O **CONSÓRCIO OPERACIONAL BRT** (CNPJ 16566504000103), de acordo com [documento](http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/7268770/4198697/AcordoOperacionalBRT1.pdf) disponível no site da Secretaria Municipal de Transportes – SMTR – é composto pelas seguintes empresas:

|  |  |
| --- | --- |
| **EMPRESA** | **CNPJ** |
| EXPRESSO PÉGASO EIRELI | 33.150.608/0001-51 |
| AUTO VIAÇÃO JABOUR LTDA | 33554114000132 |
| TRANSPORTES CAMPO GRANDE LTDA | 33646969000193 |
| VIAÇÃO REDENTOR LTDA | 33103862000107 |
| TRANSPORTES BARRA LTDA | 40177446000100 |
| TRANSPORTES FUTURO LTDA | 01829874000119 |
| AUTO VIAÇÃO TIJUCA S/A | 33535592000103 |
| AUTO VIAÇÃO TRÊS AMIGOS S/A | 33479213000105 |
| CAPRICHOSA AUTO ÔNIBUS LTDA | 33191990000141 |
| TRANSPORTES PARANAPUAN S A | 33197187000114 |

Vale ressaltar que ainda estão incluídas as, atualmente, inoperantes:

|  |  |
| --- | --- |
| **EMPRESA** | **CNPJ** |
| TRANSLITORAL TRANSPORTES LTDA | 10463061000149 |
| TRANSPORTES SANTA MARIA LTDA | 33408055000194 |
| AUTO VIAÇÃO BANGU LTDA | 33461286000161 |

E, também, as empresas que nunca operaram ou saíram do sistema BRT:

|  |  |
| --- | --- |
| **EMPRESA** | **CNPJ** |
| REAL AUTO ÔNIBUS LTDA | 33295346000113 |
| TRANSURB S/A | 01464420000191 |
| VIAÇÃO MADUREIRA CANDELÉRIA LTDA | 33419383000196 |

Além das empresas de ônibus, foram incluídos no contrato os quatro consórcios do SPPO – **TRANSCARIOCA**, **INTERNORTE**, **SANTA** **CRUZ** e **INTERSUL** – e o **SINDICATO DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO** (RIO ÔNIBUS).

Porém, de acordo com o [site](http://servicos.receita.fazenda.gov.br/Servicos/cnpjreva/cnpjreva_solicitacao.asp) da Receita Federal, o Quadro de Sócios e Administradores (QSA) do CONSÓRCIO OPERACIONAL BRT é composto por todas as empresas de ônibus citadas no documento da SMTR (16 empresas), com a inclusão da **VIAÇÃO NORMANDY DO TRIÂNGULO LTDA** (CNPJ 33633926000173), todas como parte da Sociedade Consorciada, sob administração de **LUIZ CARLOS MARTINS**.

Apontadas as empresas integrantes do Consórcio Operacional BRT, destaco alguns detalhes sobre elas:

Dívidas com a União, segundo o portal <https://www.listadevedores.pgfn.gov.br/resultado>:

|  |  |
| --- | --- |
| **EMPRESA** | **VALOR DA DÍVIDA (R$)** |
| EXPRESSO PÉGASO EIRELI | 37.444.416,46 |
| AUTO VIAÇÃO BANGU LTDA | 1.748.871,48 |
| TRANSPORTES CAMPO GRANDE LTDA | 13.920.641,69 |
| TRANSURB S/A | 6.237,94 |
| REAL AUTO ÔNIBUS LTDA | 5.877.572,35 |
| TRANSLITORAL TRANSPORTES LTDA | 4.741.831,36 |
| TRANSPORTES SANTA MARIA LTDA | 44.132.627,04 |
| TRANSPORTES PARANAPUAN S A | 81.978.567,85 |
| VIAÇÃO MADUREIRA CANDELÁRIA LTDA | 29.422.594,52 |

**Grupo Redentor**: composto pelas empresas Viação Redentor, Transportes Barra e Transportes Futuro, o Grupo Redentor opera majoritariamente em Jacarepaguá, Zona Oeste do Rio, dentro do Consórcio Transcarioca, com linhas que levam ao Centro, à Zona Sul e à Barra da Tijuca. Nos últimos anos, a Transportes Barra está com uma presença cada vez maior em outro consórcio, o Santa Cruz, principalmente por assumir dezenas de linhas de empresas que fecharam as portas, como Andorinha e Bangu. Por isso, atualmente, o Grupo Redentor domina a Zona Oeste do Rio como um todo, para além de Jacarepaguá, chegando a Campo Grande, Santa Cruz, Bangu e Realengo, por exemplo. Com a falência da Litoral Rio, que foi integrante do Grupo Redentor no passado, a concorrência em Jacarepaguá praticamente desapareceu, o que fica evidente quando se chega à Serra Grajaú-Jacarepaguá, por exemplo, onde as linhas que passam por lá, que fazem trajetos entre Jacarepaguá e as regiões da Tijuca e do Centro, agora são todas do grupo Redentor: 306, 341, 368, 390, 600, 601, 2110, 2111 e 2114. Em alguns pontos da cidade, a presença maciça da Transportes Barra também é de chamar a atenção, como no Terminal da Praça Nossa Senhora do Amparo, em Cascadura, onde linhas que antes eram operadas pelas empresas Andorinha e Bangu agora são todas da Transportes Barra: 744, 745, 746 e 794, além do 383 que passa em frente ao local. Tanto o Consórcio Transcarioca, quanto o Consórcio Operacional BRT são liderados pela Viação Redentor.

O nome principal do grupo Redentor é o do empresário Avelino Antunes. Apesar disso, o quadro de 10 sócios e administradores, disponível na Receita Federal, é igual entre a Transportes Futuro e a Viação Redentor. Todos esses sócios também aparecem no QSA da Transportes Barra, com a soma de mais dois nomes. Mas algumas outras pessoas também foram ligadas à Redentor nos últimos anos: o ex-presidente do BRT, Jorge Dias, era ligado ao grupo Redentor, pois é sócio *(e filho?)* de Marcia Pires Ribeiro Dias – sócia nas três empresas do grupo. Outro momento ligado à Redentor surge nos noticiários com a delação premiada do ex-executivo da Fetranspor, Lélis Teixeira, que citava a então diretora da Viação Redentor, Helena Maia, como responsável por [repassar pagamentos](https://www.istoedinheiro.com.br/pf-prende-promotor-de-justica-no-rio-por-propinas-de-esquema-de-onibus/) ao promotor de justiça [Flavio Bonazza](https://oglobo.globo.com/rio/pf-prende-promotor-do-rio-acusado-de-receber-propina-de-empresarios-de-onibus-24226478), preso no início do ano, em troca de proteção aos empresários de ônibus do Rio. A garagem do grupo, que fica na Estrada do Gabinal, foi o lugar escolhido para o pagamento da propina (22 parcelas de R$ 60 mil).

**Família Barata**: Das onze empresas que operam atualmente nos corredores do BRT do Rio de Janeiro, a família Barata consta no quadro de sócios e administradores de três dessas empresas (poderiam ser quatro se a Transurb tivesse operado no sistema). As empresas Tijuquinha (Auto Viação Tijuca), Auto Viação Jabour e Viação Normandy do Triângulo operam em áreas diferentes da cidade:

A Tijuquinha opera no entorno do bairro da Tijuca, Zona Norte do Rio, com linhas para o Centro, a Barra da Tijuca e o Alto da Boa Vista. No ranking de piores serviços de ônibus da cidade do Rio, a linha 301, da Auto Viação Tijuca, é a quarta colocada. Problemas nas linhas que operam no Alto da Boa Vista, onde apenas a Tijuquinha opera, levou moradores a protestarem pela quantidade de ônibus quebrados nas linhas, falta de ar condicionado e superlotação dos ônibus, em 2019. No BRT, a Auto Viação Tijuca opera no Transcarioca e no Transolímpica.

Já a Normandy, no passado, também operava linhas intermunicipais, com presença nas cidades de Japeri e Nova Iguaçu, na Região Metropolitana, e em Miguel Pereira, no Centro-Sul fluminense. Nos últimos tempos, só atuava na linha executiva 2345, que liga o bairro de Vila Valqueire ao Centro do Rio. A empresa só ingressou nos corredores de BRT em 2016, com, pelo menos, [40 ônibus articulados](https://www.marcopolo.com.br/marcopolo/comunicacao/noticias/viacao-normandy-renova-frota-com-40-onibus-marcopolo-viale-brt) e, atualmente, opera seus veículos no Transolímpica e no Transcarioca.

A Jabour está presente na Zona Oeste do Rio, majoritariamente, no entorno de Campo Grande, destacando-se com a linha 864, por exemplo, que tem uma frequência insana, o que causa engarrafamentos nos seus pontos finais (em Campo Grande e em Bangu), já que não há espaço para tantos ônibus. A estratégia seria para desbancar a concorrência das vans. Mas suas linhas também chegam à Zona Norte, ao Centro e à Zona Sul da capital, tanto com ônibus comuns, micro-ônibus e os chamados frescões, que fazem o serviço executivo: todos com ar condicionado. Antes do BRT, já era a empresa uma das que fazia a ligação entre Campo Grande e a Barra da Tijuca. Junto à Pégaso, a Jabour opera desde o primeiro corredor de BRT da cidade, o Transoeste, e são as únicas, das 11 operadoras atuais, que estão há tanto tempo. Por isso, de acordo com o interventor, são as empresas que mais têm sobrecarga, por maior tempo de rodagem, maior percurso, pistas ruins e superlotação.

De acordo com a delação de Lélis Teixeira, Jacob Barata Filho era um dos empresários [envolvidos](https://www.istoedinheiro.com.br/pf-prende-promotor-de-justica-no-rio-por-propinas-de-esquema-de-onibus/) na reunião em que se combinou o pagamento de propina ao Promotor de Justiça Flávio Bonazza. Barata Filho era presidente do conselho de administração da RioPar Participações, empresa do leque da Fetranspor responsável pela administração do RioCard, por exemplo, que é o bilhete de passagens do Rio de Janeiro. A partir do RioCard, a RioPar repassaria mais do que deveria às empresas de ônibus (que pagavam propina aos deputados Paulo Melo e Jorge Picciani, ambos presos), como forma de compensar a perda para os integrantes da ALERJ. A RioPar, além de englobar o RioCard, tem participações na CCR Barcas, que faz a ligação entre Rio e Niterói, e no [VLT](http://ri.ccr.com.br/noticia/comunicado-ao-mercado-contrato-de-concessao-do-vlt/), o Veículo Leve Sobre Trilhos, implantado após a revitalização do Centro do Rio. A Fetranspor também tem em seu leque a RioTerminais, que administra terminais de ônibus, como o de Nova Iguaçu, Nilópolis e o Menezes Cortes, no Centro do Rio.

Jacob Barata Filho foi preso em julho de 2017 no Aeroporto do Galeão, quando estaria tentando fugir para Portugal, em consequência da Operação Cadeia Velha, da PF. De acordo com [matéria da Pública](https://apublica.org/2017/07/as-offshores-dos-empresarios-de-onibus-presos-na-lava-jato/), o Ministério Público Federal afirma que Jacob Barata Filho e João Augusto Morais – sócios na Rodoviária Âncora Matias, empresa de ônibus da Zona Norte do Rio – movimentaram, entre 2010 e 2016, mais de R$ 23 milhões no caixa da Fetranspor, utilizados para repassar propinas a políticos. A família Barata também é ligada a três empresas que gerenciam contas em paraísos fiscais, especificamente no Panamá: Rumba Portfolio, Salsa Investments e Garanis Holdings. “Consultando os arquivos do Panama Papers, a Pública encontrou uma quarta offshore. Entre 2007 e 2012, Jacob Barata Filho e Ana Carolina Barata Reis recorreram aos serviços da Mossack Fonseca para criar a empresa Belvue Inc. Segundo registros do HSBC vazados no Swissleaks, a família Barata possui também conta na Suíça desde 1990, indicando um saldo de US$ 17,6 milhões entre 2006 e 2007”.

O “rei dos ônibus” é o único com participação em todos os consórcios de ônibus que operam na capital fluminense e, além disso, tem seus negócios expandidos para além dos limites do Rio e para além, também, da operação dos ônibus. Seu grupo detém, por exemplo, empresas de ônibus em Niterói e na Região Serrana do Rio. Quando o transporte por ônibus é interestadual, os Barata também fazem presença, com a Expresso Guanabara e a Real Expresso, por exemplo. A concessionária que distribui os ônibus novos da Mercedes Benz para o mercado carioca também está no leque da família. Além disso, de participar da venda e da operação, tem o Banco Guanabara, para financiar a compra, e a Guanabara 13, para revender os ônibus usados *(detalhes no Especial Catraca).* De acordo com interventor do BRT em 2019, CEO’s da Mercedes-Benz, sediada em Sttutgart, vêm ao Rio de Janeiro para conhecer e prestigiar os responsáveis por uma das maiores vendedoras de chassis e motores Mercedes do mundo, a Guanabara Diesel.

Outra ligação importante da família Barata é o vínculo com o ministro Gilmar Mendes do STF, tanto que este foi padrinho de casamento da filha de Jacob Barata Filho. A esposa de Gilmar Mendes, Guiomar Feitosa, é tia do noivo de Beatriz Barata, Francisco. Em mais de uma oportunidade, o ministro ajudou Barata, seja acatando o pedido de soltura ou suspendendo ação penal contra Jacob Barata Filho.

**Expresso Pégaso:** há décadas no ramo de transportes da cidade do Rio, a Expresso Pégaso já viveu dias melhores. Já teve uma frota gigante e é a líder do Consórcio Santa Cruz. Hoje o cenário é outro: ao lado da irmã – criada em 2014 – Auto Viação Palmares (ambas sob as rédeas de Orlando Pedroso), veem seus ônibus, antes mesmo da pandemia por Covid-19, sofrerem por problemas de manutenção, tanto que a página do Facebook “Consórcio Santa Cruz da Depressão” tem o quadro *Loteria do Fogo*, em que os seguidores tentam acertar qual será o próximo ônibus a pegar fogo na cidade e, para se ter mais chance de ganhar, é só [apostar na Pégaso](https://www.facebook.com/cscdepressivoonline/posts/1594876393986837). Atuando na Zona Oeste, principalmente no entorno de Campo Grande, a Pégaso passou a viver dias em que diversos ônibus seus enguiçavam pelas ruas e os veículos ficavam lá abandonados, até que o reboque aparecesse horas – e até dias depois – por conta de problemas financeiros. O ar condicionado de seus ônibus era um elemento de enfeite e a sorte dos passageiros reinava quando as janelas abriam, porque mesmo os ônibus de janelas vedadas circulavam sem refrigeração durante o período de calor de 40°C. No ranking de reclamações da SMTR, as linhas de ônibus da dupla Pégaso e Palmares são sempre as primeiras do top 10.

Durante a pandemia, o cenário piorou: antes, algumas linhas de ônibus de responsabilidade da Pégaso e da Palmares desapareciam das ruas e deixavam os passageiros na mão; durante a pandemia, o motivo ficou mais evidente e a dupla Expresso Pégaso e Auto Viação Palmares entrou na Justiça com pedido de recuperação fiscal. Só no site listadevedores.pgfn.gov.br, a dívida da Pégaso com a União bate os R$ 37,400 milhões. Na Palmares, o valor é de mais de R$ 8 milhões.

Coincidentemente, a garagem da empresa fica localizada na Avenida Cesário de Melo, justamente onde o trecho do BRT Transoeste está desde 2018 abandonado pelas empresas operadoras, que alegavam insegurança. Atualmente, vinte estações do trecho estão fechadas e depredadas, funcionando apenas o Terminal de Campo Grande e a estação Santa Eugênia.

Em 2010, quando aconteceu a Concorrência Pública n° 10/2010, que é a separação da cidade em quatro consórcios, a Pégaso tinha linhas diversas entre a Zona Oeste e a Zona Sul, o Centro, à Barra, etc., e, por isso, participou de dois consórcios: o Transcarioca e o Santa Cruz, neste, inclusive, como empresa líder. Atualmente, as linhas do Transcarioca não são mais dela e sua operação no Santa Cruz, ao lado da Palmares, é muito ruim. No BRT – sistema do qual a Auto Viação Palmares não faz parte – a atuação da Pégaso se dá no corredor Transoeste

**Grupo Castro Barbosa:** José de Castro Barbosa, o Zé do Pau, é presidente da Auto Viação Três Amigos. Já a Caprichosa Auto Ônibus é da mesma família, mas atualmente sem Zé do Pau no quadro societário, o que não quer dizer que seus familiares não estejam lá: entre os sócios da Caprichosa estão Isaac de Castro Barbosa, Isabella de Castro Barbosa e Isaac de Castro Barbosa Filho, por exemplo. Atualmente, em comum às duas empresas, apenas José Antonio Fernandes, que está cadastrado como um dos diretores da Três Amigos e sócio na Caprichosa.

As duas empresas da família operam nos Consórcios Internorte e Transcarioca. As empresas atuam majoritariamente na Zona Norte do Rio, principalmente no entorno de Irajá e de Madureira. Por conta do fechamento de várias empresas de ônibus, essa atuação aumentou, substituindo o grupo Rubanil-América nas linhas 685 e 629, que são operadas por Três Amigos e Caprichosa, respectivamente, e deixando de atuar em parceria com a Madureira Candelária nas linhas 950 e 951, que hoje são exclusivamente da Caprichosa. Por conta dessas novas demandas, algumas linhas das empresas extintas passam a ser operadas em pool e, assim, a família Castro Barbosa chega ao Centro do Rio (Caprichosa e Três Amigos com participação nas linhas 265 e 355, e a Caprichosa participando do pool das linhas 292 e 311), à Barra da Tijuca e ao Recreio (como na linha 315, no caso de ambas, e da Integrada 1, que é o caso apenas da Três Amigos). Com o BRT, as empresas atuam no corredor Transcarioca e essa é mais uma maneira delas chegarem à Barra da Tijuca e ao Recreio dos Bandeirantes.

**Paranapuan**: foi a primeira empresa de ônibus da Ilha do Governador, na Zona Norte do Rio, e suas linhas até hoje têm como destino bairros da Ilha, fazendo ligação com o Centro do Rio e bairros da Zona Norte, como a Tijuca e Irajá. O problema é que os serviços oferecidos pela Paranapuan têm incomodado os moradores insulanos, principalmente quando eles comparam os serviços da Paranapuan – que opera com ônibus de segunda mão, em sua grande maioria sem ar condicionado, com carência na manutenção, chegando a ter ônibus que pegaram fogo por conta de pane elétrica – com os serviços da também insulana Viação Ideal, que atua com ônibus novos e de ar condicionado.

Recentemente, no ano passado, o imbróglio entre a Paranapuan e os moradores da Ilha do Governador ficou mais evidente, porque iria ser lançada uma linha de ônibus para ligar a Ilha à Zona Sul, com ponto final em Copacabana. A vereadora Tânia Bastos entrou com um ofício na SMTR para que o ponto final dessa linha que iria ser lançada fosse em um bairro da Ilha do Governador que não tivesse atuação da Paranapuan, para que outras empresas operassem a linha. Depois da pressão de moradores, que protestaram em frente à garagem da empresa, insatisfeitos com os serviços prestados por ela, a linha realmente não foi operada pela Paranapuan (atualmente é operada apenas pela Viação Ideal).

Em 2013 a Transportes Paranapuan teve um de seus ônibus estampando os jornais do país inteiro: um ônibus da linha 328, operada por ela, caiu do Viaduto Brigadeiro Trompowski, na Avenida Brasil, após a discussão entre o motorista e um passageiro, que deu chutes no motorista com o ônibus em movimento. Nesse acidente, morreram nove pessoas. A justiça [sentenciou](https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2016-01/justica-do-rio-condena-estudante-por-mortes-em-onibus-que-despencou-de-viaduto) o passageiro Rodrigo Freire, inicialmente, a 13 anos de prisão, por crime por motivo fútil e por ser responsável direto pelas mortes. Depois o motorista André da Silva também foi [punido](https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/justica-do-rj-determina-prisao-de-motorista-do-onibus-que-caiu-na-avenida-brasil-e-matou-9-pessoas.ghtml). A Transportes Paranapuan, naquele mesmo ano, foi [condenada](https://www.terra.com.br/noticias/brasil/transito/rj-empresa-de-onibus-que-caiu-de-viaduto-e-condenada-pela-justica,5d6400b3881a0410VgnVCM5000009ccceb0aRCRD.html) pelo MPRJ a pagar, junto à líder do consórcio Internorte, multa de R$ 150 mil por conta do estado de conservação de seus ônibus, destacando-se pneus carecas, bancos em mal estado de conservação e luzes de freio apagadas.

Em 2020 a Paranapuan está comemorando 70 anos e, por isso, está com um ônibus da empresa circulando em suas linhas com uma pintura comemorativa. Apesar da aparente festa, a empresa está em Recuperação Judicial e, de acordo com o site listadevedores.pgfn.gov.br, com dívidas de R$ 81,978 milhões com a União.

**Transporte Campo Grande**: Integrante do Consórcio Santa Cruz, a Campo Grande nunca teve uma participação significativa no BRT. Com apenas dois veículos do tipo *padron* (que não sanfonados), a Campo Grande opera, basicamente, o trecho entre Campo Grande e Santa Cruz do corredor Transoeste, trecho esse que ficou inoperante por um bom tempo sob alegação, por parte dos operadores, de violência. Atualmente, 20 estações da Avenida Cesário de Melo estão fechadas, com funcionamento apenas do Terminal de Campo Grande e da estação Santa Eugênia.

Operando apenas no Consórcio Santa Cruz, as linhas da Campo Grande colorem a Rodoviária de Campo Grande com sua nova pintura, com dois tons de azul, e detalhes que levam os busólogos a chamarem a pintura de “pac man”. Com linhas partindo do bairro de mesmo nome e outros também da Zona Oeste, a TCG chega à Zona Norte, em bairros como Cascadura, Marechal Hermes e Coelho Neto, e ao Centro do Rio. Além das linhas que circulam apenas dentro da Zona Oeste.

Nos últimos anos a Transportes Campo Grande renovou sua frota com ônibus semi-novos, climatizados, oriundos de empresas que circulam na cidade do Rio, como a Matias e a Jabour. Mas, com o tempo, a deterioração dos ônibus aconteceu e, antes mesmo das medidas de contenção da pandemia, seus ônibus circulavam de vidros abertos, ou seja, sem o funcionamento do ar condicionado. Atualmente, a empresa tem uma dívida de R$ 13 milhões com a União.

Durante a pandemia, as empresas Transportes Campo Grande e Viação Penha Rio – que tem todos os sócios e administradores da TCG em seu QSA – explicitaram essa interseção: veículos maiores, pertencentes à Penha Rio, que é do Consórcio Internorte, passaram a circular nas linhas da Zona Oeste da cidade, que são operadas pela Campo Grande. Da mesma forma, micro-ônibus da TCG passaram a compor a frota de linhas da Penha Rio, na Zona Norte do Rio. Essas medidas seriam para se adequarem à demanda de passageiros do período de isolamento, segundo a página [Transportes da Zona Oeste](https://www.facebook.com/transportesdazonaoeste/posts/232754408078554).

**Consórcio Operacional BRT**: apesar do nome sugerir que tal grupo é um quinto consórcio de operação de ônibus na cidade do Rio, como são Intersul, Internorte, Transcarioca e Santa Cruz, o Consórcio Operacional BRT não tem esse papel. Na Concorrência Pública 10/2010, a cidade foi dividida em quatro consórcios e, dentro das cláusulas, foi colocado que a operação dos futuros corredores de BRT (o primeiro foi inaugurado em 2012) seria de responsabilidade dos próprios concessionários dos ônibus comuns. De acordo com o Contrato de Constituição do Consórcio BRT, podem figurar como operadores do BRT as empresas que têm linhas que integrem esse sistema de ônibus – empresas essas pertencentes a um dos consórcios do SPPO: Intersul, Internorte, Transcarioca e Santa Cruz, que, lembrando, têm um contrato de concessão.

Desta forma, o Consórcio Operacional não tem um contrato de concessão e, por conta disso, de acordo com o Relatório do Interventor (2019), não tem como haver regulação. Seria esse o motivo para que o serviço seja ruim, já que os operadores não se preocupam diante do Poder Público. A Intervenção, como a que foi feita no sistema BRT em 2019, está prevista na Lei de Concessões, mas, de acordo com o Artigo 2°, inciso II, a concessão de serviço público deve se dar “mediante licitação, na modalidade de concorrência”. No Rio o que há é um adendo à licitação dos ônibus comuns, apesar do poder público ter investido mais de R$ 7 bilhões em obras de um corredor de pistas exclusivas, por onde nem os ônibus comuns (aqueles, que são objetos da C. P. 10/2010) podem transitar, apenas BRT’s.

Em 2019, o Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro [ajuizou](http://www.mprj.mp.br/home/-/detalhe-noticia/visualizar/81010) ação civil pública contra o Município do Rio e os quatro consórcios da CP 10/2010. Destaca-se que tal ação pode ter consequências diretas na operação do BRT em si e dos ônibus da capital, por conta de uma possível licitação nova e por não deixar passar em branco o nome dos empresários, a maioria com mais de 50 anos de atuação na capital. “O MPRJ requer a decretação da caducidade dos contratos de concessão e a realização de uma nova licitação para o serviço de ônibus municipal, do BRT e de bilhetagem eletrônica. O MPRJ requer, ainda, que seja vedada a participação de qualquer sócio, familiar ou consórcio réu em novo certame”.

Em maio de 2019, as garagens das empresas de ônibus foram visitadas pelo PROCON-RJ, em busca de veículos do BRT que estariam quebrados. 131 ônibus foram encontrados nessa situação, alguns já estavam há um bom tempo assim. Destaca-se que a Auto Viação Jabour, a de maior frota no sistema, tinha em manutenção metade dos seus 96 veículos; a Pégaso tinha 41 de seus 58 ônibus quebrados. Eis uma tabela para ilustrar o que foi apurado pelo [PROCON](http://www.procon.rj.gov.br/index.php/publicacao/detalhar/4246):

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Dia da visita  (maio/2019) | Empresa | Qtde. de Veículos Quebrados | Qtde. total de veículos BRT |
| 16 | Pégaso | 41  (35 há mais de 100 dias) | 58 |
| 16 | Jabour | 46 | 91 |
| 16 | Campo Grande | 1 | 2 |
| 17 | Três Amigos | 11 | 27 |
| 17 | Barra | 8  (+6 na garagem da Redentor) | 28 |
| 17 | Redentor | 4 | 32 |
| 17 | Futuro | 6  (+6 na garagem daRedentor) | 42 |
| 20 | Paranapuan | 4 | 7 |
| 20 | Normandy | 1 esperando peça | 44  (plano estipulava 42) |
| 21 | Caprichosa | 2 | 27 |
| 21 | Tijuquinha | 1 esperando peça | 12  (plano estipulava 11) |