

PROMOÇÃO MINISTERIAL

MPRJ Nº 2018.00175373

Cuida-se de Inquérito Civil instaurado por esta Promotoria de Justiça de Tutela Coletiva de Defesa da Cidadania da Capital com o objetivo de apurar suposta prática de ato de improbidade em decorrência da desativação da Estação de BRT Maria Tereza, localizada no bairro de Campo Grande, cuja construção custou 1,5 milhão aos cofres públicos, sem que nunca tenha sido utilizada.

À fl. 16, a Secretaria Municipal de Assistência Social e Direitos Humanos trouxe aos autos a informação que a referida Estação foi “desativada” no local onde havia sido instalada.

A Secretaria Municipal de Transportes aduziu que a construção da Estação foi conduzida pela extinta Secretaria Municipal de Obras, hoje Secretaria Municipal de Urbanismo, Infraestrutura e Habitação (fl. 17). O Consórcio BRT afirmou, por sua vez, que a Estação sequer fora entregue pelo poder concedente para operação (fl. 20).

Do documento de fl. 55 se extrai a informação de que a Secretaria Municipal de Obras somente executou a obra, ficando a localização e a funcionalidade a cargo da Secretaria Municipal de Transportes. Ainda, segundo consta de fl. 58, a estação foi construída para um “trecho não instalado e sem qualquer previsão de realização”. Tais informações foram confirmadas pela própria Secretaria Municipal de Transportes por meio do ofício resposta de fl. 69.

Na data de 26 de julho de 2019, recebeu-se no âmbito desta Promotoria de Justiça ofício oriundo do CAO Cidadania, encaminhando matéria jornalística acerca das conclusões obtidas no relatório elaborado pela equipe de intervenção sobre a integralidade do serviço de BRT na cidade do Rio de Janeiro (fl. 73).

Em complementação, logrou-se diligenciar para obtenção de outras notícias a respeito do tema, juntadas às fls. 76/85, bem como o próprio relatório de intervenção, que foi juntado aos autos a fls. 86/121v.

Dos documentos acima mencionados constam informações que apontam para indícios de condutas irregulares por parte do poder público municipal e das empresas que compõem o Consórcio BRT, envolvendo todo o serviço, com possíveis repercussões no âmbito da improbidade administrativa, em especial no que tange à causação de dano ao erário, à maximização irregular de lucros das empresas e à violação a princípios da Administração Pública.

Os pontos mais relevantes enfocados no Relatório da Intervenção do BRT são:

1 – O sistema BRT não foi objeto de licitação própria, mas sim apresentado como mera obrigação acessória das empresas concessionárias do serviço de ônibus convencionais, na forma do Edital nº 10/2010, fenômeno que redundou na concessão de um novo modo de prestação do serviço público de transporte, com características próprias, sem a devida licitação e sem a celebração de contrato específico, em violação ao art. 4º da Lei 8987/95 (pp. 12/15 do aludido relatório);

2 – O Consórcio Operacional BRT não possui personalidade jurídica, fato que dificulta a verificação da lisura na condução dos negócios, bem como eventual responsabilização patrimonial perante o poder público e a sociedade (p. 15);

3 – A delegação do serviço de BRT foi efetivada sem qualquer valor de outorga e as obras foram todas realizadas pelo próprio ente público, sem ônus para as empresas (pp. 14/15);

4 – Entre os anos de 2017 e 2018, quatro linhas de serviço do Corredor Transoeste foram desativadas por decisão unilateral das empresas, sem autorização do poder concedente, com abandono de pistas e estações, resultado em maior tempo de espera e superlotação (pp. 16/17);

5 – O dimensionamento do sistema foi perpassado por graves erros de planejamento, com o subdimensionamento do corredor Transoeste e o superdimensionamento dos corredores Transcarioca e Transolímpica, sem a necessária readequação das estruturas (pp. 17/18);

6 – Erros de dimensionamento também foram observados na construção das estações, sendo sensíveis os problemas havidos no Terminal Santa Cruz e nas Estações Pingo D'Água, Magarça, Mato Alto e Salvador Allende, sem a realização das obras de readequação, a cargo da Prefeitura. Além disso, segundo o relatório, 13 (treze) estações sequer deveriam ter sido construídas, por atenderem a menos de 500 (quinhentos) passageiros por dia, consubstanciando desperdício de recursos (p. 21);

7 – há problemas de acessibilidade em diversas estações, como Magarça, Curral Falso e Mato Alto, acarretaram acidentes com passageiros, levando inclusive a questionamento por órgãos de fiscalização, como o Ministério Público (p. 21);

8 – A infraestrutura da prestação do serviço apresenta graves deficiências, com pavimentação inadequada ao solo e ao peso dos veículos, bem como precariedade na manutenção da frota, levando à redução de sua disponibilidade e o agravamento da superlotação. Entre março de 2017 e março de 2019, houve perda de 33% (trinta e três por cento) da frota operante. Ademais, o Consórcio não possui o controle prévio da frota operante a cada dia, tendo em vista que os veículos ficam guardados nas garagens das empresas consorciadas (pp. 22/23);

9 – A equipe de intervenção não encontrou qualquer plano operacional ou estudo de demanda que tenha orientado a construção dos corredores, providência que incumbiria ao poder concedente, inviabilizando a fiscalização e o monitoramento do serviço, bem como efetiva análise do equilíbrio econômico-financeiro do contrato (pp. 25/26);

10 – O planejamento mensal de operações adotava como premissa a consideração isolada de cada corredor, com predeterminação das empresas a operar cada setor, produzindo resultados distorcidos, a despeito do uso de software avançado (pp. 27/28);

11 – Os serviços prestados pelas operadoras é remunerado pela quilometragem rodada por cada veículo, sendo o valor do quilômetro apurado pela Diretoria de Finanças com base no atingimento ou não de metas operacionais, verificando-se grandes distorções nos valores do quilômetro entre as operadoras, que chegaram à ordem de 40% (quarenta por cento). Além disso, constantes falhas no sistema de monitoramento de quilometragem levaram à realização de controle manual, sem qualquer auditoria, possibilitando manipulações (pp. 29/31);

12 – o Contrato firmado entre o Consórcio e a empresa M2M para monitoramento da quilometragem, além de precário e pouco confiável, custou quase oito vezes mais do que o sistema que o substituiu, levando a suspeitas de superfaturamento e favorecimentos (p. 31);

13 – O sistema de CFTV das estações estava com licenças de uso expiradas, funcionando mediante fraude, e os embarcados se encontravam em mau estado de conservação, com menos de 20% (vinte por cento) das câmeras funcionando em tempo real (p. 32);

14 – Por determinação da administração do Consórcio, parte dos sistemas de informação não era acessível ao poder concedente, sendo o acesso aos dados negado à Prefeitura (p. 32);

15 – O Consórcio não possui meios de fiscalização da correção da bilhetagem eletrônica, gerenciada pela Riocard, sequer havendo contrato celebrado para a prestação de tal serviço. Ademais, os dados de evasão do sistema não são apurados pela Riocard, sendo computados por contagem manual a partir das imagens captadas pelas câmeras das estações (p. 33);

16 – Sob o prisma da segurança pública, não houve prévia análise dos riscos envolvidos na implantação do sistema BRT, tampouco adoção de medida preventiva ou mitigadora. Apenas em 2019 foram feitos 315 (trezentos e quinze) registros policiais de fatos ocorridos no sistema. São recorrentes furtos e episódios de vandalismo, com deterioração da infraestrutura (pp. 34/36);

17 – A arquitetura das estações e o projeto viário das pistas favorecem a evasão de receitas (“calotes”), na ordem de R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais) por mês, com o incremento da superlotação, dos atritos pessoais e da deterioração da estrutura (pp. 36/44);

Após traçar estratégias de ação para os problemas apontados (pp. 38/53), o Interventor teceu recomendações para o sistema, dentre as quais avultam a realização de licitação para todo o BRT, a reabertura de estações, maior controle sobre as contratações de fornecedores de serviços e a consolidação de novas premissas para o plano operacional mensal (pp. 54/58).

Encontram-se anexos ao relatório de intervenção, diversos contratos para prestação de serviços celebrados pelo Consórcio que foram analisados pelo Interventor, sendo relevantes as seguintes observações:

1 – O escritório Arnoldo Wald foi contratado para atuação em procedimento administrativo e elaboração de parecer envolvendo reequilíbrio financeiro, sem registro de entrega ou faturamento de nota atinente ao parecer elaborado;

2 – Nos contratos com os escritórios de advocacia Bernard Costa Fonseca, Vieira Guimarães Paoli Gama e Carvalho e Barbara Ferrari, bem como com a empresa de consultoria RSSantos, consta multa rescisória de três vezes o valor pactuado no contrato. Com exceção do escritório Barbara Ferrari, não foi apresentado qualquer mecanismo de controle das atividades realizadas;

3 – Nos contratos de consultoria celebrados com as pessoas jurídicas Fundação Getúlio Vargas, Contex, Projeto e Planejamento, ITS Global e Orplan Consultoria, não houve qualquer medição acerca dos serviços realizados, tampouco nomeação de gestor dos aludidos contratos;

4 - Não foi apresentado qualquer relatório de fiscalização ou medição referente ao contrato celebrado com a sociedade Anjo Serviços de Limpeza e Conservação, impedindo a aferição de sua qualidade e execução. Ademais, verificou-se que dois de seus sócios residem no mesmo endereço de três empresas de ônibus integrantes do consórcio;

5 - O contrato celebrado com a sociedade M2M, para serviços na área tecnológica, não descreve serviços e itens, tampouco traz detalhamento das obrigações do prestador, dificultando sua fiscalização. Ademais, não houve apresentação de relatórios de medição, exigidos no contrato para pagamento pelos serviços. Ainda, não foram cumpridas as exigências contratuais de manutenção de estoque regulador para substituição dos equipamentos avariados, de disponibilização de profissional capacitado para coleta e reposição dos aparelhos em horário comercial, bem como de software padrão para abertura de chamados;

6 - O contrato de publicidade com a empresa Mov TV possuía cláusula de renovação automática por mais quatro anos caso atingidas as estimativas de faturamento e repasse, além de elevada cláusula penal;

7 - No contrato celebrado com a sociedade Coruja para publicidade nos ônibus há a exigência de apresentação prévia dos conteúdos para apresentação, o que não era realizado, já tendo o Consórcio sido autuado por propaganda irregular por falta de alvará de funcionamento da empresa. Além disso, estabeleceu-se multa rescisória de 30 (trinta) vezes o valor de investimento alegado pela contratada, de R\$ 1.653.669,40, sem qualquer comprovação de despesa específica;

8 - A sociedade GAP MALLS, contratada para prestação de serviços de administração de locação de espaços comerciais, paga percentual fixo de corretagem por local alugado, em desatendimento a determinação do CADE, além de fazer jus a diversas hipóteses de indenização por rescisão contratual;

9 - A empresa Nextel foi contratada para oferecer 78 linhas telefônicas, porém as despesas divergem do contrato com relação a tipos, quantidades e valores. No mês de março de 2019 houve cobrança por 120 linhas.

As informações extraídas do relatório de intervenção e seu anexo, conforme já antecipado, dão conta de condutas, imputáveis tanto aos agentes públicos representantes do Município, quanto às empresas integrantes do Consórcio, que possuem o condão de, ao menos em tese, caracterizar conduta de improbidade administrativa, em razão da violação aos princípios da administração pública, inclusive com possível dano ao erário e enriquecimento ilícito das sociedades empresárias que compõem as concessionárias, em razão de maximização indevida de lucros, viabilizada por possíveis omissões por parte dos agentes públicos representantes do poder concedente.

Além disso, o Relatório traz indícios de manipulação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, exercício abusivo de posição dominante por parte das sociedades empresárias, violação à ordem econômica (lei 12.529/2011) e prática de atos lesivos à administração pública (lei 12.846/2013).

No que tange à responsabilidade do Município, chama a atenção a falta de planejamento prévio e de adequado dimensionamento do Sistema BRT, que levou à construção de estações subutilizadas ou nunca utilizadas e à ausência de fiscalização efetiva sobre a prestação do serviço, em benefício das consorciadas.

Enquanto isso, valendo-se da leniência dos agentes públicos responsáveis, as sociedades empresárias integrantes do Consórcio BRT incidem em celebração de contratos com terceiros dotados de irregularidades, onerando de forma indevida e excessiva o serviço contratado como o poder público, o que termina por impactar o fluxo de caixa e refletir em cálculos tarifários; além da falta de transparência e da ausência de controle sobre informações atinentes à própria concessão, dificultando a avaliação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Assim, o recente Relatório da Intervenção do BRT indica que é pertinente a análise da desativação irregular da Estação BRT Maria Tereza em cotejo com as falhas de planejamento do Poder Concedente por um lado e com a atuação irregular do Consórcio BRT, por outro lado.

Portanto, cabe o aditamento da portaria de instauração do presente procedimento, com ampliação de seu objeto, a fim de que passe a abarcar a apuração de irregularidades atinentes a todo o Sistema BRT do Município do Rio de Janeiro.

Quanto às falhas de planejamento com possível dano ao erário, se referem basicamente às obras necessárias para a operação do serviço. Consta também no referido Relatório que o Sistema BRT foi implantado mediante um gasto prévio de pelo menos R\$ 6 bilhões na construção de 120 quilômetros de vias expressas exclusivas e de 122 estações de passageiros e terminais, utilizando-se estruturas metálicas e equipamentos sofisticados que protegem seus usuários do sol e da chuva enquanto aguardam o embarque.

No entanto, o serviço público não foi precedido da execução de obras públicas, delegadas aos concessionários para amortização daquele investimento ao longo do período da concessão (cfe. Inciso III, do art. 2º, da Lei 8987/95), tendo sido a totalidade do investimento das obras civis realizado pelo Município, ficando ao cargo das empresas basicamente a aquisição dos ônibus, a título de investimento inicial.

As falhas relativas às referidas obras públicas se reportam em resumo a ao seu subdimensionamento, ora ao seu superdimensionamento, sendo que atualmente há – por um lado – diversas estações que sequer foram inauguradas ou encontram-se desativadas, enquanto que – por outro lado – há corredores extremamente saturados, com estações de capacidade abaixo do necessário.

Assim, consta ainda no Relatório da Intervenção que a demanda prevista para o corredor Transoeste, era de 135 mil passageiros/dia, sendo que há picos de demanda de passageiros superiores a 250 mil passageiros/dia, acarretando a superlotação dos ônibus do corredor desde a sua inauguração, bem como como consequência a insuficiência da frota de veículos disponibilizada para atender ao volume de passageiros a transportar, escassez de posições de parada de ônibus nas plataformas e subdimensionamento da infraestrutura necessária para o atendimento da demanda (estações acanhadas, falta de terminais adequados, insuficiência das linhas alimentadoras, etc).

Porém, além de não terem sido adotadas providências relativas a mitigação dos problemas, esse corredor foi estendido em 5,5 quilômetros, até o Jardim Oceânico, e integrado ao Metrô da Linha 4, atraindo ainda mais passageiros, sem a expansão de capacidade nos principais pontos de origem dos passageiros, exceto no Terminal Alvorada.

Quanto ao corredor Transcarioca, diz o Relatório que foi superdimensionado, com uma previsão de demanda para 2017 de 650 mil passageiros/dia, sendo que pico máximo registrado em novembro de 2016, foi de 282 mil passageiros/dia, pagantes e não pagantes, o que já levou o sistema a um ponto próximo de sua saturação.

No que tange ao eixo Transolímpica aponta o Relatório que foi projetado para um carregamento de até 130 mil passageiros/dia, sendo a demanda prevista para o início de operação de 70 mil passageiros/dia. No entanto, a demanda atual, é de 36 mil, aproximadamente 50% do estimado para 2017, em parte como decorrência da não-complementação pela Prefeitura das obras necessárias à operação segura e confortável do Terminal Recreio e, em parte, pela frustração da ocupação dos inúmeros empreendimentos imobiliários construídos ao longo do eixo.

Ou seja, o Relatório de Intervenção traz elementos que apontam indícios de falhas de planejamento relacionadas às obras necessárias para a operação do serviço, tendo sido os investimentos conduzidos de forma a ora não alcançar, ora exceder o limite do efetivamente necessário, caracterizando a má gestão de recursos públicos.

A essas falhas de planejamento dos investimentos relativos às obras públicas se soma a ausência de efetivo controle do Poder Concedente, que abre mão de seu poder-dever de regulação do serviço, chegando a constar no Relatório que, há pouco mais de um ano, o Corredor Cesário de Melo da Transoeste, com 22 estações e 2 linhas de serviço, foi desativado por decisão unilateral das empresas, sem a autorização do Poder Concedente, tendo a pista exclusiva e as estações restado abandonadas, sendo que em alguns casos foram ocupadas pela população de rua.

Em substituição, foi criada uma linha de serviço por ônibus urbanos comuns, com operação fora da pista exclusiva. Entre 2017 e 2018, outras duas linhas de serviço do corredor Transoeste foram desativadas, sem prévia autorização. Quatro serviços do corredor Transcarioca tiveram seus itinerários alterados, resultando em inconvenientes para os passageiros pela baldeação forçada. Os intervalos previstos pela SMTR foram alterados no plano de operações de curto prazo, em função da redução da frota e de mudanças nas linhas, resultando em maior tempo de espera nas estações e maior superlotação.

Assim, as irregularidades do sistema BRT que merecem ser apuradas dizem respeito a: ***falhas de planejamento com obras públicas inadequadas em relação à demanda; má gestão de recursos públicos; omissão no poder-dever de regulação e fiscalização da operação do serviço; ausência de transparência; maximização de lucros, ocultação de receitas e exercício abusivo de posição dominante por parte das sociedades empresárias integrantes do consórcio BRT.***

Portanto, determino que seja alterado o objeto da presente inquisição, pelo que **adito a portaria de instauração**, passando a constar como objeto da presente investigação ***possível conduta de improbidade administrativa, pela má gestão de recursos públicos, com a realização de obras superdimensionadas em alguns corredores BRT e subdimensionadas em outros, bem como pela omissão no poder-dever de regulação e fiscalização da operação do serviço, associada a possível violação à ordem econômica e prática de atos lesivos à administração pública, pela maximização indevida de lucros, ocultação de receitas, ausência de transparência, obtenção de vantagem indevida de modificação do contrato, manipulação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e exercício abusivo de posição dominante por parte das sociedades empresárias integrantes do consórcio BRT.***

Portanto, devem passar a constar em sua ementa os seguintes termos:

SISTEMA BRT. FALHAS DE PLANEJAMENTO. OBRAS PÚBLICAS INADEQUADAS À DEMANDA. MÁ GESTÃO DE RECURSOS PÚBLICOS. DANO AO ERÁRIO. OMISSÃO NO PODER-DEVER DE REGULAÇÃO E FISCALIZAÇÃO DA OPERAÇÃO DO SERVIÇO. AUSÊNCIA DE TRANSPARÊNCIA. MAXIMIZAÇÃO INDEVIDA DE LUCROS. OCULTAÇÃO DE RECEITAS. MANIPULAÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DOS CONTRATOS. EXERCÍCIO ABUSIVO DE POSIÇÃO DOMINANTE POR PARTE DAS SOCIEDADES EMPRESÁRIAS INTEGRANTES DO CONSÓRCIO BRT. ENRIQUECIMENTO ILÍCITO. IMPROBIDADE ADMINISTRATIVA (Lei 8.429/1992). VIOLAÇÃO À ORDEM ECONÔMICA (Lei 12.529/2011). ATOS LESIVOS À ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA (Lei 12.846/2013)

Ante o exposto, autos à Secretaria para que proceda às anotações de praxe e adote as seguintes providências:

1. Agendar reunião com o interventor, Sr. Luiz Alfredo Salomão;
2. **Expedir ofício ao Município**, na pessoa do Prefeito, do Secretário de Transportes e do Procurador Geral do Município, com cópia da presente promoção, para que tomem ciência do presente aditamento e esclareçam as providências que pretendem adotar com base nas conclusões e recomendações constantes do relatório de intervenção;
3. **Expedir ofício à Secretaria Municipal de Obras e à Secretaria Municipal de Transportes** para que remetam a esta Promotoria de Justiça os seguintes documentos relacionados às obras públicas de implementação do sistema BRT:
 - a. estudos prévios, inclusive estudos geotécnicos, de demanda, viabilidade operacional e econômico-financeira;
 - b. licença ambiental;
 - c. projeto básico, inclusive com identificação dos responsáveis por sua elaboração e aprovação;
 - d. projeto executivo;
 - e. orçamento detalhado (composição de custos unitários e fornecimentos, quantitativos, referência de preços);
 - f. empresa (s) contratada (s) para realização das obras, instrumento convocatório e modalidade de contratação;
 - g. cópia do contrato, eventuais anexos e termos aditivos;
 - h. despesas autorizadas, empenhadas, liquidadas e pagas desde o início da vigência do contrato até o presente momento, por exercício financeiro;
 - i. fontes de custeio;
 - j. saldo contratual se houver;
 - k. informação detalhada acerca do estado atual das obras, inclusive em caso de haver paralização parcial das obras, esclarecer a motivação

4. **Expedir ofício ao Tribunal de Contas do Município do Rio de Janeiro**, com cópia da presente promoção, para que tomem ciência dos termos do Relatório de Intervenção do BRT e do presente aditamento, esclarecendo se já tramita perante esse órgão processo relativo ao sistema BRT, seja no que tange às falhas de planejamento e implementação, com vistas a quantificação e reparação de dano ao erário, seja no que tange às demais violações à ordem pública narradas no mencionado Relatório, informando a respectiva numeração para consulta *on line*. Em caso negativo, deve ser indagado da nobre Corte de Contas Municipal se será determinada a instauração de processo, à luz das irregularidades e possível dano ao erário narradas no Relatório em questão;

5. **Expedir ofício ao Consórcio BRT** para que remeta a este órgão:
 - a. a íntegra do contrato firmado com a sociedade empresária **GAP MALLS Assessoria Empresarial**, inclusive os respectivos anexos e eventuais termos aditivos, cujo objeto é a prestação de serviço de administração e corretagem de locação de espaços comerciais nas estações e terminais BRT, com exclusividade, bem como remeta a este órgão a documentação relativa a todos os valores recebidos da referida sociedade empresária no âmbito de tal contrato, desde o início de sua vigência até os dias atuais;

 - b. a íntegra do contrato firmado com a sociedade empresária **Mov TV**, inclusive os respectivos anexos e eventuais termos aditivos, cujo objeto é a cessão, com exclusividade, de espaços de mídia para administração e exploração comercial dos espaços de mídia, publicidade, promoção, patrocínio e naming rights, tais como manutenção, investimento, comercialização e administração de todos os espaços existentes e que possam vir a existir nos terminais e veículos e terminais do sistema BRT, bem como remeta a este órgão a documentação relativa a todos

os valores recebidos da referida sociedade empresária no âmbito de tal contrato, desde o início de sua vigência até os dias atuais;

c. a íntegra do contrato firmado com as sociedades empresárias **Grupo CORUJA e Futuro**, inclusive os respectivos anexos e eventuais termos aditivos, cujo objeto é a prestação de serviço de publicidade, incluindo envelopamento dos ônibus urbanos articulados e biarticulados que rodam nos corredores BRT, bem como remeta a este órgão a documentação relativa a todos os valores recebidos da referida sociedade empresária no âmbito de tal contrato, desde o início de sua vigência até os dias atuais;

d. a íntegra do contrato firmado com a sociedade empresária **Anjo Serviços de Limpeza e Conservação Ltda.**, inclusive os respectivos anexos e eventuais termos aditivos, cujo objeto contratual é a prestação de serviço de limpeza e conservação com fornecimento de material, bem como remeta a este órgão a documentação relativa a todos os valores pagos à referida sociedade empresária no âmbito de tal contrato, desde o início de sua vigência até os dias atuais;

6. Notifique o representante legal da sociedade empresária **GAP MALLS Assessoria Empresarial** para comparecer a este órgão de execução a fim de prestar esclarecimentos, munido da documentação integral relativa a locação dos espaços comerciais nas estações e terminais BRT, inclusive planilha relacionando as empresas atendidas, o período da prestação do serviço a cada uma delas, bem como os valores recebidos ou a receber de cada empresa e, ainda, os valores pagos ou a pagar ao Consórcio BRT também de forma individualizada;

7. Notifique o representante legal da sociedade empresária **Anjo Serviços de Limpeza e Conservação Ltda.**, para comparecer a este órgão de execução a fim de prestar esclarecimentos, munido da documentação integral relativa aos serviços prestados ao consórcio BRT, inclusive (1) planilha de quantitativo de funcionários contratados para prestação do serviço, função exercida por cada um por local de trabalho, horas trabalhadas e valores pagos por função mês a mês; (2) planilha de valores recebidos ou a receber do Consórcio BRT mês a mês desde o início da vigência do contrato até o presente momento;

8. Expeça ofício as sociedades empresárias **Mov TV, Grupo CORUJA e Futuro**, para que remetam a esta Promotoria de Justiça os esclarecimentos que entenderem pertinentes sobre os serviços contratados com o Consórcio BRT, inclusive planilha discriminando os itens de cada um dos serviços contratados; valores pagos e/ou recebidos do Consórcio BRT por item, mês a mês desde o início da vigência do contrato até o presente momento;

Rio de Janeiro, 06 de novembro de 2019.

LIANA BARROS CARDOZO
PROMOTORA DE JUSTIÇA