

Fls.

Processo: 0087802-67.2019.8.19.0001

Processo Eletrônico

Classe/Assunto: Recuperação Judicial - Recuperação Judicial

Autor: REAL AUTO ONIBUS LTDA
Autor: REITUR TURISMO LTDA
Autor: PREMIUM AUTO ONIBUS LTDA
Autor: REAL TRANSPORTES METROPOLITANOS LTDA

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

Em 16/04/2019

Decisão

Trata-se de pedido de recuperação judicial com base nos artigos 47 e seguintes da Lei 11.101/05, formulado por REAL AUTO ÔNIBUS LTDA., REITUR TURISMO LTDA., PREMIUM AUTO ÔNIBUS LTDA. e REAL TRANSPORTES METROPOLITANOS LTDA., alegando as requerentes, em resumo, que a 1ª requerente é líder do Consórcio Intersul, participando também do Consórcio Transcarioca e BRT, operando em quase todas as linhas que trafegam entre a Rodoviária/Central até os principais bairros da Zona Sul e circulando nos principais pontos do Município, tendo a maioria absoluta dos números de linhas, contando com aproximadamente 370 ônibus, transportando cerca de 140.000 passageiros por dia útil e gerando, nos dias de hoje, mais de 1.200 (mil e duzentos) empregos diretos e centenas de outros indiretos, sendo uma referência no transporte urbano coletivo carioca e brasileiro. Afirmam que a 3ª requerente foi criada pelos acionistas para dar independência à operação de ônibus executivos do Grupo, atuou por muitos anos no transporte coletivo urbano do Município do Rio de Janeiro, sendo uma das principais operadoras dos "frescões" na Cidade do Rio de Janeiro. Aduzem que a 4ª requerente surgiu como uma oportunidade de diversificar o patrimônio do Grupo Real em função da volatilidade do cenário político da Cidade do Rio de Janeiro, tratando-se de um investimento a longo prazo e que demanda investimentos para maximizar a operação, principalmente por estar sediada em outro estado brasileiro (São Paulo). Asseveram que a 2ª requerente, por sua vez, mantém a atuação no mercado de fretamento e de turismo até os dias de hoje, e dentro os seus inúmeros clientes, destacam-se empresas nacionais e multinacionais assim como grandes condomínios e Operadoras Turísticas, sendo uma das empresas preferidas do mercado devido à sua reconhecida qualidade na prestação de seus serviços. Argumentam que ao compulsar a sua completude, verifica-se um grupo que obteve receitas em 2018 na casa dos R\$ 160.000.000,00 (cento e sessenta milhões de reais) e possui 461 carros, prestando um serviço essencial em 02 (duas) das principais Cidades do País (Rio de Janeiro e São Paulo) e que, superada a momentânea crise estrutural vivenciada pelo setor, certamente, retornará à sua época áurea. Dizem que a 1ª requerente, que opera no transporte urbano de passageiros na Cidade do Rio de Janeiro, é responsável por maior parte das receitas advindas do Grupo Real, sendo certo que é a principal empresa operacional do Grupo, razão pela qual é perfeitamente compreensível o porquê de a crise vivenciada pelo setor de transportes carioca afetar de sobremaneira o resultado do

Grupo Real. Sustentam que em meados de 2010, o então prefeito Eduardo Paes licitou o serviço de transportes de passageiros no Município do Rio de Janeiro, no qual restaram criados 4 (quatro) consórcios, a saber, Intersul, Transcarioca, Internorte e Santa Cruz. Alegam que o objetivo do novo sistema era alterar o regime de permissões individuais, por empresa, por linha, para um regime de concessão por 4 Redes de Transporte Regionais (as RTR), onde cada RTR seria operada sob um mesmo contrato com prazo de 20 (vinte) anos, prorrogáveis por igual período. Afirmam que a 1ª requerente era parte de dois desses consórcios: o Intersul (participando como empresa-líder do consórcio) e o Transcarioca. Aduzem que a 3ª requerente participava de três desses consórcios: Intersul, Transcarioca e Internorte. Asseveram que a licitação, no entanto, demandava o atendimento à diversas exigências, como, por exemplo, mas não limitado à investimentos na melhoria do serviço, instalação nos veículos de equipamentos de GPS e de localização de ônibus, câmeras de filmagem, manutenção dos terminais, criação de novos pontos de ônibus, redução do número de veículos em determinadas áreas com o aumento em regiões mais carentes de transporte e a implementação do bilhete único municipal, reduzindo as tarifas de ônibus e que, por outro lado, previa o reajuste anual no valor da passagem como forma de repor custos de depreciação dos investimentos, modernização, mão de obra, óleo diesel, pneus, veículos e outras despesas. Argumentam que apesar de ter se sagrado vencedora do processo licitatório, o primeiro grande obstáculo financeiro enfrentado pelo Grupo Real foi exatamente arcar com este alto investimento exigido pelo contrato de licitação, tendo por contrapartida uma baixa margem de lucro, conforme foi inicialmente previsto nos contratos de concessão de transporte público celebrados. Dizem que com a efetivação desta licitação, foram concebidos o bilhete único e as fórmulas para ajuste anual da tarifa e manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, sendo certo que todas as consorciadas tinham a legítima expectativa que o Poder Concedente fosse cumprir com o contratualmente acordado. Sustentam que o Bilhete Único Municipal foi criado para permitir que os passageiros pudessem viajar em até 3 ônibus (integrações), pagando apenas uma passagem, no intervalo de 3 horas, sem qualquer ônus adicional ao passageiro. Alegam que para a definição da tarifa em 2010, inicialmente as integrações foram estimadas em 5% (cinco por cento), porém, atualmente aproximadamente 15% (quinze por cento) dos passageiros utilizam o Bilhete Único e não há qualquer subsídio do Poder Público que compense tal diferença, ou seja, isso significa dizer que a tarifa atual de R\$ 4,05 (quatro reais e cinco centavos) representa na prática uma tarifa média por passageiro de R\$ 3,45. Afirmam que os ônibus das linhas também foram padronizados de acordo com o consórcio ao qual pertenciam, gerando um elevado custo de pintura dos ônibus, estabelecendo uma unidade visual entre eles, o que, por óbvio, prejudicou os passageiros que estavam acostumados com as antigas características dos veículos. Aduzem que durante este período inicial da licitação (por volta dos anos de 2011/2013) também houve o aumento dos transportes clandestinos nas ruas do Rio de Janeiro, especialmente no centro e na zona sul, onde se concentravam as atividades da Real e da Premium, o que reduziu ainda mais a sua receita. Asseveram que as "lotadas", "vans", "Kombi" e "cabritinhos", como eram usualmente chamados por grande parte da população, espalharam-se rapidamente por toda a cidade, sem qualquer gerência e/ou controle do Poder Público naquela ocasião e que esses meios de transporte clandestinos, além de circularem de forma totalmente ilegal, faziam o trajeto que bem entendiam, não possuíam custos com impostos, manutenção de veículos, fiscalização, nem com demandas judiciais, e ainda cobravam uma tarifa bem mais atrativa à população, deixando o transporte regulado sem as mínimas condições de concorrência e, por não respeitarem o itinerário exigido pelo Poder Concedente, podiam atuar com uma liberdade bem maior, operando nos horários de pico em que há uma maior demanda sem ter que arcar com os custos dos veículos rodando em horários de pouca movimentação. Argumentam que tendo em vista a necessidade de cumprimento das condições estabelecidas no procedimento licitatório e, ainda, visando expandir os negócios em outros estados da federação, o Grupo Real adquiriu, em 2011, a RTM, empresa com sede em Guarulhos e com frota de aproximadamente 60 veículos, e, na mesma senda, em 2012, o Grupo Real adquiriu a empresa de transportes Friburgo Auto Ônibus Ltda. ("FAOL"), sediada em Nova

Friburgo e que contava com aproximadamente 120 veículos, sendo que ambas as aquisições levaram em conta o aspecto econômico-financeiro dos procedimentos licitatórios, uma vez que a média de passageiros se mantinha relativamente estável à época e havia previsão contratual quanto ao aumento da passagem. Dizem que o que se verificou a partir do ano de 2013, todavia, é que toda e qualquer decisão quanto ao aumento das passagens não se basearia em critérios técnicos e sim em decisões políticas, independentemente do previsto no contrato assinado, pois a prefeitura, Poder Concedente, ao verificar que o cumprimento do contrato assinado significaria desgaste junto à população, descumpriu o acordado com as consorciadas e diminuiu a tarifa aplicada unilateralmente, como ocorreu durante as manifestações em julho de 2013. Sustentam que, ao longo dos últimos 6 anos (de 2013 até a distribuição do presente pedido de recuperação judicial), a tarifa foi alterada 15 (quinze) vezes, sendo que em 6 (seis) delas, houve a sua redução e em 4 (quatro) oportunidades apenas readequou-se a tarifa ao que era vigente antes da diminuição. Alegam que essas alterações ocorreram nas mais diversas instâncias do Poder Público, sendo que em alguns momentos a alteração se deu através da publicação de decreto pelo Poder Executivo em cumprimento de alguma decisão judicial ou vontade política e em outras através de resolução da SMTR (Secretaria Municipal de Transportes), mas fato é que, desde 2013, nunca houve nenhuma segurança jurídica para as consorciadas no sentido de manutenção de uma tarifa, o que dificultou de sobremaneira qualquer forma de atuação comercial e/ou manutenção de investimentos. Afirmam que a tarifa aplicada pelo então prefeito Eduardo Paes em 2013 era a de 2012, sem o reajuste previsto em contrato e esta tarifa foi mantida até fevereiro de 2014, em total desfavor das empresas consorciadas, o que afetou o caixa da companhia por quase 01 (um) ano. Aduzem que no ano de 2015, Eduardo Paes fechou, ainda, um acordo com o Ministério Público para a derrubada do viaduto da Perimetral, no Centro do Rio de Janeiro, sendo que no acordo havia a previsão de adequação dos terminais de passageiros, de racionalização das linhas de ônibus e a substituições das frotas por veículos refrigerados e que estas previsões, no entanto, nunca fizeram parte do contrato de concessão assinado pelos consorciados e pela Real e Premium, sendo uma ficção política gerida pelo então prefeito para angariar apoio popular. Asseveram que a climatização da frota, entretanto, representava a substituição de toda a frota em operação, visto não ser possível apenas a instalação de aparelhos de ar condicionado nos veículos e que há problemas estruturais que inviabilizam a simples instalação dos equipamentos, o que exigiu, mais uma vez, uma pesada injeção de capital na readequação e na modernização dos veículos, sangrando diretamente o caixa da companhia. Argumentam que a pressão popular e as constantes interferências do Ministério Público na operação das empresas de ônibus geraram uma crise estrutural no setor, que não possui verba e nem crédito suficiente no mercado para cumprir exigências que sequer constavam no contrato de concessão e que foram impostas de uma maneira perniciosa por parte do Poder Concedente. Dizem que no ano de 2015 o cenário macroeconômico do país se deteriorou velozmente, afetando diversos setores da economia, o que dispensa maiores comentários por se tratar de fato público e notório e a consequência disso foi que, no ano de 2016, o Brasil, e principalmente o Rio de Janeiro, enfrentaram profundo período de recessão e de instabilidade econômica, aumentando brutalmente o número de desempregados e, conseqüentemente, de passageiros circulantes, reduzindo drasticamente a receita da companhia e os parâmetros de lucro das empresas de ônibus, ocorrendo uma queda de 20% (vinte por cento) no número de passageiros circulando e o bloqueio de inúmeros pontos de convergência na cidade (principalmente no centro, com o novo VLT). Sustentam que a baixa no preço do barril de petróleo (que não se traduziu na baixa no preço do diesel, combustível utilizado pelos ônibus) e os suntuosos investimentos feitos na realização das Olimpíadas do Rio de Janeiro agravaram ainda mais a crise na cidade, consolidando um desemprego recorde e a mais acentuada instabilidade econômica das últimas décadas, e, como se sabe, a maior parte dos passageiros de ônibus utilizam o serviço para ir e retornar de seus postos de trabalho, de modo que o desemprego é um relevantíssimo fator de instabilidade no sistema. Alegam que no ano de 2017, ao deixar o cargo de prefeito, Eduardo Paes sugeriu ao seu sucessor, o atual prefeito Marcelo Crivella, uma tarifa de R\$ 3,95 (três reais e noventa e cinco

centavos), sendo que a tarifa vigente, àquela época, era de R\$ 3,80 (três reais e oitenta centavos) e, para evitar desgastes políticos, o prefeito se recusou a efetuar o aumento, mantendo a tarifa sem o aumento previsto no contrato de concessão. Afirmam que para agravar ainda mais o estado de crise do setor de transportes carioca, o Ministério Público, através do Processo nº 0001667-91.2015.8.19.0001 e da Ação Civil Pública nº 0241155-35.2016.8.19.0001, conseguiu reduzir a tarifa aplicável (que já se encontrava ultrapassada), para R\$ 3,60 (três reais e sessenta centavos) em agosto de 2017 para R\$ 3,40 (três reais e quarenta centavos) em novembro de 2017, sendo que esta tarifa só foi revista em meados de 2018, através de um acordo do setor com a prefeitura e o Ministério Público, quando a tarifa foi elevada para R\$ 3,95 (três reais e noventa e cinco centavos). Aduzem que apesar de estar previsto o reajuste para o mês de dezembro, somente em fevereiro de 2019, a tarifa foi majorada para o valor de R\$ 4,05 (quatro reais e cinco centavos), valor este que não resolve a situação que anos de descaso e desrespeito aos contratos celebrados representam. Asseveram que o Município do Rio de Janeiro, diferentemente de outras cidades do nosso país, não conta com subsídios no setor de transporte de passageiros, sendo que a receita das empresas do ramo advém diretamente da tarifa cobrada, tarifa esta que se encontra completamente defasada, como já comprovado por diversas auditorias. Argumentam que os números divulgados no 16º Congresso de Pesquisa e Ensino em Engenharia de Transportes do Estado, promovido pela Coppe/UFRJ, demonstraram que cerca de 2 milhões de pessoas deixaram de utilizar os ônibus nos deslocamentos diários nestes mesmos anos com o surgimento de transportes alternativos. Dizem que se somando a todos esses fatos, como é de conhecimento público e notório, os caminhoneiros do Brasil inteiro entraram em greve geral em meados de maio de 2018, devido ao elevadíssimo preço praticado para aquisição do Diesel, combustível para toda a frota das requerentes. Sustentam que todos estes fatores contribuíram para um cenário desesperador dentro do setor de transporte urbano de passageiros no Rio de Janeiro e que desde 2013, aproximadamente 13 (treze) empresas de ônibus que operavam na cidade encerraram suas atividades, em uma clara demonstração que o contrato de licitação, que deveria fornecer subsídios para o mutualismo existente entre Poder Concedente e licitante, acabou por condenar a saúde financeira das empresas vencedoras, uma vez que vem sendo reiteradamente descumprido. Requereu, ao final, o deferimento do processamento da recuperação judicial. A inicial veio instruída com os documentos de fls. 32/480.

É O RELATÓRIO. DECIDO.

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

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

As requerentes apresentaram certidões de protestos, deixando de apresentar as de interdições e tutelas e as que demonstrem a inexistência de procedimentos falimentares ou de anterior recuperação judicial e inexistência de procedimentos criminais em face dos administradores.

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

- I - Que as requerentes acrescentem após seus nomes empresariais a expressão "em recuperação judicial";
- II - A suspensão de todas as ações e execuções contra a requerente, na forma do art. 6º da Lei 11.101/05 e mais as exceções previstas no art. 49, parágrafos 3º e 4º da mesma Lei;
- III - Que as requerentes apresentem contas demonstrativas mensais durante todo o

processamento da recuperação judicial, sob pena de destituição de seus administradores;
IV - A expedição e publicação do edital previsto no parágrafo 1º do art. 52 da Lei 11.101/05;
V - A intimação do Ministério Público e comunicação às Fazendas Públicas Federal, Estadual e do Município do Rio de Janeiro;
VI - Que as requerentes apresentem as certidões de interdições e tutelas e as que demonstrem a inexistência de procedimentos falimentares ou de anterior recuperação judicial e inexistência de procedimentos criminais em face dos seus administradores.

Indefiro o acautelamento das informações referentes à relação dos bens particulares dos sócios e administradores, uma vez que não há previsão legal para tanto.

Dispensar as requerentes de apresentarem a Certidão Negativa de Débitos (CND) para o processamento desta recuperação, uma vez que o melhor entendimento jurisprudencial é no sentido de que é "inexigível, pelo menos por enquanto, qualquer demonstração de regularidade fiscal para as empresas em recuperação judicial, seja para continuar no exercício de sua atividade (já dispensado pela norma), seja para contratar ou continuar executando contrato com o Poder Público" (AgRg no AREsp 709.719/RJ, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, julgado em 13/10/2015, DJe 12/02/2016).

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

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

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

Rio de Janeiro, 16/04/2019.

Alexandre de Carvalho Mesquita - Juiz Titular

Autos recebidos do MM. Dr. Juiz

Alexandre de Carvalho Mesquita

Em ____/____/____

Código de Autenticação: **4ISK.BDJL.8DGN.ETA2**
Este código pode ser verificado em: www.tjrj.jus.br – Serviços – Validação de documentos