



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

VOTO

1. Importante ressaltar que ambos os julgamentos singulares tem como ponto central, as ações do Município de Cuiabá que visam impedir que o Governo do Estado implante o BRT na Capital. O Agravo, por sua vez, busca a reforma do Julgamento Singular 001/VAS/2024, visando paralisar as obras em face da ausência de documentos exigidos pela Prefeitura.
2. Tendo em vista que o Agravo Interno interposto contra o **JS 001/VAS/2024** já obteve juízo de admissibilidade positivo, passo à análise de mérito, ressaltando que, nos termos do § 5º, art. 338 do RITCE/MT, quando estiver pendente o pronunciamento de mérito do Agravo Interno interposto contra decisão de tutela provisória de urgência, este poderá ser levado à deliberação plenária na mesma oportunidade da homologação da tutela provisória de urgência, não havendo, assim, impedimento para a apreciação em conjunto do Recurso de Agravo Interno e das tutelas de urgência concedidas.
3. A parte dispositiva da decisão recorrida foi exarada nos seguintes termos:

Dianete do exposto, verifico que o pedido de tutela de urgência possui suporte probatório mínimo e representa perigo de retardamento, dificuldade ou perda da efetividade nas ações de controle, fiscalização ou inspeção e /ou agravamento da lesão ou ocorrência de danos ao erário, de difícil ou impossível reparação, nos termos do 39 da LC 752/2022 – CPCE, e DEFIRO a tutela de urgência incidental inibitória em favor do Governo do Estado de Mato Grosso, a fim de determinar que o Município de Cuiabá se abstenha de praticar qualquer medida que dificulte ou impeça as obras referentes a implantação do BRT na Capital mato-grossense, em observância ao Acórdão 10/2023-PV e ao julgamento singular 570/SR/2023, sob pena de responsabilização.

Determino ainda, ao Governo do Estado de Mato Grosso, que ao dar continuidade à referida implantação, adote as medidas necessárias no sentido de garantir a segurança das empresas executoras da obra, de modo a evitar eventuais obstáculos de iniciativa do município.





4. De acordo com o recorrente, o Município de Cuiabá não descumpriu qualquer decisão do Tribunal de Contas, tendo em vista que o Acórdão 10/2023-PV mencionado no julgamento recorrido, contém apenas recomendação para que o Governo do Estado e o Secretário de Estado de Infraestrutura e Logística – SINFRA obtenham as licenças necessárias para a instalação do empreendimento.
5. Com relação ao Julgamento Singular 570/SR/2023, afirmou conter somente recomendações ao Governo do Estado, sem determinações à Prefeitura.
6. Argumentou que em momento algum este Tribunal dispensou a apresentação de licenças e alvarás para a implantação do BRT, e que a Prefeitura não expediu alvará e licenciamento urbanístico porque o Estado não apresentou os documentos previstos na legislação municipal para a obtenção de tais autorizações, tais como os projetos básico e executivo da obra.
7. Entretanto, é de fácil percepção que o Acórdão 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.
8. O Julgamento Singular recorrido, expressamente determina que o Município se abstenha de praticar qualquer medida que dificulte ou impeça as obras referentes a implantação do BRT na Capital mato-grossense.
9. E é nesse ponto que o recorrente vem descumprindo as decisões deste Tribunal. A menção à “**observância ao Ac. 10/2023-PV e ao JS 570/SR/2023**”, é no sentido de que o Estado de Mato Grosso está autorizado à continuar os serviços, independente das exigência da Prefeitura, porque este Tribunal atestou a **legalidade de todo o procedimento de implantação do BRT, e autorizou a continuidade das obras, inclusive com recomendação de celeridade dos serviços**.
10. A nota à imprensa, publicada no sítio eletrônico da Prefeitura de Cuiabá¹, datada de **15/12/2023**, informando que o Município não expediu alvarás e licenças para o BRT em função da ausência de projetos básico e executivo, **demonstram o completo**

¹ <https://www.cuiaba.mt.gov.br/governo/prefeitura-de-cuiaba-ressalta-falta-de-projeto-executivo-para-obras-do-brt-em-cuiaba/31421>





desrespeito ao Ac. 10/2023-PV, publicado em 18/04/2023, cujo conteúdo do voto condutor especificou claramente que esses projetos, no regime de empreitada integrada ficam a cargo da empresa contratada, por expressa previsão na Lei 12.462/11, não servindo tais argumentos como justificativa para obstar o início das obras.

11. Além disso, o desrespeito a este Tribunal ficou caracterizado diante das várias declarações contundentes do Prefeito Emanuel Pinheiro, nas mídias eletrônicas e televisivas, no sentido de que o Município não permitirá as obras do BRT na Capital do Estado, salvo por decisão do Poder Judiciário, ignorando a competência constitucional conferida a este órgão de controle externo para fiscalizar e julgar a aplicação de quaisquer recursos públicos, e acompanhar e verificar a legalidade, legitimidade e economicidade dos procedimentos licitatórios e contratos.
12. Na ocasião do deferimento da tutela de urgência ora recorrida, alertei que preferências pessoais e constantes demandas realizadas no âmbito da competência jurisdicional não podem se sobrepor ou obstar o relevante interesse público desse aglomerado urbano ter, de maneira mais célere possível, uma obra dessa magnitude, atestadamente legal e viável, que será capaz de minimizar os inúmeros problemas de transporte público nas municipalidades de Várzea Grande e Cuiabá.
13. As respectivas obras e serviços de troca do modal de transporte público **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.
14. A inaplicabilidade da legislação de Cuiabá está implícita nos julgamentos até aqui exarados no âmbito do controle externo, que recomendaram a **continuidade das obras de implantação do BRT**, 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.
15. Se de fato fosse necessário aplicar as legislações municipais em empreendimento que extrapola os limites de um dos municípios atingidos pelas obras, obviamente este Tribunal de Contas jamais teria decidido pela continuidade da implantação do novo modal de transporte público intermunicipal, sem antes analisar a **legislação dos municípios de Cuiabá e Várzea Grande**.
16. Nesse contexto, com relação à afirmação do recorrente de que a competência municipal está sendo substituída e ou suprimida diante da autorização de continuidade das obras sem apresentação dos documentos exigidos pelas leis do município, convém salientar





que nesse tipo de empreendimento, de fato, as competências municipais são mitigadas e ou limitadas.

17. Isso porque quando as atividades ou os serviços são de interesse comum de mais de um dos municípios de determinada região metropolitana, **a legislação dos entes federativos municipais são relativizadas em favor dos interesses regionais**, mantendo-se preservada a autonomia municipal conferida pelo art. 18² da Constituição da República, com relação aos assuntos de **interesse local**.
18. A partir do momento em que o Município de Cuiabá passou a integrar a Região Metropolitana do Rio Cuiabá, **submete-se compulsoriamente³ às diretrizes e normas desse núcleo, as quais prevalecem em nome do interesse e bem comum, em detrimento dos próprios e exclusivos interesses**.
19. 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.
20. No caso, a autonomia municipal pode ser relativizada 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...

§ 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.

21. Nos mesmos termos é o teor do art. 302, da Constituição do Estado de Mato Grosso⁴.
22. Observe-se que ao mesmo tempo que os comandos constitucionais autorizam os Estados a criar tais organismos/núcleos mediante lei complementar, também explicitam

2 CR. Art. 18. A organização político-administrativa da República Federativa do Brasil compreende a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, todos autônomos, nos termos desta Constituição.

3 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.

4 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.





que sua principal finalidade é a organização, planejamento e execução de **funções públicas de interesse comum desses núcleos**.

23. Regulamentando os dispositivos constitucionais, no âmbito estadual, a Lei Complementar 359/2009, que criou a Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá⁵, 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. 5º⁶).
24. 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.
25. 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**:

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

26. 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**.

5 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.

6 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.





27. 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/RJ⁷, 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. O Ministro 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)

28. No mesmo sentido é a doutrina de 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 delas 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 subtrair-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)

29. E do ilustre administrativista e professor Caio Tácito:

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)

30. É exatamente a **comunhão superior de interesses**, mencionada na ponderação do Ministro Maurício Corrêa, 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.
31. O Município de Cuiabá, neste caso, não pode se colocar estanque, isolado, desconexo do Estado-membro ao qual pertence, como gestora da malha viária da região metropolitana.

⁷ 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





32. Os entraves e obstáculos criados pelo Município de Cuiabá - *a exemplo da exigência de projetos básico e executivo para expedição de alvarás e licenciamentos e as inúmeras declarações no sentido de somente permitir a implantação do BRT na Capital mato-grossense por ordem do Poder Judiciário-*, 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.
33. 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, sendo este a base do Estado federado e democrático de direito.
34. 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**.
35. 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 segurança⁸** 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**.
36. Com relação à inaplicabilidade das normas municipais nessa obra específica, o Poder Judiciário de Mato Grosso, por intermédio do Juiz de Direito 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*

⁸ 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





protocolado neste Tribunal -, objetivando a não obstrução da implementação do projeto BRT.

37. 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)
38. A parte dispositiva da decisão do magistrado foi exarada nos seguintes termos:

Dianete 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.

39. 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, por não vislumbrar probabilidade de provimento do recurso ou risco de dano grave, ou de difícil reparação.
40. Portanto, sob a ótica das normas constitucionais e legais, e das deliberações deste Tribunal de Contas, que vão ao encontro das decisões do Poder Judiciário de Mato Grosso, a construção de infraestruturas tais como a do BRT em regiões metropolitanas, atendem a um propósito regional, por enquadrar-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**.
41. 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, repita-se, o interesse regional.





42. Nesse contexto, o Ministério Público de Contas ressalta que o Regimento Interno deste Tribunal de Contas disciplina as hipóteses de caracterização de litigância de má-fé pelas condutas adotadas pelos gestores e responsáveis, e após citar todos os processos que tramitaram e ainda tramitam neste Tribunal, concluiu que ambas as tutelas de urgência demonstram que tais medidas só foram necessárias diante dos obstáculos impostos pelo gestor no andamento das obras de substituição do modal VLT para BRT.
43. O Procurador Geral de Contas argumenta que a conduta adotada pela autoridade política municipal tem intuito manifestamente protelatório, ficando a critério do Relator, declarar a litigância de má-fé e a condenação ao pagamento de multa.
44. Sobre essa questão, entendo que nova reincidência no descumprimento das decisões deste Tribunal, com alegações infundadas e já plenamente discutidas e decididas no âmbito deste Tribunal, serão motivo suficiente para declarar a litigância de má-fé com aplicação de multa, conforme previsto no JS 089/VAS/2024 que expressamente dispõe “sem prejuízo das demais formas de responsabilização”, ficando consignado desde já o alerta aos responsáveis.
45. Diante do exposto, caracterizados os entraves e obstáculos infundados da Prefeitura com exigências baseadas em leis municipais, sem observação às deliberações deste Tribunal, acolho o Parecer 293/2024, do Procurador Geral de Contas, Alisson Carvalho de Alencar e **VOTO, pelo não provimento do Agravo Interno, mantendo-se inalterado o JS 001/VAS/2024.**

HOMOLOGAÇÃO DOS JULGAMENTOS SINGULARES

46. Conforme relatado, o JS 001/VAS/2024, determinou que o Município de Cuiabá se abstenha de praticar qualquer medida que dificulte ou impeça as obras referentes a implantação do BRT na Capital mato-grossense, em observância ao Acórdão 10/2023-PV e ao julgamento singular 570/SR/2023, que atestaram a legalidade de todo o procedimento de implantação do BRT, e autorizaram a continuidade das obras, inclusive com recomendação de celeridade dos serviços.
47. Não obstante essa decisão, o Prefeito de Cuiabá e os Secretários Municipais de Mobilidade Urbana, de Ordem Pública e Meio Ambiente, e de Desenvolvimento Sustentável, continuaram obstaculizando o andamento das obras de implantação do BRT em Cuiabá, exigindo apresentação de contrato, licenças e autorizações previstas nas leis municipais para continuidade das obras, fato que motivou novo requerimento de





medidas cautelares inibitórias e aplicação multas, protocolado pelo Estado de Mato Grosso

48. Neste julgamento, constatei, mais uma vez, que a autoridade política municipal, deliberadamente, colocou 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.**
49. Reafirmei que 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.
50. 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 flagrantemente 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.
51. Constatei estarem presentes 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, e 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, e, com fundamento na Constituição da República, na Constituição Estadual, no Estatuto da Metrópole, na Lei Complementar Estadual 359/2009, no Código de Processo de Controle Externo - CPCE⁹, na Lei Complementar 269/2007 – Lei Orgânica do TCE/MT, e na Resolução Normativa 16/2021 – RITCE/MT, deliberei pelo deferimento dos 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**

9 Lei Complementar 752, de 19/12/2022





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 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, 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.

52. Ressalto que os fundamentos dos Julgamentos Singulares 001/VAS/2024 e 089/VAS/2024, trazidos à homologação, são os mesmos explicitados por ocasião da análise do agravo interno, razão pela qual, entendo dispensável a leitura de ambos.
53. Diante do exposto, acolho o Parecer 293/2024, do Procurador Geral de Contas, Alisson Carvalho de Alencar, e **VOTO**, pela homologação do Julgamento Singular 001/VAS/2024 e Julgamento Singular 089/VAS/2024.

É como voto.

(assinatura digital)
Conselheiro VALTER ALBANO
Relator

