



**Tribunal de Contas
Mato Grosso**
TRIBUNAL DO CIDADÃO

Secretaria de Controle Externo de Obras e Infraestrutura

Telefone(s): 65 3613-7631 / 7632 / 2985

e-mail: engenharia@tce.mt.gov.br

ANEXO VII

Resposta questionamento - Sebastião Milhomem



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

CONSULTA PÚBLICA 01/2021/SINFRA

Atendimento à Decisão Liminar proferida no Processo nº 1000513-15.2021.4.01.3600 da 1ª Vara da Justiça Federal de Cuiabá

Manifestante: Sebastião Milhomem

Entidade: Não informado

Data da manifestação: 23 de abril de 2021

Contato: sscmilhomem@gmail.com

Teor da manifestação

- 1) *Estamos vivenciando dias em que o mundo discute a preservação do meio ambiente, onde o Brasil está no topo da discussão!* (Texto extraído do documento Original)

Nesse contexto, não faz sentido o governo de Mato Grosso optar por um meio de transporte poluente (BRT) em desprezo ao moderno, eficiente, duradouro, confortável e NÃO POLUENTE. (Texto extraído do documento Original)

O mundo está se fechando para os veículos poluentes, todos vocês sabem muito bem disso, porque insistem no BRT? não por que é mais barato, muito pelo contrário, no máximo a cada cinco anos tem que se trocar a frota, enquanto o VLT tem durabilidade de mais de trinta anos, logo ao longo do tempo fica muito mais barato. (Texto extraído do documento Original)

Precisa dizer mais alguma coisa? (Texto extraído do documento Original)

Resposta: na solução BRT definida para ser implantada em Cuiabá e Várzea Grande serão utilizados ônibus 100% elétricos movidos à bateria recarregável eliminando a necessidade de instalação da rede aérea de tração (postes e cabos) como aplicado ao VLT. A adoção de frota elétrica no BRT atende bem as premissas de preservação do meio ambiente pois não emitem gases poluentes e circulam com baixíssimo nível de ruído, equiparado ao VLT.

Quanto a idade máxima da frota as soluções ferroviárias (trem, metrô e VLT) admitem até 30 (trinta) anos de operação e no caso do BRT manuais dos fabricantes e operações existentes no Brasil admitem a idade máxima entre 15 (quinze) a 20 (vinte) anos de operação.

As mais amplas experiências de uso de veículos elétricos no país se dá na Região Metropolitana de São Paulo, com o uso de trólebus. Na cidade de São Paulo há em operação mais de 200 ônibus deste tipo, dos quais parcela considerável foi reformada após mais de vinte anos de plena utilização (adquiridos no início dos anos 80 e em 1985); na Região do ABC Paulista, a empresa Metra opera o corredor exclusivo (Corredor ABD), similar ao BRT, com aproximadamente cem trólebus dos quais 25% é de 1987 e outros 25%



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

é de 2001 a 2005, logo, com 20 anos ou mais. Em relação aos ônibus elétricos à bateria, informações de fabricantes indicam que esta vida útil para a operação em corredores é viável, todavia, não há ainda experiências no Brasil, com amplitude de frota e tempo de operação como os trólebus, mas estes sem dúvida são bastante similares, lembrando ainda que o componente que de fato requer substituição mais frequente (baterias) são considerados com uma vida útil de 8 anos.

Cuiabá, 30 de abril de 2021.

RAFAEL DETONI MORAES
Assessor Especial

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

DOCUMENTO ORIGINAL ASSINADO