

Flavio Galdino
Sergio Coelho
Rafael Pimenta
Rodrigo Candido de Oliveira
Eduardo Takemi Kataoka
Cristina Biancastelli
Gustavo Salgueiro
Isabel Picot França
Marcelo Atherino
Marta Alves
Cláudia Maziteli Trindade
Pedro C. da Veiga Murgel
Gabriel Rocha Barreto
Diogo Rezende de Almeida

Felipe Brandão
Adrianna Chambô Eiger
Mauro Teixeira de Faria
André Furquim Werneck
Raissa de A. Lima Pereira
Wallace Corbo
Isadora A. R. de Almeida
Julianne Zanconato
Rodrigo Saraiva P. Garcia
Vanessa F. F. Rodrigues
Aline da Silva Gomes
Maria Flávia J. F. Macarimi
Yasmin Paiva
Ivana Harter Albuquerque

Fernanda Rocha David
Luan Gomes Peixoto
Luciana Barsotti Machado
Júlia Leal Danziger
Paulo F. de Gouvêa
Bruno Duarte Santos
Roberta Issa Maffei
Jacques Felipe A. Rubens
Michelle Sorensen Camilo
Tomás de S. Góes M. Costa
Marcela R. Silva Quintana
Ana Carolina S. Gasparine
Jorge Luiz da C. Silva
Rebecca O. Pereira da Silva

Beatriz Capanema Young
Leticia Willemann Campanelli
Amanda Guimarães Torquetti
Milene Pimentel Moreno
Claudia Tiemi Ferreira
Carolina Bueno de Oliveira
Isabella Bandeira de Mello
Sávio A. Capra Marinho
Paula O. Barata Reis
Bruna Villanova Machado
Isabela Rampini Esteves
Isabela Augusta X. da Silva
Yuri A. da Costa Nascimento
Carolina Pfeiffer Figueiredo

Maria Victoria P. L. Marins
Thayssa Bohadana Martins
Rafael Leandro Dantas
Leonardo Mucillo Mathia
Mônica Franco Lima
Felipe L. L. e Castro Perretti
Caroline Rabello Müller
Luíza M. Lima Valle
Victoria de Azevedo T. Silveira
João Pachá

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

GRERJ Eletrônica nº 5143080278944

**Distribuição com urgência
Pedido de Recuperação Judicial**

SUPERVIA CONCESSIONÁRIA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO S.A., sociedade inscrita no CNPJ sob o nº 02.735.385/0001-60, com sede na Rua da América, nº 210 – Santo Cristo, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20.220-590 (“SuperVia”), RIO TRENS PARTICIPAÇÕES S.A., sociedade inscrita no CNPJ sob o nº 02.720.700/0001-86, com sede na Rua da América, nº 210 – Santo Cristo, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20.220-590 (“Rio Trens”), SC EMPREENDIMENTOS E PARTICIPAÇÕES S.A., sociedade inscrita no CNPJ sob o nº 03.781.576/0001-21, com sede na Rua da América, nº 210 – Santo Cristo, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20.220-590 (“SC Empreendimentos”), HOTEL CENTRAL S.A., sociedade inscrita no CNPJ sob o nº 17.846.582/0001-24, com sede na Rua da América, nº 210 – Santo Cristo, Rio de Janeiro/RJ,, CEP 20.220-590 (“Hotel Central”), TELEFÉRICOS DO RIO DE JANEIRO S.A., sociedade inscrita sob o CNPJ nº

12.592.708/0001-68, com sede na Rua da América, nº 210 – Santo Cristo, Rio de Janeiro/RJ (“Teleféricos”); e F.L.O.S.P.E. EMPREENDIMENTOS E PARTICIPAÇÕES S.A., sociedade inscrita sob o CNPJ nº 14.787.226/0001-99, com sede na Cidade e Estado de São Paulo na Av. Paulista nº. 1.842, 9º andar, conjunto 97 (parte), Edifício Cetenco Plaza Torre Norte, Bela Vista, CEP 01.310-200 (“F.L.O.S.P.E.” e quando em conjunto com as demais “Requerentes” ou “Grupo SuperVia”), vêm, por seus advogados (Docs. 1/2), com fundamento nos art. 47 e seguintes da Lei nº 11.101/2005 (“LRF”), formular o presente PEDIDO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL, pelas razões a seguir expostas.

GRUPO SUPERVIA:

Atividade consolidada voltada à concessão do transporte ferroviário fluminense A vida do Estado do Rio de Janeiro corre pelos trilhos da SuperVia

1. Muito embora possa se acreditar que o Grupo SuperVia dispense apresentações, será detalhado adiante o serviço imprescindível e seguro que vem sendo prestado à população fluminense nas últimas duas décadas.
2. A companhia é a responsável direta pelo deslocamento de centenas de milhares de cidadãos fluminenses que, em sua ampla maioria, representam parte substancial da força de trabalho do Estado do Rio de Janeiro, ligados a setores essenciais da economia. A título exemplificativo, pelas composições da SuperVia, são transportados diariamente profissionais de saúde (enfermeiros, técnicos de enfermagem etc.) e das áreas de educação, limpeza urbana, segurança pública, bombeiros, agentes penitenciários etc.
3. Além disso, o transporte ferroviário interliga diferentes pontos do Estado, permitindo o acesso em massa a grandes centros de educação (incluindo, mas não se limitando à Universidade Estadual do Estado do Rio de Janeiro – UERJ) e a pontos turísticos de notoriedade mundial, como por exemplo os Estádios Jornalista Mário Filho (“Maracanã”) e Nilton Santos (“Engenhão”).

4. Ou seja, simplesmente não há como se imaginar a mobilidade do Estado sem o funcionamento do Grupo SuperVia. Em bom português e sem alarmismos infundados, a já deficitária economia do Estado ficaria paralisada, prejudicando não apenas aqueles passageiros que efetivamente se utilizam do transporte ferroviário, como todos os que precisam da sua força de trabalho.

5. Como se sabe, a prestação direta do transporte ferroviário fluminense sempre foi concentrada pelo Poder Público, o qual foi o responsável pela construção de toda a estrutura para desenvolvimento da atividade ferroviária no Estado do Rio de Janeiro, incluindo, mas não se limitando, a linhas férreas, estações e composições.

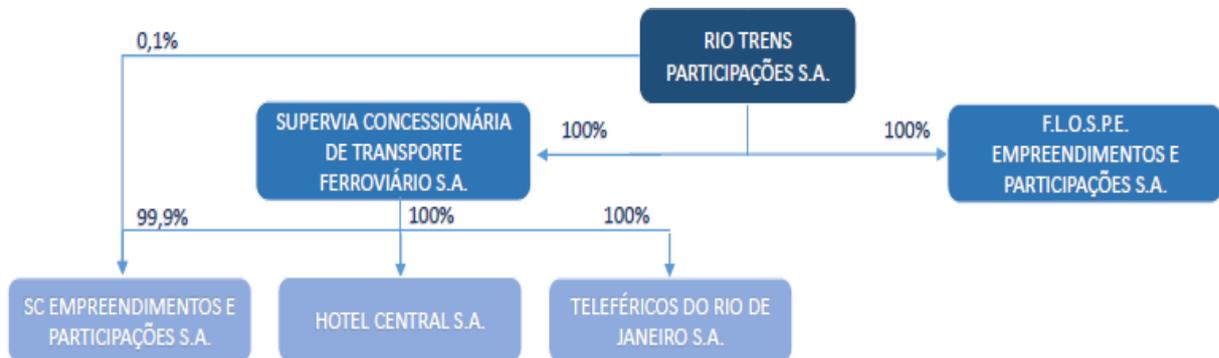
6. Em 1998, como parte de uma nova postura do Governo em relação aos transportes públicos, a operação do transporte ferroviário do Estado do Rio de Janeiro foi concedida, tendo sido adjudicado à SuperVia, após devida licitação, contrato de concessão que originalmente tinha como sistemática a exploração dos serviços públicos de transporte ferroviário, inclusive receitas acessórias com vistas a favorecer a modicidade tarifária (“Contrato de Concessão” – Doc. 3).¹

7. Como consequência, foi fornecida a estrutura ferroviária existente, no estado em que se encontrava², para que a SuperVia desenvolvesse a concessão por 25 anos, renovados posteriormente por mais 25 anos, através da disponibilização de bens reversíveis ao final da concessão. A responsabilidade da SuperVia é, portanto, administrar a operação comercial e manutenção da malha ferroviária urbana de passageiros da região metropolitana do Rio de Janeiro. Após a celebração do 8º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, a concessão foi prorrogada até 2048, o que foi atrelado à realização de investimentos pela Concessionária a título de dação em pagamento de parte do valor da outorga que seria paga durante o prazo de prorrogação concedido.

¹ Contrato de Concessão e Termos Aditivos ao Contrato de Concessão organizados.

² Trens antigos, sucateados, sistemas operacionais arcaicos, estações degradadas, dentre outros.

8. A possibilidade de exploração de serviços complementares à área da Concessão para geração de receitas acessórias e não tarifárias, motivou a constituição de outras sociedades que integram o grupo, constituído pela Rio Trens, SuperVia, SC Empreendimentos, Hotel Central, Teleféricos e F.L.O.S.P.E:³



9. O serviço principal, de transporte ferroviário, é operado pela SuperVia. Inicialmente, a operação de trens urbanos abrangia 11 principais municípios da região metropolitana do Rio de Janeiro. Contudo, no decorrer da concessão, a partir da celebração do 8º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, a SuperVia assumiu também a operação do ramal de Guapimirim e atualmente opera o serviço de trens urbanos em 12 municípios⁴, através de uma malha ferroviária de 270 quilômetros dividida em 5 ramais, 3 extensões e 104 estações.

10. Com investimentos constantes e melhorias implantadas para atender a população satisfatoriamente, entre os anos de 2013 e 2015⁵, a SuperVia foi eleita a Melhor Operadora de Passageiros do Brasil pela Revista Ferroviária. O prêmio é o mais reconhecido do setor ferroviário brasileiro.

³ Conforme previsto na cláusula 8ª do Contrato de Concessão, a SuperVia poderá, através de empresa subsidiária da qual seja controladora, explorar serviços complementares ou adicionais nas áreas integrantes da concessão, inclusive nos espaços aéreos das linhas, estações, construções e terrenos utilizados para a obtenção de receitas com vistas a favorecer a modicidade tarifária.

⁴ Rio de Janeiro, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Nilópolis, Mesquita, Queimados, São João de Meriti, Belford Roxo, Japeri, Magé, Paracambi e Guapimirim.

⁵ Disponível em: <http://www.premiorf.com.br/todos-os-premiados/>

11. Com efeito, desde que assumiu a concessão do transporte ferroviário fluminense, a SuperVia atua em prol da conservação e implementa de forma efetiva melhorias no serviço concedido. A esse respeito, foram investidos mais de R\$1.495.448.229,46 (um bilhão, quatrocentos e noventa e cinco milhões, quatrocentos e quarenta e oito milhões, duzentos e vinte e nove reais e quarenta e seis centavos) em melhorias na infraestrutura do sistema ferroviário fluminense.

12. Apenas para ilustrar a informação, foram realizados investimentos adicionais para reforma de áudios nas estações, no sistema de controle de tráfego e na reforma ampla do Centro de Controle Operacional e do Centro de Treinamento Operacional. Vale citar, ainda, a construção da Estação Corte 8, que integra o Ramal Saracuruna⁶. Adicionalmente, as reformas realizadas nas estações ferroviárias de São Cristóvão, Deodoro, Magalhães Bastos, Vila Militar, Ricardo de Albuquerque e Engenho de Dentro para os Jogos Olímpicos de 2016 demandaram investimentos de R\$ 157.397.222,96 (cento e cinquenta e sete milhões, trezentos e noventa e sete mil, duzentos e vinte e dois reais e noventa e seis centavos).

13. Além disso, desde fevereiro de 2018 as Requerentes investem em inovações nos serviços, o que permite maior agilidade e conveniência à rotina de quem utiliza os trens. O pagamento por aproximação, direto nas catracas das estações, simplifica o embarque e diminui o contato com outras pessoas e com ambientes de grande circulação. Atualmente, a nova modalidade de acesso ao sistema ferroviário está disponível para uso em todos os ramais da SuperVia.

⁶ “Desde a estação Leopoldina (no Centro do Rio) até Saracuruna, alguns morros que existiam no “caminho” onde seria implementada a via permanente da ferrovia tiveram que ser cortados. Na contagem, o de número oito era onde hoje há a estação “Corte Oito.” (Informações disponíveis em: <https://www.SuperVia.com.br/pt-br/estacao/corte-oito>).

14. A propósito, em relatório anual de fiscalização⁷, emitido em julho de 2019 pela Câmara de Transportes e Rodovias – CATRA, foi atestado que estava em curso a realização de diversos investimentos previstos nos 8º e 9º Termos Aditivos ao Contrato de Concessão, como por exemplo: adequação de estações, infraestrutura, implantação de novo sistema de sinalização, reforma de 32 composições e aquisição de 20 trens.

15. Em 1998, surge a Rio Trens, sociedade constituída para deter participação em capital e prestar assessoria e consultoria a sociedades, especialmente a SuperVia, diretamente, e, indiretamente, às demais Recuperandas. Na qualidade de *holding*, estabelece as diretrizes para as demais sociedades do Grupo SuperVia, especialmente para a SuperVia, o que repercute no modo como as atividades do grupo se desenvolvem. A Rio Trens também é interveniente anuente no Contrato de Concessão, assim como em contratos de financiamentos necessários às operações realizadas pelas demais sociedades do grupo.

16. Por sua vez, a SC Empreendimentos, empresa constituída em 2000, é uma subsidiária da SuperVia que tem como objetivo promover e participar de empreendimentos acessórios relacionados ao Contrato de Concessão, notadamente a contratação de serviços de comunicação e de propaganda para os trens e *outdoors* da malha ferroviária, bem como as locações de estabelecimentos comerciais das estações. Dessa forma, a SC Empreendimentos desenvolve atividades relacionadas às receitas não tarifárias do Grupo SuperVia.

17. Ainda como consequência da possibilidade de exploração das receitas acessórias correlacionadas à atividade de transporte ferroviário da SuperVia, foram constituídas, respectivamente em 2010 e em 2013, as sociedades Teleféricos e Hotel Central.

⁷ Disponível em:

[http://www.central.rj.gov.br/arquivos/Concessao/Convenio Central Programa Anual de Fiscalizacao JUL 19.pdf](http://www.central.rj.gov.br/arquivos/Concessao/Convenio%20Central%20Programa%20Anual%20de%20Fiscalizacao%20JUL%2019.pdf)

18. A Hotel Central é uma subsidiária integral da SuperVia constituída para o desenvolvimento de um projeto comercial relacionado à construção de um hotel na estação ferroviária da Central do Brasil. A Teleféricos, por sua vez, foi originalmente constituída para prestar serviço de operação do teleférico nas comunidades do Complexo do Alemão e hoje se posiciona no Grupo SuperVia para desenvolver projetos estruturados e inovadores.

19. Já a F.L.O.S.P.E foi constituída em 2011, sendo uma empresa coligada à SuperVia controlada pela Rio Trens, que tem como finalidade auxiliar no gerenciamento dos recursos e investimentos relacionados ao Grupo SuperVia.

20. Como visto, as sociedades Rio Trens, SuperVia, SC Empreendimentos, Hotel Central, Teleféricos e F.L.O.S.P.E., embora tenham personalidade jurídica própria, se relacionam de forma coordenada e integrada com as diretrizes do Grupo SuperVia.

21. Até 2019, a frota em operação possuía 201 trens e mais de 2 mil funcionários trabalhando dia a dia para atender 700 mil passageiros que utilizavam diariamente o serviço de transporte ferroviário. É evidente a relevância da manutenção das atividades das Requerentes, tendo em vista a prestação de serviços públicos fundamentais ao setor de transporte ferroviário brasileiro.

22. Com o avanço da pandemia de Covid-19 – e das necessárias medidas de contenção ao vírus –, houve brusca e relevante redução na receita do Grupo, como resultado direto do declínio do número diário de passageiros em circulação. Por outro lado, foram necessários investimentos imediatos à proteção de funcionários e passageiros.

23. Em síntese, no período compreendido entre os meses de março de 2020 e junho de 2021, registra-se uma queda de mais de R\$472 milhões de arrecadação financeira, como reflexo da redução de mais de 102 milhões de passageiros no período de mais de um ano de pandemia.

24. Apesar disso, os esforços do Grupo resultaram na manutenção do serviço sem qualquer impacto. Recentemente, apenas para exemplificar os percalços da pandemia, houve funcionamento da malha durante o feriado prolongado de 26.03.2021 a 01.04.2021, instituído excepcionalmente no âmbito do Estado do Rio de Janeiro pela Lei nº 9.224 de 24.03.2021.

25. A SuperVia manteve o funcionamento dos seus trens com base na grade horária de dias úteis – com maior disponibilidade de trens – a fim de promover o distanciamento entre os seus passageiros e evitar a aglomeração de pessoas.

26. Isso tudo, mesmo com redução de 594.396 passageiros durante o feriado, enquanto a média de redução de transportados em um feriado estadual é de 90 mil passageiros. Portanto, uma variação negativa de 70% em relação a um dia útil. Um impacto total de R\$ 2.971.980,00 (dois milhões, novecentos e setenta e um mil e novecentos e oitenta reais) ao caixa da SuperVia.

27. Como será visto adiante, muito embora o grupo conte com mercado cativo de passageiros e tenha efetivamente expandido e aprimorado sua operação ao longo dos últimos anos da concessão, a pandemia de Covid-19 foi determinante para a situação momentânea de dificuldade financeira que justifica a recuperação judicial.

28. Não obstante, como também será demonstrado adiante, a viabilidade econômico-financeira do Grupo SuperVia é manifesta, sendo a momentânea crise plenamente superável, desde que as Requerentes contem com a proteção legal, na forma desta Recuperação Judicial.

29. Nesse contexto, a concessão da recuperação judicial é a medida correta para tutelar os interesses dos clientes, trabalhadores, fornecedores e credores das Requerentes, preservando a unidade produtora responsável por milhares de empregos, recolhimento de tributos e geração e circulação de riquezas, em benefício de toda a coletividade.

AS RAZÕES DA CRISE:

Um olhar detalhado sobre os impactos da pandemia do Covid-19 e a retração drástica na demanda de passageiros

30. É inquestionável à essa altura que toda a sociedade e os mais diversos setores foram e ainda estão sendo adversamente afetados pela pandemia de Covid-19. Se essa é uma realidade que pesa sobre empresas saudáveis, não há dúvidas de que a crise ameaça gravemente empresas que já atravessam momentos de fragilidade financeira. É precisamente o caso das Requerentes.

31. Na verdade, a situação é ainda mais grave no caso das Requerentes, em razão do risco potencial de paralisação ou redução relevante de suas atividades e de suas receitas tarifárias e não tarifárias. De um lado, o atual panorama ensejou a substancial frustração de receitas das Requerentes. De outro lado, a crise provocada pela pandemia de Covid-19 trouxe custos adicionais à operação, em atenção às medidas impostas pelo Estado do Rio de Janeiro e demais autoridades públicas.

32. Os fatos são notórios: diante da rápida propagação da Covid-19, a Organização Mundial da Saúde classificou a crise sanitária como pandemia em 11 de março de 2020, significando que a doença atingia níveis mundiais de disseminação. Disto decorre a adoção imediata no Brasil e no mundo de medidas de restrição de circulação de bens, pessoas e serviços, tais como o reconhecimento de calamidade pública pelo Congresso Nacional.⁸

33. Nos âmbitos estadual e municipal, uma série de medidas de combate à propagação do contágio do vírus foram implementadas no Rio de Janeiro.⁹

⁸ O decreto legislativo 6/20, reconheceu a ocorrência do estado de calamidade pública no Brasil. A medida foi tomada em função da pandemia do coronavírus.

⁹ O Estado do Rio de Janeiro vem buscando a adoção de medidas que visam mitigar a proliferação do novo coronavírus. Com este objetivo, apenas em março e abril de 2021, foram publicados 10 (dez) decretos no Diário Oficial: (i) Decreto Municipal nº 48.573 de 04 de março de 2021, (ii) Decreto nº 47.517 de 12 março de 2021, (iii) Decreto nº 47.518 de 12 março de 2021, (iv) Decreto nº 47.521 de 15 março de 2021, (v) Decreto nº 47.529 de 19 de março de 2021, (vi) Decreto nº 47.533 de 22 de março de 2021, (vii) Decreto nº 47.540 de 24 de março de 2021, (viii) Decreto nº 47.545 de 26 de março de 2021, (ix) Decreto nº 47.543 de 25 de março; e (x) Decreto nº 47.566 de 03 de abril.

34. No Estado do Rio de Janeiro, em 13.03.2020, com a publicação do Decreto nº 46.970, reduziu-se o volume de passageiros nos sistemas de transporte coletivo como forma de enfrentamento da propagação do vírus. Em atendimento aos Decretos nº 46.983 de 20.03.2020 e 46.986 de 23.03.2020, bem como à Resolução SEDEERI/SETRANS nº 10 de 24.03.2020, a SuperVia foi obrigada a suspender a operação em mais de 20 estações (Doc. 4).

35. Além disso, como parte das medidas de restrição de acesso ao município do Rio de Janeiro, o controle de passageiros nas estações de Pavuna, Belford Roxo, Nilópolis, Edson Passos, Mesquita, Nova Iguaçu, Comendador Soares, Austin, Queimados, Engenheiro Pedreira, Japeri, Duque de Caxias, Gramacho, Saracuruna e Corte 8, passou a ser realizado por forças policiais sob a coordenação do Governo do Estado do Rio de Janeiro, conforme Decreto nº 46.983 de 20.03.2020.

36. A fim de atender as orientações de combate à pandemia e dando cumprimento às determinações legais e normativas, a SuperVia se viu obrigada a reduzir para 50% a taxa de ocupação dos trens, limite que posteriormente foi alterado para 60% da capacidade de cada composição nos termos do Decreto Estadual nº 47.228/2020 e adequou a grade de horário de toda a sua operação, bem como o intervalo entre os trens.¹⁰

37. As condições operacionais das estações e as grades horárias também foram alteradas para evitar a aglomeração de pessoas e, ao mesmo tempo, permitir o transporte de profissionais das áreas de serviços essenciais. Conforme se vê do relatório detalhado em anexo, os vagões passaram a funcionar com níveis baixíssimos de ocupação, como 5%, contudo, com praticamente o mesmo custo de ocupação total (Doc. 5).

¹⁰ A partir de 28.03.2020, observando as determinações do Governo do Estado, em especial a constante no artigo 3º do Decreto Estadual nº 46.9838, a SuperVia encaminhou nova grade horária para a SETRANS e AGETRANS. No Decreto nº 47.228, de 24.08.2020, foi estabelecida a limitação de 60% (sessenta por cento) de ocupação dos assentos disponíveis em cada composição no transporte ferroviário de passageiros (§3º, alínea b, inciso III, do art. 3º do Decreto).

38. Por outro lado, os custos extraordinários decorreram da necessidade de readequação do serviço e implementação de medidas de higienização em toda a sua infraestrutura, incluindo as estações, plataformas, trens e cartões, além da disponibilização de recipientes de álcool em gel em todas as estações.

39. Com o objetivo de atender determinações estatais referentes ao controle e a mitigação da disseminação do coronavírus e para garantir a segurança dos seus colaboradores, clientes e parceiros, a SuperVia promoveu campanhas educativas. Foram divulgados cartazes, vídeos, anúncios sonoros nos vagões e em seus canais de mídias sociais orientando os usuários acerca da Covid-19 e estimulando os passageiros a usarem máscaras durante todo o trajeto.

40. A fim de reforçar a obrigatoriedade do uso de máscaras nos trens, que é sabidamente um transporte de alta capacidade, a Requerente distribuiu para os seus colaboradores mais de 30 mil máscaras, além de álcool em gel. Em maio de 2020, para celebrar o Dia das Mães, foram entregues às passageiras outras 9 mil máscaras.¹¹

41. Há, ainda, uma infinidade de medidas: instalação de barreiras físicas nos guichês, apoio aos colaboradores da Polícia Militar, contratação de 80 novos profissionais para higienização dos trens, catracas, estações e cartões reutilizáveis, desinfecção de estações e limpeza dos trens em atendimento à Lei Estadual nº 8.801, dentre outras.

42. Neste cenário de emergência e calamidade pública, os gastos fixos da SuperVia se mantiveram praticamente inalterados, pois o serviço público essencial foi mantido nas bases ordinárias. Além disso, ocorreram gastos extraordinários com as medidas supramencionadas. Somadas à redução drástica da circulação de passageiros, têm-se os prejuízos gravíssimos suportados.

¹¹ <https://www.SuperVia.com.br/pt-br/noticias/selminha-sorriso-estrela-campanha-para-uso-de-mascaras-em-trens-e-estacoes>

43. Como visto acima, entre os meses de março de 2020 e junho de 2021, se verificou uma queda de mais de R\$472 milhões de arrecadação financeira. Esses números demonstram que embora a pandemia tenha representado um duro golpe em todos, fato é que determinados setores da economia foram mais afetados. Sem dúvidas, o sistema público de transporte é um deles.

44. Tais fatos culminaram na necessidade de adoção de medidas de preservação de caixa e na revisão do cronograma de investimentos. Já em 25.03.2020,¹² a companhia informou ao mercado que passava por dificuldades e que tomaria medidas a fim de preservar a sua posição financeira. Buscou-se, ainda, a solução global para o endividamento, por meio de diversas negociações que envolveram o Governo do Estado do Rio de Janeiro, credores financeiros e os principais credores fornecedores. A manutenção das operações durante a adoção dessas medidas e até esse momento só foi possível, inclusive, mediante esforços financeiros realizados pelo acionista controlador do Grupo SuperVia.

45. Como se não bastasse o impacto nas receitas tarifárias, a expressiva redução da demanda de transporte de passageiros vem afetando a receita não tarifária, uma vez que uma série de estabelecimentos comerciais estão fechando e há uma baixa na distribuição de publicidades nas estações. Houve diminuição das receitas com locação de espaços comerciais e a inadimplência, que alcançou 53% na fase mais aguda das medidas restritivas e que, hoje, está na média de 25%.

46. Para as faturas dos meses de fevereiro de 2020 a março de 2021, foram apuradas inadimplências que somam mais de R\$ 9 milhões, o que impôs a SuperVia a renegociação de contratos de mídia, visando a continuidade das parcerias e da exploração comercial. Quanto aos contratos de locação, apurou-se a inadimplência de R\$ 2.262.727,75, acumulado dos meses de abril de 2020 a março de 2021.

¹² Disponível em: https://www.SuperVia.com.br/sites/default/files/fato_relevante_25_03_2020.pdf

47. Assim, não há dúvidas de que a crise sanitária que assola o país causou graves prejuízos às Requerentes. O Estado e o Município do Rio de Janeiro chegaram a publicar decretos contendo o planejamento gradual de retomada das atividades. No entanto, a partir de março de 2021, considerando o aumento de casos confirmados e de óbitos, tanto o Estado quanto a Prefeitura do Rio de Janeiro vêm definindo medidas mais restritivas para tentar conter esta nova forte onda do vírus.

48. Não se discutem os valiosos motivos das medidas adotadas pelo Poder Público, dentre elas a decretação do feriado entre os dias 26.03.2021 e 01.04.2021 no Estado do Rio de Janeiro como medida de combate à proliferação da Covid-19.¹³ A contenção da doença deve ser a prioridade nesse momento e todas as medidas são válidas.

49. Tanto é que apesar da crise financeira, sabendo que os seus trens são essenciais aos 16.370.000 usuários fluminenses, o Grupo SuperVia continuou a operar e a prestar serviço essencial à população do Estado do Rio de Janeiro a fim de garantir o transporte de profissionais que estão na linha de frente de combate à pandemia e o serviço de transporte público ferroviário de qualidade à população.

Fato incontroverso:

Operação abaixo da linha de equilíbrio por mais de 1 ano

50. Em 15.04.2020, a SuperVia protocolou na Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro – AGETRANSP um pleito de revisão extraordinária em razão da perda tarifária oriunda da redução de passageiros pagantes causada pela Covid-19.¹⁴ Esse pedido, destaque-se, foi protocolado logo no início da crise, ou seja, a SuperVia não aguardou os piores efeitos da crise para remediá-la.

¹³O feriado prolongado foi instituído excepcionalmente em função da pandemia no âmbito do Estado do Rio de Janeiro pela Lei nº 9.224 de 24.03.2021.

¹⁴ Processo Regulatório nº SEI-220008/000697/2020.

51. Nos autos do processo administrativo, foram realizados diversos estudos técnicos para avaliar a queda drástica da demanda no modal ferroviário¹⁵. Dentre eles, destaca-se a nota técnica nº 053/2020 da Câmara de Política Econômica e Tarifária (CAPET), que é conclusiva quanto à (i) existência de graves problemas em razão da brusca queda da demanda por serviços de transporte de passageiros; e (ii) operação da SuperVia operar abaixo da linha de equilíbrio, *break even*:¹⁶

3. RESPOSTAS AOS QUESITOS FORMULADOS PELA RELATORIA

Questão 1: “Temos realmente um problema de natureza econômica e financeira no Contrato de Concessão da SUPERVIA em função da pandemia de Coronavírus?”

Resposta: A intensidade da queda da demanda por serviços de transporte de passageiros, em geral, não deixa dúvidas quanto à existência de problemas para os operadores, sendo um deles de curtíssimo prazo (financeiro), em função da crise de liquidez (cujo principal exemplo é a SuperVia) e outro de cunho econômico, dado que o horizonte da pandemia deverá se estender por mais alguns meses (médio prazo) e que as perspectivas de um “novo normal” (longo prazo), com níveis de demanda inferiores, são quase consensuais.

Questão 8: “Da mesma forma, podemos considerar as perdas, ocorridas abaixo do ponto de equilíbrio, como grave e comprometedora ameaça a sustentabilidade econômica e financeira da operação?”

Resposta: Sim, e já comentamos aqui. Supondo que tais perdas, abaixo da linha de sobrevivência, ocorram por tempo limitado há risco financeiro e se perduraram há risco econômico.

¹⁵ Foram emitidas notas técnicas atestando que a concessionária realizou todas as ações possíveis para reduzir seus custos de modo a evitar a concretização de riscos que ameaçavam a continuidade do serviço público (Em 08.06.2020 – Nota Técnica de Estudo CATRA nº NTE 011/2020 – Análise da CATRA/AGETRANSP; e em 05.03.2021 – NOTA TÉCNICA Nº 014 / 2021 – CAPET/AGETRANSP).

¹⁶ A r. nota técnica da CAPET esclarece que “*Conceitualmente o que a curva de “break even” define é a quantidade mínima de passageiros necessária a cobertura de custos e despesas essenciais para continuidade da operação enquanto durar a pandemia*”. O “*break even*” foi apurado pela CAPET em 08 de junho de 2020.

52. O resultado do julgamento foi proferido em 13.04.2021, na 1ª Sessão Regulatória Extraordinária 2021, em que os prejuízos decorrentes da pandemia sofridos pelo Grupo SuperVia tornaram-se fatos incontroversos: a AGETRANSP reconheceu a necessidade de ressarcimento emergencial à SuperVia dos dispêndios realizados no período de março de 2020 a fevereiro de 2021, relativos aos custos mínimos necessários à manutenção da operação do sistema ferroviário de passageiros no Estado do Rio de Janeiro no valor de R\$216.945.792,69 (duzentos e dezesseis milhões, novecentos e quarenta e cinco mil setecentos e noventa e dois reais e sessenta e nove centavos).

53. Além disso, a AGETRANSP reconheceu a necessidade de abertura de um canal negocial entre o Poder Concedente e a SuperVia, a fim de que seja equacionada a questão das receitas tarifárias não realizadas no período compreendido entre março de 2020 e fevereiro de 2021, acima da linha de equilíbrio (*break even*), de R\$136.630.213,36 (cento e trinta e seis milhões, seiscentos e trinta mil duzentos e treze reais e trinta e seis centavos) (Doc. 6).

54. Embora a referida decisão ainda não seja definitiva¹⁷ e as duas partes tenham solicitado esclarecimentos pelas vias cabíveis, fato é que esses recursos ingressarão no caixa das Requerentes somente futuramente e resolverão apenas uma parcela da crise de liquidez momentânea enfrentada pelas Requerentes. Por outro lado, pelos motivos expostos nesta petição inicial, essa crise impõe às Requerentes a busca de uma solução imediata e global para a reestruturação de seus passivos.

¹⁷ O Estado do Rio de Janeiro opôs embargos de declaração contra a decisão e impugnou os cálculos que foram utilizados para se alcançar o *break even* (Doc. 6). Por sua vez, a SuperVia opôs embargos de declaração a fim de que o valor fosse ajustado considerando o índice inflacionário previsto no Contrato de Concessão, bem como a tarifa de R\$5,90 para o mês de fevereiro de 2021. No momento, portanto, aguarda-se deliberação da i. Agência Reguladora.

55. A recuperação judicial é a melhor maneira de tutelar os interesses dos clientes, trabalhadores, fornecedores e credores das Requerentes, preservando a unidade produtora responsável por milhares de empregos, recolhimento de tributos e geração e circulação de riquezas, em benefício de toda a coletividade.

A crise orçamentária do Estado do Rio de Janeiro e os seus impactos sobre as atividades da Requerente

56. Devido à própria natureza do Contrato de Concessão, a SuperVia e o Estado do Rio de Janeiro logicamente têm amplo rol de obrigações a serem cumpridas. Assim, como em todos os contratos, mas especialmente nos contratos públicos, o inadimplemento de uma das partes impacta sobremaneira este contrato. Logicamente, é possível afirmar-se que as dificuldades orçamentárias do Estado do Rio de Janeiro reduziram a capacidade das Requerentes de adimplirem seus compromissos financeiros atuais, impactando diretamente a concessão.

57. As Requerentes estimam que há aproximadamente R\$ 200 milhões, a título de negociações de dívidas passadas de responsabilidade do Estado de Rio de Janeiro, que lhe são devidos. O montante foi apurado considerando, principalmente, os valores pagos pela SuperVia nos processos sucessórios trabalhistas e cíveis de responsabilidade da Flumitrens e/ou Central Logística, que deverão ser reembolsados pelo Estado do Rio de Janeiro nos termos do disposto no Contrato de Concessão e aditivos. Há, ainda, valores decorrentes da gratuidade concedida a estudantes e pessoas com deficiência, conforme Lei Estadual nº 4.510/2005 e pela prestação do serviço de operação do Teleférico do Alemão.

58. Os recursos devidos pelas gratuidades faltantes somente até dezembro de 2018 foram objeto, recentemente, de um acordo celebrado entre a SuperVia e o Governo do Estado do Rio de Janeiro, no valor de R\$50.000.000,00. Embora em 04.05.2021 a SuperVia tenha recebido a primeira parcela do acordo, correspondente a R\$25.000.000,00 e novos pagamentos tenham sido realizados posteriormente, como R\$7.927.644,78, em 01.06.2021, o acordo ainda não foi completamente quitado.

59. Pode-se citar um outro exemplo. As tarifas dos serviços públicos de transporte ferroviário são fixadas em atenção aos princípios da mobilidade, acessibilidade e universalidade e sofrem ajustes anuais.

60. Como já citado, para o ano de 2021, após os trâmites necessários e de acordo com os termos do Contrato de Concessão, a Agência Reguladora homologou o reajuste da tarifa unitária do serviço de transporte ferroviário de passageiros para o valor de até R\$5,90, que passaria a vigorar a partir de 02.02.2021 e recomendou ao Poder Concedente que avaliasse soluções específicas para minimizar potenciais problemas decorrentes da aplicação deste reajuste aos usuários.

61. No entanto, o Governo do Estado do Rio de Janeiro requisitou à SuperVia para que se restringisse a aplicação do reajuste previsto no Contrato de Concessão e homologado pela AGETRANSP. Foi então fixado provisoriamente o valor de R\$5,00 para o ano de 2021, além de certas condições¹⁸.

62. Isso porque após mais de 20 (vinte) dias de adiamento da aplicação do reajuste previsto em contrato e considerando toda a crise econômico-financeira exposta detalhadamente nesta petição inicial, a SuperVia não viu alternativa a não ser pactuar junto ao Estado a aplicação provisória de tarifa inferior à que contratualmente faria jus¹⁹.

63. Note-se que o desequilíbrio tarifário para a concessionária surge na definição do reajuste – atualmente, há impacto negativo de R\$268.082,00 (duzentos e sessenta e oito mil e oitenta e dois reais) por dia –, mas a solução infelizmente não é célere²⁰.

¹⁸ Por exemplo: a SuperVia teria direito ao reequilíbrio pela diferença do reajuste, definição da metodologia de realização do reequilíbrio no prazo de 100 dias com o direito de a SPV aplicar a tarifa de R\$ 5,90 caso a referida metodologia não seja definida, compromisso de modernização do Contrato de Concessão, dentre outros.

¹⁹ Disponível em: <https://www.SuperVia.com.br/pt-br/noticias/reajuste-tarifario-adiado-para-22022021>

²⁰ Recentemente, as partes ingressaram em tratativas no processo administrativo nº SEI-100001/000456/2021 para a celebração do 12º termo aditivo da concessão ferroviária.

64. O risco e o desequilíbrio, assim como o custo da manutenção do interesse social foram transferidos e impactam a concessionária. Isto se agrava em um cenário de notória incapacidade orçamentária do Estado do Rio de Janeiro, o que altera diretamente as matrizes de risco do Contrato de Concessão. Tudo sem o célere e efetivo reequilíbrio. Como visto, muito pelo contrário, certos pleitos se arrastam há anos e já alcançam a casa dos milhões.

Aumento no preço da energia elétrica, principal insumo das Requerentes

65. As atividades do Grupo SuperVia demandam um altíssimo consumo de energia, não apenas em suas instalações, mas principalmente na circulação das composições férreas. Assim, a energia elétrica é insumo fundamental, consumido em grandes proporções na atividade explorada pelas Requerentes. Objetivamente, o gasto com este insumo representa 25% dos custos operacionais das Requerentes.

66. O Grupo SuperVia possui dois principais fornecedores de energia: a Light Serviços de Eletricidade S.A. (“Light”) e a Cemig Geração e Transmissão S.A. (“CEMIG”), cujo contrato de compra e venda de energia foi celebrado em 22.03.2019 com vigência até 31.12.2023.

67. O contrato de fornecimento de energia foi celebrado com a CEMIG no “mercado livre de energia”. De acordo com esta avença, a demanda consumida está relacionada com a energia de tração dos trens e há um mecanismo de *Take-or-Pay* mínimo de 90% da energia contratada. Com o impacto da pandemia na demanda da SuperVia, que sofreu reduções, há um excesso de energia contratada.

68. Já para os contratos celebrados com a Light no “mercado regulado de energia”, considerou-se como premissa de modelagem a mensuração dos custos de energia com base na demanda, que obviamente também foi afetada pela pandemia.

69. Na realidade, a própria migração ao “mercado livre de energia” decorreu de uma tentativa (frustrada) das Requerentes em reduzir o custo da energia elétrica. Fato é que, em razão da drástica redução de passageiros, as condições contratadas não mais refletem à necessidade de consumo das Requerentes.

70. Como se não bastasse, a avença celebrada com a CEMIG possui um agravante: o preço pago pela energia é atualizado com base no IGPM (FGV), que, como se sabe, tem batido recordes de alta.

71. Soma-se a isso o fato de que, além das despesas correntes com energia, a SuperVia mantém com a Light e com a CEMIG parcelamentos oriundos de faturas em aberto. Somadas, as dívidas com esses credores ultrapassam o montante de R\$150 milhões.

INEQUÍVOCA COMPETÊNCIA DESTE JUÍZO

72. Como previsto no art. 3º da LRF, é competente para o processamento de pedido de recuperação judicial o foro do local em que se encontra o principal estabelecimento do devedor.

73. Considera-se como “principal estabelecimento do devedor” o local onde se encontra o centro de tomada das principais decisões econômicas e administrativas das recuperandas, o que também deve ser observado na recuperação judicial de empresas de um mesmo grupo.

74. No caso desta Recuperação Judicial, não há dúvidas. O centro decisório do Grupo SuperVia, ou seja, onde são tomadas as principais decisões econômicas e administrativas do grupo, é o escritório localizado na cidade do Rio de Janeiro, na Rua da América, nº 210, Santo Cristo.

75. Nele se concentra a direção da companhia, o domicílio profissional dos administradores, sendo o local onde exercem suas atividades e deliberações estratégicas, financeiras e operacionais das Requerentes.

76. Assim, resta demonstrada a competência de uma das Varas Empresariais da Comarca da Capital do Estado do Rio de Janeiro para processar o presente pedido, consoante prevê o art. 50, inciso I, alínea “a”, da Lei Estadual nº 6.956/2015.

LITISCONSÓRCIO ATIVO

77. Como visto, as Requerentes integram o Grupo SuperVia, atuando de forma segregada apenas quanto às respectivas áreas de atuação, mas de forma integrada e compartilhada e sob gestão de caixa centralizada, de modo a atender o objetivo maior do Grupo: suprir a demanda de transporte ferroviário intermunicipal de passageiros no Estado do Rio de Janeiro.

78. Essa atuação integrada do Grupo SuperVia pode ser verificada não apenas no desenvolvimento de suas atividades em prol da consecução de um objetivo único, mas, também, na gestão das empresas que o integram.

79. A esse respeito, os contratos do Grupo SuperVia e as decisões administrativas e operacionais estão alocados de forma específica nas empresas do Grupo, respeitando-se as suas áreas de atuação, mas as diretrizes relevantes para o desenvolvimento dos negócios são tomadas, principalmente, pela *holding* do Grupo SuperVia – a Rio Trens – ou com a sua participação e pela SuperVia, que figura como a contratante no Contrato de Concessão.

80. Como se sabe, a LRF era originalmente silente quanto a possibilidade de admissão do litisconsórcio ativo na recuperação judicial. Diante da ausência de dispositivo legal a respeito na LRF, jurisprudência²¹ e doutrina²² aplicavam a regra do art. 113 do CPC para admitir que sociedades integrantes de um mesmo grupo econômico apresentassem pedido de recuperação judicial em conjunto.

81. Hoje, com a inclusão do art. 69-G da LRF, não há mais dúvidas sobre a possibilidade de se admitir o processamento conjunto do pedido de recuperação judicial: “Art. 69-G. Os devedores que atendam aos requisitos previstos nesta Lei e que integrem grupo sob controle societário comum poderão requerer recuperação judicial sob consolidação processual.” Nesse sentido, vejamos as lições do ilustre Professor Marcelo Sacramone sobre o litisconsórcio ativo na recuperação judicial:

“O litisconsórcio ativo foi tratado para o pedido de falência no art. 94, § 1º, da LREF. Quanto à possibilidade de litisconsórcio ativo na recuperação judicial, a LREF era originalmente silente. Não havia disciplina específica sobre os pedidos de recuperação judicial formulados por empresários individuais ou pessoas jurídicas que, sendo requerentes em litisconsórcio ativo, integrassem um mesmo grupo societário.

Á minguia de qualquer restrição legal, a lacuna foi suprimida pelo art. 189 da LREF, que determinava a aplicação subsidiária do Código de Processo Civil, e que, em sua disciplina, permitia que duas ou mais pessoas pudessem litigar, no mesmo processo, em conjunto, ativa ou passivamente (art. 113 do CPC). Na regulação processual, o litisconsórcio é admitido sempre que entre as partes houver comunhão de direitos ou obrigações relativamente à lide, entre as

²¹ “Sendo assim, o artigo 46, inciso I do CPC/73 (aplicável à época), correspondente ao atual artigo 113, inciso I do NCCPC, autoriza a pluralidade de pessoas no polo ativo do processo quando houver comunhão de direitos ou de obrigações relativamente à lide, o que parece existir na hipótese dos autos, já que as Agravadas integram o mesmo grupo econômico.” (TJRJ. AI nº 0005927-83.2016.8.19.0000. Relator: Des. Sérgio Ricardo de Arruda Fernandes. 1ª Câmara Cível. Julgamento em 26.04.2016).

²² De acordo com Paulo Fernando Campos Salles de Toledo: “O direito processual apoia a via adotada, por meio do instituto do litisconsórcio ativo. As hipóteses que justificam, previstas no art. 46 do CPC, autorizam a iniciativa, ante a conexão ocorrente entre as pretensões relativas às diversas impetrantes” (TOLEDO, Paulo Fernando Campos Salles de. Recuperação judicial de grupos de empresas. In: FRANÇA, Erasmo Valladão Azevedo e Novaes; ADAMEK, Marcelo Viera von (Coord.). Temas de direito empresarial e outros estudos. São Paulo: Malheiros, 2014, p. 349).

causas houver conexão pelo pedido ou pela causa de pedir ou ocorrerem questão por ponto comum de fato ou de direito.

A Omissão legal foi suprimida pela alteração legislativa com a inserção da Seção IV-B na Lei n. 11.101/2005.

O litisconsórcio ativo entre os integrantes de grupos empresariais preenche os requisitos legais e assegura que os empresários possam litigar em conjunto. Entre os integrantes do grupo poderá haver comunhão de direitos ou obrigações, a recuperação judicial pretendida poderia ser necessária para estruturar todo o grupo e a causa da crise econômico-financeira que acomete cada um dos devedores poderá, ser, inclusive, comum. A possibilidade de litigar conjuntamente no mesmo processo permite aos litisconsortes a economia processual, o impedimento de decisões contraditórias e a tentativa de reestruturar todo o grupo econômico de forma harmônica”.²³

82. É, portanto, um requisito que deve ser atendido: as Requerentes devem integrar “*grupo sob controle societário comum*”. Fala-se, aqui, nas duas categorias de grupos econômicos admitidos em nosso ordenamento: os grupos de direito, que exigem a celebração de uma convenção entre as sociedades integrantes do grupo, com o seu registro na Junta Comercial (art. 265 da Lei nº 6.404/76); e os grupos econômicos de fato, caracterizados por sociedades empresárias que atuam em relação de controle ou coligação.

83. No caso concreto, é possível verificar a presença de diversos requisitos comumente exigidos em recuperações judiciais²⁴ para aceitação do litisconsórcio ativo, dentre os quais se destacam: (i) interconexão das empresas do grupo econômico, (ii) atuação de forma integrada sob o controle da *holding*; (iii) existência de garantias cruzadas entre as empresas do grupo econômico, especialmente contratos celebrados para financiamentos tomados contra instituições financeiras; (iv) atuação conjunta das empresas integrantes do grupo econômico no mercado, que operam produtos e serviços convergentes, especialmente a SC

²³ SACRAMONE, Marcelo Barbosa. Comentários à lei de recuperação de empresas e falência. 2ª ed., São Paulo: Saraiva, 2021, p. 592

²⁴ CARNIO, Daniel. Disponível em: <http://www.valor.com.br/legislacao/4901160/recuperacao-de-grupos-de-empresas>

Empreendimentos que explora atividades comerciais – para aferição de receitas não tarifárias - na área da concessão; (v) coincidência de administradores sendo que os membros da administração da Rio Trens são os mesmos da SuperVia²⁵, dos quais 2 (dois) dos 3 (três) desses fazem ainda parte dos conselhos de administração da SC Empreendimentos, Teleféricos e F.L.O.S.P.E. ²⁶, sociedades que têm conselhos distintos, mas com os mesmos membros entre elas (a Hotel Central tem apenas diretores); (vi) coincidência de diretores em todas as sociedades; e (vii) coincidência de sede, já que cinco das seis Requerentes exercem a sua atividade no mesmo local (Rua da América, nº 210, Santo Cristo), sendo certo que todas as decisões estratégicas da companhia partem exatamente desse escritório, onde estão alocados os altos executivos.

84. Cabe ressaltar, ainda, que deve ser admitido o litisconsórcio ativo pois a realidade do caso concreto²⁷ revela que esta é a melhor forma de assegurar o bom processamento da recuperação judicial, uma vez que as atividades das Requerentes são intrinsecamente ligadas do ponto de vista operacional e comercial.

85. Por todos estes motivos, estão presentes no caso todas as características necessárias à aceitação do litisconsórcio ativo e, conseqüentemente, do processamento conjunto deste pedido.

O PASSIVO ATUAL DO GRUPO SUPERVIA

86. O valor total da dívida das Requerentes é de R\$ 1.215.714.850,87 (um bilhão, duzentos e quinze milhões, setecentos e quatorze mil, oitocentos e cinquenta reais e oitenta e sete centavos).

²⁵ Srs. Kazuhisa Ota, Alexandre Carmona Côrtes e Jaime Singer.

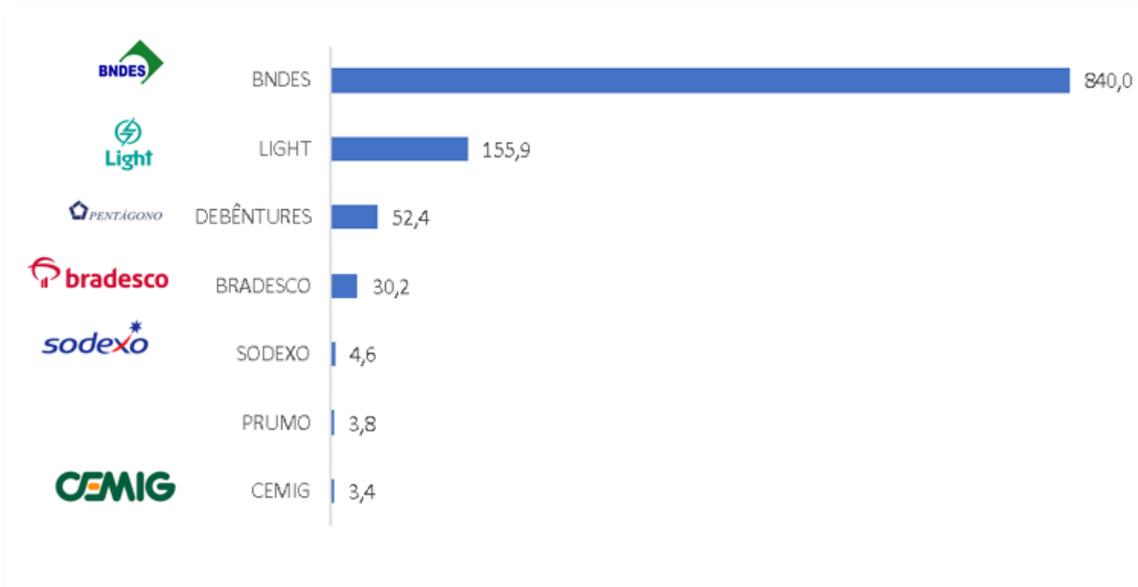
²⁶ Srs. Kazuhisa Ota, Alexandre Carmona Côrtes e Hitoshi Ueda.

²⁷ Veja-se o entendimento da professora Marcia Blanes: “O tratamento do grupo como uma unidade, para fins da Lei 11.101/05 só faz sentido se analisarmos o plano apresentado e o seu processamento. Por exemplo, seria incoerente não admitir o litisconsórcio ativo se o plano de recuperação contemplasse uma situação ou remédio que abrangesse o conjunto de empresas requerentes, por exemplo, a hipótese prevista no artigo 50, incisos II e III da Lei 11.101/05” (BLANES, Marcia. Aspectos legais da crise da empresa e sua viabilidade na lei de recuperação judicial. In: Cadernos Jurídicos, São Paulo: Escola Paulista da Magistratura, a. 16, v. 39, jan-mar/2015, p. 88).

87. A divisão do passivo nas classes estabelecidas no art. 41 da LRF pode ser observada na listagem de credores contida no Doc. 7 e segue de forma resumida no quadro abaixo:

Classe I	R\$ 7.793.992,32
Classe III	R\$ 1.202.707.646,48
Classe IV	R\$ 5.213.212,07

88. Apenas para se demonstrar o perfil das principais dívidas das Requerentes, confira-se uma ilustração dos maiores créditos:



VIABILIDADE ECONÔMICA E OPERACIONAL

89. Como visto acima, as dificuldades momentâneas enfrentadas pelas Requerentes são especialmente fruto de uma conjuntura econômica desfavorável ocasionada principalmente pela nefasta crise sanitária provocada pela pandemia do Covid-19. As Requerentes, que tem como *core business* o transporte ferroviário, sofrem com a forte queda de demanda, o inadimplemento de seus parceiros e as dificuldades inerentes ao desequilíbrio do Contrato de Concessão.

90. Apesar de grave, as Requerentes estão convictas de que a crise que enfrentam é plenamente superável, se puderem contar com a proteção legal na forma desta recuperação judicial. A crise de liquidez ora enfrentada é passageira e não deve afetar de modo definitivo a solidez das atividades por elas desenvolvidas.

91. Isto porque apesar de todas as dificuldades enfrentadas pelas Requerentes, a finalidade precípua do grupo está sendo atendida: o serviço de transporte ferroviário na região metropolitana do Rio de Janeiro está sendo prestado com toda a excelência e segurança inerentes à atividade, na forma exigida pela Lei de Concessões²⁸ e pelo Contrato de Concessão. Mesmo em meio à pandemia de Covid-19, as Requerentes implementaram uma série de medidas para segurança de seus trabalhadores e da sociedade, em prol dos milhares de usuários dos seus serviços.

92. Mais que isso: o Poder Concedente prorrogou a vigência do Contrato de Concessão até 31 de outubro de 2048, o que pressupõe o reconhecimento de viabilidade da SuperVia para prestar os serviços até a data acordada. E, o mais importante nesse contexto, a demanda pelos serviços é contínua, sendo certo que os obstáculos enfrentados pela operação certamente podem ser resolvidos pelo atendimento mais eficaz de pleitos de reequilíbrio no âmbito do Contrato de Concessão.

93. A relevância do Grupo SuperVia para a população fluminense já foi destacada ao longo desta inicial, tanto pelo seu *core business* como pelas atividades que são desenvolvidas para auferir as receitas não tarifárias, que somados geram milhares de empregos diretos e indiretos, beneficiam centenas de fornecedores que têm nas Requerentes parceiras de negócios, isso sem contar nos milhares de reais em tributos que são recolhidos anualmente.

²⁸ Lei nº 8.987, de 13.02.1995.

94. Antes mesmo do ajuizamento deste pedido de recuperação judicial, as Requerentes já vinham implementando medidas de proteção e promoção do seu caixa, podendo ser citadas, exemplificativamente, a adesão ao Programa de Manutenção do Emprego e da Renda criado pelo Governo Federal por meio da Medida Provisória nº 936/2020, posteriormente convertida na Lei nº 14.020/2020, que permitiu a redução proporcional da jornada de trabalho e de salário e a suspensão dos contratos de trabalho de parte de seus colaboradores, parcelamento do pagamento do FGTS nos termos da MP 1.046/21, postergação da data do pagamento dos salários do mês de março/21, a negociação de contratos de financiamento, renegociação de pagamentos de faturas de energia elétrica com Light e Cemig, redução de despesas com fornecedores, insumos e projetos não essenciais, ajuizamento de ações judiciais em face de credores relevantes, dentre outras. Essas medidas apenas não atingiram o êxito esperado em função das frustrações experimentadas em função da pandemia.

95. Ao contrário do ano passado em que pouco se sabia sobre a infeliz pandemia que acometeu globalmente a população, este ano o Estado do Rio de Janeiro está implementando um programa de vacinação que tende a ser eficiente. Embora a retomada da demanda não seja instantânea, pois há um intervalo de tempo entre a imunização e o ajustamento dos diferentes setores da economia, há uma tendência de aumento gradual da demanda de passageiros.

96. Um estudo realizado pela consultoria financeira Alvarez & Marsal prevê a possibilidade de crescimento gradual de receitas a partir da referida retomada de demanda de usuários, considerando-se também o reajuste tarifário de R\$5,00 (relembre-se que esse reajuste não é aquele previsto no Contrato de Concessão, estando abaixo do correto) que passou a vigorar em 23 de fevereiro de 2021. Confira-se:

Receita Líquida Total (R\$ M - Nominal)



97. Desta forma, estando preenchidos todos os requisitos legais para o processamento desta recuperação judicial (como será demonstrado a seguir), as Requerentes confiam em que ele será deferido, de modo a permitir que o Grupo SuperVia possa negociar com seus credores as condições para seu soerguimento, através de um processo público, transparente, sob fiscalização do Ministério Público e do Administrador Judicial e diligentemente conduzido por esse MM. Juízo.

ATENDIMENTO AOS REQUISITOS OBJETIVOS

98. Tendo sido demonstrada a relevância econômica, financeira e social das Requerentes, bem como a sua inequívoca viabilidade econômica, as Requerentes apresentam a documentação completa e indispensável à apreciação do pedido ora formulado, nos termos do que dispõe os art. 48 e 51 da LRF, sendo certo que preenchem todos os requisitos objetivos e formais necessários ao processamento da sua recuperação judicial.

99. As Requerentes declaram que (i) as sociedades exercem regularmente as suas atividades há muito mais do que os 2 (dois) anos exigidos por lei; (ii) jamais foram falidas; (iii) jamais obtiveram a concessão de recuperação judicial (Doc. 8); e (iv) seus administradores e acionistas controladores jamais foram condenados pela prática de quaisquer crimes falimentares (Doc. 9).

100. As Requerentes esclarecem, ainda, como forma de evitar qualquer questionamento por quem quer que seja, que receberam, na forma da legislação vigente, as autorizações necessárias ao ajuizamento deste pedido de recuperação judicial (Doc. 10).

101. Além de estarem inequivocamente atendidos todos os requisitos objetivos previstos no art. 48 da LRF, as Requerentes informam que este pedido está instruído com todos os documentos exigidos pelo art. 51 da LRF, a saber:

(a) Demonstrações financeiras (Balanços e Demonstrações de Resultado - art. 51, inciso II) relativas aos exercícios de 2018, 2019 e 2020 (Doc. 11);

(b) Demonstrações financeiras (Balanço Patrimonial, demonstrativo de resultado desde o último exercício social e demonstrativo de resultado acumulado - art. 51, inciso II) levantadas especialmente para instruir o pedido (Doc. 12);

(c) Relatórios gerenciais do fluxo de caixa e de sua projeção de forma consolidada (art. 51, inciso II) (Doc. 13);

(d) Relação de credores (art. 51, inciso III) que engloba lista nominal de todos os credores, com todas as informações, conforme estabelecido pela LRF (Doc. 7);

(e) Relação de empregados (art. 51, inciso IV) com todas as informações, conforme estabelecido pela legislação aplicável. A relação juntada a esta petição inicial não contém as informações dos salários dos empregados, a respeito do que as Requerentes protestam pela juntada da relação completa, com essas informações, em petição separada, diante de caráter sensível e sigiloso de tais informações, requerendo seja autuada em apartado e sob sigilo, sendo somente acessada por esse d. Juízo, pelo Ministério Público e pelo i. Administrador Judicial (Doc. 14);

(f) Certidão de regularidade no registro público de empresas (art. 48, *caput*, e 51, inciso V) consubstanciadas nas certidões de regularidade, emitidas pela Junta Comercial (Doc. 15);

(g) Relação de bens dos administradores (art. 51, inciso VI), protestando, também, pela juntada em petição apartada diante do caráter sigiloso de tais informações, requerendo a autuação em apartado e sob sigilo dessa petição e dos documentos, sendo somente acessados por esse d. Juízo, pelo Ministério Público e pelo i. Administrador Judicial (Doc. 16);

(h) Extratos das contas-corrente e aplicações, emitidos em 04.06.2021 (sexta-feira) (art. 51, inciso VII) (Doc. 17);

(i) Certidões dos cartórios de protesto (art. 51, inciso VIII) competentes (Doc. 18);

(j) Relação de ações (art. 51, inciso IX) que contempla todas as ações judiciais e procedimentos arbitrais em que as Requerentes figurem como parte, subscrita por seus representantes (Doc. 19);

(k) Relatório detalhado do passivo fiscal (art. 51, inciso X) (Doc. 20); e

(l) A relação de bens e direitos integrantes do ativo não circulante, incluídos aqueles não sujeitos à recuperação judicial (art. 51, inciso XI) (Doc. 21).

102. Os fundamentos expostos e os documentos apresentados demonstram e comprovam que as Requerentes são empresas em crise momentânea, porém plenamente viáveis. Além disso, há comprovação de atendimento dos requisitos objetivos e formais.

PEDIDOS

103. Diante do exposto, requer-se a esse d. Juízo o recebimento deste pedido e o deferimento do processamento da recuperação judicial do Grupo SuperVia, na forma do art. 52 da LRF. Consequentemente, requer-se:

- (i) A nomeação do Administrador Judicial (art. 52, inciso I);
- (ii) A determinação de dispensa de apresentação de certidões negativas para o exercício de suas atividades com o reconhecimento da manutenção e regularidade da concessão (art. 52, inciso II);
- (iii) A suspensão de todas as ações e execuções em curso, pelo prazo legal, na forma do art. 6º da LRF (art. 52, inciso III);
- (iv) A intimação do Ministério Público e das Fazendas Públicas Federal, dos Estadual e Municipal, a fim de que tomem conhecimento da Recuperação Judicial (art. 52, inciso V); e
- (v) A publicação do Edital a que se refere o §1º do art. 52 da LRF.

104. As Requerentes protestam pela apresentação de outros documentos que se façam necessários, bem como pela eventual retificação das informações e declarações constantes desta peça.

105. Além disso, informam que o Plano de Recuperação Judicial será apresentado no prazo legal de 60 (sessenta) dias, a ser computado da data da intimação da decisão que deferir o processamento da recuperação judicial.

106. Por fim, requerem que todas as intimações referentes ao feito sejam realizadas cumulativamente, sob pena de nulidade, em nome dos advogados Eduardo Takemi Kataoka, Isabel Picot e Mauro Teixeira de Faria, inscritos na OAB/RJ sob os nºs 106.736, 142.099 e 161.530, respectivamente, todos com endereço profissional na Rua João Lira, nº 144, Leblon, Rio de Janeiro/RJ.

107. Dá-se à causa o valor de R\$1.215.714.850,87 (um bilhão, duzentos e quinze milhões, setecentos e quatorze mil, oitocentos e cinquenta reais e oitenta e sete centavos).

Nestes termos,

Pedem deferimento.

Rio de Janeiro, 7 de junho de 2021.



EDUARDO TAKEMI KATAOKA

OAB/RJ Nº 106.736



ISABEL PICOT

OAB/RJ Nº 142.099



MAURO TEIXEIRA DE FARIA

OAB/RJ Nº 161.530



JULIANNE ZANCONATO

OAB/RJ Nº 182.143



ISABELLA FONSECA COSTA

OAB/RJ Nº 220.132

<u>RELAÇÃO DE DOCUMENTOS</u>	
Doc. 1	Atos constitutivos e atas de nomeação dos atuais administradores das Requerentes
Doc. 2	Procurações
Doc. 3	Contrato de Concessão e Termos Aditivos ao Contrato de Concessão
Doc. 4	Principais Decretos e resoluções de contenção da disseminação do Coronavírus
Doc. 5	Relatório de impactos do Coronavírus na operação das Requerentes
Doc. 6	Julgamento da AGETRANSP sobre o pleito de revisão em razão da perda tarifária oriunda da redução de passageiros pagantes causada pela Covid-19
Doc. 7	Relação de credores que engloba lista nominal de todos os credores, com todas as informações, conforme estabelecido pela LRF, versão consolidada e individualizada (art. 51, inciso III)
Doc. 8	Declaração das sociedades de tempo de atividade e de que jamais foram falidas ou obtiveram a concessão de recuperação judicial
Doc. 9	Declaração de que as Requerentes não foram condenados ou não têm, como administrador ou sócio controlador, pessoa condenada por qualquer dos crimes previstos na LRF
Doc. 10	Autorizações necessárias ao ajuizamento do pedido de recuperação judicial
Doc. 11	Demonstrações financeiras (Balanços e Demonstrações de Resultado relativas aos exercícios de 2018, 2019 e 2020 (art. 51, inciso II)
Doc. 12	Demonstrações financeiras (Balanço Patrimonial, demonstrativo de resultado desde o último exercício social e demonstrativo de resultado acumulado levantadas especialmente para instruir o pedido (art. 51, inciso II)
Doc. 13	Relatórios gerenciais do fluxo de caixa e de sua projeção de forma consolidada (art. 51, inciso II)
Doc. 14	Relação de empregados (art. 51, inciso IV)
Doc. 15	Certidão de regularidade no registro público de empresas, emitidas pela Junta Comercial (art. 48, <i>caput</i> , e 51, inciso V)
Doc. 16	Relação de bens dos administradores (art. 51, inciso VI)

Doc. 17	Extratos das contas-corrente e aplicações (art. 51, inciso VII)
Doc. 18	Certidões dos cartórios de protesto competentes (art. 51, inciso VIII)
Doc. 19	Relação de ações (art. 51, inciso IX) que contempla todas as ações judiciais e procedimentos arbitrais em que as Requerentes figurem como parte, subscrita por seus representantes
Doc. 20	Relatório detalhado do passivo fiscal (art. 51, inciso X)
Doc. 21	A relação de bens e direitos integrantes do ativo não circulante, incluídos aqueles não sujeitos à recuperação judicial (art. 51, inciso XI)
Doc. 22	Certidões do distribuidor (Justiça Estadual)
Doc. 23	Certidões do distribuidor (Justiça Federal)
Doc. 24	Certidões Trabalhistas