

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

GRERJ nº 52434909542-44

GIRE TRANSPORTES LTDA., sociedade empresária inscrita no CNPJ/MF sob o nº 11.996.993/0001-10, com sede na Av. Itacoa, nº 362, Bonsucesso, Rio de Janeiro/RJ, CEP 21.061-020 (**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 rmoraes@moraessavaget.com.br, na forma do artigo 47 e seguintes da Lei nº 11.101/2005, formular

PEDIDO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL

Com fundamento nas razões de fato e de direito a seguir alinhavadas, protestando, desde já, pela juntada da documentação anexa, capaz de comprovar que a Requerente cumpre todos os requisitos estabelecidos nos artigos 48 e 51 da Lei de Falências e Recuperação de Empresas (LRFE) aptos ao deferimento do processamento desta recuperação judicial.

(I)

A CRISE DO SETOR DE TRANSPORTE PÚBLICO DE ÔNIBUS NO RIO DE JANEIRO

“(…) 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, exibido em 27/08/2021¹)

1. A Requete é mais uma empresa que foi afetada pela crise no setor de transporte público de ônibus no Rio de Janeiro. Em recente pronunciamento, o Prefeito Eduardo Paes reconheceu que a Prefeitura perdeu o controle sobre o transporte ilegal na cidade 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 admite que se vive o pior momento do transporte público no Rio de Janeiro e que a solução não será imediata.
2. O congelamento do reajuste das tarifas, a queda abrupta no número de passageiros transportados, a obrigação de investimentos que se mostram incompatíveis com a arrecadação, excessivas integrações e gratuidades concedidas sem compensações, o crescimento da concorrência informal, a absoluta falta de apoio e subsídios por parte do Poder Concedente, a inesperada queda de receita por força da Pandemia e a recente instauração do Regime Especial de Execução Forçada pelo Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região formam um conjunto de fatores da crise que será melhor detalhado em tópico próprio.
3. Neste contexto, a recuperação judicial da Requerente já corresponde ao 13º (décimo terceiro) pedido de empresa de transporte coletivo urbano distribuído no Rio de Janeiro². Sem contar as empresas

¹ Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/9807726/?s=0s>

² **Transportes Paranapan 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).

que buscam socorro através do instituto da recuperação judicial para evitar a paralisação de suas atividades, 17 (dezessete) empresas do setor não tiveram tempo de se reorganizar e já fecharam suas portas, gerando milhares de demissões.

4. De acordo com as regras previstas nos Contratos de Constituição dos Consórcios (**doc. 03**), as Consorciadas possuem responsabilidade integral e solidária sobre os atos praticados em Consórcio³, fazendo com que as dívidas decorrentes de tantas empresas que tiveram suas atividades descontinuadas nos últimos anos recaíssem sobre as demais Consorciadas, especialmente as de natureza trabalhista.

5. Trata-se de uma crise sistêmica, que causa um efeito em cascata nas outras Consorciadas, atingindo até mesmo empresas até então saudáveis, como é o caso da Requerente, que passou a ser interpelada judicialmente ao pagamento de dívidas solidárias oriundas das empresas que encerram suas atividades ou ajuizaram pedidos de recuperação judicial, suportando diversos bloqueios em suas contas correntes (**doc. 04**).

6. Tais bloqueios impedem que exista qualquer previsibilidade de caixa para o cumprimento das obrigações correntes, uma vez que não raras as vezes a Requerente sequer tem conhecimento da existência dos processos que geraram as penhoras, impedindo qualquer tipo de controle e comprometendo a saúde financeira da empresa viável e geradora de empregos.

7. Na prática, credores que nunca foram funcionários da Requerente direcionam a totalidade das execuções exclusivamente para as empresas operacionais do Consórcio e que não se encontram em recuperação judicial, o que acaba por comprometer também as empresas saudáveis.

8. No caso dos autos, a Requerente apresenta fluxo de caixa operacional positivo e se encontra em dia com a maioria de seus credores, não sofrendo praticamente nenhum protesto e possuindo, inclusive, Certidão Negativa de Débito – “CND” (**doc. 05**), o que demonstra que se trata de uma empresa organizada e que necessita se socorrer ao presente instituto para proteger o seu negócio da enxurrada de bloqueios decorrentes de outras Consorciadas.

³ **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.”

9. É inequívoco, portanto, que a recuperação judicial é o meio mais eficiente para o enfrentamento da crise econômico-financeira que atingiu de forma sistêmica a Requerente e tantas outras empresas do setor, a fim de assegurar a continuidade da prestação do serviço de transporte coletivo de ônibus essencial à população da Cidade do Rio de Janeiro, promovendo a reestruturação do passivo da empresa de forma coordenada, com o pagamento da coletividade de credores envolvida neste processo.

10. Assim, a Requerente passa a demonstrar, ponto a ponto, o cumprimento de todos os requisitos exigidos pelos artigos 48 e 51 da Lei nº 11.101/2005 para o deferimento do processamento de sua recuperação judicial.

(II)

A HISTÓRIA DA REQUERENTE

11. Com a primeira Licitação Pública realizada em 2010 para operação de linhas de ônibus na Cidade do Rio de Janeiro, a Gire Transportes Ltda. (“Gire”) passou a integrar os Consórcios Internorte e Intersul, que se consagraram vencedores no processo licitatório firmado com o Poder Concedente. Naquela ocasião, a Gire atuava em 08 linhas interligando as Zonas Norte e Sul da Cidade, chegando a alcançar uma frota de 140 (cento e quarenta) ônibus, tornando-se uma das empresas mais promissoras da época.

12. Já com anos de experiência no setor, os sócios fundadores Florival Alves e Fabio Teixeira Alves, pioneiros no ramo de transporte público no Município de Duque de Caxias, atribuíram a nova empresa a missão de prestar um serviço diferenciado de transporte coletivo urbano, assegurando aos usuários maior conforto e segurança na mobilidade diária.

13. Ao longo de 11 (onze) anos de licitação, foram realizados investimentos em tecnologia para aprimoramento dos ônibus operacionais, inclusive com a implementação de inovações próprias, além da capacitação de mão de obra, gerando centenas de empregos na região.

14. Dentre tais inovações, destaca-se a implementação de um sistema de gestão de espaçamento de linha em tempo real, via GPS, desenvolvido em parceria com uma empresa especializada em soluções tecnológicas. A execução pioneira desse projeto proporcionou aos usuários da Gire intervalos mais regulares entre os ônibus e uma maior previsibilidade de horário nos pontos de embarque ao longo de todo o trajeto de cada uma das linhas operadas.

15. Destaca-se, ainda, a implementação de alguns projetos institucionais inaugurados com o objetivo de integrar e auxiliar os funcionários da empresa, como, por exemplo, a participação em atividades educacionais coordenadas pela antiga UCT (Universidade Corporativa do Transporte), SEST SENAT, além de treinamentos de formação e reciclagem promovidos internamente pela Gire.

16. Paralelamente aos projetos sociais promovidos, ao longo dos anos, a Requerente continuou investindo na modernização da estrutura operacional, mantendo o excelente padrão dos ônibus em circulação na cidade. Neste ponto, cumpre ressaltar que a última renovação da frota da Requerente se deu em 2018, oportunidade em que foram substituídos 25 (vinte e cinco) ônibus por novos veículos totalmente climatizados com ar-condicionado.

17. Como se vê, desde a sua fundação, a Gire teve como missão a prestação de um serviço de transporte de qualidade, com a disponibilização de veículos em boas condições e operados por funcionários capacitados, proporcionando viagens mais seguras aos passageiros.

18. Ao longo dos 11 (onze) anos de sua trajetória, a Gire se consolidou no setor de transporte, sendo hoje uma referência entre as empresas de ônibus na Cidade do Rio de Janeiro, prestando um serviço essencial à mobilidade da população e possuindo um relevante papel econômico e social na sociedade, principalmente para as Zonas Norte e Sul da Cidade, interligando os bairros da Pavuna com Bonsucesso, Cidade Alta (Cordovil) com o Centro, Vidigal com o Centro, sendo a única empresa a conectar o bairro da Urca ao Centro da Cidade, além de outros trechos.

19. A Requerente experimentou um crescimento exponencial neste período, chegando a transportar 1,85 milhões de passageiros por mês, incluindo as gratuidades, com faturamento médio de R\$ 4,8 milhões / mês e 760 funcionários.

20. Durante todos esses anos, a Gire sempre prezou pelo bom nome no mercado, se empenhando para cumprir seus compromissos e obrigações financeiras e se manter em dia com os credores e o Estado. Essa postura é refletida até hoje na situação patrimonial da Requerente, o que pode ser demonstrado praticamente pela ausência de protestos em nome da empresa (*vide doc. 10*) e a inexistência de débitos inadimplidos perante o fisco (*vide doc. 05*).

21. Todavia, em que pese a excelência na administração da empresa, retratada na notória satisfação de seus clientes, a partir de 2016 a Requerente vem sendo diretamente impactada com a maior crise sistêmica da história do setor público de transportes de ônibus do Rio de Janeiro.

22. Nada obstante a crise econômico-financeira momentaneamente enfrentada e que afeta todo o segmento, a Requerente continua promovendo um serviço de qualidade aos usuários, transportando cerca de 850 mil passageiros por mês, com 65 carros em circulação, gerando aproximadamente 280 postos de trabalho diretos, além dos inúmeros indiretos, contando com mais de 100 parceiros comerciais diretos e alcançando um faturamento mensal de aproximadamente R\$ 2,3 milhões.

23. Mesmo com a queda de seu faturamento mensal, não há dúvidas de que a Requerente cumpre com relevante função social como fonte geradora de benefícios econômicos e sociais, buscando por meio do mecanismo da recuperação judicial a superação da crise atualmente vivenciada, com a preservação de suas atividades e o pagamento de todos os seus credores.

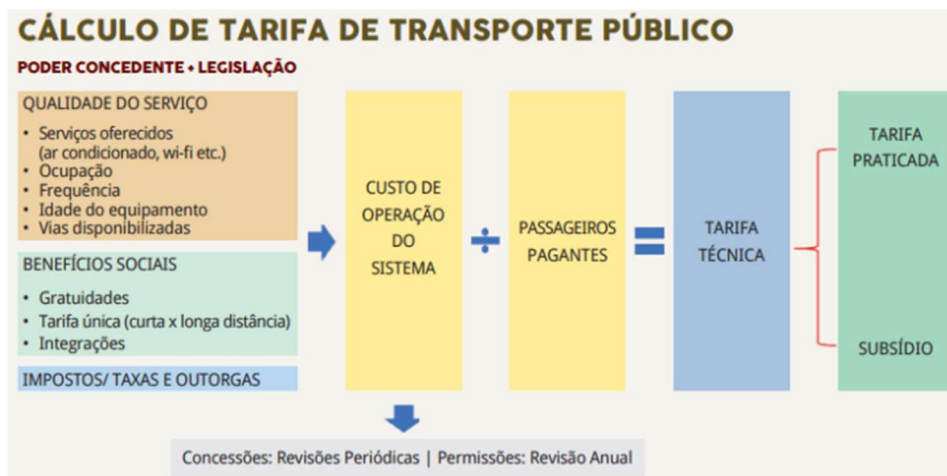
(III)

AS RAZÕES DA CRISE

III.1 - O congelamento da tarifa:

24. De acordo com o Contrato de Concessão, a tarifa tem como objetivo o custeio dos serviços e de todas as atividades necessárias ao adequado funcionamento do serviço público de passageiros por ônibus, sendo que o valor da passagem deverá ser reajustado anualmente levando em consideração o índice do óleo diesel, rodagem, veículo e correção monetária. O infográfico abaixo demonstra os critérios a serem observados para o cálculo do reajuste da tarifa⁴:

⁴ Disponível em <https://www.revistaonibus.com.br/noticias/transporte-publico-brasileiro-luta-por-sobrevivencia/>.



PRINCIPAIS FATORES QUE AFETAM A TARIFA

AUMENTAM A TARIFA

- Mais serviços e obrigações
- Menor ocupação
- Mais congestionamentos
- Mais gratuidades
- Aplicativos nas curtas distâncias
- Transporte irregular nas linhas rentáveis
- Redução de demanda
- Depredação dos equipamentos

DIMINUEM A TARIFA

- Desoneração de impostos e taxas
- Incentivo ao uso do transporte público
- Melhoria das vias/infraestrutura
- Maior segurança pública
- Subsídio público

25. No entanto, o que se verifica ao longo dos anos é o desrespeito às regras previstas no Contrato de Concessão para reajuste da tarifa⁵, que se encontra congelada desde 2019 e sem qualquer subsídio por parte do Poder Concedente às empresas do setor.

26. No caso do Rio de Janeiro, a cidade é uma das poucas capitais populosas do País que não possui nenhum tipo de subsídio à tarifa de ônibus cobrada dos usuários pagantes, criando-se um verdadeiro impasse na medida em que com o congelamento da tarifa o custo da operação se torna deficitário.

27. Em São Paulo, por exemplo, a Prefeitura já aprovou o orçamento de R\$ 2,25 bilhões em subsídios para as empresas de ônibus no ano de 2021, mas a SPTrans – empresa que gere o transporte público na capital – informou que tais valores estavam defasados e solicitou o repasse de mais R\$ 2 bilhões⁶.

⁵ “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 (...)”

⁶ 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>

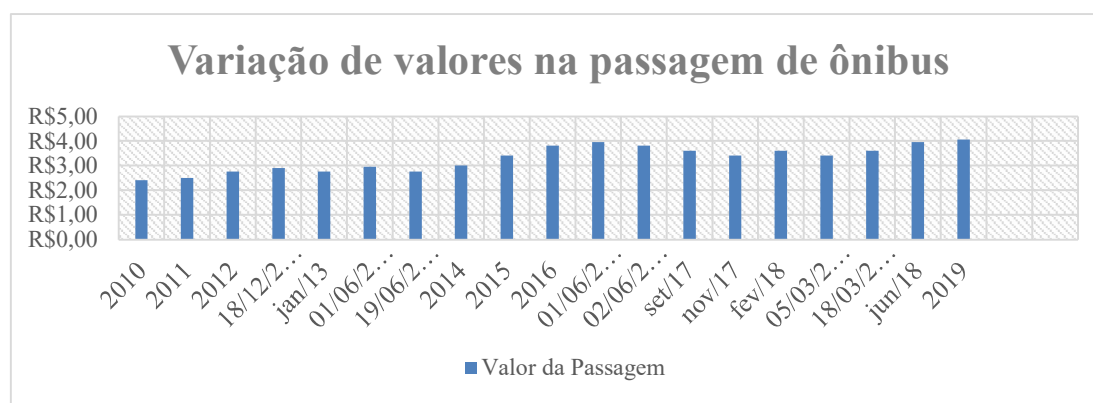
28. Já em Curitiba, o próprio Prefeito admitiu que a passagem de ônibus municipal custaria em torno de R\$ 11,00 se não houvesse o subsídio municipal para baratear os custos da operação e possibilitar uma maior acessibilidade à população, somente no primeiro trimestre de 2021, o valor de R\$ 102 milhões⁷ foi subsidiado às empresas do segmento. Em Brasília, até o momento já foram repassados R\$ 728 milhões para as empresas, tendo sido recentemente aprovado crédito suplementar de R\$ 100 milhões⁸.

29. Nesses termos, é importante analisar a postura do Poder Concedente nos últimos anos a fim de compreender como a situação chegou ao ponto dramático que se encontra atualmente.

30. A partir do ano de 2010, a Prefeitura constituiu os Consórcios, dentre eles o Internorte e o Intersul, dos quais a Requerente faz parte, com alteração do regime de permissões individuais para as coletivas, que passaram a ser operadas sob 4 (quatro) Redes de Transportes Regionais (RTR), pelo prazo de 20 (vinte) anos prorrogável por igual período.

31. A princípio, o reajuste anual tarifário seria calculado pelos índices econômico-financeiros e percentuais de participação de cada Consorciada na operação de sua RTR. No entanto, inúmeros acontecimentos acabaram por marcar a política de reajuste das tarifas, que deixaram de observar os critérios técnicos independentemente do previsto no Contrato de Concessão.

32. Em números, desde 2013 até a distribuição do presente pedido de recuperação judicial, a tarifa foi alterada 15 vezes, reduzindo-a por 6 vezes e readequando-a ao valor anteriormente vigente por 4 vezes. Para melhor visualização, segue abaixo gráfico:



9

⁷ Disponível em: <https://paranaportal.uol.com.br/politica/tarifa-de-onibus-em-curitiba-custaria-r-11-se-nao-fosse-subsidio-as-empresas-diz-greca/>.

⁸ Disponível em: <https://jornaldebrasil.com.br/brasilia/distritais-aprovam-r-100-milhoes-de-subsidio-para-empresas-de-onibus/>.

⁹ Esse gráfico foi construído com base em informações que podem ser consultadas na página da prefeitura do Rio de Janeiro através do link: <http://www.rio.rj.gov.br/web/transparenciamobilidade/exibeconteudo?id=5017063>

33. Como bem delineado no capítulo anterior, ao longo dos anos, a Requerente realizou grandes aportes financeiros para readequação e modernização de seus veículos, mas em contrapartida as tarifas de suas passagens já não remuneravam tais investimentos.

34. Com a mudança de comando da Prefeitura do Rio de Janeiro, as Consorciadas estavam confiantes no reajuste positivo do valor das passagens, porém o cenário se manteve em 2017. Em resposta, diversas ações foram 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, elevando a tarifa para R\$ 3,95 (três reais e noventa e cinco centavos), tendo sido reajustada pela última vez em 2019 para os atuais R\$ 4,05 (quatro reais e cinco centavos).

35. O referido valor deveria ter sido revisto pela Prefeitura, porém a Secretaria Municipal de Transportes já anunciou que não haverá novamente reajuste na tarifa de ônibus neste ano¹⁰.

36. Por outro lado, 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.

37. 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%¹¹. Para se ter uma ideia da gravidade, os reajustes médios deste tipo combustível em 2021 são 377% maiores do que o IPCA acumulado no ano¹².

38. Neste contexto, a tarifa defasada somada ao aumento dos custos fixos para a operação e a ausência de subsídios por parte do Poder Concedente certamente contribuíram para a grave crise que afeta o setor e vem gerando sucessivos pedidos recuperacionais e até mesmo o encerramento das atividades de muitas empresas do segmento.

¹⁰ <https://diariodotransporte.com.br/2021/01/04/secretaria-descarta-aumento-da-tarifa-de-onibus-no-rio-de-janeiro-e-fara-auditoria-do-sistema/>

¹¹ 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.ghml>

¹² Disponível em: www.mobiauto.com.br/revista/amp/preco-dos-combustiveis-sobe-ate-765-mais-que-a-inflacao-em-2021/980

III.2 - O Valor da Tarifa Média: Gratuidades, Bilhete Único e Queda na Demanda Pagante

39. Ao longo dos últimos anos, o setor de transporte público já acumulava perdas de demanda de passageiros pagantes em mais de 25% (vinte e cinco por cento), o que foi agravado em 2020 com a Crise Humanitária e Sanitária provocada pela Pandemia da Covid-19.

40. No entanto, em sentido inversamente proporcional à perda da demanda pagante, as gratuidades asseguradas a determinados usuários (estudantes, idosos, deficientes e seus acompanhantes, cardíacos, policiais militares etc.) vêm crescendo substancialmente neste mesmo período.

41. A gratuidade que antes era permitida somente aos maiores de sessenta e cinco anos, alunos uniformizados da rede pública de ensino de primeiro e segundo graus nos dias de aula, deficientes e portadores de doenças crônicas e de seus acompanhantes¹³, foi conferida também, no ano de 2014, aos alunos de cursos presenciais beneficiados pelos programas do Governo Federal de Cotas ou Programa Universidade para Todos (PROUNI) ou ainda para os que comprovassem renda familiar de até 1 (um) salário mínimo¹⁴.

42. Há ainda o grande volume de inconsistências no sistema de gratuidade no transporte público, uma vez que 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.

43. E tais gratuidades são concedidas sem haver compensação por parte do Poder Concedente, em que pese os Contratos de Constituição dos Consórcios estabelecerem expressamente “*formas de eventuais contrapartidas às gratuidades previstas na legislação para o serviço de transporte coletivo de passageiros por ônibus*”, o que foi igualmente ignorado até o momento”¹⁵.

44. **Em números, as gratuidades correspondem à atualmente 23,3% da receita mensal da Requerente, acometendo, em média, R\$ 570 mil de sua receita, sendo que em 2019 (antes da Pandemia e da queda de passageiros) o percentual de gratuidade chegou à 39,6%.**

¹³ Artigo 403 da Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro e Decretos nº 28.673/2007 e nº 19.936/2001.

¹⁴ Decreto nº 38.280/2014.

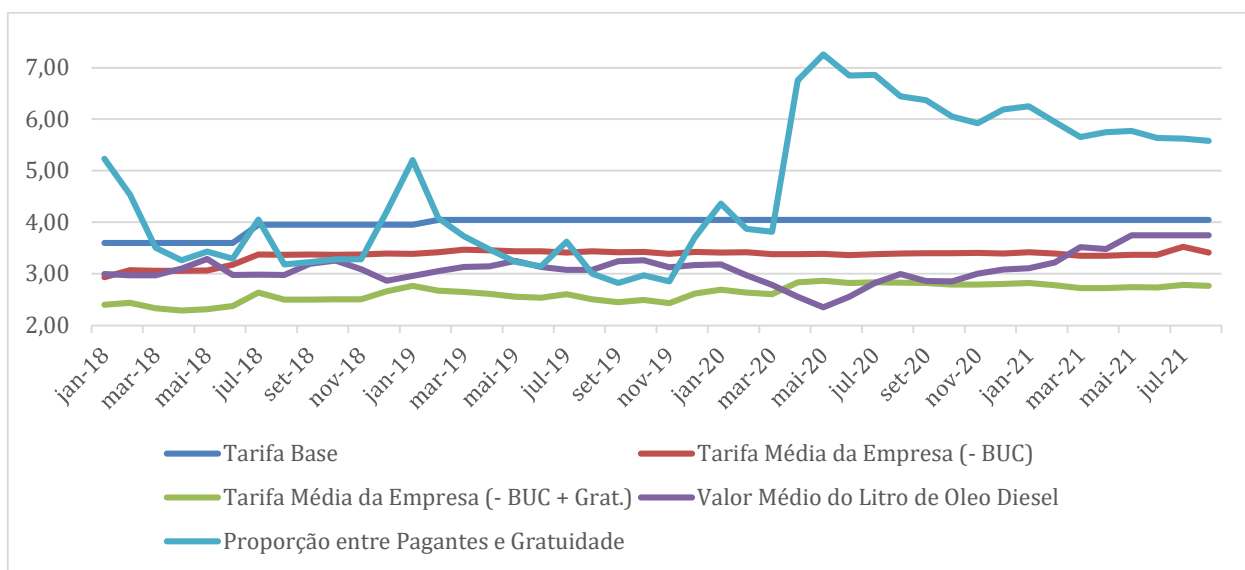
¹⁵ **Cláusula 24.3 do Contrato de Concessão: “O PODER CONCEDENTE estabelecerá, nos termos da Lei e através de regulamento próprio, as formas de eventuais contrapartidas às gratuidades previstas na legislação para o serviço de transporte coletivo de passageiros por ônibus.”**

45. Além disso, os Consórcios firmaram com o Poder Concedente o Acordo Operacional de Bilhetagem Eletrônica, criando-se o Bilhete Único Carioca, o “BUC”, instituído pela Lei Municipal nº 5.211, de 1º de julho de 2010, permitindo que o usuário pagante arque com uma tarifa única para utilização de mais de uma linha municipal dentro da Cidade do Rio de Janeiro em um espaço de tempo de duas horas, concedendo descontos e até mesmo a isenção de uma ou mais tarifas nos transportes seguintes. O benefício foi posteriormente estendido, incluindo a possibilidade de integração de tarifas com empresas fora do sistema municipal, possibilitando que o passageiro cadastrado utilizasse até dois meios de transporte.

46. Através das integrações permitidas pelo Cadastro no Bilhete Único verifica-se que, no último ano de 2020, **a Requerente teve uma perda de R\$ 200 mil por mês.**

47. Com isso, considerando todas as gratuidades e as integrações permitidas pelo Poder Concedente, o Valor da Tarifa Média por passageiro pagante cai para R\$ 2,63, quase a metade do Valor da Tarifa Base e que já se encontra congelada há 2 (dois) anos.

48. A título ilustrativo, veja-se o gráfico abaixo, que demonstra a queda do Valor da Tarifa Média da Requerente decorrente do aumento do número de gratuidades e de integrações, com a queda do número de passageiros pagantes *versus* os reajustes do Valor Médio do Litro do Diesel:



49. É de fácil percepção, portanto, que os drásticos impactos financeiros destas medidas desassistidas de compensações pelo Poder Concedente impactaram sensivelmente o caixa da Requerente e de todas as empresas do setor, o que demanda o presente pedido recuperacional.

III.3 – A falta de fiscalização e de segurança pública:

50. Outro aspecto relevante que afetou sobremaneira a Requerente e o setor de transporte público como um todo está diretamente relacionado à falta de segurança pública. Desde 2015, após o período de recessão econômica no Brasil, o número de assaltos a ônibus, incêndios e depredações aumentaram consideravelmente, conforme amplamente divulgado na mídia.

51. Apenas para se ter uma ideia, segundo recente levantamento efetuado 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 do País, superando São Paulo/SP e Belo Horizonte/MG¹⁶. Isso foi reconhecido pela própria Fetranspor, que identificou 206 (duzentos e seis) casos de incêndio de veículos de transporte público de passageiros desde 2016¹⁷.

52. Além de causar enorme insegurança à população, esse cenário reduz o número de passageiros circulantes e, como efeito direto, a receita da Requerente, onerando injustificadamente as empresas, que se veem obrigadas a implementar mecanismos de segurança para preservar os seus ônibus e passageiros.

53. Para agravar ainda mais a situação, a Requerente também sofre com o aumento da quantidade de transportes clandestinos que se espalham sem qualquer controle do governo, movimentando somas milionárias em pouco espaço de tempo¹⁸. Isso porque, além de circularem de forma ilegal, não possuem custos com impostos, manutenção de veículos, fiscalização, permitindo a cobrança de uma tarifa muito mais atrativa à população.

54. Com a concorrência desleal desenfreada, as empresas de ônibus tiveram uma drástica redução no número de passageiros pagantes, que passaram a optar pelo transporte coletivo alternativo com tarifas inferiores, abrindo espaço para um dos grandes vilões do transporte urbano.

¹⁶ Disponível em: <https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub637526983243224645.pdf>

¹⁷ 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/>

¹⁸ O DIA. “Pavuna sofre com violência, comércio ilegal e transporte irregular”. Disponível em: <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2018/05/5539667-pavuna-sofre-com-violencia-comercio-ilegal-e-transporte-irregular.html>

55. Especificamente no caso da Requerente, essa situação já foi retratada pela mídia em diversas ocasiões¹⁹, valendo destaque à matéria jornalística do “O Globo”, na qual é possível verificar uma fila de ônibus novos – comprados em dezembro de 2018 –, todos com ar-condicionado, fazendo o “ponto final” nos limites determinados pelo poder paralelo da região, que proibiram a empresa de acessar o verdadeiro local do “ponto final” determinado pela Prefeitura. Não obstante este cenário, as empresas chegam a ser, por vezes, multadas pela própria Prefeitura por não operar a linha nos moldes autorizados.

56. Para arrematar, não se pode desconsiderar a perda substancial de receita em decorrência do surgimento dos aplicativos de transporte alternativo, resultando em quedas sucessivas de passageiros por dia útil, que deixaram de utilizar os ônibus como meio de transporte, sobretudo diante do cenário de Pandemia²⁰.

III. 4 – As obrigações solidárias:

57. Como já exposto acima, os Contratos de Constituição do Consórcio estabelecem que as Consorciadas responderão solidariamente por atos praticados durante a licitação:

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.”

58. Nesse contexto, diante da crise estrutural que afeta todo o setor de transporte público urbano desde 2015, muitas empresas de ônibus paralisaram as suas atividades de forma desordenada e informal ou mesmo buscaram o socorro do instituto da recuperação judicial, fazendo com que as demais empresas participantes dos Consórcios passassem a ser interpeladas judicialmente por obrigações solidárias originadas principalmente de débitos trabalhistas.

59. Na prática, a Justiça do Trabalho vem reconhecendo uma espécie de grupo econômico, em uma verdadeira consolidação substancial entre pessoas jurídicas distintas e independentes, presumindo desde a origem dos feitos a responsabilidade integral e solidária da Gire para o pagamento de credores que nunca sequer trabalharam na empresa.

¹⁹ <https://globoplay.globo.com/v/7546508/programa/>; http://r7.com/E5Jb_.

²⁰ Disponível em <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/especial-covid-19-o-futuro-do-transporte-publico-pos-pandemia>. Acesso em: 28/06/2021.

60. É importante observar que a Requerente possui pouquíssimas dívidas geradas pelo seu próprio negócio, mas diariamente se surpreende com bloqueios judiciais em suas contas, seja através de penhoras *on-line*, seja por meio dos descontos promovidos pelo Consórcio na receita do vale-transporte da empresa, o que acabará por inviabilizar as suas atividades em um curtíssimo espaço de tempo (*vide doc. 04*).

61. Com efeito, o direcionamento de execuções oriundas de dívidas das quais a Requerente não é a devedora principal impacta sobremaneira a previsibilidade do fluxo de caixa da empresa, uma vez que a qualquer tempo pode sofrer bloqueios inesperados e que sequer estavam sob seu controle, sendo necessária a suspensão dos atos de constrição que estão recaindo sobre a empresa e comprometendo a continuidade de suas atividades através do deferimento do processamento desta recuperação judicial.

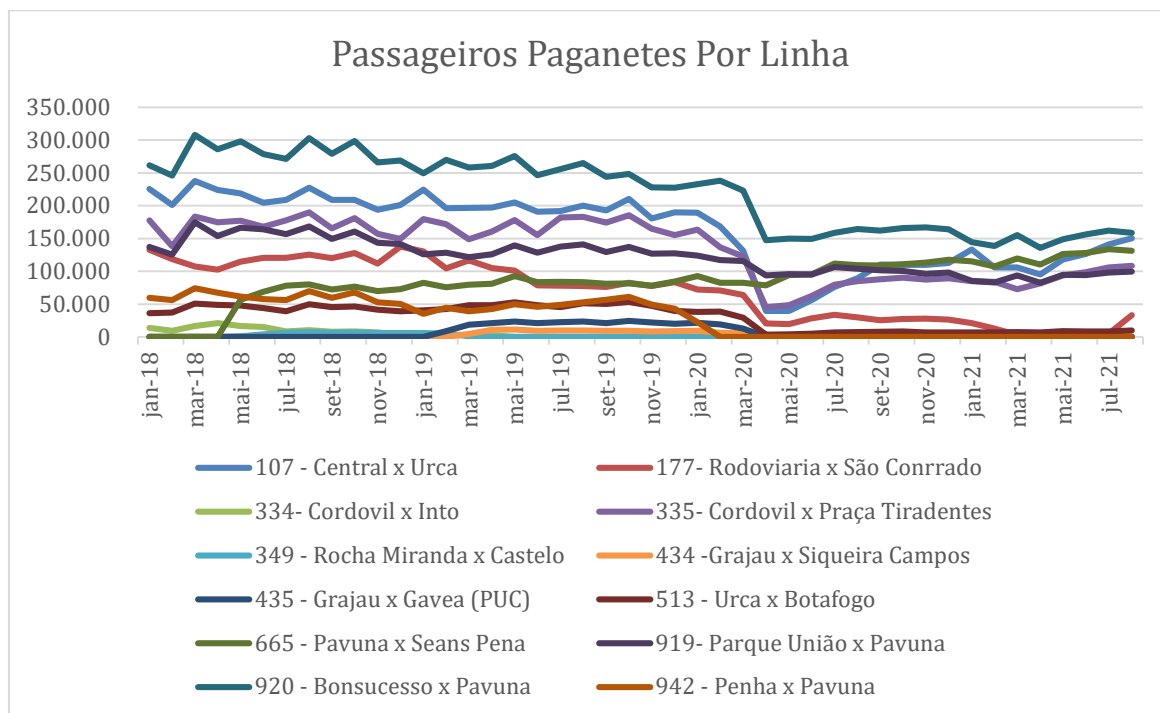
III. 5 -A Pandemia do COVID-19:

62. Por fim, a já combalida situação econômico-financeiro das empresas de transporte público foi drasticamente agravada pelos efeitos provocados pela Pandemia do Covid-19.

63. Com a adoção de diversas medidas de distanciamento que ainda permanecem vigentes, parte significativa da economia carioca ainda se encontra suspensa. Nesta Pandemia, as pessoas pararam de utilizar os ônibus como meio de transporte, uma vez que foram afetadas não somente empresas, com a adoção do sistema *home office*, mas também escolas, faculdades e diversas outras atividades, ocasionando, ainda, o fechamento de regiões turísticas, centros comerciais, shoppings centers etc.

64. Como consequência, houve queda drástica no número de passageiros circulantes, além da redução abrupta do faturamento, o que resultou, inclusive, em demissões em massa e no fechamento de inúmeras empresas de ônibus. Isso apenas no início da Pandemia.

65. Apenas para se ter uma ideia da gravidade da situação, durante a Pandemia do Covid-19, a Requerente sofreu uma queda da demanda de passageiros de 45%, com uma redução no faturamento de mais de 43%, conforme se verifica do gráfico abaixo:



66. Segundo levantamento efetuado pelo Jornal O Globo, neste primeiro ano de pandemia, as empresas de ônibus do Rio de Janeiro perderam quase 2.000.000 (dois milhões) de passageiros diariamente, ocasionando uma perda monetária estipulada em R\$ 1.200.000.000 (um bilhão e duzentos milhões de reais)²¹.

67. Neste cenário, a diminuição drástica no número de passageiros, a queda abrupta e inesperada do faturamento e, em contrapartida, a manutenção dos custos da operação (incrementados por todo o procedimento sanitário necessário para higienização dos veículos durante a Pandemia), principalmente dos salários dos funcionários e do combustível para os veículos, apresentaram-se como um cenário absolutamente desgovernado para o setor rodoviário.

68. E isso só na Cidade do Rio de Janeiro. Quando observado o todo, a situação caótica é ainda mais evidente. Conforme levantamento realizado, 18 (dezoito) empresas e 3 (três) consórcios operacionais interromperam a prestação de serviços desde o início da Pandemia, acumulando o prejuízo total ao setor de transporte público urbano, que já alcança quase R\$ 12.000.000.000,00 (doze bilhões de reais)²².

²¹ Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/efeito-da-covid-onibus-do-rio-perdem-quase-dois-milhoes-de-passageiros-por-dia-em-um-ano-de-pandemia-24926680>

²² Disponível em: <https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub637523537674807205.pdf> . Acesso em: 28/06/2021.

69. Neste cenário de rápida deterioração operacional, é evidente que deve haver um compartilhamento de esforços entre a Requerente e os seus credores na equalização das dívidas, como forma de atingir o efetivo soerguimento do negócio, evitando a paralisação das atividades de uma das mais importantes e tradicionais empresas do setor e, ao mesmo tempo, visando a assegurar aos cidadãos o direito ao transporte²³.

70. Deste modo, o instituto da recuperação judicial é o meio mais eficiente para o enfrentamento da crise econômico-financeira que atingiu de forma sistêmica a Requerente e tantas outras empresas do setor, a fim de assegurar a continuidade da prestação do serviço de transporte coletivo urbano, essencial à população carioca, promovendo a reestruturação do passivo de forma ampla e organizada, com o pagamento da coletividade de credores, a manutenção do maior número possível de postos de trabalho e a continuidade na geração de benefícios econômicos e sociais à população.

(IV)

A IMPORTANTE FUNÇÃO SOCIAL DA REQUERENTE E SUA CAPACIDADE DE RECUPERAÇÃO

71. Como já mencionado, a Requerente atua no setor de transporte coletivo no Rio de Janeiro há mais de 10 (dez) anos, prestando um serviço essencial à população carioca, em especial nas Zonas Norte e Sul da cidade, chegando a transportar milhões de passageiros por mês, alcançando em seu auge uma receita mensal de mais de R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais) e gerando aproximadamente 760 (setecentos e sessenta) empregos, comportando-se como uma das mais importantes empresas de ônibus da região.

72. Atualmente, o cenário é de uma empresa que enfrenta crise econômico-financeira, mas apesar das dificuldades, emprega aproximadamente 300 (trezentos) funcionários, sendo responsável pelo transporte de cerca de 850 (oitocentos e cinquenta) mil passageiros por mês, operando 08 (oito) linhas com cerca de 65 (sessenta e cinco) veículos, desempenhando relevante papel na sociedade.

73. Não há dúvidas, portanto, quanto à relevantíssima função social exercida pela Requerente, garantindo aos moradores da região o exercício do direito ao transporte e à mobilidade urbana, o que

²³ “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.”

evidencia a necessidade de viabilizar a superação da situação de crise econômico-financeira, conforme determina o artigo 47 da Lei nº 11.101/05.

74. Em que pese a crise momentaneamente vivenciada, antes mesmo do ajuizamento do presente pedido, a Requerente iniciou um projeto de reestruturação financeira e operacional, com o objetivo de adequar as suas operações à situação atualmente enfrentada, objetivando manter hígidas as suas atividades, os empregos gerados e, conseqüentemente, atender os interesses dos credores, uma vez que a finalidade maior perseguida com esta Recuperação Judicial é o cumprimento de suas obrigações e a preservação de sua relevante função social enquanto geradora de riquezas e empregos.

75. Deste modo, em razão da plena viabilidade econômico-financeira das empresas, a utilização das alternativas e dos mecanismos disponibilizados pelo instituto da recuperação judicial serão efetivamente capazes de alavancar a superação da crise atravessada, impedindo que a empresa seja mais uma entre as milhares que anunciaram o encerramento das atividades no País, sobretudo porque se adequam a todos os requerimentos objetivos e subjetivos presentes na Lei nº 11.101/2005.

76. A propósito, a Requerente anexa aos autos Laudo de Constatação Prévia (artigo 51-A da Lei 11.101/05²⁴), elaborado por consultoria especializada, Arm Gestão Consultoria e Participações, em que se verifica as condições de funcionamento da empresa e a regularidade da documentação exigida pelos artigos 48 e 51 da Lei nº 11.101/05 (**doc. 06**).

77. Portanto, os fatores acima listados demonstram cabalmente a inegável relevância econômica, financeira e social da Requerente e suas condições de viabilidade, além da necessidade de preservação da empresa, estando apta a requerer o deferimento de seu pedido de recuperação judicial.

(V)

DA COMPETÊNCIA DESTE MM. JUÍZO

78. Nos termos do artigo 3º da Lei nº 11.101/2005²⁵, é competente para o processamento da recuperação judicial o juízo do local do principal estabelecimento do devedor.

²⁴ Art. 51-A. Após a distribuição do pedido de recuperação judicial, poderá o juiz, quando reputar necessário, nomear profissional de sua confiança, com capacidade técnica e idoneidade, para promover a constatação exclusivamente das reais condições de funcionamento da requerente e da regularidade e da completude da documentação apresentada com a petição inicial.

²⁵ 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.

79. Atentos ao que preconiza o artigo em referência, tanto a doutrina quanto a jurisprudência caracterizam “*principal estabelecimento*” como sendo o local onde se concentram as atividades mais importantes da empresa e onde o seu centro decisório está localizado. Neste sentido, confira-se os julgados abaixo:

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

“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)

80. Neste contexto, considerando que a relevância social exercida pela Requerente é na Cidade do Rio de Janeiro, onde se localiza o seu principal estabelecimento e se concentram a maior parte dos seus funcionários, além de todos os veículos operados, que são a principal ferramenta para a exploração do objeto social das empresas, não há dúvidas de que é este o Juízo competente para processar e coordenar o processo de soerguimento da Requerente.

81. Além disso, é nesta mesma Comarca onde se localizam a sede administrativa da Requerente, incluindo a garagem com dezenas de ônibus a elas pertencentes e onde circulam as linhas de transportes exploradas, sendo ainda, o local de onde todas as decisões administrativas, financeiras, gerenciais, contábeis e comerciais são tomadas.

82. Dessa forma, é incontroversa a competência deste MM. Juízo para o processamento do presente pedido de recuperação judicial.

(VI)

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

83. A Requerente esclarece que preenche todos os requisitos objetivos e subjetivos necessários ao processamento do presente pedido de recuperação judicial, conforme demonstram os documentos abaixo enumerados, capazes de demonstrar o cumprimento de todas as exigências dispostas nos artigos 48 e 51 da Lei nº 11.101/05.

84. 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 4814 (vide doc. 01 – atos constitutivos e certidões de regularidade da JUCERJA);

(ii) Não são e nunca foram falidas, jamais obtiveram 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 e sócio controlador nunca sofreram qualquer condenação por crimes falimentares (artigo 48, inciso IV).

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

(i) Exposição das causas concretas da situação patrimonial do devedor e das razões da crise econômico-financeira (artigo 51, inciso I) – vide itens 1 até 77 da presente petição inicial;

(ii) Demonstrações Contábeis, especificamente balanço patrimonial, DRE acumulado, DRE desde o último exercício social, relatório gerencial de fluxo de caixa e sua projeção, relativos aos anos de 2018, 2019 e 2020 (artigo 51, inciso II) – **doc. 07**;

(iii) Relação nominal completa de credores, sujeitos ou não à recuperação judicial (artigo 51, inciso III) – **doc. 08**;

(iv) Relação integral dos empregados (artigo 51, inciso IV) – **doc. 09**;

(v) Certidão de regularidade do devedor no Registro Público de Empresas, através de certidão emitida pela Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro (artigo 51, inciso V) – **vide doc. 01**;

(vi) Relação dos bens particulares dos sócios e do administrador (artigo 51, inciso VI) – *vide* pedido de sigilo;

(vii) Extratos atualizados das contas bancárias e aplicações financeiras (artigo 51, inciso VII) – *vide* pedido de sigilo;

(viii) Certidões dos cartórios de protestos situados na comarca de sede da devedora e naquelas onde possui filiais (artigo 51, inciso VIII) – **doc. 10**;

(ix) Relação de todas as ações judiciais e procedimentos arbitrais envolvendo a Requerente (artigo 51, inciso IX) - **doc. 11.1**; Além disso, embora não se reconheça em hipótese alguma a solidariedade das obrigações perante as dívidas de outras Consorciadas e dos Consórcios, considerando haver eventual rico de redirecionamento das cobranças à Requerente, pugna pela juntada da relação de processos trabalhistas em que os Consórcios Internorte e Intersul são partes, demonstrando que os créditos são anteriores à data deste pedido de recuperação judicial (**doc. 11.2**);

(x) Relatório detalhado do passivo fiscal (artigo 51, inciso X) – **doc. 12**; e

(xi) Relação de bens e direitos integrantes do ativo não circulante (artigo 51, inciso XI) – **doc. 13**.

86. Em cumprimento ao artigo 51, incisos IV e VI, da Lei nº 11.101/05 e buscando evitar a violação dessas informações, em respeito aos direitos da personalidade e ao princípio constitucional da inviolabilidade da vida privada, disposto no artigo 5º, inciso X, da CF²⁶, assim como em atenção ao art. 4º da Recomendação nº 103/21 editada pelo Conselho Nacional de Justiça (CNJ)²⁷, a Requerente informa que apresentará os documentos listados nos itens *vi* e *vii* acima em separado, requerendo seja autorizado

²⁶ 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: (...)

X – são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurando o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;(...)

²⁷ “Art. 4º - Recomendar a todos os magistrados e magistradas das varas, especializadas ou não, onde tramitam processos de recuperação judicial que determinem aos responsáveis pelo expediente que, nos processos de recuperação judicial, realizem o sigilo dos documentos contendo a relação de bens particulares dos sócios e/ou administradores da devedora.”

por V. Exa. o devido acautelamento junto ao cartório em mídia eletrônica, possibilitando o acesso apenas mediante o requerimento fundamentado e com expressa autorização deste MM. Juízo, após a manifestação do Ministério Público, do Administrador Judicial e da Requerente.

87. Em atenção aos princípios da cooperação e celeridade, a Requerente requer a juntada do anexo Laudo de Constatação Prévia (*vide doc. 06*), promovido por consultoria especializada, que demonstra de maneira cabal as reais condições de funcionamento e da regularidade documental da empresa, nos termos do artigo 51-A, § 5º da Lei nº 11.101/05.

88. Além disso, como já mencionado anteriormente, a Requerente apresenta um fluxo de caixa operacional positivo e se encontra em dia com o Fisco, possuindo até mesmo Certidão Negativa de Débito – “CND” (*vide doc. 05*), o que comprova se tratar de uma empresa organizada e viável e que precisa se socorrer da recuperação judicial para preservar o seu negócio e estancar a execução de dívidas geradas por pessoas jurídicas distintas.

89. Deste modo, estando preenchidos os requisitos dos artigos 48 e 51 da Lei 11.101/05, a Requerente está apta a requerer o processamento de sua recuperação judicial, visando a preservação da empresa e de sua função social.

(VII) PEDIDOS

90. Por todo o exposto, pugna a Requerente:

- (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 devidamente 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 em face da devedora, inclusive aquelas oriundas das obrigações solidárias, na forma do artigo 52, inciso III, c/c/ artigo 6º, ambos da Lei nº 11.101/2005; e que

(iii) Seja deferido o acautelamento das informações referentes à relação dos bens particulares dos sócios e administradores e aos extratos bancários da empresa, em cumprimento ao artigo 51, incisos VI e VII da Lei nº 11.101/2005, em respeito aos direitos da personalidade e ao princípio constitucional da inviolabilidade da vida privada, previsto no artigo 5º, inciso X, da Constituição Federal, assim como em atenção ao art. 4º da Recomendação nº 103/21 editada pelo Conselho Nacional de Justiça (CNJ)²⁸.

91. A Requerente consigna que apresentará o Plano de Recuperação Judicial dentro do prazo legal.

92. Por fim, pugnam que todas as futuras publicações e intimações sejam realizadas exclusivamente em nome de seus procuradores, André Luiz Oliveira de Moraes e Raysa Pereira de Moraes, inscritos na OAB/RJ sob os nºs. 134.498 e 172.582, respectivamente, sob pena de nulidade e violação ao que dispõe o artigo 272, § 2º, do Código de Processo Civil.

93. Dá-se à presente causa o valor de R\$ 15.071.045,51 (quinze milhões setenta e um reais e quarenta e cinco centavos).

Termos em que,
Pede deferimento.

Rio de Janeiro, 20 de setembro de 2021.

André Luiz Oliveira de Moraes
OAB/RJ 134.498

Raysa Pereira de Moraes
OAB/RJ 172.582

Amanda Serafim Rangel
OAB/RJ 225.275

²⁸ “Art. 4º - Recomendar a todos os magistrados e magistradas das varas, especializadas ou não, onde tramitam processos de recuperação judicial que determinem aos responsáveis pelo expediente que, nos processos de recuperação judicial, realizem o sigilo dos documentos contendo a relação de bens particulares dos sócios e/ou administradores da devedora.”

RELAÇÃO DE ANEXOS

Doc. 01 – Certidão de Regularidade no Registro Público de Empresas, através da Certidão emitida perante a Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro e Atos Constitutivos atualizados;

Doc. 02 – Procuração;

Doc. 03 – Contratos de Constituição dos Consórcios Internorte e Intersul;

Doc. 04 – Descrições dos Bloqueios Judiciais decorrentes do reconhecimento de obrigações solidárias de outras Consorciadas;

Doc. 05 – Certidão Positiva com efeitos de Negativa de Débitos relativos aos Tributos Federais e à Dívida Ativa da União;

Doc. 06 – Laudo de Constatação Prévia;

Doc. 07 – Demonstrações Contábeis;

Doc. 08 – Relação Nominal de Credores;

Doc. 09 – Relação de Empregados;

Doc. 10 – Certidões de Protesto;

Doc. 11.1 – Relação de Processos em que a Gire foi incluída no polo passivo;

Doc. 11.2 – Relação de Processos Trabalhistas em que os Consórcios Internorte e Intersul são partes, e que, embora não se reconheça em hipótese alguma a solidariedade das obrigações perante as dívidas de outras Consorciadas e dos Consórcios, considerando haver eventual risco de redirecionamento das cobranças à Requerente, pugna pela juntada da relação dos processos, demonstrando que os créditos são anteriores à data deste pedido de recuperação judicial.

Doc. 12 – Relatório do Passivo Fiscal;

Doc. 13 – Relação de Ativos.