



PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL

TRANS SISTEMAS DE TRANSPORTE LTDA.

**Processo de Recuperação Judicial nº 0002517-85.2017.8.19.0063
em tramitação perante a 2ª Vara Cível da Comarca de Três Rios,
Estado do Rio de Janeiro.**

Três Rios/RJ - Outubro - 2017

“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, da Lei n.º 11.101/2005



ÍNDICE

1. GLOSSÁRIO	5
2. INTRODUÇÃO	8
2.1. SUMÁRIO EXECUTIVO	8
2.2. SOBRE A RECUPERAÇÃO JUDICIAL.....	8
2.3. SOBRE A EMPRESA.....	8
2.3.1. APRESENTAÇÃO	8
2.3.2. MERCADO DE ATUAÇÃO	9
2.3.2.1. ANÁLISE DA EMPRESA NA ECONOMIA.....	11
2.3.2.2. A CRISE NA ECONOMIA DO PAÍS E SEUS IMPACTOS NO SETOR.....	11
2.4. CAUSAS DO DESEQUILÍBRIO FINANCEIRO E PEDIDO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL	12
2.5. CENÁRIO DO MERCADO E PERSPECTIVAS	14
3. PLANO DE RECUPERAÇÃO	19
3.1. OBJETIVOS	19
3.2. O COMITÊ GESTOR DA CRISE	20
3.3. OS MEIOS DE RECUPERAÇÃO ADOTADOS	20
3.3.1. REORGANIZAÇÃO OPERACIONAL	20
3.3.2. ESTRATÉGIA DE SERVIÇOS E PRODUTOS.....	22
3.3.3. INFRAESTRUTURA.....	23
3.3.4. BUSCA DE FONTES ALTERNATIVAS DE FINANCIAMENTO	24
3.3.5. ALTERAÇÃO DE COTAS - BUSCA DE INVESTIDORES.....	24
3.3.6. RETOMADA DA RENTABILIDADE.....	24
3.3.7. RETOMADA DA CREDIBILIDADE.....	24
3.3.8. FERRAMENTAS DE GESTÃO.....	25
3.3.9. PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO.....	25
3.3.10. PLANEJAMENTO DE VENDAS E ESTRATÉGIAS COMERCIAIS.....	26
3.4. OUTROS MEIOS DE RECUPERAÇÃO.....	26
3.5. ALIENAÇÃO DE ATIVOS E DE UPIs	27
3.6. VIABILIDADE ECONÔMICO FINANCEIRA.....	27
3.6.1. PREMISSAS ADOTADAS NAS PROJEÇÕES	27
3.6.2. PROJEÇÕES DE GERAÇÃO DE CAIXA	28
3.6. CLASSIFICAÇÃO DOS CREDORES	30
3.7. PROPOSTA DE PAGAMENTO AOS CREDORES	30
3.7.1. PAGAMENTO AOS CREDORES - TRABALHISTAS	30
3.7.2. PAGAMENTO AOS CREDORES – QUIROGRAFÁRIOS	32
3.7.3. PAGAMENTO AOS CREDORES – QUIROGRAFÁRIOS EPP/ME	33
3.7.4. PAGAMENTO DE CREDORES FINANCIADORES E CREDORES ESTRATÉGICOS	33

3.7.5	OBTENÇÃO DE RECURSOS LÍQUIDOS PARA PAGAMENTO DOS CREDORES SUJEITOS AO PLANO	34
3.7.6	AMORTIZAÇÃO DOS CREDORES – RECUPERAÇÃO JUDICIAL	34
3.8	DISPOSIÇÕES FINAIS	35
3.8.1	EFEITOS DA APROVAÇÃO DO PRJ	35
3.8.2	AÇÕES JUDICIAIS	36
3.8.3	MODIFICAÇÕES NO PRJ	36
3.8.4	NOVAÇÃO DOS CRÉDITOS	37
3.8.5	COMPENSAÇÃO	37
3.8.6	BAIXA DE PROTESTOS	37
3.8.7	DESCUMPRIMENTO DO PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL	37
3.8.8	ENCERRAMENTO DA RECUPERAÇÃO JUDICIAL	38
3.8.9	COMUNICAÇÃO	38
3.8.10	CRÉDITOS – MODIFICAÇÃO, IMPUGNAÇÃO E DIVERGÊNCIA	38
3.8.11	CESSÃO E TRANSFERÊNCIA DE CRÉDITOS	38
3.8.12	GARANTIAS PESSOAIS	39
3.8.13	FALÊNCIA E EXECUÇÃO ESPECÍFICA	39
3.8.14	QUITAÇÃO	39
3.8.15	ELEIÇÃO DE FORO	39

1. GLOSSÁRIO

Com o objetivo de equiparar o entendimento de todos os envolvidos, os termos e expressões abaixo listados, sempre que utilizados neste Plano de Recuperação Judicial, terão os significados que lhe são atribuídos neste Capítulo.

- **TRANS SISTEMAS DE TRANSPORTE LTDA., “T’TRANS”, “RECUPERANDA” ou “A EMPRESA”** Sociedade autora da ação de recuperação judicial no nº 0002517-85.2017.8.19.0063, da 2ª Vara Cível da Comarca de Três Rios, Estado do Rio de Janeiro, e que apresentam o Plano de Recuperação, leia-se, **T’TRANS**;
- **Lei de Recuperação e Falências (LRF):** Lei nº 11.101, de 9 de fevereiro de 2005, que regula os processos de falência e de recuperação judicial e extrajudicial no Brasil, e suas alterações subsequentes;
- **Juízo da Recuperação:** D. Juízo da 2ª Vara Cível da Comarca Três Rios, Estado do Rio de Janeiro ou qualquer outro juízo que seja declarado competente para o processamento e o julgamento da Recuperação Judicial;
- **Administrador Judicial:** **NERY & MEDEIROS SOCIEDADE DE ADVOGADOS**, representada pela advogada Dra. Jamille Medeiros, nomeada pelo D. Juízo da 2ª Vara Cível da Comarca de Três Rios, Estado do Rio de Janeiro ou quem vier a substituí-lo;
- **Comitê Gestor da Crise:** Comitê formado para a realização do diagnóstico da crise, tomador de decisões, que identifica, planeja e implementa medidas estratégicas pertinentes;
- **Plano de Recuperação Judicial (PRJ ou Plano):** Plano apresentado na forma e nos termos do art. 53 da LRF, no qual são expostos os meios de recuperação a serem adotados e as condições de pagamento dos Credores;
- **Assembleia Geral de Credores (AGC):** Assembleia formada nos termos e para as finalidades especificadas no art. 35 e seguintes da Lei 11.101/05, composta pelos **Credores** relacionados no art. 41 da LRF (titulares de créditos derivados da legislação
- do trabalho ou decorrentes de acidentes de trabalho; titulares de créditos com garantia real; titulares de créditos quirografários, com privilégio especial, com privilégio geral ou



subordinados e titulares de créditos quirografários ME/EPP, com privilégio especial, com privilégio geral ou subordinados e titulares de créditos).

- **Classe I - Credores Trabalhistas:** classe representante dos **Credores** titulares de créditos definidos no art. 41, I, da LRF;
- **Classe II - Credores Garantia Real:** classe representante dos **Credores** titulares de créditos definidos no art. 41, II, da LRF;
- **Classe III - Credores Quirografários:** classe representante dos **Credores** titulares de créditos definidos no art. 41, III, da LRF;
- **Classe IV – Credores Quirografários EPP/ME:** classe representante dos **Credores** titulares de créditos definidos no art. 41, IV, da LRF;
- **Deferimento do processamento:** Decisão proferida pelo Juízo da 2ª Vara Cível da Comarca de Três Rios, Estado do Rio de Janeiro na data de 28 de Junho de 2017, deferindo o processamento da recuperação judicial nos termos do art. 52 da Lei 11.101/05;
- **Quadro Geral de Credores (QGC):** quadro ou relação de **Credores** consolidado e homologado na forma do art. 18 da Lei 11.101/05;
- **Análise de Viabilidade Econômico-Financeira:** As projeções da Análise de Viabilidade Econômico-Financeira se baseiam em diversas premissas de natureza microeconômica, macroeconômica e mercadológica que podem se alterar por se tratarem de previsões suscetíveis às incertezas e aos riscos do negócio e do ambiente de atuação da **EMPRESA** e, assim, modificar as conclusões da Análise de Viabilidade. Nesse sentido, entre os principais riscos a que o Plano está sujeito, destacam-se os seguintes: (i) atrasos e dificuldades na implementação do plano; (ii) variações substanciais nos preços de insumos e matérias primas (iii) condenações judiciais ou arbitrais; (iv) greves e perdas de mão de obra qualificada; (v) cancelamento de contratos ou inadimplemento de clientes; (vi) dificuldades técnicas e operacionais na execução de projetos; e (vii) alterações do cenário macroeconômico, com mudança nas taxas de juros e câmbio;

- **UPI:** filial ou unidade produtiva isolada, assim caracterizada nos termos do art. 60 da LFRE.
- **Crédito Trabalhista:** cada um dos créditos sujeitos ao Plano decorrente da legislação do trabalho ou de acidente de trabalho
- **Crédito Trabalhista Controvertido:** Crédito Trabalhista que for objeto de reclamação trabalhista, de habilitação ou divergência de crédito, de impugnação de crédito, ou de qualquer outro litígio que esteja pendente de julgamento ou de trânsito em julgado ou que, por qualquer motivo, não seja líquido, certo e incontroverso;
- **Crédito Trabalhista Incontroverso:** Crédito Trabalhista líquido, certo e incontroverso;
- **Crédito com Garantia Real:** cada um dos créditos sujeitos ao Plano pertencentes a **Credores** classificados pela **Lista de Credores** ou por decisão proferida em divergência, impugnação ou habilitação de crédito como pertencente à Classe mencionada no inciso II do art. 41 da LFRE;
- **Crédito Quirografário:** cada um dos créditos sujeitos ao Plano pertencentes aos Credores sujeitos ao Plano classificado na **Lista de Credores** ou por decisão proferida em divergência impugnação ou habilitação de crédito como pertencente à Classe mencionada no inciso III do art. 41 da LFRE;
- **Crédito de ME e EPP:** cada um dos créditos sujeitos ao Plano pertencente a **Credores** sujeitos ao Plano classificados pela **Lista de Credores** ou por decisão proferida em divergência, impugnação ou habilitação de crédito como pertencente à Classe mencionada no inciso IV do art. 41 da LFRE;
- **Homologação Judicial do Plano:** a decisão judicial, proferida pelo Juízo da Recuperação ou pelo Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro ou outro que seja competente, que concede a recuperação judicial, nos termos do art. 58, caput, ou do art. 58, §1º, da LFR;

2. INTRODUÇÃO

2.1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O objetivo do presente documento - "Plano de Recuperação Judicial" é o de apresentar a **T'TRANS**, as decisões corporativas inerentes que foram tomadas ao longo de sua trajetória até o presente momento, o contexto de seu mercado de atuação e os impactos que a atual situação macroeconômica do País vem provocando, bem como a estratégia e visão para a continuidade de suas operações sob o contexto de Recuperação Judicial.

2.2. SOBRE A RECUPERAÇÃO JUDICIAL

O propósito da Recuperação Judicial é – privilegiando o cumprimento de sua função social – viabilizar a superação da crise econômico-financeira da **T'TRANS**. Desta forma objetiva-se, nas formas da lei, conciliar a manutenção e continuidade das atividades empresariais com o pagamento aos seus **Credores**.

Este Plano de Recuperação Judicial (PRJ) - representa, na visão desta **RECUPERANDA**, uma alternativa viável para o pagamento sustentável e ordenado de suas obrigações, em linha com o cenário e as dificuldades já mencionadas, permitindo a manutenção da fonte produtora, dos empregos, dos interesses dos **Credores** e do fisco, promovendo a preservação de sua função social e o estímulo à atividade econômica. Sua sobrevivência e presença junto aos municípios e regiões onde possui fábricas ou instalações, representa total alinhamento com o princípio maior adotado pela **LRF**.

Cabe ressaltar e enfatizar que nesse período, entre o deferimento do processamento da Recuperação Judicial e a apresentação do Plano, todas as exigências lançadas na decisão que deferiu o processamento da Recuperação Judicial e as demais presentes na **LRF** estão sendo devidamente cumpridas.

2.3. SOBRE A EMPRESA

2.3.1. APRESENTAÇÃO

Fundada em novembro de 1997, a **T'TRANS** atua no segmento metroferroviário realizando serviços nas áreas de Energia e Material Rodante, Sinalização e Controle, Telecomunicações, Sistemas Auxiliares e Bilhetagem Eletrônica. Com base industrial própria,

localizada na cidade de Três Rios (Rio de Janeiro), a **T'TRANS** apresenta as mais modernas soluções para reforma e fabricação de trens de passageiros e vagões, incluindo projeto, fabricação, fornecimento, montagem, instalação, testes, treinamento, manutenção, operação, garantia e assistência técnica, em regime de Concessão, *Turn-Key* ou *Build-Operate-Transfer* (BOT), dentro dos padrões tecnológicos no estado da arte. Aliada a parceiros internacionais (tecnologia e indústria), e com sua unidade industrial, é plenamente capacitada para fornecer sistemas completos metroferroviários.

Em 1998, **A EMPRESA** inaugurou a fábrica de Três Rios, em uma área de 65 mil metros quadrados, onde no local funcionou uma oficina de locomotivas da FR3, da Rede Ferroviária Federal. A unidade recebeu diversos investimentos na ordem de R\$ 30 milhões para a montagem de novas unidades fabris, dentre elas, a de compostos de fibra de vidro para produção do interior dos carros dos trens e mais R\$ 4 milhões foram injetados na construção de um prédio para a área técnica realizar as obras de uma segunda linha férrea de testes, com 1.559 metros, estimada em R\$ 2 milhões.

A EMPRESA conta atualmente com 228 colaboradores diretos e indiretos após uma forte readequação em seu quadro, o qual já contou com mais de 700. Desde sua criação, a T'TRANS já fechou mais de 40 contratos para os principais clientes ferroviários, em seis estados brasileiros, nas áreas de material rodante e instalações fixas. Seus principais clientes são: Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), Companhia de Engenharia de Transportes e Logística (Central), Companhia de Transportes de Salvador (CTS), SuperVia, Metrô de São Paulo, Rio Trilhos, Metro do Distrito Federal, Metrô de Recife, SPTrans, Trensurb, MetrôRio, Vale, MRS, AL L e Transnordestina Logística.

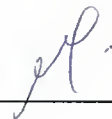
A **T'TRANS** é a única **EMPRESA** nacional do setor aprovada no **BNDES** com índice de nacionalização para participar em concorrências com financiamentos junto ao Governo Brasileiro além de ser a única **EMPRESA** também a possuir atestados registrados nos órgãos oficiais para participar de concorrências globais de materiais rodantes (VLTs) e sistemas.

2.3.2. MERCADO DE ATUAÇÃO

A T'TRANS atua fabricando e vendendo equipamentos para a eletrificação de linhas ferroviárias, como subestações primárias e redes de média e baixa tensão; sistemas de bilhetagem eletrônica e telecomunicações para estações, lista que inclui catracas tradicionais e modernos com portas de vidro. Desenvolve circuitos fechados de TV e sistemas de

sinalização e controle, que vão de centros de controle operacional à sinalização de vias. Por meio de diversas parcerias, também fabrica, reforma e moderniza trens e veículos leves sobre trilhos (VLTs). A T'TRANS realizou dentre outros projetos, os seguintes:

- Através de parcerias via consórcios, modernizou 25 trens da Linha 3 (Vermelha) do Metro de São Paulo;
- Atuou no mercado de transporte de carga com a fabricação e recuperação de vagões para a MRS, manutenção de vagões e locomotivas da ALL e recuperação e manutenção da frota de vagões da Companhia Ferroviária do Nordeste (hoje Transnordestina);
- Fabricou e reformou os bondes de Santa Tereza e recuperação de carros de passageiros da SuperVia, no Rio de Janeiro;
- Montou e reformou trens para a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM);
- Forneceu os Centros de Controle Operacional do metro de Belo Horizonte e também do VLT de Santos e outros contratos na área de transporte de passageiros;
- Montou e reformou 34 trens para as empresas chinesas CMC e CNR que foram entregues para o Governo do Rio de Janeiro;
- Os bloqueios para a Linha 2 - Verde do Metrô Paulista e é responsável pelos bloqueios da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM);
- Bloqueios de contagem de fluxo (entrada e saída) e o fornecimento de equipamentos para carregar o bilhete único;
- Forneceu de sistemas de comunicação, energia, bilhetagem eletrônica e outros serviços para o trecho Capão Redondo-Largo Treze da Linha 5-Lilás, de São Paulo;
- Participa do consórcio de fabricação de 22 VLTs, dos quais, 19 já foram fabricados em Três Rios e entregues para a prefeitura da cidade de Santos, em São Paulo;
- Realiza a manutenção dos trens na cidade de Belo Horizonte, implantando os sistemas de telecomunicações via consórcio para a linha 17 - Ouro do Metrô de São Paulo entre outros projetos de manutenção e reforma e bilhetagem.



A **EMPRESA** destaca-se no mercado brasileiro pela qualidade na prestação de seus serviços, tendo como política a satisfação dos seus clientes consolidando-se como uma EMPRESA responsável e transparente no seu setor de atuação.

Para orgulho de todos os profissionais da **EMPRESA**, foi eleita pela Revista Ferroviária a Melhor Indústria do ano de 1999.

2.3.2.1. ANÁLISE DA EMPRESA NA ECONOMIA

Como já mencionado, em vinte anos de operação, a T'TRANS se consolidou fortemente em seu mercado de atuação, tanto nacionalmente, como no cenário internacional. Contudo, assim como com outras diversas empresas do setor de engenharia/projetos, sofreu muito com a crise econômica/política do país, acarretando um cenário crítico e de baixa liquidez para no seus negócios, que contribuíram para a queda de receita e estreitamento das suas margens operacionais.

Adicionalmente, todos os clientes atuais da **RECUPERANDA** são órgãos e empresas públicas, tendo seu faturamento substancialmente ligado aos projetos firmados provenientes de processos licitatórios, paralisados ou cancelados nos últimos anos em virtude da recessão econômica e crise política que assolou o País nos últimos anos.

Soma-se a tais pontos o alto custo da operação, sobretudo pela necessidade de constante aperfeiçoamento da tecnologia em seus equipamentos e sistemas os quais são totalmente planejados, estruturados e customizados e, na maior parte das vezes, com expertise e componentes importados. Dessa forma, em atendimento aos requisitos técnicos e projetos de cada cliente, visto o cenário recessivo já abordado do País, foi necessário que a T'TRANS contraísse um elevado endividamento bancário frente às suas receitas como única forma de manter a sua operação e, principalmente, recompor o seu fluxo de caixa para cumprimento de suas obrigações junto a fornecedores, colaboradores e fisco.

2.3.2.2. A CRISE NA ECONOMIA DO PAÍS E SEUS IMPACTOS NO SETOR

O setor de transporte foi fortemente impactado pelo momento de crise no Brasil, conforme pesquisa realizada em dezembro de 2015 pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) com representantes de todos os modais, tanto de cargas quanto de passageiros. A pesquisa ainda revelou um quadro de pessimismo e falta de perspectiva de melhoria a curto prazo. Metade dos entrevistados acreditavam que o país só voltaria a crescer entre o fim de

2017 e o ano de 2018. O transporte metroferroviário foi impactado pelo corte de R\$ 17,2 bilhões (54,2%) no orçamento do Ministério das Cidades, suspendendo ou postergando indefinidamente, a realização de obras de infraestrutura de transporte e mobilidade urbana.

Com esse fraco desempenho econômico e a retração da demanda dos setores produtivos, a maior parte das empresas de transporte se viram obrigadas a reduzirem seus quadros de funcionários e alterarem profundamente seus planejamentos para se adequarem ao período turbulento pelo qual a nossa economia vem passando desde o fim de 2014.

Nas palavras de Clésio Andrade, presidente da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), a crise econômica causou um impacto muito negativo no setor de transporte e espera-se que com o atual Governo, sejam feitos os devidos ajustes fiscais necessários e que sejam retomados fortes investimentos em infraestrutura de transporte ao longo dos próximos anos, tanto via orçamento público, como através de Parcerias Público-Privadas (PPPs) e concessões.

Ademais, cabe enfatizar que 2018 será um ano de eleições presidenciais e o mercado continuará instável até que o próximo governante e sua política e propostas sejam apresentadas.

2.4. CAUSAS DO DESEQUILÍBRIO FINANCEIRO E PEDIDO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL

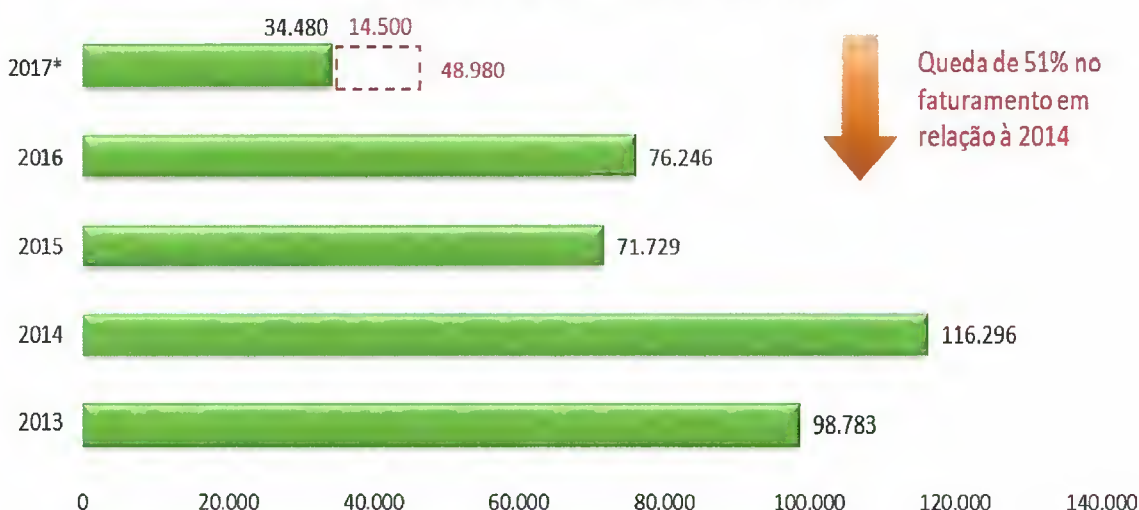
A T'TRANS, como uma das principais representantes do setor metroferroviário e de mobilidade urbana do País, bem como diversas empresas de engenharia e construção com forte atuação em projetos e obras públicas, foi severamente afetada pela crise do país. Os anos de 2014, 2015 e 2016, foram marcados por uma profunda retração em sua operação, refletida no quadro abaixo, e a expectativa ainda para o último trimestre de 2017 e primeiro semestre de 2018, é de lenta recuperação macroeconômica e liberação gradual de recursos para a retomada dos projetos.

E foi diante deste grave panorama de retração e queda das receitas, aliado a necessidade de contratação de empréstimos bancários, que a T'TRANS vivenciou, e ainda vivencia, um profundo estado crítico de crise de liquidez, dentre as quais destacamos:

- Profunda redução de suas receitas, em função da já citada paralisia econômica e política e o permanente cenário de desconfiança do mercado, provocando o cancelamento ou suspensão de processos licitatórios;

- Pagamento de elevados encargos trabalhistas em virtude da necessidade de readequação de seu quadro de colaboradores, decorrente da redução de suas receitas;
- Alta deterioração do capital, aliada a consequentes aumentos do endividamento, ocasionando uma queda na redução na capacidade de pagamento de suas dívidas de curto e médio prazo, em decorrência dos subseqüentes resultados negativos;
- Perfil de seu endividamento geral (bancário, tributário e operacional) acima dos níveis gerenciáveis de acordo com seu tipo de operação e corrosão de reservas de caixa;
- Escassez e profundo encarecimento de linhas de crédito e de fomento mercantil devido ao disparo da inadimplência no mercado e ao aumento da taxa de juros básica da economia;
- Altos investimentos fabris na ordem de R\$ 34MM desde o ano de 2001, na expectativa de abertura de diversos processos licitatórios para projetos em seu segmento como previam as principais entidades, associações e os próprios representantes das esferas dos Governos (Federais, Estaduais e Municipais), como secretários de transportes e governadores e prefeitos.

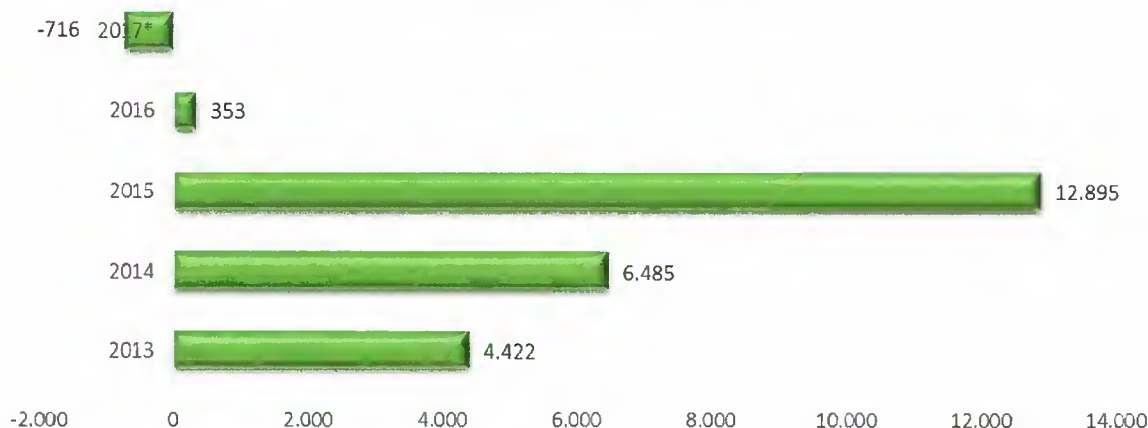
FATURAMENTO RECENTE (R\$'000)



*Resultado realizado até Julho/17 e estimado até Dez/17

(Fonte: T'TRANS)

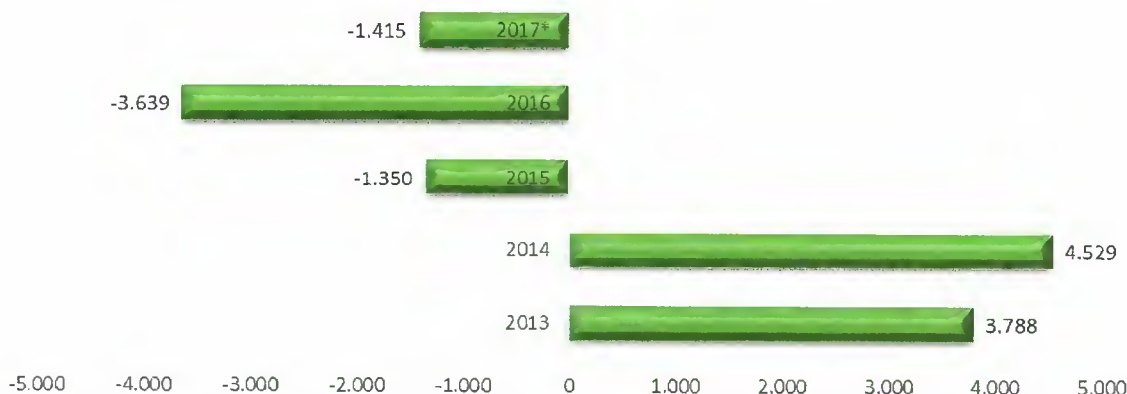
LUCRO OPERACIONAL (R\$'000)



*Resultado realizado até Julho/17 e estimado até Dez/17

(Fonte: T'TRANS)

LUCRO LÍQUIDO/ PREJUÍZO (R\$'000)



*Resultado realizado até Julho/17 e estimado até Dez/17

(Fonte: T'TRANS)

2.5. CENÁRIO DO MERCADO E PERSPECTIVAS

O crescimento do Brasil nos últimos anos o fez alcançar a posição de sétima maior economia mundial e líder em ações sociais e sustentáveis. O País cresceu e mais de 30 milhões de brasileiros ascenderam de classe social, acarretando no aumento de suas necessidades e também de reivindicações. Diante desse cenário, os governos têm demandado mais recursos para desenvolver diversos aspectos funcionais à

população, dentre eles a mobilidade urbana, o que inclui o sistema metroferroviário. A retomada dos investimentos em projetos de mobilidade urbana nas principais cidades brasileiras, comprova a tendência de expansão dos sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos para a próxima década. Contudo, apesar do aumento do volume de recursos previstos para o transporte de passageiros sobre trilhos no Brasil, eles ainda não correspondem às necessidades da população, nem acompanham o crescimento da demanda nas diversas metrópoles. O Brasil perdeu um longo tempo deixando de investir no transporte público urbano. Como consequência dessa falta de investimento, que foi substituída por uma política de incentivo à utilização do transporte individual, surgiu uma série de manifestações populares que tiveram como pivô as deficiências do transporte público no Brasil

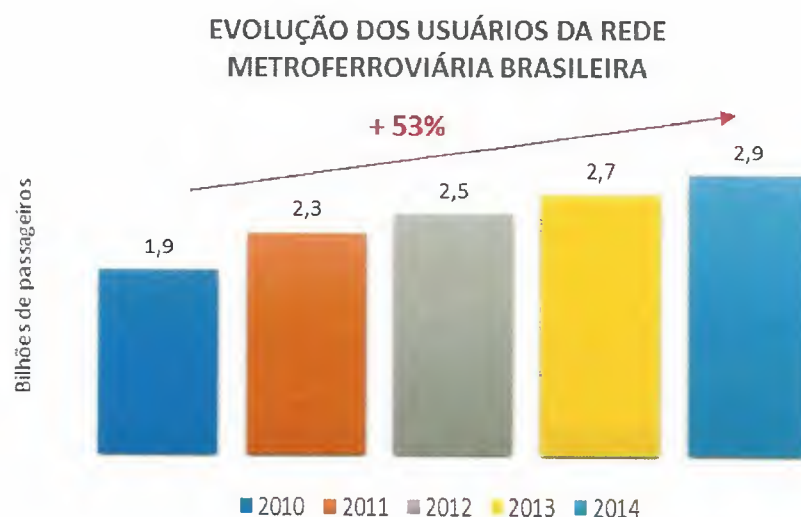
Dessa forma, o desafio do transporte público no Brasil é latente. A demanda por transporte público foi o estopim das manifestações de 2013. Há uma necessidade de soluções efetivas, que considerem um atendimento desejável ao público, com integração entre as diferentes modalidades de transporte e com preocupação ambiental. E o planejamento e os investimentos do setor público devem ser direcionados sob a mesma lógica.

O transporte metroferroviário é essencial para a mobilidade dos brasileiros. É um serviço público, de cunho social e ambiental. Ao mesmo tempo em que deslocam grande número de pessoas – atualmente, mais de 9,3 milhões utilizam diariamente os transportes sobre trilhos no Brasil – e estruturam o transporte urbano, os sistemas sobre trilhos promovem a redução das emissões atmosféricas e da poluição sonora, trabalhando a partir de fontes energéticas renováveis.

No entanto, o sistema de transporte sobre trilhos está restrito apenas a 12 regiões metropolitanas (situadas em 11 Estados e no Distrito Federal), respondendo por um percentual de viagens muito baixo (menos de 48% dos Estados brasileiros) com exceção dos Estados de São Paulo e do Rio de Janeiro, que assumem uma maior participação na matriz modal. Apesar da grande quantidade de investimentos, eles ainda são insuficientes, pois não correspondem a todas as necessidades da população e não seguem o crescimento da demanda. Há ainda a necessidade de mais investimentos para a implantação e ampliação dos sistemas, aumento da frota e

modernização. As cidades estão crescendo e se desenvolvendo rapidamente e necessitam pensar sua mobilidade num cenário de, pelo menos, 10 anos. Inserir o transporte de passageiros sobre trilhos nesse planejamento é uma das premissas para dignificar o transporte da população

A despeito dos investimentos anunciados nos últimos anos pelos Governos Federal e Estaduais/ Municipais, o avanço ainda é lento em relação à ampliação das redes de transporte sobre trilhos. As cidades e regiões metropolitanas estão crescendo e se desenvolvendo rapidamente, mas o Brasil ainda claudica em relação ao planejamento e ao estímulo a investimentos voltados à manutenção e à modernização dos atuais sistemas em operação. É possível perceber, ainda, o aumento da participação privada nos projetos de transporte urbano sobre trilhos, que já começam a produzir resultados positivos, mostrando uma tendência das Parcerias Público-Privadas (PPP) para a implantação de novos sistemas e ampliação das redes de transporte. Os pleitos e desafios do setor e os projetos e investimentos previstos para os próximos anos, mostram a necessidade cada vez mais premente de ampliação do transporte sobre trilhos na matriz de mobilidade urbana nas cidades brasileiras.



(Fonte: ANPTrilhos)

Cenário até 2020

Com projetos adiantados, grande parte já em licitação/execução, o Brasil pode vir a dobrar sua malha metroferroviária de passageiros até 2020, de acordo com a

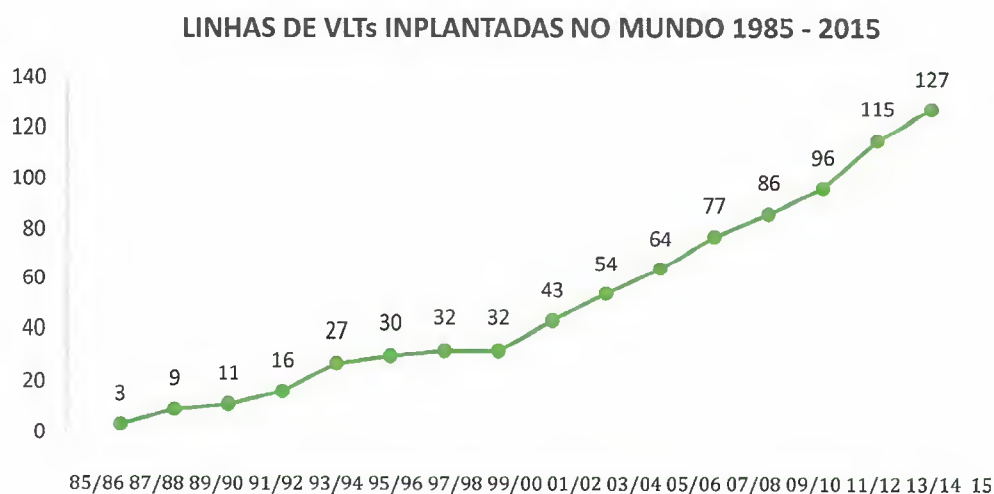
Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos - ANPTrilhos

Embora não se acredite que boa parte dos projetos sejam finalizados até lá, ainda é possível que sejam concluídos em prazo muito próximo a esse. Considerando os projetos de Parcerias Público Privadas (PPPs) contratados e os projetos em execução, o País terá, até 2020, 7 novos sistemas urbanos e 25 projetos finalizados na área de transporte de passageiros sobre trilhos. São 331 km em execução, que incluem metrô, trens urbanos, VLTs, monotrilhos e trens regionais.

Um ponto também fundamental a ser destacado é que a cultura do VLTs está perto de se consolidar na América Latina. Os Veículos Leves sobre Trilhos (VLTs) têm se mostrado capaz de atrair usuários de automóveis para o transporte público. O VLT tem demonstrado grande poder de induzir o desenvolvimento, revitalizando áreas degradadas e potencializando outras e que vem ganhando relevância porque apresenta

alta qualidade sem emissão local de poluentes e gases de efeito estufa. Em comparação a sistemas de ônibus, este modal permite o reordenamento urbano, aliando conforto, pontualidade e acessibilidade às preocupações ambientais.

Além do VLT do Rio de Janeiro, já está em operação o VLT da Baixada Santista, no estado de São Paulo. Várias cidades estão estudando projetos, como Curitiba, onde foi criado o sistema do BRT e, hoje, se discute uma solução de VLT/VLP.



(Fonte: ANPTrilhos)

Como mencionado no capítulo de apresentação da **EMPRESA**, a **T'TRANS** possui forte know-how, acervo técnico e capacidade fabril para, por meio de parcerias, participar de diversas licitações que envolvam projetos de implantação e manutenção de VLTs e, dessa forma, **A EMPRESA** teria um imenso mercado de atuação pela frente, o que comprova e atesta a sua importância e posicionamento estratégico além de ser a única **EMPRESA** nacional aprovada junto ao BNDES para participar em concorrências com financiamento junto ao Governo Brasileiro.

PROJETOS METROFERROVIÁRIOS COM POTENCIAL PARA CONTRATAÇÃO/INÍCIO DA OBRA ATÉ 2020

METRÔ

- DF Metrô de Brasília - Linhas Ceilândia, Samambaia e Asa Norte - Expansão
- MG CBTU Belo Horizonte – Linha 2 - Implantação
- MG CBTU Belo Horizonte – Linha 3 - Implantação
- PR Metrô de Curitiba - Linha 1 – Implantação
- RJ Metrô do Rio de Janeiro - Linha 3 São Gonçalo/Niterói - Implantação
- RJ Metrô do Rio de Janeiro - Linha 2 - Expansão
- RS Metrô de Porto Alegre - Linha 1 – Implantação

TREM URBANO

- MG Novo Eldorado/Belvederi - Implantação
- PI Metrô de Teresina – Modernização

AEROMÓVEL

- RS Aeromóvel de Canoas – Implantação

VLT

- AL CBTU Maceió - Modernização e Expansão
- AL VLT Maceió – Aeroporto/Maceió - Implantação
- BA VLT de Salvador - Remodelação
- DF VLT do Eixo Monumental de Brasília - Implantação
- DF VLT da W3 de Brasília - Implantação
- PB CBTU João Pessoa - Modernização
- PE CBTU Recife - Modernização
- RJ VLT da Zona Sul do Rio de Janeiro - Implantação
- RN CBTU Natal – Modernização

MONOTRILHO

- AM Monotrilho de Manaus – Implantação

TRENS REGIONAIS

- DF | GO Trem Brasília/Goiânia - Implantação
- DF | GO Trem Brasília/Luziânia - Implantação
- PR Trem Londrina/Maringá - Implantação
- SP Trens Intercidades - Implantação

(Fonte: ANPTrilhos

)

3. PLANO DE RECUPERAÇÃO

Através do acompanhamento do mercado e análises dos números disponibilizados por órgãos governamentais, acreditamos que este cenário econômico mudará a partir de meados de 2018.

A recessão que afetou o país durante os últimos anos “represou” muitos investimentos, públicos e privados. Contudo, com a tendência da continuidade de queda das taxas de juros da economia e sua gradual estabilização, bem como com um cenário político mais favorável, entendemos que os investimentos públicos voltem a ser redirecionados para os projetos de infraestrutura e mobilidade urbana, além da injeção de volumosos recursos diretos de investidores estrangeiros, que apenas aguardam a retomada da confiança do mercado e um cenário mais definido e propício para que possam participar ativamente dos projetos através das PPPs e concessões, reaquietando, dentro diversos segmentos, o de transportes.

Por acreditarmos na reestruturação que estamos promovendo em nossa **EMPRESA**, e na melhora do cenário econômico, apresentamos abaixo o detalhamento de como iremos realizar nossa adequação econômica e financeira e retomada de crescimento.

3.1. OBJETIVOS

O presente PRJ tem os seguintes objetivos: (I) preservar a **T'TRANS** como entidade econômica geradora de empregos, tributos e riquezas, assegurando o exercício da sua função social; (II) viabilizar a superação da crise econômico-financeira deflagrada nos últimos anos, restabelecendo-se o valor econômico da **EMPRESA** e seus ativos; e, (III) atender o interesse dos **Credores** de forma a permitir sua continuidade, mediante composição baseada em uma estrutura de pagamentos compatível com a nova realidade da **EMPRESA** e potencial de geração de caixa, no contexto da Recuperação Judicial e período subsequente.

Especificamente, o PRJ proposto confere a cada uma das classes de **Credores** um fluxo de pagamentos ordenado que lhes assegure um retorno aceitável, a ser provido pela **T'TRANS** em situação mais favorável do que seria eventualmente em um caso de falência, e, consequentemente, liquidação patrimonial.

3.2. O COMITÊ GESTOR DA CRISE

A fim de impulsionar o trabalho de recuperação da **EMPRESA**, foi estabelecido um Comitê Gestor da Crise formado pela diretoria da **RECUPERANDA**, advogados e consultores com o objetivo de controlar a crise e replanejar a **T'TRANS** de uma maneira global. A administração da **EMPRESA** está engajada na sobrevivência da companhia e retomada da rentabilidade.

Uma verdadeira força-tarefa foi implementada visando a busca de soluções para a retomada da geração de caixa e melhoria operacional. Todos os setores da **EMPRESA** estão sendo revistos, partindo do princípio que todos devem ser reinventados e realinhados a uma nova estratégia. Para melhorar a capacidade de geração de valor para a **RECUPERANDA**, as soluções estão focadas em políticas de corte de custos, melhoria de eficiência operacional e produtividade, replanejamento e posicionamento estratégico.

O Comitê Gestor da Crise já vem adotando ações emergenciais para modificação do cenário atual da **T'TRANS**, gerindo a crise, planejando sua reestruturação e recuperação. Apresentam-se, a seguir, as ações que já foram ou serão tomadas e que fazem parte do Plano de Recuperação Judicial da **EMPRESA**.

3.3. OS MEIOS DE RECUPERAÇÃO ADOTADOS

Nesta sessão abordaremos os métodos adotados e as estratégias em desenvolvimento para neutralizar o momento de *stress* financeiro da **T'TRANS**, assim como buscar um resultado operacional sem prejuízos e vislumbrar a oportunidade de superar a crise, mantendo-se ativa, contribuindo com a manutenção da geração de negócios e de sua cadeia produtiva.

3.3.1. REORGANIZAÇÃO OPERACIONAL

O Comitê Gestor da Crise, iniciou uma enorme revisão de todas as despesas operacionais, administrativas, comerciais e de recursos humanos, de forma inédita na história da **T'TRANS**. Esta revisão provocou substanciais alterações nos departamentos e no quadro

geral de funcionários, otimizando os níveis de custos e buscando diminuir o total gasto mensalmente.

A **RECUPERANDA** apresentou em seus balanços financeiros prejuízos nos anos de 2015 e 2016 e, dessa forma, medidas emergenciais foram tomadas juntamente com o pedido de recuperação judicial, visando minimizar drasticamente esses prejuízos, buscando incessantemente um ajuste para que, como primeira meta, a **T'TRANS** pare de gerar prejuízos.

O próximo objetivo é atingir seu *break-even*, quando os gastos são iguais às entradas e ainda não geram lucros, mas também não geram prejuízo. Posteriormente, no médio prazo, visa-se voltar a alcançar uma melhor rentabilidade, para poder saldar todos os compromissos com seus **Credores**, conforme apresentados neste presente plano.

ENTRE AS MEDIDAS IMPLEMENTADAS E A IMPLEMENTAR ESTÃO:

- Um novo conceito de apoio a gestão de projetos, (AGP) com a finalidade de acompanhar e analisar todo o ciclo operacional, desde a etapa inicial com a análise da proposta comercial em comparação ao contrato, passando pelas etapas de planejamento, execução, análise de performance e avanços e conclusão do projeto;
- Apresentação da **EMPRESA** e de seus projetos a potenciais investidores com o objetivo de captar recursos para a operação ou mesmo atrair novos parceiros globais que possam trazer *knowhow* e mais eficiência e produtividade na gestão e entrega de projetos;
- Redução dos custos com folha de pagamento, implementando a política de remuneração variável atrelada à performance das áreas e sobre os resultados dos projetos;
- Melhoria da gestão comercial, conduzindo as equipes de uma postura “passiva” para uma postura “ativa” e atuante, com metas de visitas e contratos fechados para compor o *backlog*;
- Desenvolvimento e integração de toda a plataforma tecnológica utilizada, afim de possibilitar controles mais efetivos e análise de indicadores, contribuindo para maior eficiência dos custos, margens e prazos dos projetos em “real time”.

- Implantação da Gestão de Orçamento Anual (GOA) – com foco no horizonte de doze meses dos gastos gerais (custos e despesas). Neste processo, serão apresentados os últimos resultados alcançados nos últimos anos e as metas a serem atingidas. O cumprimento do orçamento estará contemplado no plano de bonificação variável dos funcionários.
- Nova política de remuneração da equipe comercial com comissões sobre margens, na condição necessária de lucratividade da **RECUPERANDA** no período.
- Redução do quadro de funcionários administrativos, para trabalhar com uma equipe mais otimizada e proporcional à nova realidade que a **T'TRANS** passou a ter após o pedido da Recuperação Judicial.
- Novo modelo de avaliação dos funcionários, focado em atender as necessidades dos mesmos e identificar talentos.

Todas as decisões acima e outras de menor expressão diminuirão a necessidade de capital de giro, infraestrutura e pessoal, e colocarão a **EMPRESA** em linha com sua nova estratégia: manter somente seus melhores contratos e produtos com margens aceitáveis, mesmo que isso signifique uma redução no tamanho do faturamento da **T'TRANS**.

Terminando o período de ajustes, A **RECUPERANDA** passará a ter geração de caixa positiva e poderá iniciar o ciclo de pagamento a seus **Credores**. O Comitê Gestor da Crise acredita que somente com o engajamento de todos os envolvidos teremos uma real reestruturação da **EMPRESA**. Uma nova cultura meritocrática está sendo implantada na **T'TRANS**, e os colaboradores estão sendo orientados a reduzir custos e sempre focando nos resultados.

3.3.2. ESTRATÉGIA DE SERVIÇOS E PRODUTOS

A **T'TRANS**, está trabalhando na precificação de seus serviços e produtos, trabalhando com margens maiores e não abstando de sua margem. Os administradores da **RECUPERANDA** têm vasto conhecimento em seu mercado e estão trabalhando próximos às equipes estratégicas ligadas a cada tipo de projetos, assim como às ligadas ao desenvolvimento de novas tecnologias e processos que permitam a **T'TRANS** atuar de maneira mais ágil e dinâmica.

Pretendemos alterar as estratégias operacionais para possibilitar maior produtividade da equipe, tais como fechar parcerias que visem maior viabilidade econômica e operacional para os novos contratos.

Após a concessão da Recuperação Judicial, a **T'TRANS** entrará em uma nova fase onde irá manter rigidamente a nova diretriz de serviços, com restrita política comercial de descontos e prazos, para que a **EMPRESA** se mantenha dentro de um ciclo de capital de giro saudável e não tenha prejuízos financeiros.

3.3.3. INFRAESTRUTURA

A unidade da **RECUPERANDA** está localizada na cidade de Três Rios (RJ) e conta atualmente, com a atuação de aproximadamente 220 colaboradores diretos e indiretos segmentados entre sua fábrica (Matriz) e suas duas filiais, uma unidade operacional de instalações fixas e sistemas que desenvolve os bloqueios eletrônicos e sinalização e controle e os sistemas de comunicação - Departamento de Sistemas Eletrônicos (DSE) e um escritório, ambas em São Paulo. Sua fábrica de montagem e reforma de material rodante em Três Rios, possui área total de 64.700 m² com área construída de 32.300 m² onde antes funcionou uma oficina de locomotivas da FR3, Rede Ferroviária Federal. Dentre seus departamentos e facilidades destacam-se:

- Sistemas de comunicação
- Linha de produção e acabamento
- Galpão de montagem completa e jig de montagem de caixas
- Caldeiraria
- Cabine de jateamento
- Cabine de pintura
- Materiais compostos
- Teste de estanqueidade
- Setor de testes estáticos e dinâmicos para trens e VLTs
- Almoxarifado
- Inflamáveis
- Movimentação/equipamentos
- Edifício de Engenharia
- Fábrica de compostos de fibra de vidro



3.3.4. BUSCA DE FONTES ALTERNATIVAS DE FINANCIAMENTO

O mercado de crédito no Brasil vem, gradativamente, retomando a sua propensão a conceder novas linhas, pois o risco econômico (variável exógena a qualquer negócio) que aumentou muito nos últimos anos provocando aumento da taxa de inadimplência, vem se estabilizando e permitindo que os investimentos, então represados, sejam retomados girando a economia e reaquecendo o mercado.

Apesar do momento exposto, a **T'TRANS** vem intensificando esforços no sentido de negociar o financiamento das operações, negociando taxas mais atraentes e menos onerosas com novas instituições financeiras parceiras, junto a fornecedores e outros tipos de fomentadores. O mercado entende que apesar da atual crise, a **T'TRANS** tem potencial para superá-la com o suporte da Recuperação Judicial e o balizamento do passivo atual.

3.3.5. ALTERAÇÃO DE COTAS - BUSCA DE INVESTIDORES

Uma alternativa interessante e com alto grau de possibilidade, é receber aportes de recursos de potenciais investidores, podendo, assim, acelerar o processo de reestruturação e retomada do crescimento da **EMPRESA**. Posto isso, a alienação de cotas e do controle, como forma de captação de investimento, estaria sendo autorizada com a aprovação do presente plano.

3.3.6. RETOMADA DA RENTABILIDADE

Todos os esforços da administração se concentram para que a **T'TRANS** volte a ser rentável, inicialmente estancando os prejuízos gerados ao longo dos últimos dois anos. Mesmo após inúmeros fatores que modificaram o mercado de atuação da **RECUPERANDA** nos últimos anos, os acionistas acreditam na capacidade da **EMPRESA** de se reinventar e voltar a ser rentável, como já foi no passado. Para tal, as políticas e os controles implementados no momento são rígidas e voltadas para o resultado.

3.3.7. RETOMADA DA CREDIBILIDADE

Foi iniciado um intenso processo de esclarecimentos e discussões com os principais **Credores** da **EMPRESA**, no sentido da manutenção dos serviços essenciais à atividade e

fornecimento de insumos fundamentais para manter o processo produtivo. A **EMPRESA** vem em processo contínuo de retomada da credibilidade.

Como parte deste processo, a **T'TRANS** está proativamente informando a seus parceiros comerciais sobre o andamento da Recuperação Judicial. A política adotada é de 100% de transparência, assim como orientação para aqueles parceiros que estão pela primeira vez envolvidos em um processo de Recuperação Judicial.

Portanto, a segurança passada é a mesma. A **T'TRANS** está com as portas abertas para quem desejar entender o dia a dia de suas atividades e seu desejo em busca de sua breve reestruturação.

3.3.8. FERRAMENTAS DE GESTÃO

Estão sendo implantadas novas ferramentas de gestão a fim de mensurar custos e resultados de forma mais precisa e reforçar controles na área de controladoria, projetos e nas fábricas. Com isso, nos preparamos para obter mais eficiência nas análises de rentabilidade de cada projeto, além de aprimorar a comunicação e efetividade de atuação de cada colaborador.

O processo de descentralização da tomada de decisão está em curso de forma gradativa. As obrigações e delegações estão com os diretores e gerentes dos projetos e das áreas administrativas, contando com o acompanhamento próximo do superintendente e também do presidente da **RECUPERANDA**.

3.3.9. PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

O Comitê Gestor da Crise está trabalhando intensamente na elaboração e Implantação de um renovado planejamento estratégico, envolvendo a definição de novas políticas, estratégias e objetivos. Além disso, trabalha também na implantação de um orçamento, a ser acompanhado mensalmente, visando corrigir, rigorosamente, distorções dentro do próprio período para não prejudicar a rentabilidade operacional.

Dentro desta estratégia, os gerentes estão mais próximos do acompanhamento de cada contrato. Além de terem as informações atualizadas quinzenalmente, há também o controle de mudanças de curso entre uma quinzena e outra, a fim de identificar possíveis gargalos e

eventos que provocam atrasos e descumprimento de tratativas comerciais, pois resultam na não liquidação das faturas, impactando diretamente o fluxo de caixa.

3.3.10. PLANEJAMENTO DE VENDAS E ESTRATÉGIAS COMERCIAIS

A diretoria está empenhada na retomada e aumento da rentabilidade da **EMPRESA**. Com esse objetivo, diversas ações estão sendo avaliadas como direcionar esforços para os projetos/contratos de venda com maior margem de contribuição, disponibilizar aos clientes serviços diferenciados, com menor custo e maior valor agregado, otimizar o processo logístico, melhorar a sinergia entre as equipes internas e as equipes nos canteiros de obras assim como estabelecer planos de metas e recompensas sobre resultados.

A multiplicidade de estratégias comerciais busca diminuir o prazo médio de execução dos contratos e o aumento de margem, acelerando assim a recomposição do capital de giro e estabelecendo uma melhor previsão do futuro financeiro.

3.4. OUTROS MEIOS DE RECUPERAÇÃO

O Comitê Gestor da Crise está analisando detalhadamente a viabilidade de cada meio de recuperação, conforme estabelece o art. 50 da Lei 11.101/05. Todas as medidas a seguir podem ser tomadas desde que os valores dos **Credores** sejam prioritariamente liquidados com os recursos oriundos das medidas a serem implantadas.

- ✓ *Concessão de prazos e condições especiais para pagamento das obrigações vencidas ou vincendas;*
- ✓ *Cisão, incorporação, fusão ou transformação de sociedade, constituição de subsidiária integral, ou cessão de cotas ou ações, respeitando os direitos dos sócios, nos termos da legislação vigente;*
- ✓ *Venda ou arrendamento de Unidade Produtiva Isolada;*
- ✓ *Alteração do controle societário;*
- ✓ *Aumento de capital social;*
- ✓ *Venda parcial dos bens;*
- ✓ *Emissão de valores mobiliários;*
- ✓ *Trespasse ou arrendamento de estabelecimento, inclusive à sociedade constituída pelos próprios empregados;*
- ✓ *Redução salarial, compensação de horários e redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva;*

- ✓ *Dação em pagamento ou novação de dívidas do passivo, com ou sem constituição de garantia própria ou de terceiros;*
- ✓ *Constituição de sociedade de Credores;*
- ✓ *Equalização de encargos financeiros relativos a débitos de qualquer natureza, tendo como termo inicial a data da distribuição do pedido de recuperação judicial e,*
- ✓ *Constituição de sociedade de propósito específico para adjudicar, em pagamento dos créditos, os ativos do devedor.*

3.5. ALIENAÇÃO DE ATIVOS E DE UPIs

A T'TRANS poderá, a partir da Homologação Judicial do Plano gravar, substituir ou alienar bens do seu ativo permanente, sem a necessidade de prévia autorização judicial ou da **Assembleia Geral de Credores**, sem prejuízo das demais alienações de bens ou outras transações previstas pelo Plano, respeitando-se os direitos contratuais, gravames e demais restrições que sejam aplicáveis a tais ativos. Decorrido o prazo de 2 (dois) anos após a Homologação Judicial do Plano, **A EMPRESA** poderá alienar livremente quaisquer bens de seu ativo circulante ou permanente que não se encontrem gravados, não sendo aplicáveis as restrições previstas neste Plano ou no art. 66 da LFR.

Quaisquer alienações de UPIs serão realizadas por meio de Procedimento Competitivo, nos termos dos arts. 60 e 142 da LFR. Em qualquer caso, a alienação será feita ao proponente que ofertar as melhores condições para o cumprimento do Plano, nos termos da LFR, atendidas as demais condições previstas neste Plano. Fica a critério da **T'TRANS** optar por qualquer modalidade de Procedimento Competitivo.

Na eventualidade da **EMPRESA** ter realizado, desde a data do pedido de Recuperação Judicial, certas alienações de ativos, estas serão devidamente reconhecidas pelos **Credores** como válidas e eficazes, desde que tenha sido devidamente submetidas e aprovadas pelo Juízo da Recuperação Judicial.

3.6. VIABILIDADE ECONÔMICO FINANCEIRA

3.6.1. PREMISSAS ADOTADAS NAS PROJEÇÕES

É indispensável que o disposto abaixo seja cumprido para que a **RECUPERANDA** possa recompor o capital de giro necessário para continuidade de suas atividades e para a preservação de seus ativos, bem como para o desenvolvimento do seu plano de negócios de forma redimensionada, sem prejuízo a seus colaboradores.

O modelo de projeção de faturamento e fluxo de caixa esperado, foi construído por meio de premissas microeconômicas conservadoras e factíveis bem como premissas de ordem macro e análise de sensibilidades como taxa de crescimento anual, dissídio anual, inflação e reajustes de preços, correções monetárias e juros.

3.6.2 PROJEÇÕES DE GERAÇÃO DE CAIXA

A seguir apresenta-se a capacidade de geração de caixa da **RECUPERANDA**. O cenário traçado utiliza bases exequíveis e utiliza fundamentos de redução de custos, otimização da cadeia produtiva, melhoria da eficiência e mudança estratégica com relação ao portfólio de produtos. Esse cenário permitirá a **RECUPERANDA** saldar as dívidas sujeita a Recuperação Judicial.

Considerando o volume de negócios e operações atuais no cenário industrial brasileiro, é evidente que a **T'TRANS** utilizará do financiamento em depreciação dos seus ativos recorrentes, a fim de saldar as dívidas da Recuperação Judicial, e, concomitantemente, não reinvestindo os valores mínimos necessários para continuidade do negócio em capital físico. Assim, **A EMPRESA** assume a responsabilidade nos primeiros anos de se financiar consumindo o capital físico atual.

RESULTADOS BASEADOS NO CENÁRIO (milhares de reais)												
ANO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Venda de Produtos e Serviços	59.754	62.742	63.997	64.637	65.929	67.248	69.938	73.435	74.169	75.653	77.922	80.260
Outras	3.061	3.215	3.279	3.312	3.378	3.445	3.583	3.762	3.800	3.876	3.992	4.112
Receita Operacional Bruta	62.816	65.956	67.275	67.948	69.307	70.693	73.521	77.197	77.969	79.529	81.914	84.372
Impostos sobre Vendas e Serviços	-10.712	-11.248	-11.473	-11.588	-11.819	-12.056	-12.538	-13.165	-13.297	-13.562	-13.969	-14.388
Receita Líquida	52.103	54.708	55.803	56.361	57.488	58.638	60.983	64.032	64.673	65.966	67.945	69.983
Custo das Vendas e Serviços	-38.157	-40.065	-40.866	-41.275	-42.100	-42.942	-44.660	-46.893	-47.362	-48.309	-49.758	-51.251
Margem Bruta	13.946	14.644	14.936	15.086	15.388	15.695	16.323	17.139	17.311	17.657	18.187	18.732
(Despesas) Receitas Operacionais	-12.734	-13.371	-13.638	-13.775	-14.050	-14.331	-14.905	-15.650	-15.806	-16.122	-16.606	-17.104
Resultado Antes dos Efeitos Financeiros	1.212	1.273	1.298	1.311	1.337	1.364	1.419	1.489	1.504	1.534	1.580	1.628
(-) Total Amortizações Dividas da RP	1.219,86	474,51	474,51	474,51	474,51	474,51	474,51	443,61	443,61	443,61	443,61	441,61
(=) Resultado Antes de IRPJ e CSLL	-148	1.125	673	684	708	731	779	873	886	913	954	995
(-) Provisões (IRPJ e CSLL)	0	51	30	31	32	33	35	39	40	41	43	45
Provisão para IRPJ	0	17	10	10	11	11	12	13	13	14	14	15
Provisão para CSLL	0	34	20	21	21	22	23	26	27	27	29	30
RESULTADO DRE	0%	1.074	643	654	676	698	744	834	846	872	911	951
		2%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%

3.6 CLASSIFICAÇÃO DOS CREDORES

A classificação e os respectivos números de **Credores**, bem como os totalizadores dos valores de cada classe, encontram-se expressos abaixo,

De acordo com a relação apresentada pela **EMPRESA**, em sua Inicial, distribuída em 16 de março de 2017, há 292 (duzentos e noventa e dois) **credores** listados, distribuídos em 3 (três) das 4 (quatro) classes estipuladas pela Lei 11.101/05.

- Classe 1 (I) - TRABALHISTAS: 157 (cento e cinquenta e sete Credores)
- Classe 2 (II) - GARANTIAS: 0 (zero)
- Classe 3 (III) - QUIROGRAFÁRIOS: 88 (oitenta e cinco)
- Classe 4 (IV) - QUIROGRAFÁRIOS ME/EPP: 47 (quarenta e sete)

O montante dos créditos existentes na data-base da elaboração deste plano de recuperação é de **R\$ 12.696.169,69** (doze milhões, seiscentos e noventa e seis mil, cento e sessenta e nove reais e sessenta e nove centavos).

3.7 PROPOSTA DE PAGAMENTO AOS CREDORES

Esta sessão baseia-se no panorama dos números e premissas adotadas até então no presente documento. Visando sempre manter a função social da **T'TRANS** as melhores estratégias e propostas que justificam a continuidade da geração de empregos, pagamento de impostos e pagamento dos **Credores**, estão apresentadas a seguir.

A fim de assegurar o integral cumprimento deste plano e, sobretudo, a manutenção da atividade econômica desenvolvida, a **RECUPERANDA** estimamos que as obrigações financeiras assumidas neste plano, bem como as de ordem operacional a que se comprometeu neste novo momento, serão financiadas mediante a não recomposição do capital físico e resultados obtidos a partir da operação.

3.7.1 PAGAMENTO AOS CREDORES - TRABALHISTAS

A **T'TRANS** sempre prezou pelo bem dos seus colaboradores, esforço verificado em vários casos de colaboradores que ficam na **EMPRESA** por muitos anos, contando hoje com

colaboradores que estão na **RECUPERANDA** há mais de quinze anos. O pagamento destes segue na proposta a seguir:

- **Carência:** não haverá carência, o pagamento será efetuado integralmente no primeiro ano, a contar da data de homologação deste plano;
- **Deságio:** 0% (Não haverá deságio);
- **Juros:** Não haverá incidência de juros, sendo que os valores serão pagos conforme estabelecido na relação de **Credores** apresentada pelo Administrador Judicial, bem como eventuais valores posteriormente habilitados ou modificados mediante decisão judicial transitada em julgado, atendendo, ademais, o disposto no artigo 9º, inciso II, da Lei nº 11.101/05;
- **Pagamento:** Será realizado em até 12 (doze) meses, ordenado da seguinte forma:
 - a. Os valores até R\$ 10.000,00 (dez mil reais) serão liquidados primeiramente, em 30 (trinta) dias após a homologação do Plano de Recuperação Judicial. Neste pagamento inicial, em atenção ao quanto disposto no parágrafo único do artigo 54 da LFR, já estão incluídos o pagamento de 5 (cinco) salários-mínimos por trabalhador (conforme o caso), dos créditos de natureza estritamente salarial vencidos nos 3 (três) meses anteriores ao pedido de recuperação judicial;
 - b. Em sequência, após o pagamento dos valores previstos no item (a), em 30 (trinta) dias, serão pagos aos **Credores** trabalhistas detentores de valores entre R\$ 10.000,01 (dez mil reais e um centavo) e R\$ 30.000,00 (trinta mil reais);
 - c. Por fim, após o pagamento dos valores previstos no item (b)., em 30 (trinta) dias, serão pagos aos **Credores** trabalhistas detentores de valores superiores à R\$ 30.000,00 (trinta mil reais).
 - d. A **T'TRANS** poderá antecipar os pagamentos dos Créditos Trabalhistas, desde que, em qualquer caso, sejam respeitadas a igualdade entre os **Credores** pertencentes à classe dos **Credores** Trabalhistas.

- e. Os créditos trabalhistas que forem controversos, ou seja, que sejam objeto de disputa judicial, somente serão pagos após o trânsito em julgado da decisão que julgar o referido crédito, e desde que devidamente habilitado nos autos da
- f. Recuperação Judicial e com a homologação pelo Juízo da Recuperação Judicial. Para fins de pagamento, serão respeitadas as disposições previstas nos itens (a), (b), (c), (d);
- **Liquidação:** Com os pagamentos realizados na forma acima exposta, ficam totalmente quitados os créditos da Classe I, - **Credores** trabalhistas da **RECUPERANDA**, nada mais sendo devido, seja a que título for.

3.7.2 PAGAMENTO AOS CREDITORES – QUIROGRAFÁRIOS

Apresentamos agora esclarecimentos quanto à proposta técnica e quanto à forma de pagamento aos **Credores** quirografários, Classe III.

- **Carência:** 24 (vinte e quatro) meses para início dos pagamentos, contados do trânsito em julgado da decisão que homologar o plano de recuperação;
- **Deságio:** 60% (Sessenta por cento);
- **Juros:** Os valores serão calculados com correção monetária e juros de TR + 1% ao ano e a remuneração será liquidada juntamente com o pagamento do principal. Os juros serão contabilizados do trânsito em julgado da decisão que homologar o plano de Recuperação Judicial e serão usados como base os valores apresentados na relação de **Credores** prevista no artigo 7º, §º 2º, da LFR ou de eventuais decisões do Juízo da Recuperação Judicial que determinar a modificação ou inclusão do crédito e desde que esteja transitada em julgado.;
- **Pagamento:** Pagamento do valor 40% (quarenta por cento) individual homologado pelo Juízo da Recuperação em 120 meses, após 24 (vinte e quatro) meses de carência, contados do trânsito em julgado da decisão que homologar o plano de recuperação;
- **Liquidação:** Com os pagamentos realizados na forma acima exposta, ficam totalmente quitados os créditos da Classe III, - **Credores** quirografários da **RECUPERANDA**, nada mais sendo devido, seja a que título for.

3.7.3 PAGAMENTO AOS CREDORES – QUIROGRAFÁRIOS EPP/ME

Apresentamos agora, esclarecimentos quanto à proposta técnica e quanto à forma de pagamento aos **Credores** quirografários EPP/ME, Classe IV.

- **Carência:** 24 (vinte e quatro) meses para início dos pagamentos, contados do transito em julgado da decisão que homologar o plano de recuperação;
- **Deságio:** 60% (Sessenta por cento);
- **Juros:** Os valores serão calculados com correção monetária e juros de TR + 1% ao ano e a remuneração será liquidada juntamente com o pagamento do principal. Os juros serão contabilizados do transito em julgado da decisão que homologar o plano de Recuperação Judicial e serão usados como base os valores apresentados na relação de **Credores** prevista no artigo 7º, §º 2º, da LFR ou de eventuais decisões do Juízo da Recuperação Judicial que determinar a modificação ou inclusão do crédito e desde que esteja transitada em julgado.;
- **Pagamento:** Pagamento do valor 40% (quarenta por cento) individual homologado pelo Juízo da Recuperação em 60 meses, após 24 (vinte e quatro) meses de carência, contados do transito em julgado da decisão que homologar o plano de Recuperação Judicial e;
- **Liquidação:** Com os pagamentos realizados na forma acima exposta, ficam totalmente quitados os créditos da Classe IV - **Credores** quirografários EPP/ME da **RECUPERANDA**, nada mais sendo devido, seja a que título for.

3.7.4 PAGAMENTO DE CREDORES FINANCIADORES E CREDORES ESTRATÉGICOS

Os **Credores Estratégicos** e os **Credores Financiadores** receberão seus respectivos créditos sujeitos ao Plano na forma estipulada em acordos bilaterais celebrados, a qualquer tempo, entre tais **Credores** sujeitos ao Plano e a **T'TRANS**, e serão considerados, para todos os efeitos, como parte integrante do Plano. Tais acordos devem atender às necessidades de tais **Credores Estratégicos** e **Credores Financiadores**, de maneira que tenham condições de continuar a fornecer produtos e serviços à empresa, e poderão prever a alteração das condições

de pagamento estabelecidas no Plano, inclusive no que diz respeito a deságios e prazos de pagamento. Esta disposição tem por objetivo incentivar o fornecimento, pelos **Credores Estratégicos**, de produtos e serviços, e pelos **Credores Financiadores**, de linhas de crédito essenciais à retomada e à manutenção das atividades da **T'TRANS**, de forma a permitir que **A EMPRESA** tenha condições de fazer frente às demais obrigações, inclusive de pagamento, estabelecidas no Plano.

3.7.5 OBTENÇÃO DE RECURSOS LÍQUIDOS PARA PAGAMENTO DOS CREDITORES SUJEITOS AO PLANO

A **T'TRANS** poderá, a seu único e exclusivo critério, utilizar o valor obtido com alienação de ativos ou UPIs, bem como qualquer outro recurso, advindo de qualquer outra fonte, para, a qualquer tempo, realizar ou antecipar o pagamento das parcelas devidas aos **Credores** sujeitos ao Plano.

3.7.6 AMORTIZAÇÃO DOS CREDITORES – RECUPERAÇÃO JUDICIAL

O cenário de amortização dos **Credores** da recuperação judicial segue a mesma linha dos comentários supracitados.

(-) Total Amortizações Dívidas da RJ						
ANO	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6
(-) Classe I - Trabalhista	1.219.663					
(-) Classe II - Garantia Real						
(-) Classe III - Quirografário			443.613	443.613	443.613	443.613
(-) Classe IV - Quiro/EPP e ME			30.894	30.894	30.894	30.894
Total Amortizado	1.219.663	-	474.507	474.507	474.507	474.507

(-) Total Amortizações Dívidas da RJ						
ANO	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10	Ano 11	Ano 12
(-) Classe I - Trabalhista						
(-) Classe II - Garantia Real						
(-) Classe III - Quirografário	443.613	443.613	443.613	443.613	443.613	443.613
(-) Classe IV - Quiro/EPP e ME	30.894					
Total Amortizado	474.507	443.613	443.613	443.613	443.613	443.613

3.8 DISPOSIÇÕES FINAIS

Considerando a programação da recuperação exposta no presente PRJ serão observadas as seguintes regras:

- Independente da moeda que venha expressar o endividamento da **T'TRANS** em face de cada um dos seus Credores, o seu respectivo pagamento, bem como atualização de qualquer valor será realizado em moeda nacional do Brasil (Reais) e atualizado conforme o item - **3.7 PROPOSTA DE PAGAMENTO AOS CREDITORES**;
- Os valores devidos aos **Creditores** nos termos deste PRJ serão pagos por meio de transferência direta de recursos à conta bancária do respectivo credor, por meio de documento de ordem de crédito (DOC) ou transferência eletrônica disponível (TED), cabendo aos **Creditores** informar sua respectiva conta bancária com no mínimo 30 (trinta) dias de antecedência da data do pagamento previsto e não sendo considerados como um evento de descumprimento. Neste caso, a critério da **RECUPERANDA**, conforme o caso, os pagamentos devidos aos **Creditores** que não tiverem informado suas contas bancárias poderão ser realizados em Juízo. Não haverá a incidência de juros, multas ou encargos moratórios se os pagamentos não tiverem sido realizados em razão dos **Creditores** não terem informado em tempo suas contas bancárias à **RECUPERANDA**;
- Na hipótese de qualquer valor ou obrigação prevista no presente Plano coincidir em ser pago em dia que não seja considerado útil, o referido pagamento ou obrigação deverá ser realizado no dia útil subsequente;
- Os **Creditores** não receberão, em hipótese alguma, quaisquer valores que ultrapassem o valor estabelecido e aprovado neste PRJ, pois o cumprimento do PRJ implica em quitação total.

3.8.1 EFEITOS DA APROVAÇÃO DO PRJ

O PRJ aprovado em **Assembleia Geral de Credores** e homologado pelo Juízo da Recuperação, concedendo da Recuperação judicial (i) obrigará a **RECUPERANDA** e seus **Creditores** sujeitos à Recuperação judicial aos termos desse Plano, assim como seus

respectivos sucessores, a qualquer título; (ii) implicará, em relação à **RECUPERANDA** e seus coobrigados, avalistas/fiadores em novação de todos os créditos sujeitos aos efeitos da Recuperação Judicial.

3.8.2 AÇÕES JUDICIAIS

Após a aprovação e homologação do PRJ na forma da Lei, por força da novação disposta no presente PRJ, serão extintas todas as ações de cobrança, execuções judiciais ou qualquer outro tipo de medida judicial ajuizada contra a **T'TRANS**, seus respectivos coobrigados, avalistas e fiadores, bem como quaisquer outras sociedades relacionadas, inclusive por avais e fianças. Igualmente, as penhoras judiciais decorrentes dessas execuções, e outras eventuais constrições existentes, serão liberadas.

Os processos judiciais e arbitrais de conhecimento ajuizados por **Credores** sujeitos ao Plano que tiverem por objeto a condenação em quantia ilíquida, ou a liquidação de condenação já proferida, poderão prosseguir em seus respectivos foros, até que haja a fixação do valor do crédito sujeito ao Plano, ocasião em que o credor sujeito ao Plano deverá providenciar a habilitação da referida quantia no **Quadro Geral de Credores**, para recebimento nos termos do Plano. Em hipótese alguma haverá pagamento de **Credores** sujeitos ao Plano de forma diversa da estabelecida no Plano, inclusive em processos judiciais ou arbitrais ajuizados que estiverem em curso quando da Homologação Judicial do Plano ou que forem ajuizados após a Homologação Judicial do Plano.

3.8.3 MODIFICAÇÕES NO PRJ

Conforme previsto nos artigos 45 e 58 da LRF, o presente instrumento, PRJ, poderá ser alterado exclusivamente por parte e decisão da **RECUPERANDA**, independentemente do seu descumprimento, em AGC convocada para essa finalidade, deduzidos os pagamentos porventura já realizados. As alterações do PRJ obrigarão todos os **Credores** concursais, inclusive os dissidentes.

3.8.4 NOVAÇÃO DOS CRÉDITOS

Todos os créditos sujeitos ao presente PRJ são novados pela homologação judicial deste PRJ e serão pagos conforme detalhamento contido no mesmo PRJ, seguindo todos os quesitos de valor, forma, condições e prazos pelo PRJ estabelecidos e nada mais.

3.8.5 COMPENSAÇÃO

A **T'TRANS** poderá compensar, a seu critério, quaisquer créditos sujeitos ao Plano com créditos detidos pela EMPRESA contra os respectivos **Credores** sujeitos ao Plano, quando tais créditos se tornarem líquidos, e até o valor de referidos créditos sujeitos ao Plano, ficando eventual saldo sujeito às disposições do presente Plano.

Retenção de Créditos a compensar. A **T'TRANS** poderá reter o pagamento de créditos sujeitos ao Plano na hipótese de ser credora dos respectivos **Credores** sujeitos ao Plano, desde que os créditos detidos contra os respectivos **Credores** Sujeitos ao Plano sejam objetos de litígio, com o objetivo de que tais créditos sejam compensados com os créditos sujeitos ao Plano quando se tornarem líquidos.

3.8.6 BAIXA DE PROTESTOS

Após a aprovação e homologação do PRJ na forma da Lei, por força da novação prevista no artigo 59 da LFR, deverão ser cancelados todos os protestos de títulos que se referem a créditos sujeitos aos efeitos da presente recuperação judicial, efetuados contra os CNPJ da **RECUPERANDA** - matriz e filiais - de forma a cumprir o estabelecido neste plano.

3.8.7 DESCUMPRIMENTO DO PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL

Na hipótese de ocorrência de qualquer evento de descumprimento deste Plano, a **T'TRANS** poderá requerer ao Juízo da Recuperação Judicial, no prazo de até 30 (trinta) dias contados da apuração do referido evento de descumprimento, a convocação de **Assembleia Geral de Credores** para deliberar a respeito de eventual emenda, alteração ou modificação ao Plano que saneie ou supra tal descumprimento.

3.8.8 ENCERRAMENTO DA RECUPERAÇÃO JUDICIAL

O processo de Recuperação Judicial será encerrado a qualquer tempo após a Homologação Judicial do Plano, a requerimento da **RECUPERANDA**, desde que todas as obrigações que se vencerem em até 2 (dois) anos após sua homologação sejam cumpridas.

3.8.9 COMUNICAÇÃO

Todas e quaisquer notificações, requerimentos, pedidos e comunicações, para serem eficazes, deverão ser feitas por escrito e endereçadas à **RECUPERANDA**, nos autos da Recuperação Judicial.

3.8.10 CRÉDITOS – MODIFICAÇÃO, IMPUGNAÇÃO E DIVERGÊNCIA

Os Créditos sujeitos ao PRJ poderão ser modificados e novos créditos poderão ser incluídos pelo Administrador Judicial, ao preparar sua **Relação de Credores**, bem como na consolidação do **Quadro Geral de Credores**, em razão do julgamento dos incidentes de habilitação divergência ou impugnação de crédito.

Nas hipóteses de serem reconhecidos novos Créditos Concurais e novos créditos forem incluídos no **Quadro Geral de Credores**, ou serem alterados Créditos Concurais já reconhecidos na **Lista de Credores**, por decisão do Administrador Judicial, decisão judicial ou acordo entre as partes, tais novos Créditos ou o valor alterado de Créditos já reconhecidos serão pagos na forma prevista neste Plano, a partir do trânsito em julgado da respectiva decisão judicial. Neste caso, as regras de pagamento de tais Créditos, notadamente quanto à incidência de juros, passarão a ser aplicáveis apenas a partir do referido trânsito em julgado.

3.8.11 CESSÃO E TRANSFERÊNCIA DE CRÉDITOS

Os **Credores Concurais** poderão ceder ou transferir livremente seus créditos contra a **RECUPERANDA**, observando-se que independentemente da cessão ser feita por lei ou contrato, estarão sempre sujeitos aos efeitos deste PRJ, especialmente em relação a valores, condições e prazos de pagamentos, devendo o credor informar isso ao cessionário, bem como a **RECUPERANDA**, a ocorrência da cessão, assim como noticiar em juízo, sob pena de ineficácia em relação à **T'TRANS**, bem como a validade integral de eventual pagamento.

3.8.12 GARANTIAS PESSOAIS

Por cautela fica expressamente estabelecido que não obstante a novação disposta neste PRJ, o seu cumprimento implicará e ratificará a extinção de todas as obrigações solidárias, acessórias e quaisquer outras garantias, inclusive por avais e fianças, assumidas pela **RECUPERANDA** e pelos seus sócios e/ou acionistas, bem como por terceiros. Igualmente, as penhoras judiciais e outras eventuais constrações existentes, serão liberadas.

3.8.13 FALÊNCIA E EXECUÇÃO ESPECÍFICA

Na hipótese de decretação de falência durante o período de 2 (dois) anos após a concessão da Recuperação Judicial pelo Juízo da Recuperação, os **Credores** terão restituídos seus direitos originais, descontados eventuais pagamentos que porventura já tenham sido realizados pela **RECUPERANDA** na forma deste **PRJ**.

3.8.14 QUITAÇÃO

Após o pagamento integral de quaisquer créditos conforme disposto neste **PRJ**, serão os mesmos considerados totalmente quitados e automaticamente passadas a ampla, geral, irrevogável e irretroatável quitação, para nada mais se reclamar a qualquer título contra a **RECUPERANDA**, ou eventuais coobrigados, garantidores, fiadores ou avalistas, por parte dos **Credores**.

3.8.15 ELEIÇÃO DE FORO

Todas as controvérsias ou disputas que surgirem ou que estiverem relacionadas a este Plano ou aos créditos sujeitos à Recuperação Judicial serão resolvidas pelo Juízo da Recuperação Judicial.

Este PRJ é firmado pelos representantes legais da **T'TRANS**, assim constituídos na forma dos respectivos estatutos sociais.

Três Rios, 2 de outubro de 2017



TRANS SISTEMAS DE TRANSPORTES LTDA