



COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

CPI do Transporte Coletivo Urbano

Portaria nº 0188/2025

RELATÓRIO FINAL

Sumário

1. INTRODUÇÃO E PONTO CENTRAL	3
2. OBJETO DA INVESTIGAÇÃO	5
3. METODOLOGIA DOS TRABALHOS	6
4. ANÁLISE ESTRUTURAL DO CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 055/2014	7
4.1. Omissões Legais e Falhas de Origem	7
4.2. Inexistência de Fiscalização Formal e Recurso à Interpretação Sistemática	7
5. SÍNTESE DAS OITIVAS (POR DEPOENTE)	8
6. ACHADOS DA COMISSÃO: DIAGNÓSTICO DO CAOS NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO EM BARBACENA	11
6.1. Achados da Investigação (Matriz de Gravidade)	11
6.1.1. Achados de Nível GRAVE	11
6.1.2. Achados de Nível ALTO	15
6.1.3. Achados de Nível MÉDIO	15
7. ANÁLISE DOS DESCUMPRIMENTOS CONTRATUAIS	17
7.1. Violações do Poder Concedente (Prefeitura)	17
7.2. Violações da Concessionária (Empresa Cidade das Rosas)	18
8. FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA E VIOLAÇÕES LEGAIS	19
9. OUTROS TEMAS RELEVANTES ANALISADOS	20
9.1. BILHETAGEM NÃO AUDITÁVEL E AUSÊNCIA DE GPS	20
9.2. Fracasso do TAG por falta de cooperação: necessidade de medidas coercitivas imediatas 21	
9.3. “Tarifa defasada” como justificativa para o Abandono do Serviço e a Violação do Princípio da Continuidade	22
9.4. Divergência entre alegação em oitiva e documentos juntados (preço dos ônibus adquiridos em 2023)	24
9.5. Responsabilidade pela Manutenção dos Pontos de Ônibus	24
10. RESULTADOS IMEDIATOS DA ATUAÇÃO DA CPI: CORREÇÃO DE FALHAS E A ESTRUTURAÇÃO DO PODER SANCIONADOR	26
11. RECOMENDAÇÕES E MEDIDAS GRADATIVAS	28
12. CONCLUSÕES	30

1. INTRODUÇÃO E PONTO CENTRAL

A Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo Urbano foi instaurada com o objetivo de apurar a execução do Contrato de Concessão nº 055/2014, firmado para prestação do serviço público de transporte coletivo no Município de Barbacena.

A iniciativa decorreu de reiteradas reclamações da população quanto à qualidade do serviço prestado, bem como da necessidade de averiguar a atuação fiscalizatória do Poder Concedente.

O sistema de transporte público coletivo de Barbacena não enfrenta apenas uma crise operacional, mas um quadro de deterioração continuada, produzido pela combinação de descumprimentos reiterados da concessionária com uma omissão fiscalizatória persistente do Poder Concedente.

Com o tempo, isso foi desgastando o mínimo que o transporte público precisa oferecer: ônibus passando no horário, serviço sem interrupções, viagens mais seguras e acesso para pessoas com deficiência. Na prática, o que era para ser um serviço do dia a dia virou um problema constante, um verdadeiro caos.

A investigação conduzida por esta Comissão Parlamentar de Inquérito evidenciou que, de um lado, a empresa Cidade das Rosas deixou de observar, de forma recorrente, obrigações essenciais do Contrato de Concessão nº 055/2014, contribuindo diretamente para a degradação do serviço. De outro, as sucessivas gestões municipais não estruturaram, por período prolongado, um modelo efetivo de gestão e fiscalização contratual, com designação formal de responsáveis, rotina de verificação e aplicação regular de penalidades.

Esse problema de organização e controle fez com que a Prefeitura tivesse pouca força para cobrar e corrigir a empresa. Assim, os erros e falhas foram se repetindo, sem uma resposta rápida e sem punições na medida certa para impedir que o serviço piorasse.



Foi nesse contexto que a CPI foi instaurada: para apurar, simultaneamente, a inexecução contratual pela concessionária e a responsabilidade administrativa pelas falhas de supervisão e regulação que permitiram a escalada do problema.

O que se constatou, ao final, foi um arranjo disfuncional em que o risco do negócio e o custo do mau funcionamento do sistema foram, na prática, deslocados para a população, seja pela perda de qualidade do serviço, seja pela ausência de mecanismos públicos eficazes de correção, prevenção e responsabilização.

2. OBJETO DA INVESTIGAÇÃO

O escopo desta Comissão concentrou-se na apuração das irregularidades e da precariedade na prestação do transporte coletivo municipal, no sucateamento sistemático da frota e, primordialmente, na eficácia da fiscalização administrativa, que, por mais de uma década, não contou com formalização e rotinas suficientes para assegurar acompanhamento adequado do contrato.

O objeto de análise recai sobre a prestação de serviço inadequado e a ausência de mecanismos sancionatórios eficazes, resultando em grave prejuízo à dignidade dos usuários do transporte coletivo.

3. METODOLOGIA DOS TRABALHOS

Os trabalhos desta Comissão Parlamentar de Inquérito observaram o rito investigativo legislativo, combinando a análise de acervo documental volumoso e a realização de oitivas com autoridades-chave da Administração Pública Municipal e representantes da concessionária Cidade das Rosas, com o objetivo de construir um quadro consistente sobre a execução do serviço e sobre a atuação do Poder Concedente na gestão e fiscalização do contrato.

A partir desse conjunto probatório — documentos, registros administrativos, manifestações sociais e depoimentos — a Comissão estruturou seus achados por evidência, gravidade e impacto na continuidade e na qualidade do serviço, de modo a sustentar conclusões objetivas e recomendações executáveis.

4. ANÁLISE ESTRUTURAL DO CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 055/2014

4.1. Omissões Legais e Falhas de Origem

Conforme fundamentado pelo Dr. Antônio Américo (AGM), o Contrato nº 055/2014 é um instrumento juridicamente precário. A investigação verificou que o contrato é **omisso quanto a cláusulas essenciais e obrigatórias**, carecendo de definição clara sobre índices de reajuste, periodicidade e, fundamentalmente, a metodologia de aferição de custos.

Essa lacuna impede que a Administração Pública realize auditorias objetivas nas planilhas da empresa, ficando o Município "refém" de dados unilaterais e de difícil verificação técnica.

4.2. Inexistência de Fiscalização Formal e Recurso à Interpretação Sistemática

A instrução apurou que, desde 2014, **não houve a designação formal de um fiscal ou gestor individual de contrato**, conforme exigido pela boa técnica administrativa. A Administração Municipal tentou justificar tal omissão através de uma "interpretação sistemática", alegando que a responsabilidade recairia genericamente sobre o "órgão fiscalizador" (SSP).

Entretanto, à luz do regime jurídico das concessões e, no que couber, da legislação de contratações públicas atualmente vigente (Lei nº 14.133/2021, que substituiu a antiga Lei nº 8.666/1993), a ausência de agente público formalmente designado para a gestão e fiscalização do Contrato de Concessão nº 055/2014 fragilizou o controle administrativo e retardou a instauração de processos sancionatórios, reduzindo a capacidade do Município de exigir o cumprimento das obrigações contratuais com segurança jurídica.

5. SÍNTESE DAS OITIVAS (POR DEPOENTE)

I. Ângelo Augusto de Pádua e Silva (Secretário de Segurança Pública) – 02/02/2026

- **Reconhecimento do Caos:** Admitiu a precariedade do serviço, incluindo frota insuficiente, problemas mecânicos e falhas de acessibilidade, o que já é de conhecimento de todos.
- **Ausência de Fiscal Formal:** Revelou a inexistência de designação formal de um Fiscal de Contrato desde o ano de 2014, mas que ele exercia essa função de forma verbal e baseada apenas em suas prerrogativas como autoridade de trânsito.
- **Dificuldades Contratuais:** Classificou o contrato de 2014 como "mal feito", o que dificultava a aplicação de sanções, forçando a criação de novos formulários e ritos administrativos do zero para poder penalizar a empresa.
- **Operacionalidade:** Relatou operações que resultaram na apreensão de 12 veículos, o que nunca foi feito na história de Barbacena; contudo, a empresa alegou que a continuidade das apreensões paralisaria o serviço.
- **Omissão da Empresa:** Relatou que a concessionária não colaborava de forma efetiva com a Prefeitura: os ofícios enviados pela Secretaria eram respondidos de maneira evasiva, e, na tentativa de celebração de um TAG, a empresa não apresentou contraproposta, frustrando a negociação voltada à renovação da frota e à implantação de tecnologias de controle. Diante dessa inércia e do impasse prolongado, afirmou que a judicialização passou a ser o caminho remanescente para buscar solução.

II. Maurício Júnior de Castro (Diretor de Mobilidade Urbana) – 02/02/2026

- **Estrutura de Fiscalização:** Esclareceu que não exercia a função de fiscal ou gestor do contrato de concessão. Relatou, ainda, que, quando um veículo era apreendido e recolhido à garagem da concessionária para correção de defeito, a manutenção era realizada por representante/técnico da própria empresa e, ao final, o próprio

representante da concessionária atestava que o ônibus estava apto a retornar à circulação. Nessa dinâmica, segundo o depoente, não havia vistoria mecânica realizada pela Prefeitura, que se limitava a vistorias exclusivamente visuais, ficando a avaliação técnica/mecânica concentrada no ambiente interno da empresa.

- **Falta de Pessoal:** Informou que a diretoria conta com apenas 12 agentes de trânsito para fiscalizar todo o município, o que limita a fiscalização do transporte coletivo a ações ocasionais ou baseadas em denúncias.
- **Gestão de Itinerários:** Confirmou que a empresa, com frequência, altera linhas por conta própria — como ocorreu no Distrito do Palmital e bairro Roman — sob a justificativa de falta de segurança ou de infraestrutura, muitas vezes sem autorização prévia da Secretaria competente; acrescentou, ainda, que a ausência de sistema de GPS sob controle municipal impede o monitoramento fidedigno de itinerários e horários, fragilizando a fiscalização e a verificação de descumprimentos.

III. Dr. Antônio Américo Campos Júnior (Advogado-Geral do Município) – 04/02/2026

- **Contrato Falho:** admitiu que o Contrato nº 055/2014 possui falhas técnicas e jurídicas graves, sendo omissos quanto aos índices de reajuste e períodos claros para revisão tarifária, o que impossibilita uma análise objetiva das planilhas de custo.
- **Omissão de Fiscalização:** Confirmou que o contrato de 2014 foi omissos quanto à designação de um fiscal e que, até a data da oitiva em fevereiro de 2026, não havia nomeação formal de um servidor para tal função.
- **Instrumento Sancionador:** Admitiu que o Município não aplicou multas anteriormente por falta de um "devido processo legal" regulamentado, o qual só foi elaborado em 03/02/2026.
- **Caducidade vs. Continuidade:** Confirmou que o Município possui elementos técnicos para decretar a Caducidade, mas que a orientação jurídica atual fundamenta-se no Princípio da Continuidade do Serviço Público, para evitar a interrupção abrupta de um serviço essencial, e

no Consequencialismo (LINDB), priorizando a celebração de um Termo de Ajustamento de Gestão (TAG), que até o momento não foi assinado pela empresa.

- **Incapacidade Técnica:** Revelou que a Prefeitura não possui pessoal qualificado para analisar as planilhas de custos da empresa, tornando impossível contestar objetivamente os dados fornecidos pela concessionária.

IV. **Jair da Fonseca Pinto Júnior e Magnus Ferreira da Silva (Proprietários da Empresa) – 09/02/2026**

- **Reconhecimento de Falhas:** Reconheceram que a empresa não vem prestando um serviço de qualidade, admitindo a ocorrência de mau atendimento aos usuários. Acrescentou que, diante do aumento de custos operacionais e, sobretudo, da ausência de reajustes tarifários anuais, a empresa opera no vermelho, com déficit financeiro, não tendo condições de repor a frota nos patamares necessários, motivo da crise.
- **Investimento e Pedágio:** Alegaram que investiram 8 milhões de reais em 10 ônibus novos em 2023, mas cancelaram novas compras em 2025 pela ausência de reajuste e pelo aumento expressivo de custos, dentre eles o pedágio em Correia de Almeida (BR-040).
- **Fiscalização Informal:** Declararam desconhecer quem seria o fiscal formal do Município, afirmando que não há intermediação técnica e que as vistorias mecânicas são feitas por **técnicos da própria empresa e que os veículos são liberados pelo órgão de trânsito, na rodoviária.**
- **Controle do transporte irregular no Município:** Segundo o depoente, disse que sempre comunicava a SETRAM, que o transporte clandestino está impactando a empresa; que só existe fiscalização do Transporte coletivo e não do clandestino e que isso afeta o equilíbrio financeiro do contrato.
- **Pontos de Ônibus:** Ressaltaram que a manutenção e construção de abrigos é responsabilidade **exclusiva do Município**, conforme o edital.

6. ACHADOS DA COMISSÃO: DIAGNÓSTICO DO CAOS NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO EM BARBACENA

A investigação revelou um quadro preocupante de degradação progressiva do transporte coletivo, resultante de dois vetores que se reforçaram mutuamente: **descumprimentos reiterados da concessionária e fragilidades persistentes do Município na condução e fiscalização da concessão.**

De um lado, acumulam-se falhas operacionais que afetam diretamente o usuário e comprometem a regularidade, a continuidade e a segurança do serviço. De outro, observou-se baixa transparência, mecanismos de controle insuficientes, responsabilidades administrativas pouco nítidas e respostas institucionais, em geral, tardias ou desproporcionais à gravidade dos problemas.

Durante as oitivas, ficou evidenciado que, por longo período, o Município operou em um vácuo de autoridade formal, no qual orientações verbais e providências pontuais não se converteram em atos estruturados de gestão contratual, com rotinas claras de verificação e consequências efetivas para o inadimplemento.

Esse déficit de governança, somado à dependência de informações prestadas pela própria concessionária — sem instrumentos robustos de checagem independente — contribuiu para a repetição das irregularidades e para o agravamento do cenário, até que o sistema passasse a ser percebido pela população como um problema crônico e cotidiano.

Os achados foram classificados por gravidade.

6.1. Achados da Investigação (Matriz de Gravidade)

6.1.1. Achados de Nível GRAVE

I. Colapso da Frota e descumprimentos reiterados

- **Diagnóstico:** A investigação confirmou um cenário de colapso operacional da frota, com ônibus apresentando falhas mecânicas recorrentes, panes quase diárias e indícios de risco concreto à segurança da população (incluindo situações de incêndio). Soma-se a isso a inoperância reiterada de plataformas de acessibilidade, o que evidencia não apenas precariedade, mas abandono progressivo dos padrões mínimos de prestação pela concessionária. O quadro é incompatível com a obrigação de serviço adequado, entendido como aquele que satisfaz, ao menos, as condições de regularidade, continuidade, eficiência e segurança.
- **Impacto:** Os efeitos ultrapassam o desconforto e alcançam a esfera da integridade física dos usuários, com potencial de ocorrência de acidentes e eventos graves. Além disso, a falha de acessibilidade produz exclusão prática de idosos e pessoas com deficiência, comprometendo o direito de ir e vir e degradando a dignidade do usuário. Em síntese, o que se verifica é a não prestação de serviço adequado, com risco social elevado e ruptura do padrão mínimo esperado de um serviço público essencial.

II. Descumprimento contratual com corte de linhas, itinerários e horários

- **Diagnóstico:** Verificou-se o descumprimento reiterado de obrigações operacionais, com cortes de linhas unilateralmente pela concessionária, alterações de itinerários e falhas no cumprimento de horários, afetando diretamente a prestação regular do serviço. Esse padrão revela execução contratual instável e incompatível com a natureza essencial do transporte coletivo.
- **Impacto:** Atinge o núcleo do serviço adequado, por comprometer regularidade e continuidade, gerando insegurança cotidiana ao usuário (perda de consultas, trabalho, escola) e ampliando desigualdades, sobretudo em áreas periféricas e rurais.

III. Reconhecimento pela própria empresa do mau atendimento e da incapacidade de repor a frota

- **Diagnóstico:** Em oitiva, o representante da empresa concessionária reconheceu o mau atendimento e afirmou que a empresa não tem condições de repor a frota. Tal declaração é particularmente relevante por partir do próprio prestador e por confirmar, de forma explícita, a incapacidade operacional de cumprir obrigações essenciais do contrato.
- **Impacto:** O reconhecimento de incapacidade sinaliza risco real de agravamento do colapso e reforça a necessidade de medidas imediatas pelo Poder Concedente, pois um serviço essencial não pode permanecer sustentado em mera expectativa de melhora sem plano verificável.

IV. Inexistência de Fiscal do Contrato (2014-2026)

- **Diagnóstico:** Verificou-se que, desde 2014, não houve a nomeação formal de um gestor ou fiscal para o Contrato nº 055/2014, violando o Princípio da Oficialidade. As atribuições foram exercidas pela Secretaria de Segurança Pública sob uma alegada "interpretação sistemática" e designações apenas verbais. Juridicamente, o Secretário atuou como Agente de Fato, o que compromete a segurança jurídica dos atos administrativos e a aplicação válida de qualquer sanção.
- **Impacto:** Compromete a validade e a segurança jurídica de autuações e sanções, elevando o risco de nulidades e de judicialização. Na prática, esse vácuo favorece a repetição de irregularidades e retarda a correção efetiva do serviço, com prejuízo direto ao usuário.

V. Inexistência de Processo Administrativo Sancionador até 2026

- **Diagnóstico:** O Município operou em estado de inércia administrativa, sem regulamentar o rito de ampla defesa para

aplicação de multas. Esta lacuna só foi saneada em 05 de fevereiro de 2026, com a edição do Decreto nº 10.006/2026 (proposto durante o curso desta CPI), o que impediu a penalização efetiva da empresa por mais de uma década.

- **Impacto:** Compromete a validade e a segurança jurídica de autuações e sanções, elevando o risco de nulidades e de judicialização. Na prática, esse vácuo favorece a repetição de irregularidades e retarda a correção efetiva do serviço, com prejuízo direto ao usuário.

VI. Vistorias Técnicas Realizadas pela Própria Concessionária

- **Diagnóstico:** O Município acata a vistoria mecânica da própria concessionária. Este cenário cria um inadmissível conflito de interesses, onde o fiscalizado produz a prova técnica de sua própria regularidade, limitando a fiscalização pública ao aspecto visual, colocando em risco a integridade física dos passageiros.
- **Impacto:** Conflito de interesses absoluto, resultando na circulação de veículos sem condições mínimas de segurança.

VII. Dependência de Dados da Concessionária e Fragilidade de Auditoria

- **Diagnóstico:** O Município carece de **capacidade técnica de auditoria de planilhas**, sendo dependente exclusivamente dos dados fornecidos pela concessionária.
- **Impacto:** A falta de auditoria independente cria assimetria informacional e deixa o Município “no escuro” sobre dados centrais do contrato (demanda real, gratuidades e receita), tornando o suposto equilíbrio econômico-financeiro uma narrativa unilateral da concessionária. Também enfraquece a fiscalização e a

responsabilização, porque sem números confiáveis fica mais difícil comprovar falhas e exigir correções com segurança jurídica.

6.1.2. Achados de Nível ALTO

I. Inércia quanto ao Termo de Ajustamento de Gestão (TAG)

- **Diagnóstico:** A empresa utilizou-se de táticas protelatórias, solicitando prazos e não apresentando contrapropostas para a modernização tecnológica (bilhetagem e GPS), mantendo o sistema em estado de obsolescência proposital.
- **Impacto:** Prolonga o impasse e atrasa medidas concretas de melhoria, mantendo o serviço em nível precário; impede a modernização e controle (bilhetagem/GPS), reduzindo transparência e enfraquecendo a fiscalização do Município; agrava o risco aos usuários, pois a obsolescência favorece falhas recorrentes.

II. Omissão na Manutenção de Pontos e Abrigos

- **Diagnóstico:** O Edital de Concorrência nº 001/2013, que originou o contrato de concessão atual, estabelece em seu Anexo 13 (itens 2.1) que a responsabilidade pela infraestrutura dos pontos é do Município de Barbacena.
- **Impacto:** Queda drástica na qualidade do serviço e desconforto severo aos usuários expostos às intempéries.

6.1.3. Achados de Nível MÉDIO

I. Fiscalização Meramente Reativa e Insuficiente

- **Diagnóstico:** Embora a Secretaria responsável tenha notificado a concessionária diversas vezes, em razão de reclamações dos usuários, tais comunicações tiveram caráter administrativo geral e não se confundem com a notificação técnica e formal do fiscal do contrato. Isso porque, por longo período, não

havia fiscal formalmente nomeado no âmbito do Contrato de Concessão, de modo que faltava a autoridade contratual específica apta a lavrar apontamentos formais de irregularidade com robustez probatória e a instaurar (ou instruir) processos administrativos sancionadores. Além disso, a atuação fiscalizatória permaneceu, em grande medida, reativa, dependente de denúncias da população, em um contexto de estrutura reduzida. Ademais, os relatórios operacionais de execução de atividades juntados aos autos, por pedido desta Comissão, conforme ofício 009/2026, estão em sua totalidade sem assinaturas e sem comprovação de recebimento por parte da concessionária.

➤ **Impacto:** Esse arranjo produziu baixa capacidade de correção e ausência de consequência efetiva para descumprimentos reiterados, sobretudo quanto a horários e itinerários em bairros periféricos e zonas rurais, favorecendo a repetição das falhas e a persistência do serviço inadequado.

7. ANÁLISE DOS DESCUMPRIMENTOS CONTRATUAIS

A investigação detalhada desta CPI revela uma violação generalizada de diversas cláusulas essenciais que deveriam nortear o transporte público em Barbacena.

7.1. Violações do Poder Concedente (Prefeitura)

Edital de Concorrência nº 001/2013- Anexo 13 (itens 2.1) - Responsabilidade pela manutenção dos pontos de ônibus: o edital atribui ao Município a responsabilidade pela infraestrutura dos pontos, mas o Ente Público permanece omissos.

Cláusula 15ª – Omissão Fiscalizatória e Inoperância Sancionatória: ambiente de impunidade: Esta cláusula, que incumbe o Município de zelar pela qualidade e aplicar penalidades, foi ignorada por 12 anos. O Município admitiu que operou sem um fiscal formalmente designado e sem um rito para aplicação de multas, o que gerou um cenário onde as 69 reclamações da Ouvidoria e os 93 ofícios de alerta da Secretaria de Segurança não resultaram em nenhuma sanção efetiva, nem tampouco na abertura de qualquer processo administrativo para tal.

Cláusulas 17ª e 18ª – Pressupostos de Caducidade: A inexecução total ou parcial do contrato, observada pela prestação de serviço inadequado (parágrafo oitavo, inciso I) e pelo descumprimento reiterado de cláusulas (inciso II), fornece base jurídica para a declaração de caducidade, medida que, embora recomendada juridicamente, nunca foi levada a cabo pelo Executivo por receio de descontinuidade do serviço.

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, a empresa opera sem qualquer risco de sanção, mesmo descumprindo obrigações contratuais claras.

7.2. Violações da Concessionária (Empresa Cidade das Rosas)

Cláusula 8ª – Violação dos Princípios do Serviço Adequado: A concessionária descumpre o parágrafo segundo, alíneas "a", "c" e "d", que exigem Regularidade, Eficiência e Atualidade. A regularidade é afetada por atrasos constantes, corte de linhas, itinerários e horários de forma unilateral; a eficiência é comprometida por falhas mecânicas recorrentes; e a atualidade é ignorada pela manutenção de uma frota sucateada e tecnologicamente defasada.

Cláusula 14ª – Desrespeito aos Direitos do Usuário: A empresa viola a alínea "a", que garante ao cidadão o direito de receber serviço adequado. Na prática, os usuários enfrentam veículos em péssimo estado, dentre eles entrada de água da chuva e plataformas de acessibilidade sistematicamente inoperantes.

Cláusula 16ª – Inexecução de Obrigações da Concessionária: A concessionária descumpriu, de forma reiterada, o dever de prestar serviço adequado (alínea "a"), especialmente no que se refere à manutenção da frota em padrão compatível com o contrato. Em particular, verificou-se violação do parágrafo primeiro, alínea "j", que estabelece idade média de 5 anos para a frota, e da alínea "q", que impõe a garantia de acessibilidade plena. Na prática, a frota em operação excede o parâmetro de idade e apresenta falhas recorrentes de acessibilidade, com reflexos diretos na regularidade, na segurança e na dignidade dos usuários.

Cláusula 18ª – Confissão de Incapacidade Financeira e Técnica: Este tópico, mais especificamente o parágrafo oitavo, inciso IV, estabelece que a caducidade da concessão poderá ser declarada quando a concessionária "perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido".

No âmbito desta CPI, os proprietários (Sr. Jair e Sr. Magnus) confessaram a incapacidade financeira e técnica de honrar o contrato nos moldes atuais, alegando impossibilidade de repor a frota sucateada.

8. FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA E VIOLAÇÕES LEGAIS

Restou sobejamente comprovada a omissão administrativa e a inexecução contratual pela empresa concessionária, violando:

- a) **Lei Orgânica Municipal:** Descumprimento frontal dos artigos 267 a 271, que impõem ao Município o dever de organizar e fiscalizar o transporte como serviço essencial;
- b) **Lei de Concessões (Lei 8.987/95):** Violação do art. 30 (dever de fiscalização) e art. 38, caracterizando a Caducidade por inexecução total ou parcial das cláusulas contratuais;
- c) **Lei de Licitações (Lei 14.133/21 – aplicada subsidiariamente):** Aplicação do princípio da supremacia do interesse público, justificando a extinção do contrato ante a impossibilidade de saneamento demonstrada pelo fracasso do TAG;
- d) **Lei de Improbidade Administrativa (Lei 8.429/92):** Configuração de negligência grave na conservação do patrimônio público e na prestação de serviços, pela ausência de fiscalização formal por 12 anos;
- e) **LINDB (Art. 20):** Aplicação do Princípio do Consequencialismo. Embora a AGM argumente o risco de interrupção abrupta, esta Comissão entende que o "Custo da Inércia" e o dano continuado à coletividade superam o risco de uma transição administrativa;
- f) **Decreto Municipal nº 10.006/2026:** Reconhece-se sua importância como medida saneadora tardia, essencial para garantir o devido processo legal nas sanções futuras.

9. OUTROS TEMAS RELEVANTES ANALISADOS

9.1. BILHETAGEM NÃO AUDITÁVEL E AUSÊNCIA DE GPS

O Município admitiu que o sistema de bilhetagem **não é auditável** e que a concessionária resistiu à implantação de GPS, mantendo o Poder Concedente dependente de informação unilateral.

Os principais pontos destacados nas oitivas são:

- **Incapacidade Técnica do Município:** O Advogado-Geral do Município (AGM), Dr. Antônio Américo, admitiu categoricamente que a Prefeitura **não possui pessoal qualificado** para analisar as planilhas de custos apresentadas pela empresa.
- **Impossibilidade de Conferência de Dados:** O AGM afirmou que, para chegar a um valor real da tarifa, seria necessário saber o número exato de usuários, mas o Município **não tem esse número**, conhecendo apenas a venda de passes. Ele reforçou que a empresa alega um número de passageiros e "**não tem como a Prefeitura contestar**", tornando impossível aferir objetivamente o valor real.
- **Falta de Monitoramento Independente:** O Secretário de Segurança Pública, Ângelo Pádua, confirmou que os ônibus **não possuem GPS**, o que impede o Município de ter dados próprios e confiáveis para cruzar com as alegações financeiras da empresa. Sem essa tecnologia, não há como justificar tecnicamente o reajuste das passagens.
- **Sistema Obsoleto:** Os proprietários da concessionária Cidade das Rosas admitiram que, embora a bilhetagem funcione, o Município exige um sistema **online e 24 horas**, o qual ainda não foi implementado por falta de investimentos e atualizações.

Em uma análise minuciosa do texto original, observa-se que o termo "GPS" não consta de forma explícita nas cláusulas principais do instrumento de 2014.

Contudo, embora o contrato original seja omissivo quanto à sigla específica "GPS", a jurisprudência administrativa e a evolução do serviço público interpretam que a operação de um sistema de bilhetagem moderna e

auditável pressupõe o monitoramento em tempo real, ou seja, o GPS se insere tecnicamente. É por este motivo que, durante os trabalhos desta CPI e as negociações do Termo de Ajustamento de Gestão (TAG), a instalação de GPS em 100% da frota passou a ser exigida como uma cláusula essencial e obrigatória para suprir a "falha" técnica do contrato de 2014.

Em suma, a obrigação jurídica direta no contrato de 2014 está ancorada na **Cláusula 16ª, § 1º, alínea "t"**, sendo a especificidade do GPS uma atualização técnica necessária para garantir a eficiência e a transparência exigidas pela Lei de Concessões.

Recomendação: Diante da opacidade operacional e da dependência unilateral de dados (bilhetagem não auditável e inexistência de GPS sob controle municipal), recomenda-se que a Prefeitura de Barbacena:

- **Implante auditoria e acesso aos dados:** estabeleça, de forma imediata, um protocolo de auditoria independente e de acesso direto do Município aos dados da bilhetagem (em tempo real ou com extração padronizada), incluindo critérios de conferência de gratuidades e "passageiros equivalentes", com relatórios mensais públicos e trilhas de auditoria;
- **Exija rastreabilidade operacional (GPS) e bilhetagem online 24h:** fixe prazo máximo de 30 dias para apresentação e início de execução de cronograma vinculante para instalação de GPS em 100% da frota e implementação de bilhetagem online e continuamente disponível, com previsão de penalidades em caso de descumprimento, de modo a permitir fiscalização efetiva de itinerários, horários e lastro técnico para qualquer discussão tarifária.

9.2. Fracasso do TAG por falta de cooperação: necessidade de medidas coercitivas imediatas

A CPI registrou que o Município propôs Termo de Ajustamento de Gestão (TAG) no ano de 2025, para sanar falhas contratuais e exigir modernização, incluindo GPS em 100% da frota e bilhetagem online.

A concessionária, contudo, não assinou o termo e não apresentou contraproposta dentro do prazo, alegando inviabilidade financeira em face das condições tarifárias atuais.

Diante desse quadro, a Comissão conclui que a ausência de assinatura do TAG não se limitou a uma discordância pontual sobre tarifa, mas evidenciou uma postura de desídia e inércia negocial da concessionária: ao não formalizar compromisso, não apresentar alternativa exequível e não entregar contrapartidas verificáveis para a renovação da frota e implantação de instrumentos de controle, a empresa contribuiu para a manutenção deliberada do sistema em condições de precariedade e baixa transparência.

Assim, esgotada a via consensual, impõe-se ao Poder Concedente a adoção de medidas coercitivas e formalizadas — com autuação, prazos e sanções — para recompor a prestação do serviço adequado e resguardar o interesse público IMEDIATAMENTE.

9.3. “Tarifa defasada” como justificativa para o Abandono do Serviço e a Violação do Princípio da Continuidade

A investigação minuciosa desta CPI revelou uma grave distorção na execução do Contrato nº 055/2014: embora a Cláusula Décima Primeira preveja que as tarifas serão reajustadas anualmente por meio de fórmula paramétrica, constatou-se que, no interstício de 12 anos (2014-2026), foram concedidos apenas 6 reajustes tarifários. Contudo, é imperativo destacar que este desequilíbrio cronológico não concede à empresa Cidade das Rosas o direito de promover um desmonte deliberado da qualidade operacional como forma de retaliação indireta ao Município.

a. A Inaplicabilidade da Suspensão de Serviço e o Ônus do Risco Negocial

No regime de concessões públicas, regido pela Lei nº 8.987/95 e pelo próprio instrumento contratual em sua Cláusula Quinta, a concessionária assume a integral responsabilidade pelos riscos inerentes à concessão. A doutrina administrativista é pacífica ao estabelecer que a eventual inadimplência ou omissão do Poder Concedente não autoriza a

concessionária a suspender ou precarizar o serviço, dada a supremacia do interesse público sobre o privado. Ao optar por operar com ônibus sucateados, plataformas de acessibilidade inoperantes e descumprimento de itinerários, a empresa não está apenas "poupando custos", mas sim abandonando suas obrigações nucleares estabelecidas na Cláusula Oitava.

b. O Princípio da Continuidade como Mandamento Soberano

O serviço de transporte coletivo, por sua natureza essencial, é regido pelo Princípio da Continuidade dos Serviços Públicos, o qual impõe a obrigação de prestação ininterrupta, regular e eficiente. Conforme detalhado no art. 6º, § 1º da Lei de Concessões, o serviço adequado deve satisfazer, de forma permanente, as necessidades da coletividade.

A "retaliação" operada pela concessionária — manifestada pela circulação de veículos completamente sucateados — configura uma violação direta ao dever de não desguarnecer aqueles que demandam a fruição do serviço. A continuidade não se refere apenas à existência da linha, mas à sua oferta regular e segura, o que foi sistematicamente ignorado pela empresa sob o pretexto da falta de reajustes.

c. Existência de Remédios Jurídicos Próprios

É fundamental pontuar que o ordenamento jurídico oferece ferramentas robustas para que a concessionária busque a preservação de seus direitos econômicos sem sacrificar o usuário. Diante da inércia do Município em homologar os reajustes previstos na Cláusula 11ª, a empresa deveria ter se socorrido de Ações Judiciais de Recomposição: Busca da tutela jurisdicional para compelir o Município ao reajuste, assim como o fez no último reajuste conhecido.

Em suma, a omissão da Prefeitura em conceder os reajustes anuais é uma falha administrativa, mas o abandono operacional praticado pela empresa Cidade das Rosas é uma infração contratual autônoma e dolosa. A retaliação imposta à população barbacenense, traduzida em um serviço desregular e perigoso, não encontra amparo no Direito Público. A concessionária falhou em seu dever de diligência, optando pela via da degradação em vez da via

da legalidade, o que fundamenta de forma irrefutável os indícios de inexecução do contrato.

9.4. Divergência entre alegação em oitiva e documentos juntados (preço dos ônibus adquiridos em 2023)

Em oitiva perante esta CPI, os representantes da concessionária alegaram ter realizado investimento de R\$ 8.000.000,00 (oito milhões de reais) na aquisição de 10 (dez) ônibus novos no ano de 2023. Ocorre que a documentação juntada aos autos (notas fiscais referentes à aquisição dos veículos) indica montante efetivamente comprovado de R\$ 5.940.000,00 (cinco milhões, novecentos e quarenta mil reais), valor inferior ao declarado em depoimento.

Em conclusão, a execução de concessões de serviço público exige transparência, dever de veracidade e colaboração efetiva com o Poder Concedente. A boa-fé objetiva e a cooperação informacional não são elementos acessórios: constituem pressupostos mínimos para uma fiscalização real e para a correção tempestiva de falhas. Quando informações são omitidas, distorcidas ou prestadas de forma insuficiente, compromete-se a capacidade de controle do Município e, por consequência, a própria entrega do serviço em padrão adequado à população.

9.5. Responsabilidade pela Manutenção dos Pontos de Ônibus

O Edital de Concorrência nº 001/2013, em seu Anexo 13 (itens 2.1) define que a manutenção e construção de abrigos são responsabilidades do Poder Concedente, e não da concessionária.

Assim, a eventual precariedade estrutural de pontos e abrigos não pode ser atribuída à concessionária quando o próprio edital houver reservado essa obrigação ao Município. Isso porque o edital vincula as partes e a Administração, pelo princípio da vinculação ao instrumento convocatório, hoje expressamente reconhecido na Lei nº 14.133/2021 (art. 5º). Daí decorre que o Poder Concedente não pode, por ato posterior ou por inércia,

transferir à concessionária encargos que assumiu no instrumento convocatório, sob pena de violação da legalidade e de insegurança jurídica na execução contratual.

O edital da concessão também estabeleceu, de forma estratégica, que o Município poderia realizar parcerias com empresas privadas para custear a construção e a manutenção desses abrigos (Anexo 13 - item 3 "b"). Tal medida visa desonerar o erário municipal e garantir abrigos modernos e seguros para a população.

- **Recomendação:** Diante da precariedade visível em diversos pontos de parada da cidade, recomenda-se que a Prefeitura de Barbacena:
 1. **Assuma imediatamente sua responsabilidade contratual**, realizando um levantamento técnico da situação atual dos abrigos em todo o território municipal;
 2. **Regulamente e implemente as parcerias com a iniciativa privada** previstas no edital, permitindo que empresas custeiem a manutenção em troca de exploração publicitária (modelo "Adote um Ponto") no prazo máximo de 30 dias.

Com isso, será possível recuperar e manter os pontos de parada de forma contínua, reduzindo o desconforto da população e elevando a qualidade do transporte coletivo no dia a dia.

10. RESULTADOS IMEDIATOS DA ATUAÇÃO DA CPI: CORREÇÃO DE FALHAS E A ESTRUTURAÇÃO DO PODER SANCIONADOR

A atuação desta Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) já apresenta **resultados concretos e imediatos** para a população de Barbacena, evidenciando que a pressão investigativa forçou o Poder Executivo a abandonar uma postura de omissão que perdurava por mais de uma década.

A Falha Estrutural e o Caos Instalado: Ficou comprovado, por meio das oitivas do **Secretário de Segurança Pública**, Ângelo Augusto de Pádua e Silva, e do **Advogado-Geral do Município**, Dr. Antônio Américo Campos Júnior, que desde a assinatura do Contrato nº 055/2014, o Município operava em uma completa ausência **de fiscalização efetiva**, sem a nomeação formal de um fiscal ou gestor de contrato. Esta carência de instrumentos jurídicos e administrativos tornou o Município "refém" da concessionária, resultando em um **cenário de colapso no transporte coletivo**.

A população tem sofrido as consequências diretas desta omissão, enfrentando um cotidiano de **caos operacional** caracterizado por:

- **Precariedade mecânica extrema:** Relatos de ônibus quebrando diariamente, riscos de incêndio e acidentes causados por falta de manutenção;
- **Abandono estrutural:** Veículos em péssimas condições, com entrada de água da chuva no interior dos ônibus e plataformas elevatórias de acessibilidade sistematicamente inoperantes, prejudicando idosos e pessoas com deficiência.
- **Inexpressividade do serviço:** Atrasos constantes, descumprimento deliberado de itinerários e horários, superlotação além da insuficiência de veículos para atender à demanda.

A Reação Administrativa Provocada pela CPI: Apenas após os depoimentos colhidos por esta Comissão, nos quais os agentes públicos

foram confrontados com a inexistência de ferramentas de punição, a Prefeitura de Barbacena agiu para corrigir as falhas.

Como resultado direto dos trabalhos investigativos, o Município publicou atos normativos essenciais que antes eram inexistentes:

1. **Decreto Municipal nº 10.006 (05/02/2026):** Regulamentou finalmente o rito de **defesa prévia** e estabeleceu a possibilidade de **recurso à segunda instância administrativa**, criando a base jurídica necessária para que o Município possa, enfim, aplicar as sanções e multas previstas no contrato de forma válida;
2. **Portaria nº 26.831 (06/02/2026):** Designou formalmente **Ângelo Augusto de Pádua e Silva como Fiscal** e Fernando Dias de Araújo como Gestor do contrato, suprimindo a lacuna de autoridade que existia desde 2014.

Portanto, a cronologia dos fatos confirma que **as medidas de saneamento jurídico e administrativo só foram adotadas pela Prefeitura após a exposição das falhas nas oitivas desta Comissão**, restando comprovado o caráter resolutivo e a eficácia imediata dos trabalhos desta CPI.

Dessa forma, a CPI cumpre seu papel de protetora do interesse público, ao retirar o transporte de Barbacena da omissão administrativa. A partir destes novos instrumentos, não há mais escusa para a inércia do Poder Público em punir os descumprimentos da concessionária e exigir a dignidade que o passageiro barbacenense merece e pela qual paga.

11. RECOMENDAÇÕES E MEDIDAS GRADATIVAS

Recomenda-se ao Executivo a adoção de medidas escalonadas, respeitando o princípio do contraditório e da continuidade do serviço público:

1. **NOTIFICAÇÃO FORMAL DIRIGIDA À CONCESSIONÁRIA:** Notificação à empresa concessionária com prazo de 30 dias para o devido cumprimento do contrato e saneamento das irregularidades contratuais visíveis e incontestáveis;
2. **APLICAÇÃO IMEDIATA DE MULTAS POR DESCUMPRIMENTOS:** aplicar, de forma concreta e imediata, os mecanismos de penalidade recém-regulamentados Decreto Municipal nº 10.006 (05/02/2026), instaurando e conduzindo o procedimento sancionador cabível;
3. **INTERVENÇÃO ADMINISTRATIVA:** Caso persista a inexecução contratual, recomenda-se a instauração de intervenção administrativa para que o Município assumira temporariamente a gestão direta da operação, visando assegurar a adequação na prestação do serviço público, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes, resguardando o interesse público;
4. **JUDICIALIZAÇÃO ESTRATÉGICA:** Interposição de ação judicial para garantir que a atual empresa concessionária mantenha o serviço até o novo processo licitatório ser finalizado;
5. **DECLARAÇÃO DE CADUCIDADE PLANEJADA:** Notificação com prazo peremptório para saneamento, sob pena de extinção contratual imediata. Caso não sejam saneadas as irregularidades, que seja imediatamente aberto Processo Administrativo Sancionador para declarar a caducidade do contrato. Recomenda-se uma transição planejada, conforme o princípio da continuidade, para que a extinção não gere vácuo assistencial à população.

Outras recomendações ao Executivo:

6. **REFORMA IMEDIATA DOS PONTOS DE ÔNIBUS:** implementar, em 30 dias, programa de parcerias para reforma e manutenção dos abrigos e pontos de ônibus (ex: Programa Adote um Ponto), conforme possibilidade prevista no Edital de Concorrência nº 001/2013, em seu Anexo 13 (item 3 "b"), com regras claras de adesão, padronização visual e cronograma de execução;
7. **IMPLEMENTAÇÃO DE TECNOLOGIA DE CONTROLE:** Exigência de GPS auditável e bilhetagem eletrônica online para que o Município recupere o controle sobre os dados operacionais;
8. **CONTRATAÇÃO DE VERIFICADOR INDEPENDENTE (BILHETAGEM E TARIFA):** promova, com máxima urgência, a contratação de empresa especializada para verificar os dados de bilhetagem, auditar a metodologia e os cálculos tarifários e validar os relatórios apresentados pela concessionária, assegurando trilha de auditoria, relatórios periódicos e base técnica para decisões administrativas;
9. **INSTITUIÇÃO DE VISTORIA MECÂNICA INDEPENDENTE DA FROTA:** contrate profissional habilitado (ou empresa especializada) para realizar vistorias mecânicas regulares e independentes nos veículos da concessionária, com emissão de laudos padronizados, comparação crítica com as vistorias internas da empresa e interdição imediata de veículos que não atendam às condições mínimas de segurança, além de encaminhamento formal para instauração de processo sancionador quando cabível.

12. CONCLUSÕES

A Comissão conclui que:

I – **HOUVE DETERIORAÇÃO PROGRESSIVA DA QUALIDADE DO SERVIÇO;**

II – **A FISCALIZAÇÃO CONTRATUAL FOI ESTRUTURALMENTE FRAGILIZADA**, tendo em vista a falta de nomeação formal da figura do fiscal do contrato, responsável pelo apontamento e notificações formais de irregularidade;

III – **A AUSÊNCIA DE INSTRUMENTOS SANCIONATÓRIOS CONTRIBUIU PARA O CENÁRIO DE CAOS;**

IV – **A ATUAÇÃO DA CPI DESENCADEOU CORREÇÕES ADMINISTRATIVAS RELEVANTES**, pois o Município não aplicou multas anteriormente por falta de nomeação formal da figura do fiscal do contrato, o que ocorreu com a publicação da Portaria nº 26.831 (06/02/2026) e a regulamentação de um “devido processo legal”, o qual só foi publicado em 05/02/2026, após questionamentos da CPI em oitivas com agentes públicos.

Nesse sentido, Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Público de Barbacena, após meses de investigação, análise de mais de 1.600 páginas e realização de 4 oitivas, conclui que **O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE BARBACENA OPERA EM ESTADO DE COLAPSO ADMINISTRATIVO E OPERACIONAL.**

A lacuna prolongada na formalização da gestão e fiscalização contratual (2014/2026), somada ao descumprimento reiterado de obrigações e à resistência injustificada em adotar medidas corretivas por parte da concessionária, produziu um resultado direto e mensurável para quem mais importa: a população.

Na prática, consolidou-se um serviço inadequado e de péssima qualidade, marcado por falhas recorrentes, imprevisibilidade e degradação da segurança e da acessibilidade, impondo ao cidadão um custo diário — em tempo perdido, deslocamentos frustrados, riscos e restrição do direito de ir e vir. Além disso, a fragilidade do controle público dificulta a correção

tempestiva e favorece desperdícios e distorções, gerando também potencial prejuízo ao erário.

A tolerância administrativa com o descumprimento contratual, outrora justificada pelo Princípio da Continuidade do Serviço Público (segundo a ideia da LINDB), não pode mais servir de escudo para a prestação de um serviço perigoso para os usuários e ineficiente.

A continuidade sem qualidade fere o princípio da **Dignidade da Pessoa Humana**. É imperativo que o Município utilize as ferramentas do Decreto nº 10.006/2026 e a força do Poder Judiciário para retomar as rédeas do transporte coletivo e garantir os direitos constitucionais de seus cidadãos.

É o relatório.

Sala das Sessões, Barbacena/MG, 03 de março de 2026.

Milton Roman

Relator

VOTO:

Schneyder Alessandro de Souza

Presidente

VOTO:

José Donizete de Medeiros

Secretário