MM. JUÍZO DA VARA CÍVEL DA COMARCA DE CACHOEIRINHA, RS.

TRANSPORTES ANDRIGUETTO EIRELI, sociedade inscrita no CNPJ sob n. 00.710.599/0001-57, com sede na Rua Curitiba, n. 1245, Vila Anair, Cachoeirinha, RS, CEP 94.955-130 e **TRANSGHETTO TRANSPORTES LTDA**., sociedade inscrita no CNPJ sob n. 05.617.471/0001-67, com sede na Rua Curitiba, n. 1245, Vila Anair, Cachoeirinha, RS, CEP 94.955-130, por seus Advogados signatários[1] (que recebem intimações na Avenida Carlos Gomes, n. 651, sétimo andar, e através do e-mail intimacoes@gersonbranco.com.br), vem ajuizar **PEDIDO DE AUTOFALÊNCIA** nos termos do artigo 105 da Lei n. 11.101, de 09 de fevereiro de 2005, mediante as razões de fato e direito que adiante seguem.

[1] Instrumentos de procuração sob anexo I.

I. DA CRISE QUE CONDUZIU À PARALISAÇÃO DAS ATIVIDADES DAS REQUERENTES.

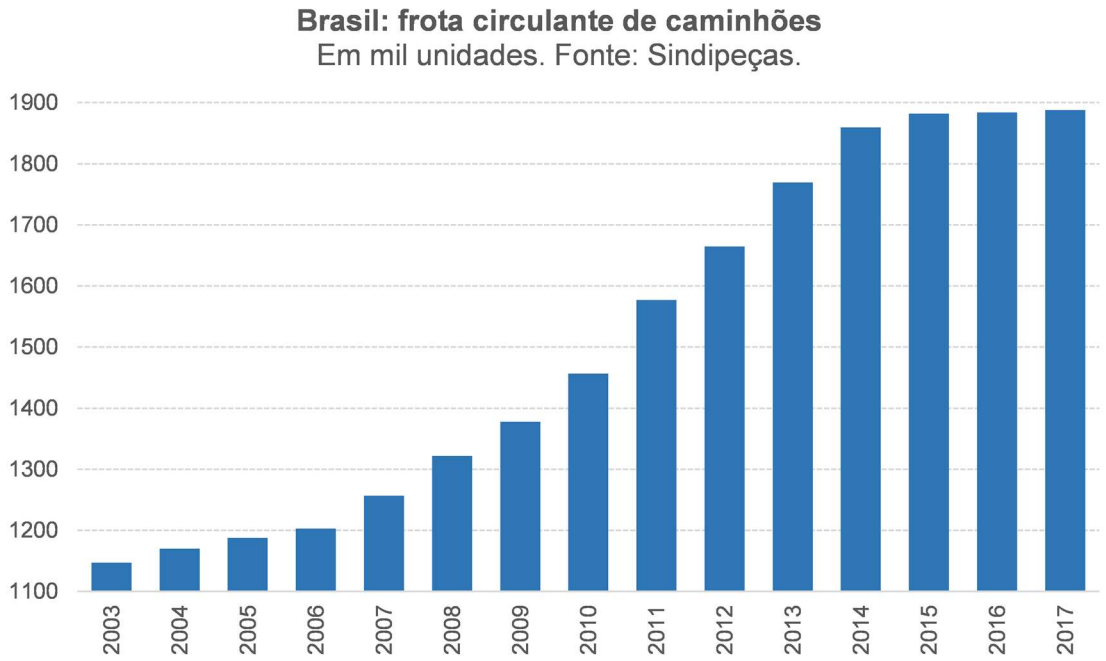
A primeira Requerente TRANSPORTES ANDRIGUETTO EIRELI foi constituída em 1995 e a segunda Requerente TRANSGUETTO TRANSPORTES LTDA. em 2003, ambas para atuarem no mercado de transporte rodoviário de cargas.

Com o passar dos anos, o objeto social da primeira Requerente foi ampliado, passando a englobar também comércio atacadista, prestação de serviços de logística, assessoria em importação e exportação de cargas, representação comercial e oficina mecânica.

O transporte rodoviário, no entanto, sempre foi a principal atividade das empresas, que enfrentaram severas dificuldades que culminaram na total paralisação das operações das Requerentes no final do ano de 2010, data a partir da qual as sociedades passaram a lidar com todas as forças para fazer frente aos seus endividamentos.

O agravamento das dificuldades operacionais das Requerentes tem relação direta com a crise mundial de 2008 e a reação do Brasil para enfrentá-la. Com efeito, a principal medida do Governo Federal que atingiu o setor de transporte rodoviário de cargas esteve fundada na facilitação do crédito para aquisição de caminhões e outros bens de capital[2]. O crédito barato incentivou o endividamento das transportadoras e caminhoneiros, ao mesmo tempo em que aumentou a oferta desse serviço no mercado.

[2] https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/imprensa/noticias/conteudo/20091229_desemp_2009



[3]

Entre os anos de 2006 e 2011, o licenciamento de veículos e implementos rodoviários no Brasil passou por um ciclo de forte expansão, acumulando crescimento de 114,4%, puxado pelo emplacamento de caminhões[4].

Em uma perspectiva macroeconômica, a superação das dificuldades no cenário internacional refletiu na valorização da moeda nacional frente ao dólar. A valorização do Real acirrou a disputa pelo mercado interno, já bastante competitivo, pois empresas antes voltadas em larga escala à exportação passaram a operar internamente. O aumento da concorrência exigiu a realização de investimentos em veículos e equipamentos para atualização e ampliação da capacidade de atendimento das Requerentes.

No entanto, a economia agregada não acompanhou esse

[3] https://blogdoibre.fgv.br/posts/excesso-de-oferta-vs-falta-de-demanda-consideracoes-sobre-o-transporte-de-cargas-no-brasil-3
[4] http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Transporte%20em%20N%C3%BAmeros/tansporte_numeros_dez2018.pdf

crescimento, tendo em vista que os reflexos da crise de 2008 ainda não haviam sido completamente superados na agricultura e na indústria, setores com maior demanda de frete, tendo sido verificada a constituição de uma "bolha" que derrubou os resultados do setor de transporte de cargas.

Paralelamente, as alterações legislativas introduzidas contribuíram diretamente para o agravamento da situação econômico financeira das Requerentes. A título de exemplo, cita a Lei 12.619/2012 que estabeleceu restrições ao exercício da profissão de motorista, criou novos adicionais à remuneração, tempos de descanso e encareceu substancialmente o preço do frete, chegando a um aumento de 32% nos custos de fretes de 3.000 Km, conforme tabelas[5] abaixo.

Jornada diária de 8 horas	
Hora Extra	150%
Hora de Espera	130%
Adicional Noturno	20%
Hora de Reserva	30%

Fonte: Brasil, 2012; Análise: ILOS

Figura 2 - Remuneração com base na Lei 12.619

	Tempo de Viagem		Reajuste de Custos (%)
	Antes da regulamentação	Depois da regulamentação	
800 km	2 dias	2 dias	5,9%
1.500 km	3 dias	4 dias	22,6%
3.000 km	5 dias	8 dias	32,0%

Fonte: ILOS

Figura 4 - Impacto nos custos e no serviço com a nova lei

[5] https://www.ilos.com.br/web/impacto-da-lei-12-619-nos-custos-do-transporte-rodoviario-de-carga/

A imutabilidade do cenário narrado e a evolução significativa dos custos da operação, que, quando inevitavelmente transferidos ao preço do serviço, provocaram perda de competitividade, tiveram como resultado a impossibilidade de as Requerentes cumprirem todas as suas obrigações.

A tal situação, deve ser somado, ainda, o crescente endividamento perante o Fisco, circunstância comum em um contexto de falta de recursos que conduz à alocação da receita existente para a satisfação das obrigações mais urgentes da empresa, como o passivo trabalhista, por exemplo.

Sem caixa para fazer frente à sua operação, com restrição de crédito e com seus ativos sofrendo constrições decorrentes de execuções judiciais, as atividades das Requerentes ficaram inviabilizadas desde o início de 2011, situação que persiste até esta data.

Desde então, as Requerentes mantiveram-se como atividade única as atividades relacionadas à administração dos seus passivos, diante da existência de créditos, e com aporte do sócio que tinha expectativa de que, havendo o equacionamento das dívidas, fosse possível o retorno das suas atividades.

No entanto, a superveniência da pandemia do Covid-19 e os seus reflexos na economia tiveram por consequência ceifar as perspectivas de retorno às atividades das empresas, não dispondo elas mais condições de fazer frente a seu endividamento, o que tornou este pedido de autofalência inevitável.

Frente a todas as dificuldades econômico-financeiras acima expostas, não há como as Requerentes prosseguirem na tentativa de retomar o desenvolvimento de suas atividades, sendo cabível o pedido de autofalência para liquidação das empresas de acordo com a Lei 11.101/2005.

II. DOS REQUISITOS PARA O RECEBIMENTO DO PEDIDO DE AUTOFALÊNCIA

O caput do artigo 105 da Lei 11.101/2005 prescreve que é dever do devedor requerer sua falência na hipótese de crise econômico-financeira que julgue não atender os requisitos para a recuperação judicial. O mesmo dispositivo determina ao devedor a exposição das razões da impossibilidade de prosseguimento da atividade empresarial.

Conforme exposto no item acima, as dificuldades que se abateram sobre as Requerentes, apesar de todos os esforços realizados, caracterizam uma situação de crise que além de obstar as suas atividades, não apresenta perspectivas de superação. A falência, *in casu*, é medida necessária para evitar maiores perdas aos envolvidos.

O inciso I, do art. 105, da Lei n. 11.101/2005, impõe como requisito para o recebimento do pedido de autofalência a apresentação de demonstrações contábeis referentes aos últimos exercícios sociais.

Além da exigência legal, a juntada de tal documentação faz-se necessária para demonstrar a debilidade econômico-financeira das empresas, com atividades paralisada há anos, e a falta de perspectivas de voltarem a atuar dentro do seu propósito social.

As requerentes não tiveram outros administradores nos últimos 5 (cinco) anos além do atual, Sr. Fábio Diemer Zanatta, razão pela qual deixa de anexar a relação de seus administradores, conforme determina o inciso VI, do art. 105, da Lei 11.101/2005.

Somente a primeira Requerente Transportes Andriguetto Eireli possui bens e direitos que compõem o seu ativo, conforme relação de bens, com a respectiva estimativa de valor, que se encontra no Anexo II.

Dessa relação, bem como da documentação contábil do anexo III, pode-se verificar que o ativo existente se constitui basicamente em algumas carretas semirreboques e carretas com carroceria fechada, em estado avançado de deterioração, que se encontram guarnecidos na Avenida Antônio Kirch, n. 71, na cidade de São José do Sul, RS, CEP: 95.753-000 e de créditos perseguidos judicialmente, todos caracterizados por sua baixa liquidez.

Saliente-se que as Requerentes possuem escrita contábil digital, razão pela qual os livros digitais poderão ser entregues ao Sr. Administrador após sua nomeação.

Os contratos sociais das Requerentes encontram-se no anexo IV, bem como a relação dos bens pessoais do sócio Fábio Diemer Zanatta encontra-se no anexo V.

As Requerentes juntam, no anexo VI, a relação nominal dos credores e seus respectivos créditos conforme exige o inciso II do Art. 105 da Lei 11.101/2005.

III. DOS PEDIDOS

Ante o exposto requerem que Vossa Excelência:

a) frente ao preenchimento de todos os requisitos previstos no artigo 105 da Lei n. 11.101/2005, declare a falência das Requerentes, nomeando-se administrador judicial para a Massa Falida;

b) fixe o termo legal da falência;

c) ordene a suspensão de todas as ações ou execuções contra as sociedades falidas;

d) defira o prazo de 30 (trinta) dias para as Requerentes juntarem a relação completa dos endereços dos credores, em observância ao artigo 105, II, da Lei n. 11.101/2005, e;

e) defira a produção de todo o tipo de prova em direito admitida, especialmente a prova pericial, prova documental, com a juntada complementar de documentos, bem como qualquer outra necessária para comprovação dos fatos alegados.

À causa de valor inestimável atribui o valor de alçada, R$10.270,00.

Porto Alegre, 12 de fevereiro de 2021.

Tiago Pretto
OAB.RS 53.468

Diogo Merten Cruz
OAB.RS 58.635

Anexos:

Anexo I - Procurações

Anexo II - Relação dos bens e direitos que compõem o ativo

Anexo III - Demonstrações Contábeis

Anexo IV - Contratos Sociais

Anexo V - Relação de bens pessoais do sócio Fabio Diemer Zanatta

Anexo VI - Relação Parcial de Credores