

EXMO. SR. DR. JUIZ DE DIREITO DA 1ª VARA EMPRESARIAL DA COMARCA DA CAPITAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

GRERJ nº 62434104066-35¹

Distribuição por dependência

Processo nº 0198046-92.2021.8.19.0001

CONSÓRCIO TRANSCARIOCA DE TRANSPORTES, inscrito no CNPJ/MF sob o nº 12.464.553/0001-84, com sede na Rua da Assembleia, nº 10, sala 3.911, parte, Centro, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20.011-901, e endereço eletrônico (juridico@rioconsorcios.com.br), doravante denominado simplesmente “Consórcio Transcarioca” (**doc. 01**), vem, por seus advogados abaixo assinados (**doc. 02**), que receberão intimações na Rua Maria Quitéria, nº 41, 3º andar, Ipanema, Rio de Janeiro/RJ, CEP 22.410-040, e através do endereço eletrônico flima@moraessavaget.com.br, ajuizar o presente

PEDIDO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL

nos termos do artigo 47 e seguintes da Lei nº 11.101/2005, requerendo seja deferido o seu processamento para que surta os seus jurídicos e regulares efeitos, protestando, desde já, pela juntada da documentação anexa, capaz de comprovar que o Requerente cumpre os requisitos estabelecidos nos artigos 48 e 51 da Lei de Falências e Recuperação de Empresas (LFRE).

¹ Nos termos do artigo 129 do Decreto-Lei Estadual nº 05/1975, esclarece o Requerente que, diante da ausência de créditos quirografários, providenciou o recolhimento da taxa judiciária no percentual mínimo indicado por este Tribunal de Justiça.

(I)

INTRODUÇÃO

O CONSÓRCIO

1. Em 2010, ocorreu a primeira Licitação Pública para a operação das linhas de ônibus na Cidade do Rio de Janeiro, com a finalidade de alterar o modelo de permissões individuais anteriormente vigente, em que cada empresa ou grupo de empresas definia com maior autonomia a configuração da mobilidade urbana do Município.
2. Com o processo licitatório, o Poder Concedente delegou, sob regime de concessão, a prestação do serviço público de passageiros a determinadas empresas organizadas por meio de consórcios, que passaram a deter a titularidade da atividade empresarial de transporte na Cidade do Rio de Janeiro. Em outras palavras, com a mudança do modelo de permissão para o de concessão, a prestação do serviço rodoviário municipal saiu da esfera individual e pulverizada das empresas de ônibus e passou para o âmbito dos consórcios em caráter de exclusividade.
3. Diante desse novo formato, as empresas que já atuavam no setor se reuniram formando 4 (quatro) Consórcios – Santa Cruz, Internorte, Transcarioca e Intersul –, que se consagraram vencedores do processo licitatório, formalizando Contratos de Concessão com a Prefeitura do Município do Rio de Janeiro para administrar e explorar linhas de ônibus em áreas de atuação específicas, organizadas da seguinte forma:



4. O Consórcio Trascarioca foi originalmente composto por 18 (dezoito) consorciadas² (vide doc. 01). Em decorrência da paralisação das atividades das empresas Viação Madureira Candelária Ltda., Premium Auto Ônibus Ltda., Litoral Rio Transportes Ltda., Transportes Estrela S/A, Translitoral Transportes Ltda., Translitorânea Turística Ltda., Transportes Santa Maria Ltda. e Viação Acari S/A. entre os anos de 2014 e 2021, as linhas de ônibus precisaram ser redistribuídas, sendo que, atualmente, o Consórcio é formado pelas seguintes empresas ativas:

Empresa	Participação
Auto Viação Tijuca S.A	4,80%
Auto Viação Três Amigos S.A.	2,10%
Caprichosa Auto Ônibus Ltda.	3,05%
Real Auto Ônibus Ltda.	4,36%
Transportes Futuro Ltda.	16,14%
Transportes Barra Ltda.	7,88%
Transurb S.A	0,40%
Viação Normandy do Triângulo Ltda.	0,80%
Viação Novacap S.A.	2,60%
Viação Redentor Ltda.	26,75%

4. O Consórcio Trascarioca interliga a Zona Oeste às demais regiões do Município, sendo hoje responsável por 109 (cento e nove) linhas regulares, das quais: 01 (uma) liga os bairros da Zona Norte à Região Central da Cidade; 21 (vinte e uma) ligam bairros da Zona Oeste à região Central da Cidade; 05 (cinco) ligam os bairros da Zona Oeste à Zona Sul; 13 (treze) ligam bairros da Zona Norte à Zona Oeste da Cidade; 14 (quatorze) ligam internamente os bairros da Zona Oeste; 15 (quinze) ligam internamente bairros da Zona Norte; 14 (quatorze) são executivas ligando os bairros da Zona Oeste à região central da Cidade e à Barra da Tijuca; 26 (vinte e seis) são alimentadoras do BRT; e outras 14 (quatorze) prestam serviços complementares vinculados à outras linhas regulares.

JUSTIFICATIVA DO PEDIDO

5. Diante da crise econômico-financeira e estrutural que afeta o setor de transporte público desde 2015, algumas Consorciadas paralisaram as suas atividades de forma desordenada e informal ou

² Auto Viação Tijuca S.A., Auto Viação Três Amigos S.A., Caprichosa Auto Ônibus Ltda., City Rio Rotas Turísticas Ltda., Expresso Pégaso Ltda., Litoral Rio Transportes Ltda., Real Auto Ônibus Ltda., TEL – Transportes Estrela S.A., Translitorânea Turística Ltda., Transportes Barra Ltda., Transportes Futuro Ltda., Transportes Santa Maria Ltda., Transurb S.A., Viação Acari S.A., Viação Madureira Candelária Ltda., Viação Normandy do Triângulo Ltda., Viação Novacap S.A. e Viação Redentor Ltda.

buscaram se socorrer do instituto da recuperação judicial, fazendo com que o Consórcio Transcarioca passasse a ser interpelado judicialmente por obrigações solidárias originadas de débitos trabalhistas.

6. Apenas para que se tenha uma ideia, desde 2015, 17 (dezesete) empresas do setor descontinuaram as suas operações e 13 (treze) já ajuizaram pedido de recuperação judicial³. Especificamente no Consórcio Transcarioca, 07 (seis) Consorciadas encerraram as suas atividades⁴ e outras 2 (duas) estão em processo de recuperação judicial⁵. **Recentemente, os Consórcios Intersul de Transportes⁶ e Santa Cruz Transportes⁷ também se socorreram ao regime da Lei nº 11.101/05, cujos processamentos foram deferidos nos dias 03 e 14 de setembro, respectivamente.**

7. Todos esses exemplos deixam claro que a crise no setor de transporte é sistêmica e talvez seja possível afirmar que não há qualquer referência concreta de outro segmento no País em que TODAS as empresas, inclusive as saudáveis, são afetadas pelo endividamento de pessoas jurídicas distintas e muitas vezes concorrentes.

8. O congelamento do reajuste de tarifas previsto em contrato, a queda no número de passageiros pagantes, a obrigação de investimentos incompatíveis com a arrecadação, integrações e gratuidades excessivas e sem compensações, o aumento da concorrência informal, a absoluta falta de apoio e subsídios por parte do Poder Concedente, a brutal queda de receitas por conta da Pandemia e a recente instauração do Regime Especial de Execução Forçada pelo Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região formam um conglomerado de fatores que integra as razões da crise do setor, como será melhor explorado em capítulo próprio ao longo da presente inicial.

9. Essa multiplicidade de causas torna o instituto da recuperação judicial o meio mais eficiente para o enfrentamento da crise econômico-financeira que atinge o Consórcio Transcarioca, evitando-se assim o comprometimento de uma atividade essencial para a população carioca.

³ Transportes Paranaupuan S/A (RJ nº 0252903-93.2018.8.19.0001), Real Auto Ônibus Ltda. e Outros (RJ nº 0087802-67.2019.8.19.0001), Transportes Campo Grande Ltda. e Viação Penha Rio Ltda. (RJ nº 0140355-23.2021.8.19.0001), Viação Pavunense S/A (RJ nº 0130012-65.2021.8.19.0001), Expresso Pégaso Eireli e Auto Viação Palmares Ltda. (RJ nº 0094011-18.2020.8.19.0001), Viação Cidade do Aço Ltda. (RJ nº 0009902-19.2021.8.19.0007), Transportes Vila Isabel S/A (RJ nº 0150676-20.2021.8.19.0001), Viação VG Eireli (RJ nº 0113783-30.2021.8.19.0001), Transportadora Tinguá Ltda. (RJ nº 0015473-72.2021.8.19.0038), Viação Sul Fluminense, Transporte e Turismo Ltda. (RJ nº 0029768-98.2019.8.19.0066), Viação Novacap S/A (RJ nº 0198355-16.2021.8.19.0001) e Gire Transportes Ltda. (RJ nº 0212186-34.2021.8.19.0001).

⁴ Litoral Rio Transportes Ltda., Transportes Estrela S/A, Translitoral Transportes Ltda. Translitorânea Turística Ltda., Transportes Santa Maria Ltda., Viação Acari S/A e Premium Auto Ônibus Ltda.

⁵ Real Auto Ônibus Ltda. (RJ nº 0087802-67.2019.8.19.0001) e Viação Novacap S/A (RJ nº 0198355-16.2021.8.19.0001).

⁶ Processo nº 0198046-92.2021.8.19.0001

⁷ Processo nº 0205381-65.2021.8.19.0001

10. Tal medida se revela imprescindível para manter viva a fonte produtora e, com isso, impedir as penhoras diárias que vêm recaindo sobre o caixa do Consórcio, decorrentes das obrigações solidárias das Consorciadas que encerraram as suas atividades ou até mesmo daquelas que ingressaram com pedidos de recuperação judicial, e que podem, em curtíssimo espaço de tempo, comprometer a execução do Contrato de Concessão. A situação é sensível e demanda cautela por parte do Poder Judiciário.

11. Feitos esses esclarecimentos, o Requerente passará a demonstrar, ponto a ponto, o cumprimento de todos os requisitos fixados pelos arts. 48 e 51 da Lei nº 11.101/2005, para que seja ao final deferido o processamento de sua recuperação judicial.

(II)

COMPETÊNCIA DESTE MM. JUÍZO

12. É competente para o processamento da recuperação judicial o juízo do local do principal estabelecimento do devedor, conforme estabelece o art. 3º da Lei nº 11.101/2005⁸.

13. Entende-se como principal estabelecimento o local onde se concentram as atividades mais importantes do devedor e onde se localiza o seu centro decisório, sendo que a doutrina também compartilha deste mesmo entendimento⁹, assim como a jurisprudência, conforme os julgados abaixo:

“AGRAVO INTERNO NOS EMBARGOS DE DECLARAÇÃO. CONFLITO DE COMPETÊNCIA. FALÊNCIA. PRINCIPAL ESTABELECIMENTO DO DEVEDOR.

⁸ Art. 3º - É competente para homologar o plano de recuperação extrajudicial, deferir a recuperação judicial ou decretar a falência o juízo do local do principal estabelecimento do devedor ou da filial de empresa que tenha sede fora do Brasil.

⁹ “Diante de uma multiplicidade de estabelecimentos, a Lei determinou que será competente para apreciar os pedidos exclusivamente o juízo do local do principal estabelecimento. O conceito do que seria considerado pela lei como principal, entretanto, não fora esclarecido. Sobre esse conceito, três teorias principais foram formadas. (...)

A terceira corrente pugna pelo reconhecimento do principal estabelecimento como o economicamente mais importante. O estabelecimento economicamente mais importante é o que concentra a maior quantidade de contratações pelo empresário, sejam elas com os fornecedores, consumidores ou com os próprios empregados. A posição pelo estabelecimento economicamente mais importante deve prevalecer por atender melhor aos fins da lei de recuperação e falência.”

(SACRAMONE, Marcelo Barbosa. *Comentários à Lei de recuperação de empresas e falência*. 2. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2021. pág. 76/77)

“A competência para a apreciação do processo de falência de recuperação judicial, bem como de seus incidentes, é do juízo do principal estabelecimento do devedor no Brasil.

(...) Por principal estabelecimento entende-se não a sede estatutária ou contratual da sociedade empresária devedora, a que vem mencionada no respectivo ato constitutivo, nem o estabelecimento maior física ou administrativamente falando. Principal estabelecimento para fins de definição da competência para o direito falimentar, é aquele em que se encontra concentrado o maior volume de negócios da empresa; é o mais importante do ponto de vista econômico.”

(COELHO, Fábio Ulhoa. *Comentários à Lei de Falências e de Recuperação de Empresas*. 15. ed. ver. atual. e ampl. – São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2021. p. 54)

FORO COMPETENTE. AGRAVO INTERNO DESPROVIDO. **1. Esta Corte firmou o entendimento de que o Juízo competente para processar e julgar pedido de falência deve ser o do local em que se centralizam as atividades mais importantes da empresa, segundo o conceito de "principal estabelecimento do devedor" previsto no artigo 3º da Lei 11.101/2005.** 2. Agravo interno desprovido.”

(STJ – AgInt nos EDcl no CC 172.719/RS – Rel. Ministro RAUL ARAÚJO – SEGUNDA SEÇÃO – DJe 27/10/2020)

“Agravo de Instrumento. Recuperação judicial. Decisão que rejeitou a alegação de incompetência do Juízo e arbitrou a remuneração do Administrador Judicial no montante de R\$ 3.960.645,00 (três milhões novecentos e sessenta mil e seiscentos e quarenta e cinco reais). Inconformismo do Ministério Público. Entendimento do Superior Tribunal de Justiça, em sede de recurso repetitivo, ao julgar o Recurso Especial n.º 1.704.520/MT, é de taxatividade mitigada do rol previsto no artigo 1.015 do Código de Processual Civil. Na espécie, no que tange à competência do Juízo a quo para processar e julgar a causa, está caracterizada a urgência decorrente da inutilidade da análise da matéria quando do julgamento do recurso de apelação. A aludida Corte Superior, interpretando o conceito de "principal estabelecimento do devedor" referido no artigo 3.º da Lei n.º 11.101, de 9 de fevereiro de 2005, se posicionou no sentido de que o Juízo competente para processamento de pedido de recuperação judicial **deve ser o do local em que se centralizam as atividades mais importantes da empresa. Competência de natureza absoluta. In casu, as empresas agravadas prestam o serviço de transporte de passageiros exclusivamente na Comarca de Manaus, onde está concentrada a totalidade dos ativos das mesmas, incluindo os bens móveis e imóveis, e, também, onde está domiciliada a maioria dos credores, destacando-se a totalidade dos trabalhistas. Processamento da recuperação judicial em tela nesta Comarca que resultaria em efetivo prejuízo à massa de credores, além de um possível aumento dos custos, o que, em última análise, comprometeria a efetividade da prestação jurisdicional.** (...) Manutenção dos demais efeitos da decisão atacada, na forma do artigo 64, § 4.º, do Código de Processo Civil. Recurso a que se dá provimento, para o fim de reconhecer a incompetência absoluta do Juízo a quo, determinando-se a remessa dos autos a uma das Varas com competência para processar e julgar pedidos de recuperação judicial da Comarca de Manaus, restando prejudicado o pleito de redução da remuneração fixada para o Administrador Judicial.”

(TJRJ – AI nº 0022766-81.2019.8.19.0000 – Rel. Des. Geórgia de Carvalho Lima – 12ª Câmara Cível – DJe 25/09/2019)

“AGRAVO INTERNO NO CONFLITO DE COMPETÊNCIA. RECUPERAÇÃO JUDICIAL. PRINCIPAL ESTABELECIMENTO DO DEVEDOR. 1. Esta Corte, interpretando o conceito de "principal estabelecimento do devedor" referido no artigo 3º da Lei nº 11.101/2005, firmou o entendimento de que o Juízo competente para processamento de pedido de recuperação judicial **deve ser o do local em que se centralizam as atividades mais importantes da empresa.** 2. Hipótese em que o grupo empresarial transferiu-se para a cidade de Itumbiara - GO, onde centralizou suas principais atividades empresariais, não havendo falar em competência do local da antiga sede estatutária - Porto Alegre-RS - para o processamento do pedido de recuperação judicial. 3. Agravo interno não provido.”

(STJ – AgInt no CC 157969/RS – Rel. Ministro RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA – Segunda Seção – DJe 04/10/2018)

14. No caso dos autos, o Consórcio Transcarioca possui sede, diretoria e administração na Cidade do Rio de Janeiro, sendo neste local onde são tomadas as decisões estratégicas, financeiras, operacionais e comerciais, e estão situadas todas as Consorciadas.

15. É também neste Município em que circulam as linhas de ônibus, concentram-se os funcionários e a maioria esmagadora dos credores, sendo que o próprio Contrato de Constituição do Consórcio elege esta Comarca como único foro competente¹⁰.

16. Deste modo, é inequívoca a competência deste MM. Juízo para processar e homologar o presente pedido de recuperação judicial, na forma do art. 3º da Lei nº 11.101/05 e consoante prevê o art. 50, inciso I, alínea “a”, da Lei nº 6.956/15.

17. É imprescindível, ainda, que o presente pedido recuperacional seja distribuído por dependência aos Consórcios Instersul e Santa Cruz, por manifesta conexão, nos termos dos arts. 55, caput c/c 286, inciso I, do CPC¹¹⁻¹².

18. Conforme consolidada orientação jurisprudencial¹³⁻¹⁴, reputam-se conexas duas ou mais ações quando lhes for comum o objeto ou a causa de pedir, não se exigindo perfeita identidade desses elementos, senão a existência de um liame material que justifique o processamento das demandas sob o mesmo juízo a fim de evitar a prolação de decisões conflitantes.

¹⁰ Vide Cláusula 9 do Contrato de Constituição do Consórcio

¹¹ Art. 55 - Reputam-se conexas 2 (duas) ou mais ações quando lhes for comum o pedido ou a causa de pedir. (...) § 3º - Serão reunidos para julgamento conjunto os processos que possam gerar risco de prolação de decisões conflitantes ou contraditórias caso decididos separadamente, mesmo sem conexão entre eles.

¹² Art. 286 - Serão distribuídas por dependência as causas de qualquer natureza: I - quando se relacionarem, por conexão ou continência, com outra já ajuizada. (...)

¹³ “(...) Destaca que, apesar de o art. 103 do CPC suscitar várias divergências acerca de sua interpretação, a jurisprudência deste Superior Tribunal afirma que, para caracterizar a conexão na forma definida na lei, não é necessário que se cuide de causas idênticas quanto aos fundamentos e objetos, mas basta que elas sejam análogas, semelhantes, porquanto a junção das demandas seria para evitar a superveniência de julgamentos díspares com prejuízos ao próprio Judiciário como instituição. Também observa que a Segunda Seção se posicionou no sentido de que se cuida de discricionariedade relativa, condicionada à fundamentação que a justifique. Ressalta ainda que, em precedente de sua relatoria na Segunda Seção, afirmou que o citado artigo limita-se a instituir os requisitos mínimos de conexão, cabendo ao juiz, em cada caso, aquilatar se a adoção da medida mostra-se criteriosa, consentânea com a efetividade da Justiça e a pacificação social. Precedentes citados: CC 113.130-SP, DJe 3/12/2010, e REsp 605.120-SP, DJ 15/6/2006.” (REsp 1.226.016-RJ, Relatora Ministra NANCY ANDRIGHI, TERCEIRA TURMA, Julgado em 15/03/2011, informativo de jurisprudência)

¹⁴ “PROCESSO CIVIL. DECLINAÇÃO DE COMPETÊNCIA. IDENTIDADE ENTRE AS CAUSAS DE PEDIR. CONTRATO DE HONORÁRIOS E PRESTAÇÃO DE SERVIÇO. - São conexas duas ou mais ações quando lhes for comum o objeto (pedido) ou a causa de pedir (Art. 103 do CPC), não se exigindo perfeita identidade desses elementos, mas um liame que possibilite a decisão unificada. - As execuções foram ajuizadas em função do não-cumprimento do avençado pelo ora agravado. O fato gerador do direito, em tese, do ora agravante e os fundamentos jurídicos por ele apresentados são os mesmos das demais ações. Os pedidos são diversos, mas, com efeito, há identidade entre as causas de pedir.” (AgRg no REsp 753638 / DF, Relator Ministro HUMBERTO GOMES DE BARROS, TERCEIRA TURMA, DJe 12/12/2007)

19. É importante lembrar que a lógica do Contrato de Concessão celebrado junto ao Poder Concedente foi conceber um sistema único e interligado para atender todo o Município do Rio de Janeiro, criando-se áreas de alcance específicas para viabilizar a atuação de cada Consórcio, tanto é assim que as razões da crise dos Consórcios Intersul, Santa Cruz e Transcarioca são idênticas e, por consequência lógica, a solução deve ser implementada de forma coordenada.

20. Os Consórcios possuem interesses homogêneos na execução do Contrato de Concessão e na operação do serviço de transporte de ônibus no Rio de Janeiro, sendo inegável o forte entrelaçamento entre os processos de recuperação judicial, podendo, inclusive, em algumas situações, haver o aproveitamento de atos processuais. O posicionamento adotado pelas varas especializadas de São Paulo ao tratarem da conexão entre processos de recuperação judicial é de admitir a distribuição por dependência quando há a presença de diversos elementos que indicam ser prudente a reunião de feitos, observando-se, em última análise, princípios basilares da legislação processual civil para a entrega de uma prestação jurisdicional justa e efetiva¹⁵.

¹⁵ “Aceito a distribuição por dependência efetuada. De fato, preceitua o parágrafo 8º do art. 6º da Lei 11.101/2005. Na leitura dos documentos juntados nestes autos bem como na recuperação judicial que tramita nesta vara especializada sob os autos de nº 1050977-09.2019.8.26.0100, inegável reconhecer a intensa interdependência entre as sociedades empresárias que compõem o grupo societário em tela, através das inúmeras garantias e operações intercompany existentes entre elas, de maneira que o rumo deste processo de recuperação judicial certamente terá influência direta e imediata na recuperação judicial do grupo Atvos e vice-versa. A título exemplificativo, a sociedade empresária ODEBRECHT S/A, CNPJ 05.144.757/0001-72 é garantidora de 88% da dívida financeira das recuperandas do grupo Atvos, segundo dados apurados pela administradora judicial que lá atua. Sem prejuízo de outros elementos, expressivos valores oriundos de operações intercompany, num total até agora apurado de aproximadamente R\$ 6.000.000.000,00 são devidos entre as postulantes à recuperação judicial e o grupo Atvos, todos pertencentes ao Grupo Odebrecht. Não bastassem os vultosos valores, a atuação coordenada e em rede do grupo, através de intensas participações societárias a envolver até mesmo outras sociedades não sujeitas à recuperação judicial, se mostrará imprescindível à construção do processo de soerguimento do grupo como um todo, cujas estratégias refletirão direta e indiretamente em ambos os processos de reestruturação que correm neste Juízo. Logo, a tramitação concomitante de ambos os processos de recuperação judicial numa mesma vara judicial e sob a condução do mesmo Juízo evitará o risco de prolação de decisões conflitantes e permitirá uma melhor coordenação entre as estratégias de soerguimento do grupo como um todo, com a possibilidade de menor onerosidade às sociedades empresárias pela possibilidade de aproveitamento de atos materiais, ainda que em feitos diversos, além de possibilitar mais facilidade e maior transparência na colheita de informações aos credores, justamente pela intensa carga de interdependência existente entre as atividades empresariais. Pelo exposto, aceito a competência determinada pela propositura deste feito em dependência aos autos nº 1050977-09.2019.8.26.0100.” (Processo nº 1057756-77.2019.8.26.0100, em trâmite perante a 1ª Vara Cível de Falências e Recuperações Judiciais da Comarca da Capital do Estado de São Paulo)

“Diante disso e do que mais dos autos consta, não há como negar a conexão de ações, por coincidência de causa de pedir, entre o pedido de recuperação judicial formulado pela agravante e os pleitos deduzidos pelas demais sociedades que compõem o grupo econômico, cuja existência, aliás, restou satisfatoriamente demonstrada, consoante o que bem observou o e. representante do Ministério Público, em seu judicioso parecer. Isso porque todos se fundam, em última análise, na crise econômico-financeira que acomete o Grupo Schahin, como um todo, dadas as alegações da recorrente no sentido da organização de suas atividades com estruturas gerenciais e financeiras interligadas (direção única, caixa único e estratégia única), não infirmadas, diga-se, pelos elementos de convicção destes autos constantes. Evidente, pois, que havia a possibilidade de decisões conflitantes e até mesmo de restar frustrada a recuperação judicial de todas as sociedades que compõem o Grupo Schahin, em caso de processamento e julgamento por juízos diversos. Destarte, afigura-se imperativa a reforma da r. decisão recorrida, para o fim de determinar a distribuição do pedido de recuperação judicial da agravante, por

21. Apesar de serem entidades autônomas, é evidente que existe entre o Consórcio Transcarioca, o Consórcio Santa Cruz e o Consórcio Intersul uma relação de interdependência que dialoga por meio de fenômenos econômicos únicos que convergem para alcançar um objetivo comum: a manutenção de serviço de transporte público de ônibus essencial à sociedade. Em outras palavras, há um entrelaçamento sistêmico que recomenda a tramitação conjunta dos feitos, o que é reforçado pelo artigo 20 da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, que determina que o julgador observe “*as consequências práticas da decisão*”.

22. Vale registrar que o artigo 55, § 3º, do Código de Processo Civil estabelece que “*serão reunidos para julgamento conjunto os processos que possam gerar risco de prolação de decisões conflitantes ou contraditórias caso decididos separadamente, mesmo sem conexão entre eles*”. Como se vê, é grande a preocupação do legislador com a simetria e isonomia das decisões judiciais, especialmente em casos dessa magnitude econômica e social (recuperações judiciais de Consórcios), a ponto de permitir a reunião dos feitos quando há risco de decisões conflitantes.

23. Diante disso, impõe-se a distribuição do presente pedido por dependência à Recuperação Judicial dos Consórcio Intersul e Santa Cruz, não apenas para evitar o risco de decisões contraditórias, conflituosas e/ou prejudiciais, mas principalmente para permitir a reestruturação coordenada do passivo dos Consórcios visando à preservação das atividades empresárias e do setor como um todo, bem como o aproveitamento de atos processuais, consoante os arts. 55, caput e § 3º c/c 286, I, do CPC, e à luz da jurisprudência consolidada sobre o tema.

(III)

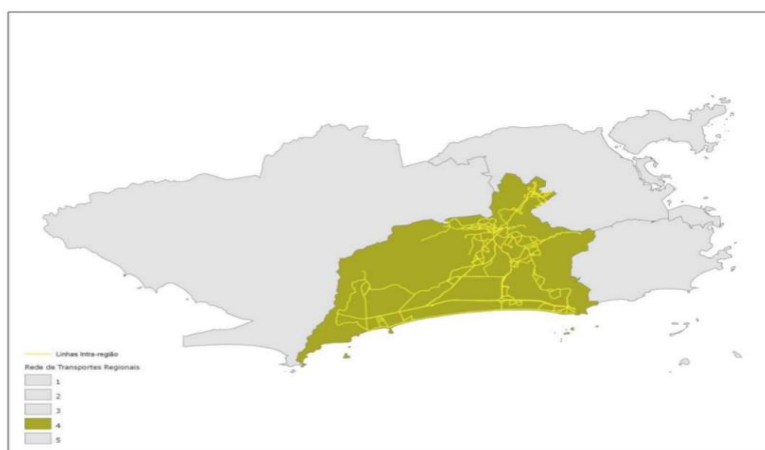
LEGITIMIDADE ATIVA

Os Consórcios Intersul e Santa Cruz tiveram deferidos nos dias 03 e 14 de setembro o processamento de seus pedidos de recuperação judicial pelo MM. Juízo da 1ª Vara Empresarial desta Comarca (Processo n. 0198046-92.2021.8.19.0001 e 0205381-65.2021.8.19.0001 – doc. 03).

dependência, à recuperação judicial do Grupo Schahin, ante a conexão de demandas”. (TJSP; Agravo de Instrumento 2144322-60.2015.8.26.0000; Relator (a): Caio Marcelo Mendes de Oliveira; Órgão Julgador: 2ª Câmara Reservada de Direito Empresarial; Foro Central Cível - 2ª Vara de Falências e Recuperações Judiciais; Data do Julgamento: 14/12/2016; Data de Registro: 16/12/2016)

24. Conforme explicitado no Capítulo I, após o processo licitatório que inaugurou um novo modelo de mobilidade urbana no Município do Rio de Janeiro, o Consórcio Transcarioca passou a desenvolver o papel de agente econômico essencial à prestação do serviço de transporte rodoviário, por força do Contrato de Concessão celebrado com o Poder Concedente em 2010.

25. O regime de concessão atribuiu ao Consórcio Transcarioca a administração e a exploração do conjunto das linhas de ônibus que compõem a Rede de Transportes Regional 4 – RTR 4 (cf. área de abrangência destacada abaixo¹⁶), bem como todo o escopo de obrigações e responsabilidades previstas na cláusula 9.2., especialmente a regularidade, a continuidade e a eficiência do sistema modal – **doc. 04**.



26. É evidente que, a despeito de não ostentar personalidade jurídica, o Consórcio Transcarioca desempenha relevante atividade empresarial para a sociedade fluminense enquanto agente econômico, exercendo posição estratégica e operacional na gestão da mobilidade urbana, de modo organizado, estruturado e habitual, para a produção e circulação de bens e serviços, exatamente como prevê o art. 966 do Código Civil¹⁷. É indiscutível, portanto, que o Consórcio Transcarioca desenvolve no plano material atividade econômica e reúne todos os elementos de empresa aptos a atrair a incidência da Lei nº 11.101/2005, conforme inúmeros casos já consagrados pela jurisprudência.

27. Hoje, o entendimento é firme no sentido de que requisitos meramente formais não podem se sobrepor aos aspectos finalísticos contemplados pelo arcabouço principiológico da LFRE¹⁸. A esse

¹⁶ Estrutura Geral das Linhas RTR-4.

¹⁷ Art. 966 - Considera-se empresário quem exerce profissionalmente atividade econômica organizada para a produção ou a circulação de bens ou de serviços.

¹⁸ Art. 47 - A recuperação judicial tem por objetivo viabilizar a superação da situação de crise econômico-financeira do devedor, a fim de permitir a manutenção da fonte produtora, do emprego dos trabalhadores e dos interesses dos credores, promovendo, assim, a preservação da empresa, sua função social e o estímulo à atividade econômica.

respeito, vale citar os processos de recuperação judicial de Universidade Cândido Mendes¹⁹, Figueirense Futebol Clube²⁰, Hospital Evangélico da Bahia²¹ e Casa de Portugal²².

¹⁹ “Direito Empresarial. Recuperação judicial de associação e instituto sem fins lucrativos, entidade mantenedora da Universidade Cândido Mendes. Aplicação da Lei federal nº 11.101/2005, arts. 1º e 2º. Lei de Recuperação Judicial e Falências, acolhendo-se o entendimento de se tratar de associação civil com fins econômicos, sociais e acadêmicos. (...) Recurso do Ministério Público. (...) No ponto principal do recurso o seu acolhimento parcial. A mera interpretação literal do disposto no inciso II do art. 52 da Lei federal nº 11.101/2005, Lei de Recuperação Judicial, no sentido de excluir as associações sem fins lucrativos, não pode subsistir em face da prevalência do direito fundamental da liberdade econômica, tão cara ao Estado Democrático de Direito implantado pela Constituição da República de 5 de outubro de 1988. O critério da legalidade estrita como fonte única do Direito, como a muitos parecia na vigência do art. 126 do CPC e do art. 4º da redação original da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, foi ultrapassado pelo disposto no art. 8º do CPC (...). O critério da legalidade, se inicial ao processo hermenêutico, não o esgota, pois há de se levar em conta o conjunto do ordenamento jurídico e os valores que inspiram a aplicação do Direito. O cerne da questão não está, pois, na natureza jurídica do agente econômico, se mercantil ou não, mas no impacto da atividade por ele empreendida, nos aspectos culturais, econômicos, sociais e educativos. Ainda que formalmente registrada como associação civil, a entidade de ensino, a toda evidência, desempenha atividade econômica lucrativa, que repercute jurídica e economicamente. Como salientado pelos demandantes, em sua petição inicial, a concepção moderna da atividade empresária se afasta do formalismo, da letra fria da Lei, para alcançar a autêntica natureza da atividade objetivamente considerada. Ainda que no aspecto formal a mantenedora da Universidade Cândido Mendes se apresente como associação civil, formato que assumiu desde a sua formação, há mais de 100 anos, desempenha atividade empresária, ao teor do disposto no art. 966 do Código Civil, por realizar atividade econômica organizada para a produção ou circulação de bens ou serviços, atuando na área da Educação em nível superior, gerando empregos, bens culturais e arrecadação para o Estado, exercendo assim a sua função social. (...) O que está em debate é a qualidade de empresária da recorrente quando da apresentação do pedido de recuperação, e não a regularidade de seus atos constitutivos, os quais apenas refletem a forma de sua organização jurídica, que atendeu plenamente o que prescrevia a ordem jurídica no início do século XX. Para a garantia da continuidade das atividades do Grupo, sem quaisquer interrupções dos serviços educacionais, necessária se faz que haja êxito na recuperação judicial, com o cumprimento das finalidades indicadas no art. 47 da LREF, ou seja, a manutenção da fonte produtora, do emprego dos trabalhadores e dos interesses dos credores. Constitui direito fundamental da ordem econômica, como decorre do respectivo título do texto constitucional, o direito de empresa de organizar os fatores de produção, em atividade lícita, o que não se submete a restrições sem razoabilidade do legislador ordinário que, declaradamente, na lei regente da espécie, incluiu ou excluiu outros agentes econômicos. (...)”. (TJRJ. AI nº 0031515-53.2020.8.19.0000. Rel. Des. Nagib Slaibi. 6ª Câmara Cível. Julgamento em 02/09/2020)

²⁰ “(...) Nesse contexto, também torna-se possível interpretar que, por não constar no rol de entes excluídos, as associações civis podem ser submetidas ao instituto da recuperação judicial ou falência, caso preenchidos os demais requisitos legais (art. 8º do CPC). A consideração do termo “empresário” enseja o exercício profissional de atividade econômica organizada para a produção ou circulação de bens ou serviços (art. 966 do CC). Por sua vez, as associações qualificam-se pela união de pessoas “que se organizem para fins não econômicos” (art. 53 do CC). O cotejo dessas normas conduz à conclusão de que “as associações podem desenvolver atividade econômica, desde que não haja finalidade lucrativa”, conforme entendimento consolidado pelo Conselho da Justiça Federal na VI Jornada de Direito Civil (Enunciado 534). O intérprete não pode se distanciar dos fatos, na forma como são apresentados ou mesmo mediante aplicação das regras de experiência comum subministradas pela observação do que ordinariamente acontece (art. 375 do CPC). O mundo do futebol não pode ser considerado como mera atividade social ou esportiva, essencialmente por tudo que representa em uma comunidade e toda a riqueza envolvida (...)” (TJSC. AI nº 5024222-97.2021.8.24.0023. Rel. Des. José Antônio Torres Marques. 4ª Câmara Comercial. Decisão em 18/03/2021)

²¹ “RECUPERAÇÃO JUDICIAL. STAY PERIOD. AFASTADA APLICAÇÃO DO ART. 219 DO CPC. AUSÊNCIA DE INTERESSE RECURSAL. NÃO CONHECIMENTO DE PARTE DA INSURGÊNCIA. ASSOCIAÇÃO CIVIL SEM FINS LUCRATIVOS. HOSPITAL. ATIVIDADE ECONÔMICA. FUNÇÃO SOCIAL. POSSIBILIDADE DE PROCESSAMENTO. EXCEPCIONALIDADE DO CASO CONCRETO. PRECEDENTE DO STJ. AGRAVO DE INSTRUMENTO NÃO PROVIDO.” (TJBA. AI nº 8027646-33.2020.8.05.0000. Rel. Des. Pilar Celia Tobio de Claro. 1ª Câmara Cível. Julgamento em 07/04/2021)

²² “RECURSO ESPECIAL. RECUPERAÇÃO JUDICIAL. REQUISITOS DO ART. 51 DA LEI 11.102/05. CONDIÇÕES DA AÇÃO. PRECLUSÃO. INEXISTÊNCIA. QUALIFICAÇÃO DA PESSOA JURÍDICA. SÚMULA 07/STJ. PRINCÍPIO DA UNIDADE DO MINISTÉRIO PÚBLICO. APLICAÇÃO DA TEORIA DO FATO CONSUMADO. 1. As condições da ação constituem matéria de ordem pública e, portanto, passíveis de reconhecimento em qualquer fase do processo. 2. Alterar o entendimento do Tribunal de origem no que concerne ao status da pessoa jurídica é providência que refoge ao âmbito do recurso especial, face a necessidade de incursão no conjunto probatório que encerra. 3. O Ministério Público goza de prerrogativas funcionais e institucionais constitucionalmente previstas, dentre as quais a de atuar de forma independente,

28. Outro exemplo prático é que o próprio Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região reconheceu a posição do Requerente como empresa ao deferir em janeiro de 2019 a sua adesão ao Plano Especial de Pagamento Trabalhista – PEPT²³, com o objetivo de estruturar um plano de pagamento do passivo das consorciadas inoperantes²⁴ e manter hígida a fonte produtora, chancelando o caráter da atividade empresária exercida pelo Consórcio Transcarioca enquanto detentor de direitos e obrigações dentro da lógica que cerca o serviço de transporte público.

29. Além disso, é pacífico na doutrina especializada²⁵⁻²⁶ que a entidade prevista no artigo 2º da Lei nº 11.101/05²⁷ se trata do consórcio por adesão – equiparado às instituições financeiras²⁸⁻²⁹ e regulamentado pelo Banco Central –, cuja finalidade é a captação e a administração de recursos de

desde que legalmente amparado e fundamentadamente. 4. Aplicação da teoria do fato consumado à espécie. 5. Recurso especial parcialmente conhecido e, nessa extensão, provido.” (STJ. REsp 1.004.910/RJ. Relator: Min. Fernando Gonçalves. 4ª Turma, Julgamento em 18/03/2008)

²³ Ato nº 23/2019, artigo 1º.

²⁴ Litoral Rio Transportes Ltda., Translitoral Transportes Ltda., Transportes Santa Maria Ltda., Transportes Barra Ltda., Transportes Futuro Ltda. e Viação Redentor Ltda.

²⁵ “O consórcio é regido pela Lei 11.795/2008, cujo art. 2 conceitua que “consórcio é a reunião de pessoas naturais e jurídicas em grupo, com prazo de duração e número de cotas previamente determinados, promovida por administradora de consórcio, com a finalidade de propiciar a seus integrantes, de forma isonômica, a aquisição de bens ou serviços, por meio de autofinanciamento” (Lei 11.795/2008, art. 2º). A sua exclusão da incidência da Lei 11.101/2005 é relativa, pois, da mesma forma que as instituições financeiras e as cooperativas de crédito, o consórcio está sujeito aos regimes especiais de intervenção e liquidação, constantes na Lei 6.024/1974. Portanto, podem ter a falência decretada por pedido do seu interventor ou liquidante.” (COSTA, Daniel Carnio; DE MELO, Alexandre Correa Nasser. Comentários à lei de recuperação de empresas e falência: Lei 11.101/05. 2. ed. Curitiba: Juruá, 2021).

²⁶ “As sociedades que se dedicam às operações de “consórcio” para a compra de bens e serviços (imóveis, carros, motos, por exemplo) por meio de autofinanciamento (as chamadas “administradoras de consórcios”) se submetem, de acordo com o Decreto-Lei 2.321/1987, aos regimes de administração especial temporária (RAET) e de liquidação extrajudicial, decretados e efetuados pelo Banco Central do Brasil, assim como as instituições financeiras, justamente porque a elas se equiparam pelo fato de que igualmente captam poupança popular (aplicando-se, subsidiariamente, a LREF, nos termos do seu art. 197). De se observar, no entanto, que as administradoras de consórcio podem falir, nas mesmas especiais condições das instituições financeiras, hipótese em que a elas se aplica a LREF.” (SCALZILLI, João Pedro; SPINELLI, Luis Felipe; TELLECHEA, Rodrigo. *Recuperação de Empresas e Falência: teoria e prática na Lei 11.101/05*. 3 ed. São Paulo: Editora Almedina, 2018)

²⁷ Art. 2º Esta Lei não se aplica a:

I – empresa pública e sociedade de economia mista;

II – instituição financeira pública ou privada, cooperativa de crédito, consórcio, entidade de previdência complementar, sociedade operadora de plano de assistência à saúde, sociedade seguradora, sociedade de capitalização e outras entidades legalmente equiparadas às anteriores.

²⁸ “As EMPRESAS DE CONSÓRCIOS. São, por natureza, equiparadas às instituições financeiras e submetem-se, como estas, ao regime de intervenção e liquidação extrajudicial, conforme dispõem os arts. 7º e 10 da Lei 5.768/71.” (NEGRÃO, Ricardo. *Falência e recuperação de empresas: aspectos objetivos da lei 11.101/2005*. 6. ed. São Paulo: Editora Saraiva Educação, 2019. p. 25)

²⁹ “A Lei n. 5.768, de 20 de dezembro de 1971, que, entre outras medidas, estabelece normas de proteção à poupança popular, cuida, também, das operações conhecidas como consórcio para a aquisição de bens de qualquer natureza e submete as empresas que se dedicam a essa atividade aos regimes de intervenção e liquidação, decretados pelo Banco Central. Em consequência as administradoras de consórcio estão sujeitas às mesmas regras previstas para as instituições financeiras (Lei n. 6.024/74) e podem, por isso, ter sua falência decretada (nesse ponto, a LRE tem aplicação), sem ter acesso, no entanto, à recuperação judicial ou extrajudicial.” (ABRÃO, Carlos Henrique; TOLEDO, Paulo F. Campos Salles de. *Comentários à lei de recuperação de empresas e falência*. 6 ed. São Paulo: Editora Saraiva, 2016, p. 61)

terceiros, nos termos da Lei nº 11.795/08³⁰, hipótese que difere do formato de constituição do Requerente de consórcio operacional e empresarial³¹, regulado pelo art. 278 e seguintes da Lei nº 6.404/76 (LSA). Ou seja, a vedação legal da LFRE não atinge o Consórcio Transcarioca.

30. Adicionalmente, as instituições previstas no artigo 2º da LFRE possuem órgãos reguladores (BACEN, SUSEP e ANS), com regimes especiais de insolvência próprios e bem definidos (intervenção e liquidação extrajudicial), enquanto não há no ordenamento jurídico nenhum procedimento eficaz de insolvência para consórcios empresariais. Diante dessa situação de “limbo” jurisdicional, deve, por mais esta razão, ser conferida ao Consórcio Transcarioca a proteção da Lei nº 11.101/05, por ser o único instrumento processual para a sua reestruturação econômico-financeira frente à crise que fulmina o setor de transporte, prestigiando-se, em última análise, o princípio constitucional da inafastabilidade da jurisdição³².

31. Cumpre notar que, mesmo nos casos em que há órgão regulador dotado de regimes especiais, como é o caso das cooperativas médicas³³, a jurisprudência, mesmo antes da vigência da Lei nº 14.112/20, já admitia o uso da recuperação judicial para atingir o plano material em detrimento de um formalismo exacerbado da lei, que não atende às complexidades, à evolução e à concepção moderna do mundo empresarial.

32. Por fim, vale mencionar que, embora o Requerente se apresente como *consórcio*, é consenso entre os especialistas que a maneira mais adequada para a organização da atividade operacional do setor de transporte seria por meio de SPE – Sociedades de Propósito Específico. Tanto é que recentemente a Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro definiu através da Resolução SMTR nº 3.354/2021 que o sistema de BRT seria operado através de SPE³⁴.

³⁰ Art. 2º - Consórcio é a reunião de pessoas naturais e jurídicas em grupo, com prazo de duração e número de cotas previamente determinados, promovida por administradora de consórcio, com a finalidade de propiciar a seus integrantes, de forma isonômica, a aquisição de bens ou serviços, por meio de autofinanciamento.

³¹ Vide Contrato de Constituição do Consórcio

³² “Art. 5º - Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: (...) XXXV - a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito; (...)”

³³ Caso Unimed Manaus (processo nº 0762451-34.2020.8.04.0001, 16ª Vara Cível e de Acidentes do Trabalho de Manaus/AM), Unimed Norte/Nordeste (processo nº 0812924-95.2021.8.15.2001, Vara de Feitos Especiais de João Pessoa/PB) e Unimed Petrópolis (processo nº 0022156-21.2018.8.19.0042, 4ª Vara Cível de Petrópolis/RJ)

³⁴ Art. 1º - Fica definida a estrutura e o padrão de entrega das informações operacionais do serviço Bus Rapid Transit - BRT, pelos consórcios operadores do Serviço Público de Transporte de Passageiros por Ônibus da Cidade do Rio de Janeiro - SPPO/RJ, por intermédio da Sociedade Propósito Específico - SPE “BRT-Rio S.A”, nos termos estabelecidos no Anexo I - Relatório de Dados Operacionais do Sistema BRT.

33. Em razão de tudo o que foi exposto acima, conclui-se que a premissa fundamental para a análise da legitimidade prevista na LFRE é o fato de que, independentemente de o agente econômico não ostentar determinada estruturação societária, há de se prestigiar o reconhecimento de sua função social na medida em que a atividade por ele desenvolvida pode repercutir em aspectos culturais, econômicos, sociais e educativos na comunidade em que está inserido.

34. Sendo assim, uma vez demonstrado que o Requerente exerce atividade econômica organizada e que a vedação legal não atinge a sua figura enquanto consórcio empresarial, não há dúvidas quanto à sua legitimidade para requerer o presente pedido de recuperação judicial, considerando o interesse público envolvido na continuidade do Consórcio Transcarioca, cujo caráter é essencial à mobilidade urbana dentro da Cidade do Rio de Janeiro, traduzindo-se como verdadeira concretização do direito social assegurado no art. 6º da Constituição Federal³⁵.

(IV)

RAZÕES DA CRISE

“(...) tarifa congelada de ônibus e, ao mesmo tempo, impossibilidade de subsidiar. Pela primeira vez, eu tenho que concordar com as empresas de ônibus: há um déficit no sistema. Já intervimos no BRT, mas não é simples intervir em todo o sistema. (...) a população precisa desse transporte. Nós vivemos o pior momento de transporte no Rio de Janeiro.”

(Prefeito Eduardo Paes em entrevista ao RJ TV 2ª Edição, exibida em 27/08/2021³⁶)

35. O Requerente pede vênia para inaugurar o Capítulo das Razões da Crise com o recente pronunciamento feito pelo Prefeito Eduardo Paes, que admite a perda de controle da Prefeitura sobre o transporte ilegal na Cidade do Rio de Janeiro e afirma que as empresas de ônibus estão sendo prejudicadas devido ao sistema de remuneração deficitário, atrelado à impossibilidade de subsídio por parte do Poder Concedente. Na oportunidade, o Prefeito ainda ratifica que se vive o pior momento do transporte público no Rio de Janeiro e a solução não será imediata.

³⁵ “Art. 6º - **São direitos sociais** a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, **o transporte**, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.”

³⁶ <https://globoplay.globo.com/v/9807726/?s=0s> - entrevista exibida no último dia 27/08/2021 pela Rede Globo.

36. Nas linhas seguintes, o Requerente demonstrará os diversos fatores que resultaram no fechamento de tantas Consorciadas, no ajuizamento de pedidos de recuperação judicial e na atual crise do Consórcio.

IV.1 – OBRIGAÇÕES SOLIDÁRIAS

37. Como já exposto acima, o Contrato de Constituição do Consórcio prevê responsabilidade solidária entre as Consorciadas por atos praticados em Consórcio (*vide doc. 01*):

Cláusula 4ª do Contrato de Constituição de Consórcio - “As CONSORCIADAS comprometem-se desde já a empregar os seus esforços para a perfeita execução do objeto contratual e responderão solidariamente pelos atos praticados em CONSÓRCIO, tanto na fase de licitação quanto na da execução do contrato.”

38. Neste contexto, o encerramento das atividades de determinadas Consorciadas gerou milhares de demissões e naturalmente a distribuição de Reclamações Trabalhistas, uma vez que as empresas não honraram com o pagamento das rescisões. Em que pese se tratar de verbas autônomas e provenientes de atos de gestão individuais³⁷, a Justiça do Trabalho passou a interpretar esta cláusula de maneira ampla, reconhecendo a responsabilidade solidária entre Consórcio e Consorciadas para obrigações de quaisquer naturezas.

39. A lógica do Contrato de Consórcio sempre foi assegurar a manutenção do serviço público essencial à população na medida em que se alguma Consorciada cometesse ato considerado grave ou fosse considerada economicamente inidônea, as linhas deveriam ser redistribuídas para outras Consorciadas de modo a não afetar a execução do Contrato de Concessão³⁸. Ocorre que, na prática, a Justiça Trabalhista vem admitindo a ideia de grupo econômico entre empresas absolutamente distintas e independentes (**doc. 05**), formando uma verdadeira consolidação substancial entre Consórcio e Consorciadas de forma irrestrita e comprometendo o equilíbrio do Contrato de Concessão.

40. Não raras as vezes Consórcio e Consorciadas são também incluídos desde a origem no polo passivo das demandas trabalhistas, presumindo-se a solidariedade das partes em uma espécie de

³⁷ Cláusula 10.5, alínea f, do Contrato de Constituição do Consórcio – Cada uma das CONSORCIADAS será responsável, com relação aos seus empregados, agentes e representantes, pelo cumprimento das respectivas obrigações legais, incluindo, mas não se limitando, às responsabilidades de cunho trabalhista, tributário, previdenciário, fiscal e àquelas relativas a outros contratos, que não o de CONCESSÃO.

³⁸ Vide Cláusulas 5.8 do 1º Aditivo Contrato de Constituição do Consórcio.

desconsideração generalizada da personalidade jurídica. Há situações ainda em que a Justiça do Trabalho admitiu a sucessão do passivo trabalhista de empresas que sequer faziam parte do Consórcio (**doc. 06**).

41. Conforme quadro ilustrativo abaixo, a paralisação das empresas de ônibus gerou 2.431 (duas mil, quatrocentos e trinta uma) demissões:

Empresa	Número de Demissões
Litoral Rio Transportes Ltda..	724
Tel Transportes Estrela S.A.	192
Translitorânea Turística Ltda.	303
Transportes Santa Maria Ltda	971
Viação Acari S.A.	241

42. Diante desse cenário, o Consócio Transcarioca aderiu em janeiro de 2019 ao Plano Especial de Parcelamento Trabalhista (PEPT) do Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região (TRT-1), através do Ato nº 23/2019, fundamentado no passivo trabalhista das empresas Litoral Rio Transportes Ltda., Translitoral Transportes Ltda., Transportes Santa Maria Ltda., Transportes Barra Ltda., Transportes Futuro Ltda. e Viação Redentor (Empresa Líder), no valor de R\$ 68.392.581,84 (sessenta e oito milhões, trezentos e noventa e dois mil, quinhentos e oitenta e um reais e oitenta e quatro centavos), cujos prazos e pagamentos sempre foram rigorosamente cumpridos (**doc. 07**).

43. No entanto, em decorrência da crise do Covid-19 e seguindo as recomendações da Organização Mundial da Saúde e da legislação nacional, as Consorciadas tiveram as suas receitas reduzidas de forma significativa, o que impactou a receita do Consórcio sendo necessário solicitar a suspensão temporária do PEPT, e, posteriormente, a redução para o pagamento parcial (50%) até julho de 2021, requerimento este que foi deferido pela Presidência do TRT-1.

44. Desconsiderando a excepcionalidade do atual contexto socioeconômico, a Corregedoria do TRT-1 revogou o PEPT através do ato nº 16/2021 e determinou a instauração do Regime Especial de Execução Forçada – REEF, impedindo também que os Consórcios e as empresas centralizadas remetessem novos processos à Coordenadoria de Apoio à Execução – CAEX, agravando ainda mais a situação de crise vivenciada pelo setor (**doc. 08**).

45. Todos esses fatores culminaram em procedimentos unificados de busca de bens, constrição e expropriação de patrimônio, gerando uma enxurrada de bloqueios judiciais nas contas do Consórcio e

das Consorciadas, inclusive na modalidade “teimosinha”, o que levou a uma perda de previsibilidade de caixa afetando diretamente a fonte produtora sem qualquer controle e organização. A bem da verdade, tais contrições acabaram por atingir bens essenciais do Consórcio, que comprometem a própria execução do Contrato de Concessão (**doc. 09**).

46. Em que pese a interposição de recursos contra a r. decisão que cancelou o plano de centralização – ainda pendentes de julgamento –, o MM. Juiz Gestor da CAEX proferiu decisão incluindo todas as Consorciadas no polo passivo da Execução Forçada, cujo valor provisório é de R\$ 59.059.902,69 (cinquenta e nove milhões, cinquenta e nove mil, novecentos e dois reais e sessenta e nove centavos), determinando a expropriação de bens de todas as empresas através de bloqueios via SISBAJUD, além da penhora de 30% (trinta por cento) da receita decorrente da Bilhetagem Eletrônica, que foi recentemente reduzida para 5% (cinco por cento), estando a questão ainda *sub judice* (**doc. 10**).

IV.2) POLÍTICA TARIFÁRIA DO RIO DE JANEIRO

47. O Contrato de Concessão³⁹ prevê uma métrica para definir o valor das tarifas através de uma fórmula complexa, que deve levar em consideração múltiplos critérios, tais como índice de veículos, consumo de óleo diesel, rodagem dos modais e indexadores financeiros. O infográfico abaixo demonstra em linhas gerais a lógica ideal que envolve a composição do preço das tarifas⁴⁰:



³⁹ “Cláusula 5.7 - O valor das tarifas referidos no item 5.2 será reajustado anualmente, ou na periodicidade que vier a ser fixada na legislação, sempre, de acordo com os seguintes critérios (...)”

⁴⁰ Disponível em <https://www.revistaonibus.com.br/noticias/transporte-publico-brasileiro-luta-por-sobrevivencia/>.



48. No entanto, inúmeros acontecimentos marcaram a política de reajustes das tarifas, que deixaram de observar critérios técnicos independentemente do previsto no Contrato de Concessão. Desde a concepção desse novo modelo, a tarifa foi alterada 15 (quinze) vezes, das quais 6 (seis) representaram redução e 4 (quatro) resultaram na readequação ao patamar vigente antes da diminuição⁴¹.

49. Essas alterações ocorreram em diferentes instâncias do Poder Público por meio de atos do Poder Executivo, decisões judiciais ou até mesmo pressão da população. Em 2013, por exemplo, ao verificar que o cumprimento das regras contratuais significaria desgaste junto à sociedade carioca, a Prefeitura reduziu unilateralmente a tarifa no contexto de crise política daquele ano, cujo estopim foi a “Manifestação dos 20 centavos”.

50. Em sentido oposto, a política de reajuste não acompanhou na mesma proporção os custos da operação (manutenção e conservação dos veículos, aquisição de peças de reposição, pneus, combustível, salários, procedimentos sanitários para higienização dos ônibus sobretudo durante a Pandemia, entre outros), que aumentaram significativamente ao longo dos últimos anos.

51. Um dos dados mais alarmantes se refere ao preço do diesel (correspondente a cerca de 29% do custo operacional das empresas do segmento), que desde julho de 2019 cresceu aproximadamente 50%⁴². Para se ter uma ideia da gravidade, os reajustes médios deste tipo combustível em 2021 são de 377% maiores do que o IPCA acumulado no ano⁴³.

52. Ao contrário de outras cidades, o Rio de Janeiro é uma das poucas capitais do país que não concede às empresas do setor nenhum tipo de subsídio para o equilíbrio financeiro do sistema. Em São

⁴¹ Estas informações podem ser consultadas na página da Prefeitura do Rio de Janeiro: <http://www.rio.rj.gov.br/web/transparenciamobilidade/exibeconteudo?id=5017063>.

⁴² Disponível em: <https://www.google.com.br/amp/s/g1.globo.com/google/amp/economia/noticia/2021/08/06/precos-do-diesel-gasolina-e-etanol-voltam-a-subir-nos-postos-aponta-anp.shtml>

⁴³ Disponível em: www.mobiauto.com.br/revista/amp/preco-dos-combustiveis-sobe-ate-765-mais-que-a-inflacao-em-2021/980

Paulo, por exemplo, a SPTrans – sociedade que gere o transporte público na capital – já recebeu R\$ 2,25 bilhões de subsídios e aguarda a liberação de mais R\$ 2,02 bilhões, o que, de acordo com a empresa, possibilitará a manutenção da tarifa em patamar inclusivo e o oferecimento de gratuidades⁴⁴.

53. Já em Curitiba, o Prefeito admitiu que a passagem de ônibus seria em torno de R\$ 11,00 (onze reais) se não houvesse o subsídio municipal para custear a operação e possibilitar uma maior acessibilidade à população, sendo que, no primeiro trimestre de 2021, o repasse alcançou o montante de R\$ 102 milhões⁴⁵. Em Brasília, o subsídio foi de R\$ 728 milhões, tendo sido aprovado recentemente crédito suplementar no valor de R\$ 100 milhões⁴⁶.

54. Além do aumento galopante das despesas de insumos e da ausência de subsídios por parte do Poder Público, as regras da licitação preveem diversas exigências, como, por exemplo, mas não limitado a investimentos na melhoria do serviço, instalação nos veículos de equipamentos de GPS e de localização de ônibus, câmeras de filmagem, conservação dos terminais, criação de novos pontos de ônibus, manutenção do número de veículos circulantes, inclusive sob pena de imposição de multas.

55. Todos esses fatores contribuíram para o atual estado de crise vivenciado pelo setor de transporte urbano de passageiros no Rio de Janeiro. Hoje, o segmento é obrigado a praticar uma tarifa incompatível com os custos operacionais e a verdade é que nunca houve nenhuma segurança jurídica para as Consorciadas no sentido de equalizar o preço das tarifas, que, há 2 (dois) anos, permanece inalterado e sem qualquer previsão de reajuste⁴⁷.

56. O esvaziamento do sinalagma do Contrato de Concessão que ostentava em seu núcleo premissas certas e bem definidas – as quais se esvaíram ou que nem mesmo se concretizaram – gerou manifesto desequilíbrio econômico-financeiro, que é um dos fatores centrais das causas da crise do Requerente.

⁴⁴ Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2021/06/09/sptrans-pede-mais-r-2-bilhoes-a-prefeitura-de-sp-para-pagar-empresas-de-onibus-subsidio-pode-chegar-a-r-42-bi-em-2021.ghtml>

⁴⁵ Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2021/06/09/sptrans-pede-mais-r-2-bilhoes-a-prefeitura-de-sp-para-pagar-empresas-de-onibus-subsidio-pode-chegar-a-r-42-bi-em-2021.ghtml>

⁴⁶ Disponível em: <https://jornaldebrasil.com.br/brasil/distritais-aprovam-r-100-milhoes-de-subsidio-para-empresas-de-onibus/>

⁴⁷ Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2021/01/04/secretaria-descarta-aumento-da-tarifa-de-onibus-no-rio-de-janeiro-e-fara-auditoria-do-sistema/>

IV.3) GRATUIDADES, BILHETE ÚNICO E QUEDA NA DEMANDA PAGANTE

57. Entre os anos de 2014 e 2019, o setor de transporte público já acumulava perdas expressivas na demanda de passageiros, o que foi agravado em 2020/2021 com a Pandemia do Covid-19. Por outro lado, as gratuidades asseguradas a determinados usuários vêm aumentando substancialmente, sem qualquer contraprestação por parte do Poder Concedente e sem observar as regras previstas no Contrato de Concessão⁴⁸.

58. A gratuidade, que antes era permitida somente aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos, deficientes e portadores de doenças crônicas e seus acompanhantes⁴⁹, alunos uniformizados da rede pública de ensino de primeiro e segundo graus, foi estendida para os alunos de cursos beneficiados pelos programas do Governo Federal de Cotas e Programa Universidade para Todos e ainda para os que comprovem renda familiar de até 1 (um) salário-mínimo⁵⁰.

59. O grande problema é que muitas dessas gratuidades nem sempre são regularmente utilizadas pelos beneficiários, mas sim por seus familiares, sem qualquer fiscalização ou ingerência por parte do Poder Concedente.

60. Outro aspecto relevante que desequilibrou o Contrato de Concessão está relacionado ao Acordo Operacional de Bilhetagem Eletrônica firmado entre o Consórcio Transcarioca e o Poder Concedente, com a criação do Bilhete Único Carioca (“BUC”)⁵¹, por meio do qual o passageiro passou a pagar uma tarifa única para circular em mais de uma linha municipal dentro da Cidade do Rio de Janeiro em um intervalo de duas horas e meia, podendo realizar integrações com outros meios de transporte e ainda se beneficiar com descontos e até mesmo a isenção de tarifas. Posteriormente, esse sistema passou também a abranger o transporte intermunicipal, permitindo que o passageiro cadastrado utilize até dois meios de transporte distintos durante o período de até três horas, mas pagando somente uma única tarifa.

⁴⁸ Cláusula 24.3 do Contrato de Concessão - “O PODER CONCEDENTE estabelecerá, nos termos da Lei e através de regulamento próprio, as formas de eventuais contrapartidas às gratuidades previstas na legislação para o serviço de transporte coletivo de passageiros por ônibus.”

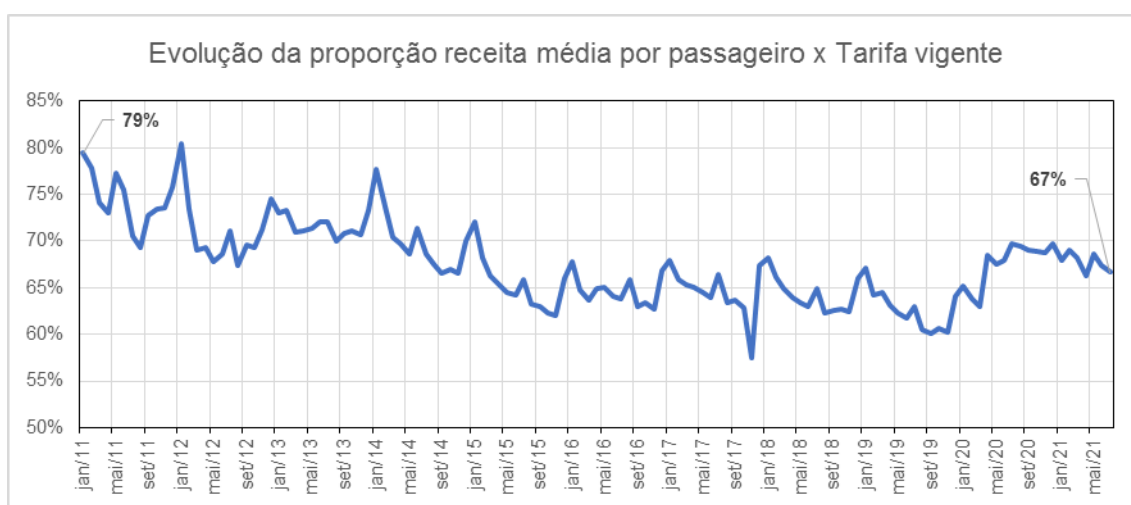
⁴⁹ Artigo 403 da Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro e Decretos nº 28.673/07 e nº 19.936/01.

⁵⁰ Decreto nº 38.280/14.

⁵¹ Instituído pela Lei Municipal nº 5.211/10.

61. A título elucidativo, vale mencionar que, no início do regime de concessão, o percentual de integração BUC sobre passageiros pagantes girava em torno de 8% (oito por cento), estando atualmente em 23% (vinte e três por cento), isto é, cerca de $\frac{1}{4}$ dos passageiros pagantes não arcam com a tarifa do segundo trecho da viagem.

62. Além disso, a receita média por passageiro do Consórcio Transcarioca, que antes representava 79% (setenta e nove por cento) da tarifa vigente à época, com a concessão de gratuidades e integrações, reduziu para 67% (sessenta sete por cento):

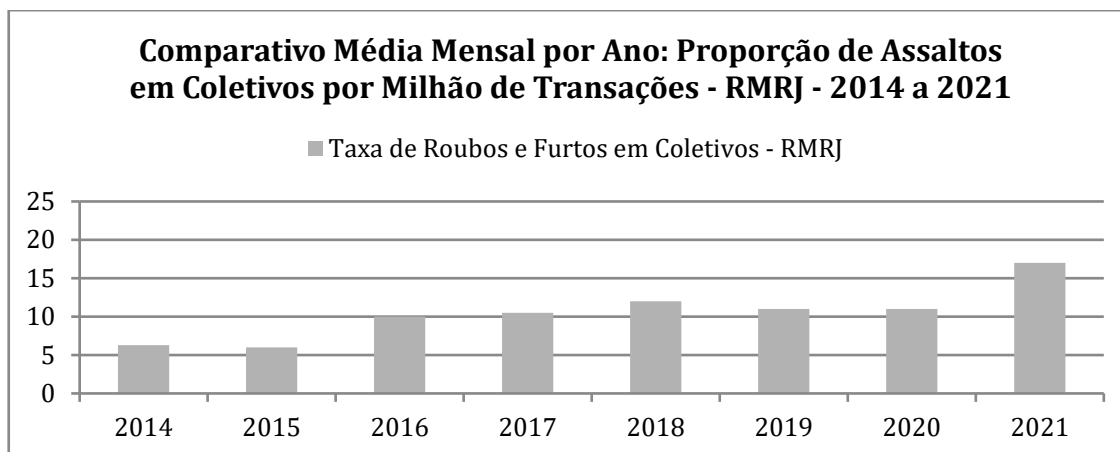


63. É de fácil percepção, portanto, que os drásticos impactos financeiros destas medidas desassistidas de compensações pelo Poder Concedente impactaram sensivelmente a saúde de todo o sistema.

IV.4) AUSÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO E SEGURANÇA PÚBLICA: CRESCIMENTO DE ATOS DE VANDALISMO E TRANSPORTES CLANDESTINOS

64. Desde 2015, o número de assaltos a ônibus, incêndios e depredações aumentou consideravelmente, conforme amplamente divulgado na mídia⁵². No gráfico abaixo, é possível constatar a proporção do número de passageiros e a quantidade de assaltos nos últimos anos:

⁵² Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2021/08/26/onibus-do-rio-de-janeiro-voltam-a-ser-vandalizados-nesta-quarta-feira-por-criminosos/>



65. Segundo recente levantamento feito pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), a Cidade do Rio de Janeiro lidera o ranking das ocorrências de ônibus queimados por região no País⁵³. Isso foi reconhecido pela própria Fetranspor, que identificou 206 (duzentos e seis) casos de incêndio de veículos de transporte público de passageiros desde 2016⁵⁴.

66. Evidentemente que esse cenário, além de causar enorme insegurança à população, reduz o número de passageiros circulantes, onerando injustificadamente as empresas de ônibus, que se veem obrigadas a implementar mecanismos de segurança para preservar os seus ônibus e passageiros.

67. O aumento do transporte clandestino também afetou o setor de transporte público principalmente na Zona Oeste da Cidade, onde atua o Consórcio Transcarioca. Além de circular de forma ilegal, não possui custo com impostos, manutenção de veículos, fiscalização, permitindo a cobrança de uma tarifa muito mais atrativa à população.

68. Atualmente, o sistema de transporte da Cidade tem 8.000 (oito mil) vans ilegais e somente 2.000 (duas mil) legalizadas⁵⁵. No Estado do Rio de Janeiro, o Departamento de Transportes Rodoviários (Detro), que realiza a fiscalização ao transporte intermunicipal irregular, apreendeu 1.892 veículos desde janeiro de 2020 a abril de 2021, conforme demonstra o gráfico abaixo⁵⁶:

⁵³ Disponível em: <https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub637526983243224645.pdf>

⁵⁴ Neste sentido: <https://www.fetranspor.com.br/noticias/sete-onibus-sao-incendiados-em-ataques-em-costa-barros-desde-2016-ja-foram-registrados-206-casos-no-estado/>

⁵⁵ Nesse sentido: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2021/08/26/vans-ilegais-sao-cerca-de-80percent-da-frota-no-rio-e-tem-ate-bancada-na-camara-de-vereadores.ghtml>

⁵⁶ Disponível em: [Revista-Onibus-113 \(fliphtml5.com\)](https://revista-onibus-113.com)



69. Em meados de 2016, alguns desses transportes ilícitos passaram a ser regulamentados por meio de autorização municipal para realizar viagens com o uso de validadores, em áreas previamente determinadas em processo licitatório. Ocorre que parcela significativa desses equipamentos não se encontra em funcionamento, mantendo-se a circulação do transporte público irregular, sem qualquer observância aos itinerários originalmente determinados.

70. Não se pode desconsiderar também a perda substancial de receita em decorrência do surgimento dos aplicativos de transporte alternativo e da possibilidade do compartilhamento de viagens entre usuários, resultando em quedas sucessivas de passageiros, que deixaram de utilizar os ônibus como meio de transporte⁵⁷.

IV.5) PANDEMIA DO COVID-19

71. Nos últimos meses, a já deficitária situação econômico-financeiro do setor de transporte foi agravada pelos efeitos provocados pela Pandemia do Covid-19⁵⁸.

72. Devido ao alto grau de transmissibilidade, autoridades do mundo inteiro, inclusive do Brasil, implementaram o chamado *lockdown* horizontal, que consiste na adoção de medidas de distanciamento social e restrição de circulação de pessoas como forma de controlar a rápida disseminação do Covid-19,

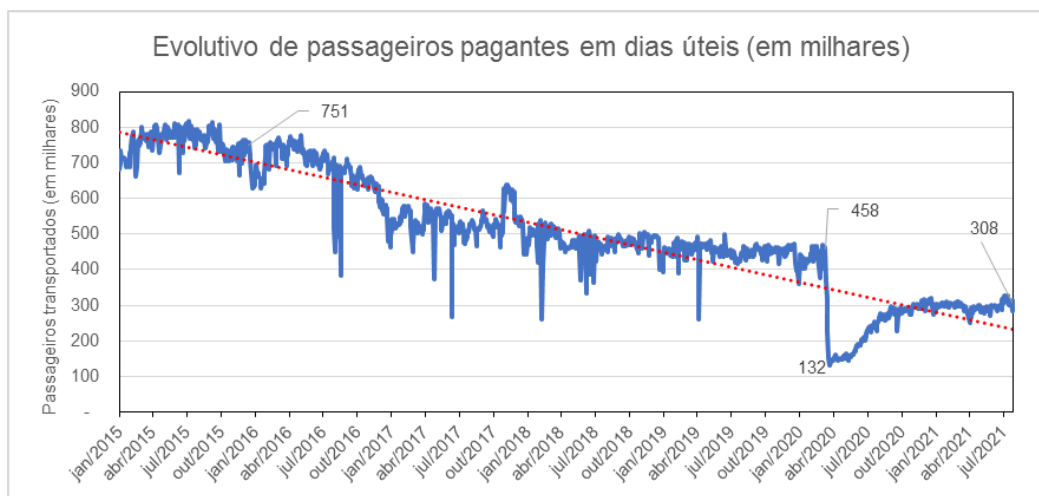
⁵⁷ Disponível em <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/especial-covid-19-o-futuro-do-transporte-publico-pos-pandemia>.

⁵⁸ Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/o-labirinto-dos-transportes-do-rio-beira-do-colapso-setor-sofre-com-queda-de-demanda-pessimos-servicos-1-25086072>
<https://jovempan.com.br/programas/jornal-da-manha/pandemia-afeta-a-mobilidade-e-medo-da-covid-19-afasta-usuarios-do-transporte-publico.html>

evitando um colapso no sistema de saúde. No Rio de Janeiro, o cenário não foi diferente. O Governo do Estado reconheceu a situação de calamidade pública e implementou medidas sanitárias rígidas para evitar o contágio comunitário⁵⁹.

73. Tais medidas afetaram diretamente o setor, pois as pessoas pararam de utilizar os ônibus como meio de transporte, em virtude das restrições de movimentação, da flexibilização das atividades laborais com a adoção do sistema *home office* e da suspensão de escolas e faculdades, bem como de diversas outras atividades turísticas e de lazer, o que provocou queda abrupta no número de passageiros circulantes e impactou o faturamento das empresas de ônibus.

74. Em recente levantamento, verificou-se que houve uma redução na demanda de mais de 72%. Antes da Pandemia, o número de passageiros pagantes por dia útil, que antes era de 458 mil, caiu para 132 mil no final de março e abril de 2020. Apesar da recuperação nos últimos meses, a queda ainda é de 33% inferior ao registrado anteriormente:



75. A diminuição drástica no número de passageiros, a queda inesperada do faturamento e, em contrapartida, a manutenção dos custos da operação (elevados pelos procedimentos sanitários de higienização mais rígidos durante a Pandemia) agravaram o cenário de crise. Em números, houve uma redução da receita operacional do Consórcio Transcarioca de R\$ 816 milhões para R\$ 211 milhões nos últimos 4 (quatro) anos, representando quase 80% de perda de faturamento:

⁵⁹ Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2020/05/07/mp-diz-que-witzel-determinou-que-seja-feita-proposta-para-decretar-lockdown-no-rj.ghml>.



76. No âmbito nacional, a situação é ainda mais preocupante. Ao todo, 18 (dezoito) empresas e 3 (três) consórcios operacionais interromperam a prestação de serviços desde o início da Pandemia, acumulando um prejuízo total de quase R\$ 12.000.000.000,00 (doze bilhões de reais)⁶⁰. Recentemente, como anteriormente pontuado, os Consórcios Intersul e Santa Cruz iniciaram o seu processo de recuperação judicial (*vide doc. 03*).

77. A deterioração financeira e operacional decorrente da Pandemia do Covid-19, somada aos fatores relacionados ao desequilíbrio do Contrato de Concessão, provocaram a descontinuidade de diversas empresas de ônibus. Especificamente no Consórcio Transcarioca, as empresas Real Ônibus Ltda., Premium Auto Ônibus Ltda. e Viação Novacap S.A. recorreram ao instituto da recuperação judicial para tentar manter as suas atividades e obter o soerguimento econômico-financeiro.

78. Neste cenário, não há dúvidas de que deve haver um compartilhamento de esforços entre o Requerente e os seus credores na equalização das dívidas, principalmente das que vêm sendo reiteradamente estendidas ao Consórcio pela justiça trabalhista em razão de uma inexistente responsabilidade solidária com as Consorciadas.

79. Deste modo, o instituto da recuperação judicial se mostra o meio mais eficiente para o enfrentamento da crise econômico-financeira que atingiu de forma sistêmica o Requerente, a fim de

⁶⁰ Disponível em: <https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub637523537674807205.pdf>; e <https://www.jota.info/opiniao-e-analise/artigos/crise-financeira-de-2008-e-recessao-economica-pela-pandemia-em-2020-2021-12032021>

assegurar a continuidade da prestação de serviço público essencial de transporte à população⁶¹, promovendo a reestruturação do passivo de forma ampla e organizada, com o pagamento da coletividade de credores e a manutenção dos postos de trabalho.

(V)

VIABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA DO CONSÓRCIO

80. Conforme mencionado anteriormente, o Consórcio Transcarioca presta serviço público essencial de transporte, operando atualmente 109 (cento e nove) linhas que interligam a Zona Oeste às demais regiões do Rio de Janeiro e transportando mais de 450.000 (quatrocentos e cinquenta mil) passageiros em média por dia.

81. Apesar das dificuldades econômico-financeiras enfrentadas, o Consórcio Transcarioca é responsável por gerar inúmeros postos de trabalho através das Consorciadas, além de milhares de empregos indiretos, possuindo um faturamento estimado para este ano de aproximadamente R\$ 300 milhões.

82. Não existe serviço público de transporte de ônibus sem a figura do Consórcio, que exerce relevantíssima função social na Cidade do Rio de Janeiro e, portanto, garante à população o exercício do direito ao transporte e à mobilidade urbana, evidenciando a necessidade de viabilizar a superação da situação de crise econômico-financeira atualmente experimentada, conforme determina o artigo 47 da Lei nº 11.101/05.

83. Cumpre observar que, desde 2017, o Consórcio Transcarioca implementou um projeto de reestruturação do passivo das Consorciadas inoperantes, com o objetivo de manter a execução do Contrato de Concessão e principalmente atender os interesses dos credores, o que foi rigorosamente honrado até o início da Pandemia do Covid-19. No entanto, com a revogação do Plano de Centralização das dívidas trabalhistas e a retomada das execuções de forma desordenada, o presente pedido de recuperação judicial se tornou o único instrumento capaz de organizar os pagamentos dos credores e assegurar a continuidade da prestação do serviço público de transporte.

⁶¹ “Art. 6º - São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.”

“Art. 30. Compete aos Municípios: (...)

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;”

84. Deste modo, a utilização dos mecanismos disponibilizados pelo instituto da Recuperação Judicial, com a adoção dos meios alternativos de solução de conflitos e de ferramentas visando a repactuação da dívida em condições compatíveis com o Contrato de Concessão, permitirá ao Consórcio Transcarioca superar a crise econômico-financeira que atravessa, preservando sua relevante função social enquanto gerador de benefícios econômicos e sociais.

85. Portanto, os fatores acima listados demonstram a relevância econômica, financeira e social do Requerente, sendo indiscutível a necessidade de se deferir o processamento de sua recuperação judicial, nos termos do art. 6º da LFRE.

(VI)

PREENCHIMENTO DOS REQUISITOS OBJETIVOS E SUBJETIVOS PARA O DEFERIMENTO DO PROCESSAMENTO DA RECUPERAÇÃO JUDICIAL

86. O Requerente esclarece que preenche todos os requisitos objetivos e subjetivos necessários ao processamento do pedido de recuperação judicial, conforme comprovam os documentos abaixo enumerados, capazes de demonstrar o cumprimento de todas as exigências dispostas nos artigos 48 e 51 da Lei nº 11.101/2005.

87. Sendo assim, declara, sob as penas da lei, que:

(i) Exerce regularmente as suas atividades há mais de dois anos, conforme comprova a anexa documentação, em consonância ao que dispõe o caput do artigo 48 (*vide doc. 01 – atos constitutivos e certidão de regularidade da JUCERJA*);

(ii) Não é e nunca foi falido, jamais obteve concessão de recuperação judicial e tampouco há, no momento, qualquer pedido de recuperação judicial ou extrajudicial pendente de apreciação pelo Judiciário (artigo 48, incisos I, II e III);
e

(iii) Seus administradores nunca sofreram qualquer condenação por crimes falimentares (artigo 48, inciso IV).

88. Adicionalmente, o Consórcio informa que instrui o presente pedido com todos os documentos exigidos pelo artigo 51 da Lei nº 11.101/2005:

(iv) Exposição das causas concretas da situação patrimonial do devedor e das razões da crise econômico-financeira (artigo 51, inciso I) – vide item IV da presente petição inicial;

(v) Demonstrações Contábeis – Balanço, DRE acumulado, DRE desde o último exercício social, Relatório Gerencial de Fluxo de Caixa e de sua Projeção (artigo 51, inciso II), relativos aos anos de 2018, 2019 e 2020 (**doc. 11**)

(vi) Relação nominal completa de credores do Requerente (artigo 51, inciso III) – (**doc. 12**);

(vii) Relação integral dos empregados do Requerente (artigo 51, inciso IV), protestando, desde já, para que seja recebido sob segredo de justiça (**doc. 13**);

(viii) Certidão de regularidade da devedora no Registro Público de Empresas, através da certidão emitida junto à Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro; atos constitutivos atualizados e atas de nomeação dos atuais administradores (artigo 51, inciso V) – vide *doc. 01*;

(ix) Relação dos bens particulares dos sócios controladores e dos administradores do devedor (artigo 51, inciso VI), pugnando pelo recebimento em envelopes lacrados ou por sua autuação em apartado, em qualquer caso sob segredo de justiça, nos termos da Recomendação nº 113/2021 do Conselho Nacional de Justiça (**doc. 14**);

(x) Extratos atualizados das contas bancárias e aplicações financeiras (artigo 51, inciso VII), requerendo, mais uma vez, pelo recebimento em envelopes lacrados ou por sua autuação em apartado, em qualquer caso sob segredo de justiça (**doc. 15**);

(xi) Certidões dos cartórios de protestos situados na comarca do domicílio ou sede do devedor (artigo 51, inciso VIII) – (**doc. 16**);

(xii) Relação de todas as ações judiciais e procedimentos arbitrais (artigo 51, inciso IX) que envolvem o Requerente, vide Relação de Anexos abaixo (**doc. 17**).

(xiii) Relatório detalhado do passivo fiscal (artigo 51, inciso X) – (**doc. 18**); e

(xiv) Relação de bens e direitos integrantes do ativo não circulante (artigo 51, inciso XI) – (**doc. 19**).

89. Sendo assim, estando em termos a documentação exigida em seu artigo 51, conforme demonstrado pelo Requerente, impõe-se o deferimento do processamento da presente recuperação judicial, a teor do que disciplina o artigo 52 da Lei nº 11.101/2005⁶².

(VII)

PEDIDOS

90. Ante ao exposto, o Requerente pugna que:

(i) Seja deferido o processamento de sua recuperação judicial, nomeando-se o administrador judicial e determinando-se a dispensa da apresentação de certidões negativas, nos termos do artigo 52, *caput* e seus respectivos incisos, eis que presentes os requisitos objetivos e anexados os documentos exigidos no artigo 51 da Lei nº 11.101/2005, além das demais providências estabelecidas no referido diploma legal;

(ii) Seja ordenada a suspensão de todas as ações e execuções contra o Consórcio, na forma do artigo 52, inciso III, c/c/ artigo 6º, ambos da Lei nº 11.101/2005;

⁶² “Art. 52 – Estando em termos a documentação exigida pelo art. 51 desta Lei, o juiz deferirá o processamento da recuperação judicial (...)”

(iii) Com fundamento nas garantias constitucionais de proteção da intimidade e do sigilo fiscal, o Requerente pugna que a relação de empregados contendo cargos e salários, os extratos bancários atualizados e as declarações de bens pessoais dos administradores, exigidas pelo art. 51, incisos IV, VI e VII, da LRF, sejam recebidas em envelopes lacrados ou autuados em apartado, em qualquer caso sob segredo de justiça em observância à Recomendação nº 113/2021 do Conselho Nacional de Justiça, de modo que o acesso a elas fique restrito apenas a esse MM. Juízo, ao Administrador Judicial e ao representante do Ministério Público e, no caso desses dois últimos, apenas mediante requerimento fundamentado, em respeito aos direitos da personalidade e ao princípio constitucional da inviolabilidade da vida privada, previsto no artigo 5º, inciso X, da Constituição Federal.

91. O Requerente consigna que apresentará Plano de Recuperação Judicial dentro do prazo legal previsto no art. 53 da LFRE.

92. Por fim, requer que todas as futuras publicações e intimações sejam realizadas exclusivamente em nome de seus procuradores, Fabiana Marques Lima, Raysa Pereira de Moraes e Ruan Carvalho Buarque de Holanda, inscritos na OAB/RJ, respectivamente, sob os nºs 169.829, 172.582 e 186.561, respectivamente, sob pena de violação ao que dispõe o artigo 272, § 2º, do Código de Processo Civil.

93. Dá-se à presente causa o valor de R\$ 137.540.616,37 (cento e trinta e sete milhões, quinhentos e quarenta mil, seiscentos e dezesseis e trinta reais e sete centavos).

Termos em que,
Pede deferimento.

Rio de Janeiro, 01 de outubro de 2021.

André Luiz Oliveira de Moraes
OAB/RJ 134.498

Rafaella Savaget Madeira
OAB/RJ 150.596

Fabiana Marques Lima
OAB/RJ 169.829

Raysa Pereira de Moraes
OAB/RJ 172.582

Ruan C. Buarque de Holanda
OAB/RJ 186.561

Amanda Serafim Rangel
OAB/RJ 225.275

Pedro Henrique Escosteguy
OAB/RJ 225.284

RELACÃO DE ANEXOS

Doc. 01.1 – Certidão de Regularidade no Registro Público de Empresas, através da Certidão emitida junto à Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro; Atos Constitutivos atualizados e Atas de nomeação dos atuais administradores;

Doc. 01.2 – Contrato de Constituição do Consórcio e respectivos Aditivos;

Doc. 02 – Procuração;

Doc. 03 – Decisão do deferimento do processamento da Recuperação Judicial do Consórcio Intersul e do Consórcio Santa Cruz;

Doc. 04 – Contrato de Concessão e respectivos Anexos;

Doc. 05 – Decisões reconhecendo a existência de grupo econômico entre o Consórcio e as Consorciadas;

Doc. 06 – Decisões reconhecendo a existência de grupo econômico entre empresas que não fazem parte do Consórcio;

Doc. 07 – Adesão do Consórcio ao PEPT;

Doc. 08 – Revogação do PEPT e instauração do Regime Especial de Execução Forçada;

Doc. 09 – Decisões determinando o bloqueio da Receita Operacional do Consórcio;

Doc. 10 – Demonstrações Contábeis;

Doc. 11 – Relação Nominal de Credores;

Doc. 12 – Relação de Empregados (segredo de justiça);

Doc. 13 - Relação de bens dos sócios (segredo de justiça);

Doc. 14 – Extratos atualizados (segredo de justiça);

Doc. 15 – Certidões de Protesto;

Doc. 16 – Relação de Processos;

Doc. 17 – Certidão Negativa de Débitos - CND;

Doc. 18 – Relação de Ativos