



PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL

TRANSPORTADORA TINGUÁ LTDA.

EMPRESA EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL

7ª VARA CÍVEL DA COMARCA DE NOVA IGUAÇU

PROCESSO Nº 0015473-72.2021.8.19.0038

JUL/21

SUMÁRIO

1. SUMÁRIO EXECUTIVO E VISÃO GERAL	4
1.1. Comentários iniciais	5
1.2. Das medidas e objetivos básicos do plano	5
2. HISTÓRICO E APRESENTAÇÃO DA RECUPERANDA	7
2.1. Histórico da recuperanda	7
3. OS MOTIVOS DA SOLICITAÇÃO DA RECUPERAÇÃO JUDICIAL	10
3.1. Defasagem nas tarifas praticadas.....	10
3.2. Queda na quantidade de passageiros transportados	12
3.3. Política de gratuidades não indenizadas.....	14
3.4. Gerenciamento de controles internos	15
3.5. Excessivos custos administrativos.....	16
3.6. Desequilíbrio financeiro do Contrato de Concessão	16
4. DA REESTRUTURAÇÃO (Art. 53 da LRE).....	21
4.1. Medidas já adotadas ou em fase de implementação pela administração	21
4.1.1. Implementação de ações visando maior lucratividade	21
4.1.2. Implementação de novas parcerias para o fornecimento de Óleo Diesel	21
4.1.3. Otimização do quadro de colaboradores e gestores	22
4.1.4. Implantação de melhores ferramentas de controle e de gestão.....	22
4.1.5. Retomada de credibilidade junto a credores	22
4.1.6. Implantação de política de controle de despesas e receitas	23
4.1.7. Gestão profissionalizada	23
4.1.8. Outras medidas de ordem comercial	23
4.2. Outras ações que poderão ser tomadas pelos administradores	23
4.2.1. Parcerias societárias	23
4.2.2. Venda de ativos.....	23
5. DAS PREMISSAS ECONÔMICAS FINANCEIRAS ADOTADAS NESTE PLANO	24
5.1. Viabilidade econômica	24
5.2. Premissas utilizadas para as projeções financeiras.....	27

6. CAPITAL TANGÍVEL E INTANGÍVEL	27
6.1. Capital Tangível	27
6.2. Capital Intangível	27
7. COMPOSIÇÃO E CLASSIFICAÇÃO DOS CREDORES	27
8. DO PAGAMENTO AOS CREDORES	28
8.1. Proposta da reestruturação do passivo	28
8.1.1. Proposta de pagamento aos credores trabalhistas	29
8.1.2. Proposta de pagamento aos credores quirografários	31
8.1.3. Proposta de pagamento aos credores micros e pequenas empresas	31
8.2. Outras considerações sobre as propostas de pagamento a credores	32
8.3. Dívidas extra concursais e dívida tributária	33
9. DO LEILÃO REVERSO DE CRÉDITOS E DA GERAÇÃO DE CAIXA	34
10. OUTROS MEIOS DE RECUPERAÇÃO	34
11. OUTROS EFEITOS INERENTES À APROVAÇÃO DO PLANO	35
11.1. Suspensão das ações de recuperação de crédito	35
11.2. Novação da dívida	35
11.3. Suspensão de protestos e da inscrição em órgãos de cadastro de crédito	35
11.4. Pagamento aos credores ausentes ou omissos	36
12. DA FALÊNCIA	37
13. LAUDO ECONÔMICO – FINANCEIRO E DEM. DA VIABILIDADE ECONÔMICA.....	39
14. RESUMO E CONCLUSÃO	40
ANEXO I – LAUDO DE VAIBILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA	
ANEXO II - PROJEÇÃO DE FLUXO DE CAIXA	
ANEXO III - DEMONSTRATIVO DE RESULTADOS	
ANEXO IV – LAUDO DE AVALIAÇÃO DE VEÍCULOS (ÔNIBUS)	
ANEXO V – LAUDO DE AVALIAÇÃO DE IMÓVEL (GARAGEM)	

1. SUMÁRIO EXECUTIVO E VISÃO GERAL

1.1 Comentários iniciais

A Lei nº. 11.101/2005 traz em seu conteúdo a Recuperação Judicial de empresas, visando à manutenção do negócio e do emprego dos trabalhadores, bem como o pagamento dos créditos devidos.

“A recuperação Judicial tem por objetivo viabilizar a superação da situação de crise econômico financeira do devedor afim de permitir a manutenção da fonte produtora, do emprego dos trabalhadores e dos interesses dos credores, promovendo, assim, a preservação da empresa, sua função social e o estímulo à atividade econômica”.

Art. 47, Lei11.101/2005

Assim, nos termos do art. 53, da referida Lei, a empresa vem através do presente instrumento, apresentar seu Plano de Recuperação Judicial em consonância com a legislação em vigor (Leis nº 11.101/2005 e nº 14.112/2020).

Para elaboração do Plano de Recuperação, a diretoria da empresa, doravante denominada recuperanda, com objetivo de dar suporte técnico necessário para atingir seus objetivos de Recuperação Judicial, contratou assessoria jurídica, tributária e financeira.

Além disso, a recuperanda conta com a prestação de serviços dos colaboradores e gestores, diversos deles trabalhando desde a fundação da empresa.

Nos termos do Art. 53 da Lei 11.101/05, o prazo para a apresentação do Plano de Recuperação Judicial é de 60 (sessenta) dias da publicação do despacho que deferiu o processamento do pedido, prazo este que está sendo cumprido neste ato, valendo ressaltar que os consultores contratados trabalharam com os dados fornecidos pela recuperanda, devidamente apreciados e analisados.

Sendo assim, apresenta este Plano de Recuperação Judicial elaborado com estrita observância do conteúdo norteador da Lei de Recuperação de Empresas, visando buscar um direcionamento e ponto comum entre a relevante função social da recuperanda e os interesses dos seus credores, convergindo desta forma no espírito principal da Lei.

O Plano de Recuperação ora apresentado, inclui a projeção de resultados e fluxo de caixa para os próximos exercícios, o que permite uma visualização clara e objetiva do desempenho econômico-financeiro durante a sua vigência, e conseqüentemente, sua viabilidade e capacidade de pagamento a seus credores.

1.2 Das medidas e objetivos básicos do plano

O presente Plano tem por objetivo reestruturar a recuperanda, para que a mesma supere sua momentânea dificuldade econômico-financeira, dando continuidade à atividade, mantendo-se como geradora de emprego e renda no município onde atua.

Este Plano procura projetar o impacto das medidas administrativas e operacionais que serão implementadas para que a recuperanda alcance um lucro operacional adequado e sustentável ao longo dos próximos anos. O presente Plano de Recuperação procura também, de forma clara e objetiva, demonstrar que a empresa possui viabilidade e como será o processo para quitação de suas dívidas.

Para a elaboração do presente Plano foram analisadas, dentre outras, as seguintes áreas: estrutura dos ativos, estrutura organizacional administrativo-financeira, análise mercadológica e planejamento estratégico, além das áreas de manutenção, planejamento e controle de frota, custos, logística e recursos humanos.

Assim, a análise destas áreas, em conjunto com a avaliação do desempenho financeiro da empresa, foi a base para nortear as ações a serem tomadas visando a recuperação.

Portanto, os principais objetivos do Plano de Recuperação, são:

- a. Preservar a recuperanda como entidade geradoras de empregos, tributos e riquezas, assegurando o exercício da sua função social;
- b. Permitir que a recuperanda supere a momentânea dificuldade econômico-financeira, dando continuidade às atividades sociais e econômicas;
- c. Atender aos interesses dos credores mediante composição baseada em uma estrutura de pagamentos compatível com o potencial de geração de caixa dentro do contexto da Recuperação Judicial;
- d. Reestruturar e equalizar as operações da recuperanda;
- e. Otimizar as operações existentes, buscando eficiência operacional de forma a ter economia e controle efetivo de custos e despesas, maximizando as margens de contribuição;
- f. Preservar a recuperanda, dada a importância econômico-social nas localidades em que atuam, cujos ativos contribuem para o transporte coletivo de passageiros das regiões atendidas.

Desta forma, a viabilidade da recuperanda não depende só da solução de seu endividamento atual, mas também, e fundamentalmente, de ações que visem à melhoria de seu desempenho econômico-financeiro. Sendo assim, as medidas identificadas no Plano de Reestruturação estão incorporadas a um planejamento estratégico para os próximos exercícios.

A relação completa e detalhada das medidas a serem adotadas pelos gestores e em fase de implantação estão subdivididas e descritas nos itens seguintes, dentro as quais se destacam:

a. Administrativas financeiras

- Implementação de ações visando maior lucratividade;
- Implementação de novas parcerias para o fornecimento de óleo diesel;

- Otimização do quadro de colaboradores e gestores;
- Implantação de melhores ferramentas de gestão;
- Busca de melhores fontes de financiamento;
- Medidas de recuperação do desequilíbrio econômico-financeiro suportado em função da defasagem tarifária;
- Retomada de credibilidade junto a credores;
- Redução de custos financeiros;
- Redução de custos e despesas operacionais;
- Implantação do setor de controladoria;
- Venda de ativos ou de Unidade Produtivas Isoladas;
- Implantação de política de controle rígido de despesas e receitas;

O objetivo final é alavancar a atividade da empresa, visando obter resultados operacionais, rentabilidade e, sobretudo, que possa oferecer um serviço de maior qualidade aos seus usuários e quitar a dívida existente junto aos credores.

2. HISTÓRICO E APRESENTAÇÃO DA RECUPERANDA

2.1. Histórico da empresa

A TRANSPORTADORA TINGUA LTDA, é uma empresa que foi fundada em 28/02/1973, tendo como sua atividade principal com o serviço de Transporte Urbano Municipal e Intermunicipal, é uma empresa de transporte rodoviário urbano de passageiros, sediada no município de Nova Iguaçu.

Atualmente serve aos municípios de Nova Iguaçu, Belford Roxo, Queimados, Japeri e Rio de Janeiro, com linhas intermunicipais, com sucesso e mantendo seu compromisso social, mesmo com os diversos problemas que serão explicitados neste pedido.

A Transportadora Tinguá tem 19 rotas de Ônibus em Rio de Janeiro e Região e 201 paradas de Ônibus. As rotas de Ônibus cobrem uma área ao norte (Nova Iguaçu) na estação Rua Rita Carneiro 189 até uma área ao sul (Barra Da Tijuca) na estação Mall Number. A estação no extremo oeste é a Ponto Final - Queimados (Tinguá/Unirio) e a do extremo leste é a Avenida Venezuela | Praça Mauá (Saúde).

Atualmente a recuperanda, presta serviço de transporte coletivo municipal e intermunicipal, de forma a atender as demandas de deslocamento dos usuários do sistema de transporte coletivo urbano de passageiro conforme Contrato de Adesão 031/98, no qual prorrogou as permissões e autorizações de serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros lavrado pelo Departamento Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro – DETRO/RJ.

A empresa conta com frota de 180 (cento e oitenta) veículos na esfera metropolitana em constante operação para melhor atender a população do município de Nova Iguaçu e região.

A recuperanda conta ainda com departamentos de recursos humanos que fazem um trabalho contínuo em treinamento e capacitação de funcionários, focando a saúde do colaborador como uma de suas premissas maiores, mediante a promoção de ações e medidas preventivas, o que repercute diretamente na qualidade do serviço prestado.

Ao longo de toda sua existência e valorizando de forma diuturna o elemento humano, a recuperanda vem atendendo, apesar de todos os percalços, as necessidades da população que depende do transporte público, promovendo a integração e o desenvolvimento da cidade.

A recuperanda constitui-se como empresa sólida e com expertise no transporte público do estado do Rio de Janeiro, com mais de quarenta e oito anos de existência, ou seja, desde o ano de 1973, com participação significativa no sistema de transporte público da região em que atua. Além de participar ativamente no crescimento e desenvolvimento desta região, sendo que a recuperanda conta com 649 (seiscentos e quarenta e nove) empregados diretos, promovendo a ligação do transporte coletivo de passageiros em Nova Iguaçu e região.

Considerando o efeito multiplicador, calcula-se que a recuperanda gere, indiretamente, mais de 2.400 (dois mil e quatrocentos) empregos indiretos englobados aí os prestadores de serviços e atividades empresariais acessórias.

Merece destaque o fato de que os serviços prestados pela recuperanda para suportar o fluxo de trabalhadores usuários diariamente do sistema de transporte público local têm alta relevância econômica para a cidade permitindo ainda ao poder público o efetivo planejamento de políticas públicas

de ocupação do solo, escoamento do trânsito e incremento de uma nova política de desenvolvimento do transporte público.

Importante ainda expor que a recuperanda possui a concessão das seguintes linhas:

- 494B AUSTIN x CENTRAL (via CACUIA)
- 491B AUSTIN x CENTRAL (via TIO LUIZ)
- 702B AUSTIN x MERCADO SÃO SEBASTIÃO
- 1491B AUSTIN x PRAÇA MAUÁ (via TIO LUIZ)
- 400T BARRA DA TIJUCA x BELFORD ROXO
- 425T BARRA DA TIJUCA x QUEIMADOS
- 488B BOA ESPERANÇA x CENTRAL
- 499B CABUÇU x CENTRAL (via ESTRADA DA PALHADA)
- CABUÇU x CENTRAL (via ESTRADA DA PALHADA)
- 498B CAIÇARAS x CENTRAL
- 489B CENTRAL x JARDIM ESPLANADA
- 497B CENTRAL x MIGUEL COUTO (via AMBAÍ)
- 490B CENTRAL x MIGUEL COUTO (via LUIZ DE LEMOS)
- 4490B CENTRAL x MIGUEL COUTO (via LUIZ DE LEMOS)
- 501B CENTRAL x MIGUEL COUTO (via LUIZ DE LEMOS)
- 496B CENTRAL x MIGUEL COUTO (via LUIZ DE LEMOS)
- 493B CENTRAL x PONTO CHIC
- 503B CENTRAL x VILA DE CAVA
- 2492B CENTRAL x VILA DE CAVA
- 492B CENTRAL x VILA DE CAVA
- 502B ESTÁCIO x MIGUEL COUTO (via LUIZ DE LEMOS)
- JAPERI x QUEIMADOS
- 2490B MIGUEL COUTO x PRAÇA MAUÁ (via LUIZ DE LEMOS)

A frota da requerente é composta por 180 coletivos, tendo também a opção do usuário fazer integração com o metrô através do bilhete único. Todos os veículos têm conformidade com a norma Euro 5 e possuem reduzidos índices de emissão de gases poluentes.

No que tange ao histórico da empresa, conclui-se que a mesma tem capacidade técnica comprovada para atuar no transporte público, sempre adotando uma gestão participativa, visando sempre melhorias para o transporte público da região, bem como respeitar a legislação trabalhista e as condições do trabalhador, o que aos poucos foram sendo sacrificados em virtude de fatores externos que ocasionaram problemas financeiros, obrigando a empresa a entrar em recuperação judicial.

3. OS MOTIVOS DA SOLICITAÇÃO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL

3.1 CENÁRIO NACIONAL

Os principais eventos e causas externas que foram determinantes para o ingresso com a Ação de Recuperação Judicial, foram os eventos políticos e econômicos ocorridos nos últimos três anos, o que gerou um cenário de elevadas dificuldades econômicas e financeiras não somente da empresa recuperanda, mas de toda população brasileira e que são fatores alheios à sua administração.

Vale ressaltar, que conforme matéria veiculada no site: diariodetransporte.com.br, em 02 de junho de 2017 apontou que em dois anos, 10% das empresas de ônibus urbanos do país deixaram de operar e 70% estão endividadas.

Consta na matéria que a crise econômica, queda de demanda, falta de infraestrutura para os ônibus e distorções tarifárias estão entre as principais causas apontadas por levantamento da NTU – Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos realizado pela FSB. Entre 2014 e 2016, o Brasil perdeu 56 empresas de ônibus que prestavam serviços urbanos e metropolitanos em diversas regiões. A maior parte delas, 44, entrou em falência ou encerrou as atividades enquanto que 12 não participaram ou foram derrotadas em processos de licitação e não continuaram no setor.

Uma pesquisa inédita da NTU – Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos realizada pelo Instituto FSB Pesquisa. O número de empresas que deixaram de operar corresponde a 9,9% do total de filiadas da entidade, que representa mais de 550 viações em todo o País.

Além disso, revela a pesquisa, 67,6% das empresas de ônibus em todo país estão endividadas, sendo que a maior parte, quase 30%, possui apenas dívidas públicas. Deste universo, 30% são dívidas com a Previdência Social. A recessão, perda do poder de compra do consumidor, as grandes alagações de 2014 e 2015 e a dependência econômica da população do Estado como força motriz da economia

gerou uma queda superior a 20% de passageiros no período. Por mais que fossem realizados ajustes na operação, o atendimento não podia ser reduzido como necessário por ser um serviço público.

O óleo diesel, o principal insumo das empresas de transportes sofreu altas sucessivas e ao mesmo tempo a tarifa não acompanhou a curva de crescimento, mais uma vez por ser uma tarifa pública. Houve uma queda brusca na quantidade de usuários de transporte público de forma generalizada, gerando redução no faturamento e em por outro lado aumento de custos operacionais.

Como se não bastasse, a partir de julho de 2017, o preço do Diesel passou a sofrer ajustes diários, devido a nova política da Petrobrás. O custo com combustível representa mais de 20% da receita da concessionária e é um dos principais insumos da atividade.

Consoante a isso, a Crise do Rio de Janeiro que nitidamente é o Estado da Federação em pior situação financeira, sofre também sendo o Estado com o maior número de desempregados do Brasil. (Fonte: Min. Economia, CAGED 2021).

A crise econômica do país também afetou duramente a operação da empresa. A recessão, perda do poder de compra do consumidor, agravamento da crise financeira do País iniciada em 2016, que piorou em 2017, 2018 e 2019, com a queda de postos de trabalho que chegaram a mais de 12 milhões de desempregados, afetou a operação da empresa frontalmente, uma vez que não havendo emprego, não há movimentação no comércio, as empresas não adquirem o vale transporte, e o passageiro não utiliza o transporte público, e com isso gera um desequilíbrio na operação, vez que combustível, lubrificantes, pneus, manutenção, folha de salários e tributos se mantem, uma vez que a empresa necessita cumprir sua obrigação e manter os veículos em operação, mesmo sem passageiros, assim por mais que fossem realizados ajustes na operação, o atendimento não podia ser reduzido como necessário por ser um serviço público.

O óleo diesel, o principal insumo da empresa, sofreu altas sucessivas e ao mesmo tempo a tarifa não acompanhou a curva de crescimento, mais uma vez por ser uma tarifa pública, como se não bastasse há um desequilíbrio no próprio consórcio onde há empresas que operam linhas mais lucrativas.

A disparidade entre os valores das tarifas, custo de combustível, encargos da folha de salários, isenções tarifárias, e outras medidas acarretaram o desequilíbrio financeiro da empresa, que deixou de arcar com fornecedores, instituições financeiras, impostos, etc., mantendo apenas com enorme dificuldade o pagamento dos salários dos colaboradores, sendo que nos últimos meses até pagamento escalonado a recuperanda teve que realizar.

Como se não bastasse, a pandemia agravou ainda mais a situação da empresa, vez que desde março de 2020, houve um esvaziamento dos passageiros, inclusive pelo fato das determinações sanitárias para proteger a população da COVID-19.

A conjuntura econômica nacional tem levado muitas empresas a uma situação de crise. O segmento de transporte coletivo tem sido atingido diretamente, em diversas cidades empresas entraram em recuperação judicial, por não conseguirem suportar o momento de dificuldade.

Atendendo o disposto no Artigo 51, I, destacam-se a seguir as causas concretas da situação patrimonial e as razões da crise econômico-financeira da recuperanda.

3.2 DEFASAGEM NAS TARIFAS PRATICADAS

O reajuste das tarifas tem como objetivo corrigir a defasagem existente entre os preços das passagens e o aumento dos custos ocorridos num dado período-base (últimos doze meses), levando-se em conta os gastos com combustível aquisição de peças de reposição, manutenção, depreciação do veículo, taxas, tributos e impostos, despesas administrativas gerais e inclui a remuneração da mão de obra com benefícios sociais.

Conforme estabelecido nos Contratos de Concessão firmado entre a empresa e Departamento Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro – DETRO/RJ, anualmente deve ser realizado tal cálculo tarifário, na qual é identificado todos os custos de operação da empresa para definição da tarifa, de forma a manter o equilíbrio econômico-financeiro dos Contratos.

Vale salientar que apesar do enorme esforço da administração da empresa, até o ano final de 2018 os prejuízos estavam sendo suportados, utilizando para isso, enorme redução de despesas, bem como utilizando empréstimos bancários, capital de giro etc., a fim de manter a operação e o transporte público da região.

A tarifa de transporte urbano intermunicipal não sofreu o reajuste adequado, contribuindo de forma decisiva para o caos financeiro das Concessionárias do serviço público o que, por consequência, induz ao elevado desequilíbrio econômico-financeiro, ferindo ainda mais o contrato de concessão sob comento e agravando a crise financeira da empresa.

Um dos fatores determinantes alegados para tal postura, foi de cunho político, em função do momento político enfrentado em diversas cidades do país, e que levou ao congelamento de preços das passagens e a um reajuste que não está de acordo com a realidade.

Necessário expor a tarifa permanece congelada quanto as linhas que esta opera. Entretanto, mesmo com o valor do aumento realizado nos anos anteriores pelo Departamento Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro – DETRO/RJ, não foi este suficiente para compor os gastos com salários de motoristas e cobradores, além de despesas com combustível e pneus, entre outros.

Em razão disso, a recuperanda, argumentava que os reajustes feitos não eram suficientes, tendo em vista que não foi compensada a correção da defasagem existente entre os preços das passagens e o aumento de custos, principalmente com o valor de aumento dos combustíveis em nosso país.

Todavia, o Departamento Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro – DETRO/RJ, não levou em consideração o que foi proposto, recaindo dessa forma à recuperanda todos os prejuízos e o real acúmulo de muitas dívidas.

A falta de reajuste, e equilíbrio na operação das linhas pelo consórcio, sem nenhum embasamento técnico que perdurou por anos, gerou inúmeros prejuízos que refletiram seriamente no desequilíbrio econômico do contrato, bem como no fluxo de caixa da empresa, vem restando ainda em perdas até os dias de hoje diante da decisão de não reajustar o valor da tarifa a um preço que suporte os gastos.

3.3 QUEDA DA RECEITA E DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

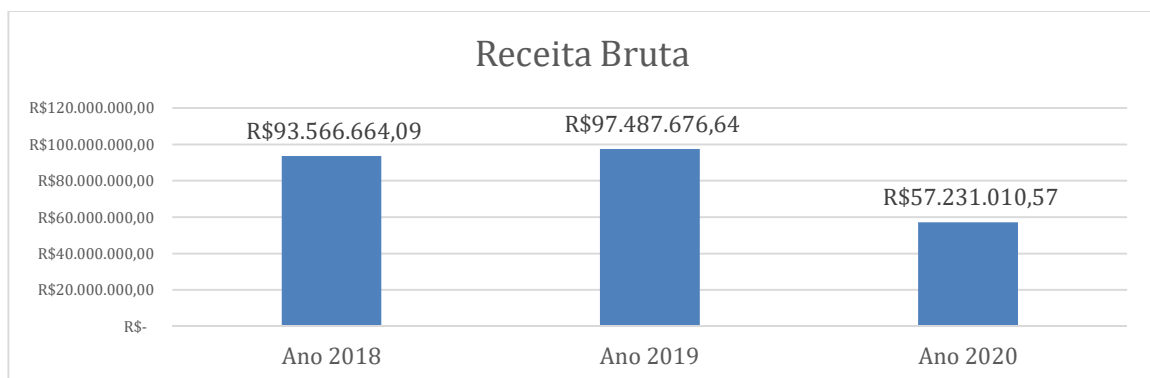
O aumento do tráfego torna o transporte público mais lento e menos confiável reduzindo sua demanda e receita. Em decorrência do exposto, são necessários mais veículos para prestar o mesmo serviço, fato esse que se reflete em um significativo aumento de custos, uma vez que repercute nas despesas com pessoal, combustível e peças.

A associação entre os elementos descritos prejudica os usuários cativos do transporte público, bem como desestimula os usuários potenciais do transporte coletivo.

Nesse contexto, aqueles que podem transferir-se para o transporte particular, aumentando o congestionamento e alimentando o círculo vicioso.

Nessa esteira, conforme matéria veiculada no site: diariodetransporte.com.br, citada anteriormente, aponta que uma das causas para a situação complicada das empresas de ônibus no Brasil é a queda de demanda de passageiros. O total de pessoas transportadas caiu 16,5%, despencando de 382,4 milhões de passageiros transportados para 319,3 milhões de 2014 a 2016. A pesquisa usou como universo de amostra, 225 empresas em 115 municípios brasileiros, com uma frota total de 32.349 ônibus.

Histórico de faturamento



Verifica-se uma queda significativa no ano de 2020, em função da pandemia do Coronavírus, cuja redução de receita perdura no decorrer do ano de 2021. Constatase uma redução de 70,3% no faturamento da empresa no ano de 2020, em relação ao ano de 2019.

Valores em R\$

	Ano 2018	Ano 2019	Ano 2020
Receita Bruta	93.566.664,09	97.487.676,64	57.231.010,57
(-) Deduções/Impostos	1.568.687,97	1.716.919,41	951.699,40
Receita Líquida	91.997.976,12	95.770.757,23	56.279.311,17
(-) Custo dos Serviços Prestados	82.351.040,49	84.573.071,16	53.956.002,82
(-) Despesas Operacionais	7.821.442,20	9.159.984,25	8.238.650,61
Resultado Operacional	1.825.493,43	2.037.701,82	-5.915.342,26

Comparando os 03 (três) últimos anos, fica evidente a que a queda brusca de receita ocorrida no ano de 2020, afetou profundamente a geração de resultados da empresa, ocasionando significativo prejuízo no ano de 2020.

3.4 - POLÍTICA DE GRATUIDADES NÃO INDENIZADAS

Outra distorção do atual mecanismo e que importa em maiores custos para a empresa são as gratuidades garantidas a alguns usuários tais como policiais militares, carteiros, deficientes e idosos e estudantes.

Segundo estudos realizados pelo IPEA, a maior distorção desse tipo de subsídio cruzado é que os usuários que pagam a tarifa integral são, em sua maioria, pessoas de baixa renda. Se houvesse uma fonte externa para financiar os não pagantes, essa distorção poderia ser corrigida.

Ocorre que, ao se optar pelo congelamento dos preços das passagens, independentemente dos custos suportados pelos empresários, o Governo retira das empresas a possibilidade de ser ressarcida dos

custos advindos com o transporte gratuito de passageiros e acaba por transferir ao particular o ônus de sua política demagógica e predatória da classe produtiva.

3.5 ELEVÇÃO DE CUSTOS FINANCEIROS

Para suportar os prejuízos advindos com a defasagem das tarifas praticadas, manter a atividade a nível regular, dando cumprimento ao contrato firmado, além de financiar seu giro operacional e mesmo realizar operações de longo prazo, tais como aquisição de veículos, manutenção e outras medidas necessárias, por várias vezes a recuperanda utilizou-se de créditos de curto prazo, o que acabou não sendo nada saudável para a empresa.

Com a mudança de postura do mercado financeiro diante das crises financeiras mundiais ocorridas nos últimos anos, o acesso ao crédito de longo prazo restou dificultado, o dinheiro escasseou-se, as garantias exigidas se tomaram cada vez maiores e as taxas mais elevadas.

Assim, com o passar dos anos, o Brasil consolidou-se como o melhor e mais rentável mercado para as instituições financeiras, justamente pelas altíssimas taxas de juros praticadas.

As consequências naturais dos elevados custos financeiros enfrentados pela empresa foram os registros de prejuízos financeiros em suas operações, o que levou a empresa, para que pudesse garantir, até agora, os compromissos firmados com os fornecedores e a continuidade das atividades empresariais, a aumentar seu endividamento, tomando-se refém de linhas de crédito de curto prazo.

Entretanto, os custos financeiros, a cada ano ficaram maiores e os limites de crédito, cada vez mais estrangulados, o que se tornou insustentável nos últimos meses.

3.6 PANDEMIA DE COVID 19

Outro aspecto importantíssimo, seja no aspecto sanitário, social e econômico o efeito da pandemia é devastador.

As empresas de transporte que já trabalham no seu limite, dependendo do faturamento diário para suportar despesas básicas, como manutenção e diesel, qualquer dia sem operar é irreversível ao curto prazo.

Destaca-se que além da população ter trabalhado durante muitos meses em Home Office, o funcionalismo público municipal, principal comprador de vale transporte, suspendeu a compra dos seus funcionários de diversas áreas o que agravou muito mais a situação da recuperanda.

Com o avanço da COVID-19 e a interrupção total do Transporte Público Intermunicipal causado pelo LOCKDOWN; a empresa teve sua operação totalmente paralisada de Março/2021 a Junho/2021, ou seja, 4 meses sem gerar nenhum tipo de receita ou renda, conseguindo apenas pagar com todo empenho e determinação a folha salarial que foi complementada pelo Governo Federal.

O setor de transportes, tanto de cargas como de passageiros, é um dos mais afetados pela crise financeira gerada pelo novo Coronavírus. De acordo com sondagem da CNT – Confederação Nacional do Transporte com 776 empresas do setor, entre 1º e 3 de abril, 69,5% declaram que a pandemia já gerou impactos extremamente negativos.

Ainda, conforme pesquisas da CNT, o maior impacto da pandemia tem sido a queda no faturamento (71,1%), mas também chamam atenção a paralisação total ou parcial das atividades da empresa (38,9%) redução da frota em operação (31,1%). Já a capacidade de pagamento dos salários está muito comprometida para 41,4% das empresas que participaram e parcialmente comprometida para 29,3%. Sem financiamento ou ajuda, 28,2% das empresas dizem que não aguentam um mês e se 25,5% resistem por 30 dias. Para os setores de ônibus, os impactos são ainda maiores, de acordo com a pesquisa. No caso de ônibus urbanos, 97,3% das empresas pesquisadas responderam que os impactos da pandemia de origem chinesa foram muito negativos. É o mesmo índice das respostas dos empresários dos ônibus rodoviários regulares.

Com o desequilíbrio entre oferta e demanda, as empresas operadoras, principalmente aquelas cuja remuneração depende exclusivamente da arrecadação proveniente do pagamento das tarifas, se viram numa situação extremamente delicada. Ao se analisar a planilha de custos dos serviços de transporte coletivo urbano de passageiros, da maioria das cidades brasileiras, verifica-se que, na média, 51% do

custo total são custos fixos (mão de obra e depreciação), 32% são custos variáveis (combustível, rodagem e peças de reposição) e 17% são outros custos (remuneração do capital, tributos e despesas administrativas).

Assim, quando a frota fica retida nas garagens, as empresas deixam de gastar apenas a parcela referente ao custo variável, ou seja, combustível, pneus e câmeras e peças de reposição. Todos os demais custos que compõem o custo total da produção dos serviços permanecem inalterados, pois independem da circulação dos veículos.

Como a parcela mais significativa do custo de produção dos serviços diz respeito ao custo de pessoal – que é da ordem de 43% –, a brutal queda na arrecadação deixou as empresas sem condições financeiras para quitar despesas correntes e cumprir suas obrigações trabalhistas com os motoristas, cobradores, fiscais e com o pessoal administrativo e de manutenção.

O transporte coletivo de passageiros é, por definição constitucional, essencial e estratégico e, também, por assim dizer, é o serviço público que viabiliza os demais serviços de utilidade pública, que tornam viável o funcionamento das cidades e o dia-a-dia das pessoas. Sem o transporte, a maioria dos cidadãos não chega ao local de trabalho, para garantir os recursos de que necessita para viver; não se desloca até a escola, para adquirir conhecimento e formação; não acessa o médico ou o hospital, para tratar as suas doenças; e não chega até as lojas ou ao supermercado, para comprar comida e outros produtos necessários à sua sobrevivência. Sem o transporte, as pessoas entram em isolamento – palavra da moda – laboral, social e vivencial.

Como se não bastasse o desequilíbrio, a queda de passageiros em virtude do desemprego, o aumento dos insumos, a não atualização da tarifa, a pandemia foi fato crucial para o agravamento da crise, não havendo outra forma de superar se não socorrer-se do seu direito legal de recorrer a Recuperação Judicial para superar a crise.

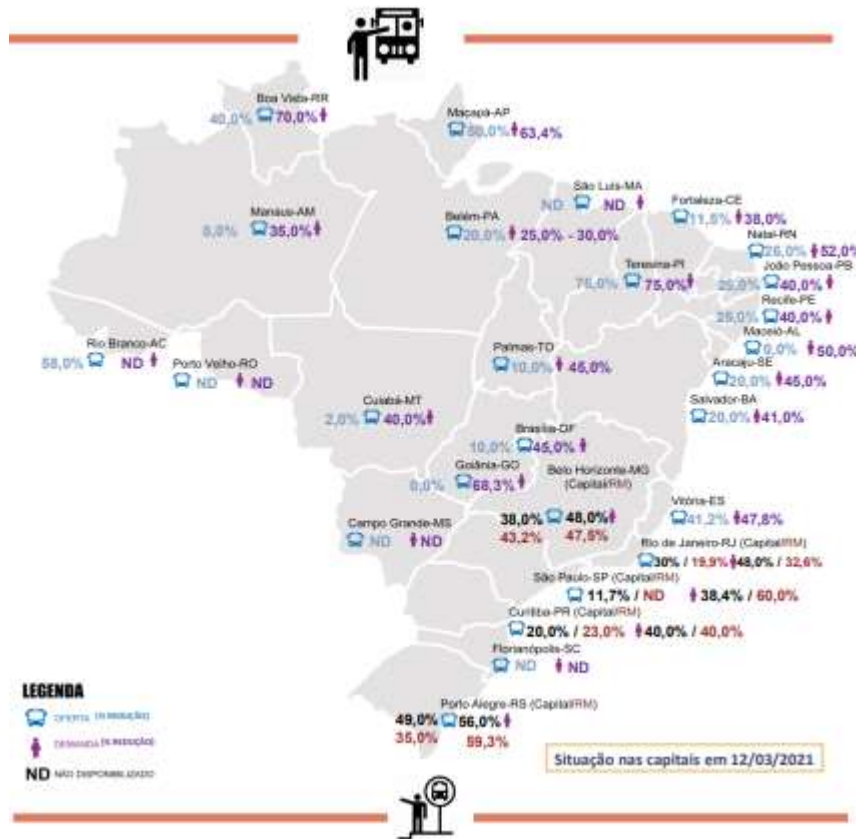
Assim, face às previsíveis dificuldades financeiras a serem enfrentadas em decorrência do volume de endividamento de curto prazo a recuperanda recorreu, por várias vezes a todos os bancos com quem mantinha relacionamento e solicitou-lhes o alongamento das dívidas, o que nunca foi efetivamente concedido.

Essas dificuldades enfrentadas pela recuperanda foram administradas ao longo do tempo de forma totalmente prudente, já que a pedra de toque dos administradores das empresas era a manutenção da atividade produtiva, dos empregos e da função social da empresa.

Assim sendo, no último mês, antes do pedido de recuperação judicial, no auge da crise financeira, com falta de capital de giro, baixa liquidez os administradores concluíram que medidas paliativas não seriam suficientes para restabelecer o rumo dos negócios.

É de amplo conhecimento que o volume de passageiros transportados pelo sistema de transporte coletivo vem sendo reduzido ao logo do tempo, tem em vista diversos fatores, tais como: falta de apoio do poder público para promover o sistema de transporte coletivo (onde pode se destacar a qualidade das vias, falta de corredores exclusivos para o transporte coletivo, trânsito que impede o cumprimento de horários, etc.), políticas públicas ineficazes, surgimento de novas opções para o usuários (moto táxis, aplicativos de transporte, etc.), além principalmente a crise oriunda da pandemia do COVID-19.

“As consequências da pandemia sobre o setor de ônibus no Rio estão contribuindo para levar as empresas à insolvência. Elas, que já vinham sofrendo mesmo antes da Covid-19, seguem perdendo a capacidade de investimento em ritmo acelerado. Hoje, a grande maioria tem dificuldades para cumprir com suas obrigações salariais e tributárias, além da compra de combustível e, ainda mais, para impedir a redução e o envelhecimento da frota”. Revista NTU, Jun/21, p. 9.



Conforme pesquisa realizada pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), em levantamento de março/21, houve queda da demanda de passageiros de 48,0% na capital do Rio de Janeiro, enquanto na Região Metropolitana a redução da demanda foi de 32,6%. Todavia, a redução da oferta foi de 30% na capital e 19,9% na Região Metropolitana. O que demonstra o forte impacto da pandemia sobre as empresas de transporte coletivo urbano e também que essa diferença entre oferta e demanda, agrava ainda mais a situação financeira das mesmas, tendo em vista que precisam continuar ofertando, mesmo havendo redução de demanda, por trata-se de um serviço público essencial.

4. DA REESTRUTURAÇÃO (art. 53 da LRE)

O primeiro passo para a reestruturação foi a contratação de empresa especializada em consultoria financeira. A consultoria em conjunto com a equipe da empresa vem trabalhando arduamente para a redução de custos e despesas visando rentabilizar a operação. O resgate da credibilidade junto aos Colaboradores e fornecedores, também tem sido uma das prioridades da empresa.

Diversas medidas foram tomadas para redução de despesas administrativa, operacional e comercial. Apresenta-se, a seguir, um resumo das ações que já foram ou serão tomadas e estão incorporadas do planejamento financeiro, operacional e jurídico da recuperanda.

4.1 Medidas já adotadas ou em fase de implementação pela administração

4.1.1 Implementação de ações visando recuperação das perdas com equilíbrio econômico-financeiro

A empresa necessita aprovar o Plano de Recuperação Judicial para obter crédito necessário para manter suas atividades. No item 8.8.2 há uma proposta de pagamento que pode ser comportada no fluxo de caixa ora proposto.

4.1.2 Implementação de novas parcerias para o fornecimento de óleo diesel

A empresa, em função do atraso no pagamento de seus distribuidores de combustíveis, o que acabou acarretando no corte de crédito junto aos mesmos, vem buscando alternativas para o suprimento desse item primordial para a operação da empresa. Com isso, a empresa vem comprando o óleo diesel com pagamentos a vista, para que as linhas que estão em funcionamento não deixem de rodar. Mesmo diante desses fatos, os principais fornecedores de combustíveis da empresa e outros estão sendo contatados visando retomada de adequados níveis de fornecimento.

Essa medida representará uma importante folga no ciclo financeiro, com redução considerável da necessidade de capital de giro, o que reduzirá o risco de liquidez.

4.1.3 Otimização do quadro de colaboradores e gestores

Uma verdadeira força tarefa está sendo feita, visando a modificação da estrutura organizacional da empresa. Isso incluiu readequação de funções e atividades visando otimizar o quadro funcional

O quadro de pessoal vem sendo reduzido gradualmente, tanto na área operacional como administrativa, visando a adequação da nova realidade da empresa e também para que o impacto de desemprego na cidade não se agrave, haja vista a crise econômica que assola o país nos últimos anos. A empresa trabalhará com um quadro enxuto e coerente com sua nova realidade e buscará a retomada de seu crescimento.

4.1.4 Implantação de melhores ferramentas de controle e de gestão

A empresa vem procedendo a revisão de seus controles operacionais e de gestão. Desta forma, melhorias nos controles e implantação de procedimentos operacionais para compras, recebimentos e pagamentos estão sendo implantadas.

Também está sendo implantado um fluxo de caixa projetado da empresa. Reuniões mensais serão realizadas visando sua revisão, em conjunto com a demonstração analítica de resultados, o que possibilitará melhor acompanhamento dos resultados operacionais da empresa e tomada de decisões. A empresa também está em processo de implantação de sistema orçamentário para controle de suas disponibilidades.

4.1.5 Retomada de credibilidade junto aos credores

Intenso processo de discussão com os principais credores da empresa está sendo iniciado, objetivando a continuação dos serviços essenciais a atividade e também no fornecimento de materiais como peças para manutenção e pneus que são fundamentais para a operação.

4.1.6 Implantação de política de controle de despesas e receitas

Está em fase de implementação o plano orçamentário para os anos seguintes, com o estabelecimento de metas de despesa, receita e outros por tipo de linhas operadas, sendo que os valores orçados serão confrontados mensalmente (reunião mensal de resultados) com os valores realizados para uma tomada rápida de decisões.

4.1.7 Gestão profissionalizada

A gestão da empresa será profissionalizada e será implantado o setor de Controladoria - o qual será responsável pelo suprimento de informações aos tomadores de decisão. O setor de Controladoria terá como função principal revisar os controles contábeis, financeiros, orçamentários, operacionais e patrimoniais da empresa, dando visão ampla e generalista para a tomada de decisões.

4.1.8 Outras medidas de ordem comercial

Outras medidas estão em andamento, como por exemplo a revisão de programação das linhas operadas, visando retomar margens rentáveis, sem comprometer o atendimento ao público.

4.2. - OUTRAS AÇÕES QUE PODERÃO SER TOMADAS PELOS ADMINISTRADORES

4.2.1 Parcerias societárias

Os administradores atuais estão otimistas no sentido de que a operação da empresa a despeito dos problemas financeiros atuais, tem potencial para ser lucrativa e competitiva, portanto será efetuado um esforço para atrair novos sócios e investidores.

4.2.2 Venda de Ativos

A empresa tem buscado incansavelmente soluções para redução do seu nível de endividamento e falta

de capital de giro. Uma das alternativas possíveis é a venda de ativos da empresa, de forma a dá suporte ao fluxo de caixa da empresa.

5. DAS PREMISSAS ECONÔMICO-FINANCEIRAS ADOTADAS NESTE PLANO (Art. 53, II, da LRE)

5.1 Viabilidade econômica

A Lei de recuperação de empresas, interpretada à luz do princípio da preservação envolve, além das importantes reestruturações operacionais e mercadológicas, o raciocínio lógico-científico dos consultores nas análises e avaliações criteriosas dos resultados financeiros a serem alcançados através das medidas propostas.

No presente Plano, a análise financeira dos resultados projetados foi feita, com o máximo rigor possível.

Os administradores e os consultores da recuperanda cuidaram desde o primeiro momento desta fase, em reiterar políticas e implantar relatórios de acompanhamento que permitirão a constante verificação do andamento das operações para a necessária análise de alternativas e correção de rumos.

A viabilidade econômico-financeira deste Plano está claramente demonstrada através da projeção de resultado e fluxo de caixa livre, os quais comprovam a viabilidade da forma de pagamento proposta.

Assim sendo, foram feitas projeções de custos, despesas e receitas da empresa para o período de 12 (doze) anos, considerando o prazo previsto para pagamento dos credores fiscais.

A Demonstração de Fluxos de Caixa Projetado (Anexo I), reflete, em bases anuais, a capacidade da empresa para o cumprimento dos compromissos assumidos a liquidação dos valores devidos.

Apresenta-se, ainda, a Demonstração de Resultados Projetados (Anexo II), que deverá ser sempre confrontado com os dados reais para as devidas avaliações, o que, em última análise, permite a identificação de eventuais desvios e a imediata implementação de ações corretivas, tornando o Plano facilmente acompanhável e flexível.

5.2 Premissas utilizadas para as projeções financeiras

Inicialmente, importante ressaltar que as premissas que foram utilizadas na elaboração das projeções de resultado e Fluxo de Caixa são as seguintes:

- Fundamentar projeções sendo a mais realista probabilidade de consecução das metas referentes às áreas operacional, administrativa e econômico-financeira, conforme explicado no texto desta proposta;
- Determinar, como principal objetivo, que os saldos acumulados finais de caixa sejam positivos, confirmando a capacidade de recuperação da empresa;
- Destacar que é absolutamente imprescindível a concessão dos prazos de carência estabelecidos neste plano;
- O valor constante na Relação de Credores foi utilizado como base para o presente Plano;

Até a data da realização da Assembleia Geral de Credores (art. 56 da LRE) será apresentada a 2ª Relação de Credores pelo Administrador Judicial (CF. art. 79, § 29 da Lei nº 11.101/05). Os credores constantes dessa nova relação terão o mesmo tratamento que será dado aos credores da primeira lista de credores no presente Plano.

Apresentam-se, a seguir, as principais premissas utilizadas para a determinação e projeção de resultados e do fluxo de caixa da empresa para os próximos exercícios.

PREMISSAS UTILIZADAS

- As projeções de receitas e despesas foram elaboradas em base zero, ou seja, sem ajustes do efeito de inflação. As variações previstas para cada grupo são relativas ao comportamento do volume no montante de receitas, custos e despesas.
- O faturamento projetado contempla o retorno das operações de todas as linhas de circulação urbana conforme contrato de concessão e plano de expansão da cidade.

- A projeção de custos foi feita considerando o crescimento proporcional à variação percentual do faturamento.
- Os demais custos foram estratificados e classificados em custos fixos e variáveis.
- A recuperanda investirá anualmente um percentual do resultado operacional em medidas de melhorias.
- Os custos com depreciação de bens imobilizados foram considerados observando-se a previsão de sua vida útil remanescente e novas adições ao imobilizado;

Por fim, ressalta-se que a adequada recuperação da empresa, dar-se-á pela implementação das medidas previstas neste Plano e dependerá de diversos fatores, pois além da boa vontade, do conhecimento, da experiência e da capacidade de todos os envolvidos, sejam eles administradores, consultores, cada qual com suas habilidades, o sucesso desta recuperação também dependerá de fatores externos, tais como a política de investimentos no setor de mobilidade e transportes, revisão tarifária de passagens, política de juros, modificações na carga tributária, etc., fatores esses, que hoje são imprevisíveis.

Destaque-se, quanto à viabilidade econômica, que o negócio da recuperanda possui mercado já consolidado. Desta forma, tanto pelas planilhas anexas, como pelo cenário macro econômico e pelos mercados que atua, é evidente que a empresa é economicamente viável.

Todos os fatores acima, trabalhados em conjunto, especialmente, as novas estratégias empresariais e financeiras, levarão novamente a empresa a uma posição de destaque no setor de transporte urbano de passageiros. Com sua recuperação prevalecerão os princípios da função social da empresa, da manutenção da fonte geradora de empregos e de tributos, dando valia ao espírito norteador da Lei 11.101/05.

6. CAPITAL TANGIVEL E INTANGIVEL

6.1 Capital Tangível

A empresa possui bens patrimoniais, basicamente compostos por 180 (cento e oitenta) ônibus, avaliados em R\$ 22.700.000,00 (vinte milhões, setecentos mil reais) e imóvel (garagem) onde funciona a empresa, avaliada em R\$ 50.881.000,00 (cinquenta milhões, oitocentos e oitenta e um mil reais). Conforme Laudos de Avaliação anexos. Há outros bens, de menor valor, constante no Ativo Imobilizado da empresa, conforme Balanço 2020, a exemplo de móveis, utensílios, veículos de apoio, etc.

Principais Ativos Tangíveis

DESCRIÇÃO	VALOR
Frota (180 ônibus)	R\$ 22.700.000,00
Imóvel (garagem)	R\$ 50.881.000,00
TOTAL	R\$ 73.581.000,00

6.2 Capital Intangível

O principal ativo intangível da empresa são contratos de concessão, o que impacta positivamente o *valuation* da recuperanda e determina sua recuperabilidade, uma vez que, apesar de não ter a faculdade de estabelecer os preços praticados, tem garantida para si, por força do contrato de concessão e do regime jurídico próprio da exploração de concessões públicas, uma receita tarifária que, observada a aplicação de tarifa técnica, remunera o capital investido e gera fluxo de caixa positivo.

7. COMPOSIÇÃO E CLASSIFICAÇÃO DOS CREDORES

A dívida total da recuperanda, sujeita aos efeitos da recuperação, conforme relação de credores apresentada ao processo, totaliza R\$ 37.168.461,31 (trinta e sete milhões, cento e sessenta e oito mil, trinta e um centavos), valor esse que poderá sofrer ajustes de acordo com o julgamento das

divergências e/ou habilitações apresentadas pelos credores ao longo do processo de recuperação Judicial.

A dívida está segmentada por classes de credores, conforme classificação definida pela Lei 11.101/05. Cabe destacar ainda que quando da realização deste Plano, ainda não havia sido publicada a relação de credores pelo Administrador Judicial podendo haver alterações resultantes de impugnações de credores, ou mesmo de perícias realizadas a pedido do Administrador Judicial. A classificação que norteou esta composição é um exercício da recuperanda, com base nos contratos e informações disponíveis na data do pedido de Recuperação Judicial. A assunção desta Classificação não significa qualquer compromisso com a definição de classes ou valores de créditos, o que será definido após período de publicação e eventuais impugnações.

Além da dívida de credores quirografários e trabalhistas, há débitos tributários os quais dependerão das formas previstas em leis específicas para parcelamento, conforme Lei 14.112/2020.

8. DO PAGAMENTO AOS CREDITORES

Conforme se observa na lista de Credores apresentada, o presente plano possui 03 (três) classes de credores: trabalhistas, quirografários e micro/pequenas empresas.

QUADRO GERAL DE CREDITORES SUJEITOS AOS EFEITOS DA RECUPERAÇÃO JUDICIAL

CLASSE	TIPO	TOTAL
CLASSE I	CREDITORES TRABALHISTAS	R\$ 18.207.790,34
CLASSE III	CREDITORES QUIROGRAFÁRIOS	R\$ 11.446.737,72
CLASSE IV	CREDITORES QUIROGRAFÁRIOS - ME'S E EPP'S	R\$ 2.777.970,36
TOTAL		R\$ 32.432.498,42

Destaca-se que o presente quadro de credores foi elaborado com base em informações fornecidas pela recuperanda, no entanto, está sujeito a ajustes no percorrer das habilitações e no andamento do processo de recuperação judicial.

8.1 - Proposta de Reestruturação do Passivo

O Plano de pagamento foi concebido levando-se em consideração as projeções do fluxo de caixa livre. Referidas projeções foram elaboradas partindo-se dos relatórios gerenciais e contábeis da recuperanda e realizando-se projeções para os próximos 12 (doze) anos, incluindo-se algumas variáveis e fatores determinantes econômico-financeiros e de mercado.

8.1.1 - Proposta de pagamento aos credores trabalhistas (Classe I)

O tratamento que será dado aos Credores constantes na relação de credores, a ser divulgada pelo administrador Judicial, será o seguinte:

Aos credores trabalhistas detentores de créditos até 5 (cinco) salários mínimos serão pagos em até 30 (trinta) dias após homologação do PRJ, em parcela única (conforme Artigo 54, parágrafo único da LRF);

Aos créditos superiores a 5 (cinco) salários mínimos atenderão os seguintes requisitos, de acordo com suas respectivas origens:

Origem/Natureza Salarial. São os créditos trabalhistas cujas verbas tem origem salarial, alimentar, conforme decisão da Justiça do Trabalho. Serão quitados em até 03 (três) anos, após homologação/ aprovação deste plano, limitado a 70 (setenta) salários mínimos. Os valores que superarem o montante de R\$ 77.0000,00, a diferença será paga com prazo de 72 (setenta e dois) meses com correção pelo IPCA. Foi considerado esse prazo de 36 meses, ainda que a previsão legal seja de 24 meses, tendo em vista o aprofundamento da crise econômico-financeira da empresa e o cenário nacional de extrema dificuldades. Caso a Assembleia Geral de Credores não aceite, o prazo para pagamento das verbas trabalhistas de origem salarial será de 24 meses.

Origem/Natureza Indenizatória. São os créditos trabalhistas de origem/natureza indenizatória, não alimentar conforme decisão da Justiça do

Trabalho. Estes irão seguir as seguintes regras: (i) deságio de 70%; (ii) prazo em até 36 (trinta e seis) meses e (iii) correção pelo IPCA.

Origem/Natureza Sucessória. São os créditos trabalhistas de origem/natureza de sucessão de outras empresas que operaram nas linhas da recuperanda. Estes irão seguir as seguintes regras (i) deságio de 70% (ii) prazo em até 7 (sete) anos, e (iii) sem correção monetária.

Vale ressaltar que significativa parte do passivo trabalhista pertenceu às outras empresas que operaram nas linhas onde hoje atua a recuperanda (Transportes América Ltda., Viação Madureira Candelária Ltda. e Viação Rubanil Ltda.), ocorrendo sucessões trabalhistas desproporcionais à geração de caixa da empresa.

Acrescenta-se ainda que boa parte dos valores trabalhistas foram oriundos de processos que não tiveram uma defesa estruturada, já que as empresas anteriores não se preocuparam de apresentar documentos comprobatórios de pagamento de verbas, não tendo zelo pelo acompanhamento dos processos. Sendo assim, são valores muito superiores à uma rescisão com ampla e competente defesa, não tendo como chegar a rescisões com valores tão superavaliados, caso tivesse ocorrido zelo pelo acompanhamento dos processos.

Isso posto, é salutar buscar um denominador entre quitar as dívidas trabalhistas e manter a empresa em funcionamento com condições de manutenção dos empregos existentes. Dessarte, o fechamento da empresa cessa a sua capacidade geradora de receita e não traria benefícios para nenhuma das partes envolvidas no processo de recuperação judicial.

A recuperanda entende que os passivos trabalhistas deveriam ter incorrido sobre ativos e sócios das antigas empresas, no entanto, como forma de não levar prejuízos aos trabalhadores, busca uma alternativa de viabilizar tais pagamentos em consonância com o fluxo de caixa da recuperanda, não se omitido em honrar os compromissos assumidos.

Uma alternativa a pagamento da dívida trabalhista que superar o montante de 100 (cem) salários mínimos é a conversão do valor em ações, para tanto seria necessária a transformação da empresa

numa sociedade aberta, mediante formação de comitê eleito pelos credores trabalhistas para acompanhamento e supervisão dos procedimentos pertinentes.

Havendo créditos trabalhistas objeto de acordo perante a Justiça do Trabalho e/ou julgados após o deferimento e/ou homologação da recuperação judicial, estes serão honrados nas mesmas condições e prazos definidos PRJ, com início do prazo para pagamento das parcelas a contar da data da habilitação e/ou acordo perante o juízo da recuperação judicial.

Os encargos sociais relacionados à classe trabalhista serão pagos/parcelados da mesma forma que os pagamentos dos créditos trabalhistas ou conforme a legislação pertinente.

8.1.2 Proposta de pagamento aos credores quirografários

Os pagamentos serão feitos conforme detalhado a seguir:

- a) Carência: A carência será de 36 (trinta e seis) meses para início dos pagamentos, contados a partir do trânsito em julgado da decisão que homologar o Plano de Recuperação Judicial;
- b) Deságio: Haverá o deságio de 70% sobre o total dos valores devidos em 96 (noventa e seis) meses.
- c) Correção: Não haverá correção sobre o saldo dos valores devidos;
- c) Pagamento dos Valores Devidos: Os valores devidos, após o computo do deságio previsto, serão pagos em 96 (noventa e seis) parcelas mensais com vencimento no dia 15 (quinze) de cada mês, após o vencimento da carência;
- d) Aos credores retardatários, reconhecidos após a publicação da segunda relação de credores, pelo Administrador Judicial, serão pagos de acordo com a proposta de pagamento para a respectiva classe, não cabendo aos credores retardatários participação em relação aos valores já pagos pela recuperanda;
- e) Outros pagamentos: De acordo com as projeções financeiras anexas ao presente Plano de Recuperação, é possível que a recuperanda consiga gerar excedente de caixa, em cada ano, após os pagamentos projetados. Desta forma, a recuperanda propõe que após a carência, parte do excedente de geração de caixa em cada ano, em relação aos pagamentos previstos e demais valores pagos, conforme constante no Fluxo de Caixa Projetado (Anexo I), seja utilizado para

amortização junto aos credores da seguinte forma o 30% (trinta por cento) do excedente de caixa gerado será distribuído aos credores parceiros, ou seja, aqueles que continuarem fornecendo bens e serviços para a empresa. Esse pagamento será efetuado de forma proporcional ao saldo dos respectivos credores parceiros. O pagamento ora previsto será realizado até o último dia útil do trimestre subsequente ao ano de apuração.

8.1.3 Proposta de pagamento aos credores micros e pequenas empresas (Classe IV)

Os pagamentos dos credores da Classe IV serão realizados da seguinte forma:

- a) Carência: Não haverá carência para início dos pagamentos, o pagamento ocorrerá a partir do trânsito em julgado da decisão que homologar o Plano de Recuperação Judicial;
- b) Deságio: Deságio de 20%;
- c) Correção: Não haverá correção sobre o saldo dos valores devidos;
- c) Pagamento dos Valores Devidos: Os valores serão pagos em 48 (quarenta e oito) parcelas mensais com vencimento no dia 15 (quinze) de cada mês;
- d) Os credores retardatários, reconhecidos após a publicação da segunda relação de credores, pelo Administrador Judicial, serão pagos de acordo com a proposta de pagamento para a respectiva classe, não cabendo aos credores retardatários participação em relação aos valores já pagos pela recuperanda.

8.2 Outras considerações sobre as propostas de pagamento a credores

Destaque-se que a metodologia de pagamento, conforme previsto no PRJ cumpre os seguintes requisitos:

- Cumprimento das determinações da LFRE, especialmente, do artigo 50, I e XI;
- Tratamento igualitário entre credores da mesma classe;
- Viabilidade financeira do plano;

Fazer prevalecer o espírito da Lei, tratando seus Credores, parceiros históricos da empresa, com justiça e bom senso;

Todos os prazos constantes neste Plano ocorrem a partir do trânsito em julgado da sentença que homologar a aprovação do Plano de Recuperação Judicial da recuperanda, salvo expressa disposição em contrário.

8.3 Dívidas extra concursais e dívida tributária

As dívidas extra concursais serão parceladas de acordo com as particularidades e alternativas apresentadas pelos credores. A dívida tributária corresponde a R\$ 8.858.557,98 (oito milhões, oitocentos e cinquenta e oito mil, quinhentos e cinquenta e sete reais e noventa e oito centavos. Conforme Lei 14.112/2020, a dívida junto à União poderá ser parcelada em até 10 (dez) anos.

9. DO LEILÃO REVERSO DE CRÉDITOS E DA GERAÇÃO DE CAIXA EM CADA SEMESTRE

Conforme já descrito no item 8.2 "c 2" deste Plano, a administração da empresa pretende efetuar o "Leilão Reverso de Créditos" (possibilidade de os credores resgatarem parte de seus créditos antecipadamente em cada ano).

Desta forma, a recuperanda apresenta o presente Plano contemplando a possibilidade de realização do leilão reverso de créditos.

O Leilão Reverso de Créditos, na prática, significa destinar recursos da própria empresa para aquisição de créditos com deságio. Vencerão o leilão os credores que ofertarem seus créditos com a maior taxa de deságio possível.

Referidos leilões serão efetuados mediante utilização de percentual de 40% (quarenta por cento) do excedente de caixa gerado em cada ano em relação aos pagamentos previstos.

Os leilões reversos serão realizados anualmente em até 90 dias após a data de fechamento do correspondente ano após o período de carência e nos leilões poderão participar tanto credores com

garantia real quanto quirografários.

10. OUTROS MEIOS DE RECUPERAÇÃO

Conforme estabelece o art. 50 da Lei 11.101/05, outros meios poderão ser utilizados para prover a recuperação da empresa, sendo que todas as medidas abaixo podem ser tomadas desde que os valores dos credores sejam prioritariamente liquidados com os recursos oriundos das medidas a serem implantadas.

I – concessão de prazos e condições especiais para pagamento das obrigações vencidas ou vincendas;

II – cisão, incorporação, fusão ou transformação de sociedade, constituição de subsidiária integral, ou cessão de cotas ou ações, respeitados os direitos dos sócios, nos termos da legislação vigente;

III – alteração do controle societário;

IV – substituição total ou parcial dos administradores do devedor ou modificação de seus órgãos administrativos;

V – concessão aos credores de direito de eleição em separado de administradores e de poder de veto em relação às matérias que o plano especificar;

VI – aumento de capital social;

VII – trespasse ou arrendamento de estabelecimento, inclusive à sociedade constituída pelos próprios empregados;

VIII – redução salarial, compensação de horários e redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva;

IX – dação em pagamento ou novação de dívidas do passivo, com ou sem constituição de garantia própria ou de terceiros;

X – constituição de sociedade de credores;

XI – venda parcial dos bens;

XII – equalização de encargos financeiros relativos a débitos de qualquer natureza, tendo como termo inicial a data da distribuição do pedido de recuperação judicial, aplicando-se inclusive aos contratos de crédito rural, sem prejuízo do disposto em legislação específica;

XIII – usufruto da empresa;

XIV – administração compartilhada;

XV – emissão de valores mobiliários;

XVI – constituição de sociedade de propósito específico para adjudicar, em pagamento dos créditos, os ativos do devedor;

XVII - conversão de dívida em capital social; (Incluído pela Lei nº 14.112, de 2020)

XVIII - venda integral da devedora, desde que garantidas aos credores não submetidos ou não aderentes condições, no mínimo, equivalentes àquelas que teriam na falência, hipótese em que será, para todos os fins, considerada unidade produtiva isolada. (Incluído pela Lei nº 14.112, de 2020)”

11. OUTROS EFEITOS INERENTES À APROVAÇÃO DO PLANO

11.1 Suspensão das ações de recuperação de crédito

Após a aprovação do Plano de Recuperação Judicial deverão ser suspensas todas as ações de cobrança, monitórias, execuções judiciais ou qualquer outra medida Judicial ajuizada contra a recuperanda, referente aos créditos sujeitos à recuperação Judicial e que tenham sido novados pelo Plano aprovado.

É vedada ainda, a constrição de bens e prosseguimento processual enquanto o Plano aprovado estiver sendo regularmente cumprido. Os processos permanecerão suspensos enquanto as obrigações assumidas neste Plano estiverem sendo cumpridas a tempo e modo, até eventual solução, resilição ou alteração do Plano aprovado.

Os credores não poderão ajuizar novas ações de cobrança, execução ou de qualquer outro título no intuito de reaver os créditos incluídos na Recuperação Judicial mesmo que cedidos a terceiros, por endosso ou cessão de crédito, ou de período abrangido pela recuperação, salvo no caso de descumprimento do Plano, nos termos dos artigos 58 e 59 da Lei nº 11.101/2005.

No caso de interposição de ação em razão dos créditos referidos no parágrafo acima, não poderá o patrimônio da empresa, dos avalistas ou devedores solidários sofrer qualquer espécie de ônus na tentativa de cumprimento de ato executório.

11.2 Novação da dívida

A aprovação do Plano acarretará por força do disposto no art. 59 da Lei no 11.101/2005 a novação das dívidas sujeitas à recuperação.

11.3 Suspensão da publicidade dos protestos e da inscrição em órgãos de cadastro de crédito (SERASA, SPC, SISBACEN, etc.)

A aprovação do Plano de Recuperação Judicial em Assembleia Geral de Credores e a consequente novação de todos os créditos sujeitos à recuperação Judicial implicará na imediata suspensão dos efeitos dos protestos efetuados e no cancelamento de todos os registros e negativas em órgãos de crédito (SERASA, SPC, SISBACEN, etc.).

Após o pagamento dos créditos nos termos do Plano de Recuperação, os valores serão considerados quitados integralmente e o respectivo credor dará a mais ampla, geral irrevogável e irretratável quitação, para nada mais reclamar a qualquer título, contra quem quer que seja, sendo inclusive obrigado a fornecer, se for o caso, carta de anuência/instrumento de protesto para fins de baixa definitiva dos protestos.

Sendo assim, serão civilmente responsáveis por todos os prejuízos que causarem, por culpa ou dolo, os credores (a empresa e seus dirigentes) que mantiverem os protestos vigentes enquanto o Plano de Recuperação Judicial estiver sendo cumprido nos termos aprovados ou após a quitação dos débitos.

11.4 Pagamento aos credores ausentes ou omissos

Os valores devidos aos Credores nos termos deste Plano serão pagos por meio da transferência direta de recursos à conta bancária do respectivo credor, por meio de transferência bancária.

Os Credores devem informar à recuperanda, via carta registrada enviada ao endereço de sua sede e dirigida à diretoria, seus dados bancários para fins de pagamento. A conta deverá obrigatoriamente ser de titularidade do credor, caso contrário deverá obter autorização Judicial para pagamento em conta de terceiros.

Os pagamentos que não forem realizados em razão de os credores não terem informado suas contas bancárias não serão considerados como descumprimento do Plano.

Caso o credor não forneça os seus dados dentro do prazo dos pagamentos, os valores devidos a este credor determinado ficarão no caixa da empresa.

12. DA FALÊNCIA

*“No direito brasileiro, abstraída a hipótese de desistência, não há terceira alternativa: quem requer o benefício da recuperação judicial ou o obtém ou terá sua falência decretada.”
(Comentários à nova Lei de Falências e Recuperação de Empresas, Fábio Ulhoa Coelho, 1 Edição, pag. 73.)*

Hipóteses de decretação da falência:

- Deliberação dos credores;
- Não apresentação do Plano de Recuperação pelo devedor no prazo;
- Rejeição do Plano de Recuperação pela Assembleia Geral de Credores;
- Descumprimento do Plano de Recuperação.

Como se pode observar, a nova Lei é rigorosa no que diz respeito ao cumprimento do Plano de Recuperação Judicial. Assim sendo, afastada a hipótese de decretação da falência pela não apresentação do Plano de Recuperação Judicial, a decisão pela concessão da Recuperação Judicial da empresa está nas mãos da Assembleia Geral de Credores.

Caso ocorra a decretação da falência da empresa, teremos a seguinte ordem de liquidação dos Créditos estabelecida pelo artigo 83 da Lei 11.101/05:

Art. 83. A classificação dos Créditos na falência obedece à seguinte ordem:

I. Os créditos derivados da legislação do trabalho, limitados a 150 (cento e cinquenta

salários-mínimos por credor e os decorrentes de acidentes de trabalho;

I. Créditos com garantia real até o limite do valor do bem gravado;

III. Créditos tributários, independentemente da sua natureza e tempo de constituição, excetuadas as multas tributárias;

bIV. Créditos com privilégio especial;

V. Créditos com privilégio geral;

VI. Créditos quirografários;

VII. As multas contratuais e as penas pecuniárias por infração das leis penais ou administrativas, inclusive as multas tributárias;

VIII. Créditos subordinados.

Conforme se observa, a hipótese de falência traria enorme prejuízo à classe de quirografários, pois primeiro são liquidados os saldos extra concursais, bem como saldos com garantia real trabalhadores e tributos para o restante ser rateado aos demais credores.

Diante do quadro exposto, a recuperanda entende que a falência não é uma alternativa melhor aos credores do que a proposta constante no presente Plano, a qual demonstra com clareza e consistência que a continuidade das operações, mediante a aprovação do Plano de Recuperação Judicial pela Assembleia Geral de Credores, possibilitará a liquidação de todas as dívidas conforme fluxo de pagamento anexo.

13. LAUDO ECONÔMICO – FINANCEIRO E DEMONSTRAÇÃO DA VIABILIDADE ECONÔMICA

Para a elaboração do plano foram analisados: estrutura de ativos da empresa, balancetes, análise mercadológica, estrutura organizacional, planejamento estratégico e fluxo de caixa empresa. As informações serviram como base para uma avaliação do desempenho financeiro para os próximos anos.

Portanto, os principais objetivos do plano de recuperação são:

- Preservar a empresa como entidade geradora de empregos, tributos e riquezas;
- Permitir que a empresa supere sua momentânea dificuldade econômico-financeira;
- Atender aos interesses dos credores, mediante a composição baseada em uma estrutura de pagamentos compatível com o momento crítico da empresa e seu potencial de geração de caixa.

Premissas utilizadas para projeções financeiras:

- Fundamentar projeções as mais realistas possíveis, com receitas, custos e despesas em conformidade com a estrutura de funcionamento da empresa;
- Determinar como principal objetivo, que os saldos acumulados de caixa sejam positivos;
- Destacar que é imprescindível a concessão de prazos de carência e deságios estabelecidos pelo plano;

As projeções do resultado econômico e do fluxo de caixa demonstram a viabilidade econômica e financeira nas condições propostas pelo plano, abordando aspectos relevantes do negócio e das ações previstas para a solução das dificuldades financeiras, de modo a permitir a continuidade da atividade da empresa.

Tendo em vista o exposto no plano, e desde que todas as condições propostas sejam atendidas, vislumbra-se que a empresa obterá a sua recuperação, dentro do prazo previsto.

14. RESUMO E CONCLUSÃO

O Plano de Recuperação Judicial proposto atende os princípios da Lei 11.101/2005 e 4.1112/2020, no sentido da tomada de medidas aptas à recuperação financeira, econômica e operacional da recuperanda.

O presente Plano cumpre a finalidade da Lei, de forma detalhada e minuciosa, sendo fundamentado com planilhas financeiras de projeções contábeis e de fluxo de caixa, comprovando a possibilidade de pagamento aos credores e a viabilidade econômica da empresa.

Saliente-se ainda que o Plano de Recuperação apresentado demonstra a viabilidade financeira e econômica da entidade, desde que conferidos novos prazos e condições de pagamentos aos credores. Os conceitos que foram aplicados têm por objetivo fazer com que a recuperanda efetive os pagamentos dentro dos prazos estabelecidos.

Desta forma, considerando que a recuperação financeira da recuperanda é medida que trará benefícios a sociedade como um todo, através da geração de empregos e riqueza ao país, somado ao fato de que as medidas financeiras, de operação e de reestruturação interna, em conjunto com o parcelamento de débitos, são condições que possibilitarão a efetiva retomada dos negócios, temos que, ao teor da Leis 11.101/2005 e 11.112/2020 e, principalmente dos seus princípios norteadores, que prevê a possibilidade de concessões judiciais e de prazos com credores para a efetiva Recuperação Judicial de empresas, vemos o presente Plano como a solução para a continuidade da empresa.

Cabe esclarecer que todas as informações que fundamentaram a elaboração do presente Plano de Recuperação, assim como os dados contábeis, projeções e análises, foram fornecidos pela recuperanda. Da mesma forma, as afirmações e opiniões aqui expressadas refletem exclusivamente sua visão e entendimento dos fatos que o levaram a requerer sua recuperação Judicial

Ressalte-se que, como sucede com qualquer planejamento, seu efetivo resultado depende de inúmeros fatores, muitas vezes alheios ao controle e determinação de quem o está implantando. É importante observar que o risco é inerente a qualquer empreendimento e a incerteza inerente a qualquer projeção. Absolutamente impossível eliminá-los totalmente, por esse motivo procurou-se, de forma transparente, adotar premissas cautelosas, a fim de não comprometer a realização do esforço a ser empregado.

Caso seja necessário, o Plano de Recuperação poderá sofrer futuras alterações, com modificação das propostas aqui declaradas. Para tanto, observar-se-ão as mesmas condições impostas pela Lei para sua tramitação, ou seja, concordância do devedor e aprovação em Assembleia Geral de Credores, pelo mesmo Critério de quórum que o tenha aprovado inicialmente.

A recuperanda compromete-se em honrar os subsequentes pagamentos na forma estabelecida no presente Plano de Recuperação, devidamente homologado pelo Juízo competente.

Nova Iguaçu, 27 de julho de 2021.

TRANSPORTADORA TINGUÁ LTDA.

Rodrigo Vitalino da Silva Santos

OAB 207495/SP


Rock Gomes da Silva
CORECON/BA: 5236