



---

**TB TRANSPORTES BLANCO EIRELI**  
**UNIRIO TRANSPORTES EIRELI**

**PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL**

---

JUN/21

---

*"A Recuperação Judicial tem por objetivo viabilizar a superação da situação de crise econômico-financeira do devedor a fim 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, Lei 11.101/2005.*

---

## PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL

**TB TRANSPORTES BLANCO EIRELI**

**UNIRIO TRANSPORTES EIRELI**

EMPRESAS EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL

1ª VARA CÍVEL DA COMARCA DE QUEIMADOS

PROCESSO Nº 0001573-32.2021.8.19.0067

JUN/21

## SUMÁRIO

<b>1. SUMÁRIO EXECUTIVO E VISÃO GERAL</b> .....	<b>6</b>
1.1. Comentários iniciais .....	6
1.2. Das medidas e objetivos básicos do plano .....	7
<b>2. HISTÓRICO E APRESENTAÇÃO DAS RECUPERANDAS</b> .....	<b>9</b>
2.1. Histórico das recuperandas .....	9
<b>3. OS MOTIVOS DA SOLICITAÇÃO DA RECUPERAÇÃO JUDICIAL</b> .....	<b>13</b>
3.1. Defasagem nas tarifas praticadas .....	13
3.2. Queda na quantidade de passageiros transportados .....	15
3.3. Política de gratuidades não indenizadas .....	17
3.4. Gerenciamento de controles internos .....	18
3.5. Excessivos custos administrativos .....	18
3.6. Desequilíbrio financeiro do Contrato de Concessão .....	19
<b>4. DA REESTRUTURAÇÃO (Art. 53 da LRE)</b> .....	<b>22</b>
4.1. Medidas já adotadas ou em fase de implementação pela administração .....	22
4.1.1. Implementação de ações visando maior lucratividade .....	22
4.1.2. Implementação de novas parcerias para o fornecimento de Óleo Diesel .....	23
4.1.3. Otimização do quadro de colaboradores e gestores .....	23
4.1.4. Implantação de melhores ferramentas de controle e de gestão .....	23
4.1.5. Retomada de credibilidade junto a credores .....	24
4.1.6. Implantação de política de controle de despesas e receitas .....	24
4.1.7. Gestão profissionalizada .....	24
4.1.8. Outras medidas de ordem comercial .....	24
4.2. Outras ações que poderão ser tomadas pelos administradores .....	25
4.2.1. Parcerias societárias .....	25
4.2.2. Venda de ativos .....	25
<b>5. DAS PREMISSAS ECONÔMICAS FINANCEIRAS ADOTADAS NESTE PLANO</b> .....	<b>25</b>
5.1. Viabilidade econômica .....	25
5.2. Premissas utilizadas para as projeções financeiras .....	25
<b>6. CAPITAL TANGÍVEL E INTANGÍVEL</b> .....	<b>28</b>
6.1. Capital Tangível .....	28
6.2. Capital Intangível .....	28

---

<b>7. COMPOSIÇÃO E CLASSIFICAÇÃO DOS CREDORES.....</b>	<b>29</b>
<b>8. DO PAGAMENTO AOS CREDORES.....</b>	<b>30</b>
8.1. Proposta da reestruturação do passivo .....	30
8.1.1. Proposta de pagamento aos credores trabalhistas .....	32
8.1.2. Proposta de pagamento aos credores com garantia real .....	32
8.1.3. Proposta de pagamento aos credores quirografários .....	32
8.1.4. Proposta de pagamento aos credores micros e pequenas empresas.....	32
8.2. Outras considerações sobre as propostas de pagamento a credores.....	35
8.3. Dívidas extra concursais.....	35
<b>9. DO LEILÃO REVERSO DE CRÉDITOS E DA GERAÇÃO DE CAIXA .....</b>	<b>35</b>
<b>10. OUTROS MEIOS DE RECUPERAÇÃO.....</b>	<b>36</b>
<b>11. OUTROS EFEITOS INERENTES À APROVAÇÃO DO PLANO.....</b>	<b>37</b>
11.1. Suspensão das ações de recuperação de crédito .....	37
11.2. Novação da dívida .....	37
11.3. Suspensão de protestos e da inscrição em órgãos de cadastro de crédito.....	37
11.4. Pagamento aos credores ausentes ou omissos .....	38
<b>12. DA FALÊNCIA .....</b>	<b>39</b>
<b>13. LAUDO ECONÔMICO – FINANCEIRO E DEM. DA VIABILIDADE ECONÔMICA.....</b>	<b>41</b>
<b>14. RESUMO E CONCLUSÃO .....</b>	<b>42</b>
<b>ANEXO I – LAUDO DE VAIBILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA</b>	
<b>ANEXO II - PROJEÇÃO DE FLUXO DE CAIXA</b>	
<b>ANEXO III - DEMONSTRATIVO DE RESULTADOS</b>	
<b>ANEXO IV – LAUDO DE AVALIAÇÃO DE VEÍCULOS (ÔNIBUS)</b>	

---

## 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, as empresas vem através do presente instrumento, apresentar seu Plano de Recuperação Judicial.

Para elaboração do Plano de Recuperação, a diretoria das empresas, doravante denominadas **recuperandas**, com objetivo de dar suporte técnico necessário para atingir seus objetivos de Recuperação Judicial, contratou assessoria jurídica, tributária e financeira.

Além disso, as recuperandas contam com a prestação de serviços dos colaboradores e gestores, diversos deles trabalhando desde a fundação das empresas.

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 prestados pelas recuperandas, 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 das recuperandas 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 as recuperandas, para que as mesmas superem sua momentânea dificuldade econômico-financeira, dando continuidade às atividades, mantendo-se como importantes empresas nos municípios onde atuam.

Este Plano procura projetar o impacto das medidas administrativas e operacionais que serão implementadas para que as recuperandas alcancem um lucro operacional adequado e sustentável ao longo dos próximos anos, o que possibilitará sua sustentação econômica e financeira. O presente Plano de Recuperação procura também, de forma clara e objetiva, demonstrar que as empresas possuem 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 das empresas, foi a base para nortear as ações a serem tomadas visando a recuperação.

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

- a. Preservar as recuperandas como entidades geradoras de empregos, tributos e riquezas, assegurando o exercício da sua função social;
- b. Permitir que as recuperandas superem a momentânea dificuldade econômico-financeira, dando continuidade às atividades sociais e econômicas, gerando riqueza nas cidades onde opera;
- 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 das recuperandas;
- 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 as recuperandas, dada a importância econômico-social nas localidades em que atuam, cujos ativos contribuem para o transporte coletivo de passageiros dos municípios de atuação das empresas.

Desta forma, a viabilidade futura das recuperandas 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 das 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 de despesas e receitas;

O objetivo final é alavancar as atividades das empresas, 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 DAS RECUPERANDAS**

### **2.1.- Histórico das empresas**

A TB TRANSPORTES BLANCO EIRELI, é uma empresa que foi fundada em 1966, tendo como sua atividade principal com o serviço de Transporte Urbano Municipal e Intermunicipal, fazendo a ligação entre municípios da Baixada Fluminense, sendo que para realizar sua operação, com sucesso e mantendo seu compromisso social, mesmo com os diversos problemas que serão explicitados neste pedido.

Importante expor que a partir de outubro do ano de 2007 uma nova administração passa a gerir a empresa, trocando o nome de EXPRESSO SÃO JOÃO LTDA. para TB TRANSPORTES EIRELI e todo formato de gestão, havendo dessa forma uma sucessão empresarial.

---

Com a nova gestão, foram adquiridas novas linhas de operação, resultado esse conseguido devido à boa gestão aplicada na época. Com isso, naturalmente um aumento bastante significativo de passageiros transportados possibilitando diversos investimentos e a triplicar a quantidade de funcionários contratados.

Esse crescimento ocorreu até 2016, quando o mercado foi brutalmente atacado por transportes clandestinos chefiados em sua maior parte por milícias, ou seja, pelo crime organizado.

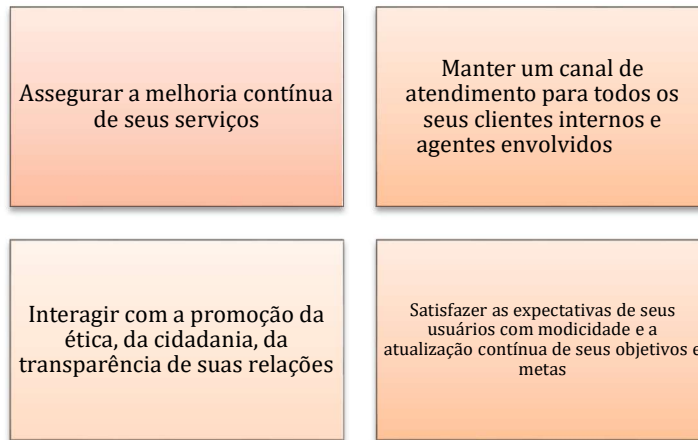
Atualmente as recuperandas, prestam serviço de transporte coletivo municipal e intermunicipal, entre municípios da Baixada Fluminense, de forma a atender as demandas de deslocamento dos usuários do sistema de transporte coletivo urbano de passageiro conforme contrato de adesão 058/98, no qual prorrogou 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, das linhas e serviços constantes no anexo I, exercendo um impacto significativo sobre o comércio, educação, finanças, indústria, entre outros.

As empresas contam com frota de 201 (duzentos e um) veículos na esfera metropolitana em constante operação para melhor atender a população dos municípios que compõem a Baixada Fluminense.

As recuperandas contam 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, o que pode ser comprovado pelo baixo número de demandas trabalhistas contra a empresa antes da crise.

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

## Principais norteadores das empresas



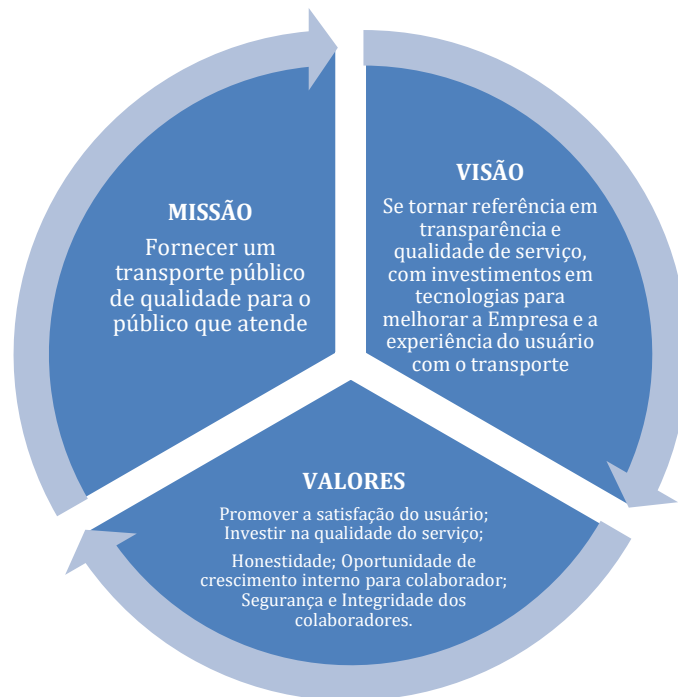
A Blanco Transportes constitui-se como empresa sólida e com expertise no transporte público do estado do Rio de Janeiro, com mais de 55 (cinquenta e cinco) anos de existência, ou seja, desde o ano de 1966, com participação significativa no sistema de transporte público da região em que atua.

Desta forma, participa ativamente no crescimento e desenvolvimento desta região, sendo que quando conta com 439 (quatrocentos e trinta e nove), empregados diretos, promovendo a ligação do transporte coletivo de passageiros em toda a região da Baixada Fluminense, constituindo-se em verdadeiro patrimônio empresarial da região.

Considerando o efeito multiplicador estimado, calcula-se que a recuperandas gerem, indiretamente e por efeito da receita, 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 recuperandas 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 no ano de 2012, a Transportes Blanco adquiriu de forma oficial todas as linhas da Viação Normandy pertencentes ao setor Paracambi que consiste nas seguintes linhas:



Com as aquisições de linhas e buscando uma ampliação da atividade, houve uma sucessão de dívidas trabalhistas oriundas de antigos trabalhadores das linhas da empresa UNIRIO, cujas linhas foram adquiridas e os antigos proprietários das empresas não cumpriram com as obrigações trabalhistas. As empresas que operaram as linhas foram a Auto Lotação Ingá e o Grupo Viação Caravele.

Vale ressaltar que a UNIRIO teve um faturamento médio mensal em 2019 de R\$ 1.051.667,18, muito aquém da capacidade de arcar com o passivo trabalhista imputado a ela. Contudo, como considerado no Plano de Execução Especial, através da Justiça do Trabalho, em 02/08/2018, a empresa Transportes Blanco assumiu o pagamento de 516 (quinhentos e dezesseis) processos.

No entanto, vale ressaltar, que até mesmo para o nível de faturamento da Transportes Blanco a dívida trabalhista é incompatível com a sua geração de caixa. Nesse sentido, há que ponderar neste Plano de Recuperação sobre o pagamento das dívidas trabalhistas às realidades financeiras das empresas, sem causar prejuízos aos credores, mas buscando uma alternativa compatível.

Apesar das dificuldades, no que tange ao histórico das recuperandas, conclui-se que as mesmas tem capacidades técnicas comprovadas para atuar no transporte público, sempre adotando uma gestão participativa, visando sempre melhorias para o transporte público das cidades onde atuam, bem como

---

respeitar a legislação trabalhista e as condições do trabalhador, o que aos poucos foram sendo sacrificados em função da crise financeira gradativa, com significativo avanço na pandemia, culminando na 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 das empresas recuperandas, mas de toda população brasileira e que são fatores alheios à sua administração.

Vale ressaltar, que conforme matéria veiculada no site: [diariodetransporte.com.br](http://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 viagens em todo o País.

É cediço que a disparidade entre os valores das tarifas, custo de combustível, aumento da carga tributária, encargos da folha de salários, isenções tarifárias, e outras medidas acarretaram o desequilíbrio financeiro das empresas, que deixaram de arcar com fornecedores, instituições

---

financeiras, impostos, etc., mantendo apenas com enorme dificuldade o pagamento dos salários dos empregados, sendo que nos últimos meses até pagamento escalonado as recuperandas foram obrigadas a realizar.

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 das empresas. 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 das empresas, 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 em detrimento as outras, o que somente foi reconhecido pela prefeitura, posteriormente.

Como se não bastasse, a pandemia agravou ainda mais a situação das empresas, 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 das recuperandas.

### **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 as empresas 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.

Ocorre que estas defasagens, impõe à empresa o ônus financeiro de prestar seus serviços com prejuízos, acaba-se por retirar destas a possibilidade de execução de projetos de renovação de frota, instalação de GPS, criando-se empecilhos até mesmos para se honrar os mais basilares compromissos, ante ao flagrante desequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Vale salientar que apesar do enorme esforço da administração das recuperandas, 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 das empresas.

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, as recuperandas, argumentavam 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 dos custos da empresa, 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 pelas empresas, recaindo dessa forma às recuperandas 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 QUANTIDADE 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](http://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

PERÍODO	BLANCO	UNIRIO	TOTAL
ANO 2017	R\$ 74.386.873,00	R\$ 13.928.011,60	R\$ 88.314.884,60
ANO 2018	R\$ 58.388.040,65	R\$ 11.734.313,50	R\$ 70.122.354,15
ANO 2019	R\$ 49.096.186,85	R\$ 12.620.006,15	R\$ 61.716.193,00
ANO 2020	R\$ 29.576.362,00	R\$ 8.001.664,65	R\$ 37.578.026,65

Verifica-se ao longo dos anos a espiral de queda do volume de receita das empresas, cuja queda foi mais acentuada no ano de 2020, em função da pandemia do Coronavírus, cuja redução de receita perdura no ano de 2021. Consta-se uma redução de 64% no faturamento da empresa no ano de 2020, em relação ao ano de 2019.

### 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 - ELEVAÇÃO DE CUSTOS FINANCEIROS

Para suportar os prejuízos advindos com a defasagem das tarifas praticadas, manter suas atividades a níveis regulares, 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 as recuperandas utilizaram-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.

A consequência natural dos elevados custos financeiros enfrentados pelas recuperandas 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 das recuperandas.

---

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 as recuperandas recorreram, 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 pelas recuperandas foram administradas ao longo do tempo de forma relativamente 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, sendo necessária inclusive a paralisação parcial de

suas atividades, ante a inexistência de disponibilidade financeira para aquisição de insumos e/ou pagamento de pessoal.

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 - Uber, etc.), além principalmente a crise oriunda da pandemia do COVID-19.

#### **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 das empresas 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 das **recuperandas**.

#### **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**

As empresas necessitam 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**

As empresas 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 das empresas. 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. As empresas vem num processo contínuo de retomada da credibilidade.

#### **4.1.7. - Implantação de política de controle de despesas e receitas**

Está em fase de implementação o plano orçamentário para os 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 de decisão rápida.

#### **4.1.8. - Gestão profissionalizada**

A gestão das empresas 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.

#### **4.1.9. - 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

As **recuperandas** 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 das **recuperandas** 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.
  
- As recuperandas irá investir 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 das empresas, 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 das **recuperandas** possuem mercado já consolidado. Desta forma, tanto pelas planilhas anexas, como pelo cenário macro econômico e pelos mercados que atua, é evidente que as **recuperandas** são economicamente viáveis.

Todos os fatores acima, trabalhados em conjunto, especialmente, as novas estratégias empresariais e financeiras, levarão novamente as **recuperandas** 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**

Conforme já descrito na inicial, a empresa possui bens patrimoniais, basicamente compostos por 201 (duzentos e um ônibus) ônibus, avaliados em R\$ 20.375.000,00 (vinte milhões, trezentos e setenta e cinco mil reais), conforme Laudo de Avaliação anexo.

### **6.2. - Capital Intangível**

O principal ativo intangível da empresa é o contrato de concessão, o que impacta positivamente o *valuation* das recuperandas e determina suas recuperabilidades, 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 muito significativa que, observada a aplicação de tarifa técnica, remunera adequadamente o capital investido e gera fluxo de caixa positivo.

## 7 - COMPOSIÇÃO E CLASSIFICAÇÃO DOS CREDORES

A dívida total das **recuperandas, sujeita aos efeitos da recuperação**, conforme relação de credores apresentada ao processo, totaliza R\$ 70.711.375,22 (setenta milhões, setecentos e onze mil, trezentos e setenta e cinco reais e vinte e dois 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 das **recuperandas**, 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.

Ressalta-se, também, que a empresa possui créditos a serem mensurados oriundos do desequilíbrio econômico-financeiro pela não concessão de tarifas técnicas pelo poder concedente. Tais créditos poderão ser utilizados exclusivamente para pagamento de passivo trabalhista, com o devido respaldo legal. Ressalta-se que os valores desse desequilíbrio serão levantados e dependerão de decisões judiciais ou arbitrais.

## 8. - DO PAGAMENTO AOS CREDORES

Conforme se observa na lista de Credores apresentada, o presente plano possui 04 (quatro) classes de credores: trabalhistas, créditos com garantia reais, quirografários e micro/pequenas empresas.

### QUADRO GERAL DE CREDORES

CLASSE	TIPO	BLANCO	UNIRIO	TOTAL
CLASSE I	CRÉDITOS TRABALHISTAS	R\$ 22.758.633,38	R\$ 20.828.449,71	R\$ 43.587.083,09
CLASSE II	CRÉDITOS COM GARANTIA REAL	R\$ 14.438.493,04	R\$ 4.243.040,50	R\$ 18.681.533,54
CLASSE III	CRÉDITOS QUIROGRAFÁRIOS	R\$ 7.980.148,66	R\$ 260.837,28	R\$ 8.240.985,94
CLASSE IV	CRÉDITOS QUIROGRAFÁRIOS (MPE'S)	R\$ 176.671,34	R\$ 25.101,81	R\$ 201.773,15
<b>TOTAL</b>		<b>R\$ 45.353.946,42</b>	<b>R\$ 25.357.429,30</b>	<b>R\$ 70.711.375,72</b>

Destaca-se que o presente quadro de credores foi elaborado com base em informações fornecidas pelas recuperandas, 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 das **recuperandas** 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. Estes irão seguir as regras estipuladas em Lei e serão quitados em até 02 anos, após homologação/ aprovação deste plano, limitado a 70 (setenta) salários mínimos. Os valores que superarem o montante de R\$ 110.0000,00, a diferença será paga com prazo de 72 (setenta e dois) meses com correção pelo IPCA. Cujo valor poderá ser convertido em ações.

**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 40%; (ii) prazo em até 2 (dois) anos e (iii) correção pelo IPCA.

**Origem/Natureza Sucessória.** São os créditos trabalhistas de origem/natureza de sucessão de outras empresas que operaram nas linhas das recuperandas. Estes irão seguir as seguintes regras (i) deságio de 40% (ii) prazo em até 7 (sete) anos, e (iii) sem correção monetária.

**Vale ressaltar que significativa parte do passivo trabalhista pertenceu às outras empresas quem operaram nas linhas onde hoje atuam as recuperandas, ocorrendo uma sucessão trabalhista desproporcional à geração de caixa das empresas.**

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, tendo até mesmo processos à revelia. Sendo assim, são valores muito superiores à uma rescisão com ampla e competente defesa, já que na sua grande maioria são trabalhadores com salários de até R\$ 3.000,00 (três mil reais), não tendo como chegar a rescisões com valores tão superavaliados.

---

**Isso posto, é salutar buscar um denominador entre quitar as dívidas trabalhistas e manter as empresas em funcionamento com condições de manutenção dos empregos existentes. Outrossim, 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.**

As recuperandas entendem 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 das empresas, 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 com garantia real (Classe II)**

Os créditos de Classe II, com Garantia Real, referem-se aos créditos em que há como garantia os bens móveis ou imóveis. No rol de credores de Classe II proposto pelas recuperandas, há credores com Garantia Real, porém foram também incluídos nesta classe, créditos em que há vinculação à alienação fiduciária.



Estes créditos não são sujeitos aos efeitos diretos da Recuperação Judicial, no entanto, no caso específico das recuperandas estes créditos devem ser incluídos no rol de credores, tendo em vista que os bens objeto de alienação fiduciária são os ônibus, ou seja, os únicos meios de geração de receitas da empresa e essenciais a sua operação.

Estes bens (ônibus), objetos de alienação fiduciária, são utilizados para a prestação de serviços essenciais e de caráter social, o transporte coletivo público, demonstrando a dupla essencialidade destes bens, serviço este prestado em substituição ao estado.

Portanto, estes créditos devem ser incluídos no rol de credores, compondo a lista de credores sujeitos aos efeitos da Recuperação Judicial, pois sem estes não há possibilidade de geração de receitas pela empresa para o cumprimento de seus compromissos com terceiros, além do cumprimento da sua função social (geração de empregos e também o transporte coletivo).

Os créditos com garantia real – Classe II – referem-se, exclusivamente, às operações com garantia real. Para estas dívidas, a empresa propõe a seguinte forma de pagamento:

- a) Carência: A carência será de 18 meses com pagamento de juros trimestrais;
- b) Juros: Os juros durante a carência será de 3,5% a.a. com pagamentos trimestrais. Os juros durante a amortização será de 3,5% a.a. mais SELIC, através do Sistema de Amortização Constante (SAC);
- c) Prazo de amortização: prazo de pagamento de 120 (cento e vinte) meses;

### **8.1.3 - Proposta de pagamento aos credores quirografários**

Os pagamentos serão feitos conforme detalhado a seguir:

- a) Carência: A carência será de 24 (vinte e quatro) 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, as recuperandas 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 as empresas. Esse pagamento será efetuado de forma proporcional ao saldo dos respectivos credores parceiros. O pagamento hora previsto será realizado até o último dia útil do trimestre subsequente ao ano de apuração.

#### **8.1.4 - 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: Não haverá deságio;

c) Correção: Não haverá correção sobre o saldo dos valores devidos;

c) Pagamento dos Valores Devidos: Os valores serão pagos em 36 (trinta e seis) parcelas mensais com vencimento no dia 15 (quinze) de cada mês;

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.

## 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 das empresas, 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 das **recuperandas**, salvo expressa disposição em contrário.

## 8.3 – Dívidas extra concursais

As dívidas extra concursais serão parceladas de acordo com as particularidades e alternativas apresentadas pelos credores.

## 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, as recuperandas apresentam 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;*
- 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 terceiro;*
- 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;*

*XVI - constituição de sociedade de propósito específico para adjudicar em pagamento do crédito, os ativos do devedor.*

Fica desde já estabelecido que, a adoção de qualquer uma das medidas retro citadas, desde que já não esteja expressamente detalhada no presente Plano de Recuperação, será feita com prévia autorização dos credores em Assembleia Geral de Credores.

## **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 as **recuperandas**, 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 irretroatável 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 (as empresas 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 documento de ordem de crédito (DOC) ou de transferência eletrônica disponível (TED).

Os Credores devem informar às recuperandas, 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.” (In Comentários à nova Lei de Falências e Recuperação de Empresas, Fábio Ulhoa Coelho, I 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 as **recuperandas** entendem 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 das atividades da empresas.

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.

## 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 das recuperandas.

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 as recuperandas efetivem os pagamentos dentro dos prazos estabelecidos.

Desta forma, considerando que a recuperação financeira das recuperandas 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 das empresas.

Cabe esclarecer que todas as informações que fundamentaram a elaboração do presente Plano de Recuperação, assim como os dados contábeis, projeções e análises, foram fornecidas pelas recuperandas. 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.

Após o Cumprimento dos artigos 61 e 63 da Lei 11.101/05, as recuperandas comprometem-se a honrar os subsequentes pagamentos na forma estabelecida no presente Plano de Recuperação, devidamente homologado pelo Juízo competente.

Queimados, 28 de junho de 2021.

**TB TRANSPORTES BLANCO EIRELI**

**UNIRIO TRANSPORTES EIRELI**

**Rodrigo Vitalino da Silva Santos**

OAB 207495/SP

  
**Rock Gomes da Silva**  
CORECON/BA: 5236



## **LAUDO DE VIABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA**

---

**PARECER TECNICO SOBRE O PLANO DE  
RECUPERAÇÃO JUDICIAL**

**PROCESSO Nº 0001573-32.2021.8.19.0067**

**TB TRANSPORTES BLANCO EIRELI  
UNIRIO TRANSPORTES EIRELI**

**QUEIMADOS-RJ  
JUN/2021**

---

## SUMÁRIO

1 - INTRODUÇÃO E OBJETIVOS .....	3
2 - O PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL .....	3
3 - LAUDO DE VIABILIDADE ECONOMICO-FINANCEIRA .....	11
4 - FONTES DE INFORMAÇÕES UTILIZADAS .....	11
5 - PARECER TÉCNICO .....	12
6 - CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	13
ANEXOS	
- PROJEÇÃO DE FLUXO DE CAIXA	
- DEMONSTRATIVO DE RESULTADOS	

## **1 - INTRODUÇÃO E OBJETIVOS**

**O principal objetivo do presente laudo de viabilidade econômico-financeira é a emissão de um parecer técnico sobre o Plano de Recuperação Judicial (Lei nº 11.101/05) das empresas TB TRANSPORTES EIRELI EIRELI e UNIPIO TRANSPORTES EIRELI empresas com sede em Queimados e Belford Roxo- RJ.**

As análises e avaliações contidas neste laudo se baseiam em previsões de resultados financeiros das empresas e sua capacidade em cumprir o plano de recuperação. Para o desenvolvimento de uma estratégia recuperacional, o plano levou em conta o histórico econômico, financeiro, administrativo, operacional e mercadológico das empresas, considerando os cinco últimos anos, faturamento, crescimento projetado e as expectativas de mercado.

Em síntese este laudo de viabilidade econômico-financeira tem como propósitos:

- a) analisar os meios e premissas que balizaram o plano de recuperação judicial, apresentando em conjunto as projeções de fluxo de caixa e resultado das recuperandas;
- b) demonstrar aos credores a projeção da evolução da situação financeira das recuperandas, bem como a programação do pagamento da dívida;
- c) emitir o parecer técnico sobre a viabilidade econômico-financeiro da recuperanda;
- d) atender os requisitos estabelecidos pelo Art. 53 da Lei 11.101 de 2005, a qual trata da Recuperação Judicial e Falência de empresas.

## **2 - O PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL**

### **2.1 OBJETIVO DO PLANO**

O Plano de Recuperação Judicial, elaborado pela direção das empresas, seus assessores jurídicos e consultores financeiros, tem por objetivo demonstrar a reestruturação de suas operações de forma a permitir:

- i. A sua preservação como fonte geração de riqueza, tributos e empregos, assegurando o exercício da sua função social;
- ii. A preservação e efetiva melhora do seu valor econômico, bem como dos seus ativos tangíveis e intangíveis;
- iii. Atender aos interesses dos credores mediante composição de caixa dentro do contexto da recuperação judicial;
- iv. Otimizar as operações existentes, buscando eficiência operacional de forma a ter economia e controle efetivo de custos e despesas maximizando as margens de contribuição;

## 2.2 QUADRO GERAL DE CREDORES

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

CLASSE	TIPO	BLANCO	UNIRIO	TOTAL
CLASSE I	CRÉDITOS TRABALHISTAS	R\$ 22.758.633,38	R\$ 20.828.449,71	R\$ 43.587.083,09
CLASSE II	CRÉDITOS COM GARANTIA REAL	R\$ 14.438.493,04	R\$ 4.243.040,50	R\$ 18.681.533,54
CLASSE III	CRÉDITOS QUIROGRAFÁRIOS	R\$ 7.980.148,66	R\$ 260.837,28	R\$ 8.240.985,94
CLASSE IV	CRÉDITOS QUIROGRAFÁRIOS (MPE'S)	R\$ 176.671,34	R\$ 25.101,81	R\$ 201.773,15
<b>TOTAL</b>		<b>R\$ 45.353.946,42</b>	<b>R\$ 25.357.429,30</b>	<b>R\$ 70.711.375,72</b>

## 2.3 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 das **recuperandas** e realizando-se projeções para os próximos 12 (doze) anos, incluindo-se algumas variáveis e fatores determinantes econômico-financeiros e de mercado.

### 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. Estes irão seguir as regras estipuladas em Lei e serão quitados em até 02 anos, após homologação/ aprovação deste plano, limitado a 100 (cem) salários mínimos. Os valores que superarem o montante de R\$ 110.0000,00, a diferença será paga com prazo de 72 (setenta e dois) meses com correção pelo IPCA. Cujo valor poderá ser convertido em ações.

**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 40%; (ii) prazo em até 2 (dois) anos e (iii) correção pelo IPCA.

**Origem/Natureza Sucessória.** São os créditos trabalhistas de origem/natureza de sucessão de outras empresas que operaram nas linhas das recuperandas. Estes irão seguir as seguintes regras (i) deságio de 40% (ii) prazo em até 7 (sete) anos, e (iii) sem correção monetária.

**Vale ressaltar que significativa parte do passivo trabalhista pertenceu às outras empresas quem operaram nas linhas onde hoje atuam as recuperandas, ocorrendo uma sucessão trabalhista desproporcional à geração de caixa das empresas.**

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, tendo até mesmo processos à revelia. Sendo assim, são valores muito superiores à uma rescisão com ampla e competente defesa, já que na sua grande maioria são trabalhadores com salários de até R\$ 3.000,00 (três mil reais), não tendo como chegar a rescisões com valores tão superavaliados.

**Isso posto, é salutar buscar um denominador entre quitar as dívidas trabalhistas e manter as empresas em funcionamento com condições de manutenção dos empregos existentes. Outrossim, 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.**

As recuperandas entendem 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 das empresas, 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.

## **PROPOSTA DE PAGAMENTO AOS CREDITORES COM GARANTIA REAL (CLASSE II)**

Os créditos de Classe II, com Garantia Real, referem-se aos créditos em que há como garantia os bens móveis ou imóveis. No rol de credores de Classe II proposto pelas recuperandas, há credores com Garantia Real, porém foram também incluídos nesta classe, créditos em que há vinculação à alienação fiduciária.

Estes créditos não são sujeitos aos efeitos diretos da Recuperação Judicial, no entanto, no caso específico das recuperandas estes créditos devem ser incluídos no rol de credores, tendo em vista que os bens objeto de alienação fiduciária são os ônibus, ou seja, os únicos meios de geração de receitas da empresa e essenciais a sua operação.

Estes bens (ônibus), objetos de alienação fiduciária, são utilizados para a prestação de serviços essenciais e de caráter social, o transporte coletivo público, demonstrando a dupla essencialidade destes bens, serviço este prestado em substituição ao estado.

Portanto, estes créditos devem ser incluídos no rol de credores, compondo a lista de credores sujeitos aos efeitos da Recuperação Judicial, pois sem estes não há possibilidade de geração de receitas pela empresa para o cumprimento de seus compromissos com terceiros, além do cumprimento da sua função social (geração de empregos e também o transporte coletivo).

Os créditos com garantia real – Classe II – referem-se, exclusivamente, às operações com garantia real. Para estas dívidas, a empresa propõe a seguinte forma de pagamento:

- a) Carência: A carência será de 18 meses com pagamento de juros trimestrais;
- b) Juros: Os juros durante a carência será de 3,5% a.a. com pagamentos trimestrais. Os juros durante a amortização será de 3,5% a.a. mais SELIC, através do Sistema de Amortização Constante (SAC);
- c) Prazo de amortização: prazo de pagamento de 10 (dez) anos;

## **PROPOSTA DE PAGAMENTO AOS CREDITORES QUIROGRAFÁRIOS**

Os pagamentos serão feitos conforme detalhado a seguir:

- a) Carência: A carência será de 24 (vinte e quatro) 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 compute 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, as recuperandas 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 as empresas. Esse pagamento será efetuado de forma proporcional ao saldo dos respectivos credores parceiros. O pagamento hora previsto será realizado até o último dia útil do trimestre subsequente ao ano de apuração.

## **PROPOSTA DE PAGAMENTO AOS CREDITORES 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 transito em julgado da decisão que homologar o Plano de Recuperação Judicial;
- b) Deságio: Não haverá deságio;
- c) Correção: Não haverá correção sobre o saldo dos valores devidos;
- c) Pagamento dos Valores Devidos: Os valores serão pagos em 36 (trinta e seis) parcelas mensais com vencimento no dia 15 (quinze) de cada mês;
- 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.

## **OUTRAS CONSIDERAÇÕES SOBRE AS PROPOSTAS DE PAGAMENTO A CREDITORES**

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 das empresas, 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 das **recuperandas**, salvo expressa disposição em contrário.

## **DÍVIDAS EXTRA CONCURSAIS**

As dívidas extra concursais serão parceladas de acordo com as particularidades e alternativas apresentadas pelos credores.

### **2.4 MEDIDAS DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL**

O Plano de Recuperação Judicial prevê a recuperação por meio dos seguintes métodos/possibilidades:

- a) Concessão de prazos e condições especiais para pagamento das obrigações vencidas e vincendas;
- b) 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;
- c) Alteração do controle societário;

- d) Substituição total ou parcial dos administradores do devedor ou modificação de seus departamentos administrativos;
- e) Aumento de capital social;
- f) Trespasse ou arrendamento de estabelecimento, inclusive à sociedade constituída pelos próprios empregados;
- g) Redução salarial, compensação de horários e redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva;
- h) Dação em pagamento ou novação de dívida do passivo, com ou sem constituição de garantia própria ou de terceiros;
- i) Constituição de sociedade de credores;
- j) Venda parcial dos bens ou venda de Unidade Produtiva Isolada;
- k) Usufruto das empresas;
- l) Administração compartilhada;
- m) Emissão de valores mobiliários;
- n) Constituição de sociedade de propósito específico par adjudicar, em pagamento dos créditos, os ativos do devedor;
- o) Recuperação de ativos;
- p) Redução de custos e despesas operacionais;
- q) Implantação de melhores ferramentas de gestão;
- r) Busca de melhores fontes de financiamento;
- s) Implantação do setor de controladoria;
- t) Retomada de credibilidade junto a credores.

### **3 - LAUDO DE VIABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA**

A definição das premissas teve como embasamento os demonstrativos contábeis e indicadores gerenciais disponibilizados pela direção das empresas, seus assessores jurídicos e consultores financeiros. Seguem as premissas consideradas nas projeções econômicas e financeiras:

- i. As projeções não contemplam o efeito inflacionário ao longo do período projetado, devido à imprevisibilidade do mercado e das políticas econômicas ao longo do período considerado;
- ii. Foi utilizado o regime tributário de lucro real;

- iii. As despesas foram projetadas de acordo com o aumento no volume de receitas;
- iv. Os impostos incidentes foram calculados observando as respectivas alíquotas vigentes;
- v. A projeção de custos foi feita considerando crescimento diretamente proporcional ao crescimento do faturamento;
- vi. Os demais custos foram estratificados e classificados em custos fixos e variáveis. Os custos variáveis foram projetados acompanhando-se o crescimento de faturamento.
- vii. O Ano I da projeção considera os 12 meses subsequentes a homologação do plano de recuperação judicial.

Desta forma, atestamos a modelagem de projeção econômico-financeira utilizada pelas recuperandas para evidenciar sua proposta de pagamento aos credores. Assim, após análise das informações apresentadas da metodologia empregada, concluímos que:

- i. O plano de recuperação judicial a ser apresentado possibilita a recuperanda manter e incrementar suas atividades operacionais nos próximos períodos;
- ii. A unificação das estratégias comerciais, administrativas, operacionais e financeiras, aponta para a retomada de uma operação econômica e financeiramente equilibrada, com geração de caixa suficiente para o pagamento da proposta apresentada aos credores.
- iii. O resultado do período de 12 anos é suficiente para a liquidação das dívidas, bem como, para a manutenção das atividades operacionais.

#### **4 - FONTES DE INFORMAÇÕES UTILIZADAS**

Para efeito de elaborar o laudo de viabilidade econômico-financeira com emissão de Parecer Técnico sobre o Plano de Recuperação Judicial – Lei Nº 11.101/05, foram utilizadas as seguintes fontes de informações:

- a) A petição inicial do processo de Recuperação Judicial;
- b) O Plano de Recuperação Judicial preparado pela direção das empresas, seus assessores jurídicos e consultores financeiros;
- c) Breve histórico das empresas, contendo informações relevantes que identificam as origens da crise financeira;

- d) Os demonstrativos contábeis e indicadores gerenciais disponibilizados pela direção das empresas, bem como consenso obtido em reuniões com a diretoria administrativa, assessores jurídicos e consultores financeiros;
- e) O cenário econômico, o mercado de atuação das empresas, levando em consideração as perspectivas e a reestruturação organizacional proposta pela recuperanda.

## 5 - PARECER TÉCNICO

Ficou demonstrado no Plano de Recuperação Judicial a sua viabilidade econômico-financeira, considerando os seguintes pontos:

- a) As empresas estão tomando as medidas necessárias para suas recuperações, buscando liquidez no fluxo de caixa em médio e longo prazo;
- b) Analisando-se as receitas e despesas utilizadas para as projeções dos demonstrativos financeiros são compatíveis e dentro de padrões razoáveis usados e praticados no mercado em que as empresas atuam, dentro o da sua expectativa de crescimento;
- c) A projeção das receitas é plenamente factível, de forma a transmitir aos credores, confiança de que os recursos oriundos das operações possam contribuir para viabilizar o programa de pagamento aos mesmos, conforme expresso no plano de recuperação;
- d) Apresenta a possibilidade de normalização e continuação das atividades operacionais das empresas, tornando possível a geração de recursos e permitindo a possibilidade de pagamentos aos credores;
- e) As premissas consideradas no Plano de Recuperação judicial São suficientes para permitir a continuidade da capacidade de pagamento, saldando as obrigações com seus credores nos prazos e condições acordados, objetivando no longo prazo tornar-se uma empresa financeiramente estável e geradora de caixa.

Dessa forma, após a análise das informações apresentadas, da constatação da coerência dos demonstrativos e projeções financeiras e da absoluta possibilidade e capacidade de pagamento aos credores, apresenta-se o parecer que o Plano de Recuperação Judicial a ser apresentado ao juízo de recuperação de empresas demonstra viabilidade econômico-financeira.



## 6 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Plano de Recuperação Judicial proposto atende aos princípios da Lei de Recuperação Judicial, Extrajudicial e Falência do Empresário e da Sociedade Empresária (Lei nº 11.101 de 9 de fevereiro de 2005), garantindo os meios necessários para a continuidade e a recuperação econômica e financeira das empresas. Cabe esclarecer que os elementos e demais informações contábeis que fundamentaram a elaboração do presente laudo de viabilidade econômico-financeira com emissão de parecer técnico, assim como suas projeções e análises, foram fornecidos pelas empresas em recuperação judicial, e são de suas inteiras responsabilidades.

Ressalta-se que, como sucede com qualquer empreendimento, o efetivo resultado do laudo de viabilidade econômico-financeira com emissão de parecer técnico aqui apresentado, depende de inúmeros fatores, muitas vezes alheios ao controle e determinação de quem o está implantando. O risco é inerente a qualquer empreendimento, sendo absolutamente impossível eliminá-lo totalmente. Tendo isso em vista, procurou-se adotar premissas conservadoras e cautelosas, de forma a não comprometer a realização do esforço de recuperação das empresas. Após o cumprimento dos artigos 61 e 63 da Lei 11.101/05, as empresas comprometem-se a honrar com os demais pagamentos no prazo e na forma do seu plano de recuperação judicial.

Dessa forma, tendo em vista todo o exposto neste trabalho, as premissas e estratégias adotadas, bem como o plano de pagamento ao credores, é possível concluir que as recuperandas possuem capacidade de saldar com suas obrigações nos prazos e condições estabelecidas, apresentando-se como empresas viáveis e passíveis de recuperação e de perpetuidade de seus negócios.

Queimados-RJ, 28 de junho de 2021.

  
Rock Gomes da Silva  
Economista  
CORECON/BA: 5236

PROJEÇÃO DE FLUXO DE CAIXA

DESCRIÇÃO	PROJEÇÃO											
	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
SALDO ANTERIOR	0	9.276.636	18.461.022	20.055.279	21.716.869	23.378.460	25.040.050	35.366.657	45.693.263	56.019.869	56.019.869	56.019.869
RECEITA BRUTA	71.662.471	73.095.721	74.557.635	74.557.635	74.557.635	74.557.635	74.557.635	74.557.635	74.557.635	74.557.635	74.557.635	74.557.635
(-) CUSTOS DOS SERVIÇOS	41.632.246	42.464.891	43.314.189	43.314.189	43.314.189	43.314.189	43.314.189	43.314.189	43.314.189	43.314.189	43.314.189	43.314.189
(=) RESULTADO OPERACIONAL BRUTO	30.030.225	30.630.830	31.243.446	31.243.446	31.243.446	31.243.446	31.243.446	31.243.446	31.243.446	31.243.446	31.243.446	31.243.446
TOTAL DESPESAS	7.220.877	7.293.086	8.022.395	8.022.395	8.022.395	8.022.395	8.022.395	8.022.395	8.022.395	8.022.395	8.022.395	8.022.395
(=) RESULTADO OPERACIONAL	22.809.348	23.337.743	23.221.051	23.221.051	23.221.051	23.221.051	23.221.051	23.221.051	23.221.051	23.221.051	23.221.051	23.221.051
RES. LIQUIDO (APÓS IR/CSLL) = GERAÇÃO DE CAIXA	14.393.889	14.726.778	14.653.262	14.653.262	14.653.262	14.653.262	14.653.262	14.653.262	14.653.262	14.653.262	14.653.262	14.653.262
<b>SAÍDAS DE CAIXA (AMORTIZAÇÕES)</b>	5.117.253	5.542.393	13.059.005	12.991.672	12.991.672	12.991.672	4.326.656	4.326.656	4.326.656	4.326.656	4.326.656	4.017.656
AMORTIZAÇÃO - CRED. TRABALHISTAS	4.251.398	4.676.538	8.665.016	8.665.016	8.665.016	8.665.016					0	0
AMORTIZAÇÃO - CRED. GARANTIA REAL	798.521	798.521	2.017.656	2.017.656	2.017.656	2.017.656	2.017.656	2.017.656	2.017.656	2.017.656	2.017.656	2.017.656
AMORTIZAÇÃO - CRED. QUIROGRAFÁRIOS			309.000	309.000	309.000	309.000	309.000	309.000	309.000	309.000	309.000	
AMORTIZAÇÃO - CRED. MICRO E PEQ. EMPRESAS	67.333	67.333	67.333									
AMORTIZAÇÃO - CRED. FISCAIS/EXTRA RJ			2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000
FLUXO DE CAIXA DO PERÍODO	9.276.636	9.184.386	1.594.257	1.661.590	1.661.590	1.661.590	10.326.606	10.326.606	10.326.606	10.326.606	10.326.606	10.635.606
FLUXO DE CAIXA FINAL ACUMULADO	9.276.636	18.461.022	20.055.279	21.716.869	23.378.460	25.040.050	35.366.657	45.693.263	56.019.869	66.346.476	76.673.082	87.308.689



**Laudo de Avaliação de  
Veículos Automotores**

**TB TRANSPORTES BLANCO EIRELI  
UNIRIO TRANSPORTES EIRELI.**

**JUNHO/21**

## Laudo de Avaliação de Veículos Automotores

### Objetivo:

O presente laudo tem como objetivo avaliar a frota de ônibus das empresas **TB TRANSPORTES BLANCO EIRELI**, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda – CNPJ/MF sob o Nº 30.777.114/0001-03, registrada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob o nº NIRE 33.6.0062502-5, situada na Avenida Irmãos Gingles, nº 2125, Centro, CEP:26.310-200, Queimados, RJ e **UNIRIO TRANSPORTES EIRELI**, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda – CNPJ/MF sob o Nº 17.332.957/0001-38, registrada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob o nº NIRE 33.6.0057709-8, situada na Avenida Augusto Vasco Aranha, nº 931, Santo Antonio da Prata, Belford Roxo/RJ.

### Método de Avaliação:

A frota existente operam linhas urbanas e intermunicipais e é composta por 201 (duzentos e um) veículos em condições de rodagem. Alguns veículos estão em manutenção, mas todos possuem condições de operação, com as devidas retificações, cuja situação não possui interferência significativa na avaliação.

A avaliação foi realizada com base no preço de mercado de cada veículo, considerando ano, fabricante e modelo, podendo ocorrer uma oscilação do preço de mercado.

É importante ressaltar que a presente avaliação não possui como propósito a liquidação do bens, apenas servir como parâmetro para dimensionamento do valor seus ativos, de forma meramente informativa para as partes interessadas.

## Relação de Frota e Valor Individual:

### ÔNIBUS URBANOS

	CARRO	MODELO	PLACA	ANO	VALOR MERCADO
1	136.001	M.BENZ/OF1721	KWD8946	2013	R\$ 80.000,00
2	136.002	M.BENZ/OF1721	KPQ8369	2013	R\$ 80.000,00
3	136.003	M.BENZ/OF1418	LQJ 3554	2012	R\$ 80.000,00
4	136.004	M.BENZ/OF1418	LQN 3776	2012	R\$ 80.000,00
5	136.005	M.BENZ/OF1418	LTH 3790	2012	R\$ 80.000,00
6	136.006	M.BENZ / ALDACE R	LMD 1B44	2014	R\$ 280.000,00
7	136.007	M.BENZ / ALDACE R	KQR 9F07	2014	R\$ 280.000,00
8	136.008	M.BENZ/OF1418	LKO 8643	2007	R\$ 25.000,00
9	136.010	M.BENZ/MPOLO	LQN9986	2012	R\$ 80.000,00
10	136.011	M.BENZ/MPOLO	LLT9279	2012	R\$ 80.000,00
11	136.013	M.BENZ/OF 1721	LLY 1815	2013	R\$ 80.000,00
12	136.014	M.BENZ/OF1721	LQY 5835	2013	R\$ 80.000,00
13	136.015	M.BENZ/OF 1418	KOP 2711	2012	R\$ 80.000,00
14	136.017	M.BENZ/OF1722	KWQ 3893	2011	R\$ 80.000,00
15	136.018	M.BENZ/OF1722	KVJ 6893	2011	R\$ 65.000,00
16	136.020	M.BENZ/ OF1721	LRR 6585	2014	R\$ 180.000,00
17	136.021	M.BENZ/ OF1721	KQT 6577	2014	R\$ 180.000,00
18	136.024	M.BENZ/ OF1721	LRR 6579	2014	R\$ 180.000,00
19	136.025	VOLKS/15190	KXT 2594	2009	R\$ 50.000,00
20	136.029	M.BENZ/OF1418	KOP 3315	2012	R\$ 80.000,00
21	136.030	M.BENZ/OF1418	LLP 4806	2012	R\$ 80.000,00
22	136.033	M.BENZ/OF 1418	LLP 5045	2012	R\$ 80.000,00
23	136.035	VOLKS/15190	KXT 2596	2009	R\$ 50.000,00
24	136.040	VOLKS/17230	KOB 3873	2011	R\$ 45.000,00
25	136.041	VOLKS/17230	KRG 2011	2011	R\$ 45.000,00
26	136.042	M.BENZ/OF 1418	KNV 3049	2009	R\$ 45.000,00
27	136.044	VOLKS/17230	LPK 7956	2009	R\$ 50.000,00
28	136.045	VOLKS/17230	LQB 2727	2009	R\$ 50.000,00
29	136.046	VOLKS/17230	KVC 9115	2009	R\$ 50.000,00
30	136.047	VOLKS/17230	KPG 5411	2009	R\$ 50.000,00
31	136.048	VOLKS/17230	KQJ 5848	2009	R\$ 50.000,00
32	136.052	VOLKS/17230	LKY 4745	2009	R\$ 50.000,00
33	136.053	VOLKS/17230	LPK 7963	2009	R\$ 50.000,00
34	136.054	VOLKS/17230	LKY 4749	2009	R\$ 50.000,00
35	136.055	VOLKS/17230	KVC 9124	2009	R\$ 50.000,00
36	136.056	VOLKS/17230	LKY 4753	2009	R\$ 50.000,00
37	136.057	VOLKS/17230	LSN 3060	2009	R\$ 50.000,00

\*

\*

38	136.058	VOLKS/17230	LKY 4762	2009	R\$	50.000,00
39	136.059	VOLKS/17230	LKY 4763	2009	R\$	50.000,00
40	136.060	VOLKS/17230	LKY 4760	2009	R\$	50.000,00
41	136.062	VOLKS/17230	LPK 7973	2009	R\$	50.000,00
42	136.064	VOLKS/17230	KOL 3713	2009	R\$	50.000,00
43	136.066	VOLKS/17230	LUN 2987	2009	R\$	50.000,00
44	136.067	VOLKS/17230	LRP 2763	2009	R\$	50.000,00
45	136.068	VOLKS/17230	KOZ 5292	2009	R\$	50.000,00
46	136.069	VOLKS/17230	LKY 4533	2009	R\$	50.000,00
47	136.071	VOLKS/17230	LPK 7810	2009	R\$	50.000,00
48	136.072	M.BENZ/ OF1721	KWU 5104	2014	R\$	180.000,00
49	136.073	VOLKS/17230	KPM 8208	2009	R\$	50.000,00
50	136.074	VOLKS/17230	KYK 3752	2009	R\$	50.000,00
51	136.075	VOLKS/17230	KPU 1708	2009	R\$	50.000,00
52	136.076	M.BENZ/OF1418	LUD 2751	2009	R\$	60.000,00
53	136.077	M.BENZ/OF1418	LPK 5240	2009	R\$	60.000,00
54	136.078	M.BENZ/OF1418	KNV 3048	2009	R\$	60.000,00
55	136.079	M.BENZ/OF1418	LKY 1219	2009	R\$	60.000,00
56	136.080	M.BENZ/OF1418	LKY 1218	2009	R\$	60.000,00
57	136.081	M.BENZ/OF1722	LKY 2459	2009	R\$	70.000,00
58	136.082	M.BENZ/OF1722	LSB 3011	2009	R\$	70.000,00
59	136.083	M.BENZ/OF1722	KWF 3480	2009	R\$	70.000,00
60	136.084	M.BENZ/OF1722	LTT 2759	2009	R\$	70.000,00
61	136.085	M.BENZ/OF1722	LKY 2464	2009	R\$	70.000,00
62	136.086	M.BENZ/OF1722	KQF 4251	2009	R\$	70.000,00
63	136.087	M.BENZ/OF1722	KQL 9566	2009	R\$	70.000,00
64	136.088	M.BENZ/OF1722	KXU 2608	2009	R\$	70.000,00
65	136.089	M.BENZ/OF1722	LLA 8112	2010	R\$	75.000,00
66	136.090	M.BENZ/OF1722	KOM 7720	2010	R\$	75.000,00
67	136.091	VOLKS/17230	LPM 9950	2010	R\$	75.000,00
68	136.094	VOLKS/17230	LLA 9973	2010	R\$	50.000,00
69	136.095	M.BENZ/ OF1721	KQT 6570	2014	R\$	180.000,00
70	136.096	M.BENZ/ OF1721	LRR 6595	2014	R\$	180.000,00
71	136.097	M.BENZ/ OF1721	KQT 6582	2014	R\$	180.000,00
72	136.098	M.BENZ/ OF1721	LRR 6583	2014	R\$	180.000,00
73	136.099	M.BENZ/OF 1722	KWY 3185	2010	R\$	75.000,00
74	136.100	M.BENZ/OF 1722	LLE 7619	2010	R\$	75.000,00
75	136.101	M.BENZ/OF 1722	KVG 9686	2010	R\$	75.000,00
76	136.102	M.BENZ/OF 1722	KXM 4110	2010	R\$	75.000,00
77	136.103	M.BENZ/OF 1722	KNX 4424	2010	R\$	75.000,00
78	136.106	M.BENZ/OF 1722	KVJ 6897	2011	R\$	75.000,00
79	136.107	M.BENZ/OF 1722	KNY 4674	2011	R\$	75.000,00
80	136.108	M.BENZ/OF 1722	LLI 8771	2011	R\$	45.000,00

81	136.109	VOLKS/17230	KNY 5485	2010	R\$	45.000,00
82	136.110	VOLKS/17230	LPT 6288	2010	R\$	45.000,00
83	136.114	M.BENZ/OF 1722	LLK 5210	2011	R\$	70.000,00
84	136.115	M.BENZ/OF 1722	KXU 4346	2011	R\$	70.000,00
85	136.116	M.BENZ/OF 1722	LLK 5194	2011	R\$	70.000,00
86	136.117	VOLKS/15090	KVP 4718	2011	R\$	80.000,00
87	136.119	VOLKS/15090	LLL 9741	2011	R\$	80.000,00
88	136.123	M.BENZ/OF 1418	LQC 5774	2012	R\$	80.000,00
89	136.124	M.BENZ/OF 1418	KOP 3262	2012	R\$	80.000,00
90	136.125	M.BENZ/OF 1418	KOP 3242	2012	R\$	80.000,00
91	136.126	M.BENZ/OF 1418	LLP 4998	2012	R\$	80.000,00
92	136.127	M.BENZ/OF 1722	LLQ 6785	2012	R\$	80.000,00
93	136.128	M.BENZ/OF 1722	KOR 8370	2012	R\$	80.000,00
94	136.129	M.BENZ/OF 1722	LRT 3962	2012	R\$	80.000,00
95	136.130	M.BENZ/OF 1722	LTD 3726	2012	R\$	80.000,00
96	136.131	M.BENZ/OF 1722	KXF 5163	2012	R\$	80.000,00
97	136.132	M.BENZ/OF 1722	KZM 3863	2012	R\$	80.000,00
98	136.133	M.BENZ/OF 1722	KOR 8112	2012	R\$	80.000,00
99	136.134	M.BENZ/OF 1722	KOR 8131	2012	R\$	80.000,00
100	136.135	M.BENZ/OF 1722	KVQ 7298	2012	R\$	80.000,00
101	136.136	M.BENZ/OF 1722	KOR 8110	2012	R\$	80.000,00
102	136.137	M.BENZ/OF 1721	LLT 2729	2012	R\$	80.000,00
103	136.138	M.BENZ/OF 1721	KOY 7927	2012	R\$	80.000,00
104	136.139	M.BENZ/OF 1721	LUF 4265	2012	R\$	80.000,00
105	136.140	M.BENZ/OF 1721	LLT 2734	2012	R\$	80.000,00
106	136.141	M.BENZ/OF 1721	KOY 7926	2012	R\$	80.000,00
107	136.142	M.BENZ/OF 1721	LLT 2733	2012	R\$	80.000,00
108	136.143	M.BENZ/OF 1721	KOY 7923	2012	R\$	80.000,00
109	136.144	M.BENZ/OF 1721	LLT 2730	2012	R\$	80.000,00
110	136.145	M.BENZ/OF 1721	LQM 2F83	2012	R\$	80.000,00
111	136.146	M.BENZ/OF 1721	LQM 2F79	2012	R\$	80.000,00
112	136.147	M.BENZ/OF 1721	LQM 2582	2012	R\$	80.000,00
113	136.148	M.BENZ/OF 1721	KWW 4284	2012	R\$	80.000,00
114	136.149	M.BENZ/OF 1721	LRV 4662	2012	R\$	80.000,00
115	136.150	M.BENZ/OF 1721	KOY 6417	2012	R\$	80.000,00
116	136.151	M.BENZ/OF 1721	KVU 6250	2012	R\$	80.000,00
117	136.152	M.BENZ/OF 1721	KOY 6400	2012	R\$	80.000,00
118	136.153	M.BENZ/OF 1721	LLT 1J18	2012	R\$	80.000,00
119	136.154	M.BENZ/OF 1721	LLT 1902	2012	R\$	80.000,00
120	136.155	M.BENZ/OF 1721	KVU 6254	2012	R\$	80.000,00
121	136.156	M.BENZ/OF 1721	LSR 4666	2012	R\$	80.000,00
122	136.157	M.BENZ/OF 1721	KOY 6121	2012	R\$	90.000,00
123	136.158	M.BENZ/OF 1721	LQX 4385	2012	R\$	90.000,00



124	136.159	M.BENZ/OF 1721	KVW 5728	2012	R\$	90.000,00
125	136.160	M.BENZ/OF 1721	KOY 6162	2012	R\$	90.000,00
126	136.161	M.BENZ/OF 1721	KOY 6147	2012	R\$	90.000,00
127	136.162	M.BENZ/OF 1721	LQL 8965	2012	R\$	90.000,00
128	136.163	M.BENZ/OF 1721	KWK 4408	2012	R\$	90.000,00
129	136.164	M.BENZ/OF 1721	LUR 4835	2012	R\$	90.000,00
130	136.165	M.BENZ/OF 1721	LQM 2576	2012	R\$	90.000,00
131	136.166	M.BENZ/OF 1721	KOY 7918	2012	R\$	90.000,00
132	136.167	M.BENZ/OF 1721	KPQ8200	2013	R\$	80.000,00
133	136.168	M.BENZ/OF 1721	KYO4656	2013	R\$	80.000,00
134	136.169	M.BENZ/OF 1721	KWD8993	2013	R\$	80.000,00
135	136.170	M.BENZ/OF 1721	LQY5624	2013	R\$	80.000,00
136	136.171	M.BENZ/OF 1722	KZK 4292	2013	R\$	80.000,00
137	136.172	M.BENZ/OF 1721	KWL6240	2013	R\$	80.000,00
138	136.173	M.BENZ/OF 1721	LRR 6592	2014	R\$	90.000,00
139	136.174	M.BENZ/OF 1721	LRR 6591	2014	R\$	90.000,00
140	136.175	M.BENZ/OF 1722	KVI 7133	2011	R\$	70.000,00
141	136.176	M.BENZ/OF 1722	KWT 3517	2011	R\$	70.000,00
142	136.177	M.BENZ/OF 1722	LPR 4895	2010	R\$	70.000,00
143	136.178	M.BENZ/OF 1722	LPR 4175	2010	R\$	70.000,00
144	136.179	M.BENZ/OF 1722	KPZ 1611	2010	R\$	70.000,00
145	136.182	M.BENS/MPOLO VIAGG	KVT 9928	2012	R\$	200.000,00
146	136.183	M.BENS/MPOLO VIAGG	KQW 2214	2012	R\$	200.000,00
147	136.185	M.BENS/MPOLO TORINO	KWZ 5425	2013	R\$	80.000,00
148	136.186	M.BENS/MPOLO TORINO	LQR 6372	2013	R\$	80.000,00
149	136.187	M.BENS/MPOLO TORINO	KWB 7775	2013	R\$	80.000,00
150	136.188	M.BENS/MPOLO TORINO	LQW 2260	2013	R\$	80.000,00
151	136.189	M.BENS/MPOLO TORINO	KXI 4977	2013	R\$	80.000,00
152	136.190	M.BENS/MPOLO TORINO	KXC 5587	2013	R\$	80.000,00
153	136.191	M.BENS/MPOLO TORINO	LRV 5001	2013	R\$	80.000,00
154	136.192	M.BENS/MPOLO TORINO	KVX 9806	2013	R\$	80.000,00
155	136.193	M.BENS/MPOLO TORINO	KPH 7289	2013	R\$	80.000,00
156	136.194	M.BENS/MPOLO TORINO	KWH 5988	2013	R\$	80.000,00
157	136.195	M.BENS/INDUS APA	LCR 2454	2014	R\$	120.000,00
158	136.196	M.BENS/INDUS APA	KWC 6553	2013	R\$	120.000,00
159	136.197	M.BENS/INDUS APA	LRC 2452	2014	R\$	120.000,00
160	136.198	M.BENS/INDUS APA	LRC 2455	2014	R\$	120.000,00
161	136.199	M.BENS/INDUS APA	KPU 6992	2014	R\$	120.000,00
162	136.202	M.BENS/INDUS APA	KYL 8799	2014	R\$	120.000,00

R\$ 13.360.000,00

<b>MUNICIPAL PARACAMBI - BLANCO</b>				
	<b>CARRO</b>	<b>MODELO</b>	<b>ANO</b>	<b>VALOR MERCADO</b>
163	3.113	M.BENZ/OF1418	2007	R\$ 25.000,00
164	3.116	M.BENZ/OF 1417	2007	R\$ 25.000,00
165	3.117	M.BENZ/OF 1417	2007	R\$ 25.000,00
166	3.119	M.BENZ/OF1418	2007	R\$ 25.000,00
167	3.120	M.BENZ/OF1418	2007	R\$ 25.000,00
168	3.121	M.BENZ/OF1418	2007	R\$ 25.000,00
169	3.122	M.BENZ/OF14189	2007	R\$ 25.000,00
170	3.123	M.BENZ/OF1418	2007	R\$ 25.000,00
171	3.124	M.BENZ/OF1418	2007	R\$ 25.000,00

**R\$ 225.000,00**

<b>UNIRIO TRANSPORTES</b>				
	<b>CARRO</b>	<b>MODELO</b>	<b>ANO</b>	<b>VALOR MERCADO</b>
172	228.001	M.BENZ/MPOLO	2012	R\$ 100.000,00
173	228.007	M.BENZ/MPOLO	2012	R\$ 100.000,00
174	228.014	M.BENZ/MPOLO	2012	R\$ 100.000,00
175	228.017	M.BENZ/MPOLO	2016	R\$ 230.000,00
176	228.018	M.BENZ/MPOLO	2016	R\$ 230.000,00
177	228.019	M.BENZ/MPOLO	2016	R\$ 230.000,00
178	228.020	M.BENZ/MPOLO	2016	R\$ 230.000,00
179	228.021	M.BENZ/MPOLO	2016	R\$ 230.000,00
180	228.022	M.BENZ/MPOLO	2016	R\$ 230.000,00
181	228.023	M.BENZ/MPOLO	2016	R\$ 230.000,00
182	228.024	M.BENZ/MPOLO	2016	R\$ 230.000,00
183	228.025	M.BENZ/MPOLO	2016	R\$ 230.000,00
184	228.026	M.BENZ/MPOLO	2016	R\$ 230.000,00
185	228.027	M.BENZ/MPOLO	2016	R\$ 230.000,00
186	228.028	M.BENZ/MPOLO	2016	R\$ 230.000,00
187	228.029	M.BENZ/MPOLO	2016	R\$ 230.000,00
188	228.030	M.BENZ APACHE	2015	R\$ 250.000,00
189	228.031	M.BENZ APACHE	2015	R\$ 250.000,00
190	228.032	M.BENZ APACHE	2015	R\$ 250.000,00
191	228.033	M.BENZ APACHE	2015	R\$ 250.000,00
192	228.034	M.BENZ APACHE	2015	R\$ 250.000,00
193	228.035	M.BENS/INDUS APA	2013	R\$ 250.000,00
194	228.036	M.BENS/INDUS APA	2014	R\$ 250.000,00
195	228.037	M.BENZ APACHE	2015	R\$ 250.000,00

196	228.038	M.BENS/INDUS APA	2014	R\$	250.000,00
197	228.039	M.BENS/INDUS APA	2014	R\$	250.000,00
198	228.040	M.BENZ APACHE	2015	R\$	250.000,00
199	228.041	M.BENZ APACHE	2015	R\$	250.000,00
200	228.042	M.BENZ APACHE	2015	R\$	250.000,00
201	228.043	M.BENZ APACHE	2015	R\$	250.000,00

**R\$ 6.790.000,00**

## Parecer:

Conforme mencionado os valores apresentados são para dimensionamento do montante de ativos das empresas, não com o intuito de liquidação dos bens, podendo sofrer alterações de acordo com oscilações do mercado. Para liquidação de bens, torna-se necessário a avaliação individual, considerando as condições técnicas pormenorizada.

Foram avaliados 201 (duzentos e um) veículos tipo ônibus, perfazendo um montante de R\$ 20.375.000,00 (vinte milhões, trezentos e setenta e cinco mil reais).

Queimados-RJ, 29 de junho de 2021.



LUCIO CLEBER SANTOS SACERDOTE  
CPF 823.606.265-15  
Engenheiro de Produção  
CREA 48051

**Laudo de Avaliação de  
Veículos Automotores**

**TB TRANSPORTES BLANCO EIRELI**  
**UNIRIO TRANSPORTES EIRELI.**

JUNHO/21

## Laudo de Avaliação de Veículos Automotores

### Objetivo:

O presente laudo tem como objetivo avaliar a frota de ônibus das empresas **TB TRANSPORTES BLANCO EIRELI**, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda – CNPJ/MF sob o Nº 30.777.114/0001-03, registrada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob o nº NIRE 33.6.0062502-5, situada na Avenida Irmãos Gingles, nº 2125, Centro, CEP:26.310-200, Queimados, RJ e **UNIRIO TRANSPORTES EIRELI**, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda – CNPJ/MF sob o Nº 17.332.957/0001-38, registrada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob o nº NIRE 33.6.0057709-8, situada na Avenida Augusto Vasco Aranha, nº 931, Santo Antonio da Prata, Belford Roxo/RJ.

### Método de Avaliação:

A frota existente operam linhas urbanas e intermunicipais e é composta por 201 (duzentos e um) veículos em condições de rodagem. Alguns veículos estão em manutenção, mas todos possuem condições de operação, com as devidas retificações, cuja situação não possui interferência significativa na avaliação.

A avaliação foi realizada com base no preço de mercado de cada veículo, considerando ano, fabricante e modelo, podendo ocorrer uma oscilação do preço de mercado.

É importante ressaltar que a presente avaliação não possui como propósito a liquidação do bens, apenas servir como parâmetro para dimensionamento do valor seus ativos, de forma meramente informativa para as partes interessadas.

## Relação de Frota e Valor Individual:

### ÔNIBUS URBANOS

	CARRO	MODELO	PLACA	ANO	VALOR MERCADO
1	136.001	M.BENZ/OF1721	KWD8946	2013	R\$ 80.000,00
2	136.002	M.BENZ/OF1721	KPQ8369	2013	R\$ 80.000,00
3	136.003	M.BENZ/OF1418	LQJ 3554	2012	R\$ 80.000,00
4	136.004	M.BENZ/OF1418	LQN 3776	2012	R\$ 80.000,00
5	136.005	M.BENZ/OF1418	LTH 3790	2012	R\$ 80.000,00
6	136.006	M.BENZ / ALDACE R	LMD 1B44	2014	R\$ 280.000,00
7	136.007	M.BENZ / ALDACE R	KQR 9F07	2014	R\$ 280.000,00
8	136.008	M.BENZ/OF1418	LKO 8643	2007	R\$ 25.000,00
9	136.010	M.BENZ/MPOLO	LQN9986	2012	R\$ 80.000,00
10	136.011	M.BENZ/MPOLO	LLT9279	2012	R\$ 80.000,00
11	136.013	M.BENZ/OF 1721	LLY 1815	2013	R\$ 80.000,00
12	136.014	M.BENZ/OF1721	LQY 5835	2013	R\$ 80.000,00
13	136.015	M.BENZ/OF 1418	KOP 2711	2012	R\$ 80.000,00
14	136.017	M.BENZ/OF1722	KWQ 3893	2011	R\$ 80.000,00
15	136.018	M.BENZ/OF1722	KVJ 6893	2011	R\$ 65.000,00
16	136.020	M.BENZ/ OF1721	LRR 6585	2014	R\$ 180.000,00
17	136.021	M.BENZ/ OF1721	KQT 6577	2014	R\$ 180.000,00
18	136.024	M.BENZ/ OF1721	LRR 6579	2014	R\$ 180.000,00
19	136.025	VOLKS/15190	KXT 2594	2009	R\$ 50.000,00
20	136.029	M.BENZ/OF1418	KOP 3315	2012	R\$ 80.000,00
21	136.030	M.BENZ/OF1418	LLP 4806	2012	R\$ 80.000,00
22	136.033	M.BENZ/OF 1418	LLP 5045	2012	R\$ 80.000,00
23	136.035	VOLKS/15190	KXT 2596	2009	R\$ 50.000,00
24	136.040	VOLKS/17230	KOB 3873	2011	R\$ 45.000,00
25	136.041	VOLKS/17230	KRG 2011	2011	R\$ 45.000,00
26	136.042	M.BENZ/OF 1418	KNV 3049	2009	R\$ 45.000,00
27	136.044	VOLKS/17230	LPK 7956	2009	R\$ 50.000,00
28	136.045	VOLKS/17230	LQB 2727	2009	R\$ 50.000,00
29	136.046	VOLKS/17230	KVC 9115	2009	R\$ 50.000,00
30	136.047	VOLKS/17230	KPG 5411	2009	R\$ 50.000,00
31	136.048	VOLKS/17230	KQJ 5848	2009	R\$ 50.000,00
32	136.052	VOLKS/17230	LKY 4745	2009	R\$ 50.000,00
33	136.053	VOLKS/17230	LPK 7963	2009	R\$ 50.000,00
34	136.054	VOLKS/17230	LKY 4749	2009	R\$ 50.000,00
35	136.055	VOLKS/17230	KVC 9124	2009	R\$ 50.000,00
36	136.056	VOLKS/17230	LKY 4753	2009	R\$ 50.000,00
37	136.057	VOLKS/17230	LSN 3060	2009	R\$ 50.000,00

\*

\*

38	136.058	VOLKS/17230	LKY 4762	2009	R\$	50.000,00
39	136.059	VOLKS/17230	LKY 4763	2009	R\$	50.000,00
40	136.060	VOLKS/17230	LKY 4760	2009	R\$	50.000,00
41	136.062	VOLKS/17230	LPK 7973	2009	R\$	50.000,00
42	136.064	VOLKS/17230	KOL 3713	2009	R\$	50.000,00
43	136.066	VOLKS/17230	LUN 2987	2009	R\$	50.000,00
44	136.067	VOLKS/17230	LRP 2763	2009	R\$	50.000,00
45	136.068	VOLKS/17230	KOZ 5292	2009	R\$	50.000,00
46	136.069	VOLKS/17230	LKY 4533	2009	R\$	50.000,00
47	136.071	VOLKS/17230	LPK 7810	2009	R\$	50.000,00
48	136.072	M.BENZ/ OF1721	KWU 5104	2014	R\$	180.000,00
49	136.073	VOLKS/17230	KPM 8208	2009	R\$	50.000,00
50	136.074	VOLKS/17230	KYK 3752	2009	R\$	50.000,00
51	136.075	VOLKS/17230	KPU 1708	2009	R\$	50.000,00
52	136.076	M.BENZ/OF1418	LUD 2751	2009	R\$	60.000,00
53	136.077	M.BENZ/OF1418	LPK 5240	2009	R\$	60.000,00
54	136.078	M.BENZ/OF1418	KNV 3048	2009	R\$	60.000,00
55	136.079	M.BENZ/OF1418	LKY 1219	2009	R\$	60.000,00
56	136.080	M.BENZ/OF1418	LKY 1218	2009	R\$	60.000,00
57	136.081	M.BENZ/OF1722	LKY 2459	2009	R\$	70.000,00
58	136.082	M.BENZ/OF1722	LSB 3011	2009	R\$	70.000,00
59	136.083	M.BENZ/OF1722	KWF 3480	2009	R\$	70.000,00
60	136.084	M.BENZ/OF1722	LTT 2759	2009	R\$	70.000,00
61	136.085	M.BENZ/OF1722	LKY 2464	2009	R\$	70.000,00
62	136.086	M.BENZ/OF1722	KQF 4251	2009	R\$	70.000,00
63	136.087	M.BENZ/OF1722	KQL 9566	2009	R\$	70.000,00
64	136.088	M.BENZ/OF1722	KXU 2608	2009	R\$	70.000,00
65	136.089	M.BENZ/OF1722	LLA 8112	2010	R\$	75.000,00
66	136.090	M.BENZ/OF1722	KOM 7720	2010	R\$	75.000,00
67	136.091	VOLKS/17230	LPM 9950	2010	R\$	75.000,00
68	136.094	VOLKS/17230	LLA 9973	2010	R\$	50.000,00
69	136.095	M.BENZ/ OF1721	KQT 6570	2014	R\$	180.000,00
70	136.096	M.BENZ/ OF1721	LRR 6595	2014	R\$	180.000,00
71	136.097	M.BENZ/ OF1721	KQT 6582	2014	R\$	180.000,00
72	136.098	M.BENZ/ OF1721	LRR 6583	2014	R\$	180.000,00
73	136.099	M.BENZ/OF 1722	KWY 3185	2010	R\$	75.000,00
74	136.100	M.BENZ/OF 1722	LLE 7619	2010	R\$	75.000,00
75	136.101	M.BENZ/OF 1722	KVG 9686	2010	R\$	75.000,00
76	136.102	M.BENZ/OF 1722	KXM 4110	2010	R\$	75.000,00
77	136.103	M.BENZ/OF 1722	KNX 4424	2010	R\$	75.000,00
78	136.106	M.BENZ/OF 1722	KVJ 6897	2011	R\$	75.000,00
79	136.107	M.BENZ/OF 1722	KNY 4674	2011	R\$	75.000,00
80	136.108	M.BENZ/OF 1722	LLI 8771	2011	R\$	45.000,00

81	136.109	VOLKS/17230	KNY 5485	2010	R\$	45.000,00
82	136.110	VOLKS/17230	LPT 6288	2010	R\$	45.000,00
83	136.114	M.BENZ/OF 1722	LLK 5210	2011	R\$	70.000,00
84	136.115	M.BENZ/OF 1722	KXU 4346	2011	R\$	70.000,00
85	136.116	M.BENZ/OF 1722	LLK 5194	2011	R\$	70.000,00
86	136.117	VOLKS/15090	KVP 4718	2011	R\$	80.000,00
87	136.119	VOLKS/15090	LLL 9741	2011	R\$	80.000,00
88	136.123	M.BENZ/OF 1418	LQC 5774	2012	R\$	80.000,00
89	136.124	M.BENZ/OF 1418	KOP 3262	2012	R\$	80.000,00
90	136.125	M.BENZ/OF 1418	KOP 3242	2012	R\$	80.000,00
91	136.126	M.BENZ/OF 1418	LLP 4998	2012	R\$	80.000,00
92	136.127	M.BENZ/OF 1722	LLQ 6785	2012	R\$	80.000,00
93	136.128	M.BENZ/OF 1722	KOR 8370	2012	R\$	80.000,00
94	136.129	M.BENZ/OF 1722	LRT 3962	2012	R\$	80.000,00
95	136.130	M.BENZ/OF 1722	LTD 3726	2012	R\$	80.000,00
96	136.131	M.BENZ/OF 1722	KXF 5163	2012	R\$	80.000,00
97	136.132	M.BENZ/OF 1722	KZM 3863	2012	R\$	80.000,00
98	136.133	M.BENZ/OF 1722	KOR 8112	2012	R\$	80.000,00
99	136.134	M.BENZ/OF 1722	KOR 8131	2012	R\$	80.000,00
100	136.135	M.BENZ/OF 1722	KVQ 7298	2012	R\$	80.000,00
101	136.136	M.BENZ/OF 1722	KOR 8110	2012	R\$	80.000,00
102	136.137	M.BENZ/OF 1721	LLT 2729	2012	R\$	80.000,00
103	136.138	M.BENZ/OF 1721	KOY 7927	2012	R\$	80.000,00
104	136.139	M.BENZ/OF 1721	LUF 4265	2012	R\$	80.000,00
105	136.140	M.BENZ/OF 1721	LLT 2734	2012	R\$	80.000,00
106	136.141	M.BENZ/OF 1721	KOY 7926	2012	R\$	80.000,00
107	136.142	M.BENZ/OF 1721	LLT 2733	2012	R\$	80.000,00
108	136.143	M.BENZ/OF 1721	KOY 7923	2012	R\$	80.000,00
109	136.144	M.BENZ/OF 1721	LLT 2730	2012	R\$	80.000,00
110	136.145	M.BENZ/OF 1721	LQM 2F83	2012	R\$	80.000,00
111	136.146	M.BENZ/OF 1721	LQM 2F79	2012	R\$	80.000,00
112	136.147	M.BENZ/OF 1721	LQM 2582	2012	R\$	80.000,00
113	136.148	M.BENZ/OF 1721	KWW 4284	2012	R\$	80.000,00
114	136.149	M.BENZ/OF 1721	LRV 4662	2012	R\$	80.000,00
115	136.150	M.BENZ/OF 1721	KOY 6417	2012	R\$	80.000,00
116	136.151	M.BENZ/OF 1721	KVU 6250	2012	R\$	80.000,00
117	136.152	M.BENZ/OF 1721	KOY 6400	2012	R\$	80.000,00
118	136.153	M.BENZ/OF 1721	LLT 1J18	2012	R\$	80.000,00
119	136.154	M.BENZ/OF 1721	LLT 1902	2012	R\$	80.000,00
120	136.155	M.BENZ/OF 1721	KVU 6254	2012	R\$	80.000,00
121	136.156	M.BENZ/OF 1721	LSR 4666	2012	R\$	80.000,00
122	136.157	M.BENZ/OF 1721	KOY 6121	2012	R\$	90.000,00
123	136.158	M.BENZ/OF 1721	LQX 4385	2012	R\$	90.000,00



124	136.159	M.BENZ/OF 1721	KVW 5728	2012	R\$	90.000,00
125	136.160	M.BENZ/OF 1721	KOY 6162	2012	R\$	90.000,00
126	136.161	M.BENZ/OF 1721	KOY 6147	2012	R\$	90.000,00
127	136.162	M.BENZ/OF 1721	LQL 8965	2012	R\$	90.000,00
128	136.163	M.BENZ/OF 1721	KWK 4408	2012	R\$	90.000,00
129	136.164	M.BENZ/OF 1721	LUR 4835	2012	R\$	90.000,00
130	136.165	M.BENZ/OF 1721	LQM 2576	2012	R\$	90.000,00
131	136.166	M.BENZ/OF 1721	KOY 7918	2012	R\$	90.000,00
132	136.167	M.BENZ/OF 1721	KPQ8200	2013	R\$	80.000,00
133	136.168	M.BENZ/OF 1721	KYO4656	2013	R\$	80.000,00
134	136.169	M.BENZ/OF 1721	KWD8993	2013	R\$	80.000,00
135	136.170	M.BENZ/OF 1721	LQY5624	2013	R\$	80.000,00
136	136.171	M.BENZ/OF 1722	KZK 4292	2013	R\$	80.000,00
137	136.172	M.BENZ/OF 1721	KWL6240	2013	R\$	80.000,00
138	136.173	M.BENZ/OF 1721	LRR 6592	2014	R\$	90.000,00
139	136.174	M.BENZ/OF 1721	LRR 6591	2014	R\$	90.000,00
140	136.175	M.BENZ/OF 1722	KVI 7133	2011	R\$	70.000,00
141	136.176	M.BENZ/OF 1722	KWT 3517	2011	R\$	70.000,00
142	136.177	M.BENZ/OF 1722	LPR 4895	2010	R\$	70.000,00
143	136.178	M.BENZ/OF 1722	LPR 4175	2010	R\$	70.000,00
144	136.179	M.BENZ/OF 1722	KPZ 1611	2010	R\$	70.000,00
145	136.182	M.BENS/MPOLO VIAGG	KVT 9928	2012	R\$	200.000,00
146	136.183	M.BENS/MPOLO VIAGG	KQW 2214	2012	R\$	200.000,00
147	136.185	M.BENS/MPOLO TORINO	KWZ 5425	2013	R\$	80.000,00
148	136.186	M.BENS/MPOLO TORINO	LQR 6372	2013	R\$	80.000,00
149	136.187	M.BENS/MPOLO TORINO	KWB 7775	2013	R\$	80.000,00
150	136.188	M.BENS/MPOLO TORINO	LQW 2260	2013	R\$	80.000,00
151	136.189	M.BENS/MPOLO TORINO	KXI 4977	2013	R\$	80.000,00
152	136.190	M.BENS/MPOLO TORINO	KXC 5587	2013	R\$	80.000,00
153	136.191	M.BENS/MPOLO TORINO	LRV 5001	2013	R\$	80.000,00
154	136.192	M.BENS/MPOLO TORINO	KVX 9806	2013	R\$	80.000,00
155	136.193	M.BENS/MPOLO TORINO	KPH 7289	2013	R\$	80.000,00
156	136.194	M.BENS/MPOLO TORINO	KWH 5988	2013	R\$	80.000,00
157	136.195	M.BENS/INDUS APA	LCR 2454	2014	R\$	120.000,00
158	136.196	M.BENS/INDUS APA	KWC 6553	2013	R\$	120.000,00
159	136.197	M.BENS/INDUS APA	LRC 2452	2014	R\$	120.000,00
160	136.198	M.BENS/INDUS APA	LRC 2455	2014	R\$	120.000,00
161	136.199	M.BENS/INDUS APA	KPU 6992	2014	R\$	120.000,00
162	136.202	M.BENS/INDUS APA	KYL 8799	2014	R\$	120.000,00

R\$ 13.360.000,00

<b>MUNICIPAL PARACAMBI - BLANCO</b>				
	<b>CARRO</b>	<b>MODELO</b>	<b>ANO</b>	<b>VALOR MERCADO</b>
163	3.113	M.BENZ/OF1418	2007	R\$ 25.000,00
164	3.116	M.BENZ/OF 1417	2007	R\$ 25.000,00
165	3.117	M.BENZ/OF 1417	2007	R\$ 25.000,00
166	3.119	M.BENZ/OF1418	2007	R\$ 25.000,00
167	3.120	M.BENZ/OF1418	2007	R\$ 25.000,00
168	3.121	M.BENZ/OF1418	2007	R\$ 25.000,00
169	3.122	M.BENZ/OF14189	2007	R\$ 25.000,00
170	3.123	M.BENZ/OF1418	2007	R\$ 25.000,00
171	3.124	M.BENZ/OF1418	2007	R\$ 25.000,00

**R\$ 225.000,00**

<b>UNIRIO TRANSPORTES</b>				
	<b>CARRO</b>	<b>MODELO</b>	<b>ANO</b>	<b>VALOR MERCADO</b>
172	228.001	M.BENZ/MPOLO	2012	R\$ 100.000,00
173	228.007	M.BENZ/MPOLO	2012	R\$ 100.000,00
174	228.014	M.BENZ/MPOLO	2012	R\$ 100.000,00
175	228.017	M.BENZ/MPOLO	2016	R\$ 230.000,00
176	228.018	M.BENZ/MPOLO	2016	R\$ 230.000,00
177	228.019	M.BENZ/MPOLO	2016	R\$ 230.000,00
178	228.020	M.BENZ/MPOLO	2016	R\$ 230.000,00
179	228.021	M.BENZ/MPOLO	2016	R\$ 230.000,00
180	228.022	M.BENZ/MPOLO	2016	R\$ 230.000,00
181	228.023	M.BENZ/MPOLO	2016	R\$ 230.000,00
182	228.024	M.BENZ/MPOLO	2016	R\$ 230.000,00
183	228.025	M.BENZ/MPOLO	2016	R\$ 230.000,00
184	228.026	M.BENZ/MPOLO	2016	R\$ 230.000,00
185	228.027	M.BENZ/MPOLO	2016	R\$ 230.000,00
186	228.028	M.BENZ/MPOLO	2016	R\$ 230.000,00
187	228.029	M.BENZ/MPOLO	2016	R\$ 230.000,00
188	228.030	M.BENZ APACHE	2015	R\$ 250.000,00
189	228.031	M.BENZ APACHE	2015	R\$ 250.000,00
190	228.032	M.BENZ APACHE	2015	R\$ 250.000,00
191	228.033	M.BENZ APACHE	2015	R\$ 250.000,00
192	228.034	M.BENZ APACHE	2015	R\$ 250.000,00
193	228.035	M.BENS/INDUS APA	2013	R\$ 250.000,00
194	228.036	M.BENS/INDUS APA	2014	R\$ 250.000,00
195	228.037	M.BENZ APACHE	2015	R\$ 250.000,00

196	228.038	M.BENS/INDUS APA	2014	R\$	250.000,00
197	228.039	M.BENS/INDUS APA	2014	R\$	250.000,00
198	228.040	M.BENZ APACHE	2015	R\$	250.000,00
199	228.041	M.BENZ APACHE	2015	R\$	250.000,00
200	228.042	M.BENZ APACHE	2015	R\$	250.000,00
201	228.043	M.BENZ APACHE	2015	R\$	250.000,00

**R\$ 6.790.000,00**

## Parecer:

Conforme mencionado os valores apresentados são para dimensionamento do montante de ativos das empresas, não com o intuito de liquidação dos bens, podendo sofrer alterações de acordo com oscilações do mercado. Para liquidação de bens, torna-se necessário a avaliação individual, considerando as condições técnicas pormenorizada.

Foram avaliados 201 (duzentos e um) veículos tipo ônibus, perfazendo um montante de R\$ 20.375.000,00 (vinte milhões, trezentos e setenta e cinco mil reais).

Queimados-RJ, 29 de junho de 2021.



LUCIO CLEBER SANTOS SACERDOTE  
CPF 823.606.265-15  
Engenheiro de Produção  
CREA 48051/BA



Conselho Regional de Engenharia e Agronomia da Bahia

INICIAL

1. Responsável Técnico

LUCIO CLEBER SANTOS SACERDOTE

Título profissional: ENGENHEIRO DE PRODUÇÃO

RNP: 0516259741

Registro: 3000048051BA

2. Atividade Técnica

4 - Consultoria

Atividade: 63 - Avaliação

Campo de atuação: MECÂNICA - ATIVIDADES PROFISSIONAIS, CIENTÍFICAS E TÉCNICAS > EQUIPAMENTOS MECANICOS E ELETROMECANICOS > #362 - VEICULOS AUTOMOTORES

Campo de atuação: MECÂNICA - ATIVIDADES PROFISSIONAIS, CIENTÍFICAS E TÉCNICAS > EQUIPAMENTOS MECANICOS E ELETROMECANICOS > #362 - VEICULOS AUTOMOTORES

3. Dados da Obra/Serviço

001

Contratante: TB TRANSPORTES BLANCO EIRELI  
AVENIDA IRMÃOS GUINLE

CPF/CNPJ: 30.777.114/0001-03  
Nº: 2125

Complemento:

Bairro: CENTRO

Cidade: QUEIMADOS

UF: RJ

CEP: 26310200

Telefone:

Email:

Coordenadas Geográficas: Latitude: 0 Longitude: 0

Contrato: Não especificado

Ação Institucional: NENHUMA - NAO OPTANTE

Celebrado em:

Valor do contrato: R\$ 10,00

Data de Início: 29/06/2021

Previsão de término: 29/06/2021

Quantidade: 201.00

002

Contratante: UNIRIO TRANSPORTES EIRELI  
AVENIDA IRMÃOS GUINLE

CPF/CNPJ: 17.332.957/0001-38  
Nº: 2125

Complemento:

Bairro: QUEIMADOS

Cidade: QUEIMADOS

UF: RJ

CEP: 26311110

Telefone:

Email:

Coordenadas Geográficas: Latitude: 0 Longitude: 0

Contrato: Não especificado

Ação Institucional: NENHUMA - NAO OPTANTE

Celebrado em:

Valor do contrato: R\$ 10,00

Data de Início: 29/06/2021

Previsão de término: 29/06/2021

Quantidade: 201.00

4. Observações

Avaliação de veículos automotores.

5. Entidade de Classe

SENGE - SINDICATO DOS ENGENHEIROS DA BAHIA

6. Declarações

7. Valor

Valor da ART: R\$ 88,78

Registrada em: 29/06/2021

Nosso Número: 53127761





Anotação de Responsabilidade Técnica - ART  
Lei nº 6.496, de 7 de dezembro de 1977

CREA-BA

ART MÚLTIPLA MENSAL  
Nº BA20210553014



Conselho Regional de Engenharia e Agronomia da Bahia

INICIAL

8. Assinaturas

Declaro serem verdadeiras as informações acima

LUCIO CLEBER SANTOS SACERDOTE - CPF: 823.606.265-15

\_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_  
Local data

9. Informações

- \* A ART é válida somente quando quitada, mediante apresentação do comprovante do pagamento ou conferência no site do Crea.
- \* O comprovante de pagamento deverá ser apensado para comprovação de quitação

A autenticidade desta ART pode ser verificada em: <http://crea-ba.sitac.com.br/publico/>, com a chave: 3ZAyB  
Impresso em: 30/06/2021 às 09:21:03 por: , ip: 45.165.65.117

[www.creaba.org.br](http://www.creaba.org.br)  
Tel: (71) 3453-8990

[creaba@creaba.org.br](mailto:creaba@creaba.org.br)  
Fax: (71) 3453-8989

