

**EXCELENTÍSSIMO(A) SENHOR(A) DOUTOR(A) JUIZ(ÍZA) DE DIREITO DE VARA CÍVEL DO FORO DA COMARCA DE SANTA MARIA, ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL**

**RECUPERAÇÃO JUDICIAL**

**PLANALTO TRANSPORTES LTDA.**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 95.592.077/0001-04, com sede na Rodovia BR 158, nº 800, bairro Km 3, CEP 97095-800, Santa Maria, RS **VEÍSA VEÍCULOS LTDA.**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 87.488.847/0001-45, com sede na Rodovia BR 158, Km 323, nº 1000, bairro Km 3, CEP 97095-800, Santa Maria, RS; **FORMOSA PARTICIPAÇÕES LTDA.**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 07.160.659/0001-54 com sede na Rua Dona Teodora, nº 435, sala 06, bairro Farrapos, CEP 90240-300, Porto Alegre, RS; **JMT ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÕES LTDA.**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 89.938.773/0001-27 com sede na Rodovia BR 158, nº 800, sala 05, bairro Km 3, CEP 97095-800, Santa Maria, RS e **JMT AGROPECUÁRIA LTDA.**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 05.075.592/0001-24, com sede na Rodovia BR 158, Km 323, nº 800, sala 09, bairro Km 3, CEP 97095-800, Santa Maria, RS, por intermédio dos advogados signatários (**doc. 01**), vêm, respeitosamente, perante Vossa Excelência, requerer deferimento do processamento de sua **Recuperação Judicial**, pelos fatos e fundamentos que passam a expor:

**1. HISTÓRIA DO GRUPO JMT**

A história do Grupo JMT se confunde com a história do setor de transportes no Estado do Rio Grande do Sul. Essas histórias somente foram possíveis graças a uma especial comunhão de fatores que viabilizaram estabelecimento e desenvolvimento da atividade de transportes, setor essencial e estratégico para a consolidação e crescimento de qualquer setor da economia.

Fundada em 2 de novembro de 1948, a Planalto Transportes, primeira empresa fundada pelo Grupo, acompanha a modernização do sistema de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Brasil, bem como seu desenvolvimento socioeconômico.

### **1.1. Breve contextualização do setor de transporte rodoviário no Rio Grande do Sul**

O Rio Grande do Sul conta com uma rede multimodal de transportes relativamente bem estruturada e capilarizada. Entretanto, possui uma matriz excessivamente centrada no transporte rodoviário. Considerando a matriz modal do Rio Grande do Sul, em 2014, as rodovias eram responsáveis por 88% do total transportado<sup>1</sup>. Dados mais recentes indicam que, em 2017 o modal rodoviário do Rio Grande do Sul continuava respondendo por, aproximadamente, 88% do total transportado, enquanto no Brasil a participação deste modal atingia 65%.<sup>1</sup>

**O sistema rodoviário é responsável pela movimentação da maior parte da carga transportada no Rio Grande do Sul e pela quase totalidade do transporte de passageiros.** De acordo com o Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem - DAER, o estado conta com, aproximadamente, 17.464 km de rodovias federais e estaduais, além das malhas municipais. A malha federal estrutura a rede de transporte com rodovias longitudinais, diagonais, transversais e de ligação. A rede estadual articula-se a federal, sendo mais densa e capilarizada nas regiões norte e nordeste do estado em função do maior número de municípios e de núcleos urbanos.<sup>2</sup>

Segundo o DAER, a malha rodoviária pavimentada do Estado conta com uma extensão aproximada de 13.742 km, sendo cerca de 5.585 km relativos a rodovias federais e 8.000 km a rodovias estaduais. Possui também, aproximadamente, 3.722 km de estradas federais e estaduais não pavimentadas, dentre as quais 1.326 Km encontram-se em obras de pavimentação.

As rodovias BR-116, BR-101, BR-386 e BR-290 recebem grandes fluxos de escoamento da produção, especialmente da safra agrícola, apresentando os volumes de tráfego mais elevados por estabelecerem as ligações entre o Portos de Rio Grande e Porto Alegre, Uruguaiana e os países do MERCOSUL e os demais estados brasileiros.<sup>3</sup>

No que diz respeito a frota de veículos automotores, há um contínuo e acentuado aumento do número de registros de veículos em circulação no Rio Grande do Sul, na medida em que se aprofunda a hegemonia do modal rodoviário sobre os demais modais. De outro lado, este movimento exige investimentos crescentes em infraestrutura e planejamento rodoviário e de mobilidade urbana. Segundo o Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN, o estado conta com uma frota de aproximadamente 7.007.299 veículos automotores.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> <https://atlassocioeconomico.rs.gov.br/modais-de-transporte>. Acesso em 21 de julho de 2021.

<sup>2</sup> <https://atlassocioeconomico.rs.gov.br/rodovias>. Acesso em 21 de julho de 2021.

<sup>3</sup> <https://atlassocioeconomico.rs.gov.br/rodovias>. Acesso em 21 de julho de 2021.

<sup>4</sup> <https://atlassocioeconomico.rs.gov.br/rodovias>. Acesso em 21 de julho de 2021.

Desse modo, a matriz do transporte de pessoas e mercadorias no estado do Rio Grande do Sul é, essencialmente, rodoviária.

No que concerne ao transporte de pessoas intermunicipal, as viagens assumem papel relevante e estratégico na execução de serviço público prestado por meio de concessão ou autorização, conforme prevê a Lei Estadual nº 3.080 de 1956.

Nesse sentido, é o disposto no art. 1º da Lei Estadual nº 3.080 de 1956:

*Art. 1º - O transporte coletivo rodoviário intermunicipal, realizado no território do Estado, é um serviço público e será explorado diretamente ou mediante autorização ou concessão.*

Por ser essencial ao desenvolvimento econômico de qualquer região, a prestação do serviço de transporte intermunicipal de passageiros é considerada serviço público, que somente pode ser prestado por particulares mediante autorização ou concessão, a fim de que se garanta a segurança e a estabilidade necessários ao bom desempenho de tal atividade.

É nesse contexto que se insere a principal empresa do Grupo JMT, a Planalto Transportes Ltda., responsável pelo transporte de passageiros, ligando a capital a diversas cidades do interior do estado do Rio Grande do Sul, além de oferecer linhas para diversos estados da federação, Uruguai e Argentina.

## **1.2. Breve história do Grupo JMT<sup>5</sup>**

Em novembro de 1948, José Moacyr Teixeira criou a Empresa Rodoviária Planalto, hoje a Planalto Transportes Ltda. Para dar início ao empreendimento, juntou-se a três sócios: Antônio Burtet, Manoel Setembrino Teixeira e Fiorello Fiorim.

Porém, antes da criação da Planalto, em agosto de 1944, em plena Segunda Guerra Mundial, e com todas as dificuldades para se ter acesso à combustível, o fundador José Moacyr adquiriu um ônibus e deu início a sua atividade no ramo de transportes.

Contando com apenas um único veículo, José Moacyr passou a operar duas linhas, nas estradas ainda precárias da época: Vila Joia-Tupaciretã e Vila Joia-Santo Ângelo, na Região das Missões. Foram quase três anos de muito trabalho, porém, somente o transporte de passageiros não era suficiente. Assim, José Moacyr Teixeira agregou outras atividades: transportava encomendas, comprava e vendia

---

<sup>5</sup> Dados extraídos do site [www.ptwikipedia.org/wiki/Planalto\\_Transportes](http://www.ptwikipedia.org/wiki/Planalto_Transportes). Acesso em 20 de julho de 2021 e [www.planalto.com.br/](http://www.planalto.com.br/). Acesso em 20 de julho de 2021.

produtos e fazia serviços de despachante. Ao fim desse tempo, as atividades foram interrompidas, mas não por muito tempo.

A primeira viagem a ser realizada pela nova empresa, a Planalto, ocorreu no dia 2 de novembro de 1948. O primeiro ônibus saiu de Santo Ângelo, às 6 horas da manhã e chegou em Santa Maria, dez horas depois. Referida linha passou então a ser operada com dois ônibus, com capacidade para 25 passageiros, em frequência diária.

Mais tarde, os demais sócios se retiraram da empresa e José Moacyr Teixeira permaneceu no controle da pequena viação.

Ao final de 1951, a Planalto realizou sua primeira viagem entre as cidades de Santa Maria e Porto Alegre. A viagem teve contornos de aventura: durou 12 horas e foi necessário realizar três travessias por balsa. Durante o período de chuva, essa linha contava com incertezas, pois o percurso tanto podia ser feito integralmente de ônibus como parte em ônibus e parte em trem, dependendo da disponibilidade de balsa para atravessar os rios da região.

No ano seguinte, teve início a operação da linha Santa Maria-Cachoeira do Sul, oportunidade em que foram adquiridos mais três ônibus, aumentando-se a frota para cinco veículos. Como as linhas de transporte mais importantes tinham origem no município de Santa Maria, a sede da empresa, que ainda era em Tupaciretã, foi transferida para lá em 1953.

Novas linhas foram sendo acrescentadas e a Planalto ampliou seu raio de atuação. Houve a incorporação de outras empresas do setor de transportes e a Planalto firmou-se como uma prestadora de serviços estável. Em 1965, a empresa adquire sua sede própria, ocupando-a depois de uma série de reformas em 1966.

No período compreendido entre 1965 a 1972, a Planalto transformou-se em uma grande empresa de alcance estadual. A ampliação das linhas e dos horários motivou a compra e incorporação de novos ônibus à frota. Posteriormente, os filhos do fundador José Moacyr também passaram a atuar na administração da empresa. Em 1975, a Planalto incorporou a Expresso Panambi. Um ano depois, deu-se a aquisição da Viação Vila Branca. Mais uma vez, cresceu o número de linhas e a frota foi proporcionalmente ampliada.

Em 1981, iniciou-se o transporte de passageiros para destinos fora do Brasil. A primeira linha foi a Uruguaiana-Paysandú, no Uruguai. A linha a seguir oferecida foi a Santa Maria-Montevideú, tornando a operação da empresa mais complexa. Com o passar dos anos, foram oferecidas também viagens à Argentina. Nesse período é incorporada a empresa Barin.

O fundador José Moacyr Teixeira foi o responsável pela administração da viação até 1989, quando se afastou e passou o controle da Planalto aos seus filhos, mas não deixou de trabalhar. O empresário começou a atuar no ramo de criação de gado da raça Brangus, em um novo empreendimento, a Cabanha JMT, no município de São Gabriel, Rio Grande do Sul.

Enquanto isso, a empresa continuou crescendo: adquiriu a Expresso ABC e conquistou novas linhas, entre elas a Porto Alegre-Quaraí, Porto Alegre-São Gabriel, Porto Alegre-Rosário do Sul e Porto Alegre-São Francisco de Assis.

Em 1996, foi adquirida a Expresso Albatroz, com as linhas Caxias do Sul – Santa Cruz do Sul, Santa Cruz do Sul-Estrela e Estrela-Garibaldi. Em 1999, a Planalto incorporou a Expresso Princesa, com as linhas Porto Alegre-Rio Grande e Porto Alegre-Chuí-Pelotas-Bagé.

Além do transporte de passageiros, a empresa passou a oferecer também o serviço de transporte de encomendas.<sup>6</sup>

A já consolidada Planalto Transportes se expandiu, oferecendo destinos em outros estados do Brasil. As linhas interestaduais ligam o Rio Grande do Sul/RS aos estados de Santa Catarina/SC, Paraná/PR, São Paulo/SP, Minas Gerais/MG, Goiás/GO, Distrito Federal/DF, Bahia/BA e Tocantins/TO.

Com a larga cobertura de linhas oferecidas pela Planalto, os investimentos constantes em novas tecnologias foram constantes, mantendo a Planalto em um elevado grau de excelência no serviço de transporte de passageiros, baseado nas premissas: segurança, conforto, qualidade no atendimento aos passageiros e qualificação profissional contínua.

Desse modo, a Planalto Transportes consolidou-se como referência no segmento e transportava, até o ano de 2019, cerca de 4,5 milhões de passageiros por ano, que poderiam optar, em média, por 250 localidades atendidas através de 98 linhas interestaduais, intermunicipais e internacionais. Somente no Rio Grande do Sul, são mais de 76 linhas intermunicipais.

Para além do transporte de passageiros e encomendas, as atividades do Grupo JMT se expandiram para outros segmentos. Exemplo disso foi a criação da empresa Veísa Veículos, em 1974, revendedora dedicada ao comércio de caminhões da marca Mercedes-Bens.

Como referido acima, o fundador da Planalto Transportes, quando deixou a gestão da empresa, passou a dedicar-se a criação de gado, o que veio, posteriormente, a gerar a criação da empresa JMT Agropecuária Ltda., fundada em 2001, que se destina, atualmente, ao cultivo de grãos e criação de bovinos e ovinos para corte.

Para organizar o controle e administração das empresas operacionais, que ora requerem a sua recuperação judicial e de outras empresas, foram constituídas as empresas de participação JMT Administração e Participações Ltda., em 1983, e a Formosa Participações Ltda., em 2004.

Em 2021, marca-se o aniversário de 73 anos de fundação do Grupo JMT que possui atuação estratégica no setor de transporte rodoviário de pessoas e encomendas, sendo responsável por conectar pessoas de 250 localidades, por meio de 98 linhas interestaduais, intermunicipais e internacionais.

## **2. ESTRUTURA DO GRUPO JMT**

O Grupo JMT é constituído pelas empresas Planalto Transportes Ltda., Veísa Veículos Ltda., JMT Agropecuária Ltda., JMT Administração e Participações Ltda. e Formosa Participações Ltda.

A Planalto Transportes é uma sociedade empresária de responsabilidade limitada, cujos sócios são a CCSG Participações Ltda., a JMT Administração e Participações Ltda., Maria Regina Participações Ltda., PLJ Participações Ltda. e TMPR Participações Ltda.

A Planalto Transportes dedica-se ao transporte de passageiros intermunicipal, interestadual e internacional, atendendo, aproximadamente, 250 localidades.

A JMT Agropecuária é sociedade empresária de responsabilidade limitada, cujos sócios são JMT Administração e Participações Ltda., José Moacyr Teixeira Neto, Maria Consuelo Teixeira Dal Ponte, Maria Regina Teixeira, Pedro Antonio Teixeira e Planalto Transportes Ltda. Referida empresa é dedicada à exploração de atividades agropecuárias, dispondo de terras para exploração de criação de gado de corte e plantação de grãos.

A Veísa Veículos é sociedade empresária de responsabilidade limitada, cujos sócios são CCSG Participações Ltda., JMT Administração e Participações Ltda., José Moacyr Teixeira Neto, Maria Consuelo Teixeira Dal Ponte e PLJ Participações Ltda. A empresa dedica-se à comercialização de veículos automotores.

A JMT Administração e Participações é sociedade empresária de responsabilidade limitada, cujos sócios são CCSG Participações Ltda., Derfolk Sociedade Anônima, José Moacyr Teixeira Neto, Maria Consuelo Teixeira Dal Ponte, Maria Regina Teixeira Participações Ltda., PJJ Participações Ltda. e TMPR Participações Ltda.. A empresa dedica-se à administração de bens móveis e imóveis e à participação em outras empresas.

A Formosa Participações é sociedade empresária de responsabilidade limitada, cujos sócios são JMT Administração e Participações Ltda., José Moacyr Teixeira Neto, Maria Consuelo Teixeira Dal Ponte, Maria Regina Teixeira, Pedro Antônio Teixeira e Veísa Veículos Ltda.. A empresa dedica-se à administração de bens móveis e imóveis e à participação em outras empresas.

Conforme se depreende, as recuperandas compõem um grupo no qual existe divisão estratégica de atividades empresariais e formatação de órgão de controle. Esse conjunto de atividades e essa conformação patrimonial das empresas é que dá aos credores garantia da superação do momento de crise. Deve ser inclusive consignado que os credores somente viabilizaram as operações havidas pelas empresas porquanto as viram nesse conjunto e consideraram essa característica ao precificarem os eventuais riscos das operações.

De toda forma, a análise da configuração de um grupo econômico para fins de eventual consolidação substancial deve ser feita quando da apresentação do Plano de Recuperação Judicial.

### **3. CAUSAS DA CRISE**

#### **3.1. Grandes números do setor transportes de passageiros**

O setor de transporte rodoviário interestadual, em março de 2020, gerava 100 mil empregos diretos e 400 mil empregos indiretos.<sup>7</sup>

Conforme informações obtidas no Anuário CNT do Transporte, o setor de transporte rodoviário interestadual e internacional vendeu, de 2013 a 2018, no Brasil, em média 90.000.000 passagens ao ano.<sup>8</sup>

No Rio Grande do Sul, segundo informações do DAER-RS, relativamente ao transporte intermunicipal, existem 1.682 linhas em operação, 203 rodoviárias ativas, 20 mil ônibus em circulação. Nesse contexto, antes de março de 2020, eram vendidas em média, 50 milhões de passagens ao ano.<sup>9</sup>

#### **3.2. Causas da crise – pandemia da COVID - 19**

O marco temporal para o início da pandemia da Covid-19 foi estabelecido, no Brasil, em 16 março de 2020. A partir desta data simbólica, as relações humanas, sociais e econômicas passaram a se estabelecer de forma completamente, diferente na tentativa de se conter o avanço da doença.

Os impactos causados pela pandemia da Covid-19, de forma global, ainda levarão tempo para serem totalmente medidos e compreendidos pela sociedade. De toda forma, todos já sentiram os efeitos humanitários e econômicos que a Covid-19 deixou até o momento. Nesse sentido, a OMS considerou a Covid-19 como a “maior crise humanitária da nossa época”.<sup>10</sup>

<sup>7</sup> <https://diariodotransporte.com.br/2020/03/19/associacao-de-empresas-de-onibus-rodoviaros-pede-impostos-zero-por-seis-meses-para-reduzir-impactos-da-perda-de-passageiros-por-cao-do-coronavirus/>. Acesso em 22/07/2021.

<sup>8</sup> <https://anuariodotransporte.cnt.org.br/2020/Rodoviaro/1-2-1-/Empresas>. Acesso em 23/07/2021.

<sup>9</sup> <https://www.daer.rs.gov.br/transporte-regular>. Acesso em 23/07/2021

<sup>10</sup> <https://valor.globo.com/coronavirus/a-economia-na-pandemia/>. Acesso em 23/07/2021.

Em 23 de julho de 2021, já se somam, aproximadamente, 547 mil mortes no Brasil e 20 milhões de casos registrados da doença. Além dos impactos humanitários, a economia, nos seus mais diversos segmentos, vem sofrendo os efeitos das medidas sanitárias tomadas para que fosse possível conter a disseminação da doença.

Ao longo desses 16 meses de pandemia, a sociedade passou por diferentes níveis de medidas de contingenciamento da pandemia, que envolviam restrições de circulação, trabalho remoto, escolas fechadas e aulas online, fechamento de estabelecimentos comerciais que não fossem essenciais, para que, diante da disponibilidade de vacina e de cura para a doença, fosse possível a contenção de sua disseminação e se evitasse a sobrecarga do sistema de saúde.

Durante esse período, em razão dos protocolos sanitários necessários ao enfrentamento da doença, além do adoecimento da população, viu-se a fragilização do setor econômico, nas mais diversas áreas. De acordo com o jornal Valor Econômico, “a estimativa mais recente de analistas consultados pelo Banco Central é que o PIB tenha encolhido 4,3% no ano passado”.<sup>11</sup>

Cada Estado pode contar a pandemia de um modo diferente, mas a verdade é que a economia brasileira sofreu um tombo histórico. Uma queda de 4,3%, como prevista por analistas, a colocaria em patamar similar ao dos dois piores anos do PIB nacional: 1990 (-4,35%) e 1981 (-4,25%). Mesmo para um país que acumula resultados medíocres desde 2014, o desempenho de 2020 foi fora da curva.<sup>12</sup>

E o cenário chegou a ser ainda pior. No fim do primeiro semestre falava-se que o PIB brasileiro iria encolher algo em torno de 6,5% em 2020. Os mais pessimistas na época apostavam em contração de 11%. E a economia teve retração de 9,7% no segundo trimestre em relação aos três meses anteriores.<sup>13</sup>

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

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

O estado do Rio Grande do Sul realizou a gestão dos protocolos sanitários de distanciamento social controlado de acordo com os diferentes níveis de risco, representados por cores de bandeira, da amarela a preta, com o estabelecimento de regras e protocolos mais restritivos de acordo com a gravidade da situação de cada região.<sup>14</sup>

<sup>11</sup> <https://valor.globo.com/coronavirus/a-economia-na-pandemia/>. Acesso em 23/07/2021.

<sup>12</sup> <https://valor.globo.com/coronavirus/a-economia-na-pandemia/>. Acesso em 23/07/2021.

<sup>13</sup> <https://valor.globo.com/coronavirus/a-economia-na-pandemia/>. Acesso em 23/07/2021.

<sup>14</sup> <https://estado.rs.gov.br/sistema-3as-entenda-como-funcionara-o-novo-monitoramento-no-rs>. Acesso em 23/07/2021.

No caso em questão, relativo ao transporte de passageiros intermunicipal e interestadual, a redução do número de passagens vendidas tem origem nas medidas de distanciamento social que impediam a realização de viagens a turismo e a trabalho, na redução de receita das famílias e das empresas para custear viagens bem como nos protocolos de segurança para que os ônibus pudessem trafegar.

No Rio Grande do Sul, além de todas as medidas de higienização dos ônibus a cada viagem, o sistema de distanciamento controlado organizado por bandeiras, determinava a ocupação máxima dos ônibus variando de 50 a 75% da ocupação.

Vejam-se as medidas aplicadas a cada bandeira, conforme decreto do Governo do Estado:

Bandeira	Sistema Regular <i>Modalidades Comum, Semidireto, Direto e Executivo</i>	Sistema Especial
Vermelha	75% dos assentos	75%
Preta	50% dos assentos (janela)	50% (janela)

As consequências de todos esses fatos foram nefastas para o setor de transportes intermunicipal e interestadual de passageiros. Em consulta a sites de entidades ligadas ao setor, encontram-se diversas manifestações demonstrando preocupação com a manutenção da prestação do serviço em algumas regiões bem como com o cumprimento das obrigações assumidas pelas empresas antes do início da pandemia.

Vejamos:

*Em seu comunicado a ANATRIP ressalta que o setor de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros ainda passa por grave crise. “Apenas 25% a 30% da redução de 90% do movimento de passageiros e faturamento foi recuperado, principalmente entre abril e maio”.<sup>15</sup>*

*A ANATRIP manifestou-se publicamente no sentido de que a recuperação do setor é lenta, requerendo, inclusive, apoio ao governo federal e ao BNDES, diante do grave risco de importantes empresas do setor fecharem as portas.<sup>16</sup>*

<sup>15</sup> <https://www.anatrip.org.br/noticias/anatrip-reforca-pleito-de-entidades-do-transporte-para-que-bndes-prorroque-prazo-de-dividas-de-financiamento-de-empresas-de-onibus/>. Acesso em 22/07/2021.

<sup>16</sup> <https://diariodotransporte.com.br/2020/10/16/anatrip-reforca-pleito-de-entidades-do-transporte-para-que-bndes-prorroque-prazo-de-dividas-de-financiamento-de-empresas-de-onibus/>. Acesso em 22/07/2021

*Como mostrou o **Diário do Transporte**, em março deste ano, no início da pandemia, a ANATRIP encaminhou à Presidência da República, ao Ministro da Economia e da Infraestrutura e ao Poder Legislativo um ofício solicitando que “o governo promova medidas para minimizar as perdas financeiras das empresas de transporte rodoviário interestadual. O setor pede a atenção do governo para que possam preservar 100 mil empregos diretos e 400 mil indiretos”.*

*Em nota, a entidade disse que pedia a isenção de impostos por seis meses, a suspensão também por seis meses de pagamentos de parcelas do Finame (para contratos já firmados de compra de ônibus novos) e subsídios da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres.<sup>17</sup>*

Apesar de a última Pesquisa Mensal de Serviços do IBGE, divulgada em 13 de julho de 2021, indicar que os setores de transporte e turismo estão apresentando sinais de lenta recuperação, em razão da gradual flexibilização dos protocolos de segurança da pandemia da Covid-19, ainda não conquistaram os patamares anteriores ao início da pandemia, não sendo, portanto, suficientes para recompor todas as perdas enfrentadas nesses 16 meses de pandemia.<sup>18</sup>

O Boletim da Receita Estadual, em sua edição especial nº 38, analisou o impacto da Covid-19 nos diversos setores da economia gaúcha, dentre eles o transporte de passageiros.

O gráfico abaixo, extraído do referido relatório, mostra a queda drástica sofrida na emissão de passagens após o dia 16 de março de 2020:

---

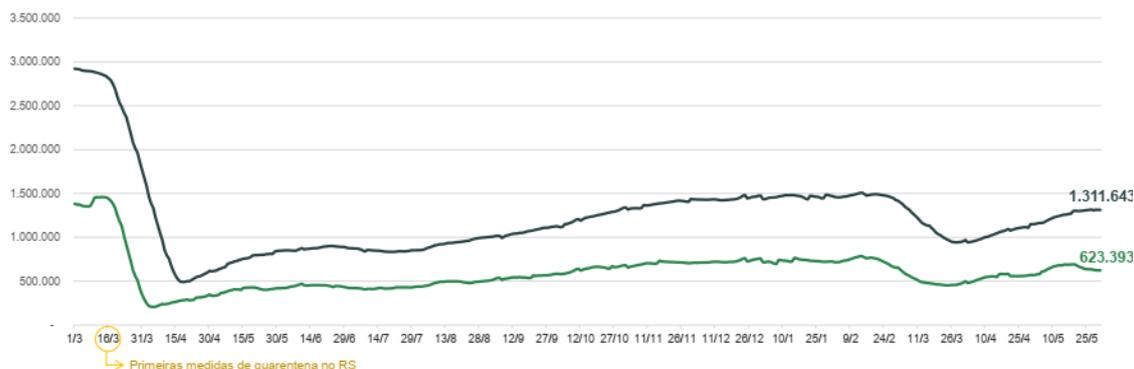
<sup>17</sup> <https://www.anatrip.org.br/noticias/anatrip-reforca-pleito-de-entidades-do-transporte-para-que-bndes-prorroque-prazo-de-dividas-de-financiamento-de-empresas-de-onibus/>. Acesso em 22/07/2021

<sup>18</sup> <https://www.ibge.gov.br/busca.html?searchword=pesquisa%20mensal%20de%20servi%C3%A7os%20transporte&start=20>. Acesso em 23/07/2021.

## EVOLUÇÃO DIÁRIA DA EMISSÃO DE BILHETES DE PASSAGEM QUANTIDADE EMITIDA ACUMULADA DOS ÚLTIMOS 14 E 28 DIAS <sup>1</sup>

O Bilhete de Passagem Eletrônico (BP-e) é o documento digital emitido pelas transportadoras que identifica as prestações de serviço de transporte de passageiros.

■ Quantidade emitida acumulada nos últimos 14 dias  
■ Quantidade emitida acumulada nos últimos 28 dias



Especificamente em relação à receita bruta da atividade de transportes, vinha-se mantendo uma média de receitas na ordem de cerca de 200 (duzentos) milhões de reais anuais, valendo destaque evolução sentida do ano de 2017 até 2019, nos seguintes termos:

Ano	Receita bruta (R\$)	Varição
2017	211.513.570,26	
2018	227.842.195,28	7,72%
2019	228.613.016,07	0,34%

Ocorre que, conforme analisado, a pandemia atingiu diretamente atividade de transportes de passageiros, determinando drástica queda na receita bruta, em cerca de 49% (quarenta e nove por cento). No ano de 2020, a receita bruta da atividade de transportes foi de apenas R\$ 116.551.206,62 (cento e dezesseis milhões, quinhentos e cinquenta e um mil, duzentos e seis reais e sessenta e dois centavos).

Dessa forma, o equilíbrio da estrutura de capitais das empresas foi perdido ao longo de 2020, tornando difícil a gestão de caixa da atividade empresarial. Não se pode perder de vista, outrossim, constantes aumentos dos custos da atividade empresarial, que vinha afetando volume do lucro bruto. Nesse contexto de queda da receita e achatamento do lucro bruto e das margens, a empresa passou a operar em nível inferior àquele necessário para que fosse coberto totalidade dos custos.

Nesse cenário, a redução das fontes de financiamento através de instituições financeiras e a necessidade de manter operação, nível de investimentos, amortização das dívidas e enfrentamento dos custos de produção fizeram com que as

recuperandas se valessem de fontes alternativas de recursos. Isso determinou imediato aumento do custo financeiro, que não conseguiu ser coberto pela atividade empresarial já combatida pelos efeitos da pandemia.

Diante desse cenário, para que seja rompida essa espiral de crise, Grupo JMT se vale do instituto da recuperação judicial, para buscar reescalonamento do seu passivo e para preservar seu patrimônio e suas relações com seus parceiros, sejam clientes, sejam fornecedores, sejam funcionários, sejam prestadores de serviços em geral.

#### **4. NECESSIDADE DE PRESERVAÇÃO DA EMPRESA**

Para crises econômico-financeiras complexas foi concebido instituto da recuperação judicial, que objetiva superação desse estado mediante consecução de série de propostas elaboradas pelo devedor, previstas e organizadas em um Plano de Recuperação.

Trata-se de uma ruptura com sistema anterior, ocorrida por meio de mudança principiológica de matriz legislativa, que levou ordenamento jurídico brasileiro a abandonar caráter marcadamente *liquidatório* e a proporcionar alternativas capazes de equacionar a crise.

Nesse sentido, legislador brasileiro seguiu caminho trilhado em outros ordenamentos jurídicos. Na regulação da recuperação judicial e extrajudicial de empresas, que deita suas raízes mais profundas nas reorganizações societárias do direito norte-americano (*corporate reorganizations*), percebe-se influência positiva que direito estrangeiro exerceu nos alicerces da nossa Lei de Recuperações e Falências.

Os ativos utilizados pelo empresário ou pela sociedade empresária na exploração de uma atividade econômica possuem valor agregado, valem bem mais quando empregados na exploração de um negócio do que quando considerados separadamente. As premissas básicas que perpassam a recuperação de empresas em dificuldades econômico-financeiras, então, são de que todos envolvidos no negócio – credores, devedor, seus sócios, empregados, fornecedores, comunidade em geral – podem se beneficiar com a superação do estado de crise empresarial e de que os negócios costumam valer mais vivos do que mortos<sup>19</sup>.

#### **5. LITISCONSÓRCIO ATIVO**

Neste caso, a crise enfrentada exige solução unificada e simultânea, em razão da natureza das relações jurídicas mantidas pelas recuperandas, que se estabeleceram em forma de grupo empresarial e que, em razão das características dessa

---

<sup>19</sup> TABB, Charles J.; BRUBAKER, Ralph. *Bankruptcy Law: Principles, Policies, and Practice*. Cincinnati: Anderson Publishing Co., 2003, p. 595.

organização, puderam ter acesso às fontes de financiamento de que se valeram para exercício de sua atividade empresarial.

Na forma dos artigos 113 a 118 do Código de Processo Civil, é admissível litisconsórcio quando houver entre as partes comunhão de direitos e obrigações, conexão entre seus pedidos e suas causas de pedir e ocorrência de afinidade por ponto comum de fato ou de direito.

*Com efeito, se o processo tem por escopo atuar o direito material, nada mais correto do que admitir, quando a situação fática apresentar verdadeira harmonia de pretensão, um polo ativo processual que abarque não só a sociedade atomizada, mas aquelas que contribuem para uma mesma organização empresarial<sup>20</sup>.*

Nesta recuperação judicial, a característica das dívidas é sua interligação em contratos complexos, cujo equilíbrio entre volume de crédito tomado por uma recuperanda, condições de pagamento a ela oferecidas e grau de risco a que estão expostas as instituições financeiras depende da conformação do grupo empresarial, considerado este em sua capacidade de faturamento e na expressão de seu patrimônio.

Nesse sentido, inadimplemento isolado da dívida de uma afetaria a todas as recuperandas, seja em virtude da identidade de credores, seja em razão da natureza das garantias prestadas, seja porque determinaria vencimento antecipado de uma série de pactos, em uma sucessão irremediável de eventos que envolveria patrimônio de todo o grupo e que a todo ele prejudicaria.

Deve ser percebido que as recuperandas possuem identidade de sócios controladores, membros comuns em seus órgãos de gestão, que acarreta centralidade na tomada de decisões e relações jurídicas estruturadas em virtude de sua composição patrimonial como um grupo.

Prova da unidade é que situação de crise econômico-financeira atingiu a todas as recuperandas na mesma dimensão, porquanto queda de faturamento e encarecimento do endividamento financeiro repercutem na mesma medida sobre elas e sobre todas as suas relações jurídicas, trazendo necessidade de reestruturação da dívida como grupo.

Conforme se depreende do entendimento da jurisprudência, o Plano de Recuperação Judicial será o responsável por trazer ainda mais elementos, sob aspectos econômicos, que justificam adoção do litisconsórcio ativo. Será o Plano de Recuperação Judicial responsável por determinar necessidade de participação dos credores na livre escolha da forma de pagamento de seus créditos, direitos disponíveis que permitem conformação da melhor forma possível de litisconsórcio ativo.

---

<sup>20</sup> Cerezetti, Sheila Christina Neder. *Grupos de sociedade e recuperação judicial: o indispensável encontro entre os direitos Societário, Processual e Concursal*. Yarshel, Flávio. Pereira, Guilherme S. *Processo Societário II*. São Paulo: Quartier Latin, 2015, página 752.

Apenas para reforçar possibilidade de litisconsórcio ativo, por se tratar de fato notório, relembre-se de que em litisconsórcio ativo estão sendo processadas, dentre tantas, as recuperações judiciais de GRUPO ODEBRECHT, GRUPO ECOVIX, GRUPO ARTECOLA, LIVRARIA CULTURA, ABRIL, OI S/A, GRUPO OAS.

## **6. COMPETÊNCIA**

Na forma do artigo 3º da LRF, é competente para processar e conceder recuperação judicial juízo do local do principal estabelecimento do devedor. Evidentemente, local do principal estabelecimento do devedor é aquele do qual emanam as principais decisões estratégicas, financeiras e operacionais do grupo, local de onde advém exercício das atividades mais importantes da empresa.

No caso das recuperandas, que contam com difusão de suas atividades em diversos municípios do estado do Rio Grande do Sul, especialmente por conta das atividades da Planalto Transportes, deve ser observado que (i) a sede das recuperandas Planalto Transportes, Veísa Veículos, JMT Participações e JMT Agropecuária é Santa Maria e que (ii) é de Santa Maria que emanam as decisões estratégicas, financeiras e operacionais que permitem funcionamento de todas as recuperandas.

Desse modo, o foro competente para o processamento da recuperação judicial é a comarca de Santa Maria – RS.

## **7. REQUISITOS PARA DEFERIMENTO DO PROCESSAMENTO DA RECUPERAÇÃO JUDICIAL**

As recuperandas reuniram todos os documentos exigidos pelo artigo 51 da LRF (**docs. 01 a 11**). A listagem dos documentos é o índice que antecede os documentos de instrução.

## **8. PEDIDO DE TUTELA DE URGÊNCIA**

### **8.1. Suspensão das ações e liberação de valores constritos**

As ordens de bloqueio de valores nas contas das recuperandas determinam inviabilidade na administração do caixa da empresa, prejudicando esforço de reestruturação da dívida. E os valores bloqueados nas ações judiciais das quais as recuperandas fazem parte são necessários para execução da atividade empresarial e são inúteis para os credores que os têm como indevida garantia e como espécie de privilégio

injustificado em relação a todos os demais que também se encontram sujeitos aos efeitos desta ação e que não contam com mesmo favorecimento.

Todos os créditos existentes na data do pedido (inciso II do artigo 9º da LRF) da recuperação judicial estão sujeitos aos efeitos desta ação (*caput* do artigo 49 da LRF), de modo que deverão ser satisfeitos na forma em que dispuser e como for aprovado Plano de Recuperação Judicial (inciso I do artigo 53 da LRF). Mesmo hipótese de decretação da quebra das recuperandas determinaria que valores constrictos fossem arrecadados pela massa falida (§3º do artigo 108 da LRF) e que, então, não pudessem beneficiar os credores que detivessem as garantias.

Quanto ao marco temporal para sujeição das obrigações aos efeitos da recuperação judicial, consolidou-se entendimento no sentido de que se trata da data do fato gerador, nos seguintes termos:

*Precedentes desta Corte Superior, proferidas em demandas relativas a crédito trabalhista e de responsabilidade civil, no sentido de que a data do fato gerador da obrigação seria o marco temporal para a sujeição ou não do crédito à recuperação judicial, ainda que a liquidação venha a ocorrer em data posterior.*

(AgInt no REsp 1793713/DF, Relator Ministro Paulo de Tarso Sanseverino, Terceira Turma do STJ, DJe de 15/04/2019)

Ocorre que, na prática, tem se verificado tentativa dos credores de levarem adiante atos de constrição do patrimônio das empresas em recuperação judicial, o que tem motivado Juízos especializados a sancionarem como ato atentatório à dignidade da Justiça tal comportamento, nos seguintes termos:

*3) Determino, nos termos do art. 52, III, da Lei 11.101/2005, “a suspensão de todas as ações ou execuções contra os devedores”, na forma do art. 6º da LRF, devendo permanecer “os respectivos autos no juízo onde se processam, ressalvadas as ações previstas nos §§ 1º, 2º e 7º do art. 6º dessa Lei e as relativas a créditos excetuados na forma dos §§ 3º e 4º do art. 49 dessa mesma Lei”, providenciando a devedora as comunicações competentes (art. 52, § 3º).*

*A ressalva acerca da continuidade da tramitação das ações acima elencadas, entretanto, não autoriza a prática de atos de excussão de bens da recuperanda, sem o crivo deste Juízo. Explico.*

*De acordo com a jurisprudência do Colendo STJ, a competência para declaração da essencialidade de bem da recuperanda, seja de sua esfera patrimonial, seja de bens de propriedade alheia*

*mas insertos na cadeia de produção da atividade, é do Juízo no qual se processa a recuperação judicial. A título elucidativo, cito os seguintes julgados: (...)*

*Todavia, mesmo com a determinação do stay period e a jurisprudência consolidada do STJ sobre a competência do Juízo da recuperação judicial para deliberar sobre a essencialidade dos bens de propriedade ou posse da recuperanda, **a realidade tem demonstrado a existência de diversos atos de constrição patrimonial contra a devedora emanados de Juízos diversos, por provocação de credores sujeitos ou não à recuperação judicial. Essa situação, além de ocasionar um imenso número de conflitos de competência desnecessários diante do entendimento já consolidado do STJ, compromete o fluxo de caixa e as atividades operacionais da atividade em recuperação, em razão da paralisia que se impõe sobre o bem no caso concreto, impedindo sua utilização justamente no momento de maior necessidade da recuperanda, além de tumultuar o ambiente de negociação buscado pela Lei 11.101/2005, que se faz presente durante o processamento da recuperação judicial.***

*A boa-fé objetiva nas relações de ordem privada, consistente na verificação de eticidade da parte através de suas condutas, já presente em nosso ordenamento desde o advento da Constituição Federal de 1988 e mais especificada com o Código Civil de 2002, ganhou reforço para sua incidência no âmbito do processo civil, diante de sua previsão expressa no art. 5º ao lado da obrigação de cooperação processual pelas partes, elencada no art. 6º, todos do CPC.*

*Assim, seja pela previsão contida no art. 49, caput e parágrafo 3º in fine, seja pela obrigação ex vi legis contida no art. 6º, caput, todos da Lei 11.101/2005, **qualquer ato de credor, sujeito ou não à recuperação judicial, que busque pagamento fora dos termos da recuperação judicial ou excussão de bens essenciais à atividade, respectivamente, através de medidas adotadas em Juízos diversos que não o recuperacional, estará violando determinação legal e judicial, em absoluta contrariedade aos postulados da boa-fé e da cooperação processual, de modo a configurar ato atentatório à dignidade da justiça, conforme previsão do inciso IV do art. 77 do CPC.***

*Diante do exposto, nos termos do parágrafo 1º do art. 77 do CPC, ficam todos os credores, sujeitos ou não à recuperação judicial, advertidos da necessidade de abstenção da busca de atos de constrição de bens contra a recuperanda, em Juízos diversos, sob pena de aplicação da sanção contida no parágrafo 2º do aludido artigo de lei, consistente em imposição de multa de até 20% do*

*valor da causa, sem prejuízo de outras sanções cabíveis nas esferas processual, civil e criminal.*

(processo n. 1050977-09.2019.8.26.0100, da 1ª Vara de Falências e Recuperações Judiciais do Foro da Comarca de São Paulo, datada de 29 de maio de 2019, decisão da lavra do Juiz João de Oliveira Rodrigues Filho)

Realmente, não faz sentido que valores sigam constrictos nas ações judiciais, porquanto não será através deles que os respectivos credores serão satisfeitos – sob pena inclusive de se considerarem em situação de privilégio em relação a todos os demais também sujeitos aos efeitos desta ação que não contam com as mesmas garantias – e especialmente porque as recuperandas necessitam dos valores para superar atual momento de crise financeira.

## **8.2. Relações com instituições financeiras**

As recuperandas mantêm relações financeiras que possuem garantias fiduciárias constituídas por bens indispensáveis às suas atividades empresariais e que, portanto, mesmo sua eventual inadimplência, durante período de proteção, não pode determinar consolidação da propriedade dos bens.

Na medida em que os referidos contratos possuem garantias fiduciárias devidamente constituídas, seus créditos não se sujeitam aos efeitos da recuperação judicial (listagem dos contratos anexa – **doc. 11**). No entanto, na forma da parte final do §3º do artigo 49 da LRF, mesmo em caso de eventual inadimplência por parte das recuperandas, no curso do período de proteção, os bens não podem ser retirados da posse das empresas nem podem ser consolidadas as suas propriedades fiduciárias pelas instituições financeiras, porquanto são indispensáveis à execução da atividade empresarial do grupo.

## **9. REQUERIMENTOS**

Dessa forma, atendendo os requisitos legais e pelo exposto, para viabilizar a superação da situação de crise econômico-financeira das recuperandas, a fim de permitir a manutenção da fonte produtora, do emprego dos trabalhadores e dos interesses dos credores, promovendo, assim, sua função social e o estímulo à atividade econômica, requerem:

1) seja deferido o processamento da recuperação judicial, nos termos da LRF, artigos 47 e seguintes, ordenando, na forma dos artigos 6º e 52, inciso III,

da LRF, a suspensão de todas as ações líquidas e execuções movidas em seu desfavor, pelo prazo mínimo de 180 (cento e oitenta) dias, nos seguintes termos:

1.1) mediante ofício a ser encaminhado para Juízos das ações das quais recuperandas fazem parte, para que se abstenham de realizar atos de constrição de valores ou de bens seus (ordens de penhora, Bacenjud, Renajud etc.), uma vez que, com deferimento do processamento desta ação, competência para determinar tais atos passa a ser deste Juízo, sob pena de multa, por ato atentatório à dignidade da Justiça, a ser imposta aos credores que, mesmo cientes desta decisão, buscarem constrição do patrimônio das recuperandas;

1.2) mediante ofício a ser encaminhado para juízos das ações relacionadas em anexo, para que determinem a liberação dos valores constritos em favor das recuperandas; sucessivamente, que seja determinado que todos os valores sejam transferidos para conta judicial sob administração deste Juízo para que, oportunamente, sobre seu destino delibere;

1.3) mediante ofício a ser encaminhado para as reclamatórias trabalhistas listadas em para que os respectivos juízos: (a) em relação às reclamatórias trabalhistas cujo crédito já esteja liquidado, abstenham-se de dar prosseguimento aos atos de constrição de patrimônio das recuperandas e determinem liberação dos valores eventualmente constritos em favor das recuperandas; (b) em relação às reclamatórias trabalhistas cujo crédito ainda não tenha sido liquidado, comuniquem valor do crédito, quando da sua efetiva liquidação a este Juízo, abstenham-se de dar prosseguimento aos atos de constrição de patrimônio e determinem liberação dos valores eventualmente constritos em favor das recuperandas;

2) sejam intimadas as instituições financeiras listadas em anexo, mediante ofício a ser encaminhado pelos representantes das recuperandas, para que se abstenham de, mesmo em caso de eventual inadimplência, realizar consolidação da propriedade ou de buscar a posse dos bens dos contratos dos quais são garantias, conforme teor do §3º do artigo 49 da Lei 11.101/2005;

3) sejam intimadas as seguintes empresas para que não descontinuem prestação dos serviços dos contratos havidos com as recuperandas em razão da sujeição das dívidas aos efeitos da recuperação judicial: (a) Vivo S/A; (b) Telefônica S/A; (c) DEMA E; (d) ORACLE; (e) BGM Rodotec Tecnologia e Informática Ltda.; (f) TELESP; (g) Access Control Eng. De Sistemas Ltda.;

4) seja deferido o parcelamento das custas processuais em 5 vezes.

Dão à causa o valor de R\$ 195.717.599,62 (cento e noventa e cinco milhões setecentos e dezessete mil quinhentos e noventa e nove reais e sessenta e dois centavos).

De Porto Alegre para Santa Maria, 26 de julho de 2021.

JOÃO PEDRO SCALZILLI  
OAB/RS 61.716

MARCELO BAGGIO  
OAB/RS 56.541

FERNANDO SCALZILLI  
OAB/RS 17.230

LAURA CORADINI FRANTZ  
OAB/RS 60.833