



**EXCELENTÍSSIMO(A) SENHOR(A) DOUTOR(A) JUIZ(A) DE DIREITO DA ____
VARA CÍVEL DA COMARCA DE RIO GRANDE/RS**

URGENTE

NOIVA DO MAR SERVIÇOS DE MOBILIDADE

LTDA., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob n.º 10.682.637/0001-69, com sede na Rua Jockey Club, nº 296, Vila São Miguel, CEP 96.212-730, na cidade de Rio Grande/RS, e-mail: juridico@noivadomar.com.br, por meio de seu advogado, cujo endereço eletrônico é thiago@thiagodiamante.com.br, vem, respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, com fundamento no art. 47 e seguintes da Lei 11.101/2005 e com o pressuposto de manutenção do serviço público de transporte municipal terrestre, apresentar o seu **PEDIDO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL**, pelas razões a seguir expostas:

I - DA COMPETÊNCIA DESTE JUÍZO

Conforme disposto no art. 3º, da Lei 11.101/2005, é competente para o processamento da recuperação judicial o Juízo do local do principal estabelecimento do devedor.

Nesses termos, as atividades da Autora estão concentradas exclusivamente nesta Comarca de Rio Grande/RS, onde são tomadas as principais decisões e realizados os principais negócios. Ainda, a sede social da Noiva do Mar Serviços de Mobilidade Ltda., de acordo com o contrato social anexo, está localizada nesta cidade de Rio Grande, Rua Jockey Club, nº 296, Vila São Miguel.

Assim, o juízo competente para o processamento do presente pedido claramente é o do Foro da Comarca de Rio Grande/RS.



II - INTRODUÇÃO – DA NOIVA DO MAR SERVIÇOS DE MOBILIDADE

A empresa autora se destina ao transporte público de passageiros no Município de Rio Grande/RS, desde junho de 2019, onde atua como permissionária das linhas de serviço público e essencial a população.

A requerente é a maior empresa de transporte urbano da cidade de Rio Grande/RS, atualmente constituída por uma frota de 99 (noventa e nove) veículos, sendo 74 (setenta e quatro) ônibus urbanos convencionais, 10 (dez) seletivos, 11 (onze) microônibus e 04 (quatro) veículos de apoio.



A Noiva do Mar Serviços de Mobilidade Ltda. possui grande importância social, tanto pelo número de funcionários que dependem diretamente de seu funcionamento, como também pela relevantíssima função pública que desenvolve no transporte municipal de pessoas.

A requerente emprega 212 (duzentos e doze) funcionários diretos e é responsável por 54% das linhas de transporte coletivo da cidade. O sistema de transporte coletivo urbano e distrital no município de Rio Grande é operado apenas por duas empresas.

A autora assumiu as linhas de transporte público da cidade, por conta da inviabilidade de manutenção dos serviços pela antiga permissionária, visto que a antiga permissionária não tinha mais condições econômicas e técnicas para dar continuidade na prestação do serviço público.

Assim, as linhas exploradas pela antiga permissionária – Viação Noiva do Mar – foram cedidas pelo Município à parte autora – Mais Fácil Comércio e Logística Ltda, inscrita no CNPJ nº 10.682.637/0001-69– que alterou o



nome empresarial para Noiva do Mar Serviços de Mobilidade Ltda, conforme trecho extraído do Decreto Municipal¹ e certidão da Junta Comercial anexa:

Art. 2º Fica delegado o serviço de transporte coletivo convencional do Município do Rio Grande, em regime de permissão, a MAIS FÁCIL COMÉRCIO E LOGÍSTICA LIMITADA a contar de 14 de junho de 2019, que passará a realizar as linhas de transporte público urbano do município antes cumpridas pela VIAÇÃO NOIVA DO MAR LTDA,

A recuperanda atua de forma permissionária até que nova licitação do transporte coletivo seja realizada.

Destaca-se que a parte autora foi a única empresa habilitada no último certame licitatório realizado pela cidade de Rio Grande, qual seja a Concorrência Pública nº. 019/2019, cujo objeto é *"contratação de empresa ou consórcio de empresas para Operação dos Serviços Públicos de Transporte Coletivo de Passageiros do Município do Rio Grande/RS, sob o regime de Concessão"*. Todavia, referido certame encontra-se suspenso em razão de decisão do Tribunal de Contas do Estado.

Ainda, que as concorrências realizadas anteriormente foram desertas:

Concorrência 008/2016, concorrência DESERTA;
Concorrência 008/2017, concorrência DESERTA em duas oportunidades, tendo sido encerrada e encaminhada para revisão do projeto básico;
Concorrência 019/2019, sessão aberta em 23/01/2020, encontra-se suspenso por decisão do tribunal de contas, contendo apenas a autora como participante.

O transporte coletivo público de Rio Grande vem sendo executado de forma precária **desde 2014**, sem que esse fato tenha gerado prejuízos à comunidade, ao Município ou aos trabalhadores.

A dificuldade na exploração da atividade de transporte coletivo público é notória no nosso país já há algum tempo, essa dificuldade, inclusive, é corroborada pela ausência de interessados em participar dos últimos

¹ <https://leismunicipais.com.br/a/rs/r/rio-grande/decreto/2019/1633/16323/decreto-n-16323-2019-delega-sob-a-forma-de-permissao-o-servico-de-transporte-coletivo-convencional-as-empresa-transpessoal-transportes-ltda-e-mais-facil-comercio-e-logistica-limitada>



processos licitatórios no Município de Rio Grande, sendo este contexto repetido corriqueiramente em dezenas e dezenas de outros municípios pelo Brasil.

A requerente vem contribuindo para o desenvolvimento da cidade do Rio Grande. Preocupada em bem servir seus clientes, nesse período foram implantadas modalidades de serviço diferenciadas, como o transporte Seletivo e Ligeirinho, por exemplo, além da adoção de medidas tecnológicas para facilitar o dia a dia do usuário, como a bilhetagem eletrônica e aplicativos de monitoramento.

Com o surgimento de novas tecnologias, foi possível disponibilizar mecanismos que permitem ao usuário acompanhar a movimentação do seu ônibus e possibilitar uma otimização no tempo de espera. Além disso, o moderno sistema de bilhetagem eletrônica permite ao passageiro se cadastrar em um programa de fidelidade que garantirá benefícios por utilizar o transporte coletivo.

A Noiva do Mar fez consideráveis investimentos no sistema, que se aproximam de R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais), a exemplo da substituição da bilhetagem eletrônica; acréscimo de 05 (cinco) microônibus; retirada de operação e substituição dos veículos com mais de 10 (dez) anos de vida útil, e; obtenção de licença ambiental.

Ressalta-se que a parte autora têm compromisso com a preservação ambiental e o desenvolvimento sustentável da região Sul do Estado. Visando manter a qualidade dos serviços prestados, todos os veículos coletivos foram aprovados pelo Programa Despoluir, voltado ao controle do nível de poluentes lançados na atmosfera. Possuem também licença de operação conferida pela Fundação Estadual de Proteção Ambiental (FEPAM), bem como há na sede um setor de manutenção e limpeza, que garante a segurança e a higienização dos ônibus para circulação.

Desse modo e com tal relevância, é fundamental que a recuperanda sobreviva para que não haja o risco de descontinuidade dos serviços essenciais que realiza, o que afetaria principalmente a população de Rio Grande com menor poder aquisitivo.



O transporte regular é um serviço público essencial que possibilita ao cidadão exercer seu constitucional direito de ir e vir. Inclusive tal direito social possui o mesmo status constitucional dos direitos à saúde, educação e outros direitos relacionados aos instrumentos de realização dos valores contidos no conceito de dignidade da pessoa humana.

Cabe ao município prestar diretamente o serviço de transporte público de pessoas ou valer-se de concessões ou permissões. Destarte, quando o município opta por realizar uma concessão ou permissão, aquele que desempenha tal função, exatamente como o caso da recuperanda, exerce, em substituição ao próprio Estado, atividade pública fundamental e essencial.

Esse ponto é extremamente relevante para que se entenda que o caso da recuperanda, se comparado com outras recuperações judiciais, é *sui generis* e deve receber tratamento diferenciado, na exata medida da importância constitucional que possui as atividades que desempenha.

A responsabilidade social da Noiva do Mar e o comprometimento com seus colaboradores fez com que dezenas de pessoas de origem humilde, que começaram na empresa como motoristas, cobradores ou auxiliares administrativos, tivessem apoio para concluir os estudos universitários e se qualificar.

Com uma frota sempre em constante manutenção, não há, na cidade de Rio Grande, outra companhia que forneça serviços no padrão de qualidade e eficiência da Noiva do Mar, o que gera também um alto custo operacional por quilômetro rodado.

É de bom tom ressaltar que, em meio à violenta crise econômico-financeira e política que afeta o país atualmente, o que – diga-se de passagem – abalou em cheio o setor de transportes, a Noiva do Mar sempre se manteve íntegra e distante de qualquer escândalo ou denúncia de corrupção.

Fato é que, não fosse por fatores alheios a sua própria vontade, conforme será melhor exposto adiante, por certo a companhia não necessitaria pedir socorro à justiça para se soerguer.



III - DAS EXPOSIÇÃO DAS RAZÕES DA CRISE ECONÔMICA – ART. 51, I

Em atenção ao quanto previsto pelo art. 51, I, da Lei 11.101/2005, é imperioso esclarecer as razões da crise econômico-financeira que se abateu nas atividades da Requerente, vítima da pandemia e da volatilidade econômica e mercadológica que tem assolado o país nos últimos anos.

O caso da parte autora é sensível e complexo, pois é uma prestadora de serviço essencial de transporte de passageiros que, sem maiores digressões, faz parte indelével de uma cadeia estrutural que movimenta todo o sistema econômico do município de Rio Grande, desde o comércio e indústrias, até os serviços essenciais de saúde, ao passo que emprega muitos funcionários, tem despesas para manter toda a frota de coletivos em circulação e sofre diretamente os reflexos do momento de retração econômica em consequência da pandemia, que pode levar ao colapso o sistema público de transporte coletivo da cidade, deixando a deriva todos os usuários dependente de tais serviços.

O transporte coletivo de passageiros, atividade da recuperanda, é, por definição constitucional, essencial e estratégico e, também, por assim dizer, é o serviço público que viabiliza os demais serviços de utilidade pública, tornando viável o funcionamento das cidades e a rotina das pessoas.

Ressalta-se que a Emenda Constitucional n.º 90, de 15 de setembro de 2015, deu nova redação ao artigo 6º da Constituição Federal, a fim de introduzir o transporte como direito social:

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.

O Brasil, infelizmente, optou por um modelo de mobilidade focado no uso do automóvel, iniciando um processo de sucateamento e posterior destruição dos bondes e transformando a via pública em um bem (financiado por toda a sociedade) e apropriado em mais de 90% (noventa por cento) pelos automóveis.



Com esse modelo, o transporte público foi entregue às regras de mercado, financiado basicamente pelos usuários. Esta política, aliada ao incentivo do uso do transporte individual para classe média e a proliferação dos transportes alternativos e/ou clandestinos, gerou ao longo do tempo uma diminuição progressiva do número de usuários de transporte coletivo.

Sob essa perspectiva, algumas constatações podem ser evidenciadas, tais como: proliferação dos transportadores públicos não regulamentados; incentivo e isenções fiscais à aquisição e produção de automóveis; possibilidade de financiamento a longo prazo dos veículos; mobilidade urbana altamente centrada no uso do automóvel; falta de financiamento público a juros subsidiados para aquisição de ônibus urbanos, etc.

Outrossim, além das incertezas e oscilações vivenciadas pelo mercado financeiro no país, é certo que o alto índice de desemprego desencadeia uma queda da demanda por transporte público coletivo urbano, levando a uma redução das receitas tarifárias das concessionárias.

Conforme diagnóstico realizado pela Prefeitura da cidade de Rio Grande (plano de mobilidade urbana elaborado em novembro/2020), a atual situação do transporte coletivo é a seguinte:

"Desde 1996 quase todas as cidades brasileiras têm registrado queda na utilização do transporte público coletivo em detrimento da expansão de modais de transporte privado individual. Essa tendência vem sendo respondida com cortes de serviço, por um lado, e reajustes tarifários superiores à inflação, por outro. E, como provam as estatísticas, essas ações estimulam ainda mais a migração das pessoas para o transporte individual.

Esse fenômeno se acentuou com o surgimento dos aplicativos de carona e com a queda nos níveis de emprego e renda verificados no país. À medida que perdem demanda, os sistemas de transporte coletivo por ônibus no Brasil vêm aumentar a participação percentual de usuários gratuitos sobre a demanda total – o que significa que o custo do serviço está sendo repartido por um grupo cada vez menor de pessoas, o que impõe a necessidade de redefinir o modelo de financiamento do serviço.



Rio Grande não é exceção ao cenário. Antes o contrário. O sistema de transporte urbano do município chegou ao início dessa década reduzido a menos de dois terços do que era na década anterior. Não obstante, as linhas, rotas e boa parte das especificações operacionais ainda são as mesmas da década passada. O resultado é uma rede de transporte que oferece baixas frequências, pouca legibilidade a um custo operacional alto.”

É de conhecimento do Poder Público Municipal que a perspectiva econômica do serviço explorado pelas permissionárias vem piorando ano a ano, tanto pelo aumento de custos generalizado ocasionado pela conjuntura presente, mas também pela substancial diminuição do número de usuários do serviço.

A tabela a seguir é constante do Projeto Básico/Especificação dos Serviços apresentada pelo Município de Rio Grande para a última licitação do transporte coletivo iniciada em 2019 e não concluída em face da Pandemia do Covid-19, onde se constata a diminuição do número de usuários pagantes.

Essa tabela, extraída do edital de licitação do transporte coletivo, bem aclara a situação delicada enfrentada pelo transporte coletivo em âmbito municipal, **o qual vem perdendo desde 2014 o percentual de 10% passageiros ao ano** (notar que eram transportados 19.553.909 passageiros/ano em 2014 e caiu para 12.136.272 em 2018, ou seja, uma retração de mercado de 38%).

PASSAGEIROS PAGANTES DO SISTEMA (SEM DESCONTO E COM DESCONTO)							
ANO	PASSAGEIROS PAGANTES SEM DESCONTO			PASSAGEIROS PAGANTES COM DESCONTO (ESCOLAR)		TOTAIS PASSAGEIROS PAGANTES SISTEMA	MÉDIA DOMENSAL
	CONVENCIONAL (URBANO)	DIFERENCIADO (SELETIVO)	DISTRITAL	ESCOLAR CONVENCIONAL (URBANO)	ESCOLAR DISTRITAL		
2018	9.148.101	845.650	169.322	1.951.227	21.972	12.136.272	1.011.356
2017	11.145.963	940.790	158.186	2.258.444	20.747	14.524.130	1.310.344
2016	12.601.818	981.198	168.526	2.173.531	19.520	15.944.593	1.328.716
2015	13.685.456	1.047.907	177.015	2.325.264	20.326	17.255.968	1.437.997
2014	15.445.757	1.110.003	185.211	2.768.484	24.454	19.533.909	1.627.825

Fonte: Bilhetagem Eletrônica



A corroborar as dificuldades financeiras da autora, menciona-se o parcelamento de salários dos funcionários, por não conseguir efetuar os pagamentos nos moldes preconizados em Lei, justamente pelo cenário de força maior enfrentado pela empresa, que diminuiu seu faturamento a menos da metade do que em períodos anteriores a pandemia e tendo acréscimo de custos, pois teve que fomentar higienização dos veículos², bem como colocar mais veículos a circular para evitar lotações nos coletivos de transporte público municipal.

É de notório conhecimento a dimensão da forte crise que assola o país e o mundo, em razão da pandemia da COVID-19, que tomando grandes proporções desde o início do mês de março/2020, foi declarado o estado de calamidade pública.

O impacto de todo esse cenário na economia foi direto e imediato. A impossibilidade de circulação de pessoas, o fechamento do comércio e o aumento do desemprego, que tendem a perdurar pelos próximos meses e até anos, gerarão efeito catastrófico no PIB, sendo um cenário jamais visto por esta geração.

Com a retração da economia, houve um aumento significativo do número de desempregados no país, fazendo com que a circulação de riquezas fosse drasticamente afetada bem como a disponibilidade de recursos para gastos nas despesas ordinárias e extraordinárias das famílias.

Nesse contexto de variados níveis de protocolos de distanciamento social aliado à redução de receita das famílias, diversos segmentos da economia foram drasticamente afetados.

A consequência lógica deste momento excepcional é o enfrentamento de dificuldades em todos os setores da cadeia produtiva, tanto nos setores públicos, quanto nos privados, com o surgimento de problemas de toda ordem, desde os econômicos até os sociais. A própria atividade desenvolvida pela empresa requerente, que já vinha sofrendo uma retração desde o início da última década, em função da mudança de hábitos da população e o surgimento de novas alternativas de locomoção, foi uma das mais atingidas em todo o Brasil.

² <https://www.youtube.com/watch?v=p9Qo-jk1Ofs>



De fato, até o advento do Decreto Municipal nº. 17.045, de 19 de março de 2020³, que declarou Estado de Calamidade Pública neste Município de Rio Grande, em face da Pandemia da COVID-19, todas as obrigações tributárias, trabalhistas e comerciais estavam regulares, sendo comprometidas após, ante esta famigerada crise sanitária.

A flexibilização das regras trabalhistas foi uma alternativa importante que ajudou a manter os empregos, porém, sem o Programa Emergencial, encerrado em dezembro/2020, e sem recuperação da demanda, foram necessários realizar ajustes internos.

A empresa não mediu esforços para evitar desligamentos, mas não restou alternativa. Foram dispensados inicialmente 44 (quarenta e quatro) trabalhadores e acordado parcelamento de salário, o que causou uma greve surpresa que paralisou as atividades da parte autora e agravou ainda mais a situação da requerente⁴⁵.

Para evitar o colapso e garantir o equilíbrio das contas e manutenção do Sistema de Transporte Público de Passageiros (STTP) na cidade, a Prefeitura de Rio Grande, considerando parecer da Procuradoria Geral do Município, autorizou em 10/08/2020 a criação de um subsídio tarifário para cobertura das gratuidades⁶.

Todavia, o valor que inicialmente era de R\$ 3,85 (três reais e oitenta e cinco centavos) por pessoa transportada de forma gratuita foi reduzido para R\$ 0,80 (oitenta centavos)⁷ e em seguida passou a ser de apenas R\$ 0,50 (cinquenta centavos).

³ <https://leismunicipais.com.br/a/rs/r/rio-grande/decreto/2020/1704/17045/decreto-n-17045-2020-decreta-estado-de-emergencia-publica-no-mbito-territorial-do-municipio-do-rio-grande-ante-a-declaracao-de-pandemia-mundial-covid-19-pela-organizacao-mundial-de-saude-oms-onu>

⁴ <https://diariodotransporte.com.br/2021/02/19/paralisacao-de-onibus-da-noiva-do-mar-afeta-rio-grande-rs-no-inicio-da-manha/>

⁵ <https://www.grupoceano.com.br/noticias/rio-grande/rio-grande-amanhece-sem-transporte-coletivo-pela-2a-vez-em-2021-19075/>

⁶ <https://leismunicipais.com.br/a/rs/r/rio-grande/decreto/2020/1733/17327/decreto-n-17327-2020-reitera-o-estado-de-calamidade-publica-no-ambito-do-municipio-do-rio-grande-em-razao-da-pandemia-do-covid-19-e-regulamenta-subsidio-tarifario-para-o-sistema-de-transporte-publico-de-passageiros-2021-04-15-versao-compilada>

⁷ <https://leismunicipais.com.br/a/rs/r/rio-grande/decreto/2021/1811/18108/decreto-n-18108-2021-reitera-o-estado-de-calamidade-publica-no-ambito-do-municipio-do-rio-grande-em-razao-da-pandemia-do-covid-19-regulamenta-subsidio-tarifario-para-o-sistema-de-transporte-publico-de-passageiros-e-revoga-o-decreto-municipal-n-17327-2020-2021-04-15-versao-original>



Fator decisivo para atual crise da requerente foi o término, em 01/07/2021, via Decreto Municipal nº 18.229/2021, do subsídio tarifário anteriormente autorizado.⁸

Conforme o demonstrativo referente ao último exercício fiscal/contábil (2021), que é detalhado em anexo, tem-se que a empresa, apresentou um **resultado operacional negativo de R\$ 7.252.425,44**, muito devido a atuar em ramo fortemente impactado pelas medidas restritivas da Pandemia do Covid-19.

Tais medidas restritivas trouxeram uma queda vertiginosa no fluxo de passageiros transportados, o que é demonstrado mediante a planilha abaixo, a qual traz comparativamente os trimestres dos anos de 2019 e de 2020, demonstrando a perda média de 1 milhão passageiros por mês e perda de faturamento bruto proporcional a diminuição de passageiros, qual seja, perda de 77% em abril/2020, de 74% em maio/2020 e de 66% em junho/2020:

Período	Total de passageiros transportados	Período	Total de passageiros transportados	Isentos e estudantes	Percentual de isentos e estudantes	Diminuição de passageiros transportados totais
Abril/2019	1.274.188	Abril/2020	284.116	96.942	34%	- 77%
Maior/2019	1.318.811	Maior/2020	343.238	102.157	30%	- 74%
Junho/2019	1.147.668	Junho/2020	391.368	129.719	33%	- 66%

Outro fator relevante a ser destacado é o grande volume de gratuidade no transporte público.

Para se ter uma ideia, no último mês de janeiro/2022 a gratuidade correspondeu à 23% (vinte e três por cento) sobre todo o faturamento mensal da Requerente, não recebendo, em contrapartida, qualquer subsídio da prefeitura, como outrora prometido, tendo a companhia que arcar com este prejuízo.

⁸ <https://leismunicipais.com.br/a/rs/r/rio-grande/decreto/2021/1823/18229/decreto-n-18229-2021-reitera-o-estado-de-calamidade-publica-no-ambito-do-municipio-do-rio-grande-em-razao-da-pandemia-do-covid-19-regulamenta-subsidio-tarifario-para-o-sistema-de-transporte-publico-de-passageiros-e-revoga-o-decreto-municipal-n-18108-2021>



Destaca-se que os números atuais (**janeiro/2022**) estão ainda menores em comparação com o período de 2020 e 2021:



A empresa continua operando com capacidade assombrosamente reduzida em relação ao período pré pandemia, todavia, com o término do prazo da Medida Provisória do Governo Federal que autorizava redução de jornada e de salário, necessita arcar com 100% dos salários dos funcionários, o que gera um descompasso financeiro.

Somado a todos os problemas já narrados, o constante adiamento do retorno às aulas presenciais (início previsto apenas para o dia 25/04/2022⁹) e a demora do retorno das demais atividades presenciais¹⁰ contribuem ainda mais para o agravamento da crise da empresa.

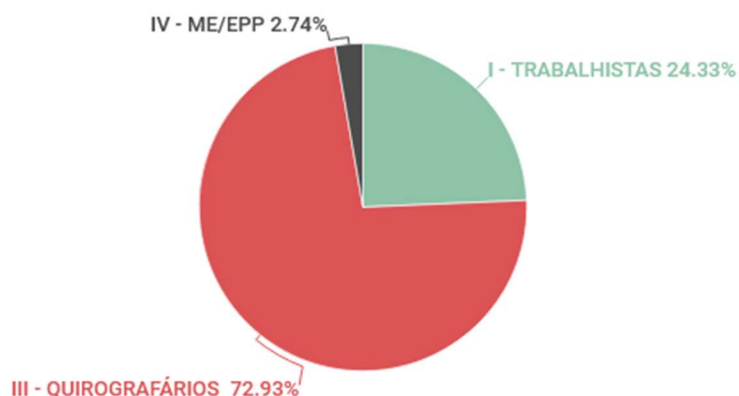
Embora mantendo a qualidade dos seus serviços, a manutenção da frota e as rotas previamente determinadas pelo Poder Público concedente, após anos de arrocho nas tarifas, de elevação na quantidade de isenções e diminuição de usuários em todo o setor de transporte público de passageiros, a empresa passou a enfrentar dificuldades para equacionar os seus custos elevados, com a gradativa diminuição de suas receitas.

⁹ <https://www.grupooceano.com.br/noticias/rio-grande/primeiro-semester-letivo-de-2022-da-furg-inicia-no-dia-25-de-abril-23817/>

¹⁰ <https://www.olitoraneo.com.br/noticia/8986/festimar-ganha-nova-data.html>



Em síntese, o passivo total sujeito a recuperação judicial, nesta data, é de **R\$ 12.673.605,80 (doze milhões, seiscentos e setenta e três mil, seiscentos e cinco reais e oitenta centavos)**, sendo formado por créditos que se enquadram nas classes definidas nos incisos I (derivados da legislação do trabalho ou decorrentes de acidentes de trabalho), III (quirografários) e IV, do artigo 41 (enquadrados como microempresa ou empresa de pequeno porte), da LRF, distribuídos da seguinte forma (detalhados na relação de credores anexa):



Conforme se extrai da documentação anexa à inicial, verifica-se que boa parte do endividamento da empresa está localizado no curto prazo, causando reflexos na sua liquidez e constante necessidade de capital de giro, aumentando ainda mais seu endividamento.

Importante destacar que essa situação não é particular da autora, mas sim de uma crise generalizada em todo o setor de transporte coletivo de passageiros, que vem sofrendo quedas significativas no número de usuários em todo o país, inclusive a partir do advento de novas tecnologias e aplicativos que alteraram a forma como a sociedade se locomove.

Em recente reunião realizada no dia **25/02/2022**¹¹, a Prefeitura de Rio Grande, juntamente com a de Pelotas, reconheceu a crise do transporte coletivo urbano em razão do flagrante aumento de custos sobre o sistema, especialmente em razão do custo elevado do diesel e que se faz necessário um reajuste dos valores da passagem. Transcreve-se trecho da notícia divulgada pela assessoria de comunicação do município vizinho corroborando com o cenário aqui narrado:

¹¹ <https://pelotas.com.br/noticia/prefeitos-de-pelotas-e-rio-grande-avaliam-situacao-do-transporte>



(...) Paula destacou que os números indicam um reajuste de até R\$ 5,50 a partir de março, mas reiterou que, de forma alguma, a passagem chegará a esse patamar. Ponderou que a crise do transporte é grave e que os governos federal e estaduais precisam agir.

"A crise do transporte público é um tema nacional. Os prefeitos estão mobilizados para que haja uma solução que envolva todos os entes. Aumentar muito a passagem não resolve e prejudica os usuários. Os municípios não têm condições de subsidiar sozinhos o sistema", afirmou a gestora

Branco disse que os números de Rio Grande são, proporcionalmente, semelhantes aos de Pelotas e se uniu à posição da prefeita.

*"Estamos avaliando a nossa situação. **Não temos condições de subsidiar parte da passagem.** Precisamos que os projetos que estão no Congresso sejam aprovados", apontou o prefeito.*

Não é novidade que esta década vem se notabilizando pelas dificuldades financeiras das empresas prestadoras de serviços de transporte público de passageiros, não só no Rio Grande do Sul, mas em todo o seu território nacional. No Estado do Rio de Janeiro, por exemplo, as principais empresas de transporte coletivo urbano realizaram pedido de recuperação judicial¹².



¹² <https://extra.globo.com/noticias/rio/mais-uma-empresa-de-onibus-pede-recuperacao-judicial-ja-a-11-de-um-total-de-29-25210380.html>



Os constantes aumentos do combustível não acompanham a defasagem tarifária acumulada. Estes fatores – queda de receita e aumento dos custos – acabam por gerar uma operação deficitária que deve ser imediatamente enfrentada, sob pena de vir a tornar inviável a operação e colapsar o sistema de transporte público.

Apenas para que se tenha uma dimensão desses impactos, o diesel – principal combustível dos ônibus operados pela autora – acumulou no ano de 2021 **uma alta de 65,5%** de seu preço¹³, gerando impactos devastadores nos resultados de qualquer empresa de transporte. Os aumentos são verificados nos demais componentes envolvidos na operação dos veículos, tais como peças de reposição e pneus.

Mas não é só. Já na primeira semana do ano de 2022, a Petrobras anunciou novo aumento no preço dos combustíveis. Ainda, nos últimos dias, em razão da guerra entre Rússia e Ucrânia, o valor do barril de petróleo ultrapassou US\$ 100,00 (cem dólares) e já se fala em novo reajuste no preço de combustíveis no Brasil¹⁴.

Ou seja, a situação que se verifica é a de que cada vez mais o custo operacional aumenta, sem que o valor dos serviços acompanhe esse aumento.

No que tange o aumento dos custos operacionais, há que se mencionar também o expressivo e absurdo aumento dos valores dos veículos, dentre eles os ônibus, principal ferramenta de trabalho da Noiva do Mar. Isso se deve ao fato de que durante a pandemia as fábricas foram paralisadas, retornando o seu ritmo de produção de forma mais lenta e incapaz de atender toda a demanda do mercado.

Além de todo os problemas narrados, a parte autora tem sido responsabilizada solidariamente por todo passivo trabalhista existente da empresa de transporte coletivo que explorava a concessão anteriormente. Em ação movida pelo douto Ministério Público do Trabalho (Ação Civil Pública nº 0020250-39.2020.5.04.0124 em tramitação ante a 4ª Vara do Trabalho de Rio Grande) todo o patrimônio da parte autora foi indisponibilizado para garantir o pagamento de

¹³<https://www.cnnbrasil.com.br/business/petrobras-anuncia-aumento-nos-precos-da-gasolina-e-do-diesel>

¹⁴<https://olhardigital.com.br/2022/03/01/pro/guerra-entre-russia-e-ucrania-pressiona-preco-dos-combustiveis-no-brasil/>



demandas trabalhistas ainda em fase inicial sob a justificativa de "*que a sucessão de empresas constitui modalidade de assunção de débitos e créditos*".

Não bastasse a difícil situação, a parte autora sequer consegue vender, alienar, realização dação em pagamento dos veículos que não estão sendo momentaneamente utilizados ou utilizar tais veículos como moeda de troca para renovação da frota. Logo, não resta alternativa senão se socorrer da recuperação judicial.

Vale reiterar que a Requerente é uma companhia tradicionalíssima no ramo, plenamente viável, geradora de empregos e riquezas, contando atualmente com mais de 200 (duzentos) empregos diretos, além dos indiretos, e que cumpre relevante função social na comunidade em que se situa

Muito embora sejam muitos os desafios enfrentados, a Noiva do Mar acredita veementemente que o processo de recuperação judicial será efetivo para a sua reestruturação, a fim de que a empresa possa novamente experimentar os resultados positivos outrora verificados, mantendo – e até mesmo ampliando – a geração de mais de 200 (duzentos) postos de serviço.

IV – DA VIABILIDADE ECONÔMICA E OPERACIONAL

Os fatos acima elencados levaram a uma transitória crise financeira que necessita ser remediada por meio da reestruturação do passivo da Noiva do Mar no ambiente de recuperação judicial.

Todavia, muito embora diversos fatores sejam desfavoráveis ao ramo de transportes terrestre de passageiros, existem perspectivas promissoras quanto à retomada gradual das atividades outrora paralisadas pela pandemia, retomando o cenário de normalidade.

Ainda, há iniciativas legislativas em curso junto ao Congresso Nacional para uma ajuda emergencial às empresas de transporte público destinada a reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da pandemia.

Os serviços prestados e os postos de empregos garantidos pela continuidade da Noiva do Mar já demonstram de maneira



incontestável a função social da Requerente, seja como prestadora de serviço essencial à Cidade, seja como fonte geradora de empregos.

A preservação dos mais de 200 (duzentos) empregos também é um fator importantíssimo para a sociedade. Eventual quebra não se coaduna com o interesse social na manutenção das atividades da Requerente, sendo certo que a Noiva do Mar se adequa a todos os requerimentos objetivos e subjetivos presentes na Lei nº 11.101/2005.

Como é notório, o transporte público é utilizado pelas camadas mais carentes da população e foi em nome dessas pessoas que a parte autora, mesmo diante de inúmeras dificuldades enfrentadas, seguiu e ainda segue lutando para preservar sua atividade, viável, mas que atravessa um momento delicado em razão dos vetores de ordem geral e específica acima mencionados e que a impactam economicamente.

Quando a empresa reconhece publicamente as suas dívidas e dificuldades, como faz a parte autora, ela mostra a sua idoneidade e sua maneira transparente de gestão. Mesmo com todas as dificuldades que vem enfrentando, em nenhum momento se esquivou de suas obrigações. Ao contrário, ao assumir publicamente suas limitações, deixou clara a sua seriedade e continua agindo (como sempre agiu) com total responsabilidade para honrar seus compromissos financeiros.

A própria Lei 11.101/2005 fala por si ao traçar os objetivos da recuperação judicial, sobretudo no âmbito dos princípios da preservação da empresa e da sua função social, o que no presente caso assume especial relevância diante das suas particularidades, uma vez que a recuperanda assume diversos custos (investimentos em geral especialmente em frota de ônibus e renovação de frota, inúmeras hipóteses de transporte gratuito de passageiros etc.) que se revertem em benefício direto da população, custos esses, porém, que não pode simples e livremente repassar ao usuário ante as limitações tarifárias impostas pelo Município, e isso tudo no âmbito da função pública essencial exercida sobretudo em prol da parcela mais carente da população que se utiliza do transporte público, elementos que como dito tornam o presente caso bastante peculiar e assim merecedor de especial e máxima proteção do regime jurídico da recuperação judicial.



O que se pretende demonstrar, é que o atual momento de crise sofrido pela empresa requerente não decorre de falhas internas de gestão, mas sim de fatores econômicos inesperados, tais como a recessão da economia acentuada principalmente com a paralisação das atividades, devido ao Covid-19, déficit público elevado que limita investimentos na economia, desemprego acentuado, dentre outros, que gravemente atingiram o cenário econômico nacional como um todo e nos mais diversos setores da economia brasileira (comércio, serviço, indústria, agronegócio, construção civil, etc) e no exterior, com a desaceleração da economia global, além é claro, da total inércia da Prefeitura de Rio Grande em manter o equilíbrio econômico financeiro do contrato de concessão.

A recuperanda, como dito, é uma empresa viável que presta, em substituição ao Estado, um serviço essencial à mobilidade da população, mas precisa da recuperação judicial para acomodar em sua geração de caixa as obrigações que contraiu justamente para prestar da melhor forma possível esses serviços tão essenciais à população, sendo certo que após o saneamento através desta recuperação judicial, continuará seguindo em frente.

A empresa vem regularmente discutindo e negociando com o município de Rio Grande possíveis soluções para, em conjunto, enfrentarmos a maior crise sanitária e econômica já vivenciada no último século. A autora assegura aos usuários que tudo está sendo feito para manter, na forma possível, um transporte público de qualidade, lembrando que o quadro em Rio Grande não difere de tantos outros municípios do país.

Desta forma, a empresa necessita urgentemente de uma ampla e justa renegociação do endividamento com seus credores, motivo pelo qual não restou alternativa senão socorrer-se do presente pedido de recuperação judicial

Os fatores acima listados demonstram cabalmente a viabilidade das autoras e a necessidade de sua preservação, uma vez que se enquadra dentro do escopo de empresa que deve ser protegida pela Lei nº 11.101/2005, estando apta a requerer o deferimento de seu pedido de recuperação judicial.

**V - DO ATENDIMENTO AOS REQUISITOS OBJETIVOS DA LEI**

Referência legal	Requisito	Doc.
Art. 48	Certidões desta Comarca e certidões criminais	OUT3
Art. 51, I	Exposição das causas da crise	Item III supra
Art. 51, II, a, b, c	Demonstrações contábeis dos últimos 3 exercícios e balancetes de 2022	OUT4
Art. 51, d	Fluxo de caixa realizado e projetado	OUT5
Art. 51, e	Descrição das sociedades do grupo	Não aplicável
Art. 51, III	Relação de credores	OUT6
Art. 51, IV	Relação de empregados	OUT7
Art. 51, V	Registro na Junta Comercial, contrato social e alterações	OUT8
Art. 51, VI	Relação de bens particulares do controlador e do administrador	OUT9
Art. 51, VII	Extratos bancários atualizados de todas as contas	OUT10
Art. 51, VIII	Certidão do cartório de protesto	OUT11
Art. 51, IX	Relação de processos judiciais assinada	OUT12
Art. 51, X	Relatório detalhado do passivo fiscal	OUT13
Art. 51, XI	Relação de bens integrantes do ativo não circulante	OUT14

O artigo 48, da Lei 11.101/05, dispõe sobre os requisitos para o requerimento da recuperação judicial:

Art. 48. Poderá requerer recuperação judicial o devedor que, no momento do pedido, exerça regularmente suas atividades há mais de 2 (dois) anos e que atenda aos seguintes requisitos, cumulativamente:

I – não ser falido e, se o foi, estejam declaradas extintas, por sentença transitada em julgado, as responsabilidades daí decorrentes;

II – não ter, há menos de 5 (cinco) anos, obtido concessão de recuperação judicial;

III - não ter, há menos de 5 (cinco) anos, obtido concessão de recuperação judicial com base no plano especial de que trata a Seção V deste Capítulo;

IV – não ter sido condenado ou não ter, como administrador ou sócio controlador, pessoa condenada por qualquer dos crimes previstos nesta Lei.



Em conformidade com as exigências legais (art. 48, da Lei 11.101/05), a parte autora declara exercer regularmente suas atividades há mais de dois anos, que nunca teve sua quebra decretada, jamais obteve os benefícios de uma recuperação judicial e que a requerente, seu administrador e sócio controlador não foram condenados por crimes previstos na Lei 11.101/2005, conforme pode-se aferir mediante análise dos documentos acostados à esta inicial.

Satisfeitas as condições exigidas pelo art. 48 e pelo art. 51, I, ambos da LRF, demonstra-se a observância dos demais requisitos constantes dos incisos II a XI, do art. 51 da Lei 11.101/05, conforme tabela acima:

Assim, também pelo viés objetivo, o presente pedido de recuperação judicial indica consonância legal e, portanto, merece o consequente deferimento.

VI - DO PEDIDO DE TUTELA DE URGÊNCIA

A) DA NECESSÁRIA MANUTENÇÃO DA POSSE DOS VEÍCULOS – RISCO DE APREENSÃO IMINENTE – BENS ESSENCIAIS

O credor bancário CARUANA S/A - SOCIEDADE DE CRÉDITO, FINANCIAMENTO E INVESTIMENTO ajuizou ação de busca e apreensão (processo nº 1014430-96.2021.8.26.0003, em tramitação no Foro de Jabaquara, em São Paulo/SP – cópia anexa), onde foi deferida liminar para **apreensão de 46 (quarenta e seis) ônibus.**

A referida Instituição Financeira possui parte de seu crédito garantido por alienação fiduciária de veículos da autora (contratos anexos) e diante do atraso no pagamento das parcelas contratuais, pretende a imediata apreensão de tais bens.

Em que pese deferida a liminar de busca e apreensão em 02/08/2021 em São Paulo/SP (foro de eleição), as partes estavam em tratativas de acordo, razão pela qual a Instituição Financeira optou por requerer sucessivas vezes a suspensão do prazo para comprovar a distribuição da carta precatória. **Todavia, em 21/02/2022 distribuiu carta precatória nº 50030790220228210023 ante à 2ª Vara Cível desta Comarca de Rio Grande/RS.**



A expedição de mandado e designação de Oficial de Justiça para a apreensão dos veículos está em vias de ser realizada a qualquer momento, razão pela qual necessário seja imediatamente deferido o pedido para manter a recuperanda na posse dos veículos, sob pena de colapsar o transporte público do município.

Segue a listagem dos 46 (quarenta e seis) veículos que são objeto do pedido de busca e apreensão da Instituição Financeira:

Contrato 7644

Descrição	Ano de Fabr/Mod	Chassi	Placa	Renavam
Ônibus Mpolo Volare W9 On	2015/2015	93PB40N31FC055996	QKE-1916	01072461240
Ônibus Mpolo Volare W9 On	2015/2015	93PB40N31FC056000	QKE-1956	01072462505
Ônibus Mpolo Volare W9 On	2015/2015	93PB40N31FC056009	QKE-2006	01072463994
Ônibus Mpolo Volare W9 On	2015/2015	93PB40N31FC056010	QKE-1746	01072452879
Ônibus Mpolo Volare W9 On	2015/2015	93PB40N31FC056003	QKE-1986	01072463404

Contrato 8126

Descrição	Ano de Fabr/Mod	Chassi	Placa	Renavam
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82WXC204946	ISQ-0D35	00407887016
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W3CR204934	ISQ-0435	00407892168
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W2CR200678	ISQ-0314	00407883657
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W4CR214856	ISQ-0386	00407886139
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W1CR215155	ISR-7D12	00416935893
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W6CR215166	ISR-5837	00416612393
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82WXC204980	ISR-9064	00412006723
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9832L82W6CR205012	ISR-8012	00418147230
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82WXC214862	ISQ-8992	00412027089
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W1CR204110	ISQ-9A48	00412028913
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W2CR203693	ISP-4180	00405353723

**Contrato 9323**

Descrição	Ano de Fabr/Mod	Chassi	Placa	Renavam
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W4CR207955	ISP-9532	00407242759
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W9CR201908	ISP-9F42	00407245960
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W5CR202523	ISP-9523	00407244964
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L826WCR207214	ISR-5I49	00416609856
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W5CR204840	ISQ-0361	00407879340
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W1CR203104	ISR-7301	00416936288
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W1CR207380	ISO-6452	00398969000
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W8CR207196	ISO-8586	00401095673
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W3CR208854	ISO-8515	00401079007
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W5CR208192	ISP-1624	00404124658
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W2CR210224	ISP-1G25	00404147666
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W6CR208833	ISP-1G19	00404169759
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W5CR202893	ISR-5825	00416611800
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W5CR203381	ISP-7D93	00406363757
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W0CR208293	ISO-8E68	00401107159
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W4CR208197	ISP-1G13	00404121551

Contrato 9419

Descrição	Ano de Fabr/Mod	Chassi	Placa	Renavam
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W3CR208188	ISP-4B99	00405352603
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W4CR208507	ISO-8508	00401122301
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W4CR208409	ISP-6D77	00406125953
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W6CR208332	ISP-4B91	00405353219
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W6CR204152	ISP-6D91	00406140090
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W8CR204119	ISP-7E00	00406364052
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W9CR203707	ISO-8600	00401099946
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82WXC204364	ISP-6383	00406147078
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W2CR204567	ISP-9F08	00407250387
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W4CR210404	ISQ-0132	00407247009
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W4CR210306	ISP-9517	00407243674
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W9CR204372	ISP-7J10	00406587868
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W8CR204203	ISP-7396	00406363536
Ônibus Volkswagen Comil Svelto U	2011/2012	9532L82W3CR204366	ISQ-8E09	00411901907

Diante da essencialidade dos serviços prestados pela recuperanda, estes não podem ser interrompidos, sob o risco de prejudicar toda a cidade. Para o cumprimento do serviço público essencial, em substituição ao Estado, a recuperanda necessita dos ônibus, sendo eles bens indispensáveis para a sua prestação de serviços de transporte coletivo.

Em exemplo ilustrativo, os ônibus estão para a recuperanda assim como um aparelho respirador de oxigênio está para um hospital público. Se retirado de sua posse, quem morre é o paciente, do mesmo modo que



se a recuperanda não estiver na posse dos ônibus, quem sofrerá será a população mais pobre.

A eventual retirada da posse da recuperada dos veículos utilizados para a prestação dos serviços de transporte coletivo, essenciais à população (ônibus) acarretará sua interrupção, prejudicando sobremaneira a população de Rio Grande.

Resta claro que sem estes bens não há recuperação e o serviço essencial deixará de ser prestado. Isso denota a dupla essencialidade do bem: ele é essencial para empresa se recuperar, ele é essencial para que a população, principalmente a menos favorecida, possa ter um direito social garantido.

Cumprido destacar que compete unicamente ao juízo da recuperação judicial analisar a essencialidade dos bens da recuperanda, *in verbis*:

CONFLITO POSITIVO DE COMPETÊNCIA. RECUPERAÇÃO JUDICIAL. AÇÃO DE BUSCA E APREENSÃO. BEM MÓVEL. ALIENAÇÃO FIDUCIÁRIA. ATIVIDADE EMPRESARIAL. ESSENCIALIDADE DO BEM. AFERIÇÃO. COMPETÊNCIA DO JUÍZO UNIVERSAL.

1. Ainda que se trate de créditos garantidos por alienação fiduciária, compete ao juízo da recuperação judicial decidir acerca da essencialidade de determinado bem para fins de aplicação da ressalva prevista no art. 49, § 3º, da Lei nº 11.101/2005, na parte que não admite a venda ou a retirada do estabelecimento do devedor dos bens de capital essenciais ao desenvolvimento da atividade empresarial.

2. Impossibilidade de prosseguimento da ação de busca e apreensão sem que o juízo quanto à essencialidade do bem seja previamente exercitado pela autoridade judicial competente, ainda que ultrapassado o prazo de 180 (cento e oitenta dias) a que se refere o art. 6º, § 4º, da Lei n. 11.101/2005.

3. Conflito de competência conhecido para declarar a competência do Juízo de Direito da 1ª Vara dos Feitos de Relação de Consumo Cíveis e Comerciais da Comarca de Barreiras/BA. (CC 121207/BA, Rel. Ministro RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA, SEGUNDA SEÇÃO, julgado em 08/03/2017, DJe 13/03/2017)



Ainda, dos ensinamentos do Ministro Luís Felipe Salamá da 4ª Turma do Superior Tribunal de Justiça, extraídos do Resp nº 1.374.259-MT, aprende-se que:

"A razão de ser da norma que determina a pausa momentânea das ações e execuções – stay period – na recuperação judicial é a de permitir que o devedor em crise consiga negociar, de forma conjunta, com todos os credores (plano de recuperação) e, ao mesmo tempo, preservar o patrimônio do empreendimento, o qual se verá liberto, por um lapso de tempo, de eventuais constrições de bens imprescindíveis à continuidade da atividade empresarial, impedindo o seu fatiamento, além de afastar o risco da falência."

O artigo 49, §3º, parte final, da Lei n. 11.101/2005, desautoriza qualquer venda ou retirada de bens de capital essenciais à atividade produtiva da empresa em recuperação judicial, mesmo do credor não sujeito aos efeitos da referida Lei.:

Art. 49, §3º (...) não se permitindo, contudo, durante o prazo de suspensão a que se refere o § 4º do art. 6º desta Lei, a venda ou a retirada do estabelecimento do devedor dos bens de capital essenciais a sua atividade empresarial

Os credores, sujeitos e os não sujeitos à recuperação judicial, devem se abster de praticar atos que visem à satisfação de garantias prestadas pela devedora, posto que o fundamento de vedação da prática de tais atos é a necessária manutenção da empresa na posse de ativos essenciais durante o prazo do período de proteção.

Nesse sentido, o Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul:

*AGRAVO DE INSTRUMENTO. RECUPERAÇÃO JUDICIAL. DECISÃO QUE DETERMINOU A RESTITUIÇÃO DE BEM ANTES APREENDIDO EM AÇÃO DE BUSCA E APREENSÃO. BEM ESSENCIAL À ATIVIDADE DA EMPRESA. 1. No caso em comento, o agravante sustenta a impossibilidade de manter a determinação de devolução dos bens apreendidos nos autos da ação de Busca e Apreensão, uma vez que anterior ao processamento da recuperação judicial. 2. **Consoante se***



verifica no art. 49, § 3º, da Lei 11.101/05, há expressa ressalva no que pertine à retirada dos bens do estabelecimento empresarial da empresa em recuperação que são essenciais à atividade empresarial. Não há como ser deferido o pleito do banco agravante, isto porque resta evidenciado nos autos que o bem em questão é essencial às atividades da empresa recuperanda. 3. Também, a apreensão dos bens não pode sobrepor-se à constatação da essencialidade dos caminhões, vez que a recuperanda é uma transportadora, havendo, por essa razão, possibilidade de inviabilização do objetivo comercial caso não devolvidos para a empresa. 3. Irretocável, portanto, a decisão recorrida. AGRADO DE INSTRUMENTO DESPROVIDO. (Agravado de Instrumento Nº 70075353813, Quinta Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Lusmary Fatima Turelly da Silva, Julgado em 28/03/2018)

AGRAVO DE INSTRUMENTO. RECUPERAÇÃO JUDICIAL. SUJEIÇÃO DE CRÉDITO GARANTIDO POR ALIENAÇÃO FIDUCIÁRIA AO PROCESSO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL. MANUTENÇÃO DA POSSE DOS BENS ESSENCIAIS. PRAZO. CASO CONCRETO. Possibilidade de manutenção da posse dos bens objeto de alienação fiduciária durante o período da recuperação, considerando a essencialidade destes para a continuidade da principal atividade das recuperandas e possibilidade de cumprimento do plano. Observância ao princípio da preservação da empresa e manutenção da atividade produtiva (art. 47 da Lei n. 11.101/05). Prazo de manutenção determinado. RECURSO PARCIALMENTE PROVIDO. (TJRS, Agravado de Instrumento nº 70083747378, 5ª Câmara Cível, Rel.Desa. Isabel Dias de Almeida, Julgado em 30/09/2020)

Dessa maneira, diante da essencialidade dos veículos para o desempenho de seu objeto social, que é o transporte público e essencial a população, que a medida de busca e apreensão dos 46 (quarenta e seis) veículos vem a ser desmedida para o momento de crise que a empresa enfrenta desde o início da Pandemia do COVID-19 em março de 2020, quando viu a quantidade de passageiros transportados diminuir, reduzindo em muito a sua receita.



Caso não seja deferido o pedido de manutenção da posse dos veículos, fatalmente a medida irá acarretar na paralisação de prestação de serviços à comunidade, irá zerar a receita da empresa, já que seu objeto social depende estritamente dos ônibus para faturamento.

A apreensão de 46 (quarenta e seis) veículos resultará na imediata paralisação das suas atividades, com a perda de mais de 200 (duzentos) postos de trabalho, o que lhe impossibilitará de cumprir com todas as suas obrigações (pagamentos de funcionários e de fornecedores, despesas correntes e etc.), desprestigiando os princípios basilares previstos na Lei 11.101/05.

Destarte, é imprescindível que os ônibus objetos das obrigações bancárias inclusive os que integram os contratos com alienação fiduciária, por serem essenciais ao exercício da atividade também essencial desenvolvida pela recuperanda, permaneçam em sua posse, a fim de permitir a continuidade da atividade pública essencial exercida pela recuperanda e o resultado útil da presente recuperação judicial e dos próprios objetivos inclusive sociais e coletivos do instituto, incluindo o pagamento de credores.

Aliás, nunca é demais lembrar que o objetivo principal da Lei nº 11.101/05 é 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

Desta forma, resta patente o *periculum in mora* pela exposição fática acima apresentada, que comprova, notadamente, o risco de lesão grave e irreparável na hipótese da Requerente perder a posse dos seus veículos.

Diante de todo exposto, requer seja deferida a imediata manutenção da posse dos veículos acima mencionados, com a consequente suspensão da ação de busca e apreensão e carta precatória, mediante envio de ofício aos juízos.

Na eventualidade de que a decisão seja proferida após a apreensão dos veículos, requer seja determinada a imediata devolução dos bens móveis.



B) DA REVOGAÇÃO DA INDISPONIBILIDADE DOS BENS REALIZADA PELA JUSTIÇA DO TRABALHO

Conforme mencionado anteriormente, a parte autora está sendo responsabilizada solidariamente por todo passivo trabalhista existente da empresa de transporte coletivo que explorava a concessão anteriormente.

Em ação movida pelo douto Ministério Público do Trabalho (ACP nº 0020398-56.2020.5.04.0122 em tramitação ante a 4ª Vara do Trabalho de Rio Grande) fora deferida liminar, confirmada posteriormente em sentença, para "*tornar indisponíveis os bens dos reclamados, móveis e imóveis, até integral satisfação das suas obrigações trabalhistas*". Transcreve-se o dispositivo da sentença (atualmente aguarda-se julgamento do recurso interposto):

Ante o exposto, nos termos da fundamentação, rejeito as preliminares arguidas e, no mérito, julgo **PROCEDENTE** a ação civil pública movida pelo **MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO** contra **NOIVA DO MAR SERVICOS DE MOBILIDADE LTDA, NOVA ERA SERVICOS ADMINISTRATIVOS E CONSULTORIA LTDA, TRANSPORTADORA TURISTICA BENFICA LTDA, ZAIRA DA CONCEICAO GOMES FIGUEIREDO, ELIZABETH GOMES DE FIGUEIREDO FREITAS, FATIMA GOMES DE FIGUEIREDO FREITAS BRANDAO, MARILENE FREITAS CARREIRA, MARIA ISABEL DE FIGUEIREDO FREITAS CALLEGARO, ZELIA DE FIGUEIREDO FREITAS FUSO, JOEL JOSE PAES DE FIGUEIREDO FREITAS e** Declaro a responsabilidade **JOSE ROBERTO ALVES FREITAS**. solidária de todos os reclamados, pessoas físicas e jurídicas, pelos débitos trabalhistas das empresas constituídas. Ratifico a medida liminar exarada, para **tornar indisponíveis os bens dos reclamados, móveis e imóveis, até integral satisfação das suas obrigações trabalhistas.** Além disso, condeno os reclamados, também solidariamente, ao pagamento de indenização por danos morais coletivos, no valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais). O valor da indenização por dano moral coletivo será acrescido de juros e correção monetária, a contar da data de publicação dessa sentença. Os reclamados pagarão custas de R\$ 2.000,00 (dois ml reais), calculadas sobre o valor da condenação, por força do art. 789 da CLT.



Necessário destacar que a Justiça do Trabalho realizou o bloqueio de **TODOS** os bens essenciais às atividades da Requerente, estando a lista dos referidos veículos e processos trabalhistas anexada à presente.

Em face da delicada situação enfrentada pela autora, existe a necessidade de que Poder Judiciário defira algumas medidas que acautelem os interesses da recuperanda e da coletividade de seus credores, em especial, neste caso, para a obediência ao princípio da paridade entre os credores.

Necessário destacar que não compete à Justiça do Trabalho realizar constrições sobre o patrimônio da recuperanda. O Superior Tribunal de Justiça (STJ) tem reafirmado constantemente o entendimento de que compete apenas ao juízo da recuperação judicial ordenar medidas constritivas do patrimônio de empresa sujeita ao procedimento recuperacional.

A jurisprudência sedimentada é no sentido de que *"não cabe a outro juízo, que não o da recuperação judicial, ordenar medidas constritivas do patrimônio de empresa sujeita à recuperação"*. (CC 159771)

O controle sobre atos constritivos contra o patrimônio da recuperanda é de competência do juízo da recuperação judicial, tendo em vista o princípio basilar da preservação da empresa. Eventuais valores decorrentes de reclamações trabalhistas, com trânsito em julgado, serão pagos exatamente de acordo com o plano de recuperação judicial.

Assim, o que se defende é que, durante o *stay period*, todos os credores da recuperanda (sem distinções) estão impossibilitados de exercer quaisquer garantias, especialmente que digam respeito a bem essencial para a atividade da recuperanda. Logo, não cabe à Justiça do Trabalho realizar constrições sobre o patrimônio da recuperanda.

As constrições existentes inviabilizam as atividades da recuperanda, pois não permitem dispor do seu próprio patrimônio. Ainda, na prática, proíbe a atualização de seus veículos (pela venda dos antigos e compra de novos) e prejudica sobremaneira o cumprimento do contrato de concessão e, conseqüentemente, impacta negativamente na manutenção das atividades da empresa, pois dificulta a prestação de serviço.



Diante do exposto, torna-se imperioso seja determinada a liberação dos bens da Requerente, em total consonância com a legislação, jurisprudência e princípio da manutenção da empresa, norteador do processo de recuperação judicial.

Dessa forma, necessário que Vossa Excelência se digne revogar as constrições existentes sobre os bens da autora, notadamente em virtude da obrigação da recuperanda, permissionária que é, de renovar constantemente a sua frota, o que faz, em grande parte, com o produto da venda de sua frota mais antiga.

Assim sendo, urge sejam oficiados os juízos perante os quais tramitam processos em que realizados atos constritivos sob os bens essenciais da recuperanda, para que sejam as mesmas desconstituídas, visando garantir esta Recuperação Judicial e o pagamento dos credores a ela sujeitos.

C) DA LIBERAÇÃO DOS DEPÓSITOS RECURSAIS EM AÇÕES TRABALHISTAS

No processo do trabalho, havendo uma condenação em pecúnia do empregador, eventual recurso interposto depende da realização de depósito recursal. Até o presente momento, a parte autora já realizou os seguintes depósitos recursais (guias de depósito em anexo):

Data Pgto	Nº Processo	Nome Reclamante	Valor
08/04/2021	00202503920205040124	Ministério Público do Trabalho	R\$ 10.059,15
10/05/2021	00208534920195040124	Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário de Rio Grande	R\$ 394,90
15/07/2021	00202503920205040124	Ministério Público do Trabalho	R\$ 8.500,00
26/08/2021	00201401220215040122	Douglas Gomes Cardoso	R\$ 10.986,80
			R\$ 29.940,85

A finalidade dos depósitos recursais instituídos na seara trabalhista, não é outra, senão a de “garantir a futura execução” – execução que jamais será instaurada ou poderá prosseguir em razão da recuperação judicial (aqueles que obtiverem êxito nas ações trabalhistas, receberão de acordo com o plano de recuperação judicial). Dessa forma, a própria legislação trabalhista, mais precisamente em seu artigo 899, §10, da CLT, isenta do depósito recursal empresas em recuperação judicial:



Art. 899, § 10 da CTL: São isentos do depósito recursal os beneficiários da justiça gratuita, as entidades filantrópicas e as **empresas em recuperação judicial**.

Considerando que tais valores depositados pertencem à empresa em recuperação judicial, sendo inviável a expropriação de bens da empresa recuperanda pelo juízo trabalhista, necessário que a quantia acima mencionada seja devolvida à autora.

O Superior Tribunal de Justiça já se posicionou sobre esse tema, afirmando que:

É da competência do juízo da recuperação a execução de créditos líquidos apurados em outros órgãos judiciais, inclusive a destinação dos depósitos recursais feitos no âmbito do processo do trabalho (CC 162.769/SP, Rel. Ministra MARIA ISABEL GALLOTTI, SEGUNDA SEÇÃO, julgado em 24/06/2020, DJe 30/06/2020)

“PROCESSO CIVIL. AGRAVO INTERNO NO CONFLITO DE COMPETÊNCIA. EXECUÇÃO TRABALHISTA E RECUPERAÇÃO JUDICIAL. COMPETÊNCIA DO JUÍZO RECUPERACIONAL PARA A PRÁTICA DE ATOS EXECUTÓRIOS OU CONSTITUTIVOS. **1. Nos termos da jurisprudência consolidada desta Corte, é competente o juízo universal para a prática de atos de execução que incidam sobre o patrimônio de sociedade em processo falimentar ou de recuperação judicial, incluindo-se a deliberação acerca da destinação dos valores atinentes aos depósitos recursais feitos em reclamações trabalhistas, ainda que efetivados anteriormente à decretação da falência ou ao deferimento da recuperação.** (...) (AgInt nos EDcl no CC 174.322/SP, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, SEGUNDA SEÇÃO, julgado em 09/06/2021, DJe 14/06/2021)

Diante do exposto, de acordo com a legislação e jurisprudência pacífica sobre a matéria, requer seja determinada a expedição de ofício ao Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região, órgão julgador dos processos indicados na relação acima e anexa, para a liberação de todas e quaisquer constringências existentes, no que tange aos depósitos recursais, com o seu imediato levantamento em favor da empresa recuperanda.



VII - CUSTAS PROCESSUAIS - PARCELAMENTO

As custas iniciais perfazem o valor máximo do Poder judiciário (R\$ 46.070,00). Em razão disso, o desembolso antecipado das despesas processuais, no presente momento, restringiria a disponibilidade de caixa da requerente, dificultando, ainda mais, a manutenção das atividades desenvolvidas e pagamento de salários. Destaca-se que, em um primeiro momento, é costumeiro empresas em recuperação judicial terem restrições de crédito, tanto com instituições financeiras, quanto com os seus fornecedores. Com isso, qualquer recurso em caixa é indispensável à manutenção das atividades desenvolvidas.

Em face do seu elevado passivo, estado do esgotamento do caixa da empresa e necessidade de recomposição do fluxo de caixa para pagamento dos salários dos funcionários, observando a possibilidade de acarretar grave prejuízo à parte Autora com fito de agravar ainda mais suas operações, requer seja deferida a concessão do parcelamento das custas processuais em **12 (doze) parcelas mensais**, com amparo no art. 98, §6º do CPC:

Art. 98. A pessoa natural ou jurídica, brasileira ou estrangeira, com insuficiência de recursos para pagar as custas, as despesas processuais e os honorários advocatícios tem direito à gratuidade da justiça, na forma da lei.

§ 6º Conforme o caso, o juiz poderá conceder direito ao parcelamento de despesas processuais que o beneficiário tiver de adiantar no curso do procedimento.

Destaca-se que a requerente não está pleiteando a gratuidade judiciária, mas tão somente o parcelamento do elevado valor das custas iniciais que compromete seu fluxo de caixa. Assim, perfeitamente viável seja deferido o parcelamento das custas iniciais, nos termos do Código de Processo Civil.

VIII - DOS PEDIDOS:

Ante o exposto, requer **seja deferido o processamento do pedido de recuperação judicial da requerente**, considerando o preenchimento dos requisitos legais, nos termos do artigo 52, caput, da Lei n.º 11.101/05, determinando-se, em consequência, todas as providências pertinentes.



Após o deferimento do processamento do pedido, por consequência, requer seja:

a) nomeado Administrador Judicial para atuar no presente processo, de acordo com o regramento contido no artigo 52, inciso I, da LRF, devendo o profissional ser intimado para, em 48 (quarenta e oito) horas, firmar o Termo de Compromisso;

b) ordenada a suspensão de todas as ações ou execuções contra a autora, na forma do art. 6º do mesmo diploma legal, pelo prazo de 180 (cento e oitenta) dias;

c) dispensar a apresentação das certidões negativas para que a empresa exerça suas atividades, nos termos do art. 52, II, da LRF;

d) intimado o representante do Ministério Público, assim como haja a comunicação das Fazendas Públicas Federal, Estadual e Municipal, conforme preconiza o artigo 52, inciso V, da Lei n.º 11.101/2005;

e) concedido o prazo de 60 (sessenta) dias para a apresentação do plano de recuperação judicial, de acordo com o artigo 60 da LRF;

f) determinada a publicação no Diário da Justiça Eletrônico (DJE) do edital previsto no artigo 52, parágrafo 1º, e artigo 7º, parágrafo 1º, da Lei n.º 11.101/2005;

g) deferido o parcelamento das custas de distribuição deste feito em 12 (doze) parcelas mensais, nos termos do artigo 98, parágrafo 6º, do Código de Processo Civil;

h) expedir ofício para a Junta Comercial do Estado informando o deferimento do processamento da



recuperação judicial e determinando a inclusão do termo “em recuperação judicial” no nome empresarial da requerente, nos termos do art. 69, da Lei;

i) Com o deferimento do processamento do presente pedido, a requerente se compromete a apresentar, mensalmente, enquanto esta perdurar, a documentação e demonstrativos contábeis exigidos por Lei;

j) EM SEDE DE TUTELA DE URGÊNCIA, requer seja determinado:

j.1): manutenção da posse dos veículos da recuperanda, com a imediata suspensão da ordem de busca e apreensão de 46 (quarenta e seis) veículos em ação ajuizada pelo credor CARUANA S/A - SOCIEDADE DE CRÉDITO, FINANCIAMENTO E INVESTIMENTO, expedindo ofício para a 2ª Vara Cível de Rio Grande/RS (carta precatória nº 50030790220228210023 – email: frriogrand2vciv@tjrs.jus.br) e para o juízo onde tramita a busca e apreensão (Processo nº 1014430-96.2021.8.26.0003 - 2ª Vara Cível de Jabaquara/SP – email: jabaquara2cv@tjsp.jus.br);

j.2) seja revogada a constrição de bens da recuperanda realizada pela Justiça do Trabalho nos autos da ação civil pública nº 0020250-39.2020.5.04.0124 em tramitação ante a 4ª Vara do Trabalho de Rio Grande/RS, com a consequente expedição de ofício comunicando;

j.3) a expedição ofício ao Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região para determinar a liberação dos depósitos recursais e seu imediato levantamento em favor da requerente;



k) Na remota hipótese de V. Exa. entender por necessária qualquer medida ou ato precedente ao deferimento do processamento da presente Recuperação Judicial, o que se alega mas não se acredita, requer seja concedida, em caráter liminar e de urgência, a antecipação dos efeitos *do "stay period"* (suspensão das ações e constrições contra a empresa), com fundamento no art. 47 da Lei 11.101/2005 e nos arts. 300 e seguintes do CPC, pois a demora em deferir o pedido poderá ocasionar a paralisação das atividades da requerente e o colapso do transporte público municipal;

l) Por fim, declara autêntica as cópias juntadas aos autos e protesta pela apresentação de eventuais documentos que, a juízo de Vossa Excelência, não acompanharam a inicial ou se mostram insuficientes, bem como outras provas que se façam necessárias.

Dá-se à causa o valor de **R\$ 12.673.605,80 (doze milhões, seiscientos e setenta e três mil, seiscientos e cinco reais e oitenta centavos).**

Nestes termos, pede deferimento.

Rio Grande, 05 de março de 2022.

Thiago Diamante

OAB/RS 76.412