

Fls.

Processo: 0252903-93.2018.8.19.0001

Processo Eletrônico

Classe/Assunto: Recuperação Judicial - Recuperação Judicial

Autor: TRANSPORTES PARANAPUAN S/A

Nesta data, faço os autos conclusos ao MM. Dr. Juiz
Alexandre de Carvalho Mesquita

Em 24/10/2018

Decisão

Trata-se de pedido de recuperação judicial com base nos artigos 47 e seguintes da Lei 11.101/05, formulado por TRANSPORTES PARANAPUAN S/A, alegando a requerente, em resumo, que é uma tradicional empresa atuante no ramo de transportes urbanos do Rio de Janeiro, sendo pioneira no sistema público de lotações na área da Ilha do Governador/RJ. Afirma que a trajetória da companhia remonta ao final da II Guerra Mundial, quando o Governo Federal autorizou a construção de uma ponte que ligaria a Ilha do Governador ao continente. Afirma que nada obstante a grave situação de crise que culminou no presente pedido de recuperação judicial, a companhia é responsável por atender mais de 50% (cinquenta por cento) de toda a população da Ilha do Governador, sendo evidente a relevante função social que desenvolve para toda a região local. Aduz que atualmente conta com uma frota de 137 (cento e trinta e sete) veículos em circulação, atendendo a população da zona norte do Rio de Janeiro, principalmente na região da Ilha do Governador, operando em diversas linhas que ligam a Ilha a outras aéreas da cidade. Assevera que, em meio à violenta crise econômico-financeira e política que afeta o país atualmente, o que abalou em cheio o setor de transportes, sempre se manteve íntegra e distante de qualquer escândalo ou denúncia de corrupção. Argumenta que ao longo deste tempo, cumpriu com todos os seus compromissos junto aos clientes, fornecedores, fisco e funcionários, destinando a maior parte dos resultados das operações a investimentos na própria companhia, tratando-se, portanto, de empresa evidentemente viável, geradora de empregos e riquezas, que emprega atualmente aproximadamente 500 (quinhentos) empregos diretos, além dos indiretos, e que cumpre relevante função social para a região, conforme determina o artigo 47 da Lei 11.101/05. Diz que em que pese a crise atualmente enfrentada, faz jus à utilização do instituto da recuperação judicial, como também que esta medida reflete a alternativa mais eficaz para a superação da crise financeira que atravessa. Sustenta que ao longo desses 68 (sessenta e oito) anos, assim como qualquer outra, a companhia passou por alguns momentos de dificuldade financeira, mas que foram superados devido ao grande potencial dos negócios e dos serviços prestados. Alega que o início da crise ocorreu devido ao aumento da quantidade de transportes clandestinos nas ruas do Rio de Janeiro, principalmente na Ilha do Governador. Afirma que esta situação forçou várias empresas de transportes públicos a diminuir o número de carros em circulação, tendo reduzido drasticamente a sua frota de 230 (duzentos e trinta) para 190 (cento e noventa) ônibus na época, justamente pela falta de demanda de usuários. Aduz que algum tempo depois, alguns desses transportes ilícitos foram regulamentados e linhas foram licitadas para circular, sendo que essa providência não foi suficientemente eficaz, uma vez que até hoje há diversos deles circulando de forma ilegal, criando itinerários por conta própria e atrapalhando

muito a sua operação. Assevera que, mesmo em meio a toda essa situação caótica, se manteve firme em seus negócios e investindo na manutenção de sua frota. Argumenta que outro fator relevante a ser destacado é o grande volume de inconsistências no sistema de gratuidade no transporte público, pois ao total são aproximadamente 17 (dezessete) mil gratuidades utilizadas diariamente, dentre os usuários estão estudantes, idosos, deficientes e seus acompanhantes, cardíacos, dentre outros. Diz que o grande problema é que, como se sabe, muitas dessas gratuidades nem sempre são regularmente utilizadas pelos beneficiários, mas sim por seus familiares, sem que a prefeitura possua qualquer controle ou ingerência eficaz sobre isso. Sustenta que atualmente a gratuidade corresponde à 20% (vinte por cento) sobre todo o seu faturamento diário, não recebendo, em contrapartida, qualquer subsídio do governo, como outrora prometido, tendo a companhia que arcar com este prejuízo. Alega que o tema foi inclusive abordado no Termo de Conciliação firmado entre o Município do Rio de Janeiro e os Consórcios em 27/04/2018 na cláusula oitava, em que o Município se comprometeu a implementar mecanismos de controle que evitem fraudes. Afirma que em meio a tudo isso, houve a abertura de nova licitação e a constituição do Consórcio Internorte de Transportes, do qual integra no percentual de 8,02% (oito vírgula zero dois por cento). Aduz que o Contrato de Constituição do Consórcio define que as empresas consorciadas são solidariamente responsáveis pelos atos praticados em consórcio, tanto na fase de licitação, quanto na de execução do contrato (cláusula 4ª). Assevera que o que se revelou, na prática, foi que ao longo dos últimos 8 (oito) anos, teve que assumir a obrigação de dívidas contraídas pelas empresas consorciadas que eventualmente tiveram as suas atividades paralisadas, porém, em contrapartida, a companhia não recebeu as linhas de ônibus dessas empresas, ou seja, a companhia arcou com as obrigações, sem obter qualquer incremento em sua receita, acumulando ainda mais prejuízo. Argumenta que, na sequência, no ano de 2014 surgiu a oportunidade do Consórcio BRT, uma linha que prometia ser mais rápida e eficiente que os ônibus convencionais, sendo que, apesar do alto custo para a implementação, acreditou no projeto, investindo capital para a compra de 7 (sete) veículos biarticulados, cada um custando aproximadamente 1 (um) milhão de reais. Diz que a verdade é que, atualmente, a manutenção dos ônibus BRT se mostra exageradamente custosa, além das quebras diárias devido às ruas esburacadas e com péssima qualidade de manutenção pela prefeitura, isso tudo sem considerar a invasão diária de um número absurdo de passageiros - o que é mais do que notório - sem que seja tomada qualquer providência por parte do poder público. Sustenta que ainda sofreu a perda de 3 (dois) ônibus incendiados por vandalismo e, mais uma vez, todo o prejuízo foi arcado pela companhia. Alega que ainda assim, em 2016 a companhia continuou apostando na perspectiva de crescimento do país e de novos investimentos no mercado, investiu na contratação de profissionais qualificados, tais como gerente de manutenção, diretor e consultores para a gestão do negócio, bem como obteve novas linhas de financiamento de 70 (setenta) ônibus seminovos para renovar a frota e dar mais conforto aos seus passageiros. Afirma que, no ano seguinte (2017), iniciou-se a maior crise do setor de transportes urbanos, como é de conhecimento ordinário. Aduz que o atual prefeito do Rio de Janeiro, Sr. Marcelo Crivela, assumiu a prefeitura da cidade e, contrariando a cláusula 5.7 do contrato de concessão que determina os critérios para reajuste da tarifa da passagem do ônibus, não cedeu à expectativa dos consórcios de aumento do preço, tendo mantido a tarifa no valor de R\$ 3,80 (três reais e oitenta centavos), sendo que a projeção do reajuste era de R\$ 4,10 (quatro reais e dez centavos), tendo que lidar com o baque sofrido em suas receitas diante da promessa frustrada no aumento da tarifa das passagens. Assevera que a partir daí o grande desafio foi pagar fornecedores, salários, combustíveis, agravado pelo aumento de todos os custos, sem obter, por outro lado, uma melhora em seu faturamento. O cenário era assustador. Argumenta que, para piorar a situação, em meados de agosto de 2017, o Judiciário houve por bem reduzir o valor das passagens por duas vezes, passando primeiro para o valor de R\$ 3,60 (três reais e sessenta centavos) e, logo em seguida, para R\$ 3,40 (três reais e quarenta centavos). Diz que a suspensão dos reajustes anuais nos anos de 2017 e 2018 previstos na cláusula 5.7 do contrato de concessão culminaram, inclusive, em diversas ações propostas pelos consórcios junto à Vara de Fazenda Pública contra o Município do Rio de Janeiro, que posteriormente resultaram na celebração do Termo de

Conciliação firmado entre os Consórcios e os Municípios. Sustenta que implementou medidas estratégicas com o intuito de se adequar à difícil realidade: reajustou os custos operacionais, reduziu o seu quadro de funcionários, formalizou um acordo judicial junto à justiça trabalhista e tentou renegociar algumas dívidas. Alega que, somando-se a todos esses fatos, como é de conhecimento público e notório, os caminhoneiros do Brasil inteiro entraram em greve geral em meados de maio deste ano, deixando-lhe cerca de 10 (dez) dias sem abastecimento de combustível. Com a paralisação das atividades, a perda da receita foi fatal, sangrando diretamente o caixa da companhia. Afirma que, como se não bastasse, o desencadeamento dos graves acontecimentos que foram dia após dia agravando a situação da companhia, devido a um atraso na folha de pagamento dos funcionários, enfrentou duas greves, uma interna e uma geral, o que abalou mais ainda o seu fluxo de caixa. Aduz que, passados esses dias caóticos e cessadas as greves, a companhia voltou a operar novamente, e ao que tudo indicava, o pior já havia sido superado. Assevera que, poucos meses depois, em decorrência do inadimplemento de alguns contratos bancários, sofreu outro revés após o ajuizamento de ação de busca e apreensão por uma instituição financeira, por meio da qual foi determinada a apreensão de 70 (setenta) ônibus, causando uma abrupta interrupção do serviço de transporte coletivo, o que foi amplamente noticiado pela mídia. Argumenta que firmou acordo com a instituição financeira para que fossem restituídos os veículos, a fim de retomar as suas atividades regularmente. Diz que a junção de todos estes fatores interferiu diretamente na sua operação, o que levou a companhia a buscar a recuperação judicial como meio de recomposição da sua dívida, sem prejuízo da manutenção de suas atividades, da preservação dos empregos e do cumprimento de todas as obrigações correntes da companhia. Requereu, ao final, o deferimento do processamento da recuperação judicial. A inicial veio instruída com os documentos de fls. 27/325.

É O RELATÓRIO. DECIDO.

A empresa requerente atendeu aos requisitos do artigo 48 da Lei 11.101/05, ao comprovar que está em atividade há mais de 02 (dois) anos conforme se constata dos atos constitutivos e do comprovante de CNPJ.

A inicial expõe as causas da crise econômico-financeira, conforme impõe o inciso I do art. 51 da Lei 11.101/05, vindo acompanhada da documentação exigida pelo inciso II do mesmo artigo.

A requerente apresentou certidões negativas de protestos, de interdições e tutelas, e demonstra a inexistência de procedimentos falimentares ou de anterior recuperação judicial e inexistência de procedimentos criminais em face dos administradores.

Por tais fundamentos, defiro o processamento da recuperação judicial das referidas empresas e determino, nos termos do artigo 52 da Lei 11.101/05:

- I - Que a requerente acrescente após seu nome empresarial a expressão "em recuperação judicial";
- II - A suspensão de todas as ações e execuções contra a requerente, na forma do art. 6º da Lei 11.101/05 e mais as exceções previstas no art. 49, parágrafos 3º e 4º da mesma Lei;
- III - Que a requerente apresente contas demonstrativas mensais durante todo o processamento da recuperação judicial, sob pena de destituição de seus administradores;
- IV - A expedição e publicação do edital previsto no parágrafo 1º do art. 52 da Lei 11.101/05;
- V - A intimação do Ministério Público e comunicação às Fazendas Públicas Federal, Estadual e do Município do Rio de Janeiro.

Dispensar a requerente de apresentar a Certidão Negativa de Débitos (CND) para o processamento desta recuperação, uma vez que o melhor entendimento jurisprudencial é no

sentido de que é "inexigível, pelo menos por enquanto, qualquer demonstração de regularidade fiscal para as empresas em recuperação judicial, seja para continuar no exercício de sua atividade (já dispensado pela norma), seja para contratar ou continuar executando contrato com o Poder Público" (AgRg no AREsp 709.719/RJ, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, julgado em 13/10/2015, DJe 12/02/2016). Com base no mesmo fundamento acima exposto, defiro a tutela de urgência para dispensar a Requerente de apresentar os documentos que comprovem a regularidade fiscal, como condição de permanência no consórcio Internorte. Oficie-se ao Sindicato das Empresas de Ônibus da Cidade do Rio de Janeiro - Rio Ônibus, com endereço à Rua da Assembleia, nº 10, 39º andar, Salas 3911 a 3920, Centro, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20.011-901, a fim de assegurar a efetividade da tutela ora deferida.

Nomeio Administrador Judicial Marcello Ignácio Pinheiro de Macêdo, com escritório na rua do Carmo, 57, 4º andar, Rio de Janeiro, RJ, (tel.: 2252-7095), que desempenhará suas funções na forma do inciso III do caput do artigo 22 da Lei 11.101/05, sem prejuízo do disposto no inciso I do caput do artigo 35 do mesmo diploma legal.

Para a fixação da remuneração do Administrador Judicial, traga o mesmo planilha indicando precisamente os valores que pretende cobrar a título de honorários.

Intime-se o Administrador para, aceitando o encargo, assinar o termo de compromisso em cartório.

Dê-se ciência ao MP (art. 3º, X da Deliberação OEC PJ nº 30 de 29 de agosto de 2011).

Rio de Janeiro, 24/10/2018.

Alexandre de Carvalho Mesquita - Juiz Titular

Autos recebidos do MM. Dr. Juiz

Alexandre de Carvalho Mesquita

Em ____/____/____

Código de Autenticação: **4G8H.IVW1.A9WI.M852**

Este código pode ser verificado em: www.tjrj.jus.br – Serviços – Validação de documentos