



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

Comissão Parlamentar de Inquérito (Resolução Nº 006, de 12 de março de 2025)

Relatório Final de Atividades

Sumário

1. INTRODUÇÃO:	4
1.1. Contexto e Justificativa:	4
1.2. Fase Preparatória:	4
2. OBJETIVO DA CPI:	5
2.1. Objetivos Específicos:	5
2.1.2. ESTRUTURA TARIFÁRIA:	5
2.1.3. ESTRUTURA OPERACIONAL:	5
2.2. Contratos Investigados:	6
2.3. Papel dos Órgãos Reguladores:	6
2.4. Cumprimento das Determinações do TCE-MT:	6
3. METODOLOGIA E TRABALHOS REALIZADOS:	7
3.1. Análise Documental:	7
3.2. Oitivas Realizadas:	7
3.2.1. Primeira Oitiva (15 de julho de 2025):	8
3.2.2. Segunda Oitiva (12 de agosto de 2025):	10
3.2.3. Terceira Oitiva (22 de outubro de 2025):	11
3.3. Cruzamento de Dados:	13
4. ACHADOS DA COMISSÃO:	13
4.1. GRAVÍSSIMO: Ausência de Transparência na Gestão dos Contratos:	13
4.2. GRAVÍSSIMO: Inexistência de Metas de Qualidade e Remuneração Incondicional:	14
4.3. GRAVÍSSIMO: Fiscalização Ineficaz do Sistema de Bilhetagem Automática:	15
4.4. GRAVÍSSIMO: Apropriação Indevida de Créditos Não Utilizados:	16
4.5. GRAVÍSSIMO: Omissão Total na Fiscalização e Aplicação de Penalidades:	17
4.6. GRAVÍSSIMO: Potencial Conflito de Interesse do servidor da SEMOB:	18
4.7. GRAVÍSSIMO: Apropriação de R\$ 18,6 Milhões em Créditos Não Utilizados:	19
4.8. GRAVÍSSIMO: Sistema de Bilhetagem Obscuro e Terceirizado (MTU -> SONDA -> PRO DATA):	20
4.9. ALTO: Diluição de Responsabilidades e Fiscalização Deficiente:	21



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

4.10. ALTO: Falta de Informações sobre Encontro de Contas e Aplicação de Multas:	22
4.11. ALTO: Descumprimento das Determinações do TCE-MT:	22
4.12. ALTO: Desequilíbrio Econômico-Financeiro:	23
4.13. MÉDIO: Irregularidades em Fiscalização <i>In Loco</i> :	24
5. ANÁLISE FINANCEIRA E TARIFÁRIA:	25
5.1. Panorama Geral do Sistema (Janeiro a Maio 2025):	26
5.2. Tarifa Técnica vs. Tarifa Pública:	27
5.3. Análise Detalhada das Gratuidades:	27
5.3.1. Impacto Financeiro Global:	27
5.3.2. Detalhamento por Categoria:	28
5.3.3. Estudantes:	29
5.3.4. Categorias Não Esclarecidas:	30
5.4. Ociosidade do Sistema e IPK:	30
6. FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA:	31
6.1. Violações à Constituição Federal:	32
6.2. Lei de Concessões (Lei 8.987/95):	32
6.3. Lei de Licitações (Lei 14.133/21):	32
6.4. Lei de Improbidade Administrativa (Lei 8.429/92 com as alterações promovidas pela Lei n.14.230/2021):	33
6.5. Código Civil - Enriquecimento sem Causa:	33
6.6. Acórdão TCE-MT nº 695/2022:	33
7. RECOMENDAÇÕES:	34
7.1. RECOMENDAÇÕES URGENTES (30 dias):	34
7.1.1. Criação de Fundo para Créditos Não Utilizados:	34
7.1.2. Auditoria Especial (TCE-MT + CGM):	34
7.1.3. Aplicação Imediata de Multas por Descumprimentos:	35
7.1.4. Recadastramento Geral de Gratuidades:	35
7.1.5. Investigação de Conflito de Interesse (Nicolau Budib):	36
7.2. RECOMENDAÇÕES DE MÉDIO PRAZO (180 dias):	36
7.2.1. Revisão Imediata da Metodologia de Cálculo Tarifário:	36
7.2.2. Renegociação dos Contratos de Concessão:	37
7.2.3. Implementação de Sistema de Remuneração por Performance	37
7.2.4. Criação de Sistema de Auditoria Independente	38
7.2.5. Implementação de Portal de Transparência Específico	38
7.2.6. Definição Clara de Competências	38



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

7.2.7. Criação de Sistema Integrado de Fiscalização	39
7.2.8. Estabelecimento de Metas de Qualidade Mensuráveis	39
7.2.9. Sistema de Penalidades por Descumprimento	40
7.2.10. Programa de Modernização da Frota	40
7.2.11. Implementação Imediata das Determinações Pendentes do TCE-MT	40
7.2.12. Controle Rigoroso de Multas e Penalidades	40
7.2.13. Revisão dos Termos Aditivos	41
7.2.14. Criação de Comitê de Acompanhamento	41
7.2.15. Relatórios Periódicos de Progresso	41
7.2.16. Contratação Imediata de Verificador Independente	42
7.2.17. Necessidade de Alteração Contratual para Fiscalização	42
7.2.18. Recadastramento e Sistematização das Gratuidades	42
7.3. RECOMENDAÇÕES DE RESPONSABILIZAÇÃO	43
7.3.1. Envio ao Ministério Público	43
7.3.2. Processo Administrativo Disciplinar	43
8. CONCLUSÃO	43
8.1. Colapso Operacional:	43
8.2. Colapso Financeiro:	44
8.3. Colapso Institucional:	44
8.4. Indícios de Irregularidades Graves	44
8.5. Necessidade de ações urgentes:	44



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

1. INTRODUÇÃO:

A presente Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) foi instaurada pela Resolução nº 006, de 12 de março de 2025, com o objetivo precípuo de investigar a estrutura financeira, tarifária e operacional do transporte público municipal de Cuiabá, abrangendo especificamente a arrecadação, destinação e transparência dos contratos de prestação de serviço do transporte público cuiabano.

A iniciativa, proposta pela vereadora Samantha Iris, surgiu em resposta ao clamor da sociedade por melhorias substanciais no sistema de transporte coletivo da capital, que há anos enfrenta problemas crônicos de qualidade, eficiência e transparência.

1.1. Contexto e Justificativa:

O transporte público de Cuiabá, serviço essencial que atende diariamente milhares de cidadãos, tem sido objeto de constantes reclamações por parte dos usuários, que enfrentam problemas como atrasos frequentes, veículos em péssimo estado de conservação, superlotação, falta de pontualidade, tarifas elevadas, e entre outros desafios.

A análise do sistema revela, assim, uma qualidade de serviço deficiente, sem transparência, com uma fiscalização ineficaz e omissa no cumprimento das recomendações exaradas anteriormente pelos órgãos de controle.

Tais problemas afetam diretamente a qualidade de vida da população, especialmente das camadas mais vulneráveis da sociedade que dependem exclusivamente do transporte público para sua mobilidade urbana.

1.2. Fase Preparatória:

Os trabalhos da CPI iniciaram-se com uma fase preparatória de coleta de documentos, na qual foram enviados ofícios aos órgãos competentes solicitando informações essenciais para a análise do sistema.

Entre os documentos solicitados estavam:

- Contratos de concessão vigentes;
- Planilhas de cálculo da tarifa técnica;
- Relatórios de fiscalização;
- Dados sobre a bilhetagem eletrônica;
- Informações sobre multas aplicadas às empresas;
- Documentos relacionados ao cumprimento das determinações do Tribunal de Contas do Estado;

Após a obtenção dos documentos em questão, deu-se início a uma série de oitivas com gestores e ex-



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

gestores dos principais órgãos envolvidos na regulação e fiscalização do transporte público municipal. Foram ouvidos representantes da Agência Municipal de Regulação de Serviços Públicos Delegados de Cuiabá (ARSEC), posteriormente transformada em Cuiabá Regula, da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SEMOB) e da Associação Mato-grossense dos Transportadores Urbanos (MTU), além de técnicos responsáveis pela análise de dados e cálculos tarifários.

2. OBJETIVO DA CPI:

A Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Público foi instituída com o propósito central e abrangente de investigar minuciosamente a estrutura financeira, tarifária e operacional do sistema de transporte coletivo de Cuiabá.

O objetivo primordial desta CPI transcende a mera apuração de irregularidades pontuais, buscando identificar as causas estruturais da má qualidade do serviço prestado à população cuiabana.

A investigação foi direcionada para compreender os mecanismos que resultam na precarização sistemática do transporte público e seu impacto direto na vida dos usuários, especialmente aqueles pertencentes às camadas mais vulneráveis da sociedade, que dependem exclusivamente do transporte coletivo para sua mobilidade urbana.

2.1. Objetivos Específicos:

A investigação parlamentar foi concebida para abranger múltiplas dimensões do problema:

2.1.1. ESTRUTURA FINANCEIRA:

- Arrecadação de recursos
- Destinação dos valores pagos pelos usuários e pela Prefeitura
- Transparência dos contratos de concessão
- Sistema de bilhetagem eletrônica (arrecadação e distribuição)

2.1.2. ESTRUTURA TARIFÁRIA:

- Metodologia de cálculo da tarifa técnica e tarifa pública
- Critérios adotados (transparência e justiça)
- Tratamento de passageiros pagantes vs. beneficiários de gratuidades
- Impacto das gratuidades no valor final da tarifa

2.1.3. ESTRUTURA OPERACIONAL:

- Cumprimento das cláusulas contratuais



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

- Mecanismos de controle previstos
- Indicadores e metas de qualidade
- Fiscalização efetiva do serviço

2.2. Contratos Investigados:

A CPI estabeleceu como meta específica a análise dos contratos de concessão n. 619, 620, 621 e 622, todos firmados em 2019 com as seguintes empresas:

Contrato	Empresa	Lote
619/2019	VPAR Transportes	I
620/2019	Rápido Cuiabá Transporte Urbano	II
621/2019	Caribus Transportes e Serviços	III
622/2019	Integração Transportes	IV

2.3. Papel dos Órgãos Reguladores:

A investigação também se propôs a analisar o papel e a efetividade dos órgãos de regulação e fiscalização:

- ARSEC (posteriormente transformada em Cuiabá Regula)
- SEMOB (Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana)
- MTU (Associação Mato-grossense dos Transportadores Urbanos)

O objetivo foi verificar se estas instituições estão cumprindo adequadamente suas atribuições legais e contratuais, identificando possíveis lacunas ou sobreposições que possam estar prejudicando a eficácia da fiscalização.

2.4. Cumprimento das Determinações do TCE-MT:

Um aspecto crucial da investigação foi a análise do cumprimento das determinações do Tribunal de Contas do Estado de Mato Grosso (TCE-MT), especialmente aquelas contidas no Acórdão nº 695/2022, que estabeleceu diretrizes específicas para a melhoria da fiscalização do transporte público municipal.



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

3. METODOLOGIA E TRABALHOS REALIZADOS:

Para aprofundar a investigação e colher informações detalhadas sobre o funcionamento do sistema de transporte público de Cuiabá, a Comissão Parlamentar de Inquérito adotou uma metodologia abrangente e rigorosa.

3.1. Análise Documental:

Foram mais de 100 documentos analisados, podendo-se destacar:

- Contratos de concessão originais (4 contratos)
- Termos aditivos (especialmente os de 2022)
- Demonstrativos de custo (2024)
- Planilhas tarifárias (janeiro a maio de 2025)
- Relatórios operacionais das empresas
- Relatórios de manutenção da frota
- Informações financeiras
- Dados de gratuidades (2019-2025)
- Legislação municipal sobre transporte
- Ofícios e respostas de órgãos públicos
- Processos judiciais relacionados
- Relatório anterior da CPI (outubro/2023)
- Propostas de valor de outorga
- Estudos técnicos do edital de licitação

3.2. Oitivas Realizadas:

A investigação culminou na realização de 3 oitivas públicas com 10 testemunhas, incluindo gestores atuais e ex-gestores dos principais órgãos envolvidos na regulação e fiscalização do transporte público municipal.

As oitivas seguiram o rito regimental estabelecido, com os depoentes sendo alertados sobre o compromisso com a verdade e os riscos legais do falso testemunho, bem como sobre o direito de permanecer em silêncio caso alguma resposta pudesse prejudicá-los.



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

3.2.1. Primeira Oitiva (15 de julho de 2025):

Depoentes:

1 Vanderlúcio Rodrigues - Ex-Diretor da ARSEC (2023-2024)

Resumidamente, expos que a ARSEC teria função limitada ao cálculo tarifário e confirmou ausência de fiscalização operacional pela ARSEC.

Segundo ele, a fiscalização da qualidade do serviço, incluindo aspectos fundamentais como o cumprimento de horários, a manutenção dos veículos, a limpeza da frota e o atendimento aos usuários, era de responsabilidade exclusiva da SEMOB através de seu fiscal de contrato.

O depoente explicou a metodologia de cálculo tarifário, informando que existem quatro concessionárias no transporte coletivo e que cada tipo de custo tem um peso específico no cálculo.

Justificou esta situação alegando que a ARSEC não tinha competência legal para instituir ou cobrar a implementação desses indicadores, atribuição que, segundo sua interpretação, caberia exclusivamente ao Poder Executivo Municipal.

Um aspecto particularmente revelador do depoimento foi a admissão de que, durante toda sua gestão na ARSEC, não foram aplicadas multas ou penalidades às empresas de transporte.

O ex-diretor reforçou consistentemente a tese de que a fiscalização era uma atribuição exclusiva da SEMOB, eximindo a agência reguladora de qualquer responsabilidade neste aspecto. Esta postura evidencia uma interpretação restritiva das competências da ARSEC que contribui para a fragmentação da fiscalização

2 Ricardo Caixeta - Presidente da MTU

Explicou o funcionamento do sistema de bilhetagem eletrônica e, na oportunidade, informou que não existiria um fundo para os créditos não utilizados, ao revés do informado em resposta ao ofício n. 036/2025 desta CPI, no qual confirma a existência de saldos nos cartões inativos, vejamos:

4 – Relatório sobre saldos em cartões inativos, especificando:

- Saldo total em cartões (incluindo saldo virtual) sem movimentação nos últimos 6 meses:

O saldo no chip dos cartões é de R\$12.069.895,34 e o saldo virtual para carregar nos chips é de R\$6.591.255,18.

Ato contínuo, também forneceu informações sobre o funcionamento operacional do sistema de bilhetagem, explicando como são processadas as transações, como são gerados os relatórios de arrecadação e como é feita a prestação de contas às empresas e aos órgãos fiscalizadores.

No entanto, quando questionado sobre os mecanismos de auditoria e controle destes dados, suas respostas revelaram limitações no sistema de verificação independente.

Caixeta admitiu que os dados utilizados pelos órgãos fiscalizadores (SEMOB e ARSEC) são



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

basicamente espelhamentos das informações fornecidas pela própria MTU, sem um processo robusto de auditoria externa.

3 Nicolau Jorge Budib - Diretor de Trânsito da SEMOB

O responsável pela área de trânsito da SEMOB participou de discussões sobre auditoria do TCE, admitindo que há deficiências no controle do sistema e que eram necessários investimentos em tecnologia e capacitação para melhorar a fiscalização.

Também, tentou inicialmente eximir a SEMOB de parte da responsabilidade pela fiscalização, alegando que esta seria compartilhada com a ARSEC e a MTU, numa clara tentativa de diluir as responsabilidades do órgão.

No entanto, ao ser confrontado com os depoimentos dos demais convocados e com os documentos analisados pela CPI, ficou evidente que a SEMOB era, na prática, o principal órgão responsável pela fiscalização dos contratos de concessão.

O diretor admitiu que a secretaria possuía fiscais de contrato designados especificamente para acompanhar a prestação do serviço pelas empresas concessionárias.

Quando questionado sobre a existência de relatórios de fiscalização, Budib não soube fornecer informações precisas sobre a periodicidade, o conteúdo ou a metodologia destes relatórios. Esta lacuna informacional é preocupante, pois sugere que, mesmo sendo o órgão responsável pela fiscalização, a SEMOB não possui um sistema estruturado de documentação e acompanhamento de suas atividades fiscalizatórias.

4 Alexandre Bustamante - Ex-Presidente da ARSEC

Por fim, com o depoimento do também ex-presidente, corroborou e complementou as informações fornecidas pelos demais ex-gestores da agência, confirmando a versão de que a ARSEC tinha uma atuação limitada no que diz respeito à fiscalização da qualidade do serviço.

Também admitiu que a fiscalização operacional, incluindo aspectos como pontualidade, qualidade da frota e atendimento aos usuários, ficava a cargo da SEMOB, numa divisão de competências que, segundo ele, estava estabelecida desde a criação da agência.

Ele reconheceu que esta lacuna era um dos principais entraves para a melhoria da qualidade do transporte público, mas alegou que a implementação destes indicadores dependia de decisão do Poder Executivo Municipal.

Bustamante forneceu informações importantes sobre a estrutura organizacional da ARSEC e sobre as limitações técnicas e orçamentárias que a agência enfrentava. Segundo ele, a agência sempre teve um quadro técnico reduzido para lidar com o transporte público, o que limitava sua capacidade de atuação.



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

3.2.2. Segunda Oitiva (12 de agosto de 2025):

Depoentes:

5 Alexsandro de Oliveira - Ex-Diretor da ARSEC

Diretor interino entre gestões, fez coro à narrativa de que o foco da ARSEC era exclusivo no cálculo tarifário.

Alexsandro confirmou que durante sua gestão a competência da ARSEC se restringia à regulação econômica dos contratos, especificamente à análise dos custos e à definição da tarifa técnica. Ele explicou detalhadamente o processo de análise das planilhas de custos enviadas pelas empresas, que incluía a verificação de notas fiscais, comprovantes de gastos e outros documentos contábeis.

O ex-diretor revelou que a agência realizava anualmente uma pesquisa de satisfação para avaliar a percepção da população em relação ao transporte coletivo. Esta pesquisa era considerada uma ferramenta importante para a gestão, sendo realizada em parceria com a SEMOB.

Sobre as determinações do TCE-MT, Alexsandro declarou que a ARSEC sempre buscou colaborar com os órgãos de controle, mas que a implementação de mecanismos de fiscalização mais eficazes dependia de uma ação conjunta com o Poder Executivo Municipal.

Ele alegou que muitas das determinações do TCE exigiam alterações contratuais que impactavam o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, o que estava fora da competência da agência, por isso manteve-se inerte.

6 Antenor Figueiredo - Ex-Secretário da SEMOB

O Sr. Antenor Figueiredo trouxe revelações importantes sobre as deficiências da fiscalização exercida pela secretaria. Figueiredo admitiu de forma franca que a fiscalização dos contratos de concessão era deficiente e não atendia adequadamente às necessidades de controle do serviço.

O ex-secretário justificou a falta de ação efetiva da SEMOB alegando carência crônica de pessoal qualificado e de estrutura adequada para realizar um controle mais rigoroso das empresas concessionárias.

Não soube fornecer informações precisas sobre o encontro de contas entre as multas aplicadas às empresas e os valores devidos pela prefeitura, tema que se revelou recorrente nas discussões da CPI, e usou do tempo para explicar sobre a relação entre SEMOB e ARSEC, notadamente quanto a dificuldade de estabelecer indicadores de qualidade.

7 Leoci Benedito - Analista de Dados da Cuiabá Regula

Superintendente de Transporte da antiga ARSEC e responsável pelos cálculos tarifários, o Sr. Leoci explicou detalhadamente a metodologia de cálculo da tarifa, explicando que a tarifa pública estava congelada desde 2021.

Explicou, também, o processo de análise das planilhas enviadas mensalmente pelas empresas



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

concessionárias. Segundo ele, estas planilhas contêm todos os custos separados em fixos e variáveis, permitindo a verificação de cada gasto através de notas fiscais e outros comprovantes.

O analista confirmou que possui credenciais de auditor profissional e contador, o que lhe confere competência técnica para realizar estas análises.

No entanto, o depoimento de Leoci revelou uma fragilidade fundamental no sistema: os dados utilizados para os cálculos são baseados exclusivamente em informações fornecidas pelas próprias empresas concessionárias, sem um mecanismo robusto de auditoria externa para verificar a veracidade das informações.

Esta constatação reforça significativamente a tese de falta de transparência na gestão dos contratos.

8 Juarez Samaniego - Ex-Secretário da SEMOB

O Sr. Juarez Samaniego, também ex-secretário da SEMOB, seguiu a mesma linha de seus sucessores na pasta, caracterizada pela tentativa de atribuir responsabilidades a outros órgãos e pela alegação de falta de estrutura para um controle mais efetivo.

Confirmou que durante sua gestão a SEMOB enfrentava limitações significativas de pessoal e recursos para exercer adequadamente a fiscalização dos contratos de concessão.

Admitiu que a secretaria não possuía um sistema estruturado de acompanhamento da qualidade do serviço prestado pelas empresas, limitando-se a ações pontuais e reativas.

O ex-secretário também não soube fornecer informações sobre a aplicação de multas às empresas ou sobre o controle dos valores envolvidos nestas penalizações. Esta lacuna informacional reforça a percepção da CPI de que havia uma grave deficiência no sistema de controle e fiscalização do transporte público.

O depoimento de Samaniego reforçou a percepção da CPI de que a diluição de responsabilidades entre os diferentes entes da administração pública municipal é um dos principais entraves para a melhoria do transporte coletivo em Cuiabá.

A falta de clareza sobre as competências de cada órgão e a ausência de mecanismos efetivos de coordenação entre eles contribuem para a ineficácia da fiscalização e para a perpetuação dos problemas do sistema.

3.2.3. Terceira Oitiva (22 de outubro de 2025):

Depoentes:

9 Antônio Boa Morte da Silva Neto - Ex-Fiscal dos Contratos

O Sr. Antônio Boa Morte, servidor de carreira da SEMOB desde 1992, atuou como fiscal do contrato de 2021 até o final de 2024. Seu depoimento é crucial por contradizer frontalmente informações prestadas anteriormente por outros gestores, como o diretor Nicolau Budib, que havia negado a existência de um "encontro de contas".



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

O Sr. Antônio afirmou de forma inequívoca que sua principal função como fiscal de contrato era, de fato, realizar o encontro de contas. Ele detalhou o processo: levantava todos os débitos das empresas (ISS, outorga, multas, alvará) e os créditos (subsídios, gratuidades) e enviava para a Secretaria de Fazenda para compensação.

Este procedimento, segundo ele, já era uma prática herdada do contrato anterior (pré-2019) e continuou a ser executado sob sua responsabilidade. Essa afirmação expõe uma grave inconsistência e levanta a suspeita de que informações cruciais sobre a gestão financeira do contrato foram deliberadamente omitidas ou distorcidas por outros depoentes.

Também revelou limitações e dificuldades na fiscalização, revelando especialmente uma desconexão total entre os diferentes setores de fiscalização. O setor responsável pelo encontro de contas (o dele) não se comunicava com o setor de aplicação de multas por problemas operacionais (qualidade dos ônibus, omissão de viagens). Essa fragmentação impedia uma visão unificada e eficaz da performance das concessionárias.

10 Waldemar Alves Lopes - Atual Fiscal dos Contratos

O Sr. Waldemar, fiscal desde 2012 e fiscal do contrato a partir de 2025, trouxe uma perspectiva interna devastadora sobre a realidade da fiscalização. Seu depoimento não apenas explica a discrepância no número de autuações, mas também expõe uma cultura de negligência e falta de gestão em relação à gestão anterior a após o início dos seus trabalhos.

Em relação à discrepância nas autuações (2023/2024 vs. 2025), conforme relatório encaminhado pela SEMOB em 22 de outubro de 2025 em resposta ao Ofício 032/2025 da CPI, foram em 2023: 163 problemas registrados; em 2024: 878 problemas registrados e no ano de 2025: 3.568 problemas registrados (até outubro).

O Sr. Waldemar atribuiu esse aumento exponencial a três fatores principais:

1. Piora da Frota e do Trânsito: Os ônibus envelheceram e o trânsito piorou, naturalmente aumentando os problemas;

2. Melhora na Fiscalização (Fator Principal): A gestão atual (Secretário Abílio) passou a cobrar mais dos fiscais, que antes não tinham essa diretriz. Ele afirmou que a fiscalização do transporte nunca foi prioridade nas gestões anteriores; e,

3. Subnotificação Crônica: Seu depoimento deixa claro que os números de 2023 e 2024 representam uma grave subnotificação. Ele, sozinho, lavra em média 200 a 250 autos de infração por mês, enquanto há fiscais com 15 anos de serviço que nunca fizeram um auto. Isso indica que o número real de irregularidades sempre foi muito maior, mas não era registrado.

Alertou, ainda, sobre a gravidade do Pagamento por Viagem Programada (e não realizada), confirmando que o cálculo da tarifa técnica (e, consequentemente, o pagamento às empresas) é feito com base na ordem de serviço (viagens programadas), e não nas viagens efetivamente realizadas.

Isso significa que, quando uma empresa omite uma viagem, ela lucra duas vezes: economiza todos os



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

custos (diesel, pneu, pessoal) e ainda recebe por um serviço que não prestou, cuja multa é muito menor do que o valor recebido pela viagem não realizada. Isso corrobora a suspeita de enriquecimento ilícito.

3.3. Cruzamento de Dados:

A CPI realizou cruzamento sistemático de informações obtidas de diferentes fontes:

- Depoimentos das oitivas
- Documentos oficiais
- Planilhas financeiras
- Dados operacionais
- Legislação aplicável
- Jurisprudência do TCE-MT

Este cruzamento permitiu identificar inconsistências, omissões e irregularidades que não seriam detectadas pela análise isolada de cada fonte.

4. ACHADOS DA COMISSÃO:

A investigação revelou um cenário preocupante de grave desordem administrativa, caracterizado por falta de transparência, ausência de mecanismos eficazes de controle e fiscalização, diluição de responsabilidades entre os órgãos públicos e descumprimento sistemático das determinações dos órgãos de controle externo.

Os achados foram classificados por gravidade:

- GRAVÍSSIMO: Requer ação imediata, indícios de improbidade
- ALTO: Requer ação urgente, prejuízo significativo
- MÉDIO: Requer correção, impacto na qualidade do serviço

4.1. GRAVÍSSIMO: Ausência de Transparência na Gestão dos Contratos:

A investigação identificou falta sistemática de transparência em todos os aspectos da gestão dos contratos de concessão do transporte público. Este achado é particularmente grave porque a transparência é um princípio constitucional fundamental que garante o controle social sobre a administração pública e permite que os cidadãos acompanhem como seus recursos estão sendo utilizados. A ausência de transparência não apenas viola a Constituição Federal e a Lei de Acesso à Informação, mas também cria um ambiente propício para irregularidades, má gestão e até mesmo corrupção.

Durante a investigação, a CPI solicitou diversos documentos e informações aos órgãos responsáveis pela gestão do transporte público, encontrando enorme dificuldade para obter dados básicos que deveriam



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

estar prontamente disponíveis. Muitas informações só foram fornecidas após insistência e, mesmo assim, frequentemente chegavam incompletas, contraditórias ou em formatos que dificultavam a análise. Este cenário revela não apenas falhas pontuais, mas sim uma cultura institucional de opacidade que precisa ser urgentemente revertida.

Dados não localizados:

- Valores de subsídios pagos mensalmente
- Relatórios de fiscalização
- Multas aplicadas (ou não aplicadas)

Informações contraditórias:

- Diferentes órgãos fornecem dados divergentes
- Falta de padronização nos relatórios
- Ausência de sistema integrado de informações

Dificuldade de acesso:

- Documentos não disponíveis em portal de transparência
- Necessidade de ofícios para obter informações básicas
- Respostas incompletas ou evasivas

A ausência de acesso aos dados em questão impossibilita o controle social, dificultam a atuação dos órgãos de controle, permite irregularidades sem detecção e viola o princípio constitucional da publicidade.

4.2. GRAVÍSSIMO: Inexistência de Metas de Qualidade e Remuneração Incondicional:

Os contratos de concessão não estabelecem metas claras e mensuráveis de qualidade do serviço, e a remuneração das empresas não está condicionada ao cumprimento de indicadores de desempenho. Esta situação é gravíssima porque remove qualquer incentivo para que as empresas melhorem a qualidade do serviço prestado. Sem metas objetivas e mensuráveis, torna-se impossível avaliar se o serviço está sendo prestado adequadamente, e sem vincular a remuneração ao cumprimento dessas metas, as empresas recebem integralmente independentemente da qualidade oferecida aos usuários.

A ausência de indicadores de qualidade contrasta fortemente com as melhores práticas internacionais de gestão de transporte público, onde a remuneração das concessionárias está diretamente vinculada ao cumprimento de metas de pontualidade, limpeza, conforto e satisfação dos usuários. Em sistemas bem geridos, as empresas que superam as metas recebem bônus, enquanto aquelas que não as atingem sofrem descontos em sua remuneração. Este modelo cria um círculo virtuoso de melhoria contínua. Em Cuiabá, ao contrário, a ausência total de metas cria um círculo vicioso de precarização, onde as empresas não têm incentivo algum para investir em qualidade.

Ausência de indicadores:



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

- Não há metas de pontualidade
- Não há metas de limpeza da frota
- Não há metas de conforto dos usuários
- Não há metas de atendimento ao público

Remuneração incondicional:

- Empresas recebem independente da qualidade
- Após termos aditivos de 2022: remuneração por km rodado
- Não há desconto por descumprimento de metas
- Não há bônus por superação de metas

Impossibilidade de avaliação objetiva:

- Sem indicadores, não há como medir qualidade
- Fiscalização fica subjetiva
- Impossível aplicar penalidades fundamentadas

Tais situações impactam diretamente na qualidade do serviço, que mesmo baixa não possui consequências, sendo os usuários prejudicados sem mecanismo de cobrança; as empresas sem incentivo para melhorar e o Município pagando sem contrapartida de qualidade.

Os termos aditivos de abril de 2022 alteraram o modelo de remuneração que antes era por passageiro transportado e passou a ser de quilômetro rodado, de forma que agora o **paga para manter ônibus VAZIOS circulando, sem qualquer vínculo com a demanda real.**

4.3. GRAVÍSSIMO: Fiscalização Ineficaz do Sistema de Bilhetagem Automática:

O sistema de bilhetagem eletrônica, administrado pela MTU (associação das próprias empresas concessionárias), nunca foi auditado independentemente, apesar de ser a base para todo o cálculo de remuneração das empresas. Esta situação configura um dos achados mais graves da CPI, pois significa que milhões de reais são pagos mensalmente às empresas com base em dados fornecidos por elas mesmas, através de sua associação, sem qualquer verificação independente. É como se um comerciante pudesse declarar suas próprias vendas para fins de pagamento de impostos, sem que o fisco jamais verificasse a veracidade das informações.

O Tribunal de Contas do Estado, no Acórdão nº 695/2022, já havia identificado este problema e determinado expressamente que o Município realizasse auditoria independente do sistema de bilhetagem. No entanto, mais de dois anos depois, esta determinação continua sem cumprimento. As justificativas apresentadas pelos gestores (custo elevado, complexidade técnica, dificuldade de encontrar empresa especializada) foram consideradas insuficientes pela CPI, revelando falta de vontade política para implementar um controle que poderia revelar irregularidades no sistema.

Determinação do TCE-MT não cumprida:



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

- Acórdão nº 695/2022: Determinou auditoria do sistema
- Status: Nunca foi realizada
- Justificativa: "Custo elevado" e "complexidade técnica"

MTU fornece os dados sem auditoria:

- MTU é associação das empresas
- MTU opera o sistema de bilhetagem
- MTU fornece os dados para cálculo tarifário
- Conflito de interesse evidente

Todo o sistema financeiro depende desses dados:

- Cálculo da tarifa técnica
- Valor dos subsídios municipais
- Divisão de receitas entre empresas
- Contabilização de gratuidades

O impacto dessa falha é significativo.

Milhões de reais em subsídios e tarifas são pagos com base em informações que não passam por uma verificação independente, o que abre um potencial para manipulação e fraude. Sem a auditoria, torna-se impossível garantir a veracidade dos dados apresentados, resultando no descumprimento direto de uma determinação do TCE-MT e na falta de transparência na gestão de recursos públicos.

4.4. GRAVÍSSIMO: Apropriação Indevida de Créditos Não Utilizados:

O sistema de bilhetagem eletrônica permite que as empresas recebam antecipadamente todo o valor dos créditos vendidos aos usuários, mesmo que estes créditos nunca sejam utilizados. Este achado representa uma das irregularidades mais graves identificadas pela CPI, configurando potencial enriquecimento sem causa das empresas concessionárias, em clara violação ao Código Civil brasileiro.

O funcionamento atual do sistema é extremamente prejudicial ao interesse público: quando um usuário compra R\$ 100 em créditos eletrônicos, as empresas recebem esses R\$ 100 imediatamente. Se o usuário perder o cartão, falecer, esquecer de usar os créditos ou mudar de cidade, o dinheiro permanece com as empresas, que nunca prestaram o serviço correspondente.

Ao longo dos anos, desde o início da operação em 2019, estima-se que milhões de reais tenham sido apropriados desta forma, sem qualquer controle ou transparência. A CPI recomenda a criação imediata de um fundo segregado para esses créditos e auditoria retroativa para quantificar o montante apropriado indevidamente.

Como Funciona:

- ➔ Usuário compra R\$ 100 em créditos no cartão eletrônico



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

- Empresas recebem os R\$ 100 imediatamente
- Usuário perde o cartão, falece, esquece ou muda de cidade
- Crédito nunca é usado, mas o dinheiro já está com as empresas
- Não há devolução, não há fundo, não há controle

No depoimento do Sr. Ricardo Caxieta, presidente da MTU, foi informado que *"Não existe fundo para créditos não utilizados. O contrato de concessão vigente prevê que todos os créditos adquiridos sejam repassados antecipadamente às empresas."*

A partir disso é possível concluir que as **empresas recebem por serviço NÃO PRESTADO**.

Em comparação com Outros Sistemas, tais como como telefonia pré-paga, créditos não utilizados têm prazo de validade definido; reverterem para fundo específico; são usados para melhorar o sistema ou reduzir tarifas e são auditados regularmente.

No transporte público de Cuiabá nada disso existe.

4.5. GRAVÍSSIMO: Omissão Total na Fiscalização e Aplicação de Penalidades:

Apesar de descumprimentos contratuais evidentes, nenhuma multa relevante foi aplicada às empresas durante os anos de vigência dos contratos. Este achado revela uma omissão sistemática e deliberada no dever de fiscalizar, configurando potencial improbidade administrativa por parte dos gestores responsáveis.

A fiscalização efetiva é não apenas uma obrigação legal do poder concedente, mas também um instrumento fundamental para garantir a qualidade do serviço prestado à população.

Durante as oitivas, todos os depoentes foram unânimes em afirmar que a fiscalização é praticamente inexistente.

A ARSEC alega que sua função se limita ao cálculo tarifário, não exercendo fiscalização operacional.

A SEMOB, embora tenha a atribuição legal de fiscalizar, operava com apenas 1 ou 2 fiscais para todo o sistema, tornando a fiscalização meramente *pro forma*.

O resultado é um cenário de impunidade total, onde as empresas operam ônibus velhos, acima da idade contratual, sem sofrer qualquer penalidade. Há atrasos constantes, superlotação, falta de limpeza e manutenção precária, mas nenhuma consequência para as concessionárias. Esta omissão não é apenas uma falha administrativa, mas uma opção política de não fiscalizar e não penalizar, que precisa ser urgentemente revertida.

A fiscalização do contrato de concessão do transporte coletivo é marcada por um jogo de empurra e uma clara diluição de responsabilidades, resultando em impunidade para as empresas.

Depoimentos colhidos indicam de forma unânime que a responsabilidade pela fiscalização é atribuída à Secretaria de Mobilidade Urbana (SEMOB), e não à Agência Municipal de Regulação de Serviços Públicos Delegados de Cuiabá (ARSEC). Gestores afirmam que multas não foram aplicadas e que a fiscalização deveria ser exercida pelo fiscal do contrato, mas, na prática, ninguém assume a função de



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

maneira efetiva.

Um exemplo concreto dessa omissão é a questão da idade da frota. O contrato de concessão estabelece que a idade média dos veículos deve ser de, no máximo, cinco anos. No entanto, a realidade é que as empresas operam com uma frota acima desse limite, e a SEMOB não aplicava qualquer tipo de penalidade por essa infração contratual, sendo os primeiros processos administrativos instaurados somente a partir da criação da Cuiabá Regula.

Essa dinâmica de evasão de responsabilidades fica evidente nas justificativas dos órgãos: a ARSEC alega que sua função se restringe ao cálculo tarifário, enquanto a SEMOB aponta a falta de pessoal, afirmando ter apenas um ou dois fiscais para todo o sistema. O resultado prático é a impunidade total para as concessionárias.

O impacto direto para a população é a precarização do serviço. Ônibus velhos continuam circulando, a superlotação não gera consequências, atrasos são constantes e não há penalidades, e a falta de manutenção não resulta em multas.

Com isso, as empresas operam sem qualquer risco de sanção, mesmo descumprindo obrigações contratuais claras.

4.6. GRAVÍSSIMO: Potencial Conflito de Interesse do servidor da SEMOB:

Durante a investigação, foi levantada a suspeita de um grave conflito de interesses envolvendo o Diretor de Trânsito da SEMOB, Nicolau Jorge Budib, e seu pai, que alegadamente trabalha na MTU analisando os laudos para a concessão de gratuidades, conforme contrato de prestação de serviços encaminhado pela MTU à CPI.

Se confirmada, esta situação representa uma violação direta aos princípios da impessoalidade e da moralidade administrativa, que regem a administração pública.

O Diretor da SEMOB, que tem entre suas atribuições fiscalizar as empresas de transporte, estaria em uma posição onde suas decisões poderiam ser influenciadas por interesses familiares ligados diretamente à associação que representa as empresas concessionárias.

A análise e concessão de gratuidades é um ponto sensível, pois impacta diretamente a receita do sistema e, consequentemente, o cálculo da tarifa técnica e dos subsídios pagos pelo município.

Diante do identificado, tem-se que a concessão de gratuidades sem o devido rigor pode inflar artificialmente o número de passageiros não pagantes, aumentando o valor da tarifa técnica e, consequentemente, o subsídio pago pelo município.

Além disso, há os seguintes impactos:

- Quebra da Impessoalidade: A relação familiar pode influenciar a análise e concessão de benefícios, favorecendo interesses privados em detrimento do interesse público.
- Risco de Fraude: Abre brechas para a concessão indevida de gratuidades, com prejuízo ao erário.
- Comprometimento da Fiscalização: A credibilidade da fiscalização exercida pelo servidor fica



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

irremediavelmente comprometida.

Diante dos impactos identificados, serve esta Comissão Parlamentar de Inquérito para recomendar, com urgência, que seja afastado o servidor Nicolau Jorge Budib de suas funções na SEMOB, para garantir a isenção e a lisura da apuração dos fatos; bem como seja instauração de Processo Administrativo Disciplinar (PAD) para investigar a fundo o potencial conflito de interesses e a regularidade dos processos de concessão de gratuidades.

Também, recomenda-se a realização de investigação IMEDIATA pela Controladoria Geral do Município (CGM) a fim de confirmar vínculo do pai com a MTU (período e funções), verificar sobreposição temporal com cargo do filho e analisar influência em decisões sobre gratuidades e fiscalização para posterior encaminhamentos ao Ministério Público para avaliação de possível improbidade administrativa praticada pelo Diretor em questão.

4.7. GRAVÍSSIMO: Apropriação de R\$ 18,6 Milhões em Créditos Não Utilizados:

Em resposta ao Ofício CPI nº 037/2025, a MTU (Associação Mato-grossense dos Transportadores Urbanos) informou que existe um saldo total de R\$ 18.661.150,52 em créditos eletrônicos não utilizados nos últimos 6 meses.

Este achado, revelado em novembro de 2025, representa uma das irregularidades mais graves identificadas pela CPI, confirmando as suspeitas levantadas durante as oitivas sobre apropriação indevida de recursos por parte das empresas concessionárias.

O montante está distribuído da seguinte forma: R\$ 12.069.895,34 em saldo no chip dos cartões (créditos já carregados nos cartões físicos) e R\$ 6.591.255,18 em saldo virtual (créditos comprados mas ainda não carregados nos chips).

Estes valores representam dinheiro que foi pago antecipadamente pelos usuários ou por empregadores (no caso de vale-transporte), mas que nunca foi utilizado para transporte. As empresas, no entanto, já receberam esses valores integralmente, sem jamais ter prestado o serviço correspondente.

Por meio do Ofício MTU nº 0200/DIR/MTU/2025 (03/11/2025) foram informados os seguintes saldos:

- Saldo em chip: R\$ 12.069.895,34
- Saldo virtual: R\$ 6.591.255,18
- Total parado: R\$ 18.661.150,52

Além disso, informou no mesmo ofício que “*não temos um controle contábil dos saldos dos cartões. Não temos como saber se o usuário do cartão foi a óbito, mudou de endereço ou situação similar. Temos muitos cartões no sistema que não tem cadastro do usuário do cartão, cartões não identificados.*”

Tal situação revela uma ausência total de controle pois: a MTU não sabe destino dos usuários; há inúmeros cartões não identificados; inexistente mecanismo de devolução dos valores não utilizados; e os valores permanecem com as empresas indefinidamente.

O impacto disso representa:



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

- R\$ 18,6 milhões apropriados indevidamente (apenas nos últimos 6 meses);
- Enriquecimento sem causa das empresas;
- Prejuízo aos usuários e empregadores;
- Violação ao princípio da onerosidade dos contratos de concessão;
- Subsídio municipal indevido (município paga por serviço não prestado).

Durante a primeira oitiva, o presidente da MTU, Ricardo Caixeta, já havia revelado:

"A MTU quando efetua as vendas de créditos não tem como saber se eles serão usados em Cuiabá, Várzea Grande ou no Intermunicipal. Para fazer a distribuição dos recursos vendidos utilizam um percentual para cada um dos 3 sistemas que corresponde ao percentual de passageiros pagantes transportados nos últimos 30 dias."

Este depoimento confirma que as empresas recebem antecipadamente, sem qualquer garantia de que o serviço será efetivamente prestado.

Em comparação com Práticas Adequadas, em sistemas bem geridos de transporte público, os créditos não utilizados usualmente são controlados em fundo segregado; devolvidos aos usuários mediante solicitação; revertidos ao poder público após prazo de prescrição ou, ainda, utilizados para subsidiar o próprio sistema.

Em Cuiabá, ao contrário, esses valores simplesmente permanecem com as empresas, sem qualquer controle ou transparência.

Assim, são recomendações desta CPI:

- A criação imediata de Fundo do Transporte Público para receber créditos não utilizados;
- Auditoria retroativa para quantificar montante total apropriado desde 2019;
- Devolução dos valores ao erário municipal;
- Estabelecimento de prazo de validade para créditos eletrônicos; e,
- Termo de adesão para usuários sobre destino de créditos não utilizados.

4.8. GRAVÍSSIMO: Sistema de Bilhetagem Obscuro e Terceirizado (MTU -> SONDA -> PRO DATA):

A investigação revelou uma estrutura de gestão do sistema de bilhetagem eletrônica extremamente obscura e com múltiplas camadas de terceirização, o que impede qualquer tipo de auditoria ou controle efetivo pelo poder público.

A gestão do sistema, que deveria ser transparente, é operada por uma cadeia de empresas privadas, criando um ambiente de total opacidade sobre os dados que servem de base para a remuneração das concessionárias.

A MTU, que é a associação das próprias empresas, contratou a empresa SONDA para o fornecimento



ESTADO DE MATO GROSSO CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

do sistema.

Por sua vez, a SONDA contratou a empresa PRO DATA para fazer o gerenciamento dos dados.

Esta estrutura cria uma barreira intransponível para a fiscalização, pois o Município não possui acesso direto aos dados brutos do sistema, dependendo sempre de relatórios fornecidos pela MTU, que é parte interessada.

Esta estrutura complexa e obscura é um dos principais motivos pelos quais a auditoria do sistema de bilhetagem, determinada pelo TCE-MT, nunca foi realizada.

A terceirização (ou quase quarteirização) deste serviço impacta diretamente na auditoria, vez que o poder público não consegue auditar a veracidade dos dados de passageiros e arrecadação.

Há, ainda, risco de manipulação de dados em razão da falta de controle abre brechas para a manipulação de dados, inflando custos e reduzindo receitas declaradas e violação da transparência ao passo que desrespeita o princípio da publicidade e o dever de transparência na gestão de serviços públicos.

Diante destas situações, são recomendações desta CPI:

- Revisão imediata da estrutura de gestão da bilhetagem, com estudo para que o Município assuma o controle direto do sistema.
- Auditoria compulsória na MTU, SONDA e PRO DATA para verificar a integridade dos dados desde o início da concessão.

4.9. ALTO: Diluição de Responsabilidades e Fiscalização Deficiente:

Há uma confusão institucional sobre quem é responsável por fiscalizar o quê, resultando em lacunas e sobreposições que prejudicam a eficácia do controle. A divisão atual assim opera:

Órgão	Atribuição Institucional	Atividades Declaradas
ARSEC/Cuiabá Regula	Regulação e fiscalização	“Apenas” cálculo tarifário
SEMOB	Gestão da mobilidade e fiscalização	Fiscalização dos contratos;
MTU	Representação das empresas e operação da bilhetagem	Controle e distribuição sobre a bilhetagem

A fiscalização e a regulação do sistema de transporte público em Cuiabá são marcadas por uma série de problemas estruturais, incluindo sobreposição de funções, lacunas de atuação e falta de recursos.



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

Embora tanto a extinta Agência Municipal de Regulação de Serviços Públicos Delegados de Cuiabá (ARSEC) quanto a Secretaria de Mobilidade Urbana (SEMOB) aleguem ter atribuições sobre o sistema, na prática, nenhuma delas realizava uma fiscalização efetiva.

Essa falha na governança cria lacunas críticas na supervisão do serviço. Funções essenciais como a auditoria do sistema de bilhetagem não são realizadas por ninguém, a fiscalização in loco é claramente insuficiente e não existe um controle de qualidade do serviço prestado à população.

A falta de estrutura dos órgãos agrava o cenário. A ARSEC contava com apenas um servidor dedicado à área de transporte, focado exclusivamente no cálculo tarifário. A SEMOB, por sua vez, dispõe de apenas um ou dois fiscais para supervisionar todo o sistema.

O impacto direto dessa desorganização é que as empresas de ônibus operam sem um controle efetivo. Irregularidades contratuais não são detectadas e, mesmo quando são, não resultam em penalidades. Como consequência, a população fica desprotegida e sujeita a um serviço de baixa qualidade, sem que os responsáveis sejam sancionados.

4.10. ALTO: Falta de Informações sobre Encontro de Contas e Aplicação de Multas:

Não há transparência sobre o "encontro de contas" entre valores devidos pelas empresas (multas, penalidades) e valores a receber (remuneração, subsídios).

A gestão financeira do contrato de concessão do transporte público carece de transparência, especialmente no que diz respeito ao "encontro de contas" – o processo que cruza valores devidos pelas empresas, como multas e penalidades, com os valores que elas têm a receber, como a remuneração pelo serviço e os subsídios.

A principal evidência dessa falta de clareza é a ausência de demonstrativos públicos.

Não existem relatórios que detalhem as multas aplicadas, nem informações sobre como as compensações são realizadas. Consequentemente, não há clareza sobre os valores que são efetivamente pagos ou descontados das empresas.

Essa opacidade abre uma brecha significativa para a manipulação de contas. Multas podem ser informalmente "perdoadas" ou abatidas em negociações de encontro de contas que não são divulgadas publicamente. Sem transparência, o controle social e institucional se torna impossível, e existe o risco de as empresas estarem recebendo mais recursos do que deveriam.

O impacto dessa prática é triplo: primeiro, torna-se impossível verificar se as multas aplicadas são efetivamente cobradas; segundo, há um potencial prejuízo ao erário, caso as dívidas das empresas não sejam devidamente quitadas; e terceiro, as penalidades perdem seu efeito pedagógico, já que não há garantia de que elas resultarão em um desembolso financeiro real para a infratora.

4.11. ALTO: Descumprimento das Determinações do TCE-MT:

O Acórdão nº 695/2022 do TCE-MT estabeleceu diretrizes específicas para a melhoria da fiscalização do transporte público municipal. Essas determinações não foram cumpridas.



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

Determinações do TCE-MT (Acórdão 695/2022):

- Estabelecer mecanismos formais de fiscalização
- Realizar auditoria do sistema de bilhetagem
- Utilizar informações da Ouvidoria no planejamento
- Documentar atividades de fiscalização

Apesar da clara determinação do Tribunal de Contas para a realização de uma auditoria no sistema de bilhetagem, diversas justificativas foram apresentadas para o seu descumprimento.

Entre elas, foram citados o "custo elevado da auditoria", a "complexidade técnica" do procedimento, a suposta "falta de empresa especializada" no mercado para realizar o serviço e a alegação de que o processo "estava em fase de contratação".

No entanto, a persistência do problema ao longo do tempo sugere que a verdadeira causa para a inação é a falta de vontade política e de priorização por parte dos gestores responsáveis.

A contínua postergação de uma medida tão crucial para a transparência do sistema indica que a questão não é tratada com a devida importância.

O impacto dessa omissão é grave. Primeiramente, representa um claro desrespeito a uma decisão do órgão de controle externo (TCE-MT), minando sua autoridade.

Em segundo lugar, permite a perpetuação de irregularidades e da falta de transparência na gestão dos recursos do transporte público.

Por fim, a ausência de dados auditados e confiáveis impede a implementação de melhorias efetivas no sistema, prejudicando diretamente a qualidade do serviço oferecido à população.

4.12. ALTO: Desequilíbrio Econômico-Financeiro:

O sistema apresenta desequilíbrio crescente entre custos e receitas, resultando em subsídios municipais cada vez maiores, sem transparência sobre as causas e sem medidas corretivas.

Tarifa pública congelada:

- Valor: R\$ 4,95
- Congelada desde 2021 (início da operação)
- Custos operacionais aumentaram (combustível, salários)

Tarifa técnica flutuante:

- Janeiro/2025: R\$ 11,85
- Maio/2025: R\$ 10,86 (média)
- Variação de 10% em 5 meses

Subsídios crescentes:



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

- Município cobre a diferença (tarifa técnica - tarifa pública)
- Valores não são transparentes
- Não há clareza se subsídios cobrem também gratuidades

O principal impacto é a criação de uma despesa pública crescente e sem controle. **Como o município se compromete a cobrir a diferença entre a tarifa técnica e a tarifa paga pelo usuário**, a escalada da tarifa técnica resulta em um aumento direto e exponencial dos subsídios.

Essa dinâmica cria um sério risco de insustentabilidade do sistema a longo prazo. Com os custos aumentando e a arrecadação direta congelada, a dependência de recursos públicos se torna cada vez maior, pressionando o orçamento municipal e colocando em xeque a capacidade da prefeitura de manter o serviço funcionando no futuro.

Por fim, a **flutuação imprevisível da tarifa técnica e a consequente variação dos subsídios demonstram uma alarmante falta de planejamento financeiro**.

A ausência de previsibilidade impede a gestão orçamentária eficiente e a alocação estratégica de recursos, transformando o financiamento do transporte em uma medida reativa e custosa, em vez de uma política pública planejada e sustentável.

4.13. MÉDIO: Irregularidades em Fiscalização *In Loco*:

As fiscalizações *in loco* (quando ocorrem) eram insuficientes, mal documentadas e sem consequências para as empresas.

Conforme relatório encaminhado pela SEMOB em 22 de outubro de 2025 em resposta ao Ofício 032/2025 da CPI, foram em 2023: 163 problemas registrados; em 2024: 878 problemas registrados e no ano de 2025: 3.568 problemas registrados (até outubro).

Ou seja, somente em 2025 – e o ano nem terminou – já foram registradas quase quatro vezes mais infrações que nos últimos dois anos.

A fiscalização do sistema de transporte coletivo, quando ocorria, era realizada de maneira precária e ineficaz, servindo mais como um procedimento formal do que como uma ferramenta de controle.

Além disso, o processo carece de documentação adequada. Há notícias de que os relatórios gerados são frequentemente incompletos, não há um padrão para o registro fotográfico das irregularidades e todo o controle é feito de forma manual, sem o suporte de um sistema informatizado que poderia garantir a organização e o acompanhamento dos dados.

O problema mais grave, no entanto, é a ausência de consequências. Mesmo quando irregularidades são detectadas durante as raras fiscalizações, elas não resultam na aplicação de multas.

Não há um processo para acompanhar se as correções foram realizadas, e as empresas simplesmente não são cobradas por suas falhas.

O impacto dessa abordagem é triplo e severo.

A fiscalização torna-se meramente *pro forma*, sem qualquer efeito prático na melhoria do serviço. Os



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

recursos públicos empregados nessa atividade são desperdiçados, já que o trabalho não gera resultados. Por fim, essa ineficácia permite a perpetuação das irregularidades, consolidando um ciclo de má qualidade e descumprimento contratual.

5. ANÁLISE FINANCEIRA E TARIFÁRIA:

Esclarecimento Importante sobre Tarifa Técnica:

Durante a investigação, a CPI identificou que a tarifa técnica (custo real por passageiro transportado) é substancialmente superior ao inicialmente compreendido. A tarifa técnica representa o custo total do sistema dividido pelo número de passageiros transportados (passagens na catraca), incluindo todos os custos operacionais: combustível, manutenção, pessoal, depreciação, tributos, etc.

Valores da tarifa técnica (2025):

Mês	Tarifa Técnica	Tarifa Pública	Subsídio Municipal
Janeiro	R\$ 11,85	R\$ 4,95	R\$ 6,90
Fevereiro	R\$ 11,99	R\$ 4,95	R\$ 7,04
Março	R\$ 10,84	R\$ 4,95	R\$ 5,89
Abril	R\$ 10,37	R\$ 4,95	R\$ 5,42
Maio	R\$ 10,86	R\$ 4,95	R\$ 5,91
Média	R\$ 11,18	R\$ 4,95	R\$ 6,23

Impacto financeiro do subsídio considerando os dados de janeiro a maio de 2025:

- Passageiros transportados (viagens): 19.022.533
- Subsídio médio por passageiro (viagem): R\$ 6,23
- Subsídio total (5 meses): R\$ 118,5 milhões
- Projeção anual: R\$ 284,4 milhões

Este valor representa o quanto o Município de Cuiabá efetivamente paga para subsidiar o transporte público, cobrindo a diferença entre o custo real (tarifa técnica) e o valor cobrado do usuário (tarifa



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

pública).

A tarifa pública está congelada em R\$ 4,95 desde 2021, enquanto **os custos operacionais aumentam** anualmente pela inflação. Isso resulta em subsídios municipais crescentes, onerando cada vez mais o erário público sem que haja transparência ou controle efetivo sobre esses valores.

5.1. Panorama Geral do Sistema (Janeiro a Maio 2025):

Dados Consolidados:

Indicador	Valor
Passageiros Transportados (Viagens)	19.022.533
Passageiros Equivalentes	10.523.774
Tarifa Pública Vigente	R\$ 4,95
Média Mensal de Passageiros	3,8 milhões

Composição dos Passageiros:

Tipo	Quantidade	Percentual
VIAGENS PAGANTES (Comum + Vale-Transporte)	10.993.744	57,79%
ESTUDANTES (100% + 50%)	3.427.355	18,02%
GRATUIDADES (Idosos, PCD, Saúde)	4.263.387	22,41%
INTEGRAÇÕES	4.000.978	21,03%

Destaque Crítico: 39,88% dos passageiros NÃO GERAM RECEITA DIRETA, vez que provenientes de gratuidades.



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

5.2. Tarifa Técnica vs. Tarifa Pública:

Para fins de melhor compreensão a respeito do que é efetivamente pago à título de subsídio pelo Município de Cuiabá, façamos a distinção entre o que é a tarifa pública e o que é a tarifa técnica:

TARIFA PÚBLICA:

- É o valor cobrado do usuário na catraca
- Valor vigente: R\$ 4,95
- Permanece congelada desde o início da operação em 2021
- É definida por decreto municipal

TARIFA TÉCNICA:

- É o custo real do sistema por passageiro equivalente
- Calculada mensalmente pela ARSEC/Cuiabá Regula
- Inclui todos os custos operacionais (combustível, salários, manutenção, depreciação etc.)
- Flutua conforme os custos reais

Assim, a se a TARIFA TÉCNICA é maior que a TARIFA PÚBLICA, o Município precisa pagar SUBSÍDIO para cobrir a diferença.

Se a TARIFA TÉCNICA fosse menor que a TARIFA PÚBLICA, o sistema se sustentaria sem subsídio (ou com subsídio menor) por parte do Município.

Ocorre que o congelamento da tarifa pública em R\$ 4,95, sem reajuste desde 2021, combinado com o aumento dos custos operacionais (especialmente combustível e salários), tem resultado em um aumento exponencial dos subsídios pagos pela Prefeitura.

5.3. Análise Detalhada das Gratuidades:

5.3.1. Impacto Financeiro Global:

Receita Perdida Estimada (Janeiro a Maio 2025):

Indicador	Valor
Passageiros/Viagens sem receita direta	7.586.057 (39,88%)
Receita perdida - Gratuidades 100%	R\$ 37.550.982,15
Receita perdida - Meia passagem 50%	R\$ 259.095,38



ESTADO DE MATO GROSSO
CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ
COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

Indicador	Valor
TOTAL (5 meses)	R\$ 37.810.077,52
Média mensal	R\$ 7.562.015,50
Projeção anual	R\$ 90.744.186,00

5.3.2. Detalhamento por Categoria:

IDOSOS (3.099.116 passageiros - 16,29%):

Subcategoria	Quantidade	Observação
Idoso (65+)	242.446	Gratuidade constitucional (Estatuto do Idoso)
Idoso 60-64	890.824	Gratuidade municipal (Lei local)
Idoso VG	1.635.730	Categoria não esclarecida - Requer investigação
Integração Idoso 60-64	330.116	Integração de idosos 60-64

PESSOAS COM DEFICIÊNCIA - PCD (1.197.355 passageiros - 6,29%):

Subcategoria	Quantidade	Observação
PNE com acompanhante	550.035	Pessoa com Necessidades Especiais + acompanhante



ESTADO DE MATO GROSSO
CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ
COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

Subcategoria	Quantidade	Observação
Acompanhante PNE	153.580	Apenas o acompanhante (PNE já contado acima?)
Especial	463.586	Categoria não especificada claramente
Mãe Portadora	22.682	Mãe de pessoa com deficiência
Integração Mãe Portadora	7.472	Integração de mãe portadora

SAÚDE - HIV E NEOPLASIA (215.102 passageiros - 1,13%):

Subcategoria	Quantidade	Observação
HIV	150.221	Portadores de HIV/AIDS
Acompanhante HIV	4.004	Acompanhante de portador de HIV
Neoplasia (câncer)	53.975	Pacientes oncológicos
Acompanhante Neoplasia	6.902	Acompanhante de paciente oncológico

OUTROS (89.402 passageiros - 0,47%):

Subcategoria	Quantidade	Observação
Funcional	89.402	Categoria não esclarecida - Requer investigação

5.3.3. Estudantes:

Distribuição:



ESTADO DE MATO GROSSO
CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ
COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

Categoria	Quantidade	% do Total de Estudantes
Escolar 100% (gratuidade total)	2.658.015	77,5%
Integração Escolar 100%	664.655	19,4%
Escolar 50% (meia passagem)	67.117	2,0%
Integração Escolar 50%	37.568	1,1%
TOTAL ESTUDANTES	3.427.355	100%

5.3.4. Categorias Não Esclarecidas:

Três categorias somam mais de 2 milhões de passageiros em 5 meses, mas não estão claramente definidas na legislação:

"Idoso VG" - 1.635.730 passageiros

- VG = Várzea Grande? Vaga Garantida? Outro significado?
- Não consta na legislação municipal fornecida

"Funcional" - 89.402 passageiros

- Funcionários públicos? De qual órgão?
- Qual a fundamentação legal?

"Especial" - 463.586 passageiros

- Qual o critério de enquadramento?
- Diferente de PNE como?

Diante da inexatidão das informações em questão, desde já fica como recomendação que seja publicado decreto municipal explicando TODAS as categorias de gratuidade.

5.4. Ociosidade do Sistema e IPK:

Em breves linhas, tem-se que a ociosidade do sistema no transporte público refere-se à subutilização da capacidade ofertada, ou seja, quando os veículos circulam com uma quantidade de passageiros inferior à sua capacidade, ou até mesmo vazios, em determinados horários ou trechos.

Essa ociosidade é tecnicamente medida pelo IPK - Índice de Passageiros por Quilômetro, um indicador



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

de produtividade que resulta da divisão do número total de passageiros transportados pela quilometragem total percorrida pela frota.

Situação	IPK	Análise
Cuiabá (atual)	1,02	Ônibus praticamente vazios
Ideal	2,8	Sistema eficiente
Diferença	-63%	Ociosidade extrema

Diante do quadro acima, a análise do sistema de transporte público revela uma severa crise de eficiência, marcada por uma ociosidade operacional de 63%.

Este índice significa que, na prática, os ônibus circulam a maior parte do tempo praticamente vazios, transportando em média apenas um passageiro a cada quilômetro rodado.

A situação é agravada por um modelo de remuneração, alterado por aditivos contratuais a partir de 2022, no qual o município paga às concessionárias pela distância percorrida, e não pelo número de passageiros transportados, o que incentiva a manutenção de rotas e horários mesmo sem demanda.

As causas para essa baixa adesão dos usuários são multifatoriais e estruturais. Incluem um planejamento de linhas ineficiente, que não atende às reais necessidades de deslocamento da população, a baixa qualidade geral do serviço, que afasta os passageiros, horários inadequados e a falta de uma integração modal eficiente com outros meios de transporte.

O impacto financeiro dessa ineficiência é direto e oneroso para os cofres públicos. A lógica é simples: o custo total de operação, quando dividido por um número reduzido de usuários, resulta em uma tarifa técnica artificialmente inflada.

Para evitar que esse valor exorbitante seja repassado integralmente ao passageiro, o poder público é forçado a cobrir a diferença com subsídios municipais, que, por sua vez, aumentam exponencialmente, caracterizando um significativo desperdício de recursos públicos que poderiam ser investidos em outras áreas essenciais.

6. FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA:

Os achados da CPI revelam violações a múltiplos dispositivos legais, desde a Constituição Federal até leis específicas de concessões, licitações e improbidade administrativa. São elas:



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

6.1. Violações à Constituição Federal:

Art. 37, caput: *A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência [...]*

Art. 70: *A fiscalização contábil, financeira, orçamentária, operacional e patrimonial da União e das entidades da administração direta e indireta, quanto à legalidade, legitimidade, economicidade, aplicação das subvenções e renúncia de receitas, será exercida pelo Congresso Nacional, mediante controle externo, e pelo sistema de controle interno de cada Poder.*

Art. 175: *Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.*

Tais violações foram identificadas a partir da falta de transparência na gestão dos contratos, dos dados não publicados (subsídios, multas, custos); impossibilidade de controle social; apropriação de créditos não utilizados; potencial conflito de interesse entre o profissional responsável por dar os laudos das gratuidades e o servidor responsável por conferi-las; omissão na fiscalização; ociosidade extrema (IPK 1,02); ausência de metas de qualidade; remuneração incondicional e falta de critérios objetivos.

6.2. Lei de Concessões (Lei 8.987/95):

Art. 6º, § 1º - Serviço Adequado: *Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.*

Art. 29 - Incumbe ao poder concedente:

I - regulamentar o serviço concedido e fiscalizar permanentemente a sua prestação;

VII - zelar pela boa qualidade do serviço, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários, que serão cientificados, em até trinta dias, das providências tomadas;

As violações legais acima citadas podem ser traduzidas da violação à modicidade pela apropriação de créditos não utilizados onera indevidamente os usuários; à eficiência em razão da ociosidade extrema, ausência de metas e à regularidade com atrasos constantes sem penalidade e sem fiscalização efetiva.

6.3. Lei de Licitações (Lei 14.133/21):

Art. 5º - Vinculação ao Edital: *Na aplicação desta Lei, serão observados os princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da publicidade, da eficiência, do interesse público, da probidade administrativa, da igualdade, do planejamento, da transparência, da eficácia, da segregação de funções, da motivação, da vinculação ao edital [...]*

Opina-se pelo conhecimento da violação deste dispositivo ao passo que os termos aditivos de 2022 alteraram completamente o modelo de remuneração (de passageiro transportado para km rodado), violando a vinculação ao edital original.



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

6.4. Lei de Improbidade Administrativa (Lei 8.429/92 com as alterações promovidas pela Lei n.14.230/2021):

Art. 9º - Enriquecimento Ilícito: *Constitui ato de improbidade administrativa importando enriquecimento ilícito auferir qualquer tipo de vantagem patrimonial indevida em razão do exercício de cargo, mandato, função, emprego ou atividade nas entidades mencionadas no art. 1º desta Lei [...]*

VIII - aceitar emprego, comissão ou exercer atividade de consultoria ou assessoramento para pessoa física ou jurídica que tenha interesse suscetível de ser atingido ou amparado por ação ou omissão decorrente das atribuições do agente público, durante a atividade;

Art. 10 - Lesão ao Erário: *Constitui ato de improbidade administrativa que causa lesão ao erário qualquer ação ou omissão dolosa ou culposa, que enseje, efetiva e comprovadamente, perda patrimonial, desvio, apropriação, malbaratamento ou dilapidação dos bens ou haveres das entidades referidas no art. 1º desta Lei [...]*

Art. 11 - Violação de Princípios: *Constitui ato de improbidade administrativa que atenta contra os princípios da administração pública qualquer ação ou omissão dolosa que viole os deveres de honestidade, imparcialidade, legalidade, e lealdade às instituições [...]*

Tais dispositivos foram infringidos em razão da missão em aplicar multas contratuais, pela falha deliberada do poder público em sancionar as empresas concessionárias por descumprimento de cláusulas contratuais representa uma renúncia de receita, configurando uma clara lesão aos cofres municipais; pela celebração de termos aditivos lesivos que se mostram prejudiciais ao interesse público, especialmente sem a devida fundamentação técnica e econômica, pode ser enquadrada como malbaratamento de recursos, ao onerar o município indevidamente.

Também, pela apropriação de créditos não utilizados que pode ser entendida como uma forma de desvio de patrimônio público, uma vez que tais recursos deveriam, por direito, reverter ao sistema ou ao erário.

6.5. Código Civil - Enriquecimento sem Causa:

Art. 884: *Aquele que, sem justa causa, se enriquecer à custa de outrem, será obrigado a restituir o indevidamente auferido, feita a atualização dos valores monetários.*

Em relação aos créditos não utilizados, que somam quase 20 milhões de reais somente dos últimos 6 meses, também se encontra violação ao dispositivo infraconstitucional citado.

6.6. Acórdão TCE-MT nº 695/2022:

O Tribunal de Contas do Estado de Mato Grosso, no Acórdão nº 695/2022, estabeleceu diretrizes específicas para a melhoria da fiscalização do transporte público municipal de Cuiabá, dentre elas:

- Estabelecer mecanismos formais para planejar, executar e documentar atividades de fiscalização;
- Realizar auditoria do sistema de bilhetagem eletrônica; e,



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

- Utilizar informações da Ouvidoria Geral no planejamento da fiscalização.

Contudo, até o momento não foram tomadas as medidas que efetivem o cumprimento das determinações, configurando irregularidade grave que pode ensejar responsabilização.

7. RECOMENDAÇÕES:

7.1. RECOMENDAÇÕES URGENTES (30 dias):

7.1.1. Criação de Fundo para Créditos Não Utilizados:

Responsável: Prefeitura Municipal (SEMOB) + Cuiabá Regula

A proposta estabelece que a Prefeitura Municipal, através da Secretaria de Mobilidade Urbana (SEMOB) e da Agência Municipal de Regulação dos Serviços Públicos Delegados de Cuiabá (Cuiabá Regula), seja responsável pela criação de um fundo segregado e transparente.

Este fundo será destinado a receber os valores de créditos eletrônicos de transporte que não foram utilizados pelos usuários.

Para a efetivação desta medida, sugere-se o estabelecimento de um prazo de validade para os créditos, como por exemplo, 24 meses. Após este período, os valores remanescentes seriam automaticamente revertidos para o fundo. Os recursos acumulados deverão ser aplicados exclusivamente em benefício do sistema de transporte coletivo, seja na forma de redução da tarifa pública para os usuários, ou no investimento em melhorias na infraestrutura, como a construção e manutenção de abrigos e terminais.

A fundamentação legal para esta ação reside no artigo 884 do Código Civil, que veda o enriquecimento sem causa, impedindo que as empresas concessionárias se apropriem de valores que não correspondem a um serviço efetivamente prestado.

Assim, objetivamente, a recomendação é para:

- Criar fundo segregado e transparente para créditos eletrônicos não utilizados
- Estabelecer prazo de validade para créditos (ex: 24 meses)
- Após o prazo, valores reverterem para o fundo
- Recursos do fundo devem ser usados para:
 - Reduzir tarifa pública, OU
 - Melhorar infraestrutura do sistema (abrigos, terminais)

É a recomendação.

7.1.2. Auditoria Especial (TCE-MT + CGM):

Responsável: Prefeitura Municipal + TCE-MT + CGM

Com base no Acórdão nº 695/2022 do TCE-MT, propõe-se a responsabilidade compartilhada entre a



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

Prefeitura Municipal, o Tribunal de Contas do Estado de Mato Grosso (TCE-MT) e a Controladoria Geral do Município (CGM) para realização de auditoria especial. A medida propõe a contratação de uma empresa de auditoria externa, especializada e independente.

O objetivo é realizar uma análise aprofundada em quatro áreas críticas do sistema de transporte. Primeiramente, auditar o sistema de bilhetagem eletrônica, em cumprimento a uma determinação já existente do TCE. Em segundo lugar, investigar o montante total de créditos não utilizados desde o ano de 2019. A auditoria deverá abranger também a legalidade e o impacto financeiro dos termos aditivos contratuais firmados em 2022.

Por fim, será analisada a destinação e os valores dos subsídios pagos às empresas concessionárias desde 2021.

7.1.3. Aplicação Imediata de Multas por Descumprimentos:

Responsável: SEMOB + Cuiabá Regula

A SEMOB e a Cuiabá Regula ficam incumbidas de realizar uma vistoria extraordinária em toda a frota das empresas que operam o transporte coletivo.

O propósito é fiscalizar e aplicar as multas contratuais cabíveis em casos de irregularidades. As principais infrações a serem verificadas são: a idade da frota acima do limite permitido em contrato, a falta de manutenção adequada dos veículos, o descumprimento dos horários e itinerários estabelecidos, e a ausência de limpeza nos ônibus.

Após a aplicação das penalidades, será concedido um prazo de 60 dias para que as empresas regularizem as inconformidades. Adicionalmente, a administração pública deverá publicar um relatório detalhado com todas as multas aplicadas, garantindo a transparência do processo.

Esta medida encontra amparo no artigo 29, inciso I, da Lei nº 8.987/95, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, aplicando-se objetivamente da seguinte forma:

- Realizar vistoria extraordinária da frota de todas as empresas
- Aplicar multas previstas em contrato para:
 - Idade da frota acima do limite
 - Veículos sem manutenção adequada
 - Descumprimento de horários
 - Falta de limpeza
- Estabelecer prazo de 60 dias para regularização
- Publicar relatório de multas aplicadas

7.1.4. Recadastramento Geral de Gratuidades:

Responsável: SEMOB + Cuiabá Regula



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

A SEMOB e a Cuiabá Regula serão responsáveis por conduzir um recadastramento presencial de todos os beneficiários de gratuidades no sistema de transporte público.

A proposta estabelece um prazo de validade de um ano para todas as gratuidades, com exceção dos idosos, que possuem direito permanente, e outras já disciplinadas por lei.

Para a renovação do benefício, os usuários deverão apresentar documentos atualizados e, quando aplicável, laudos médicos válidos.

Além disso, a Prefeitura deverá publicar um decreto municipal que explique detalhadamente todas as categorias de gratuidade existentes, com especial atenção para as categorias "Idoso VG", "Funcional" e "Especial", explicitando a fundamentação legal para cada uma delas.

7.1.5. Investigação de Conflito de Interesse:

Responsável: Controladoria Geral do Município (CGM)

Propõe-se que a Controladoria Geral do Município (CGM) inicie uma investigação imediata para apurar um potencial conflito de interesse envolvendo o servidor Nicolau Budib.

A investigação buscará confirmar se o pai do servidor possui ou possuiu vínculo empregatício com a Associação Mato-grossense dos Transportadores Urbanos (MTU), identificando o período e as funções exercidas.

O objetivo é verificar se houve sobreposição temporal entre o cargo do pai na MTU e a posição do filho em um órgão com poder de decisão sobre o transporte público.

Caso se confirme o conflito, a investigação analisará a possível influência em decisões relacionadas a gratuidades e à fiscalização do sistema.

Se as irregularidades forem comprovadas, recomenda-se: o afastamento imediato de Nicolau Budib de quaisquer decisões que envolvam a MTU, a revisão de todas as decisões tomadas durante o período de conflito, a instauração de um processo administrativo disciplinar e o encaminhamento do caso ao Ministério Público. A fundamentação para esta ação está nos artigos 9º (inciso VIII) e 11 da Lei nº 8.429/92, a Lei de Improbidade Administrativa.

7.2. RECOMENDAÇÕES DE MÉDIO PRAZO (180 dias):

7.2.1. Revisão Imediata da Metodologia de Cálculo Tarifário:

Responsável: Cuiabá Regula + SEMOB

- Revisar metodologia de cálculo da tarifa técnica
- Garantir transparência total dos critérios
- Publicar planilhas detalhadas mensalmente
- Separar claramente:
 - Custos operacionais



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

- Subsídios por diferença tarifária
- Subsídios por gratuidades

Sob a responsabilidade conjunta da Cuiabá Regula e da SEMOB, propõe-se a revisão imediata da metodologia de cálculo da tarifa técnica.

Esta ação visa garantir a transparência total dos critérios utilizados na definição da tarifa, com a publicação mensal de planilhas detalhadas.

Tais planilhas deverão discriminar claramente os custos operacionais, os subsídios concedidos por diferença tarifária e os subsídios destinados à cobertura de gratuidades, em observância ao princípio da publicidade que rege a administração pública.

7.2.2. Renegociação dos Contratos de Concessão:

Responsável: Prefeitura Municipal + PGM + Câmara Municipal

- Estudo jurídico pela PGM sobre anulação/renegociação dos termos aditivos de 2022
- Retornar ao modelo original (remuneração por passageiro) OU
- Adotar modelo misto (parte por passageiro, parte por km)
- Incluir cláusulas de qualidade com penalidades efetivas

A proposta sugere o retorno ao modelo de remuneração original, baseado no número de passageiros, ou a adoção de um modelo misto, que combine pagamento por passageiro e por quilômetro percorrido.

7.2.3. Implementação de Sistema de Remuneração por Performance

Responsável: SEMOB + Cuiabá Regula

- Vincular parte da remuneração ao cumprimento de metas:
 - Pontualidade
 - Limpeza da frota
 - Conforto
 - Atendimento ao público
- Estabelecer bônus por superação de metas
- Estabelecer descontos por descumprimento

Com o objetivo de alinhar os interesses das concessionárias com a qualidade do serviço prestado, a SEMOB e a Cuiabá Regula deverão implementar um sistema de remuneração por performance. Este sistema vinculará parte da remuneração das empresas ao cumprimento de metas de qualidade, tais como pontualidade, limpeza da frota, conforto dos veículos e atendimento ao público.



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

7.2.4. Criação de Sistema de Auditoria Independente

Responsável: Cuiabá Regula

- Contratar verificador independente permanente para:
 - Auditar sistema de bilhetagem continuamente
 - Validar dados fornecidos pela MTU
 - Fiscalizar cumprimento de metas
- Relatórios mensais públicos

A Cuiabá Regula será responsável por contratar um verificador independente de forma permanente. Este auditor terá a função de auditar continuamente o sistema de bilhetagem eletrônica, validar os dados fornecidos pela MTU e fiscalizar o cumprimento das metas de qualidade.

7.2.5. Implementação de Portal de Transparência Específico

Responsável: SEMOB + Cuiabá Regula

- Criar portal de transparência específico para transporte público
- Publicar mensalmente:
 - Passageiros transportados (por categoria)
 - Custos operacionais detalhados
 - Subsídios pagos (separados por tipo)
 - Multas aplicadas
 - Indicadores de qualidade
 - Relatórios de fiscalização

Para cumprir a Lei de Acesso à Informação (Lei nº 12.527/2011), a SEMOB e a Cuiabá Regula deverão criar um portal de transparência dedicado exclusivamente ao transporte público. Neste portal, serão publicados mensalmente dados como o número de passageiros transportados por categoria, os custos operacionais detalhados, os subsídios pagos, as multas aplicadas, os indicadores de qualidade e os relatórios de fiscalização.

7.2.6. Definição Clara de Competências

Responsável: Prefeitura Municipal

- Publicar decreto definindo claramente:
 - Competências da Cuiabá Regula
 - Competências da SEMOB
 - Competências da MTU



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

- Eliminar sobreposições e lacunas

Para otimizar a gestão e a fiscalização do transporte, a Prefeitura publicará um decreto que defina claramente as competências da Cuiabá Regula, da SEMOB e da MTU. O objetivo é eliminar sobreposições e lacunas de responsabilidade, em conformidade com o princípio da eficiência administrativa.

7.2.7. Criação de Sistema Integrado de Fiscalização

Responsável: Cuiabá Regula

- Implementar sistema informatizado de fiscalização
- Registro de todas as fiscalizações (data, hora, local, irregularidades)
- Registro fotográfico obrigatório
- Acompanhamento de correções
- Relatórios automáticos

Em cumprimento ao Acórdão nº 695/2022 do TCE-MT, a Cuiabá Regula implementará um sistema informatizado para o registo de todas as fiscalizações. Este sistema incluirá a data, a hora, o local, as irregularidades encontradas, registros fotográficos obrigatórios e o acompanhamento das correções, permitindo a geração de relatórios automáticos.

7.2.8. Estabelecimento de Metas de Qualidade Mensuráveis

Responsável: SEMOB + Cuiabá Regula

- Definir metas claras e mensuráveis:
 - Pontualidade: 95% das viagens no horário
 - Limpeza: 100% da frota limpa diariamente
 - Idade da frota: Média ≤ 5 anos
 - Conforto: 100% dos veículos com ar condicionado funcionando
 - Atendimento: Tempo médio de espera ≤ 15 minutos
- Publicar resultados mensalmente

Recomenda-se que a SEMOB e a Cuiabá Regula definam metas de qualidade claras e mensuráveis, como 95% de pontualidade nas viagens, 100% da frota limpa diariamente, idade média da frota inferior ou igual a 5 anos, 100% dos veículos com ar condicionado funcional e tempo médio de espera de até 15 minutos, por exemplo.



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

7.2.9. Sistema de Penalidades por Descumprimento

Responsável: Cuiabá Regula

- Atualizar a tabela existente e criar tabela de penalidades clara e progressiva
- Aplicar automaticamente quando metas não forem cumpridas
- Publicar mensalmente relatório de penalidades aplicadas

7.2.10. Programa de Modernização da Frota

Responsável: Empresas concessionárias (fiscalizado pela Cuiabá Regula)

- Exigir plano de renovação da frota
- Prazo máximo: 3 anos para atingir idade média ≤ 5 anos
- Priorizar veículos elétricos ou híbridos
- Penalidades por descumprimento

As empresas concessionárias serão obrigadas a apresentar um plano de renovação da frota, a ser fiscalizado pela Cuiabá Regula. O plano deverá estipular um prazo máximo de 3 anos para que a idade média da frota seja igual ou inferior a 5 anos, com prioridade para veículos elétricos ou híbridos.

7.2.11. Implementação Imediata das Determinações Pendentes do TCE-MT

Responsável: Prefeitura Municipal + Cuiabá Regula

- Cumprir TODAS as determinações do Acórdão nº 695/2022
- Enviar relatório trimestral ao TCE sobre implementação
- Justificar formalmente qualquer impossibilidade

7.2.12. Controle Rigoroso de Multas e Penalidades

Responsável: Cuiabá Regula + SEMOB

- Criar sistema mais eficiente de controle de multas aplicadas
- Impedir "encontro de contas" sem transparência
- Publicar mensalmente:
 - Multas aplicadas
 - Multas pagas
 - Multas em discussão
 - Multas perdoadas (com justificativa)

Para garantir a efetividade das sanções, recomenda-se à Cuiabá Regula e a SEMOB criarem um sistema



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

de controlo de multas aplicadas, impedindo o chamado "encontro de contas" sem a devida transparência. Recomenda-se, ainda, que sejam publicados mensalmente relatórios sobre as multas aplicadas, pagas, em discussão e perdoadas, com a respetiva justificação, em respeito ao princípio da publicidade.

7.2.13. Revisão dos Termos Aditivos

Responsável: PGM + Prefeitura Municipal

- Análise jurídica completa dos termos aditivos de 2022
- Avaliar possibilidade de:
 - Anulação (por ilegalidade)
 - Renegociação (por desequilíbrio)
 - Manutenção com ajustes

Recomenda-se que a PGM e a Prefeitura Municipal realizem uma análise jurídica completa dos termos aditivos de 2022. Esta análise avaliará a possibilidade de anulação por ilegalidade, renegociação por desequilíbrio contratual ou a manutenção com os ajustes necessários.

7.2.14. Criação de Comitê de Acompanhamento

Responsável: Câmara Municipal

- Criar Comitê de Acompanhamento das recomendações da CPI
- Composição: Vereadores de diferentes partidos
- Reuniões trimestrais para avaliar implementação
- Relatórios públicos de progresso

Submete-se à aprovação dos demais vereadores a criação de um Comitê de Acompanhamento das recomendações da CPI ou, alternativamente, do repasse para a Comissão do Transporte já existente na Câmara.

7.2.15. Relatórios Periódicos de Progresso

Responsável: Prefeitura Municipal

- Enviar à Câmara Municipal relatórios trimestrais sobre:
 - Implementação das recomendações
 - Resultados obtidos
 - Dificuldades encontradas
 - Próximos passos



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

7.2.16. Contratação Imediata de Verificador Independente

Responsável: Cuiabá Regula + Prefeitura Municipal + SEMOB

- Contratar empresa especializada para:
 - Verificar dados de bilhetagem
 - Auditar cálculos tarifários
 - Validar relatórios das empresas

Em linha com o Acórdão nº 695/2022 do TCE/MT e Cláusula 42ª dos contratos de concessão, deverá ser contratada uma empresa especializada para verificar os dados de bilhetagem, auditar os cálculos tarifários e validar os relatórios das empresas concessionárias.

7.2.17. Necessidade de Alteração Contratual para Fiscalização

Responsável: PGM + SEMOB + Cuiabá Regula

- Avaliar necessidade de termo aditivo para:
 - Ampliar poderes de fiscalização
 - Incluir metas de qualidade
 - Estabelecer penalidades mais efetivas
 - Permitir acesso irrestrito a dados

A PGM, a SEMOB e a Cuiabá Regula avaliarão a necessidade de um termo aditivo aos contratos de concessão para ampliar os poderes de fiscalização, incluir metas de qualidade, estabelecer penalidades mais efetivas e permitir o acesso irrestrito aos dados do sistema.

7.2.18. Recadastramento e Sistematização das Gratuidades

Responsável: SEMOB + Cuiabá Regula

- Perícia médica independente para validar laudos
- Convênio com universidades/hospitais públicos para emissão de laudos
- Vedação de laudos particulares sem validação
- Integração com sistemas de matrícula das escolas (estudantes)
- Validação automática de frequência escolar
- Suspensão automática em caso de abandono
- Auditoria das gratuidades para identificar fraudes
- Estimar prejuízo por gratuidades irregulares

O sistema será integrado com os sistemas de matrícula escolar para validar a frequência dos estudantes,



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

suspendendo automaticamente o benefício em caso de abandono. Uma auditoria completa das gratuidades será realizada para identificar fraudes e estimar o prejuízo causado por concessões irregulares, em observância aos princípios da moralidade e eficiência.

7.3. RECOMENDAÇÕES DE RESPONSABILIZAÇÃO

7.3.1. Envio ao Ministério Público

Responsável: Câmara Municipal

- Enviar autos da CPI ao Ministério Público Estadual para:
 - Inquérito civil: Apuração de improbidade administrativa
 - Inquérito policial: Apuração de crimes contra a administração pública
 - Ação civil pública: Ressarcimento ao erário

A Câmara Municipal encaminhará os autos da CPI ao Ministério Público Estadual para a instauração de inquéritos civil e policial, visando à apuração de atos de improbidade administrativa e crimes contra a administração pública. O objetivo é buscar o ressarcimento ao erário por indícios de lesão, violação de princípios e potencial enriquecimento ilícito.

7.3.2. Processo Administrativo Disciplinar

Responsável: Prefeitura Municipal (CGM)

- Instaurar PAD contra:
 - Agentes que se omitiram na fiscalização
 - Responsáveis pelos termos aditivos de 2022 (sem análise técnica)
 - Responsáveis pelo descumprimento de determinação do TCE-MT

8. CONCLUSÃO

A Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Público de Cuiabá, após meses de investigação, análise de mais de 100 documentos e realização de 3 oitivas com 10 testemunhas, conclui que **O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE CUIABÁ OPERA EM ESTADO DE COLAPSO ADMINISTRATIVO, FINANCEIRO E OPERACIONAL.**

8.1. Colapso Operacional:

- Omissão total na fiscalização: Nenhuma multa relevante aplicada apesar de descumprimentos evidentes
- Frota velha e malconservada: Idade acima do limite contratual sem penalidade



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

- Serviço precário: Atrasos, superlotação, falta de limpeza
- Ociosidade extrema: IPK 1,02 (ideal: 2,8) - ônibus praticamente vazios
- Ausência de metas de qualidade: Impossível avaliar objetivamente o serviço

8.2. Colapso Financeiro:

- Apropriação indevida de créditos não utilizados: Milhões de reais recebidos por serviço não prestado
- Termos aditivos lesivos ao erário (2022): Transferiram todo o risco para o município
- Subsídios crescentes sem transparência: Não há clareza sobre valores e destinação
- Gratuidades sem controle: R\$ 90,7 milhões/ano sem transparência sobre quem paga
- Falta de clareza tarifária: Não se sabe se subsídios cobrem só diferença ou também gratuidades

8.3. Colapso Institucional:

- Agência reguladora fragilizada: ARSEC/Cuiabá Regula sem estrutura para fiscalizar
- Diluição de responsabilidades: SEMOB e ARSEC se eximem de fiscalizar
- Descumprimento sistemático do TCE-MT: Acórdão 695/2022 não foi cumprido
- Potencial conflito de interesse: Nicolau Budib (SEMOB) x pai (MTU)
- Falta de transparência generalizada: Dados não publicados, informações contraditórias

8.4. Indícios de Irregularidades Graves

A CPI identificou indícios de Improbidade administrativa (Lei 8.429/92) (lesão ao erário, violação de princípios e potencial enriquecimento ilícito); Enriquecimento sem causa (Código Civil, art. 884) pela apropriação de créditos não utilizados; e Violação de princípios constitucionais (CF/88, art. 37).

8.5. Necessidade de ações urgentes:

As camadas mais vulneráveis da sociedade, que dependem exclusivamente do transporte público para sua mobilidade urbana, arcam com tarifas elevadas (R\$ 4,95) por um serviço deficiente, enquanto empresas concessionárias operam sem fiscalização efetiva e sem penalidades por descumprimentos contratuais.

Esta situação configura não apenas um problema de gestão pública, mas uma questão de justiça social que exige ação imediata e firme de todos os Poderes e órgãos de controle.

Assim, a CPI cumpriu seu papel constitucional de investigar, apurar e recomendar.

Agora, cabe aos demais Poderes e órgãos competentes agir com a urgência e firmeza que o caso exige:



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

- Poder Executivo Municipal: Implementar as recomendações urgentes
- Cuiabá Regula e SEMOB: Assumir efetivamente a fiscalização
- Ministério Público: Apurar indícios de improbidade
- TCE-MT: Cobrar cumprimento de suas determinações
- Câmara Municipal: Acompanhar implementação das recomendações

É o relatório.

Cuiabá/MT, 05 de novembro de 2025.

VEREADORA SAMANTHA IRIS
PRESIDENTE DA COMISSÃO PARLAMENTAR DA INQUÉRITO

VEREADOR T. CORONEL DIAS
RELATOR DA COMISSÃO PARLAMENTAR DA INQUÉRITO

VEREADOR MARCUS BRITO
MEMBRO DA COMISSÃO PARLAMENTAR DA INQUÉRITO