabilidade de provimento do recurso ou risco de dano grave, ou de difícil reparação.





48. Portanto, sob a ótica das normas constitucionais e legais, e das deliberações deste Tribunal de Contas - e tudo indica que o Poder Judiciário caminha no mesmo sentido -, a construção de infraestruturas tais como a do BRT em regiões metropolitanas, atendem a um propósito regional, por enquadra-se na definição de função pública de interesse comum, **não necessitando submeter-se às exigências da legislação municipal, restrita a cada município integrante da região delimitada.**
49. Essas exigências são incompatíveis com a Constituição da República, pois atos discricionários em decisões municipais isoladas de interesse local, não podem se sobrepor às decisões e diretrizes da região metropolitana a qual pertence o ente municipal, que envolve o interesse regional.
50. O Auto de Notificação e a contranotificação (anexos I e III da inicial), expedidos pela Prefeitura de Cuiabá, requerendo apresentação de contrato e licenças e autorizações previstos nas leis municipais (Código Sanitário e de Posturas, Código de Defesa do Meio Ambiente e Recursos Naturais, Código de Obras e Edificações), mais uma vez demonstra claramente o intuito de tumultuar, obstruir e protelar a continuidade das obras do BRT, até porque, conforme explicações do Consórcio Construtor BRT (anexo II da inicial), no momento de lavratura do referido Auto de Notificação não havia movimentação ou desmonte de terras como mencionado no expediente, mas sim, cercamento e limpeza de terreno de propriedade do Estado.
51. Evidenciados, portanto, a probabilidade do direito do Estado de Mato Grosso de implementar as obras e serviços de infraestrutura do sistema de transporte público intermunicipal de interesse comum, prescindindo de licenças, autorizações e alvarás previstos na legislação municipal, assim como evidenciado está, o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo, em face da demora na referida implementação e consequentes reajustes pelos atrasos nos serviços, decorrentes das ações do Município de Cuiabá, que já provocaram prejuízos significativos não só aos cofres públicos, mas também à população.
52. Nesse contexto, o Código de Processo de Controle Externo - CPCE<sup>7</sup>, autoriza a aplicação de multa, observadas as seguintes hipóteses:

**Art. 61...**

**§ 2º Na aplicação de sanções, inclusive de multa, serão consideradas:**

<sup>7</sup> Lei Complementar 752, de 19/12/2022





I - a natureza e a gravidade da infração cometida, os danos que dela provierem para a administração pública, as circunstâncias agravantes ou atenuantes do agente;

II - as sanções de mesma natureza e relativas ao mesmo fato já aplicadas ao agente, para fim de dosimetria;

III - as funções exercidas pelo agente e a intensidade do acatamento das recomendações emitidas pelo Tribunal de Contas.

53. A Lei Complementar 269/2007 – Lei Orgânica do TCE/MT, por sua vez, dispõe:

**Art. 75** O Tribunal aplicará multa de até 1000 (mil) vezes a Unidade Padrão Fiscal de Mato Grosso - UPF-MT, ou outra que venha sucedê-la, na graduação estabelecida no regimento interno, aos responsáveis por:

...  
II - ato de gestão ilegal, ilegítimo ou antieconômico de que resulte dano ao erário;

...  
IV - descumprimento de decisão, diligência, recomendação ou solicitação do Tribunal;

...  
VII - reincidência no descumprimento de decisão do relator ou do Tribunal de Contas;...

**Parágrafo único.** Nas infrações enumeradas neste artigo, a cada fato corresponderá uma sanção, podendo incidir o agente em mais de uma, no mesmo processo.

54. No caso de descumprimento de tutela provisória, a Resolução Normativa 16/2021 – RITCE/MT, prevê que:

**Art. 342** O Relator ou o Plenário poderá, para a garantia da eficácia e da eficiência da tutela provisória, fixar multa diária pelo seu descumprimento, sendo possível a modificação do valor ou da sua periodicidade, caso seja verificado que se tornou insuficiente, excessiva ou inadequada.

55. As normas transcritas autorizam expressamente a aplicação de multas pelo descumprimento de decisões deste Tribunal.

## DISPOSITIVO

56. Diante do exposto, **DEFIRO** os pedidos do requerente, para determinar ao Município de Cuiabá, que cumpra e faça cumprir integral e imediatamente as deliberações deste Tribunal de Contas, em especial o Acórdão 10/2023 e os Julgamentos Singulares 001/VAS/2024 e 570/SR/2023, e este julgamento singular, e se abstinha de criar obstáculos à implantação do projeto BRT pela ausência de licenças, autorizações e alvarás municipais, bem como, com exigências de qualquer





**natureza previstas em legislação restrita ao Município de Cuiabá, tais como Código Sanitário e de Posturas, Código de Defesa do Meio Ambiente e Recursos Naturais e Código de Obras e Edificações**, entre outras, sob pena de aplicação da multa prevista no art. 75, IV, da LC 269/2007, pelo descumprimento das decisões deste Tribunal de Contas e eventual reincidência, e multa diária individual de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) ao Prefeito e aos Secretários Municipais de Mobilidade Urbana, de Ordem Pública e Meio Ambiente, e de Desenvolvimento Sustentável, em decorrência de exigências infundadas ou entraves por eles praticados e pelo descumprimento do Julgamento Singular 001/VAS/2024, a partir da publicação desta decisão, sem prejuízo das demais formas de responsabilização, inclusive de reparação de danos eventualmente causados e de adoção de outras medidas necessárias ao cumprimento desta decisão, inclusive policial, se for o caso.

- 57. PUBLIQUE-SE. CUMPRA-SE.**
- 58.** Após, encaminhe-se os autos ao **MINISTÉRIO PÚBLICO DE CONTAS** para manifestação, nos termos e prazo estabelecidos pelo art. 338, § 3º, da Resolução Normativa 16/2021 – RITCE/MT.

Cuiabá/MT, 20 de fevereiro de 2024.

(assinatura digital)  
**Conselheiro VALTER ALBANO**  
**Relator**

