



Segunda-Feira, 14 de Julho de 2025

Consórcio executou apenas 18% do VLT

TREM PANTANEIRO

Redação RMBT

O corredor do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) foi implantado em apenas 18% da extensão contratada pelo Governo de Mato Grosso e que deveria ter sido entregue em 2014. O percentual representa quatro quilômetros de trilhos instalados no trajeto originalmente previsto do VLT, no trecho entre o Terminal do Aeroporto e parte da Avenida da FEB, em Várzea Grande.

O projeto previa a implantação de duas linhas, totalizando 22 quilômetros. A primeira linha ligaria o Aeroporto de Várzea Grande até o Terminal da Avenida do CPA, enquanto a segunda linha ligaria o Coxipó até o Morro da Luz. Porém, as obras foram interrompidas no começo de 2015, quando restavam 18 quilômetros de trilhos a serem instalados.

Em 2017, a construção do VLT foi alvo de operações policiais, por suspeita de esquemas de corrupção, que foram confirmados pelo ex-governador Silval Barbosa, em delação premiada. Silval confirmou ter recebido propina, tanto pela obra, quanto pelos vagões do VLT.

O governo rescindiu o contrato com o consórcio, em 2018, decisão ratificada pela Justiça e transitada em julgado. O orçamento para a implantação do VLT era de R\$ 1.477.617.277,15. O Estado pagou R\$ 1.066.132.266,34, ou seja, 72,15% do total previsto.

O valor pago, no entanto, não significa que mais de 70% das obras estavam concluídas, mas sim, tudo o que foi pago em relação ao que foi contratado junto ao Consórcio VLT, incluindo obras, obtenção de licenças, elaboração de projetos e fornecimento do material rodante.

Dentro desse valor pago ao Consórcio VLT, R\$ 497.999.873,30 correspondem aos trens, que foram comprados muito antes de poderem rodar. Isso significa que 46,71% do valor pago pelo Estado, ou, quase a metade, foi para comprar os vagões nunca utilizados. O valor desembolsado pelo Estado para o pagamento

das obras previstas no VLT foi de R\$ 338.737.547,81. Mas, esse valor não foi pago somente para a instalação dos trilhos. O montante engloba outras intervenções, incluindo as chamadas obras de arte especiais, que são viadutos, trincheiras e pontes, que precisariam ser construídas independentemente do modal escolhido.

São obras que já foram incorporadas pelo Sistema Viário das duas cidades, como é o caso da trincheira do Zero KM, na Avenida da FEB, o viaduto da Sefaz, na Avenida do CPA e os viadutos da UFMT e da MT-040 na Avenida Fernando Corrêa da Costa. Além disso, foi construída uma terceira ponte na divisa entre Cuiabá e Várzea Grande.

Essas obras serão utilizadas na implantação do corredor do Ônibus de Transporte Rápido (BRT), com exatamente a mesma função para a qual foram construídas originalmente. Com a decisão de troca do modal para o BRT, o governo busca reaver na Justiça o valor de R\$ 830 milhões dos prejuízos causados pelo consórcio ao Estado.