

**EXMO. SR. DR. JUIZ DE DIREITO DA VARA CÍVEL DA COMARCA DE SÃO BERNARDO DO CAMPO/SP**

(i) **INDÚSTRIAS ARTEB S/A**, empresa devidamente inscrita no CNPJ/MF sob o nº 62.291.380/0001-18; (ii) **SIAN – SISTEMAS DE ILUMINAÇÃO AUTOMOTIVA DO NORDESTE LTDA.**, empresa devidamente inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.054.381/0001-42; (iii) **ARTEB FARÓIS E LANTERNAS S/A**, empresa devidamente inscrita no CNPJ/MF sob o nº 00.962.757/0001-66; (iv) **ARTIL PARTICIPAÇÕES LTDA.**, empresa devidamente inscrita no CNPJ/MF sob o nº 61.594.339/0001-58; (v) **ARTCRIS PARTICIPAÇÕES LTDA.**, empresa devidamente inscrita no CNPJ/MF sob o nº 61.594.578/0001-08; e (vi) **ARTHUR EBERHARDT S/A**, empresa devidamente inscrita no CNPJ/MF sob o nº 61.594.818/0001-74, todas com administração central exercida na Av. Piraporinha, nº 1221, São Bernardo do Campo/SP, CEP 09891-903, doravante denominadas em conjunto “ARTEB”, por seus advogados e bastante procuradores que a esta subscrevem, que têm escritório na Avenida Paulista, nº. 1.048, 9º andar, Bairro Bela Vista, São Paulo/SP, onde receberão as intimações deste D. Juízo, com fundamento no artigo 47 e seguintes da Lei nº. 11.101, de 09 de fevereiro de 2005 (Lei de Recuperação de Empresas), vêm respeitosamente à presença de V. Exa. propor a presente ação de

### RECUPERAÇÃO JUDICIAL

expondo as razões de fato e de direito que as levaram a se socorrerem da medida ora pleiteada e que abaixo serão aduzidas:



## I – GRUPO ECONÔMICO ARTEB

Inicialmente, cumpre esclarecer que as Requerentes constituem um grupo econômico, à medida que concentram em comunhão toda a administração e gestão de suas operações, sob comando e caixa único, com sede e principal estabelecimento nesta cidade de São Bernardo do Campo/SP, no endereço acima mencionado.

Outrossim, da breve análise da documentação societária ora encartada e das razões que serão adiante expostas, impende salientar que a crise financeira e as dívidas que justificam a presente ação são comuns e afetam diretamente todas as empresas, de maneira que a eventual inadimplência de qualquer uma delas trará conseqüências patrimoniais diretas sobre a outra.

É fundamental que seja observado o inequívoco fato da existência de confusão patrimonial entre as empresas, que a despeito de possuírem objetos sociais distintos, comungam as mesmas dívidas, possuem corpo funcional que executa tarefas comuns a todas e possuem uma gestão una, cujas decisões contemplam, invariavelmente o interesse comum de todas.

**A existência do Grupo Econômico é notória e conhecida por todos os credores**, que quando analisam a relação e o crédito das empresas, jamais dissociam a ligação siamesa entre elas, de maneira que os créditos – principal objeto deste processo recuperacional – já se encontram devidamente mensurados em termos de riscos perante o Grupo Empresarial.

Ademais, a existência do Grupo Econômico tem sido exatamente um incentivo àqueles que analisam e concedem crédito às Requerentes, uma vez que as empresas somadas, possuem patrimônio robusto e solidez patrimonial incontroversa.

Desse modo, conclui-se que as Requerentes formam um grupo econômico regido pela **mesma estrutura formal**, por um **único controle** e, inclusive, um **caixa único**

**que atende aos interesses de todo o Grupo, dado que estas pessoas jurídicas exercem suas atividades sob a mesma unidade gerencial, laboral e patrimonial.**

Justamente nesta hipótese é que deve se utilizar, por analogia, a interpretação extensiva da teoria da desconideração da personalidade jurídica, pois, se a falência é estendida para as empresas integrantes do mesmo grupo econômico (cf. STJ - REsp 332763/SP; DJ 24.06.2002), e a Recuperação Judicial é utilizada como forma de defesa para a falência da sociedade empresária (art. 95 da Lei de Recuperação de Empresas), não há porque não se conhecer o processamento da Recuperação Judicial em conjunto.

Isto ocorre justamente em virtude da existência de expressa ligação entre o ativo e o passivo das Requerentes que nitidamente se confundem, de maneira que, sem o processamento em conjunto da Recuperação Judicial, o malogro empresarial de uma das empresas acabaria por conduzir a outra a igual sorte.

Sobre o tema, a orientação do C. Superior Tribunal de Justiça, *in verbis*:

**“PROCESSO CIVIL. RECURSO ORDINÁRIO EM MANDADO DE SEGURANÇA. FALÊNCIA. GRUPO DE SOCIEDADES. ESTRUTURA MERAMENTE FORMAL. ADMINISTRAÇÃO SOB A UNIDADE GERENCIAL LABORAL E PATRIMONIAL. Desconideração da personalidade jurídica da falida. Extensão do decreto falencial a outra sociedade do grupo. Possibilidade. Terceiros alcançados pelos efeitos da falência. Legitimidade recursal. Pertencendo a falida a grupo de sociedade sob o mesmo controle e com estrutura meramente formal, o que ocorre quando as diversas pessoas jurídicas do grupo exercem suas atividades sob a unidade gerencial, laboral e patrimonial, é legítima a desconideração da personalidade jurídica da falida para que os efeitos do decreto falencial alcancem as demais sociedades do grupo.”** (STJ – RMS 12872/SP, Rel. Ministra Nancy Andrichi, DJ 16.12.2002, p. 306 – g.n.).

6

Portanto, as sociedades devem ser consideradas como um grupo econômico único, processando-se sua Recuperação Judicial na forma de litisconsórcio ativo.

Tal posicionamento também é sustentado pela Câmara Especial de Falências e Recuperações Judiciais do E. Tribunal de Justiça de São Paulo, a saber:

**“Recuperação Judicial (...) — Possibilidade, em tese, de litisconsórcio ativo na Recuperação Judicial entre empresas do mesmo grupo econômico, questão a ser apreciada após ter sido possível aos credores manifestarem-se sobre o pedido, na oportunidade própria. Apelação provida em parte.”** (TJSP – Ap. nº. 994.09.301936-6 – Câmara Especial de Falência e Recuperação Judicial – Rel. Des. Lino Machado – j. 19.10.2010) (g.n.)


Nessa esteira, dúvida não há que o processamento da Recuperação Judicial pretendido pela ARTEB enfrentará nenhum óbice.

## II – BREVE HISTÓRICO

### OS ANOS INICIAIS E A CONSOLIDAÇÃO COMO GRANDE FABRICANTE DE AUTOPEÇAS NACIONAL

O início das atividades da ARTEB remonta ao ano de 1934, quando o empreendedor de origem alemã, Arthur Eberhardt, iniciou as operações de uma pequena metalúrgica para a produção de cadeados.

Era um período de grande turbulência no cenário econômico do Brasil, o qual ainda estava se recuperando da grande crise ocasionada pela célebre quebra da bolsa de Nova Iorque (em 1929), que praticamente paralisou as exportações nacionais, até então fundamentalmente dependentes do café.



Com a drástica deterioração de sua balança comercial e a falta de divisas estrangeiras, a economia brasileira vinha se recuperando da grande crise com imensas dificuldades, levando à impossibilidade de manutenção do modelo de país exportador de insumos e importador de manufaturas que perdurara até então.

Naquela conjuntura, o mercado brasileiro estava ávido para ser abastecido por produtos industrializados, mas o país não possuía recursos internacionais para bancar a importação destes produtos.

Por outro lado, a incipiente indústria brasileira daquela época, carente de tecnologia e escala de produção, encontrou no modelo de substituição de importações o grande impulso que precisava, especialmente a partir do final dos anos 1930 com o início da II Guerra Mundial, quando se beneficiou de um ciclo de expansão contínua que se estendeu até o final dos anos 1950.

A própria estrutura da economia brasileira estava passando por profundas transformações, com a intensa migração das pessoas que deixavam de lado o trabalho rural, e se fixavam nas cidades em um ritmo cada vez mais acelerado.

Neste horizonte de profundas mudanças, a metalúrgica fundada pelo Sr. Eberhardt, prosperou, desenvolveu tecnologia e passou a buscar novos negócios.

Já nos anos 1950, com o desenvolvimento da indústria automotiva nacional e a instalação de diversas empresas internacionais no Brasil, surgiu a natural necessidade por fornecedores que pudessem suprir as matérias primas e peças necessárias à manufatura dos veículos que estavam sendo produzidos localmente, e esta foi a oportunidade para que as indústrias brasileiras se tornassem fornecedoras das grandes empresas automotivas estrangeiras.

Tratava-se de conveniências convergentes, uma vez que as montadoras de então também nutriam pleno interesse em desenvolver parceiros locais para atendimento de suas demandas.



Inicialmente contatada pela Volkswagen do Brasil para ser fornecedora de pequenas peças e dispositivos de aço, a ARTEB rapidamente se interessou em fornecer outros produtos e componentes que já estivessem incorporados à cadeia produtiva das montadoras, e à medida que ia adquirindo o *know how* e a confiança de seus clientes passou a desenvolver novos itens conforme identificava as demandas de então.

Embora possa ser romanticamente lembrada como uma era dourada por alguns, a verdade é que a manufatura industrial daquele período era marcada por intensa dedicação, especialmente em setores e áreas que ainda eram dominadas por práticas artesanais, cuja engenharia e tecnologia hoje existentes seriam consideradas verdadeira ficção científica.

Neste ambiente empresarial, a segunda geração da família Eberhardt, já inserida nos afazeres diários da empresa, pôde dar o caráter personalíssimo que era demandado na atividade industrial daqueles tempos, assim como pôde demonstrar o comprometimento e a agilidade necessários para atender aos seus clientes em projetos de longo prazo.

A atuação da ARTEB, assim como seus produtos, continuou a se mostrar eficiente e confiável, e não tardou para que fosse convidada a preencher uma lacuna existente entre os fornecedores nacionais de auto partes, e recebesse a proposta para desenvolver peças e dispositivos de iluminação automotiva, tais como faróis e lanternas.

Foi então que, depois de um breve período de desenvolvimento e pesquisa, inicialmente baseado em tecnologias cedidas pelos próprios clientes, em 1959 foi iniciada a produção em larga escala de faróis para a indústria automobilística, que doravante se tornaria o *core business* da empresa.

Rapidamente a empresa passou a se dedicar exclusivamente à fabricação de itens de iluminação automotiva e, em consonância com a veia empreendedora que

sempre orientou sua atuação, a ARTEB cresceu e se tornou, sem exagero, uma das empresas brasileiras de maior destaque no segmento de autopeças.

De maneira ilustrativa e resumida, vale mencionar alguns exemplos das inúmeras inovações que foram introduzidas nos veículos nacionais por meio da operosa força industrial da ARTEB, a saber:

- **1959:** início de produção de faróis de vidro assimétricos (ótica na lente e refletor retangular parabólico);
- **1981:** primeiro farol parabólico com lanterna direcional acoplada;
- **1982:** primeiro farol duplo retangular parabólico e primeiro farol com carcaça de plástico (polipropileno);
- **1986:** lançamento no Brasil da lanterna de Freio Nível Elevado (*Break Light*);
- **1990:** introdução da tecnologia multicolor na injeção de Lentes Tricolores (Lanternas), quando alcança o mercado global com o início das operações de exportação;
- **1991:** primeiro farol com refletor de LPP (*Low Profile Polyester*);
- **1994:** primeiro farol nacional com luz direcional integrada;
- **1996:** primeiro farol com refletor bipolar e primeiro farol com lente de policarbonato;
- **1999:** primeira empresa no Brasil a produzir farol *free form* (superfície complexa) e primeira a implantar e fornecer para as montadoras as novas tendências tecnológicas mundiais na produção de lentes de policarbonato e células de produção semi-automatizadas;
- **2003:** criação do primeiro laboratório de nível mundial de simulação de iluminação no Brasil, para desenvolvimento e testes de produtos para o mercado local e mundial;
- **2003:** primeiro farol nacional com bloco elíptico;



- **2006 em diante:** faróis com sistema de verniz anti embaçante, faróis com molduras com efeito decorativo em cromo ônix, refletores com sistema anti-riscos, faróis com luz diurna (DRL).

Neste período de contínuo crescimento pela demanda de seus produtos, a ARTHUR EBERHARDT S/A expandia suas instalações industriais e, sua unidade principal localizada no bairro de Vila Mariana, na cidade de São Paulo, ficou pequena perante a inauguração, em 1967, da unidade industrial de São Bernardo do Campo. Nesta unidade foi instalada a INDÚSTRIAS ARTEB S/A, a qual permanece ainda hoje como a sede administrativa das atividades do Grupo.

A unidade de São Bernardo foi um marco de expansão nas atividades da empresa. As modernas instalações da época foram estrategicamente construídas no ABC paulista, o grande centro automotivo nacional daqueles tempos e confirmaram, de forma inequívoca, a vocação e a opção por focar todos os esforços no mercado de autopeças, tal como foi feito desde então. Nesta unidade

Nas décadas seguintes, a expansão continuou a despeito das constantes oscilações que o mercado de veículos nacional apresentasse e, em 1995, uma nova unidade industrial foi inaugurada na cidade de Gravataí/RS, dentro das dependências do Complexo Industrial Automotivo General Motors (CIAG). Como se pode inferir, esta unidade foi concebida para atender exclusivamente à General Motors e nasceu sob a denominação social de ARTEB FARÓIS E LANTERNAS S/A.

No início dos anos 2000, a ARTEB já preparava a inauguração de mais uma planta industrial, desta vez na cidade de Camaçari/BA, cujas operações se iniciariam em 2002, com o principal objetivo de atender à então recém-inaugurada fábrica da Ford do Brasil. Esta unidade recebeu a denominação social de SIAN – SISTEMAS DE ILUMINAÇÃO AUTOMOTIVA DO NORDESTE LTDA.

A expansão do parque industrial da ARTEB sempre foi planejada para melhor atender aos seus clientes, especialmente sob o ponto de vista de custos, logística e



assistência pós-vendas. Contudo, no curso desta expansão, a unidade da Vila Mariana tornou-se inviável do ponto de vista industrial, pois em razão da expansão e adensamento da cidade de São Paulo, surgiram reiteradas restrições ao exercício da atividade industrial em um bairro que se tornou eminentemente residencial e, além disso a distância e as restrições logísticas apenas trouxeram a certeza da inviabilidade industrial daquela estrutura.

Por esta razão, a ARTEB buscou uma alternativa de uso para o imóvel em questão, uma vez que não surgiram potenciais compradores interessados e também porque referido bem lastreava como garantia vários contratos bancários que eram vitais para o capital de giro das operações industriais. Foi nesse contexto que a sociedade pioneira, ARTHUR EBERHARDT S/A, deixou de ser uma empresa industrial e converteu-se em uma empresa com interesses imobiliários, que acabou dando origem a atuação do Grupo nesta área.

Assim, é fácil compreender que o braço imobiliário da ARTEB nasceu da manufatura fabril e ainda se encontra intimamente ligado a esta, pois, em grande medida, seu patrimônio e sua coobrigação direta são garantidores do giro financeiro imprescindível para a manutenção das atividades industriais.

Ademais, os frutos avindos da operação imobiliária têm sido parte relevante e essencial da composição do caixa das empresas industriais, muitas vezes complementando o giro necessário para a operação fabril.

Nesse sentido, é fácil perceber o manifesto foco industrial da ARTEB no curso de sua história, inclusive em suas recentes decisões estratégicas.

Além desta sólida estrutura produtiva e logística erigida ao longo dos anos e da excelência de seus produtos e serviços, a ARTEB goza da confiança dos mais importantes grupos automotivos globais, comprovada pelas duradouras e relevantes parcerias com seus clientes, que se soma às parcerias internacionais de negócios, com desenvolvimento e troca de tecnologia com fabricantes de componentes automotivos de

todo o mundo, tais como a americana *Visteon*, a alemã *Hella*, a japonesa *Koito*, a sul-coreana *SL Corporation*, ou a tailandesa *Ampas*.

E na constante busca por melhorias operacionais e técnicas, não se pode deixar de considerar os inúmeros sistemas de padronizações e métodos internacionais, que nas últimas décadas passaram a existir nos principais países desenvolvidos do mundo, de maneira que a ARTEB sempre buscou inserção nas melhores práticas de engenharia e gestão perante os mais diversos institutos e órgãos internacionais de qualidade, a saber: ISO 9001, QS 9000, ISO 14001, ISO/TS 16949.

Há décadas a ARTEB encontra-se consolidada como a principal fornecedora nacional de iluminação automotiva perante a maioria das montadoras que já se instalaram no Brasil, tais como a Ford, Chevrolet, Mercedes Benz, Fiat, Renault, Volkswagen, Toyota e Hyundai; além de atender centenas de clientes voltados ao mercado de reposição.

Ademais, é **relevante destacar que a ARTEB representa 100% dos dispositivos de iluminação de certos veículos produzidos por alguns de seus clientes, tais como, exemplificativamente, o Corolla e o Ethios (Toyota), Gol G VI, Fox e Saveiro (Volkswagem), Celta e Montana (Chevrolet), HB20 (Hyundai) e Ka e Ranger (Ford)**, demonstrando a confiança irrestrita que estes clientes depositam em seu desempenho.

Não por acaso, onde houver um carro fabricado no Brasil, haverá um mercado em potencial para a ARTEB, que exporta ou já exportou seus produtos para mais de 30 países, tais como Alemanha, Irã, Argentina, México, Itália, Jordânia, Bolívia, Espanha, África do Sul, dentre tantos outros.

Apenas como referência, alguns dados devem ser mencionados, para se ter uma dimensão da representatividade desta empresa nacional.



# Advocacia De Luizi

Com sítios industriais localizados em três diferentes estados brasileiros, além de centros de distribuição (CD) e de pesquisa e tecnologia (P&D) autônomos, em seu recente pico de vendas, no ano de 2013, a ARTEB chegou a empregar mais de 2.500 funcionários diretos, gerando uma produção superior a 12.000.000 (doze milhões) de peças naquele ano.

Em razão da crise de mercado atual, houve uma drástica queda de pedidos e produção, que a levou a manufaturar aproximadamente 8.500.000 (oito milhões e quinhentas mil) unidades em 2015, o que redundou em um faturamento significativamente inferior ao esperado naquele ano.

Considerando-se os dados relativos ao último mês e janeiro, este respeitável conglomerado industrial emprega, de forma direta, mais de 1.800 pessoas, em suas 6 unidades fabris, estimando-se, ainda, a existência de mais de 6.000 empregos indiretos vinculados às áreas de fornecimento de insumos, logísticas, serviços terceirizados, alimentação e outros que gravitam ao redor de tamanha estrutura industrial.

Além da enorme massa salarial que beneficia tantas famílias e movimentação a economia das localidades onde as diversas unidades da ARTEB se encontram, outros benefícios e atrativos sempre foram ofertados pela empresa em prol de seus colaboradores, tais como convênio de saúde médico-odontológico, cestas básicas e cursos internos de profissionalização e capacitação.

Tudo isso lhe permite ser um importante *player* no mercado em que atua, facilmente demonstrável em face da alta participação de mercado no tocante ao fornecimento direto às montadoras e mesmo relativamente ao mercado nacional de reposição.

Todo este acervo produtivo está muito além de prédios e fábricas, pois encerra tecnologia, conhecimento de mercado, relacionamento e confiança com toda a cadeia produtiva do setor automotivo nacional, ombreando, em posição de igualdade, com concorrentes de atuação global, verdadeiros gigantes industriais.



Por todo o exposto, é justo afirmar que a ARTEB encontra-se em posição de destaque no universo da indústria automotiva nacional, figurando entre as grandes e importantes indústrias do nosso país, ainda que enfrentando, no decorrer de muitas décadas, diversos obstáculos e dificuldades na condução da atividade industrial no Brasil.

### III – A CRISE FINANCEIRA

Ocorre que, mesmo produzindo itens reconhecidos como de alta qualidade e grande aceitação por parte de seus clientes, e ainda que goze de elevado conceito junto aos seus fornecedores, colaboradores e instituições financeiras em geral, a ARTEB encontra-se financeiramente estrangulada, em razão de uma série de fatores, fundamentalmente exógenos, os quais serão devidamente abordados doravante.

A ARTEB é uma das mais tradicionais empresas brasileiras do setor, que exerce com total confiança a indústria e o fornecimento de auto partes para a indústria automotiva há décadas. E é fato notório que, no ambiente de negócios brasileiro, esta longevidade de operações pressupõe a superação de incontáveis entraves e crises que atingiram a economia nacional neste período.

Portanto, não é por acaso, mas sim por um longo histórico de competência que a ARTEB se firmou ao longo de sua profícua história, como a empresa que atualmente o é.

Nessa linha, ao considerarmos as seguidas crises que esta admirável empresa já enfrentou e superou, pode-se supor, sem qualquer otimismo exacerbado, que a superação do mau momento presente se dará por força de seus inegáveis predicados, aliados à força de trabalho, competência e dedicação de seu corpo diretivo e de todos os seus colaboradores.



Porém, mesmo já tendo superado tantas dificuldades recorrentes à atividade produtiva brasileira ao longo de tantas décadas, os desafios do recente cenário econômico conduziram-na à uma séria condição de falta de liquidez (ainda que seu patrimônio seja sólido), a qual está efetivamente ameaçando até mesmo a entrega de produtos para seus clientes.


Vale consignar que não é possível apontar com exatidão o momento exato no qual podemos identificar o início dos problemas que culminaram na corrente crise, haja vista que a história da própria empresa sempre foi o de superação de problemas anteriores, que muitas vezes se encontravam e se fundiam com novos e inesperados problemas.

No entanto, pode-se identificar as desastrosas políticas econômicas de incentivo ao consumo adotadas pelo Governo Federal, notadamente a adoção da denominada “Nova Matriz Econômica”, como o ponto de partida de grande parte dos problemas que ora são enfrentados pela ARTEB e por todo o setor automotivo.

Apoiado na expressiva balança comercial positiva e na razoavelmente organizada situação fiscal que dispunha, a partir de 2009 o Governo Federal iniciou uma agressiva política de incentivo ao consumo interno, com forte estímulo aos empréstimos destinados às famílias e empresas locais, com intenções de mitigar os efeitos da crise global daquela época.

Inicialmente os bancos públicos (Banco do Brasil, CEF e BNDES) foram os grandes provedores de liquidez, que rapidamente foram seguidos pelo restante do sistema financeiro brasileiro.

Adicionalmente, políticas de subsídio foram concedidas a alguns importantes setores da economia, especialmente construção civil, óleo & gás, linha branca e, sobretudo, o setor automobilístico.



O consumo e a venda de veículos aumentaram de forma considerável nos anos seguintes, especialmente alavancada pelo crédito farto, embora raramente barato, que o mercado passou a dispor.

Era um momento de euforia, onde a economia internacional patinava e a economia brasileira parecia fugir daquele efeito dominó.

As montadoras, atentas a este contexto, traçavam previsões otimistas para lançamentos de novos produtos e aumento de volumes para os anos seguintes, de maneira que a ARTEB preparou planos de investimento para expansão de sua produção.

Ocorre que, para uma empresa eminentemente nacional, os custos associados a qualquer investimento sempre são elevados, fazendo com que haja uma inevitável descapitalização, que deve ser coberta com empréstimos a serem amortizados com o retorno esperado dos investimentos.

É importante mencionar que as projeções para a indústria nacional de veículos davam conta de uma produção que chegaria a 4 milhões de unidades anuais em poucos anos, fazendo com que novos planos de investimento e expansão fossem levados adiante de forma animadora.

Assim, a ARTEB acelerou os gastos em investimentos iniciados em 2010 para sua linha de componentes da unidade de São Bernardo do Campo e iniciou, a partir de 2012 um projeto de expansão para a unidade de Gravataí, com o propósito de adequar sua linha de produção aos avanços tecnológicos necessários para atender aos projetos levados a cabo por seus clientes.

Para que estes projetos fossem levados adiante, a ARTEB acentuou sua política de alavancagem financeira perante Bancos, na expectativa que os ganhos de escala e produtividade fossem suficientes para quitar com todas as obrigações então contraídas,



Por outro lado, os custos de produção da ARTEB não paravam de subir, especialmente porque, alimentada pela alta demanda do consumo interno daquele momento, a inflação brasileira pressionava componentes importantes e pouco administráveis da matriz de custos da empresa, **tais como energia elétrica e dissídios salariais.**

Mesmo em um mercado eminentemente favorável, os problemas se avolumavam e na tentativa de reverter este quadro, a ARTEB se empenhou seriamente em buscar novos negócios e desenvolver novos produtos, mas na busca de manter sua participação de mercado, a pressão sobre preços foi se tornando cada vez mais forte, levando-a a diminuir suas margens, em prol da manutenção das quantidades a serem produzidas.

Foi nesta circunstância que, em meados de 2013 foi inaugurada a unidade de negócios ArtebTech, destinada à fabricação de placas eletrônicas de circuito impresso usadas em faróis e outros componentes automotivos, com o intuito de atuar no mercado de alta tecnologia e agregar valor ao seu produto final.

Todavia, como consequência da “Nova Matriz Econômica” implantada pelo Governo Federal e suas constantes intervenções no mercado, principalmente por meio da política de contenção dos preços administrados, as vendas começaram a perder fôlego e a economia em geral começou a arrefecer.

Tudo isso levou à redução dos níveis de produção do mercado automotivo, que ficou clara a partir do ano de 2014. Com efeito, a drástica redução das vendas de veículos resultou na redução da produção das montadoras e, conseqüentemente, ao corte dos volumes na carteira de pedidos programados junto à ARTEB, levando ao inevitável estrangulamento de seu caixa.

De fato, em razão da vertiginosa queda das vendas, as montadoras passaram a diminuir as horas de produção e a adotar períodos de férias coletivas, como

meio de diminuição de custos. Via de consequência, a diminuição e a pura interrupção de pedidos impactaram nos custos e no caixa da ARTEB.

Com falta de recursos em caixa, especialmente em razão do alto passivo financeiro, mas com o objetivo de manter seus compromissos em dia, novos empréstimos foram sendo contraídos ou renegociados e o capital de giro foi sendo paulatinamente consumido. O endividamento aumentava *per se*, em razão dos altos juros, mesmo que nenhum recurso novo ingressasse na empresa, uma vez que a ARTEB passou a renegociar contratos apenas para postergar as quitações.

No entanto, atrasos pontuais nos pagamentos de seus credores e a alta do custo dos financiamentos cada vez mais volumosos se sobrepuseram, fazendo com que a ARTEB apresentasse dificuldades para quitar seus compromissos nas datas aprazadas. Assim, nos últimos tempos o crédito junto a fornecedores e bancos restringiu-se substancialmente e sua atividade operacional foi contaminada pelo custo destas dívidas de curto prazo.

Eis que a ARTEB se deparou com a grande crise econômica nacional de 2015, na qual houve uma dramática redução de demanda do setor automotivo. As expectativas de venda de 4 milhões de unidades de veículos anuais, transformou-se numa realidade de 1,9 milhão de veículos produzidos naquele ano.

Inicialmente acreditando que a crise seria breve e acreditando no poder de reação do mercado, a ARTEB optou por manter o modelo de trabalho então existente, contudo os desdobramentos da crise foram muito mais profundos do que previamente se supunha.

Embora ainda tenha tentado debelar o período de crise, com diminuição de quadro de funcionários e outras medidas pontuais, os esforços foram insuficientes e não alcançaram a plenitude dos efeitos desejados.





Pelo lado dos seus clientes, as montadoras promoveram dispensas massivas de funcionários para tentar se adequar à nova realidade, conforme amplamente noticiado pela imprensa.

Na conjuntura vigente, ainda que a correlação cambial tenha se tornado positiva para os fornecedores nacionais, a crise financeira da ARTEB retirou-lhe o poder de reação necessário para retomar sua normalidade, especialmente quando se observa a grande restrição que encontra perante os eventuais financiadores (bancos ou fundos) e fornecedores em geral.

Além disso, a demanda por seus produtos junto às montadoras, continua em declínio, fazendo com que sua combalida situação de caixa torne-se um risco para a subsistência da operação como um todo, de maneira que a busca pela proteção da Lei 11.101/05 também é legitimada pela **proteção aos direitos e créditos de seus funcionários e credores em geral, sem mencionar, a proteção aos direitos dos próprios clientes, que correm o risco de ter linhas de produção completas paralisadas em caso de eventual colapso no fornecimento dos itens da ARTEB.**

Inobstante todo o exposto, a ARTEB acredita ser transitória sua corrente situação e tem a certeza que esse estado de gravidade é passageiro, visto que com o suporte do processo recuperacional serão viáveis as principais medidas administrativas e operacionais necessárias para equilibrar a situação financeira e prover a diminuição de custos e despesas da empresa, a fim de sanear seu estado de crise.

Dessa forma, pode-se facilmente inferir a transitoriedade do abalo financeiro da ARTEB, especialmente ao observarmos sua situação econômica, seu patrimônio e sua capacidade industrial e comercial, todos inspiradores de total e absoluto respeito, levando à conclusão de que a situação de crise é passageira e será superada em razão do projeto de reestruturação que será levado a cabo, com o suporte da recuperação judicial.



Assim, ainda que o Brasil tenha sido há pouco anos considerado um dos mercados mais promissores do mundo para realização de negócios, é certo que no período recente do último biênio e em especial no último ano, o contexto macroeconômico nacional sofreu profunda deterioração, ensejando, inclusive o rebaixamento do *rating* do país perante o mercado internacional, que representa a confiança na própria economia brasileira.

E não é preciso maiores digressões para constatar que, para o mercado brasileiro, a crise do setor não é exatamente recente e sequer apresenta alguma expectativa de melhora. Como norte, vale observar algumas das contínuas reportagens veiculadas pela mídia especializada sobre a conjuntura do mercado automotivo, já no ano de 2014<sup>1</sup>, como também as recentes notícias sobre o baixo desempenho das montadoras no presente momento (docs. anexos).

Neste contexto, **o risco de uma abrupta paralisação nas linhas de montagem de várias das empresas automotivas brasileiras alcançaria desdobramentos de grandes e imprevisíveis proporções, com graves prejuízos financeiros e sociais espalhando-se sobre toda a economia nacional, podendo e devendo ser evitado com o suporte legal da Lei 11.101/05.**

Decorre desse cenário a necessidade da presente medida, para que o Grupo ARTEB, com apoio nas regras da Lei de Recuperação de Empresas, superar a crise econômico-financeira que ora enfrenta e que, saliente-se, tem-se a certeza de que é passageira uma vez que a posição que o Grupo desfruta no mercado e sua já comprovada capacidade de trabalho, inspiram a plena convicção na superação do atual estado de crise.

#### IV – DO PEDIDO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL

<sup>1</sup> <http://economia.ig.com.br/empresas/industria/2014-04-11/com-venda-em-queda-montadoras-dao-ferias-coletivas-e-abrem-programa-de-demissao.html>

<http://www.gazetadopovo.com.br/economia/conteudo.phtml?id=1458594>



Como dito, o objetivo das Requerentes é a superação de sua situação de crise econômico-financeira, a fim de permitir a manutenção da fonte produtora do emprego dos trabalhadores e dos interesses de seus credores e clientes, de modo a preservar a empresa, estimulando a atividade econômica, para que exerça, assim, sua função social consoante dispõe o artigo 47, da lei nº 11.101/2005.

Nessa esteira, é fato inequívoco enquadrarem-se as Requerentes no espírito da lei de recuperação de empresas, notadamente pelos requisitos impostos pelo seu artigo 48, para que lhes sejam concedidos prazos e condições especiais para o pagamento de suas obrigações vencidas e vincendas, segundo autoriza o artigo 50 da referida lei.

Face o exposto, o GRUPO ARTEB, amparado pelo artigo 47 da Lei de Recuperação de Empresas e na salvaguarda dos direitos e interesses dos próprios credores, bem como objetivando a defesa de seu patrimônio, vem respeitosamente à presença de V. Exa. requerer:

a) o prazo de 20 (vinte) dias para complementar sua documentação, nos termos exigidos pelo artigo 51 da Lei 11.101/05, visto que a medida ora pleiteada é de urgência para garantir a continuidade das atividades das Requerentes, o que lhes tirou o tempo hábil para que fosse preparada a contento referida documentação, haja vista o grande volume de documentos exigidos e indispensáveis por lei a serem apresentados, especialmente aqueles relativos às suas filiais.

Nesse sentido, vale mencionar a orientação de FÁBIO ULHOA COELHO, referindo-se à documentação exigida por lei, nos seguintes termos:

**“De qualquer forma, se o devedor em estado crítico não tem em mãos a totalidade dos documentos e elementos indispensáveis à regular instrução de seu pedido de recuperação judicial, ele pode aforá-lo incompleto e requerer ao juiz lhe conceda prazo para a complementação”.** (in Comentários à Nova Lei de Falências e de Recuperação de Empresas, Saraiva, 5ª ed., p. 153).



b) que, após a entrega e complemento da documentação exigida legalmente, V. Exa. se digne a **DEFERIR** o processamento de sua Recuperação Judicial, nos termos do artigo 52 da Lei de Recuperação de Empresas, para o fim de que apresente, no prazo de 60 (sessenta) dias, seu Plano de Recuperação nos exatos termos do artigo 53 da referida Lei, para que, ao final, lhe seja concedida a Recuperação Judicial por este D. Juízo caso o Plano não sofra objeção de credores nos termos do artigo 55 ou tenha sido aprovado pela Assembleia Geral de Credores, na forma do art. 45 da lei 11.101/05.

Por fim, requerem que todas as intimações decorrentes do presente feito sejam efetuadas em nome dos advogados **RENATO DE LUIZI JÚNIOR (OAB/SP 52.901)**, **VICENTE ROMANO SOBRINHO (OAB/SP 83.338)**, **GERALDO GOUVEIA JUNIOR (OAB/SP 182.188)** e **FERNANDO FIOREZZI DE LUIZI (OAB/SP 220.548)**, sob pena de nulidade, nos termos do art. 236, parágrafo primeiro, combinado com o art. 247, ambos do Código de Processo Civil.

Dá se a causa o valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais).

Termos em que,

P. Deferimento.

São Bernardo do Campo, 12 de fevereiro de 2016.

**RENATO DE LUIZI JÚNIOR**  
**OAB/SP 52.901**

**VICENTE ROMANO SOBRINHO**  
**OAB/SP 83.338**

**GERALDO GOUVEIA JUNIOR**  
**OAB/SP 182.188**

**FERNANDO FIOREZZI DE LUIZI**  
**OAB/SP 220.548**