



**ESTADO DE MATO GROSSO
CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ**

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA REALIZADA EM 03/06/2026. PARA “DEBATER SOBRE AS QUESTÕES DE MELHORIA DO TRANSPORTE PÚBLICO DO MUNICÍPIO DE CUIABÁ-MT”. PRESIDENTE: VEREADORA DRA. MARA. A Mesa de Honra foi composta pelas seguintes autoridades: Excelentíssima Senhora Vereadora Dra. Mara; Excelentíssimo Senhor Prefeito Abílio Brunini, Prefeito do Município de Cuiabá; Senhor Alexandre César Lucas, Diretor-Presidente da Cuiabá Regula; Senhor Carlos Rafael de Carvalho, Diretor de Transporte da Cuiabá Regula; Senhora Francyanne Siqueira Chaves, Secretária da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SEMOB); Senhor Marcos Assis Braga, Representante da Associação Matogrossense dos Transportadores Urbanos (AMTU); Senhor Lucas Vaz, Diretor do Colégio Liceu Cuiabano. Às 19h36min, “*Invocando a proteção de Deus, em nome da liberdade e da democracia*”, a senhora presidente Dra. Mara declarou aberta a presente audiência pública. Na sequência, os presentes se posicionaram em postura cívica para a execução do Hino de Cuiabá. Ato contínuo, foi proferida a leitura do requerimento que originou a presente audiência pública. Em seguida, no uso da palavra, a presidente Dra. Mara cumprimentou a todos; após, explicou que a audiência foi motivada por múltiplos pedidos da população, que relataram problemas nos terminais e pontos finais da capital; confessou que inicialmente não imaginava a gravidade, mas, após quatro dias de vitórias, ficou “abismada” com o que encontrou; pediu a exibição de imagens do ponto final do Pedra 90, mencionando o pedido de uma estudante do Colégio Dom Pedro I; descreveu a precariedade dos banheiros do local, fechados por falta de condições, e citou outros exemplos: motoristas do bairro Tijucal usando banheiro de lava-jato e um profissional almoçando com gatos no Ilza Terezinha; cobrou das autoridades presentes (SEMOB, Cuiabá Regula e MTU) a definição de responsabilidades para garantir dignidade aos usuários e motoristas, conforme direitos fundamentais assegurados pela Constituição; afirmou que o parlamento era o local correto para essa cobrança e que o compromisso era produzir uma ata com as respostas à população. Foi concedido o uso da palavra ao senhor Lucas Vaz, o qual agradeceu ao convite da presidente Dra. Mara e aos professores que se dispuseram a participar da audiência pública mediante o convite realizado; ressaltou a importância da presença dos estudantes naquele espaço, que era feito para eles e que, provavelmente, 99% (noventa e nove por cento) deles nunca haviam adentrado anteriormente, razão pela qual aquele convite era tão importante; enfatizou que esse espaço era o lugar dos estudantes para debaterem e buscarem os seus direitos em relação às questões que os afligiam e afligiam suas famílias todos os dias; destacou que o que estava sendo feito nesse momento também era aula — uma aula de campo diferenciada, em um espaço de aprendizado dentro da Câmara Municipal de Vereadores, que os alunos costumavam ver apenas pela televisão; afirmou que estar nesse espaço e reconhecê-lo como seu era onde os estudantes poderiam exercer sua voz, especialmente aqueles com pretensões políticas, já naturalmente mais comunicadores; pontuou que a educação precisava de base e que o transporte público era o mínimo da condição de locomoção dos estudantes, precisando ser melhorado para que a educação também melhorasse; reforçou que a educação se fazia com condições concretas oferecidas aos jovens: alimentação adequada, transporte público de qualidade, saneamento básico nos bairros, pontos de ônibus dignos e postos de saúde acessíveis; orientou os alunos a escutarem o debate, a



ESTADO DE MATO GROSSO
CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

tomarem esse espaço como seu, a responderem quando tivessem oportunidade de falar e, principalmente, a se expressarem com respeito e com argumentos sólidos — e não apenas opiniões —, pois era por meio de argumentos que se conseguia convencer as pessoas de que se estava certo; concluiu agradecendo ao convite e informando que se retiraria em seguida, uma vez que não havia planejado compor a mesa nessa data. Foi concedido o uso da palavra à senhora Francyanne Siqueira Chaves, a qual cumprimentou os presentes, cumprimentou os presentes; após, esclareceu que o papel da Prefeitura Municipal, enquanto poder concedente para as empresas concessionárias, era ouvir as demandas trazidas, e que essa discussão era essencial para que todos soubessem o papel preponderante e as atribuições específicas de cada instituição; na sequência, apresentou através de slides, os seguintes dados operacionais do sistema: média diária de 156.392 (cento e cinquenta e seis mil, trezentos e noventa e dois) passageiros transportados; 91 (noventa e uma) linhas operacionais ativas; tarifa pública de R\$ 4,95 (quatro reais e noventa e cinco centavos), congelada desde 2022; frota total de 376 (trezentos e setenta e seis) veículos, sendo 31 (trinta e um) a frota reserva e, tendo 345 (trezentos e quarenta e cinco) na frota operacional de segunda a sexta-feira, 183 (cento e oitenta e três) aos sábados e 115 (cento e quinze) aos domingos; frota com idade média de 3,61 (três vírgula sessenta e um) anos, classificada como a segunda mais nova do Brasil, superada apenas por Brasília/DF; câmeras com reconhecimento facial em todos os ônibus — tecnologia que auxiliava frequentemente na elucidação de crimes e que era objeto de tratativa com o Ministério Público para implantação de protocolo específico; 98% (noventa e oito por cento) da frota com ar-condicionado; 100% (cem por cento) com elevadores para pessoas com deficiência; Wi-Fi e carregadores USB em todos os veículos; telemetria avançada, GPS em 100% (cem por cento) da frota e bilhetagem eletrônica; informou que, das 91 linhas operacionais do sistema, havia grande capilaridade na capital e citou como exemplos os terminais do CPA1 e CPA3: no primeiro, existiam 13 linhas estruturais e alimentadoras, além de pontos de integração central para 14 linhas no terminal do CPA3; no ensejo, destacou que das 91 (noventa e uma) linhas, a linha mais volumosa era a Linha 711 (Pedra 90/Centro), com 15.000 (quinze mil) passageiros por dia, e que a linha de cobertura mais distante era a R03, do “Aguaçú”, com 79 (setenta e nove) km por viagem; informou que o canal “Fiscalizap”, pelo número 99235-6950, havia registrado 1.249 (mil, duzentos e quarenta e nove) atendimentos somente entre fevereiro e abril do corrente ano, abrangendo demandas de transporte, trânsito e ouvidoria em geral; esclareceu que a tarifa técnica real era de R\$ 12,00 (doze reais) a R\$ 14,00 (quatorze reais), variável mensalmente conforme manual de cálculo, enquanto a tarifa pública cobrada era de R\$ 4,95 (quatro reais e noventa e cinco centavos), sendo a diferença integralmente subsidiada pela Prefeitura; informou que 46,79% (quarenta e seis vírgula setenta e nove por cento) dos usuários eram beneficiários de gratuidade total ou parcial e 53,21% (cinquenta e três vírgula vinte e um por cento) eram pagantes; destacou que o passe livre havia sido implementado também aos domingos e feriados pela gestão do prefeito Abílio Brunini, ampliando as possibilidades de lazer e convivência familiar por meio do transporte coletivo, e que o Cartão Melhor Idade garantia aos cidadãos de 60 a 65 anos quatro passagens previstas em lei, sem limitação de uso na prática; apontou que os estudantes correspondiam a 12% (doze



ESTADO DE MATO GROSSO
CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

por cento) do total de gratuidades, sendo 55% (cinquenta e cinco por cento) da rede estadual, 20,6% (vinte vírgula seis por cento) da rede particular, 17,6% (dezessete vírgula seis por cento) da rede federal e apenas 6,61% (seis vírgula sessenta e um por cento) de responsabilidade direta do município, que, no entanto, abraçava todos os estudantes; mencionou a Lei da Parada Segura, que permitia às mulheres — e, por legislação posterior, a outras minorias — solicitar ao motorista que parasse fora do ponto regular a partir das 21 horas; e o Protocolo de Empatia, implantado após um acidente com uma estudante que corria para embarcar no ônibus, orientando os motoristas a aguardarem pelo retrovisor o embarque seguro dos passageiros; quanto aos investimentos, informou que, em 2025, o município investiu R\$ 204.170.000,00 (duzentos e quatro milhões, cento e setenta mil reais), incluindo dívida herdada da gestão anterior no valor de R\$ 35.305.442,70 (trinta e cinco milhões, trezentos e cinco mil, quatrocentos e quarenta e dois reais e setenta centavos), quitada por acordo junto ao TCE-MT; e que, em 2026, o investimento totalizava R\$ 93.000.000,00 (noventa e três milhões de reais); sobre a infraestrutura, informou que havia 1.475 (mil, quatrocentos e setenta e cinco) pontos com abrigo e cobertura completa e 1034 (mil e trinta e quatro) aguardando implantação; esclareceu que a obrigação dos abrigos e dos pontos de embarque e desembarque para o passageiro era atribuição da Prefeitura, e que o motorista em si não era responsabilidade da secretaria; reconheceu que os pontos finais se encontravam em situação bastante precária e que havia necessidade urgente de melhoria, informando que a Secretaria se encontrava em processo licitatório para a contratação de empresa responsável pela manutenção não apenas dos pontos finais e abrigos, mas principalmente das estações; acrescentou que a manutenção dos dois terminais — CPA1 e CPA3 — não era da secretaria, sendo obrigação contratual das empresas e da AMTU. No uso da palavra, a presidente Dra. Mara pediu um adendo à fala da secretária, perguntando se a estrutura para os motoristas nos locais onde ela esteve não era responsabilidade da SEMOB. Com a palavra a secretária Francyanne Siqueira respondeu que a responsabilidade com os motoristas não era da SEMOB. No decorrer da fala da secretária, o senhor Josimar, motorista de transporte coletivo, fez uso da palavra mediante intervenção autorizada pela presidente, manifestando-se no sentido de que a situação pautada pela vereadora Dra. Mara era prioritária para a categoria, que nunca tivera um debate como esse; sugeriu que a prefeitura e as empresas se sentassem para conversar e encontrar um denominador comum, em vez de delegar toda a responsabilidade exclusivamente às empresas, como mencionado pela secretária; argumentou que prestavam um serviço à sociedade e que seria plausível um acordo para que a prestação ocorresse da melhor maneira possível. No uso da palavra, a presidente Dra. Mara afirmou que dessa audiência resultaria em uma ata que conteria respostas, pois o que viu era um absurdo tanto para usuários quanto para motoristas; considerou inaceitável a situação em Cuiabá, capital do agronegócio, e convidou a secretária e a agência reguladora para acompanhá-la nos pontos críticos que visitou; relatou que a precariedade afetava a saúde das pessoas e que era triste que uma capital tão rica não oferecesse algo básico como um banheiro; anunciou que posteriormente haveria uma reunião com os donos das empresas para dar respostas aos motoristas, especialmente nos pontos finais. Retomando a palavra a secretária Francyanne Siqueira Chaves reconheceu a necessidade de melhorar os



ESTADO DE MATO GROSSO CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

pontos finais, mas explicou que era necessário um processo licitatório para contratar uma empresa de manutenção; afirmou que a prefeitura cumpria seu papel, inclusive pagando milhões de reais em dívidas da gestão anterior, e que as portas sempre estiveram abertas para diálogo, embora nunca tivessem sido procurados para tratar especificamente da situação dos motoristas; sugeriu que observassem os números do subsídio e das atribuições contratuais, que precisavam ser cumpridas; informou que o sistema de transporte hoje era o mais inclusivo, moderno e seguro da história de Cuiabá, com 98% da frota climatizada, mas que ainda havia muito trabalho a fazer, incluindo a integração com o BRT; concluiu agradecendo a oportunidade e reafirmando a disposição para o diálogo e a melhoria contínua do serviço. Foi concedido o uso da palavra ao senhor Josimar Carvalho de Andrade, motorista de transporte coletivo, neste ato representando a categoria, o qual iniciou sua fala com uma oração e dirigiu-se especialmente aos estudantes presentes, enfatizando que eles eram o futuro de Cuiabá; ressaltou que os motoristas de ônibus são responsáveis pelo transporte diário de sonhos e de futuros; informou que a categoria passa por constantes processos de treinamento para o melhor atendimento aos usuários; orientou os estudantes a dialogarem com os motoristas de forma respeitosa diante de eventuais problemas com o cartão de transporte; afirmou que, havendo cooperação entre a Prefeitura Municipal, as empresas e os representantes da categoria, seria possível alcançar soluções conjuntas para a construção de um transporte público de maior qualidade; solicitou respeito à categoria, que diariamente se dedicava a transportar a população, incluindo estudantes e trabalhadores. Foi concedido o uso da palavra ao senhor Alexandre César Lucas, o qual saudou os presentes e agradeceu o convite; após, explicou aos estudantes que a função da agência era intermediar a relação entre a prefeitura (poder concedente) e as empresas concessionárias do serviço de ônibus, equilibrando os custos para que não sufocassem a atividade privada nem elevassem excessivamente os preços ao cidadão; afirmou que os alunos estavam cobertos de razão ao reivindicar melhorias, mas comparou o transporte de Cuiabá ao de Curitiba, sugerindo que a indignação poderia ser ainda maior; revelou que, ao assumir, percebeu que o contrato de 2019 atribuía ao município a quase totalidade das obrigações, enquanto as empresas tinham poucos ônus e riscos; informou que a prefeitura quitou dívidas antigas via acordo no Tribunal de Contas e que uma das empresas (Caribus) pediu recuperação judicial, tendo recebido 30 dias para comprovar sua capacidade de manter o contrato; reconheceu que a infraestrutura dos pontos de ônibus estava sucateada há anos, mas que o prefeito cobrava uma mudança radical na realidade do transporte público; incentivou os usuários a usarem a ouvidoria da agência (Web Denúncia) para registrar reclamações, que poderiam resultar em multas às empresas; concluiu defendendo que o estabelecimento claro das responsabilidades não servia para apontar culpados, mas para que todos pudessem cobrar e auxiliar mutuamente na melhoria do sistema. No uso da palavra, a presidente Dra. Mara informou que a secretária esclarecera que os pontos finais não eram de responsabilidade da SEMOB; diante disso, perguntou diretamente ao presidente da Cuiabá Regula, Alexandre, qual era o papel da agência na fiscalização dessas estruturas, para definir de quem ela deveria cobrar. Retomando a palavra o senhor Alexandre César Lucas explicou que a agência reguladora desempenhava papel primordial no equilíbrio tarifário entre concessionárias e poder concedente, além de atuar na



ESTADO DE MATO GROSSO CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

fiscalização de forma híbrida com a SEMOB, podendo cobrar tanto as empresas quanto o próprio município; esclareceu que, contratualmente, as empresas tinham o dever de manter limpos e em bom estado apenas os terminais, enquanto o cuidado com os motoristas era de responsabilidade das empresas, cabendo à agência cobrá-las quanto a isso; reconheceu que os pontos finais (abrigos) eram de responsabilidade do município, caracterizando a atividade como conjunta; por fim, solicitou à presidente que permitisse ao Dr. Carlos Rafael, diretor de transporte, apresentar seu ponto de vista técnico sobre o tema. No uso da palavra a presidente Dra. Mara perguntou ao senhor Alexandre se ele conhecia pessoalmente algum ponto de ônibus ou alguma estrutura de ponto final. Sendo respondido pelo senhor Alexandre que não foi a nenhuma. No uso da palavra a presidente Dra. Mara afirmou que era um grande erro o senhor Alexandre não conhecer a realidade *in loco*, pois sem isso ele não teria como saber a dimensão do problema; no ensejo, estendeu-lhe o convite para acompanhá-la e vivenciar a situação, para que pudessem fazer jus à reunião realizada; alertou que, se ele não fosse e não sentisse o que ela sentiu, não haveria como cobrar das empresas. Com a palavra o senhor Alexandre César Lucas explicou que a diretoria de transporte público não estava subordinada a ele, sendo seu papel administrativo e de coordenação; destacou que tinha a seu lado o Dr. Carlos Rafael, a quem descreveu como combativo, competente e fiscal por natureza, além de conhecedor da maioria dos pontos finais e terminais da cidade; mencionou também a presença de “Eli Júnior e do superintendente Leuci”, profissionais sérios e competentes que atuavam firmemente na fiscalização, tendo inclusive produzido um relatório completo encaminhado para esse parlamento e à CPI do transporte; concluiu reiterando que o Dr. Carlos Rafael teria toda a competência para responder às perguntas da vereadora sobre fiscalização. Foi concedido o uso da palavra ao senhor Carlos Rafael de Carvalho, o qual cumprimentou a todos; após, iniciou sua apresentação afirmando ser uma satisfação participar da audiência pública para apresentar o trabalho desenvolvido pela Agência Reguladora Cuiabá Regula ao longo dos últimos doze meses; em seguida, demonstrou por meio de slides, o relatório da referida agência e realizou a leitura dos dados, cuja cópia segue anexa a esta Ata; ato contínuo, informou que a agência assumiu as atribuições anteriormente exercidas pela ARSEC em 1º de junho de 2025 e que, após indicação do Prefeito Municipal e aprovação em sabatina realizada nesta Casa de Leis, passou a exercer mandato com o objetivo de fortalecer a fiscalização regulatória do transporte coletivo urbano; relatou que a agência assumiu um cenário em que a antiga reguladora atuava quase exclusivamente no acompanhamento da tarifa técnica, da modicidade tarifária e das planilhas de custos que impactavam o valor da tarifa pública; afirmou que as ações fiscalizatórias relacionadas ao cumprimento contratual, às condições de higiene, à idade da frota e à qualidade do serviço prestado praticamente não eram realizadas, uma vez que cerca de 90% da atuação da ARSEC estava concentrada na regulação do saneamento básico; ao apresentar o diagnóstico encontrado, informou que identificou ausência de processos fiscalizatórios, relatórios técnicos e aplicação de multas às concessionárias; destacou que o contrato vigente datava de 2019 e envolvia quatro empresas operadoras; acrescentou que também foram constatadas irregularidades no recolhimento das taxas de regulação pelas concessionárias e lembrou que o Município herdou da gestão anterior uma dívida próxima de R\$ 35



ESTADO DE MATO GROSSO CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

milhões (trinta e cinco milhões de reais) junto às empresas do transporte coletivo; ressaltou, entretanto, que as empresas também apresentavam inadimplências relacionadas às taxas de regulação; informou ainda que encontrou em andamento processo de monitoramento instaurado pelo Tribunal de Contas do Estado desde 2023, o qual apontava diversas irregularidades no sistema; relatou que, segundo esse monitoramento, apenas 37% (trinta e sete por cento) das determinações expedidas estavam sendo cumpridas; mencionou também a existência da CPI do Transporte Público, instaurada nesta Câmara Municipal, que igualmente apontava indícios de irregularidades no sistema; acrescentou que a agência precisou estruturar uma equipe técnica voltada especificamente para o transporte coletivo, pois anteriormente não havia estrutura destinada à fiscalização operacional do serviço; informou ainda que identificou a ausência de indicadores de qualidade e de mecanismos que permitissem avaliar adequadamente o desempenho das concessionárias; segundo explicou, as empresas recebiam integralmente pelos serviços prestados, independentemente da qualidade oferecida aos usuários, razão pela qual a agência passou a desenvolver indicadores de qualidade para aperfeiçoar o monitoramento do sistema; em relação ao sistema de bilhetagem eletrônica, afirmou que identificou ausência de transparência integral e dificuldades de acesso aos dados relacionados ao número de usuários e passageiros transportados; informou que a agência iniciou tratativas para obter acesso integral ao sistema; informou que foram executadas fiscalizações em pontos de ônibus, terminais e estações, além de estudos técnicos relacionados à exploração de publicidade e receitas acessórias; destacou que identificou subutilização da publicidade veiculada nos ônibus e informou que está em andamento um aditivo contratual para transferir ao Município as receitas decorrentes dessa exploração, contribuindo para a redução dos subsídios pagos ao sistema; relatou que a agência editou resoluções normativas para ampliar a transparência na entrega de dados e planilhas de custos, além de instaurar processos sancionatórios e aplicar multas às concessionárias por descumprimento contratual; informou que também passou a realizar vistorias e inspeções in loco, produzindo relatórios técnicos sobre as irregularidades constatadas; ao comentar o cenário encontrado, afirmou que havia uma situação de omissão, evidenciada pelos apontamentos do Tribunal de Contas, pelo reduzido cumprimento das determinações expedidas e pelo diagnóstico produzido pela CPI do Transporte Público, que apontava colapso administrativo, financeiro e operacional do sistema; explicou que a agência definiu três pilares prioritários de atuação, sendo o primeiro consistiu na melhoria da operação e da infraestrutura física; nesse contexto, identificou frota envelhecida operando fora dos limites de idade previstos contratualmente, circunstância que contribuía para falhas mecânicas, incêndios e interrupções no serviço; relatou que o segundo pilar concentrou-se na questão financeira, especialmente na utilização das receitas acessórias; destacou que a CPI do Transporte Público identificou cerca de R\$ 18,6 milhões (dezoito milhões e seiscentos mil reais) em créditos de bilhetagem eletrônica não utilizados e sem transparência adequada quanto à sua destinação; explicou que esses créditos correspondiam a valores remanescentes em cartões de usuários que deixaram de utilizar o sistema, gerando dúvidas sobre o destino desses recursos; acrescentou que esse tema precisava ser regulamentado e devidamente esclarecido; relatou que o terceiro pilar voltou-se à transparência do sistema de bilhetagem eletrônica, que



ESTADO DE MATO GROSSO
CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

classificou como uma “caixa-preta”, diante da dificuldade de acesso aos dados necessários para auditorias e verificações relacionadas às gratuidades e à demanda efetiva do sistema; informou que a agência intensificou as fiscalizações operacionais em campo, realizando vistorias em infraestrutura, auditorias em garagens e diligências em almoxarifados para verificar possíveis irregularidades relacionadas a estoques e utilização de materiais; acrescentou que foi implantada a Ouvidoria Itinerante e WEB Denúncia, com equipes atuando diretamente nas ruas, estações e terminais, ouvindo usuários, realizando pesquisas de satisfação e coletando denúncias e sugestões; destacou que a participação da população era fundamental para o trabalho da agência, uma vez que os fiscais não conseguem acompanhar todas as linhas e veículos simultaneamente; incentivou os usuários a utilizarem os canais de denúncia e comunicação disponibilizados pela agência reguladora; informou que foram aplicadas sanções às empresas em razão da identificação de veículos operando fora dos padrões exigidos e destacou que a frota recebeu 41 novos ônibus; acrescentou que a agência acompanhava o cumprimento da exigência contratual que previa frota integralmente equipada com ar-condicionado até agosto de 2026; apresentou dados comparativos que demonstraram aumento significativo das ações fiscalizatórias entre o primeiro semestre de 2025 e o primeiro semestre de 2026, passando de 13 para 44 relatórios relacionados a frota, segurança, qualidade, pontos de ônibus, terminais e estações; informou que a agência já expediu mais de 138 ofícios e intimações, realizou dezenas de vistorias e instaurou processos administrativos sancionatórios; ao abordar as condições dos pontos de ônibus e terminais, relatou que acompanhou fiscalizações motivadas por demandas apresentadas pela vereadora Dra. Mara; informou que foram identificados problemas relacionados à acessibilidade, falta de proteção contra chuva, ausência de estruturas adequadas para idosos e pessoas com deficiência, assentos danificados e deficiência na limpeza dos abrigos; defendeu a revisão dos modelos de pontos de ônibus atualmente utilizados, sugerindo a adoção de estruturas mais modernas e protegidas, capazes de oferecer melhores condições de conforto, segurança e acessibilidade aos usuários; relatou ainda problemas encontrados em estações e terminais, incluindo equipamentos de ar-condicionado inoperantes, goteiras, ausência de extintores e falta de manutenção predial; citou especificamente o Terminal Antártica, onde verificou condições precárias de utilização, inclusive nos sanitários utilizados por motoristas e trabalhadores do sistema; informou que todas as irregularidades constatadas foram registradas em relatórios e encaminhadas à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana para adoção das providências cabíveis; acrescentou que relatórios semestrais também foram encaminhados à Presidência da Câmara Municipal e à Comissão de Transporte; relatou que identificou casos de exploração irregular de publicidade nos ônibus, inclusive situações em que empresas declaravam não obter receitas dessa atividade, mas mantinham anúncios veiculados em seus veículos; informou ainda que a agência determinou a retirada de publicidade de caráter político identificada em ônibus do sistema; ao tratar da segurança operacional, destacou que a agência intensificou as fiscalizações após a ocorrência de casos de incêndio em ônibus; informou que foram encontrados extintores vencidos e despressurizados, situação que motivou a adoção de medidas corretivas e novas fiscalizações; por conseguinte, apresentou os resultados consolidados da atuação da agência entre junho de 2025 e maio de 2026, período



ESTADO DE MATO GROSSO CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

em que foram emitidos 67 relatórios de fiscalização, encaminhados 45 ofícios, fiscalizações nas garagens, terminais, pontos de ônibus, identificações de regularidades operacionais e contratuais com abertura de processo e aplicação de multa, fiscalização de acessibilidade, ampliações às ações de monitoramento e controle de transporte coletivo urbano; ressaltou que a audiência pública representava importante espaço de diálogo entre Poder Público, usuários, empresas e órgãos de fiscalização; afirmou que a missão da agência era colaborar para a evolução do transporte coletivo urbano, observando que Cuiabá possuía uma das maiores tarifas entre as capitais brasileiras, sem que isso se reflita na qualidade do serviço prestado; destacou que a mobilidade urbana envolvia diversos fatores além do transporte coletivo e informou que a agência desenvolvia estudos técnicos e mantinha diálogo com universidades e especialistas; colocou a agência reguladora à disposição da população, incentivou a utilização dos canais de ouvidoria e denúncia e conclamou os usuários a colaborarem com a preservação dos ônibus e equipamentos públicos; por fim, agradeceu a oportunidade e desejou bênçãos a todos os presentes. Foi concedido o uso da palavra ao senhor Marcos Assis Braga, o qual cumprimentou a todos esclareceu que desejava abordar alguns pontos, principalmente sobre a frota; ressaltou que a frota cuiabana era a segunda mais nova do Brasil, com idade média de 3,5 (três vírgula cinco) anos e 99% (noventa e nove por cento) dos veículos com ar-condicionado, e ponderou que, há 16 (dezesseis) anos atuando no setor de transportes no Brasil, sustentava que o problema de Cuiabá não era o ônibus, mas a velocidade média; comparou a situação de Cuiabá com a de Curitiba, que dispunha de mais de 100 (cem) km de vias exclusivas para ônibus, ao passo que Cuiabá sequer contava com corredores exclusivos, resultando em velocidade média de 18 (dezoito) km/h antes das obras e de apenas 11 (onze) km/h no horário de pico com as obras em andamento; ilustrou a situação com o exemplo de sua filha, estudante da UFMT desde os 12 (doze) anos, que relatava gastar de 1h30 (uma hora e trinta minutos) a 2h (duas horas) para chegar à faculdade de ônibus, evidenciando que o problema não era a qualidade do ônibus, mas o tempo de deslocamento; pontuou que São Paulo, mesmo com 100 a 200 (cem a duzentos) km de engarrafamento, conseguia velocidade média de 25 a 30 (vinte e cinco a trinta) km/h nos ônibus; afirmou que, enquanto não houvesse velocidade média adequada, o usuário sempre reclamaria do ônibus, independentemente da qualidade do veículo; abordou a questão dos pontos finais, manifestando satisfação por ver o tema levantado em defesa dos motoristas, e reconheceu que as estruturas disponíveis eram tão precárias que não comportavam sequer um banheiro químico; informou que as empresas chegavam a alugar espaços em lava-jatos, mercearias e mercadinhos para que os motoristas utilizassem banheiros durante as paradas, e manifestou esperança de que essa situação fosse resolvida com o apoio da gestão pública; acrescentou que as quatro empresas percorriam diariamente 86.000 (oitenta e seis mil) km, realizavam 5.600 (cinco mil e seiscentas) viagens e consumiam 40.000 (quarenta mil) litros de diesel por dia, e convidou os presentes a conhecerem as instalações das garagens, que funcionavam 24 (vinte e quatro) horas por dia; informou que 62 (sessenta e dois) novos ônibus haviam chegado ao município no corrente ano e que os 5 (cinco) veículos restantes sem ar-condicionado seriam substituídos até agosto; reiterou que era necessário melhorar tanto as estruturas dos pontos finais quanto das estações,



ESTADO DE MATO GROSSO CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

luta que já havia trazido em outros debates nessa Casa e que esperava não morresse sem ser solucionada, pois os motoristas mereciam; reafirmou que não era a qualidade do ônibus, mas a velocidade média o que faltava em Cuiabá, e que as empresas estavam à disposição para colaborar com a gestão pública e com a Cuiabá Regula; concluiu afirmando que era construindo juntos que se fazia uma nação melhor. Na sequência, foi registrada a presença e concedido o uso da palavra ao senhor Abílio Brunini, Prefeito do Município de Cuiabá, o qual saudou os presentes; após, revelou que havia estudado no Liceu Cuiabano e que foi integrante do grêmio estudantil da instituição ao lado de Rafael Machado, afirmando que foi nesse ambiente que começou sua vida pública e que era muito grato ao Liceu por tudo que havia construído; recordou que estudava na parte superior do prédio, em sala com sacada e uma árvore ao lado, e que havia uma tradição de rivalidade amistosa entre os estudantes do Liceu e os de escolas vizinhas; anunciou a implantação do Cuiabá Card, cartão de transporte com pagamento mensal fixo e uso ilimitado, e informou que estava em negociação com as empresas concessionárias para converter o cartão estudante no Cuiabá Card Estudante, que substituiria o modelo vigente — limitado a duas passagens diárias — permitindo ao estudante utilizar o transporte coletivo de forma ilimitada, para qualquer destino e em qualquer horário; exemplificou que, quando estudava no Liceu, havia futsal às segundas, vôlei às terças, basquete às quartas, handebol às quintas, atletismo e xadrez, e que passava a manhã estudando e a tarde fazendo atividades; informou que havia acompanhado o projeto do Liceu Cuiabano que previa a derrubada dos muros do campo e que a intenção da gestão era integrar o Estado e o Município para ampliar o uso do espaço esportivo da escola nos finais de semana, beneficiando alunos e comunidade; destacou que, sem transporte livre, o próprio estudante ficaria impedido de utilizar aquele espaço nos fins de semana, e que a escola teria que cadastrar cada atividade junto à SMTU para liberar o vale-transporte, processo que descreveu como muito trabalhoso e difícil, enfatizando que o Cuiabá Card Estudante resolveria esse problema; esclareceu que o Cuiabá Card Estudante resolveria o problema do uso do transporte público, mas não o da qualidade do serviço, cujas reclamações mais frequentes envolviam portas defeituosas, ar-condicionado inoperante e goteiras nos veículos, para as quais a SEMOB e a Cuiabá Regula estavam exercendo todo o rigor para autuar, multar e notificar as empresas; ressaltou que o grande problema era que as pessoas reclamavam nas redes sociais sem formalizar a denúncia na ouvidoria da Cuiabá Regula, e que era pelo registro oficial que a empresa ficava impedida de recuar das multas aplicadas no processo administrativo, comprometendo-se a publicar e manter fixado nas redes sociais da Prefeitura o número de contato da ouvidoria; abordou a necessidade de reformulação das estações de transporte da capital, citando como exemplo a estação Ipiranga (Alencastro/Bispo), descrita como um ambiente fechado, projetado para ar-condicionado que não funcionava, onde o usuário mal conseguia enxergar o ônibus chegando; defendeu o modelo aberto com arborização no entorno, por ser mais fresco e mais seguro, argumentando que o modelo fechado gerava falsa sensação de segurança, pois quem tinha má intenção entrava pela porta sempre aberta, enquanto a vítima ficava enclausurada sem rota de fuga do outro lado da catraca; informou a instalação de botões de pânico nos ônibus, integrados às câmeras de monitoramento e à Polícia Militar, como medida de proteção



ESTADO DE MATO GROSSO
CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ

especialmente para as mulheres, permitindo identificar o infrator em caso de assédio; assegurou que o valor da passagem não seria aumentado, o que considerou uma garantia importante para os usuários; esclareceu que o custo real da passagem em Cuiabá era de R\$ 11,60 (onze reais e sessenta centavos), enquanto a tarifa pública cobrada era de R\$ 4,95 (quatro reais e noventa e cinco centavos), sendo a diferença integralmente subsidiada pelo município, inclusive para os estudantes beneficiários de gratuidade, pelos quais a Prefeitura pagava o valor integral de R\$ 11,60 (onze reais e sessenta centavos) por passagem, ressaltando que não existia almoço grátis e que os estudantes deveriam ser parceiros do município nas cobranças; manifestou o desejo de que continuassem estimulando o uso consciente, a forma adequada de funcionamento e a cobrança para que as empresas de ônibus cumprissem seus compromissos; por fim, agradeceu a todos os presentes e desejou que Deus abençoasse cada um; parabenizou a vereadora Dra. Mara pelo trabalho realizado e colocou-se à disposição para continuar contribuindo no que fosse possível. No uso da palavra, a presidente Dra. Mara agradeceu a presença do prefeito Abílio Brunini, dos representantes da Cuiabá Regula, da secretária da SEMOB, do representante das empresas, dos motoristas de transporte coletivo, dos estudantes do Liceu Cuiabano e a todos os presentes. Na sequência, às 21h15, a sra. presidente Dra. Mara declarou por encerrada a presente Audiência Pública. Esta é a Ata que se lavrou para constar, devendo ser assinada, mediante leitura e aprovação.


PRESIDENTE


SECRETÁRIO

MAURO
TSUGUMITI
FUKUHARA:571
75519168

Assinado de forma digital
por MAURO TSUGUMITI
FUKUHARA:57175519168
Dados: 2026.06.11
08:39:24 -04'00'

Mauro Tsugumiti Fukuhara.
Taquígrafo Legislativo.

Audiência Pública

DIRTRANS/SUPTRANS

03 de junho de 2026

DIRTRANS/SUPTRANS

O que encontramos?

- Ausência de processos / fiscalizações/relatórios;
- ARSEC atuação exclusiva no cálculo da planilha técnica;
- Irregularidades no recolhimento de Taxas de Regulação.
- Processo de Monitoramento TCE-MT em andamento - 2º Ciclo
- CPI Transporte Público - Câmara Municipal em andamento
- Necessidade de Equipe Técnica Estruturada
- Ausência de Indicadores de Qualidade
- SBE - transparência e acesso a dados (dump e logs)

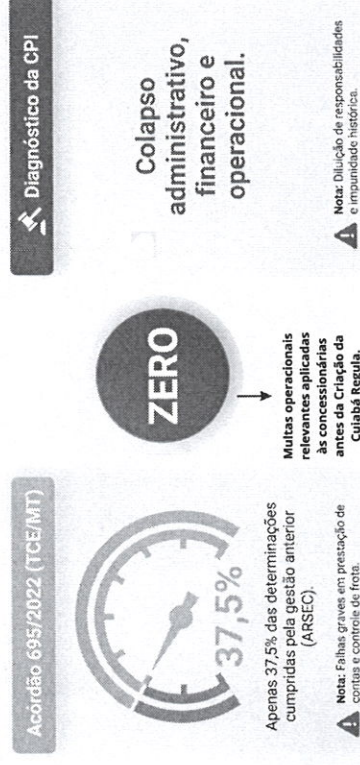
DIRTRANS/SUPTRANS

O que fizemos?

- FISCALIZAÇÕES NOS PONTOS DE ÔNIBUS;
- FISCALIZAÇÕES NOS TERMINAIS E ESTAÇÕES DE ÔNIBUS;
- ESTUDO TECNICO EXPLORAÇÃO DE PUBLICIDADES (Receitas Acessórias)
- FISCALIZAÇÕES ITENS DE SEGURANÇA EM GARAGENS E EM OPERAÇÃO.
- RESOLUÇÕES NORMATIVAS 08/2025 e 011/2025
- ABERTURA DE PROCESSOS SANCIONATÓRIOS
- VISTORIAS IN LOCO - RELATÓRIOS DE CONSTATAÇÕES

DIRTRANS/SUPTRANS

O Cenário Encontrado (A Herança da Omissão)



DIRTRANS/SUPTRANS

Os Pilares da Crise Herdada

Pilar 1: Operacional (Infraestrutura Física)

- Frota envelhecida operando fora da lei.
- Ônibus rodando com mais de 10 anos de uso.
- Queda na pontualidade e conservação.

Pilar 2: Financeiro (A Drenagem de Recursos)

- Receitas acessórias (publicidade) subutilizadas e opacas.
- R\$ 18,6 milhões em créditos não utilizados retidos sem transparência.

Pilar 3: Tecnológico (A 'Caixa Preta')

- Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE) blindado.
- Ocultação de dados essenciais para auditoria de demanda e gratuidades.



Fiscalização Operacional em Campo



Vistorias de Infraestrutura

Fiscalização in loco de todos os abrigos na região do Despraiado. Inspeção de conservação e limpeza.



Auditorias de Garagem

Diligências surpresa (ex. Almoxtarifado da Integração) para checar controle de estoque e desvios de insumos físicos.



A Voz do Usuário

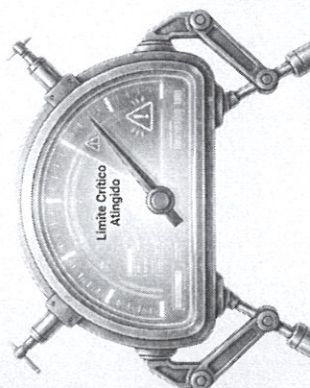
Pesquisas de satisfação presenciais ativas. Equipes deslocadas para as Estações Bispo, Ipiranga, Alencastro e terminais do CPA.

Cruzamento de dados com a Ouvidoria para mapear superlotação crônica.

DIRTRANS/SUPTRANS

Conquista : Enquadramento da frota

Tolerância Zero



Ação Regulatória

- Emissão de notificações severas com prazos improrrogáveis para substituição imediata dos ônibus com mais de 10 anos.
- Exigência de Planos de Renovação emergenciais para reatuar a idade média geral aos 5 anos definidos em contrato.

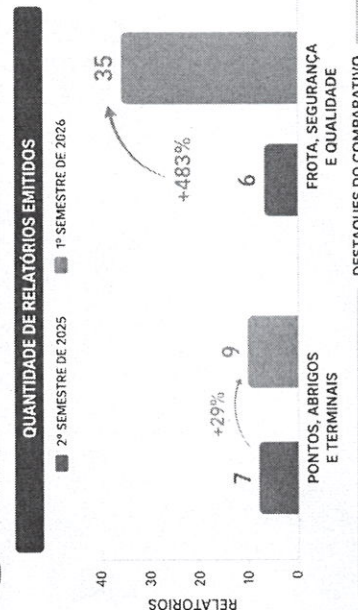
As Consequências do Descumprimento

- Multas diárias pesadas por operação fora da lei.
- Abertura de processos administrativos que podem culminar na caducidade sumária da concessão.

O contrato será cumprido.

COMPARATIVO DE FISCALIZAÇÕES

2º SEMESTRE DE 2025 X 1º SEMESTRE DE 2026



+29%
aumento nas fiscalizações de pontos, abrigos e terminais

+483%
aumento nas fiscalizações de frota, segurança e qualidade

+283%
aumento no total de relatórios emitidos

+238%
AUMENTO NO TOTAL DE RELATÓRIOS em comparação ao 2º semestre de 2025

DIRTRANS/SUPTRANS

DIRTRANS/SUPTRANS

Síntese: O Balanço da Autoridade Restaurada

PONTOS DE ÔNIBUS DO BAIRRO DESPRAIAADO

138+

Ofícios e Intimações Expedidas
(O fim da comunicação informal).



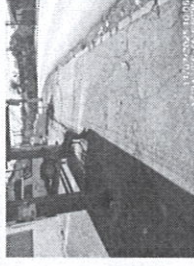
Dezenas de Vistorias in Loco e
Diligências de Campo Realizadas.

PAS

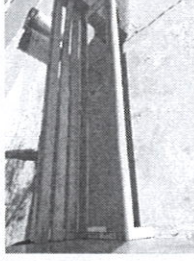
Processos Administrativos Sancionadores
Abertos contra Opacidade.



Aditivos Estruturais Desenhados
(Resgate das Receitas Acessórias).



Indinação superior a 8,33% no abrigo do ponto da papelaria.



Com assento quebrado no abrigo do ponto da panificadora Martins.



Falta de limpeza no ponto. Além da presença de poste na faixa de circulação, em desacordo com as normas de acessibilidade.



As não conformidades identificadas nos pontos de ônibus estão em desacordo com a ABNT NBR 9050:2020, comprometendo a acessibilidade, a segurança e o conforto dos usuários do transporte coletivo.

DIRTRANS/SUPTRANS

DIRTRANS/SUPTRANS

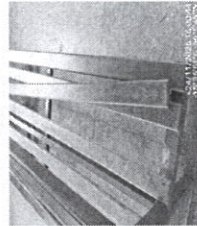
FISCALIZAÇÕES NAS ESTAÇÕES E TERMINAIS E PONTOS FINAIS

FISCALIZAÇÕES NAS ESTAÇÕES E TERMINAIS E PONTOS FINAIS

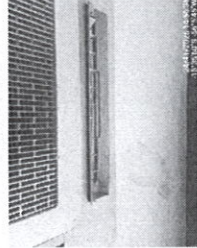
- ESTAÇÕES



elhos de ar-condicionado inoperantes, e lâmpadas queimadas.



Asfalto quebrado, o que gera desconforto aos usuários do transporte coletivo urbano.



Ar condicionado com goteiras na Estação Bispo.

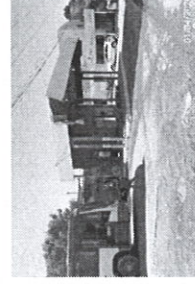


Ausência de extintores de incêndio

- Terminal Antártica



Estrutura danificada.



Falta de manutenção e conservação no Terminal Antártica.



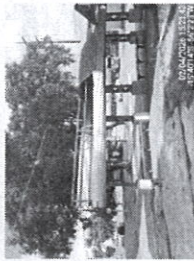
As não conformidades identificadas nos pontos de ônibus estão em desacordo com a ABNT NBR 9050:2020, comprometendo a acessibilidade, a segurança e o conforto dos usuários do transporte coletivo.



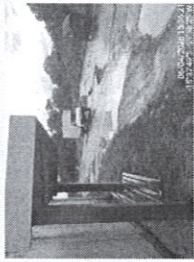
As não conformidades identificadas no Terminal Antártica, estão em desacordo com a ABNT NBR 9050:2020, comprometendo a acessibilidade, a segurança e o conforto dos usuários do transporte coletivo.

DIRTRANS/SUPTRANS

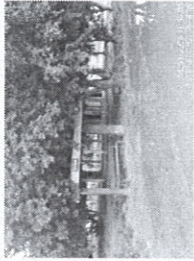
FISCALIZAÇÕES NAS ESTAÇÕES E TERMINAIS
E PONTOS FINAIS



Condições insalubres e estrutura deteriorada no ponto final do Bairro Parque Cuiabá



Condições precárias do pavimento e acessibilidade do ponto final próximo ao Condomínio Hawaii.



Condições precárias da via até o ponto final do recanto do Sol



As não conformidades identificadas nos pontos finais, estão em desacordo com a ABNT NBR 9050:2020, comprometendo a acessibilidade, a segurança e o conforto dos usuários do transporte coletivo.

DIRTRANS/SUPTRANS

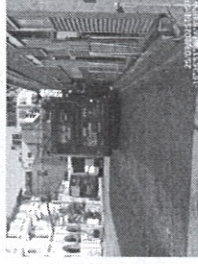
IDENTIFICAÇÃO DE PUBLICIDADE IRREGULAR
DE CONCESSIONÁRIA



Veículo 4010



Veículo 4094



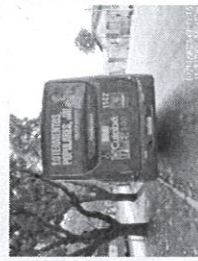
Veículo 4104



A constatação de anúncios publicitários nos ônibus indica que a integração Transportes está em desconformidade com aos Parágrafos 1º e 3º da Cláusula 72, assim como da Cláusula 74 do contrato de concessão nº 622/2019.

DIRTRANS/SUPTRANS

IDENTIFICAÇÃO DE PUBLICIDADE POLÍTICA
NOS VEÍCULOS DAS CONCESSIONÁRIAS



Veículo 1142



Veículo 2079



Veículo 2098

DIRTRANS/SUPTRANS

VISTORIA EXTINTORES NOS ONIBUS



Fiscalização no terminal do CPA 3, identificou 5 ônibus com itens de segurança irregular.



Extintor de incêndio despressurizado



Extintor de incêndio sobrepresurizado.



A constatação de anúncios de publicidade política nos ônibus, viola o disposto no artigo 5º da Lei Municipal nº 3.448, de 17 de janeiro de 1995, que proíbe expressamente a utilização de veículos e equipamentos empregados na prestação de serviços públicos para fins de propaganda política, comercial ou particular.









Foram identificados extintores de incêndio vencidos, despressurizados ou sobrepresurizados, em desacordo com a Resolução CONTRAN nº 556:2015 e as normas ABNT NBR 15808 e NBR 15809, comprometendo a segurança dos usuários e da operação do transporte coletivo.

DIRTRANS/SUPTRANS

DIRTRANS/SUPTRANS

Diretoria de transporte coletivo público- JUNHO
2025/ maio 2026



-  67 Relatórios de Fiscalização Emitidos;
-  45 Ofícios Encaminhados;
-  Fiscalização das garagens, Terminais e Pontos de ônibus;
-  Identificação de Irregularidades Operacionais e Contratuais;
-  Fiscalização de Acessibilidade;
-  Ampliação das ações de monitoramento e Controle do Transporte Coletivo Urbano.

Obrigado!

DIRTRANS / SUPTRANS
Agência de Fiscalização e Regulação dos Serviços Públicos
Delegados do Município de Cuiabá

 Ouvidoria: (65) 984635539

