

PROPOSTA DE PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL
PRIMEIRA REVISÃO

**ESTRUTURA DE REPCUPERAÇÃO JUDICIAL PARA EMPRESA INCORPOL INDÚSTRIA E
COMÉRCIO DE POLTRONAS LTDA**

PORUTO ALEGRE, 01 DE OUTUBRO DE 2020.

CARTA DE APRESENTAÇÃO

Ilmo. ao Excelentíssimo(a) Senhor(a) Doutor(a) Juiz(a) de Direito da Comarca de Caxias do Sul

Vimos respeitosamente apresentar proposta revisão do plano de recuperação judicial – para a empresa INCORPOL INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE POLTRONAS LTDA.

Empresa responsável pela condução técnica da proposta do plano de recuperação judicial em fase postulatória, REBUILD: Consultoria Jurídica e Econômica, com sede na cidade de Porto Alegre (RS) e unidades em São Leopoldo (RS) e em Itajaí (SC).

Com atuação na redução dos riscos empresariais e agindo de forma proativa e comprometida, nossa empresa possui profissionais altamente capacitados, com experiência no exterior, publicação de livros nacionais e internacionais e atuação em multinacionais.

Prestamos serviços de reestruturação empresarial, voltado para as áreas jurídicas, econômicas e financeiras, com diferenciais a seguir:

- Equipe com grande experiência;
- Formação em nível de pós-doutorado no exterior; e
- Atuação em grandes universidades.

Atendemos empresas nacionais e internacionais, seja para o redirecionamento ou para proteção dos interesses dos proprietários que desejam reestruturar a empresa.

Realizado as devidas apresentações com credenciais de titulação e notório saber para o desenvolvimento da atividade proposta os proponentes passam a seguir a discorrer sobre a proposta do Plano de Recuperação Judicial em etapa apreciação dos credores.

- **Sumário**

CARTA DE APRESENTAÇÃO	2
INTRODUÇÃO	5
DOCUMENTOS RECEBIDOS.....	8
DAS MEDIDAS E OBJETIVOS BÁSICOS DO PLANO.....	9
APRESENTAÇÃO DA EMPRESA	12
○ PRODUTOS ESCOLARES.....	12
○ PRODUTOS RECLINÁVEIS	13
○ PRODUTOS BANQUETA.....	13
○ PRODUTOS INTERMUNICIPAL	13
○ PRODUTOS URBANOS.....	14
EXPOSIÇÃO DAS CAUSAS CONCRETAS DA SITUAÇÃO PATRIMONIAL	15
CENÁRIO ECONÔMICO INICIAL.....	23
○ MACROECONÔMICO.....	23
○ INFLAÇÃO BRASILEIRA	26
○ TAXA DE DESOCUPAÇÃO.....	27
REVISÃO DA PROPOSTA DO PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL: ESTRUTURA DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL PARA EMPRESA INCOPOL INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE POLTRONAS LTDA.....	29
DA JUSTIFICATIVA PARA PROPOSIÇÃO DE UM NOVO PLANO DE RECUPERAÇÃO	29
○ Gráfico 1 – Evolução do PIB per capita brasileiro, em R\$ a preços constantes de 2019, 1060 e 2020.....	31
○ Gráfico 2 – Desvio do PIB (%) 2020	32
○ Gráfico 3 – Impacto da queda de demanda global por mercadorias e serviços no PIB por setores de atividades econômicas, em (%).....	32
IMPACTOS NO SEGMENTO DE TRANSPORTE TERRESTRÉ NO BRASIL E SEUS REFLEXOS NO SEGMENTO.....	33
IMPACTOS NO DIA-A-DIA PELA VISÃO DA DIRETORIA EM RAZÃO DO COVID-19	45
ATUALIZAÇÃO DO CENÁRIO COVID-19	46
○ Referência:.....	47
ANÁLISE DO ENDIVIDAMENTO.....	49
○ PLANO DE PAGAMENTOS AOS CRÉDITOS SUJEITOS A RECUPERAÇÃO	50
○ CLASSE I – TRABALHISTAS.....	50

○ CLASSE II – GARANTIA REAL	53
○ CLASSE III – TITULARES DE CRÉDITOS QUIROGRAFÁRIOS	55
○ CLASSE IV – QUIROGRAFÁRIO PRIVILÉGIO ESPECIAL (ME/EPP)	57
COMPENSAÇÃO	58
PREMISSAS UTILIZADAS.....	59
○ RECEITA BRUTA	59
○ IMPOSTOS.....	59
○ INVESTIMENTOS.....	59
○ CAPITAL DE GIRO	60
○ PASSIVO SUJEITO A RECUPERAÇÃO JUDICIAL.....	60
OUTROS EFEITOS INERENTES À APROVAÇÃO DO PLANO	61
○ Suspensão das ações de recuperação de crédito	61
○ Novação da dívida	61
○ Suspensão da publicidade dos protestos	61
○ Pagamentos aos credores ausentes ou omissos	62
○ Descumprimento do Plano de Recuperação.....	62
DEMONSTRATIVO DE RESULTADO PROJETADO	63
RESUMO TÉCNICO	65

INTRODUÇÃO

O presente Estudo Técnico Econômico-financeiro da Revisão do Plano de Recuperação Judicial (Estudo Técnico) da INCORPOL INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE POLTRONAS LTDA, inscrita no CNPJ sob o número 94.338.753/0001-55, localizada na Rua A, nº 210, bairro Ana Rech, CEP: 95.060-000, Caxias do Sul, RS, é apresentado para auxiliar a empresa em seu processo de recuperação judicial. Daqui em diante, para fins de simplificação, denominada como “Recuperanda” ou “Empresa”.

Este estudo técnico foi desenvolvido pela empresa REBUILD Consultoria Empresarial (REBUILD) com base nas informações fornecidas pelas Recuperanda e seus assessores, visando fornecer um maior entendimento sobre o modelo de negócios das Recuperanda e subsídios que atestem a sua viabilidade econômico-financeira para auxiliar a Empresa em seu processo de recuperação judicial.

As premissas e declarações futuras aqui contidas têm por embasamento, em grande parte, as expectativas atuais e as tendências que afetam, ou que potencialmente venham a afetar, os negócios operacionais da INCORPOL INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE POLTRONAS LTDA. Consideramos que estas premissas e declarações futuras baseiam-se em expectativas razoáveis e são feitas com base nas informações que atualmente dispomos, muito embora estejam sujeitas a diversos riscos, incertezas e suposições. Tais premissas e declarações futuras podem ser influenciadas por diversos fatores, incluindo, exemplificativamente:

- Intervenções governamentais, resultando em alteração econômica, tributos, tarifas ou ambiente regulatório brasileiro;
- Alterações nas condições gerais da econômica, incluindo, como exemplo, inflação, taxas de juros, níveis de emprego e confiança do consumidor;
- Fatores ou tendências que possam afetar os negócios, participação no mercado, condição financeira, liquidez ou resultados das operacionais das empresas;
- Eventuais dificuldades das empresas em implementar seus projetos, tempestivamente e sem incorrer em custos não previstos, o que pode retardar ou impedir a implementação do plano de negócios delas;
- Eventuais dificuldades das empresas em realizar os investimentos previstos, devido à dificuldade de obtenção de financiamentos; e
- As operações das empresas dependem de sua capacidade de manter, aperfeiçoar e operar, eficientemente, sua contabilidade, cobrança e serviços aos clientes.

Desta forma, quaisquer informações financeiras incluídas nesse Estudo Técnico não são, e não devem ser consideradas, demonstrações contábeis das empresas. Os potenciais impactos financeiros mencionados neste estudo têm como base, exclusivamente, informações disponibilizadas pela Empresa até a data deste Estudo Técnico.

O presente Estudo Técnico baseia-se em informações públicas no que tange ao entendimento e conhecimento do setor por parte dos consultores da REBUILD e por informações fornecidas pelas Empresas.

Ao apresentarmos o Estudo Técnico, observando a legislação e regulamentação aplicáveis, nós, da REBUILD, não levamos em conta o impacto de quaisquer comissões e despesas que possam resultar da consumação da recuperação judicial. Ademais, os cálculos financeiros contidos no Estudo Técnico podem não resultar sempre em soma precisa, em razão de arredondamento.

Este documento não é, e não deve ser utilizado como recomendação ou opinião para os credores da Empresa sobre a transação é aconselhável para qualquer credor ou sobre a justiça (equidade) da transação (*fairness opinion*) do ponto de vista financeiro. Não estamos aconselhando tais credores em relação à recuperação judicial. Todos os credores devem conduzir suas próprias análises sobre a recuperação judicial e, ao avaliar o processo, devem se basear nos seus próprios assessores financeiros, fiscais e legais e não no Estudo Técnico.

A elaboração de análises econômico-financeiras, como as realizadas no presente Estudo Técnico, é um processo complexo que envolve julgamentos subjetivos e não é suscetível a uma análise parcial ou descrição resumida. Desse modo, a REBUILD acredita que o Estudo Técnico deve ser analisado como um todo, e a análise de partes selecionadas e outros fatores considerados na elaboração podem resultar em um entendimento incompleto e incorreto das conclusões. Os resultados aqui apresentados se inserem exclusivamente no contexto do Plano de Recuperação Judicial e não se estendem a quaisquer outras questões ou transações, presentes ou futuras, relativas à Empresa ou ao setor em que atuam.

O Estudo Técnico é exclusivamente destinado à Empresa e não avalia a decisão comercial cabível a estas de realizar a transação, tampouco constitui uma recomendação para a Empresa e/ou seus credores (inclusive, sem limitações quanto à maneira pela qual elas devem exercer seu direito a voto ou quaisquer outros direitos no que tange à recuperação judicial).

No presente Estudo Técnico, foram adotadas algumas premissas-chave, essenciais para o sucesso do Plano de Recuperação Judicial, informadas pela administrada da empresa. Caso não se realizem, impactos relevantes no Plano de Recuperação podem vir a ocorrer. Tais premissas são descritas em detalhes no capítulo Premissas, localizado neste documento na página 63.

DOCUMENTOS RECEBIDOS

O presente Estudo Técnico Econômico-financeiro para revisão do Plano de Recuperação Judicial foi elaborado com base em informações recebidas pela INCORPOL INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE POLTRONAS LTDA de seus assessores, na forma de documentos e entrevistas verbais com o cliente. As estimativas utilizadas neste processo estão baseadas nos documentos e informações coletados, aos quais incluem, entre outros, os seguintes:

- Balanços Patrimoniais
- Balancetes Mensais e Acumulados
- Demonstrações de Fluxo de Caixa
- Demonstrativo de Resultado
- Relatório de Controle Interno Gerencial
- Relatório de Resultado (receitas e custos) detalhado
- Contratos Societários da Empresas e suas alterações
- Detalhamento Patrimonial da Empresa e seus dirigentes
- Certificações e Premiações obtidas pela empresa e seus dirigentes
- Apresentações Institucionais das empresas
- Plano Comercial da Empresa
- Entrevista com Diretores e Gerentes sobre o Novo Cenário

Também utilizamos bancos de dados e relatórios selecionados de terceiros para obtenção de informações financeiras e econômicas, incluindo:

- Relatório de projeção macroeconômica brasileira desenvolvido pelo Banco Itaú
- Relatório macroeconômicos do Brasil desenvolvidos pelo Banco do Brasil
- Relatórios da Fundação de Economia e Estatística do Rio Grande do Sul
- Relatório da Secretaria de Planejamento do Rio Grande do Sul
- Relatórios do Instituto Brasileiro de Geográfica e Estatística (IBGE)
- Relatórios do Sindipeças Abipeças de Pesquisa de Conjuntura
- Relatórios da Confederação Nacional do Transporte (CNT)
- Relatórios de Desempenho do Setor de Autopeças pela Abipeças

DAS MEDIDAS E OBJETIVOS BÁSICOS DO PLANO

O presente Plano de Recuperação tem por objetivo reestruturar a empresa INCORPOL INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE POLTRONAS LTDA para que a mesma supere sua momentânea dificuldade econômico-financeira, dando continuidade aos negócios, mantendo-se no mercado e ampliando de forma organizada sua posição no *market share*¹.

Este Plano de Recuperação procura projetar o impacto das medidas administrativas e operacionais que serão implementadas para que a empresa INCORPOL INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE POLTRONAS LTDA alcance um lucro operacional adequado e sustentável ao longo dos próximos anos, o que possibilitará sua sustentação econômica e financeira. O presente Plano procura também, de forma clara e objetiva, demonstrar que a Empresa é composta de elementos que possuem viabilidade e como será o fluxo de pagamento para quitação de suas dívidas.

Para a elaboração do presente estudo foram analisadas, dentre outras, as seguintes áreas: estrutura dos ativos da empresa, estrutura organizacional, administrativa e financeira, compras, análise mercadológica, planejamento estratégico em vendas, planejamento e controle, custos, logístico e recursos humanos. Assim, a análise destas áreas em conjunto com a avaliação do desempenho financeiro do grupo foi base para nortear as ações a serem tomadas visando a recuperação.

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

- a. Preservar a empresa INCORPOL INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE POLTRONAS LTDA como entidade geradora de empregos, tributos e riquezas, assegurando o exercício de sua função social;
- b. Permitir que a empresa INCORPOL INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE POLTRONAS LTDA supere sua momentânea dificuldade econômico-financeira, dando continuidade à sua atividade social e econômica gerando riqueza nas regiões em que opera;
- c. Atender aos interesses dos credores da empresa INCORPOL INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE POLTRONAS LTDA;
- d. Reestruturar e equalizar as operações, direitos e ativos, da INCORPOL INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE POLTRONAS LTDA;

¹ participação de mercado, em português, é a fatia ou quota de mercado que uma empresa tem no seu segmento ou no segmento de um determinado produto.

- 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; e
- f. Ampliar sua participação no mercado por meio do desenvolvimento de uma estratégia comercial que compreenda o seu reposicionamento no mercado, bem como adotar um novo modelo de comercialização – introduzindo serviços de valor agregado na venda de produtos – buscando ampliar seu faturamento.

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

As projeções foram desenvolvidas por consultoria especializada, apoiada pela área financeira da empresa, considerando que o mercado continuará em crescimento conservador e contínuo, lembrando que a técnica utilizada foi a do justo meio termo pelo modelo moderado², para que não fosse por demais conservadora, e, por conseguinte, inapta, ou que fosse otimista a ponto de ultrapassar a barreira da realidade ou que pudesse trazer expectativa errônea a todos.

A relação das medidas a serem adotadas pelos gestores e em fase de implementação está descrita nos itens seguintes, dentre as quais se destacam:

- a. Governança e Modelo de Gestão
 - o Implementação do sistema de Governança Corporativa reorganização do modelo de decisão.
- b. Gestão Administrativa e Financeira
 - o Implementar um Modelo de Gestão do Fluxo de Caixa Diário para permitir um planejamento de caixa e gestão dos recebíveis;
 - o Elaboração de Política de Cobrança a empresa possui uma carteira de inadimplência muito baixa, tendo em vista a qualidade de crédito seus clientes.

² Em uma simulação econômica por tratar de um modelo econométrico aconselha-se realizar pelo menos três visões, sendo elas: a) conservador; b) moderado; e c) agressivo. Sendo a primeira modificada por reduzir as previsões macroeconômicas percentualmente, situação que apresenta uma sinalização de conservadorismo. Já a moderada utilizada de bases consensuais do mercado, tanto microeconômico quanto macroeconômico, permitindo uma visão da realidade e buscando um ajuste interno da organização para atender aos padrões estabelecidos. Por fim, o modelo agressivo superestima os indicadores macroeconômicos fazendo com que os resultados sejam puxados pelo crescimento.

c. Gestão Contábil e Fiscal

- Realinhamento contábil por meio de uma reunião com o atual contador apresentando as melhorias técnicas em virtude de do modelo atual de contabilidade estar orientado em sua plenitude para emissão de guias tributárias. O principal objetivo desta migração é permitir a empresa estar atualizada com as necessidades do mercado, pois identificou-se a existência de inconsistência contábeis e devido ao atraso no processamento dos dados contábeis a empresa não obtinha uma visão de futuro por meio das demonstrações.

d. Gestão Comercial e Publicidade

- Substituição de profissionais de vendas externas por profissionais especializados em vendas na modalidade de representantes comerciais, com empresas e devidamente registrados pelo CORE.
- Revisão da Política Comercial devido ao entendimento técnico que o percentual de comissionamento para representantes externos ficou representativo elevado para o aumento dos custos e por consequência redução da margem de líquida por.

e. Ações Emergenciais

- corte de despesas gerais na empresa;
- entrega do prédio da operacional dois; e
- ampliação de parceiros terceirizados para aumento na produção.

O objetivo final é equacionar o passivo da empresa e alavancar as atividades visando obter resultados sustentáveis.

Eventuais medidas adicionais serão avaliadas na apresentação do Plano de Recuperação. Entretanto, como essas medidas requerem uma investigação mais profunda, os impactos destas não forma incluídos nos resultados operacionais aqui abordados.

APRESENTAÇÃO DA EMPRESA

A empresa nasceu do sonho e da vontade de fazer de duas pessoas: DELMOR FRANCISCO PEZZI E ELVIO RAMIRO FIORIO DOS SANTOS. Assim, nasce a Incorpó Polônia e Comércio de Poltronas Ltda.

A empresa INCORPOL INDÚSTRIA E COMÉRCIOS LTDA atua no segmento de industrialização, comércio, importação e exportação de poltronas para ônibus e veículos automotores desde 1991.

Sua estrutura operacional dispõe de capacidade e agilidade para garantir o fornecimento de poltronas de alta qualidade, pois conta com uma equipe técnica que possui conhecimento e treinamento adequados para atender todas as demandas da empresa.

Em mais de 27 anos de atividade, a parte autora sempre atendeu grandes empresas do setor automotivo, a exemplo da MARCOPOLO S.A. e da COMIL ÔNIBUS S.A. Como visto seus clientes são grandes marcas consolidadas no mercado nacional e internacional, os quais cobram por produtos de qualidade que a autora INCORPOL produz.

Não obstante toda a expertise apresentada, bem como a credibilidade galgada no cenário nacional, a empresa ingressou em crise econômica financeira face as situações enfrentadas, os quais culminam com o presente pedido de recuperação judicial.

○ PRODUTOS ESCOLARES



Poltrona Escolar FNDE



Poltrona Escolar Van

○ PRODUTOS RECLINÁVEIS



Poltrona Semileito



Poltrona Executiva Soft Plus



Poltrona Leito Turismo Super Soft



Poltrona Reclinável Van Soft



Poltrona Leito Total



Poltrona Reclinável Soft



Poltrona Executiva Soft

○ PRODUTOS BANQUETA



Banqueta Urbana



Banqueta Executiva

○ PRODUTOS INTERMUNICIPAL



Poltrona Intermunicipal Fixa



Poltrona Intermunicipal Fixa Plus

○ PRODUTOS URBANOS



Poltrona Urbana
Injetada com
Almofadas



Poltrona Urbana
Fixa Alta



Poltrona Urbana
Escolar Standard



Poltrona Urbana
Comfort



Poltrona Urbana
Padrão



Poltrona Urbana
Injetada

EXPOSIÇÃO DAS CAUSAS CONCRETAS DA SITUAÇÃO PATRIMONIAL

Determina a lei que a pretendente explique quais razões levaram-na à atual situação patrimonial. O que se precisa ter em mente é que no momento em que houver uma crise financeira, é necessário que haja uma ação que proteja o empreendedor, a fim de que o mesmo possa equacionar seu passivo, proteger seus ativos, e continuar produzindo. É esse o caso da requerente.

Na verdade, o que pretende a lei ao determinar que a empresa indique as razões da crise é fazer com que o empreendedor mostre, com boa-fé, transparência e verdade, se está a se tratar de uma situação efetivamente alheia a sua vontade, ou se de alguma forma pretende enriquecer-se ilicitamente.

A crise econômico-financeira por que passa a autora, como é natural, resulta de inúmeras causas.

Durante a crise brasileira, que se arrastou entre os anos de 2015, 2016, 2017, 2018 e, ainda perdura em 2019, a autora sofreu, assim como empresas dos demais estados brasileiros, com retração das vagas de emprego, vendas e, consequentemente, os resultados financeiros.

A situação é muito bem retratada pelos números abaixo, que correspondem ao faturamento bruto da autora nos últimos anos:

2015 – R\$ 24.750.074,62 (média mensal R\$ 2.062.506,18)
2016 – R\$ 17.621.491,11 (média mensal R\$ 1.468.457,59)
2017 – R\$ 19.460.386,28 (média mensal R\$ 1.621.698,86)
2018 – R\$ 5.486.083,00 (média mensal R\$ 457.173,58)
2019 – R\$ 5.032.198,41 (média mensal R\$ 419.349,87)
2020 – R\$ 2.283.497 (estimado)

Entre janeiro e fevereiro de 2020 (antes da pandemia) a empresa INCOPOL estava faturando R\$ 364 mil/mensal. Já com o anúncio nacional a média entre os meses de março até julho ficou em R\$ 169.777,20.

Os dados acima demonstram a queda vertiginosa pela qual passou o faturamento anual da empresa. Entretanto, o movimento de redução dos custos operacionais (quadro de funcionários, endividamento) não acompanhou proporcionalmente a retração do seu faturamento, o que, inegavelmente, contribuiu para que a situação econômica da autora se agravasse.

O cenário de dificuldade econômica enfrentado pela recuperanda iniciou em 2016, quando a empresa Comil Ônibus S.A. reduziu os pedidos em 90% e anunciou a sua

recuperação judicial, pois, naquele momento, empresa era o segundo maior cliente da recuperanda e responsável por um faturamento de aproximadamente R\$900.000,00 mensais.

Desde 2013 a Incopol empenhou-se em atender as demandas da Comil, que decidira investir em linhas de ônibus rodoviários. Inicialmente alugou um pavilhão para produzir as poltronas leito que eram contratadas e posteriormente providenciou a construção de um pavilhão capaz de atender a demanda.

Apesar de todos os esforços, a recuperanda jamais obteve o retorno financeiro esperado, ao contrário, endividou-se com instituições financeiras que subsidiaram a construção do referido pavilhão e ainda teve de arcar com o inadimplemento da Comil que há época alcançava aproximadamente o valor de R\$650.000,00.

A dívida deixada pela Comil e a diminuição da demanda que acarretou na queda de 30% do faturamento é até hoje sentida pela autora e constitui uma das causas de sua crise.

Entretanto, a derrocada se deu com a diminuição do fornecimento de poltronas para a empresa Marcopolo, antiga Neobus. Explica-se.

Nos primeiros anos de sua atividade a empresa fornecia seus produtos para a Marcopolo, na época sediada em São Paulo. Em 1997, a parceria comercial entre as empresas foi encerrada, momento em que se iniciou a relação comercial com San Marino Neobus.

De 1997 a 2013 a recuperanda forneceu 100% das poltronas urbanas e semi rodoviárias à Neobus, o que lhe representava um faturamento mensal de R\$1,7 milhões.

A partir de 2014, a relação comercial havida entre as duas empresas modificou-se. Em dezembro daquele ano foi anunciada a compra de cinco carros rodoviários por dia, o que geraria um faturamento aproximado de R\$2 milhões ao mês. Entretanto, em 2015, a Neobus entrou em processo gradual de venda de suas ações para a até então concorrente Marcopolo e essa compra jamais ocorreu, apesar de todo o investimento realizado pela recuperanda.

Apesar da série de comunicados que informavam a manutenção da gestão Neobus, os pedidos foram paulatinamente diminuindo, até que em março de 2017 a recuperanda foi comunicada que a partir daquele momento forneceria apenas as poltronas para ônibus urbano, pois as rodoviárias seriam fabricadas pela Marcopolo.

Desde então, houve a redução de 99% dos pedidos gerais da empresa à parte autora, o que potencializou a sua crise financeira e é, sem sombra de dúvida uma das principais causas que levaram ao presente pedido.

Excelência, é importante destacar que o investimento realizado pela Incopol no desenvolvimento e fabricação de poltronas do segmento rodoviário para a Neobus e a decisão da empresa de adquirir as poltronas da Marcopolo, desconsiderando todo o

investimento realizado, foi o fato determinante que culminou na falta de recursos econômicos para o cumprimento das obrigações.

Somadas a recuperação judicial da Comil e a suspensão de compras da Marcopolo/Neobus, a recuperanda sofreu uma queda geral de 90% em seu faturamento. O encerramento dessa operação até hoje não foi suprido, apesar de todo o esforço e dedicação na captação de novos clientes.

Muitas medidas vêm sendo adotadas, ainda que a contragosto da autora, que tem de “cortar na carne” os custos para que possa se manter competitiva no mercado.

A situação econômica do país também contribuiu para a configuração da crise enfrentada pela empresa. Nos últimos anos, o mercado brasileiro enfrenta uma crise econômica, retratada no quadro de projeção econômica elaborado pelos economistas do Banco Itaú com base nas fontes: FMI, Bloomberg, IBGE, BCB, Haver e Itaú:

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019P	2020P
Brasil								
Atividade Econômica								
Crescimento real do PIB - %	3,0	0,5	-3,5	-3,3	1,1	1,1	1,0	2,2
PIB nominal - BRL bi	5.332	5.779	5.996	6.267	6.554	6.828	7.180	7.605
PIB nominal - USD bi	2.468	2.455	1.800	1.797	2.053	1.868	1.836	1.860
População - Milhões	200,0	201,7	203,5	205,2	206,8	208,5	210,1	211,8
PIB per capita - USD	12.342	12.169	8.847	8.762	9.929	8.957	8.738	8.782
Taxa nacional de desemprego - média anual (*)	7,1	6,8	8,5	11,5	12,7	12,3	12,0	11,7
Taxa nacional de desemprego - fim do ano (*)	6,8	7,1	9,6	12,6	12,4	12,2	11,9	11,5
Inflação								
IPCA - %	5,9	6,4	10,7	6,3	2,9	3,7	3,3	3,7
IGP-M - %	5,5	3,7	10,5	7,2	-0,5	7,5	5,5	4,0
Taxa de Juros								
Selic - final do ano - %	10,00	11,75	14,25	13,75	7,00	6,50	4,50	4,00
Balanço de Pagamentos								
BRL / USD - final de período	2,36	2,66	3,96	3,26	3,31	3,88	3,90	4,25
Balança comercial - USD bi	2	-4	20	48	67	58	50	40
Conta corrente - % PIB	-3,2	-4,1	-3,0	-1,3	-0,7	-1,2	-1,8	-2,2
Investimento direto no país - % PIB	2,8	3,9	4,2	4,4	3,4	4,7	4,7	5,3
Reservas internacionais - USD bi	376	374	369	372	382	387	387	387
Finanças Públicas								
Resultado primário - % do PIB	1,7	-0,6	-1,9	-2,5	-1,7	-1,6	-1,1	-0,9
Resultado nominal - % do PIB	-3,0	-6,0	-10,2	-9,0	-7,8	-7,1	-5,9	-4,8
Dívida pública bruta - % do PIB	51,5	56,3	65,5	69,9	74,1	77,2	76,9	77,8
Dívida pública líquida - % do PIB	30,6	33,1	36,0	46,2	51,6	54,2	57,3	58,0

Fonte: FMI, Bloomberg, IBGE, BCB, Haver e Itaú

(*) Taxa de desemprego medida pela Pesquisa Contínua

Fonte: Relatório de Cenário Econômico Banco Itaú (janeiro de 2019)³.

Olhando mais próximo, em especial, para o ano de 2015, podemos perceber que os principais problemas ocorreram com o aumento da taxa SELIC entre maio e junho deste ano chegando em 14,25%. Junto a essa situação o dólar passou de R\$ 2,60 para R\$ 4,20 ao longo de 2015, ocasionando uma grande instabilidade e reviravolta no modelo de importação e exportação. Especificamente no Rio Grande do Sul, neste ano, houve uma retração de 12,1% no setor industrial da região.

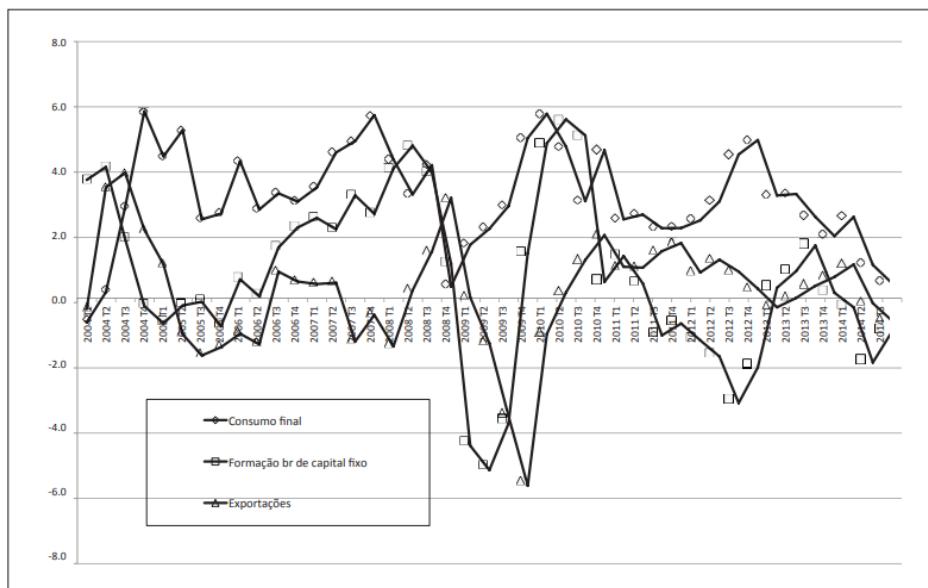
³ Disponível em: <<https://www.itau.com.br/itaubba-pt/analises-economicas/projecoes>>.

Em uma entrevista⁴ realizada com Rebeca de La Rocque Palis, coordenadora de Contas Nacionais do IBGE, a época, ressaltamos:

[...] a indústria amargou uma queda de 6,2%, puxada pela retração de quase 8% do setor de construção. "Construção teve queda importante, puxada tanto com a parte de infraestrutura como a parte imobiliária", disse Rebeca. Além da construção, a indústria de transformação recuou 9,7%, influenciada pela redução, em volume, dos segmentos de veículos, de máquinas e equipamentos e de aparelhos eletroeletrônicos.

"Os serviços que mais caíram são exatamente os correlacionados com a indústria de transformação e o nosso comércio", disse a coordenadora do IBGE. O IBGE afirma que esse resultado vem da "deterioração dos indicadores de inflação, juros, crédito, emprego e renda ao longo de todo o ano de 2015".

O Dr. Luiz Fernando de Paula e o Dr. Manoel Pires, professor pesquisador da FCE/UFRJ e pesquisador IPEA, respectivamente, citam em seu denominado "crise e perspectiva para a economia brasileira" que o governo conseguiu evitar uma deterioração mais drástica das expectativas, logrando êxito na recuperação econômica a partir de meados de 2009. Em particular, o crescimento da formação bruta de capital fixo e do consumo contribuiu para a recuperação da economia no segundo semestre, conforme gráfico a seguir. Em resposta à restauração da confiança dos agentes e à ampliação do nível de utilização da capacidade instalada da indústria, o investimento cresceu de 17% do PIB (1º trimestre de 2009) para 20,5% no 3º trimestre de 2010. As exportações foram favorecidas pela forte melhora nos termos de troca, devido principalmente à retomada da economia chinesa em 2009 e à recuperação da economia mundial em 2010.



O Dr. Fernando de Holanda Barbosa Filho do Instituto Brasileiro de Economia, Fundação Getulio Vargas, Rio de Janeiro/ Rio de Janeiro, Brasil cita que o quadro a seguir

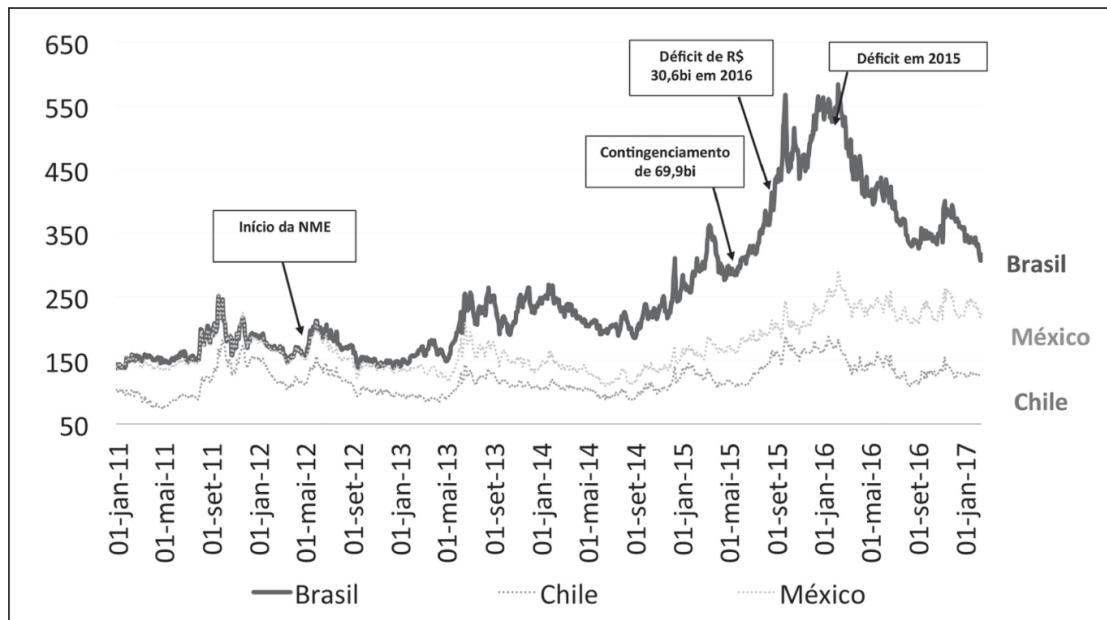
⁴ <http://g1.globo.com/economia/noticia/2016/03/pib-do-brasil-cai-38-em-2015.html>

mostra a decomposição do crescimento do PIB brasileiro entre 2002 e 2016. No período 2010-2014 houve um aumento da participação do capital no crescimento do PIB, fruto da elevação do investimento. No entanto, houve imediata diminuição do crescimento da PTF, o que reduziu o produto potencial brasileiro.

	PIB	PTF	Trabalho	Capital
2002-2010	3,9	1,6 41,1	1,1 27,9	1,2 31,0
2010-2014	2,2	0,5 24,2	0,0 0,5	1,7 75,3
2014-2016	-3,7	-1,9 49,9	-0,7 19,8	-1,1 30,3
2010-2016	0,2	-0,3 -119,8	-0,2 -107,9	0,7 327,7

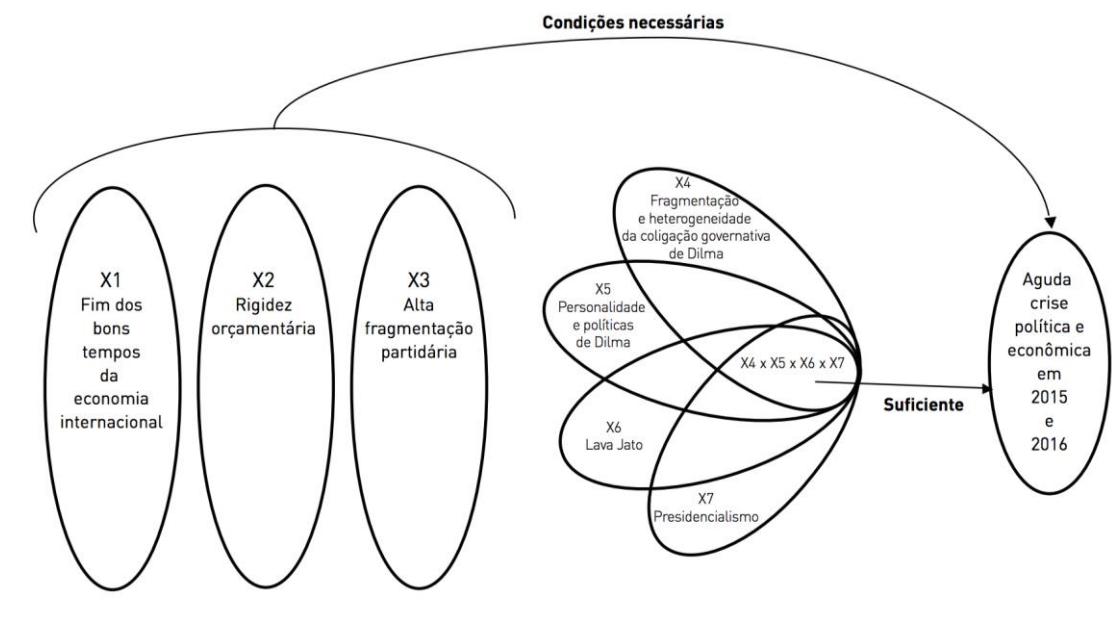
Continua o autor citando que após a crise internacional de 2008/2009 a taxa de crescimento de um conjunto de países latino-americanos caiu em 0,5% ao ano. No Brasil, essa queda foi de 2% ao ano. Barbosa Filho e Pessôa (2015) avaliam que essa queda adicional de 1,5% ocorrida no Brasil é fruto do conjunto de políticas erroneamente adotadas pelo país. Com base nas estimativas de produtividade apresentadas no quadro acima, estima-se que a taxa de crescimento do produto potencial da economia brasileira esteja entre 1,5% a.a. e 2,0% ao ano.

O gráfico a seguir apresenta uma conjuntura econômica realizando um comparativo entre Brasil, México e Chile referente ao Risco País onde entre os anos de 2015 e 2016 sofremos o maior impacto chegando a superar 550 pontos. Esse cenário gera uma elevação na taxa de juros real de equilíbrio doméstico.



Por fim, pode-se observar que o agravamento ocorreu de forma sistêmica no cenário brasileiro. Em especial Condições causais da crise política brasileira de 2015-2016 que podem ser observadas de forma sistêmica pela figura apresenta a seguir. O Dr. Octavio Amorim Neto, professor da EBAPE-FGV, em seu estudo “a crise política brasileira de 2015-2016” destaca que o cenário político construiu em grande parte para

situação de crise econômica entre os anos de 2015 e 2016, atribuindo a essa situação sete fatores descritos a seguir.



Ainda que alguns elementos macroeconômicos tenham obtido êxito, como por exemplo, a taxa de juros e inflação, ainda paira os elementos X1, X2, X3, X6, X7 sob nosso modelo atual. Independente do novo governante que poderá impactar negativamente ou positivamente os elementos X4 e X5 o cenário mundial sobre com uma guerra comercial (X1); a eminent necessidade de conter os gastos públicos tornará ainda maior a rígidez orçamentaria (X2); não vislumbramos uma alteração no modelo político da fragmentação partidária (X3) e presidencialismo (X7). Esperamos que a lava jato (X6) proporcione um aceno positivo duradouro modificando o comportamento dos governantes.

Diante desde cenário apresentado entende-se que 2018 ainda será fortemente afetada no que tange a crise econômica e política. Ainda que mais branda pelos elementos apresentados, existe uma forte restrição ao crédito e uma tendência ao desemprego conforme pode-se observar pelos relatórios e autores já citados. Nestas condições torna-se eminent uma ação mais robusta da recuperanda.

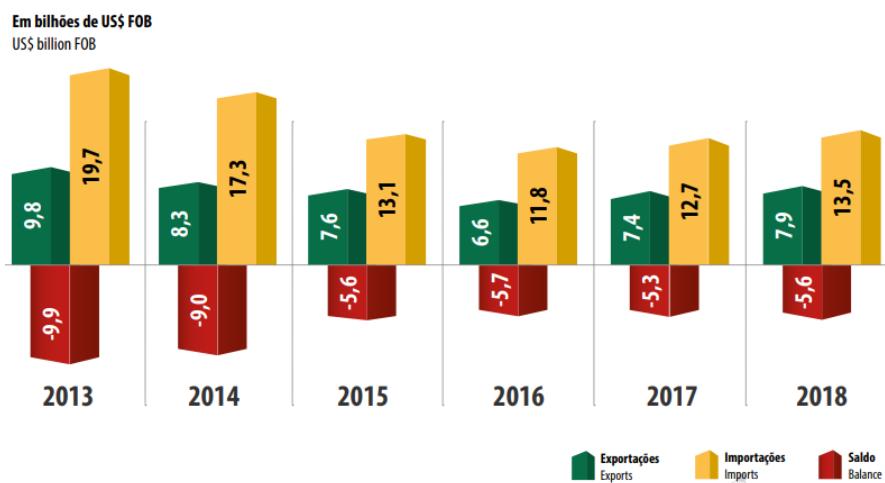
Nos últimos anos, o setor automotivo passou por sua mais severa crise e, apesar da recuperação recente, o cenário ainda é desafiador para a economia. De acordo com a pesquisa, a turbulência dos últimos anos gerou declínio no faturamento ou manteve a empresa estagnada.

Devido a correlação direta do segmento automobilístico e a macroeconomia de um país, a empresa foi afetada devido aos reflexos da crise em seus clientes, em especial, aqueles que atuam na fabricação, comercialização, importação e exportação de ônibus e veículos pesados.

No Brasil, o setor automotivo representa cerca de 22% do PIB industrial. Devido aos seus encadeamentos, é um setor cujo desempenho pode afetar significativamente a produção de vários outros setores industriais.

Como dito, a parte autora atua no setor de autopeças, fabricando poltronas e assentos especialmente para ônibus e caminhões. De acordo com dados da Confederação Nacional do Transporte, desde 2014, o setor é vitimado pela forte crise econômica que resultou em uma queda de 9,7% no PIB da categoria⁵.

Dados publicados pelo Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipecas) indicam que a balança comercial do setor vem sendo fechada negativamente desde 2013, o que, mais uma vez, evidencia as dificuldades econômicas suportadas pelas empresas. Vejamos:



Fonte: SINDIPEÇAS – Desempenho do Setor de Autopeças 2019⁶

A cidade de Caxias do Sul, referência do setor e município onde a recuperanda está localizada, também foi vitimada pela recessão na economia, conforme se constata nos números abaixo⁷:



⁵ Disponível em: <[https://www\[cnt.org.br/analises-transporte](https://www[cnt.org.br/analises-transporte)>.

⁶ Disponível em: <<http://www.virapagina.com.br/sindipecas2019/1/>>.

⁷ Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/economia/noticia/2018/03/apos-economia-cair-33-caxias-do-sul-comeca-a-se-reerguer-cjfeijfwb03m001ph2q0ydwl.html>>.

Para além dos dados apresentados, é imprescindível que se analise, em especial, o ano de 2015, que representou um marco importante na recessão enfrentada pela economia. Percebe-se que os principais problemas ocorreram com o aumento da taxa SELIC entre maio e junho daquele ano chegando em 14,25%. Junto a essa situação o dólar passou de R\$ 2,60 para R\$ 4,20 ao longo de 2015, ocasionando uma grande instabilidade e reviravolta no modelo de importação e exportação. Especificamente no Rio Grande do Sul, neste ano, houve uma retração de 12,1% no setor industrial.

Após dois anos de retração, provocada pela recessão econômica que amargou queda de 7,5% do PIB em 2 anos consecutivos, o mercado de alimentos voltou a avançar em 2017 no Brasil. A reação, embora ainda tímida no ano de 2017, sinalizou um leve crescimento para 2018 e projeções de melhora para esse ano de 2019.

A variação cambial também pode ser considerada uma das causas da crise enfrentada pelas indústrias. Em 2018 a cotação do dólar comercial alcançou o valor de R\$4,20, aliado à crise inflacionária e ao aumento da taxa de juros no Brasil, ocasionaram uma grande instabilidade e reviravolta no modelo de importação e exportação, que possui reflexo direto na atividade da empresa recuperanda.

Paralelamente à crise econômica, o setor automotivo e de autopeças cresceu 15,1% em 2018. Para 2019, empresários da cadeia de valor automotiva têm a perspectiva de aumento de 8,4% no faturamento do setor. Como consequência da expectativa positiva, empregos (diretos e formais) podem crescer aproximadamente 5,5%.

A guinada no biênio 2017 e 2018, representada pela recuperação da economia gaúcha em 4,3%, especialmente favorecida pelos desempenhos do comércio e da indústria de transformação, endossa a pretensão da autora de recuperar sua economia e sua saúde institucional.

A empresa sempre esteve a frente das dificuldades agindo de forma proativa e ampliando sua atuação por meio de novos mercados. A par disso, é fundamental salientar que, se por um lado a crise da autora é presente e relevante, isso não significa, de modo algum, que seja irreversível.

A propósito, é justamente para a superação da crise que se preste o instituto da recuperação judicial. Se a demandante vem, agora, buscar em sua recuperação judicial, é porque conta com razões objetivadas e concretas para entender que a crise é superável e que a empresa, na acepção mais ampla, é viável.

CENÁRIO ECONÔMICO INICIAL

O período para reconstrução empresas em recuperação tem se mostrado muito propício para o processo de retomada ao crescimento. Fato esse em razão da mudança governamental em que transita o Brasil. Analisando tecnicamente os movimentos apresentados pelo mercado interno, bem como pelos países investidores no Brasil houve uma modificação de tendência macroeconômicas.

○ MACROECONÔMICO

Como em qualquer setor econômico, as variáveis macroeconômicas afetam diretamente os resultados financeiros da comercialização e prestação de serviços. No setor segmento de Serafina Correa, a realidade não é distinta e o ambiente macroeconômico influencia de modo direto o andamento do setor.

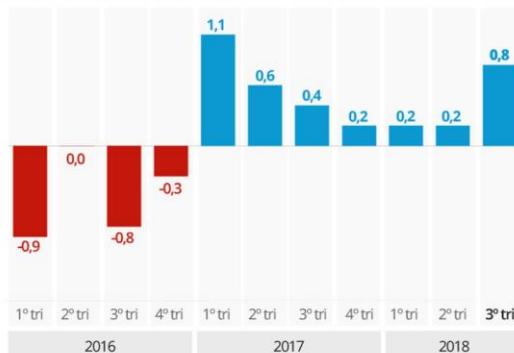
O empresário do setor Serafina Correa pode comprovar, diretamente, como o ambiente macro influencia os resultados microeconômicos. As elevadas taxas de desemprego, bem como a baixa taxa de confiança dos consumidores, somado a retração econômica entre 2015 a 2018, é um destes fatores influenciadores sobre o segmento.

A alta do dólar e o aumento da taxa de juros, também são exemplos de variáveis macroeconômicas que possuem forte influência e controle sobre o rumo da atividade do segmento, pois afetam diretamente o crescimento das empresas, principal cliente da recuperando. Assim, para o segmento uma moeda mais estável e uma taxa de juros mais competitiva permite que os empresários realizem investimentos com projeções futuras mais estruturadas e juntamente com o crescimento retomem a contratação do serviço de telecomunicações.

Após a eleição do ilustre presidente Sr. Jair Messias Bolsonaro e suas medidas de austeridades que visam uma guinada no modelo econômico brasileiro para uma economia liberal o Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro já demonstrou uma elevada correção quando comparada aos anos anteriores. Podemos observar pelo gráfico apresentado a seguir.

VARIAÇÃO TRIMESTRAL DO PIB BRASILEIRO

Em %, contra o trimestre anterior

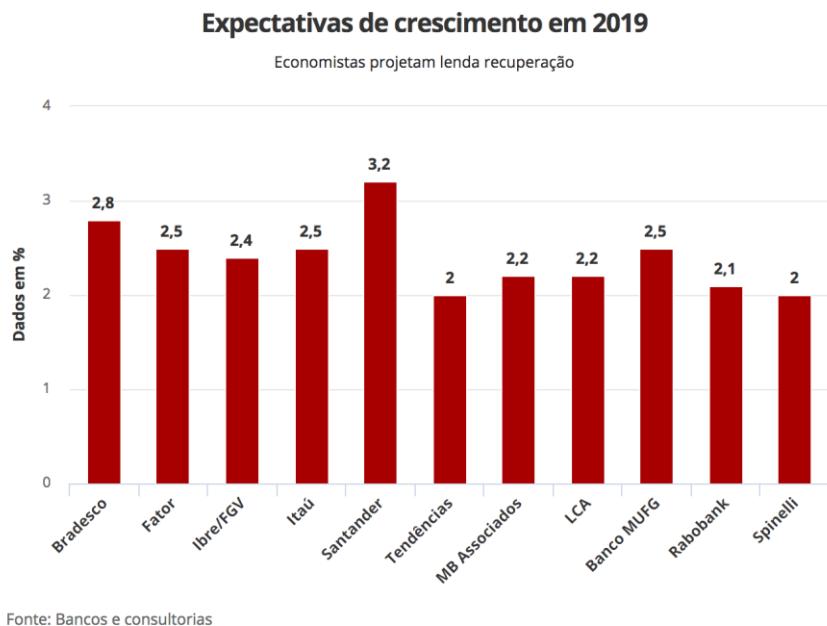


FONTE: IBGE

G1

Infográfico elaborado em: 30/11/2018

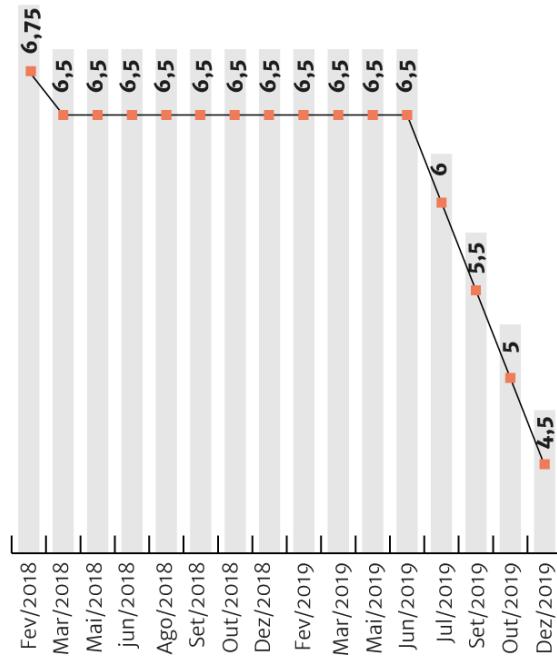
Uma visão relevante para construção deste projeto trata-se da expectativa de crescimento para o ano de 2019, afinal é o ano onde a empresa buscará construir seu capital de giro próprio e realizar investimento para obter o crescimento de faturamento. Podemos observar que a média dos expertos consultados é de 2,40 p.p..



○ TAXA SELIC

A taxa de juros em alta afeta negativamente os investimentos realizados. Quando a taxa de juros está em ascensão, o efeito contrário, que a economia brasileira apresenta, é redução dos investimentos, seja em novo maquinário, novas plantas ou novas tecnologias.

O aumento da taxa de juros da economia brasileira começou a tendência de alta, ao final do ano de 2012, quando o índice estava em 7,25%. Até aquele momento, o viés de alta era considerado natural, com o intuito de reequilibrar as contas públicas. O viés de alta acelerou ao final de 2014, com as incertezas geradas pelo processo eleitoral daquele ano e com o desequilíbrio da arrecadação gerado, dentre outros fatores, pela queda dos valores da commodities, como petróleo e minério de ferro, produtos que são carros-chefes da economia brasileira.

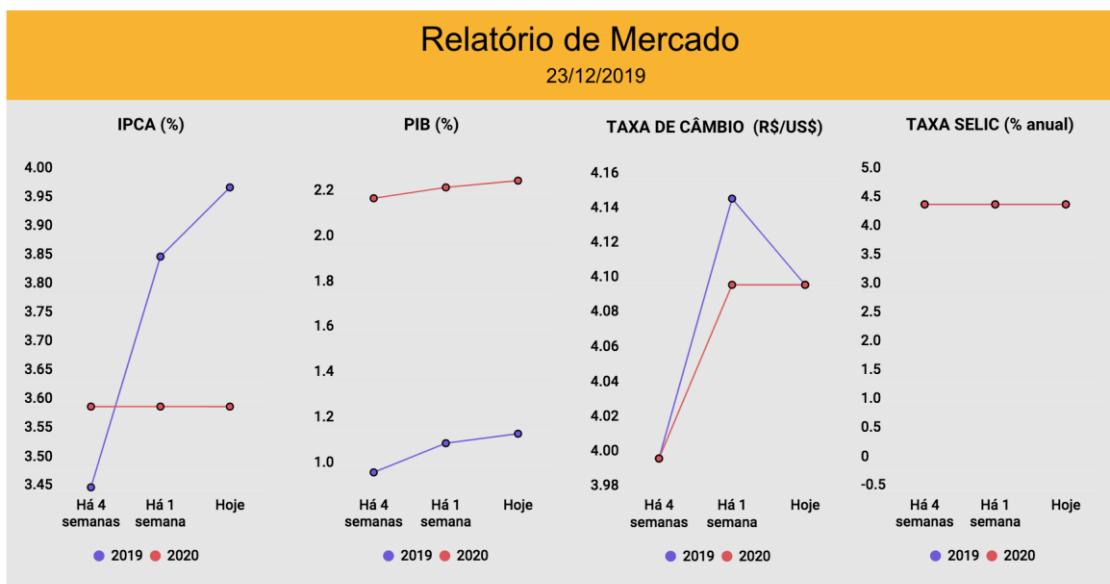


Fonte: Banco Central do Brasil, dezembro de 2019.

Atualmente em 4,5% a taxa Selic demonstra um sinal de estabilidade, no entanto, a crise econômica ocasionou uma retração de crédito muito forte por parte dos bancos impedindo o desenvolvimento econômico pela falta de confiança dos empresários e consumidores.

Em publicação recente o Banco Santander por meio de seu economista Luciano Sobral e Rodolfo Margato emitiu um relatório revisando as projeções para 2018 e 2019. Neste relatório chama atenção a citação que “nossa visão de que, nos próximos anos, uma taxa Selic de 8,50% será compatível com a inflação no centro da meta”.

Em sete de janeiro de 2019 o Banco Central por meio do Relatório Focus emitiu uma nova previsão para a TAXA SELIC saindo de 7,13 p.p. para 7,00 p.p (Baixa). Quando comparado as previsões do momento em que houve o ingresso do pedido os ilustres economistas Luciano Sobras e Rodolfo Margato estimavam uma previsão de 8,50 p.p., ou seja, estamos com uma redução de 17,65% na expectativa, sendo que esse cenário é muito favorável a retomada do crescimento econômico, afinal, reduz o custo do dinheiro.

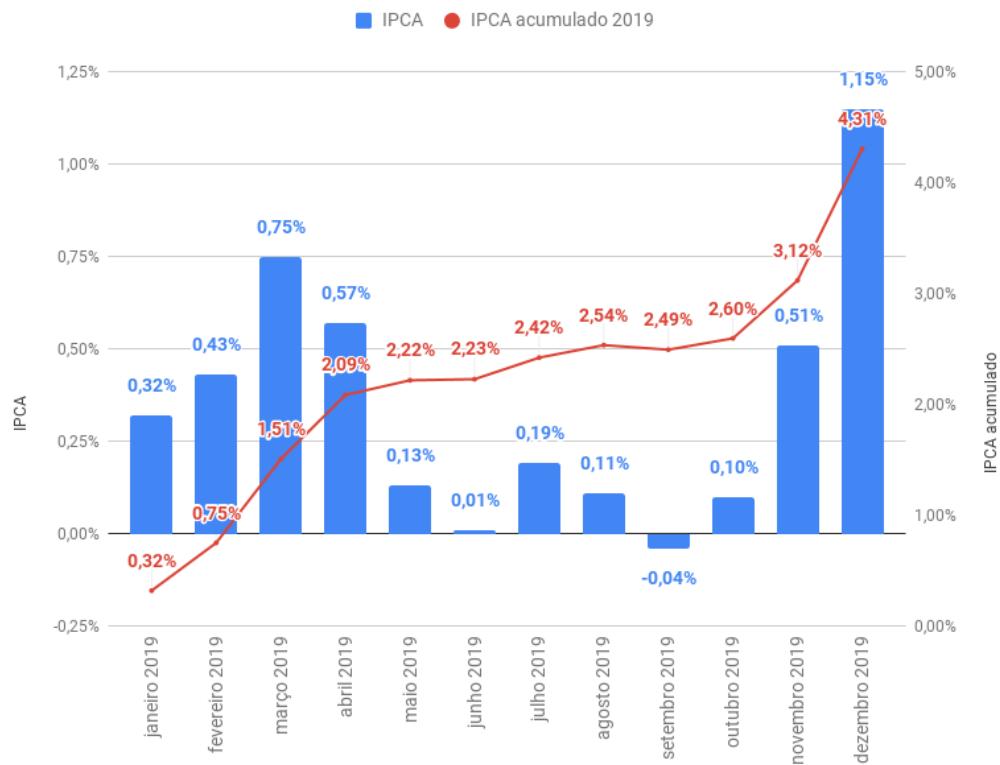


Fonte: Banco Central – Relatório Focus (dezembro de 2019)

○ INFLAÇÃO BRASILEIRA

Um dos maiores pesadelos econômicos brasileiros é a inflação. Geralmente, é um sinal de mau presságio econômico a evolução positiva deste índice. Ao final do ano de 2014, a inflação brasileira voltou a acelerar, com picos de crescimento nos anos de 2015 e 2016. O resultado direto, do crescimento da inflação, é a redução do poder de compra do consumidor brasileiro, afetando diretamente a produção industrial, dado que, com menor movimentação e demanda do mercado, menor será a demanda e a produção industrial.

Além disso, em momentos de inflação elevada, o governo atua com políticas monetárias, de modo a conter o avanço do índice inflacionário. O somatório das medidas macroeconômicas restritivas e da redução do poder de compra resulta em todo o turbilhão econômico, que o empresariado bem conhece, dos anos de 2015 e 2016.



Fonte: Fundação Getúlio Vargas (FGV), dezembro de 2019.

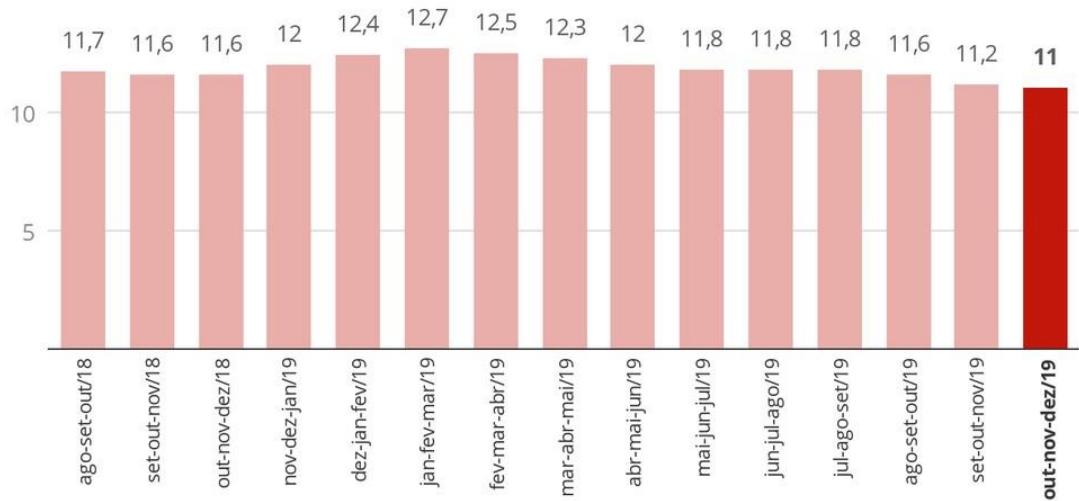
O indicador de Índice de Preço ao Consumido (IPCA) tem apresentado um forte crescimento devido ao ambiente político em que o Brasil se encontra, pelas pautas em debate neste momento, em especial, a reforma da previdência que vai demonstrar a força que o atual presidente possui e se poderá seguir sua governabilidade. Em março de 2019 o IPCA atingiu 4,58 p.p., ou seja, retornamos ao patamar de março de 2017 e qualquer aumento acima deste significa que estaremos retomando o cenário de dezembro de 2016 que registrou número superior a 4,58 p.p., na ocasião, encerrou o mês acumulado em 6,29 p.p.

○ TAXA DE DESOCUPAÇÃO

A falta de trabalho é um dos principais fatores para contração da economia em uma país, pois trata-se da geração de riqueza que permite a população realizar o consumo capaz de movimentar uma economia. A taxa média de desemprego em 2018 encerrou o ano com 12,3 contra 12,7 do final de 2017, apesar de uma leve melhora, em números absolutos podemos ter uma dimensão de mais de 12 milhões de pessoas sem emprego, situação que afeta expressivamente o cenário econômico.

Evolução da taxa de desemprego

Índice no trimestre, em %



Fonte: IBGE

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), dezembro de 2019.

Conforme podemos constatar pelo gráfico e relatórios apresentados o cenário futuro apresenta um grau de severa dificuldade para impulsionar a economia brasileira tendo em vista que a contração dos recursos faz com que as famílias evitem ao máximo a utilização dos recursos devido a uma necessidade emergencial. Esse indicador é um dos principais influenciadores do Índice de Confiança do Consumidor (ICC).

O jornal Correio Brasiliense em novembro de 2018 publicou a seguinte matéria:

Um em cada quatro desocupados está sem emprego há dois anos ou mais, apesar de a taxa de desemprego no Brasil ter caído para 11,9% — 12,5 milhões de pessoas — no trimestre encerrado em setembro. Percentual bem menor do que o do mesmo mês do ano passado, quando alcançou 12,4%, de acordo com dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio Contínua (Pnad Contínua), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O contingente de desalentados — pessoas que já não procuram mais vaga por acharem que não vão conseguir — atingiu 4,78 milhões de indivíduos, ou 4,3% da força de trabalho. O número é ligeiramente menor do que o do segundo trimestre deste ano, de 4,83 milhões, o maior contingente de desalentados da série histórica. No entanto, quando comparado ao mesmo período de 2017, há aumento de 12,6%. Os desalentados, na época, somavam 4,24 milhões de pessoas.

REVISÃO DA PROPOSTA DO PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL: ESTRUTURA DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL PARA EMPRESA INCORPOL INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE POLTRONAS LTDA.

Seguindo a metodologia descrita pelos profissionais ao qual realizam o estudo de viabilidade técnico financeiro-econômico, bem como seguindo as boas práticas de Recuperação Judicial a empresa proponente se vê obrigada a revisar sua proposta de recuperação inicial apresentada aos seus credores em 1 de março de 2020 em razão das severas modificações das premissas-chave do Estudo Técnico.

DA JUSTIFICATIVA PARA PROPOSIÇÃO DE UM NOVO PLANO DE RECUPERAÇÃO

Conforme cita TAGLIARI, et. al (ESTRUTURA DE REPCUPERAÇÃO JUDICIAL PARA EMPRESA INCORPOL INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE POLTRONAS LTDA, 2020), página 48:

A REBUILD entende que **o presente Estudo Técnico do novo plano de Recuperação deverá ser revisto, caso não se verifiquem as premissas-chave descritas neste documento**, bem como no caso de não verificação ou atingimento de quaisquer premissas apresentadas nesse relatório e no plano de Recuperação Judicial. (grifo nosso)

Os mesmos autores em ESTRUTURA DE REPCUPERAÇÃO JUDICIAL PARA EMPRESA INCORPOL INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE POLTRONAS LTDA, 2020), página 5, cita ainda:

As premissas e declarações futuras aqui contidas têm por embasamento, em grande parte, as expectativas atuais e as tendências que afetam, ou que potencialmente venham a afetar, os negócios operacionais da Incorpó Poltronas Ltda. Consideramos que estas premissas e declarações futuras baseiam-se em expectativas razoáveis e são feitas com base nas informações que atualmente dispomos, muito embora estejam sujeitas a diversos riscos, incertezas e suposições. **Tais premissas e declarações futuras podem ser influenciadas por diversos fatores**, incluindo, exemplificativamente (grifo nosso):

- Intervenções governamentais, resultando em alteração econômica, tributos, tarifas ou ambiente regulatório brasileiro;
- **Alterações nas condições gerais da econômica, incluindo, como exemplo, inflação, taxas de juros, níveis de emprego e confiança do consumidor (grifo nosso);**
- Fatores ou tendências que possam afetar os negócios, participação no mercado, condição financeira, liquidez ou resultados das operacionais das empresas;
- Eventuais dificuldades das empresas em implementar seus projetos, tempestivamente e sem incorrer em custos não previstos, o que pode retardar ou impedir a implementação do plano de negócios delas;

- Eventuais dificuldades das empresas em realizar os investimentos previstos, devido à dificuldade de obtenção de financiamentos; e
- As operações das empresas dependem de sua capacidade de manter, aperfeiçoar e operar, eficientemente, sua contabilidade, cobrança e serviços aos clientes.

Exposto os fatores, previamente acordado entre as partes, ao qual já recomendava o processo de revisão da proposta do plano de recuperação judicial em havendo modificações dos fatores chaves.

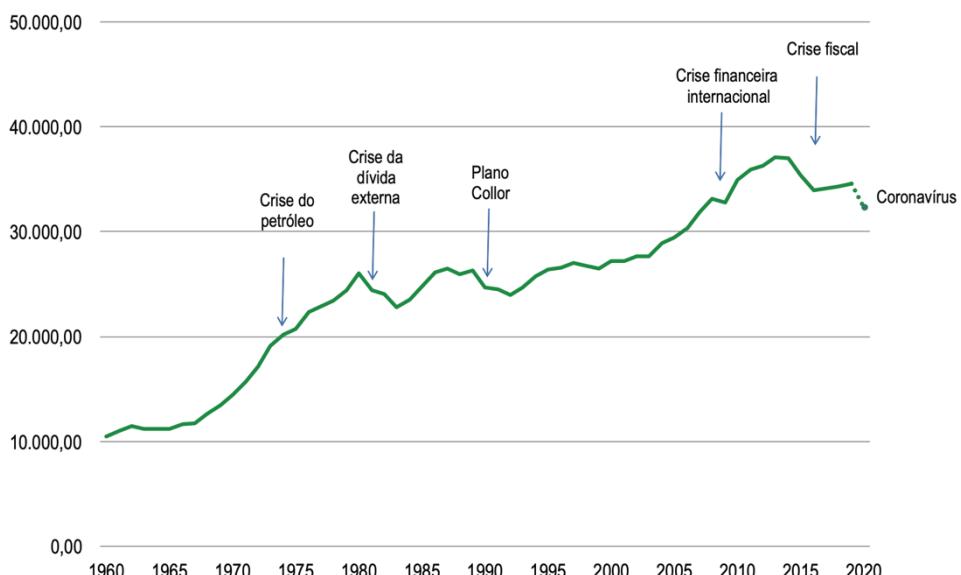
A modificação dos fatores econômicos onde acreditamos serem um dos principais fatores chaves, ao qual, a empresa não possui capacidade de gerenciamento, e por esse motivo fica a mercê buscando ajustes nos fatores internos, em especial, na revisão de seu ponto de equilíbrio, novas estratégias comerciais e revisão do fluxo de caixa para permitir honrar os compromissos assumidos.

Podemos perceber pelo Gráfico 1 que o efeito no Produto Interno Bruto (PIB) per capita brasileiro reduziu a níveis menores do que o impacto da Crise Financeira Internacional (crise do *subprime*) ao qual cita JUNIOR e TORRES FILHO (2008), página 129:

Desde agosto de 2007, com o início da crise imobiliária no segmento subprime nos EUA, houve um aumento da aversão ao risco no mercado financeiro internacional, com a concomitante deterioração das condições de crédito em escala global. A ampla liquidez existente nos EUA, fruto, em boa medida, da condução de sua política monetária desde 2001, foi responsável por gerar uma forte onda de valorização dos ativos imobiliários, que adquiriu contornos de uma bolha especulativa. A continuidade desse processo foi viabilizada pela atuação das instituições financeiras privadas mediante a utilização de produtos financeiros estruturados de derivativos de crédito.

Ainda sobre a forte retração do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro podemos dizer que nossa economia voltou a patamares de 2006, mas com os compromissos de 2020. Isso é extremamente complexo para equilibrar as contas uma vez que significar afirmar que todas as empresas brasileiras necessitam revisar seu ponto de equilíbrio em razão da queda substancial de receita.

- Gráfico 1 – Evolução do PIB per capita brasileiro, em R\$ a preços constantes de 2019, 1060 e 2020



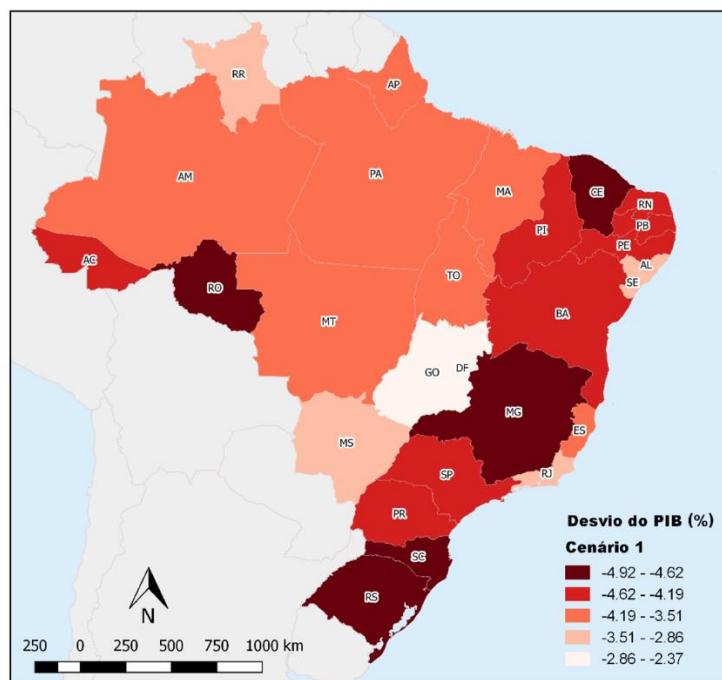
Fonte: FREITAS (2020), página 23.

Ainda que a proponente tenha realizado diversas ações e melhorias ao decorrer destes dez meses que transcorreram ocorreu uma grande variação nos fatores macroeconômicos. Como se já não bastasse essa situação, podemos perceber que as medidas emergenciais de concessão de crédito não estão atingindo todas as empresas, conforme SILVA (2020), página 8:

O segundo período, de abril a julho de 2020, foi marcado pela ampliação da recessão econômica devido ao avanço do coronavírus em todo o território nacional. Para mitigar os efeitos da crise, o governo amplia as linhas de crédito destinadas às micro e pequenas empresas para a gestão de caixa. Porém, de forma geral, os empresários não estão conseguindo acessá-lo devido à comprovação de garantias de pagamento.

O cenário para algumas empresas devido ao segmento, bem como sua localização geográfica no Brasil apresenta-se como uma *perfect storm* ao qual podemos definir como um evento, não favorável, é drasticamente agravado pela ocorrência de uma rara combinação de circunstâncias, transformando-se em um desastre. Nesta linha apresentamos um estudo realizado pelos pesquisadores do núcleo de econômica da Universidade Federal do Paraná (UFPR) onde realizam um estudo dos impactos geográficos do Produto Interno Bruto (PIB), conforme Gráfico 2.

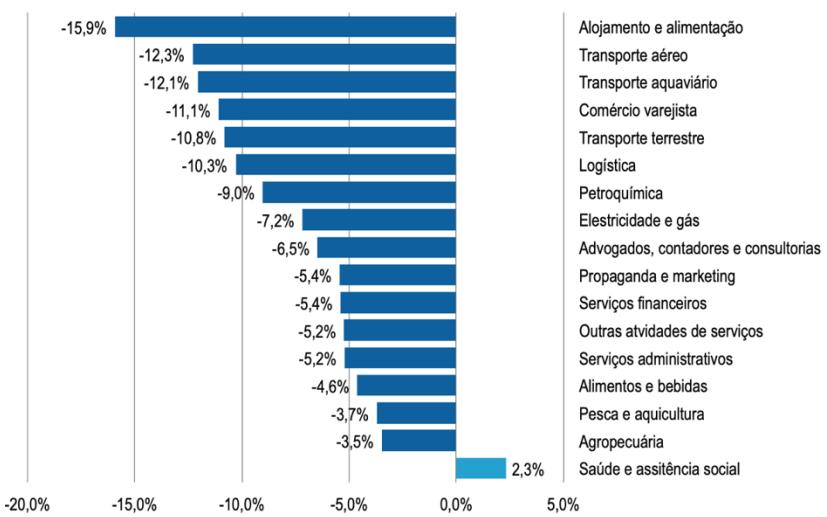
○ Gráfico 2 – Desvio do PIB (%) 2020



Fonte: adaptado de PORSSE, Alexandre A.; et.al. (2020).

Podemos perceber pelo estudo do Gráfico 2 que o Estado do Rio Grande do Sul é um dos mais impactados, negativamente, no que tange ao cenário econômico. Já a *perfect storm* se complementa no Gráfico 3 apresentado a seguir:

- Gráfico 3 – Impacto da queda de demanda global por mercadorias e serviços no PIB por setores de atividades econômicas, em (%).



Fonte: FREITAS (2020), página 34.

Avaliando o resultado apresentado pelo estudo de FREITAS percebe-se que o segmento TRANSPORTE TERRESTRE foi o quinto com maior impacto negativo, ficando com um valor negativo de 10,8%. Ocorre que quando avaliado de forma sistêmica percebe-se que o impacto indireto é muito maior, pois quando avaliamos o tema “transporte” e “logística” chegamos no valor negativo de 45,5%.

IMPACTOS NO SEGMENTO DE TRANSPORTE TERRESTRE NO BRASIL E SEUS REFLEXOS NO SEGMENTO

Para que possamos entender a dimensão deste impacto selecionamos artigos apresentados ao mercado durante o período estudado com intuito de permitir ao credor avaliar a queda, ainda que momentânea, bem como seus reflexos no cenário brasileiro.

o Reportagem A – Empresas de ônibus do Rio já perdem R\$ 843 mi com pandemia

Link: <https://valor.globo.com/brasil/noticia/2020/06/04/empresas-de-onibus-do-rio-ja-perderam-r-843-mi-com-pandemia.ghml>

Empresas de ônibus do Rio já perderam R\$ 843 mi com pandemia

Presidente da Fetranspor diz que crise pressionará as tarifas para cima de forma “inimaginável”

A queda abrupta da circulação de pessoas durante a pandemia da covid-19 já reduziu em R\$ 843 milhões as receitas das empresas de ônibus do Estado do Rio de Janeiro desde meados de março, um montante equivalente a 11% do faturamento anual das companhias, de acordo com a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado (Fetranspor).

O presidente da Fetranspor, Armando Guerra Junior, conta que o setor se prepara para a retomada das atividades a partir dos próximos dias temendo um colapso no sistema. Duas empresas, a Vilação Palmares e Expresso Pégaso, pediram recuperação judicial nos últimos meses, mas a expectativa é que a situação se agrave daqui para frente.

Guerra Junior destaca que a crise atual pressionará as tarifas para cima de forma “inimaginável” e que será preciso rediscutir o próprio modelo de financiamento da mobilidade urbana do país e incorporar subsídios.

Os ônibus representam 74% do transporte público no Estado. Segundo a Fetranspor, a demanda pelo sistema de ônibus, no Rio de Janeiro, na semana passada, era 66% menor que a registrada em fevereiro, antes da pandemia.

O executivo afirma que as operações já voltaram a um nível de alta, mas que a situação financeira das companhias preocupa. Ele lembra que o setor já vinha enfrentando problemas financeiros nos últimos anos – desde 2016, 14 empresas pararam as atividades, a maioria delas por falência –, mas que a crise pós-covid-19 poderá ser a “gota d’água” para muitos.

Guerra Junior teme que, na medida em que a economia volte a se abrir, o quadro piora ainda mais. “Quando as empresas paralisaram as operações [durante a pandemia], os fornecedores ficaram quietos e deram um tempo para regularização das dívidas. Estamos retomando as operações, agora, mesmo que de maneira incipiente, e aí vai começar a pressão [dos fornecedores]”, afirmou ao Valor.

“As empresas de ônibus vão precisar comprar combustível, pneu, peças, e os fornecedores só vão querer pagamento antecipado, porque a maioria tem créditos a receber. Acho que na retomada agora é que o problema maior vai ocorrer”, completou.

O transporte intermunicipal urbano de passageiros com destino à capital deve voltar a operar, ainda de forma gradual, a partir do próximo sábado. A expectativa, segundo o executivo, é que serão necessários entre dois e três anos para que a demanda por

transporte público volte ao patamar pré-crise. A estimativa é que, ao fim do ano, os ônibus estejam operando com entre 65% e 70% da demanda anterior à pandemia.

Com o agravamento das dificuldades financeiras, o setor se movimenta, em Brasília, por meio da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), em defesa de um pacote de socorro ao segmento, junto ao Congresso. As companhias de transporte do país pedem entre R\$ 1,5 bilhão a R\$ 2,5 bilhões, a depender do nível de serviço que os poderes concedentes definirão para as empresas durante a retomada.

O presidente da Fetranspor defende a criação de uma espécie de vale de transporte social. “O governo federal compraria créditos de transporte para alocar esses créditos em programas sociais, como Bolsa Família. Seria um programa de âmbito nacional, para ajudar as empresas de transporte a passar por esse momento”, explicou.

“Se não tiver recurso para financiar esses prejuízos, o transporte sofrerá um colapso em curto espaço de tempo. Estamos falando de um problema que envolve todos os modais de transporte”, disse o executivo.

○ Reportagem B – Ônibus vão operar em horário restrito no domingo em Caxias do Sul

Link: <http://pioneiro.clicrbs.com.br/rs/geral/noticia/2020/09/onibus-vao-operar-em-horario-restrito-no-domingo-em-caxias-do-sul-13808730.html>

Ônibus vão operar em horário restrito no domingo em Caxias do Sul

Objetivo é reduzir a mobilidade para evitar a contaminação pelo coronavírus

O domingo (20) terá ônibus apenas nos horários de pico em Caxias do Sul. A Visate irá operar das 6h às 8h e das 17h30min às 20h. A medida tem sido adotada aos finais de semana como forma de reduzir a mobilidade e evitar a contaminação pelo coronavírus.

Conforme a Secretaria de Trânsito, Transportes e Mobilidade, os itinerários mantidos visam garantir, principalmente, o deslocamento de servidores da saúde e de órgãos de segurança pública, que dependem de ônibus para ir trabalhar.

A orientação da prefeitura para os usuários que precisarem se deslocar com o transporte coletivo urbano é que se programem com antecedência. Os horários dos ônibus estão no site da concessionária.

Neste sábado, os ônibus operam normalmente, das 6h às 21h.

○ Reportagem C – Ônibus intermunicipais sofrem crise com a pandemia

Link:https://www.jornaldocomercio.com/_conteudo/cadernos/jc_logistica/2020/08/752363-onibus-intermunicipais-sofrem-crise-com-a-pandemia.html

Ônibus intermunicipais sofrem crise com a pandemia

O movimento nos ônibus intermunicipais tem caído desde que o novo coronavírus chegou ao Estado do Rio Grande do Sul. De acordo com o presidente da Associação Rio-

Grandense de Transporte Intermunicipal (RTI) e diretor-presidente da Ouro e Prata, Hugo Eugênio Fleck, entre março e julho deste ano, houve, em média, uma redução de 78,7% no número de passageiros quando comparada ao mesmo período de 2019. Somente no mês de abril, essa queda chegou a 85%.

Devido à necessidade de isolamento social gerada na pandemia, houve uma diminuição no fluxo de pessoas circulando entre cidades, prejudicando as empresas de transporte rodoviário, que registraram perdas consideráveis na sua receita. Segundo Fleck, essa redução seguiu a proporção dos passageiros, ficando na média de 80% entre março e julho em relação ao mesmo período do ano passado. Ele ressalta, ainda, que os custos continuam. Mesmo com poucos ou sem passageiros, as companhias são obrigadas a atender todas as localidades do Estado. "É um transporte socialmente responsável, que não escolhe dia, horário, nem tem garantia de lotação para fazer a viagem", diz.

Para o diretor da Caxiense, Nelson Ribeiro, a situação é difícil de se recuperar. Ele afirma que os custos também aumentaram devido à utilização de produtos que não eram usados anteriormente para esterilizar os ônibus e se proteger da doença, como máscaras e álcool em gel.

Além disso, há a limitação de poltronas para a venda, que também acaba afetando o faturamento. Nas regiões em que a bandeira é amarela e laranja, é permitido operar com 75% dos assentos, só podendo sentar lado a lado os passageiros que moram na mesma residência. Já nas regiões em que a bandeira é vermelha ou preta, essa porcentagem cai para 50%, estando disponíveis somente os assentos da janela. "Para o mês de julho, nós fizemos uma previsão de faturar 30% do que nós faturamos em julho do ano passado e faturamos 25%. Isso vem desde março", conta Ribeiro.

Hoje, a frota dos ônibus intermunicipais no Estado está em torno de 2,6 mil, com apenas um terço dela circulando. A Caxiense, por exemplo, costumava operar com 120 transportes. Agora, no entanto, está operando com cerca de 25% dessa capacidade. No início do ano, a empresa ainda estava programada para renovar entre 25 e 30 dos seus veículos, mas teve que suspender as operações devido à pandemia. "Estamos aguardando pra ver se isso muda. Precisamos renovar a frota. Não é ampliação, é renovação", afirma o diretor da companhia.

Esta é outra questão enfrentada pelas empresas. Como a renovação dos transportes é constante, haviam pedidos de novos ônibus às indústrias. A saída, portanto, foi negociar. Inicialmente, postergando as encomendas e, posteriormente, quando era possível, cancelando. "Sempre digo que ônibus não se encontra na prateleira, nem se compra à vista. Ou seja, tem que negociar o financiamento, os prazos de entrega e a necessidade, o que pesa enormemente nas empresas, pois além de parar o que se conseguiu, não se tem horizonte para saber quando se retomam essas negociações" diz Fleck.

Mais do que uma expectativa, há uma torcida do setor para que a vida retorne a normalidade. Em se tratando de viagens, o presidente da RTI afirma que as empresas têm adotado procedimentos e feito investimentos para dar toda segurança aos passageiros na esperança de que eles voltem a viajar.

Rodoviárias perdem passageiros e preveem recuperação lenta das receitas



No terminal de Porto Alegre, redução média nos embarques diárias foi de 85% /JOYCE ROCHA/JC

A diminuição no fluxo de passageiros também teve impacto nas rodoviárias. Em março, as estações tiveram uma redução de 39,47% no movimento de passageiros em relação ao mesmo período de 2019. Essa queda se acentuou ao longo dos meses, segundo o presidente do Sindicato de Agências e Estações Rodoviárias no Estado do Rio Grande do Sul (Saerrgs), Nelson Noll, com variações nas regiões em função das bandeiras. Em abril, foi de 82,04%. Em maio, de 79,61%. Em junho, de 71,08%. E em julho, de 67,40%. Junto a ela, caiu, proporcionalmente, a receita.

Noll salienta a diminuição na queda entre os meses de junho e julho, que demonstra uma pequena recuperação de 3,68%. Tendo este número como base de crescimento, ele afirma que será necessário mais de um ano para chegar próximo aos números de 2019 neste ritmo. "Nós estávamos inicialmente trabalhando com o mês de dezembro para que a coisa chegassem lá, mas estamos vendo que essa recuperação está muito lenta".

Os custos das rodoviárias permanecem basicamente os mesmos. Dentre eles, estão as taxas de fiscalização, outorga e concessão. De acordo com o presidente do Saerrgs, a única prorrogada foi a de outorga, cobrada pelo Departamento Autônomo de Estradas e Rodagem (Daer-RS), o que gerou um maior alívio nas contas. As outras duas dependem de um processo mais complicado, com o executivo mandando outra lei para a Assembleia com o pedido de postergação.

Frente ao baixo faturamento, o fechamento de rodoviárias foi outro problema no Rio Grande do Sul. Noll afirma que, no ano passado, eram 210 estações no Estado. Hoje, esse número não chega a 200. "Tivemos casos em que a prefeitura determinou o fechamento da rodoviária, então é difícil", conta.

Na Rodoviária de Porto Alegre, desde a metade de março até o início de agosto, a queda no movimento de passageiros persiste com uma média de 85% em relação ao mesmo

período do ano passado, de acordo com o diretor de operações, Giovanni Luigi. Em alguns dias, esse percentual chegou a 90%.

Queda no movimento das empresas prejudica colaboradores

Cerca de um terço dos trabalhadores do setor foi dispensado ou teve suspensão de contrato

Devido ao baixo fluxo de passageiros, à redução de linhas, ao aumento do número de ônibus parados e ao mantimento dos custos, não foram só as empresas e as rodoviárias as afetadas, mas os seus colaboradores também. Esta é outra face das dificuldades que o setor enfrenta. Dos mais de 20 mil empregados nas companhias de ônibus intermunicipais, um terço (cerca de 6,7 mil) foi dispensado ou envolvido na MP 936, do Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda, que permite suspensões de contratos e reduções de até 70% dos salários e jornadas.

Segundo o presidente da RTI, a possibilidade criada pela MP foi aproveitada ao máximo. No entanto, destes mais de 6 mil colaboradores, somente cerca de 3 mil foram abarcados na medida. Ele salienta que isso se deve ao fato de que, mesmo que os ônibus só possam circular com a capacidade reduzida, a tripulação, a manutenção e o administrativo precisam ser mantidos em nível de operação normal para o número de linhas atendidas.

A Caxiense, que continua operando todas as suas linhas, mas com redução de horários, teve cerca de 10% de seus colaboradores dispensados, de acordo com o seu diretor. A empresa foi uma das que aproveitou o programa do governo. Ribeiro, porém, demonstra preocupação com a necessidade de garantir a estabilidade do trabalhador, definida pela MP. "Isso é uma coisa que nos assusta, porque se você está com uma queda de 65% ou 70% no seu negócio e tem que manter os seus custos, não tem economista que faça isso fechar".

De acordo com o presidente do Saerrgs, nas rodoviárias, o que ocorre é, também, o aproveitamento dos planos disponibilizados pelo Governo Federal. Além da MP 936, as estações de menor porte têm utilizado os benefícios do Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Pronampe) para pagar as suas despesas operacionais.

Noll afirma que as estações que se habilitaram no Pronampe não demitiram. Para ele, o financiamento tem sido a salvação daqueles que conseguiram. Ele demonstra preocupação, no entanto, com o pós-crédito. "Até lá o que vai acontecer? Será que o movimento vai melhorar?". Em rodoviárias que não se encaixam nos requisitos do programa, o presidente do Saerrgs diz que ocorreram algumas demissões. Não foi o caso, porém, em Porto Alegre, de acordo com Luigi.

Para o motorista de ônibus Rodrigo Furlani, esta situação não tem sido fácil. Em Passo Fundo, onde trabalha, são 86 motoristas empregados, mas, segundo Furlani, somente 11 estão trabalhando regularmente, enquanto 3 estão na mesma situação que a sua. Os demais foram todos afastados.

"Nós estamos como se fossemos a reserva. Se faltar alguém dos que estão trabalhando normalmente, nós somos chamados", conta. Ele relata, ainda, que os motoristas cumprem todos os horários nas rodoviárias, seguindo o itinerário normal mesmo que não tenha passageiros, o que já ocorreu em suas viagens.

○ Reportagem D – Segmento de ônibus será o mais atingido pela nova crise

Link: <https://www.automotivebusiness.com.br/noticia/31211/segmento-de-onibus-sera-o-mais-atingido-pela-nova-crise>

Segmento de ônibus será o mais atingido pela nova crise

Anfavea prevê adiamento em renovações de frota e queda de 52% nas vendas deste ano

As futuras renovações de frota do transporte público se tornaram uma nova incógnita para o segmento de ônibus, que teve apenas 666 unidades licenciadas em maio, registrando retração de 61,1% na comparação com o mesmo mês do ano passado.

O acumulado do ano anotou 4,6 mil unidades licenciadas, resultando em queda de 42,7%, a maior de todos os segmentos, considerando aí também os automóveis (-39,6%), comerciais leves (29,6%) e caminhões (-26,1%). Os números foram divulgados pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

“As renovações de frota poderão ser afetadas pela extensão da idade, num primeiro momento por alguns meses. Mas essa prorrogação pode ser ainda maior, a depender da visão dos operadores e das cidades em que atuam”, afirma o vice-presidente da Anfavea, Gustavo Bonini.

O executivo se refere à prorrogação “do prazo de validade” de veículos que deveriam ser substituídos ainda este ano e provavelmente não serão mais. Ele lembra ainda que o turismo “é inexistente” neste momento, outro motivo de impacto no setor.

Em uma nova projeção para o mercado brasileiro, a Anfavea prevê apenas 10 mil novos ônibus licenciados este ano, resultando em queda de 52% na comparação com 2019, quando foram lacrados 21 mil veículos. A estimativa inicial para 2020 (anterior à pandemia de Covid-19) era de 23 mil unidades. O tombo em 2020 só não será maior por conta do programa Caminho da Escola, que, segundo Bonini, motivou parte dos licenciamentos em maio.

PRODUÇÃO EM MAIO RECUA 56,1%

Neste quinto mês de 2020 foram fabricados 1,2 mil chassis para ônibus, volume 207,8% maior que o de abril, afetado pelas férias coletivas em razão do início da quarentena. O confronto com maio de 2019 traz queda de 56,1%. A retração no acumulado do ano é de 35,1%, com a produção de 7,6 mil unidades.

EXPORTAÇÃO CAI QUASE 60% NO ACUMULADO

O comércio exterior também foi bastante afetado pelas medidas de contenção ao coronavírus. O mês de maio teve apenas 266 unidades exportadas. O número foi 280% maior que em abril, mas anota queda de 51,7% na comparação com maio de 2019.

No acumulado do ano, os 1.345 ônibus enviados ao exterior indicam retração de 57,9%. Os principais destinos estão na América Latina. No início do ano já havia perspectiva de queda nos negócios externos por causa da crise argentina, mas os fabricantes esperavam bons negócios com outros países da região, que vinham renovando suas frotas urbanas.

○ Reportagem E – Queda nas vendas de ônibus no Brasil acumula 30,97% e tendência é de agravamento por causa da crise gerada pela Covid-19

Link: <https://diariodotransporte.com.br/2020/05/04/queda-nas-vendas-de-onibus-no-brasil-acumula-3097-e-tendencia-e-de-agravamento-por-causa-da-crise-gerada-pela-covid-19/>

Queda nas vendas de ônibus no Brasil acumula 30,97% e tendência é de agravamento por causa da crise gerada pela Covid-19

entre março e abril deste ano, a queda foi de 64,48%, passando de 1295 ônibus emplacados em março para apenas 460 em abril

ADAMO BAZANI

Os emplacamentos de ônibus no mercado brasileiro registrou uma queda de 30,97% no acumulado entre janeiro e abril de 2020 em comparação à semelhante período de 2019.

A crise ocasionada pelo avanço da Covid-19, que teve origem na China, pode se agravar ainda mais nos próximos meses e interrompeu um ciclo de recuperação do mercado de veículos pesados por causa da crise nas contas brasileiras entre 2014 e 2017.

Nos quatro primeiros meses deste ano, foram emplacados 5.754 ônibus enquanto que de janeiro a abril de 2019, foram comercializados 8.335 ônibus.

Entre março e abril deste ano, a queda foi de 64,48%, passando de 1295 ônibus emplacados em março para apenas 460 em abril.

Já comparando os 460 ônibus licenciados em abril de 2020 com as 2.142 unidades em abril de 2019, a queda foi de 78,52%

Os dados foram divulgados nesta segunda-feira, 04 de maio de 2020, pela Fenabrade – Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores.

Por causa do avanço do novo coronavírus, é um dos piores momentos do mercado de automóveis no Brasil.

Contanto com todos os segmentos, a queda acumulada no ano é de 25,17%, sendo carros (-28,49%), comerciais leves (-19,05%), caminhões (-19,19%), ônibus (-30,97%), motos (21,85%), implementos rodoviários (-16,33%), outras classificações de veículos (-

22,34%).

Resumo Mensal Abril de 2020						Ed. 208		
Segmentos	2020 Abr (A)	2020 Mar (B)	2020 Acumulado (C)	2019 Abr (D)	2019 Acumulado (E)	Variação (A)/(B)	(A)/(D)	(C)/(E)
1) A) Autos	39.498	131.249	490.431	189.076	685.813	-69,91▼	-79,11▼	-28,49▼
2) B) Com. Leves	11.864	24.558	93.474	32.216	115.467	-51,69▼	-63,17▼	-19,05▼
A + B	51.362	155.807	583.905	221.292	801.280	-67,03▼	-76,79▼	-27,13▼
3) C) Caminhões	3.910	6.519	24.134	8.488	29.864	-40,02▼	-53,93▼	-19,19▼
4) D) Ônibus	460	1.295	5.754	2.142	8.335	-64,48▼	-78,52▼	-30,97▼
C + D	4.370	7.814	29.888	10.630	38.199	-44,07▼	-58,89▼	-21,76▼
Subtotal	55.732	163.621	613.793	231.922	839.479	-65,94▼	-75,97▼	-26,88▼
5) E) Motos	28.256	75.394	275.174	93.380	352.099	-62,52▼	-69,74▼	-21,85▼
6) F) Impl. Rod.	3.172	4.116	16.334	5.551	19.522	-22,93▼	-42,86▼	-16,31▼
Outros	2.532	6.261	25.617	8.535	32.986	-59,56▼	-70,33▼	-22,34▼
Total	89.692	249.392	930.918	339.388	1.244.086	-64,04▼	-73,57▼	-25,17▼

No segmento de ônibus, Mercedes-Benz lidera seguida de Volkswagen Caminhões e Ônibus e Marcopolo (por causa dos miniônibus da Volare já vendidos integralmente).

ÔNIBUS Abril		JAN/ABR/MAIO DO TRANSPORTE	
Fabricante	Quant.	Part.	
1º M.BENZ	223	48,48%	
2º VW	118	25,65%	
3º MARCOPOLO	61	13,26%	
4º IVECO	32	6,96%	
5º VOLVO	16	3,48%	
6º SCANIA	5	1,09%	
7º AGRALE	4	0,87%	

ÔNIBUS Acumulado		JAN/ABR/MAIO DO TRANSPORTE	
Fabricante	Quant.	Part.	
1º M.BENZ	3.830	66,56%	
2º VW	871	15,14%	
3º MARCOPOLO	598	10,39%	
4º SCANIA	150	2,61%	
5º VOLVO	142	2,47%	
6º IVECO	138	2,40%	
7º AGRALE	19	0,33%	
8º BYD	3	0,05%	

- Reportagem F – Após acordo com o Sindicato dos Metalúrgicos, Marcopolo adota plano de demissão voluntária

Link:<https://radiocaxias.com.br//portal/noticias/apos-acordo-com-o-sindicato-dos-metalurgicos-marcopolo-adota-plano-de-demissao-voluntaria-118793>

Após acordo com o Sindicato dos Metalúrgicos, Marcopolo adota plano de demissão voluntária

Terminou na última segunda-feira (14) o período estabelecido em audiência na Justiça do Trabalho para suspensão de demissões na Marcopolo e na San Marino Neobus. Para dar sequência à negociação foi feita uma audiência virtual nesta quarta-feira (16), na qual as empresas em questão decidiram criar um plano de demissão voluntária, que terá acompanhamento do Sindicato dos Metalúrgicos.

Ficou estabelecido que as empresas vão receber solicitações de desligamentos até o dia 25 de setembro, onde os solicitantes terão direito a alguns benefícios. Entre eles estão a extensão do plano de saúde e cesta básica de acordo com a faixa salarial.

Para o presidente do Sindicato dos Metalúrgicos, Assis Melo, a questão que foi acordada é de extrema importância, pois não deixa a cargo da empresa demitir os funcionários e institui benefícios para aqueles que queiram sair da empresa. Ele enfatiza que, embora o plano não seja tão virtuoso, este é um momento de olhar para as dificuldades e interesses do trabalhador, que de livre e espontânea vontade pode procurar a empresa e realizar o acerto.

No plano de demissão voluntária ficou estabelecido que os trabalhadores com salário até R\$ 3.135 terão direito a oito meses de plano de saúde (titular e dependentes), 100% subsidiado pela empresa, e R\$ 100 de vale rancho por seis meses. Já os trabalhadores com salário de R\$ 3.135,01 a R\$ 5 mil poderão usufruir oito meses de plano de saúde (titular e dependentes), 100% subsidiado pela empresa.

Os que possuem o salário superior a R\$ 5 mil terão direito a seis meses de plano de saúde (titular e dependentes), 100% subsidiado pela empresa.

- Reportagem G – Queda nas vendas de ônibus no Brasil acumula

Link: <https://www.automotivebusiness.com.br/noticia/31222/caio-demite-320-funcionarios-e-suspende-contratos-de-trabalho-em-botucatu>

Caio demite 320 funcionários e suspende contratos de trabalho em Botucatu

Fabricante de carrocerias também vai adotar redução de jornada e salários

A retração de mercado levou a fabricante de carrocerias para ônibus Caio a demitir 320 pessoas em Butucatu (SP), o equivalente a 10% dos colaboradores. A empresa também está adotando a suspensão dos contratos de trabalho, que atingirá quase todos os colaboradores, seguindo as regras de flexibilização da Medida Provisória 936.

Essa medida será aplicada de maneira alternada à equipe: 50% dos funcionários terão os contratos suspensos em junho e o restante em julho. Quem trabalhar integralmente durante junho receberá 100% do salário, enquanto os que permanecerem em casa terão 30% do salário, mais 70% do valor do benefício emergencial, conforme previsto na Medida Provisória 936. Em julho a posição dos vencimentos se inverte.

Ainda de acordo com a MP 936, a empresa também promoverá redução de jornada de

trabalho e de salários entre agosto e novembro de 2020 e utilizará um banco de horas para compensação futura com prazo até dezembro de 2021.

Após um período de férias coletivas em março, [a Caio se valeu de um acordo coletivo de dois meses, flexibilizando jornadas e antecipando feriados](#). Esse acordo terminou em 31 de maio. Os cortes ocorreram dias depois.

O [segmento de ônibus foi o mais afetado pela pandemia de Covid-19](#) e os fabricantes já estimam queda nas vendas superior a 50% no ano.

○ Reportagem H – Transporte urbano pode perder 50% de passageiros

Transporte urbano pode perder 50% de passageiros



Até a semana passada, redução do número de usuários em diversas cidades atingia 30% da demanda

As medidas de redução de circulação de pessoas adotadas em todo o País para conter a transmissão do coronavírus (Covid-19) representa uma redução de, aproximadamente, 30% da demanda de passageiros de transporte público coletivo urbano por ônibus em algumas cidades brasileiras. Estima-se que metade desse total (15%) se deve à suspensão das atividades educacionais e ao fechamento de escolas. Os demais cumprem as orientações de distanciamento social e de flexibilização das atividades laborais, tais como o trabalho a distância (home office). O agravamento da situação poderá gerar impacto de mais de 50% na queda de passageiros, segundo levantamento preliminar da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos).

Para fazer frente a esse quadro, a entidade defende a flexibilização temporária da oferta, com readequação da frequência e do número de ônibus, em decisão conjunta com o poder público local. "Não faz sentido ter ônibus rodando vazios só para cumprir um planejamento feito antes da pandemia, e que não se aplica mais neste momento", pondera o presidente-executivo da NTU, Otávio Cunha. Ele lembra que essa medida foi

adotada pelo prefeito de São Paulo, Bruno Covas, no decreto emergencial assinado ontem, e já tinha sido aprovada, no último dia 13 de março, pela Diretoria de Transportes Rodoviários do Rio Grande do Sul em relação ao transporte intermunicipal daquele estado.

Em uma situação extrema, de limitação de todo e qualquer deslocamento não essencial, como já vem ocorrendo em várias cidades da Europa, a NTU estima que grande parte do serviço de transporte público ficaria ociosa devido à redução de praticamente toda a demanda. "É importante frisar que, pela natureza essencial desse serviço público, seria necessário manter uma oferta mínima para atender os passageiros que não têm outra alternativa de deslocamento", esclarece o presidente executivo da NTU, Otávio Cunha.

Diante desse cenário, e com a expectativa de forte redução do número de passageiros, tendo em vista o crescimento previsto do número de casos da Covid-19, a NTU reivindica que sejam adotadas, desde já, medidas especiais e emergenciais para assegurar a continuidade do transporte público urbano em todo o País, nas condições estipuladas pelas autoridades públicas, de forma que, mesmo em situação de queda drástica da receita, as empresas operadoras possam sobreviver frente às obrigações financeiras para manter os serviços em funcionamento.

O pleito a ser encaminhado ao governo federal consiste na instituição de um fundo nacional de emergência que possa complementar o déficit previsto entre custos e receitas das empresas operadoras de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano.

Otávio Cunha reconhece a grande responsabilidade social do setor de transporte público coletivo, que tem que oferecer um serviço que atenda aos atributos de universalidade, continuidade e preços módicos, mas vê grandes dificuldades pela frente. "Estamos falando de um setor responsável por 86% das viagens realizadas em modos de transportes coletivos urbanos em todo o País. O setor deve seguir todas as recomendações das autoridades públicas sobre a oferta dos serviços, mas, para isso, precisa ter garantido o equilíbrio financeiro das operações, visto que, de forma geral, as empresas estão debilitadas, já que enfrentam há tempos uma crise decorrente da queda sistemática de demanda, e não vão aguentar mais esse baque."

Cuidados necessários a serem adotados nos coletivos

A NTU já orientou as empresas associadas e as entidades filiadas a adotarem uma série de procedimentos preventivos, que vão da divulgação de informações sobre o coronavírus para passageiros ao reforço da limpeza dentro dos coletivos. As recomendações, enviadas oficialmente por meio de carta às empresas associadas, seguem as orientações do Ministério da Saúde, da OMS e da Associação Internacional de Transporte Público, e incluem cuidados direcionados tanto aos passageiros quanto aos operadores do serviço:

Passageiros

Manter as janelas dos ônibus abertas para uma melhor circulação do ar, sempre que possível;

Evitar os horários de pico nos transportes públicos;

Escolher rotas que envolvam apenas um meio de transporte, evitando trocas de linhas ou modais que aumentam o risco de exposição, sempre que for viável;

Lavar sempre as mãos com sabão até a metade do antebraço, esfregando também as partes internas das unhas, antes e depois de usar o transporte público; alternativamente, limpar as mãos com álcool em gel 70° INPM;

Evitar cumprimentar com beijos, apertos de mãos e abraços;

Limpar com álcool em gel 70° INPM objetos tocados frequentemente;

Evitar tocar nas áreas do rosto (principalmente nariz, olhos e boca) antes de higienizar as mãos;

Quando tossir ou espirrar, proteger a boca na parte interna do antebraço ou com um lenço descartável;

Procurar manter uma distância de pelo menos um metro de quem estiver tossindo ou espirrando;

Utilizar lenços descartáveis quando estiver com o nariz escorrendo, descartando o lenço usado imediatamente no lixo;

Evitar sair de casa caso apresente sintomas de gripe ou similar;

Seguir as orientações oficiais do Ministério da Saúde e de autoridades sanitárias, evitando mensagens falsas que circulam pela internet e pelo WhatsApp (fake news).

Operadores

Utilizar o sistema de ar-condicionado dos ônibus no modo de ventilação aberto;

Manter as janelas dos ônibus abertas para uma melhor circulação do ar, sempre que possível;

Reforçar a limpeza diária interna dos veículos, a desinfecção e limpeza de balaustrés e pega-mãos, fazendo a higienização dos veículos com mais frequência no decorrer do dia, sempre que possível;

Disponibilizar espaços para cartazes e outros materiais informativos sobre a prevenção do coronavírus na frota e demais canais de comunicação da empresa (sites, redes sociais, TV de bordo);

Orientar os funcionários sobre métodos de prevenção contra o coronavírus;

Colocar à disposição dos funcionários, nas áreas administrativas e nas garagens, álcool em gel 70° INPM.

Empresas aéreas aguardam detalhamento de crédito e consideram medidas positivas

As medidas anunciamas na semana passada, pelo governo federal, para minimizar o impacto da pandemia do novo coronavírus (Covid-19) na aviação comercial brasileira, são positivas, na avaliação do presidente da Abear (Associação Brasileira das Empresas Aéreas), Eduardo Sanovicz.

"As medidas são positivas e estão na direção correta neste momento em que enfrentamos a maior crise da história da aviação comercial. Entendemos que foi anunciado o que é possível fazer neste cenário atual, no qual as empresas aéreas precisam de alívio de caixa. Entramos em uma nova fase, de avaliação permanente a partir da efetivação dessas iniciativas para podermos mensurar resultados e construir os próximos passos."

Cerca de 85% dos voos nacionais e 50% dos voos domésticos já foram cancelados. Além disso, as empresas aéreas flexibilizaram regras de cancelamento e de remarcação de bilhetes, abrindo mão da cobrança de multas e de taxas. As empresas aguardam, agora, o detalhamento da linha de crédito. "É absolutamente vital e relevante no sentido de geração de caixa e fôlego que estamos construindo", acrescenta Sanovicz.

De acordo com ele, o esforço, o entendimento, o alto nível de mobilização e as parcerias foram fundamentais para o primeiro passo. São três as iniciativas do governo editadas por meio de medida provisória e decreto que afetam companhias, aeroportos e passageiros: postergação do recolhimento das tarifas de navegação aérea, adiamento do pagamento das outorgas aeroportuárias sem cobrança de multas e prorrogação das obrigações de reembolso das empresas aéreas.

- Reportagem I – Prefeito de Salvador diz que demanda de passageiros é 50% menor, mesmo com superlotação em ônibus

Link: <https://revistadoonibus.com/2020/09/01/prefeito-de-salvador-diz-que-demanda-de-passageiros-e-50-menor-mesmo-com-superlotacao-em-onibus/>

Prefeito de Salvador diz que demanda de passageiros é 50% menor, mesmo com superlotação em ônibus

SALVADOR – Em meio a redução de horários dos coletivos que operam as linhas municipais em Salvador, os passageiros seguem reclamando principalmente nas redes sociais, do grande fluxo de pessoas se aglomerando nos ônibus. A cena se repete também nos pontos de ônibus e alguns terminais, mas isso, parece não ser algo grave ao governo municipal.



Na manhã desta terça-feira (1º), prefeito de Salvador, ACM Neto – DEM, afirmou que a expectativa era de que a abertura da primeira e segunda fases na retomada do comércio, a demanda de passageiros subiria para 70%, mas isso, não ocorreu.

Para ACM Neto, a superlotação nos ônibus de Salvador vem ocorrendo em horários de picos e em pontos pontuais da cidade, e que devido isso, a demanda de coletivos para estas linhas é ampliada.



"A gente não pode concentrar o pico, seja no primeiro horário saindo de casa, ou no segundo, saindo do trabalho. A gente precisou espalhar ao longo do dia o que vem permitindo um controle melhor desse episódio de superlotação dos ônibus. Não quer dizer que não exista, mas quando existe a gente está observando e se for uma coisa mais estrutural a gente está aumentando o número de veículos naquela linha", afirmou o prefeito.

Link: <https://diariodotransporte.com.br/2020/08/31/demandade-usuariosde-onibusemsanto-andre-e-de-50-diz-paulo-serra/>

○ Reportagem J – Demanda de usuários de ônibus em Santo André é de 50%, diz Paulo Serra

Demanda de usuários de ônibus em Santo André é de 50%, diz Paulo Serra



Prefeito disse que frota em circulação é “próxima de 100%”, mas não especificou percentual médio exato

O transporte coletivo por ônibus na cidade de Santo André, no ABC Paulista, deve fechar este mês de agosto com o número de viagens entre 2,4 milhões e 2,5 milhões.

A quantidade representa em torno de 50% do habitual de antes da pandemia da Covid-19, que era de aproximadamente cinco milhões de viagens mensais.

A informação é do prefeito Paulo Serra, na manhã desta segunda-feira, 31 de agosto de 2020, em resposta ao *Diário do Transporte* durante entrevista ao comunicador Vitor Neto, no Programa Bom Dia ABC, produzido pela jornalista Janete Ogawa, da Rádio ABC.

Segundo o chefe do Executivo municipal andrenense, no início da pandemia, entre março e abril, a quantidade de passageiros ficou entre 20% e 25% e a frota, em dias úteis, operou com 50% da oferta.

O prefeito disse que atualmente, a frota está “próxima de 100%”, mas não revelou o percentual médio exato.

“Hoje estamos com a frota muito próxima de 100%, mas ainda com uma demanda que está beirando os 50% de usuários (...) A frota está sendo colocada numa proporção sempre superior à demanda de usuários que existem hoje” – disse.

Serra ainda acrescentou que a queda demanda ocorre mesmo com a flexibilização da quarentena e a retomada de atividades econômicas.

DEMAIS CIDADES E EMTU:

Na última semana, o *Diário do Transporte* mostrou que apesar da ampliação do horário de funcionamento do comércio, os ônibus municipais do ABC Paulista operam com frota reduzida. De acordo com as prefeituras que responderam, a demanda de passageiros ainda não é suficiente para colocar 100% dos veículos em circulação.

A EMTU, do Governo do Estado, que cuida dos ônibus intermunicipais e também dos ônibus e trólebus da Metra no Corredor ABD, não respondeu.

A SPTrans, responsável pelo gerenciamento dos ônibus da capital paulista, informou que, em média, estão circulando 86,48%, e detalhou os subsistemas de operação

Veja abaixo:

Santo André: “Frota próxima a 100%”, disse o prefeito Paulo Serra em 31.08.20, mas sem especificar o percentual médio exato. – Demanda de 50%

São Bernardo do Campo: Frota de 68%, mas algumas linhas já com 100%, segundo a prefeitura.

São Caetano do Sul: Frota de 50%, mas demanda só subiu 5% com reabertura econômica.

Diadema: Frota de 60%, segundo prefeitura, que diz estudar aumento de acordo com a demanda de passageiros.

Mauá: Frota de 63%, mas prefeito diz que notificou Suzantur para elevar para 100% a partir desta terça-feira, 01º de setembro de 2020.

Ribeirão Pires: Não respondeu.

Rio Grande da Serra: Não respondeu

SPTrans (capital paulista): 86,48% na média do sistema com demanda de 51%, sendo que:

– Subsistema Local de Distribuição (ex-cooperativas nos bairros): Frota de 92,52% e demanda de 51%.

– Subsistema de Articulação Regional (linhas entre bairros afastados e bairros maiores): Frota de 81,06% e demanda de 49% dos passageiros de antes da pandemia.

– Subsistema Estrutural: Frota de 82,38% e demanda de 53%

– EMTU (ônibus intermunicipais metropolitanos): Não informou

LICITAÇÃO ÔNIBUS DE VILA LUZITA:

Também em resposta ao *Diário do Transporte*, na Rádio ABC, o prefeito Paulo Serra disse neste dia 31 de agosto de 2020 que um novo edital de licitação para conceder a operação do subsistema tronco-alimentador de ônibus Vila Luzita, o mais movimentado da cidade de Santo André, no ABC Paulista, deve ser lançado no decorrer do mês de setembro.

Segundo Serra, estão feitos ajustes em relação às versões anteriores nas tentativas de conceder o sistema que deram “deserto” como resultado, ou seja, não houve interessados.

“A gente revisou novamente a proposta para no início do mês de setembro a gente conseguir novamente colocar este edital na rua e aí ver se as empresas operadoras se interessam em resolver de maneira definitiva a questão lá.” – disse.

O sistema é operado desde outubro de 2016, de forma provisória, pela Suzantur após a antiga empresa, Expresso Guarará, ter decretado falência.

- Reportagem L – Flexibilização na pandemia: Transporte coletivo volta à 50% da capacidade normal

Link: <https://www.tribunamt.com.br/2020/09/03/flexibilizacao-na-pandemia-transporte-coletivo-volta-a-50-da-capacidade-normal/>

Flexibilização na pandemia: Transporte coletivo volta à 50% da capacidade normal

Com o relaxamento das medidas de isolamento social, o fluxo de passageiros aumentou

A empresa de transporte coletivo que opera na cidade começou a trabalhar com 50% da sua capacidade na última segunda-feira (31/8). A informação foi repassada pelo diretor da Cidade de Pedra, Paulo Sérgio da Silva.

“Devido os decretos municipais, tendo em vista as medidas de isolamento social em razão da pandemia do novo coronavírus, estávamos operando com apenas 30% da capacidade, ou seja, com apenas 15 veículos. Agora temos 24 veículos, cumprido vários itinerários”.

Ele explica que aumentou a oferta do transporte atendendo as reivindicações dos passageiros. “Com o relaxamento das medidas de isolamento social, o comércio voltou a funcionar quase que normalmente e, com isso, o fluxo de passageiros aumentou.

Diante da demanda, pedimos a Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito autorização para colocar mais ônibus para rodar. Percebendo a necessidade, foi autorizado. Acreditamos que logo teremos a autorização para retornar os 100% dos serviços de transporte coletivo”.

“Estamos atentos à demanda de passageiros e, caso aumente a utilização dos serviços, iremos comunicar ao poder público para reavaliar a possibilidade de autorizar a circulação de mais ônibus. Estamos em parceria com o poder público trabalhando com respeito e dignidade neste momento de crise, a fim de transportar todos com segurança”.

- Reportagem M – VISATE demite 243 funcionários em Caxias do Sul

Visate demite 243 funcionários em Caxias do Sul

Confira a nota na íntegra



{Foto: Divulgação}

Publicado por Fernanda Tomás
7/10/20 | Atualizado em 7/10/20

COMPARTILHAR



Ouça a matéria clicando aqui!

A Visate (Viação Santa Tereza), responsável pelo transporte coletivo de Caxias do Sul, confirmou nesta quarta-feira (7) o desligamento de 243 funcionários da empresa.

Segundo nota divulgada à imprensa, o motivo dos desligamentos seria "a grande queda na demanda de usuários do transporte público de Caxias do Sul".

Confira a nota na íntegra:

"A VISATE informa, seguindo seus princípios de transparência e prestação de contas à comunidade caxiense, que devido a grande queda na demanda de usuários do transporte público de Caxias do Sul, ocorrida em virtude da pandemia do novo Coronavírus e decorridos seis meses desde o início do Estado de Emergência, o qual continuamos vivendo, infelizmente, precisamos desligar 243 funcionários do nosso quadro, visando ajustar a operação em relação a demanda. Essa redução é absolutamente necessária para a manutenção dos serviços à população, bem como para o reequilíbrio financeiro da empresa. Lamentamos profundamente a situação, mas, é preciso se adaptar para continuar atendendo a comunidade caxiense."

Link: <https://leouve.com.br/visate-demite-243-funcionarios-em-caxias-do-sul>

IMPACTOS NO DIA-A-DIA PELA VISÃO DA DIRETORIA EM RAZÃO DO COVID-19

Para permitir aos credores compreender os efeitos da mudança do cenário macroeconômico apresentado, desenvolvemos uma entrevista com a diretoria buscando identificar os pontos mais sensíveis e realizando a visão do credor para compreender o momento. Com base na entrevista de performance junto a diretoria apresentamos a seguir as perguntas e respostas, sendo elas:

Pergunta: Quais as ações que realizamos que otimizaram a estrutura da empresa?

Resposta: No que tange a mão-de-obra, maior despesa no momento, realizamos a suspensão e redução de jornada de trabalho conforme a MP de número 936, já pelo período de cinco meses.

Pergunta: Temos o modelo de gestão do fluxo de caixa diário que seja possível apresentar como ferramenta de controle?

Resposta: Atualmente a empresa não trabalha com estoques, a compra de matéria-prima e componentes só ocorre após o pedido do cliente confirmado, e sempre que possível, solicitamos um valor de entrada antecipado, o que nos permite comprar os insumos necessários para a produção.

Pergunta: Houve a elaboração de um a Política de Cobrança? Havíamos registrado essa como uma medida preventiva, mesmo apresentando uma carteira baixa de inadimplência.

Resposta: Sim, sendo que o único cliente inadimplemento é AGILEXPORT LTDA – ME com número de nota fiscal 167701 com vencimento em 30/03/2020, o mesmo está em protesto.

Pergunta: Descrever o novo quadro de representantes comerciais externos com os devidos registros no CORE, preferencialmente, nome completo, registro e produção desde a sua entrada mensal.

Resposta: Estamos atualmente com dois representantes comerciais, com ênfase na comissão sobre os valores e volumes de vendas. Suas atividades começaram a partir deste mês, estão sendo treinados para conhecer o produto e começarem a efetuar vendas nos próximos meses.

- Elvis da Silva Santos
- Paulo Cesar Machado

Pergunta: Quais estratégias estamos adotando para obtenção de novos clientes?

Resposta: Estamos utilizando mídias sociais como Facebook, instagram e inbound marketing por meios internos.

ATUALIZAÇÃO DO CENÁRIO COVID-19

Pergunta: Em sua visão, quais os principais fatores que prejudicaram a perspectiva projetada da empresa?

Resposta: O principal obstáculo para a retomada do mercado de ônibus surgiu com a pandemia, infectologistas alertam e continuam alertando, que o transporte público é um dos principais focos de contágio e quanto mais longa a viagem maior os riscos.

Em São Paulo, Rio de Janeiro e Bahia, três importantes mercados, são comuns viagens com mais de uma hora de duração, o que tem afastado os usuários de transporte público. Atualmente, os relatos e informações indicam uma redução entre 30% a 50% na demanda de utilização, pois muitos usando veículos próprios, veículos de aplicativos, ou trabalhando em home office com evidente receio de utilizar transporte público.

Pergunta: Você percebe que a perda de mercado possui tendência de retorno em médio ou curto prazo? Poderia estimar com base em sua experiência?

Resposta: Existe no mercado de ônibus reconhecida carência no transporte coletivo e o mercado evidenciou uma tendência de reação nos meses de janeiro e fevereiro de 2020, onde as fabricantes de ônibus apresentaram crescimento. Com a decretação da pandemia e sendo o distanciamento a única medida preventiva, houve nos primeiros 90 dias a restrição da circulação de ônibus (ainda hoje há restrições urbanas à esta circulação em alguns horários e também aos finais de semana) somando a isto, a obrigatoriedade da redução de capacidade de pessoas transportadas e agravado pelo receio das pessoas de utilizarem os meios de transporte junto com pessoas desconhecidas pelo receio de contágio.

Acreditamos que a retomada somente ocorrerá com o advento da vacina, que deve ocorrer no primeiro trimestre de 2021. Nas

viagens intermunicipais e turismo, verifica-se o mesmo cenário, ou seja, a retomada somente com a vacina.

Pergunta: Houve perda de clientes? Se sim, poderia apresentar quadro com acompanhamento de faturamento por cliente para comprovar?

Resposta: Não houve perda de clientes, o que ocorreu foi redução de faturamento zero para alguns.

Pergunta: Houve perda ou redução de venda por produto ou segmento? Se sim, poderia apresentar quadro com acompanhamento de faturamento por produto ou segmento para comparar?

Faturamento Mês	Italbus	Mascarello	Natalin	Priority
jan/20	R\$ 274.463,36	R\$ 64.321,54	zero	zero
fev/20	R\$ 266.277,09	zero	zero	zero
mar/20	R\$ 199.642,39	zero	R\$ 37.192,00	zero
abr/20	R\$ 152.550,75	zero	R\$ 4.813,12	zero
mai/20	R\$ 94.859,00	zero	zero	zero
jun/20	R\$ 22.018,27	R\$ 14.998,50	zero	R\$ 9.704,40
jul/20	R\$ 123.165,13	zero	R\$ 11.943,36	R\$ 36.482,90
ago/20	R\$ 79.310,04	zero	zero	zero

Pergunta: Você tem conhecimento de empresas concorrentes diretos que fecharam ou estão em fase de encerramento devido a esse cenário do COVID19?

Resposta: Não temos conhecimento de empresas do mesmo ramo que tenham encerrado suas atividades, mas podemos citar empresas que utilizam o produto como Marcopolo, Neobus, Caio, Agrale e Italbus, que estão reduzindo significativamente o quadro de funcionários e reduzindo a produção, no aguardo da retomada do segmento.

- Referência:

FREITAS, Fernando Garcia; et. al. A PANDEMIA DO COVID-19 E SEUS IMPACTOS NA ECONOMIA MUNDIAL E NO BRASIL. CONSELHO NACIONAL DE SERVIÇOS. Março de 2020.

JUNIOR, Gilberto Rodrigues Borça; TORRES FILHO, Ernani Teixeira. ANALISANDO A CRISE DO SUBPRIME. REVISTA DO BNDS, Rio de Janeiro, V. 15, número 30, P. 129-159, dezembro de 2008.

PORSSE, Alexandre A.; et.al. IMPACTOS ECONÔMICOS DA COVID-19 NO BRASIL. Núcleo de Estudos em Desenvolvimento Urbano e Regional (NEDUR), UFPR, número 1, abril de 2020.

SILVA, Mygre Lopes; DA SILVA, Rodrigo Abbage. ECONOMIA BRASILEIRA PRÉ-DURANTE E PÓS-PANDEMIA DO COVID-19: IMPACTOS E REFLEXÕES. Observatório Socioeconômico da COVID-19. FAPERGS, junho de 2020.

TAGLIARI, Maurício; et. al. ESTRUTURA DE REPCUPERAÇÃO JUDICIAL PARA EMPRESA INCORPOL INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE POLTRONAS LTDA,. Março de 2020.

ANÁLISE DO ENDIVIDAMENTO

De acordo com a legislação de recuperação Judicial, os credores são divididos em classes, sendo elas:

- Classe I – Credores Trabalhistas;
- Classe II – Credores com Garantia Real;
- Classe III – Quirografários; e
- Classe IV – Quirografário Privilégio Especial (ME/EPP);

A base de credores da Recuperanda contém as seguintes classes e seus respectivos valores apresentado de forma resumida para visão sistema, sendo estes:

Classificação	Valor do Crédito
Classe I – Trabalhistas	R\$ 2.156.819,76
Classe II – Garantia Real	R\$ 1.788.563,59
Classe III – Quirografária	R\$ 6.335.281,85
Classe IV – Quirografário Privilégio Especial (ME/EPP)	R\$ 299.673,84
Total Geral	R\$ 10.580.339,04

Fonte: informações do processo da empresa recuperanda.

- **PLANO DE PAGAMENTOS AOS CRÉDITOS SUJEITOS A RECUPERAÇÃO**

A presente recuperação judicial possui quatro classes de credores, Classe I – Trabalhadores; Classe II – Garantia Real; Classe III – Quirografária; e Classe IV – Quirografário Privilégio Especial (ME/EPP).

Nas projeções do presente plano, foram considerados os valores informados na relação geral de credores apresentada pela empresa. A referida lista de credores poderá ser objeto de análise e ajuste pelo Administrador Judicial, que divulgará nova lista oportunamente, conforme previsto no Art. 7º, §2º da LRE.

O Plano de Pagamento foi concedido levando-se em consideração as projeções financeiras da empresa. Referidas projeções foram elaboradas partindo-se dos relatórios gerenciais e contábeis da empresa e realizando-se projeções para os próximos anos, incluindo-se algumas variáveis e fatores determinantes econômico-financeiro e de mercado.

O presente Plano de Recuperação prevê pagamento aos credores da seguinte forma:

- **CLASSE I – TRABALHISTAS**

Visando atender a legislação vigente a partir de uma interpretação extensiva da Lei nº 11.101/2005, e com um grande esforço econômico, a empresa apresenta como proposta de pagamento em vinte e quatro parcelas iguais de R\$89.867,50 (Oitenta e nove mil oitocentos e sessenta e sete Reais com cinquenta centavos), totalizando o montante de R\$ 2.156.820,00 (Dois milhões cento e cinquenta e seis e oitocentos e vinte Reais), poderá ser percebido que o valor é original, bem como sem deságio.

NOME DO CREDOR	SALDO CREDOR
ALISSON SUTIL DE OLIVEIRA	R\$ 32.670,97
AMELIA MARIA COELHO DA SILVA	R\$ 30.153,06
ANA PAULA AMARAL DEON	R\$ 30.393,56
ANGELO BIANO	R\$ 60.936,11
ANTONIO NILCO DA SILVA	R\$ 37.563,10
CARLOS EDUARDO SANTOS SANCHES	R\$ 69.397,41
CARMEN DO AMARAL MACHADO	R\$ 35.130,40
CLARICE SABINA MILCZAREK SANCHES	R\$ 224.234,17
NOME DO CREDOR	SALDO CREDOR
DANIEL RUDEL DI DIEGO	R\$ 116.673,99
DEBIASI & MENEGOTTO ADVOCACIA EMPRESARIAL	R\$ 33.826,00
DIEGO DA SILVA OLIVEIRA	R\$ 15.591,76
EDMILSON PALHANO DA LUZ	R\$ 7.000,00

EDSON REINHERT RUTKE	R\$ 19.723,08
ELAINE ISABEL ACAUAN BORELLI	R\$ 34.377,48
ELISETE LIMA MACEDO	R\$ 24.363,67
ELONIR VICENT WUST	R\$ 40.819,57
ELVIS DA SILVA DOS SANTOS	R\$ 88.574,32
EVA MALVINA DE OLIVEIRA	R\$ 16.563,99
FABIO JUNIOR DE MORAIS SANTOS	R\$ 35.330,34
FELIPE DE MELOS DA SILVA	R\$ 28.150,10
GELSON MAURICIO MEILI	R\$ 26.000,00
GENI NADAL SEGALOTTO	R\$ 32.033,35
GERALDO BOSCHETTI	R\$ 219.312,54
HERALDO DUARTE BUENO	R\$ 35.755,65
IDELFONSO SETIM	R\$ 40.153,15
IRISMAR LIRA	R\$ 68.156,19
ITACIR SILVA DA ROSA	R\$ 21.706,19
IZABEL PAIVA DA ROSA	R\$ 12.412,84
JARDEL MEILI	R\$ 151.408,28
JESSICA DE MORAIS MARTINS	R\$ 10.000,00
JOAO EDUARDO RIBAS	R\$ 1.150,51
JOÃO PAULO BOENO PAGNO	R\$ 22.245,54
JOELMAR BRAGA DA SILVA	R\$ 53.678,29
JONAS DOS SANTOS DE ALMEIDA	R\$ 27.170,00
JUAREZ ANTONIO DA VEIGA	R\$ 23.430,12
JURANDI SILVA NUNES	R\$ 45.600,81
LAERCIO CASTILHO VACARI	R\$ 41.344,17
LAIDIR CRISTINA SCHMITZ BIONDO	R\$ 23.373,33
MARCIO BATISTA DA SILVA MELOS	R\$ 10.658,87
MARIA SALETE DA SILVA NAGILDO	R\$ 24.195,37
MONICA BONATTO	R\$ 31.644,00
NOEMI DE FATIMA DE CAMARGO DA LUZ	R\$ 8.000,00
REGINALDO DA SILVA ROQUE	R\$ 16.976,42
RODRIGO ROSSI	R\$ 56.131,97
ROSANGELA DE SOUZA OLIVIEIRA	R\$ 14.652,41
ROZANGELA SANTOS ALMEIDA	R\$ 20.000,00
SANTA INES VOLMAN	R\$ 20.364,15
VANDREIA GREGIANI DE SOUZA	R\$ 6.604,68
VANESSA DACAS	R\$ 15.082,12
VILMAR LISE	R\$ 51.554,74
ZOLAINO SETIM	R\$ 44.550,99

Buscando preservar o endereço de cada credor, por se tratar de pessoas físicas, não houve a exposição neste documento do logradouro, bem como do documento de identificação. Tais informações encontram-se detalhadas em cada processo em curso, bem como à disposição do Administrador Judicial com o representante legal da empresa com intuito de noticiá-los.

Em aprovado a proposta, com primeiro vencimento no 13º mês após o trânsito em julgado da homologação do PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL publicado no Diário da Justiça Eletrônica do Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul. No que tange ao pedido de postergação do início de pagamento a empresa ressalta que faz-se necessário em razão da estratégia principal adotada para revisão do plano, ou seja, a venda de imóveis para permitir honrar integralmente aos credores.

Avaliando a relação de bens da empresa percebe-se a existência de cinco terrenos capazes de permitir honrar os compromissos, desde que seja possível realizar a venda de forma convencional, e não, pelo meio de leilão devido a desvalorização que é conhecida pelo mercado. Além disso, solicitou-se a empresa em especializada credenciada a Caixa Economia Federal e Peritos Judiciais para apresentar o real valor contendo laudo de venda mercadológica dos bens descritos no quadro abaixo. A

Número Matrícula	Utilização	Descrição do Imóvel	Valor Estimado (em R\$)
11.862	Empresa	Terreno 1.800m2 e área construída 1.300 m2	2.400.000
11.325	Empresa	Terreno 930m2 e área construída 550m2	1.200.000
14.988	Locado	Terreno 1.600m2 e área construída 1.550m2	2.500.000
15.777	Empresa	Terreno 1.720,2 e área construída 1.095m2	2.250.000
12.531	Refeitório	Terreno 917m2 e área construída 530m2	1.050.000

Fonte: relatórios de bens da empresa (agosto de 2020).

A estratégia da empresa será realizar a venda do imóvel 14.988 ao qual encontra-se locado no momento, bem como do imóvel 12.531 ao qual é utilizado como um refeitório em conjunto com a empresa instalada na frente. Desta forma acredita-se que será possível obter um volume de R\$ 3.337.000 com a venda imediata destas unidades.

Também estão em estudo a venda para investidores das matrículas 11.862, 11.325 e 15.777 com intuito de uma locação garantida pelo investimento realizado. Esse processo é um mais complexo que a venda simplificada, afinal, necessita identificar o investidor correto para essa atividade e por esse motivo acredita-se que com o trabalho de um especialista no tema ocorrerá entre o segundo ou terceiro ano em tempo cronológico da operação.

○ CLASSE II – GARANTIA REAL

Tendo em vista a condição financeira e a capacidade de geração de caixa da RECUPERANDA, apresentada neste PLANO, a proposta de pagamento dos CREDORES da Classe-II (Garantia Real) prevê deságio de 45% (quarenta e cinco por cento) sobre o total dos créditos. O saldo remanescente após a aplicação do deságio, será pago em 144 parcelas mensais, sucessivas e crescentes (principal acrescido de juros do período), com primeiro vencimento no 25º mês após o trânsito em julgado da homologação do PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL publicado no Diário da Justiça Eletrônica do Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul.

CONTA CONTÁBIL	GRUPO/ORIGEM	CLASSE/NATUREZA	NOME DO CREDOR	ME/EPP?	CNPJ	SALDO CREDOR
3654	INSTITUIÇÕES FINANCEIRAS	QUIROGRAFÁRIOS GARANTIA REAL	Banco BRDE	Não	92.816.560/0001-37	R\$ 1.788.563,59

A forma de pagamento ocorrerá escalonada, dividida em parcelas iguais, de 10% anualmente, percentualmente sobre o saldo devedor. Desta forma a empresa poderá honrar com seus compromissos e ainda ampliar seu processo produtivo permitindo novas contratações e desenvolvimento econômico da região.

Para a atualização dos valores será utilizado o Índice da Taxa Referencial (TR), percentual previsto acumulado de 0,99% a.a., criada pela Lei 8.177/91, de 01/03/1991 e Resoluções do Conselho Monetário Nacional (CMN) de número 2.437, de 30.10.1997, acrescida de juros remuneratórios de 2% ao ano. Ampliou-se o percentual de juros remuneratório além do convencional utilizado em processos de reestruturação para aproximar a correção ao Índice Nacional de Preço do Consumidor (INPC) dos últimos doze meses, valor este em 2,94 p.p.

Os credores desta categoria receberão de forma igualitária o recurso destinado para cada período, sendo a distribuição entre os credores regida pela fração percentual correspondente do montante da dívida da Classe e Subclasse. Assim, cada credor poderá observar o montante a ser recebido, sendo esse critério necessário para atender o preceito de isonomia.

Quirografário (sem garantia específica)	Principal	Juros + TR	Pagamento	Saldo Devedor
Lista de Credores	(R\$1.788.563,59)			(R\$1.788.564)
Deságio	R\$ 983.709,97			(R\$804.854)
Carência		(R\$48.130)		(R\$852.984)
Ano 1		(R\$25.504)	R\$85.641	(R\$792.847)
Ano 2		(R\$23.706)	R\$85.641	(R\$730.911)
Ano 3		(R\$21.854)	R\$85.641	(R\$667.124)
Ano 4		(R\$19.947)	R\$85.641	(R\$601.430)
Ano 5		(R\$17.983)	R\$85.641	(R\$533.771)
Ano 6		(R\$15.960)	R\$85.641	(R\$464.090)

Ano 7		(R\$13.876)	R\$85.641	(R\$392.324)
Ano 8		(R\$11.730)	R\$85.641	(R\$318.413)
Ano 9		(R\$9.521)	R\$85.641	(R\$242.293)
Ano 10		(R\$7.245)	R\$85.641	(R\$163.896)
Ano 11		(R\$4.900)	R\$85.641	(R\$83.155)
Ano 12		(R\$2.486)	R\$85.641	R\$0

○ CLASSE III – TITULARES DE CRÉDITOS QUIROGRAFÁRIOS

Tendo em vista a condição financeira e a capacidade de geração de caixa da RECUPERANDA, apresentada neste PLANO, a proposta de pagamento dos CREDORES da Classe-III A (Quirografários) prevê deságio de 60% sobre o total dos créditos. O saldo remanescente após a aplicação do deságio, será pago em 144 parcelas mensais, sucessivas e crescentes (principal acrescido de juros do período), com primeiro vencimento no 25º mês após o trânsito em julgado da homologação do PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL publicado no Diário da Justiça Eletrônica do Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul.

CONTA CONTÁBIL	GRUPO/ORIGEM	CLASSE/NATUREZA	NOME DO CREDOR	ME/EPP?	CNPJ	SALDO CREDOR
2709.2	INSTITUIÇÕES FINANCEIRAS	QUIROGRAFÁRIOS	Banrisul	Não	92.702.067/0001-90	RS 1.349.881,08
3657	INSTITUIÇÕES FINANCEIRAS	QUIROGRAFÁRIOS	Banco Itau	Não	60.701.190/0001-04	RS 1.411.821,91
1152	INSTITUIÇÕES FINANCEIRAS	QUIROGRAFÁRIOS	Banco Santander	Não	90.400.888/0001-42	RS 1.712.510,51
2393	INSTITUIÇÕES FINANCEIRAS	QUIROGRAFÁRIOS	Banco do Brasil	Não	00.000.000/0001-91	RS 1.054.676,67
3335	INSTITUIÇÕES FINANCEIRAS	QUIROGRAFÁRIOS	Banco Bradesco	Não	60.746.948/0001-12	RS 228.977,38
503808	FORNECEDORES	QUIROGRAFÁRIOS	ACOPLANO COM DE ACOS LTDA	Não	93.412.674/0001-84	RS 37.696,40
500535	FORNECEDORES	QUIROGRAFÁRIOS	PLÁSTICOS CARIAS LTDA	Não	91.469.890/0001-30	RS 15.890,03
500390	FORNECEDORES	QUIROGRAFÁRIOS	MEINCOL DISTRIBUIDORA DE ACOS S/A	Não	88.614.342/0001-42	RS 65.259,22
	FORNECEDORES	QUIROGRAFÁRIOS	ACRILYS DO BRASIL LAMINADOS PLÁSTICOS LTDA	Não	93.831.832/0001-30	RS 1.183,83
500393	FORNECEDORES	QUIROGRAFÁRIOS	MORAIS VIEZZER, BUSSIN & LANER ADVOCACIA	Não	18.096.199/0003-60	RS 149.222,88
500403	FORNECEDORES	QUIROGRAFÁRIOS	ULTRAPAXI Pinturas Industriais Ltda	Não	00.067.457/0001-13	RS 33.009,64
506630	FORNECEDORES	QUIROGRAFÁRIOS	GRANDPLAST Ind. e Com. de Plásticos Ltda	Não	08.813.653/0001-00	RS 58.715,22
504466	FORNECEDORES	QUIROGRAFÁRIOS	DORVO Indústria e Comércio Ltda	Não	03.398.024/0001-30	RS 134.150,46
500705	FORNECEDORES	QUIROGRAFÁRIOS	Metalúrgica CRIPPA Ltda	Não	88.618.632/0003-60	RS 7.782,64
507360	FORNECEDORES	QUIROGRAFÁRIOS	ESPUMATEC Ind. e Com. de Comp. Poliuretano Ltda	Não	93.628.188/0001-06	RS 58.465,34
500454	FORNECEDORES	QUIROGRAFÁRIOS	BLUFIX Indústria e Comércio Ltda	Não	82.638.388/0001-15	RS 8.166,19
504474	FORNECEDORES	QUIROGRAFÁRIOS	Indústria Metalúrgica RUBIZZA Ltda	Não	94.550.910/0001-91	RS 6.394,60
	FORNECEDORES	QUIROGRAFÁRIOS	Cirna Indústria de Plásticos e Moldes Ltda	Não	87.826.202/0001-75	RS 1.477,85
						6.335.281,85

A forma de pagamento ocorrerá escalonada, dividida em parcelas iguais, de 8,33% anualmente, percentualmente sobre o saldo dever. Desta forma a empresa poderá honrar com seus compromissos e ainda ampliar seu processo produtivo permitindo novas contratações e desenvolvimento econômico da região. Para melhor compreensão apresenta-se a seguir um quadro detalhado sobre o processo de pagamento.

Para a atualização dos valores será utilizado o Índice da Taxa Referencial (TR), percentual previsto acumulado de 0,99% a.a., criada pela Lei 8.177/91, de 01/03/1991 e Resoluções do Conselho Monetário Nacional (CMN) de número 2.437, de 30.10.1997, acrescida de juros remuneratórios de 2% ao ano. Para simulação da taxa referencial média utilizou-se um histórico de sete anos e uma avaliação de cenário. Ampliou-se o percentual de juros remuneratório além do convencional utilizado em processos de reestruturação para aproximar a correção ao Índice Nacional de Preço do Consumidor (INPC) dos últimos doze meses, valor este em 2,94 p.p..

Os credores desta categoria receberão de forma igualitária o recurso destinado para cada período, sendo a distribuição entre os credores regida pela fração percentual correspondente do montante da dívida do Classe e Subclasse. Assim, cada credor poderá observar o montante a ser recebido, sendo esse critério necessário para atender o preceito de isonomia.

Quirografário (sem garantia específica)	Principal	Juros + TR	Pagamento	Saldo Devedor
Lista de Credores	(R\$6.335.281,85)			(R\$6.335.282)
Deságio	R\$ 2.850.876,83			(R\$3.484.405)
Carência		(R\$208.367)		(R\$3.692.772)
Ano 1		(R\$110.414)	R\$370.762	(R\$3.432.424)
Ano 2		(R\$102.629)	R\$370.762	(R\$3.164.291)
Ano 3		(R\$94.612)	R\$370.762	(R\$2.888.141)
Ano 4		(R\$86.355)	R\$370.762	(R\$2.603.735)
Ano 5		(R\$77.852)	R\$370.762	(R\$2.310.824)
Ano 6		(R\$69.094)	R\$370.762	(R\$2.009.156)
Ano 7		(R\$60.074)	R\$370.762	(R\$1.698.467)
Ano 8		(R\$50.784)	R\$370.762	(R\$1.378.489)
Ano 9		(R\$41.217)	R\$370.762	(R\$1.048.944)
Ano 10		(R\$31.363)	R\$370.762	(R\$709.545)
Ano 11		(R\$21.215)	R\$370.762	(R\$359.998)
Ano 12		(R\$10.764)	R\$370.762	R\$0

○ CLASSE IV – QUIROGRAFÁRIO PRIVILÉGIO ESPECIAL (ME/EPP)

A proposta de pagamento dos CREDORES “Subclasse III – B” prevê deságio de 20% sobre o total dos créditos. O saldo será pago em 120 (cento e vinte) parcelas iguais, mensais e sucessivas, com primeiro vencimento no dia 25º mês após o trânsito em julgado da homologação do PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL publicado no Diário da Justiça Eletrônica do Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul.

CONTA CONTÁBIL	GRUPO/ORIGEM	CLASSE/NATUREZA	NOME DO CREDOR	ME/EPP?	CNPJ	SALDO CREDOR
507343	FORNECEDORES	QUIROGRAFÁRIOS	NEGRELLO E NEGRELLO SOCIEDADE DE ADVOGADOS	Sim	25.349.318/0001-03	R\$ 248.302,75
505605	FORNECEDORES	QUIROGRAFÁRIOS	PRECISAO CONSERVACAO E LIMPEZA LTDA	Sim	72.302.631/0001-76	R\$ 6.398,09
500775	FORNECEDORES	QUIROGRAFÁRIOS	PILATI COMERCIO DE PRODUTOS HIGIENICOS LTDA	Sim	06.986.612/0001-81	R\$ 44.973,00
						299.673,84

Para a atualização dos valores será utilizado o Índice da Taxa Referencial (TR), percentual previsto acumulado de 0,99% a.a., criada pela Lei 8.177/91, de 01/03.1991 e Resoluções do Conselho Monetário Nacional (CMN) de número 2.437, de 30.10.1997, acrescida de juros remuneratórios de 2% ao ano.

A correção após o deságio sempre incidirá sobre o saldo devedor, considerando o período entre o deferimento do processo de RECUPERAÇÃO JUDICIAL e a data de cada amortização. Ampliou-se o percentual de juros remuneratório além do convencional utilizado em processos de reestruturação para aproximar a correção ao Índice Nacional de Preço do Consumidor (INPC) dos últimos doze meses, valor este em 2,94 p.p..

Os credores desta categoria receberão de forma igualitária o recurso destinado para cada período, sendo a distribuição entre os credores regida pela fração percentual correspondente do montante da dívida da Classe e Subclasse. Assim, cada credor poderá observar o montante a ser recebido, sendo esse critério necessário para atender o preceito de isonomia.

Quirografário (sem garantia específica)	Principal	Juros + TR	Pagamento	Saldo Devedor
Lista de Credores	R\$299.673,21			R\$299.673
Deságio	R\$ 239.738,57			R\$539.412
Carência		R\$32.257		R\$571.669
Ano 1		R\$17.093	(R\$66.983)	R\$521.779
Ano 2		R\$15.601	(R\$66.983)	R\$470.397
Ano 3		R\$14.065	(R\$66.983)	R\$417.479
Ano 4		R\$12.483	(R\$66.983)	R\$362.979
Ano 5		R\$10.853	(R\$66.983)	R\$306.849
Ano 6		R\$9.175	(R\$66.983)	R\$249.041
Ano 7		R\$7.446	(R\$66.983)	R\$189.505
Ano 8		R\$5.666	(R\$66.983)	R\$128.188
Ano 9		R\$3.833	(R\$66.983)	R\$65.038
Ano 10		R\$1.945	(R\$66.983)	R\$0

COMPENSAÇÃO

Os credores, de qualquer Classe que se encontrem, simultaneamente, na condição de credores e de clientes e/ou devedores da recuperada, terão os seus créditos quitados, integral ou parcialmente, conforme os valores de cada crédito e débito, por meio de compensação, *ex vi* do art. 368 do Código Civil.

Será efetuada a compensação dos valores devidos e contemplados na presente forma de pagamento com os valores devidos pelo credor INCORPOL INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE POLTRONAS LTDA, desde que o valor compensado não seja superior àquele devido pela INCORPOL INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE POLTRONAS LTDA, conforme previsto neste plano, em sua respectiva competência. Igual tratamento aplicar-se-á às hipóteses de adiantamentos a fornecedores ou bônus comercial, casos em que tais fornecedores terão os seus créditos sujeitos aos efeitos da recuperação compensados com os valores eventualmente adiantados como garantia de fornecimento ou descontos concedidos a título de bônus comercial.

Poderá a empresa INCORPOL INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE POLTRONAS LTDA e o respectivo fornecedor acordar, caso a caso, que o pagamento do crédito sujeito à recuperação dar-se-á na forma ordinária prevista neste plano, compensando-se o adiantamento em fornecimentos futuros. Os adiantamentos a fornecedores, na hipótese de efetiva compensação, terão como contrapartida contábil a baixa de fornecedores, clientes ou funcionários, aplicando-se a regra do art. 368 do Código Civil e, analogicamente, a do art. 122 da Lei 11.101/05.

PREMISSAS UTILIZADAS

A definição das premissas teve como embasamento os documentos recebidos da RECUPERANDA, conforme já exposto neste estudo, bem como é oriundo do consenso obtido em reuniões com os proprietários, diretores e responsáveis pelas áreas. Também foi analisado o cenário econômico, o mercado de atuação da empresa, levando em consideração as perspectivas futuras e a reestruturação organizacional proposta pela RECUPERANDA.

○ RECEITA BRUTA

A receita bruta para o primeiro ano foi pormenorizada para aumentar a assertividade. Houve visita a fornecedores e clientes para tornar os preços e demandas mais reais possíveis, a medida do possível, conforme organização de cada empresa que apresentou uma projeção que variou entre três meses e doze meses.

Por meio de diversas simulações entre os Diretores Comerciais, Financeiros e Administrativos, bem como contando com a participação do contador da empresa e escritório de Consultoria Econômica Rebuild a empresa consolidou um minucioso detalhamento da projeção de suas receitas para atender honrar seus compromissos assumidos pelo pleito desta recuperação, bem como para reestruturação em todos os níveis empresariais, desde a parte comercial até a parte de produtos.

○ IMPOSTOS

A projeção dos impostos considerou o regime tributário vigente, tendo em vista o estudo realizado que identificou ser o melhor modelo ao volume e atividade prestados pela empresa em cada produto ou serviço.

O processo de avaliação da esfera tributária passou por um rigoroso sistema de avaliação do Mapa Tributário Atual, bem como por meio da simulação apresentada no item anterior.

○ INVESTIMENTOS

Os reinvestimentos estimados, foram definidos pela diretoria da empresa, como o mínimo necessário para o desenvolvimento das atividades, sendo adotado uma renovação sobre o crescimento e receitas já estruturadas.

Além disso, a empresa passou a adotar uma estratégia de novos investimentos apenas pela metodologia de Gestão de Projetos com captação externa. Assim, não haverá impacto na construção do capital de giro e permitirá uma revisão de viabilidade econômica em cada novo investimento.

- CAPITAL DE GIRO

Foi avaliado a Necessidade de Capital de Giro, concluindo que para adequação da estrutura a empresa necessita manter um volume de 78 dias que serão assegurados pela engenharia financeira em conjunto com os Fundo de investimento em direitos creditórios (FDIC), além de 41 dias adicionais que os mesmos vão suportar para que possamos passar a efetuar o pedido como se à vista fosse. Utilizou-se como taxa de juros média o valor de 2,6 p.p. devido a temporalidade. Priorizou-se na simulação a criação de um capital de giro próprio para reduzir a zero o desconto realizado atualmente. Desta forma a empresta reduzirá o impacto na despesa financeira que atualmente é elevado.

- PASSIVO SUJEITO A RECUPERAÇÃO JUDICIAL

O tratamento do passivo sujeito a recuperação sujeito a recuperação judicial recebeu a tratativa contemplada no item ANÁLISE DO ENDIVIDAMENTO, subgrupo PLANO DE PAGAMENTO AOS CRÉDITOS SUJEITOS A RECUPERAÇÃO.

Estabeleceu-se o período entre o deferimento do processamento da Recuperação Judicial até a Assembleia Geral de Credores, conforme estabelece a Lei de Falência e Recuperação de Empresas, acrescidos do prazo de carência proposto no Plano de Recuperação apresentada.

OUTROS EFEITOS INERENTES À APROVAÇÃO DO PLANO

○ Suspensão das ações de recuperação de crédito

Após a aprovação do plano de recuperação judicial, deverão ser suspensas todas as ações de cobrança, monitórias, execuções judiciais ou qualquer outra medida judicial ajuizada contra a INCORPOL INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE POLTRONAS LTDA, referente aos créditos sujeitos à recuperação judicial e que tenham sido novados pelo Plano aprovado.

É vedado 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 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 abrangidos pela recuperação, saldo no caso de descumprimento do Plano de Recuperação, nos termos dos artigos 58 e 59 da Lei número 11.101/2005.

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

○ Novação da dívida

A aprovação do presente Plano de Recuperação acarretará por força do dispositivo no art. 59 da Lei número 11.101/2005 a novação das dívidas sujeitas à recuperação.

○ Suspensão da publicidade dos protestos

Um vez o Plano aprovado, consolidado a novação de todos os créditos sujeitos à recuperação judicial, todos os credores concordarão com suspensão da publicidade dos protestos efetuados, desde que o plano de recuperação judicial esteja sendo cumprido nos termos aprovados, ordem esta que poderá ser tomada pelo Juiz da Recuperação Judicial a pedido da recuperanda desde a data da concessão da Recuperação.

Após a quitação dos créditos nos termos do Plano de Recuperação, os valores serão considerados quitados integralmente e o respectivo credor dará a mais ampla, geral, irrevogável e irretratável quitação, para nada mais reclamar a quaisquer títulos, contra quem quer que seja, sendo inclusive obrigado a fornecer, se 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 estiver sendo cumprido nos termos aprovados ou após a quitação dos débitos.

○ **Pagamentos aos credores ausentes ou omissos**

Os valores devidos aos Credores nos termos deste Plano de Recuperação 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 à recuperanda, via carta registrada, mediante Administrador Judicial nomeado, bem como enviar via carta registrada 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.

Não haverá a incidência de juros ou encargos moratórios se os pagamentos não tiverem sido realizados em razão de os Credores não terem informado, com no mínimo 30 (trinta) dias de antecedência do vencimento, suas contas bancárias.

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

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.

○ **Descumprimento do Plano de Recuperação**

O Plano somente será considerado descumprido na hipótese de mora no pagamento de 2 (duas) parcela prevista neste Plano de Recuperação. Eventual mora no descumprimento de qualquer parcela poderá ser purgada no prazo de (30) trinta dias a contar da data da intimação judicial acerca do cumprimento do plano.

DEMONSTRATIVO DE RESULTADO PROJETADO

DEMONSTRACOES FINANCEIRAS	2020		Ano 1		Ano 2		Ano 3		Ano 4		Ano 5		Ano 6		Ano 7	
	Previsto		20,0%		15,0%		5,0%		3,0%		2,0%		1,0%		1,0%	
Crescimento Real																
RECEITA BRUTA	R\$	2.283.497	R\$	2.893.191	R\$	3.529.693	R\$	3.942.667	R\$	4.198.940	R\$	4.471.871	R\$	4.762.543	R\$	5.072.108
(-) Devolução e Impostos s/Venda	R\$	(307.815)	R\$	(331.502)	R\$	(404.432)	R\$	(451.751)	R\$	(481.115)	R\$	(512.387)	R\$	(545.692)	R\$	(581.162)
RECEITA LÍQUIDA	R\$	1.975.682	R\$	2.561.689	R\$	3.125.260	R\$	3.490.916	R\$	3.717.825	R\$	3.959.484	R\$	4.216.851	R\$	4.490.946
(-) Custos Variáveis	R\$	(1.222.356)	R\$	(1.316.416)	R\$	(1.606.028)	R\$	(1.793.933)	R\$	(1.910.539)	R\$	(2.034.724)	R\$	(2.166.981)	R\$	(2.307.835)
LUCRO BRUTO	R\$	753.326	R\$	1.245.273	R\$	1.519.233	R\$	1.696.983	R\$	1.807.287	R\$	1.924.760	R\$	2.049.870	R\$	2.183.111
(-) Despesas Operacionais	R\$	(1.744.590)	R\$	(1.521.335)	R\$	(1.597.402)	R\$	(1.677.272)	R\$	(1.761.136)	R\$	(1.849.192)	R\$	(1.941.652)	R\$	(2.038.735)
Despesas Operacionais	R\$	(499.013)	R\$	(449.112)	R\$	(471.567)	R\$	(495.146)	R\$	(519.903)	R\$	(545.898)	R\$	(573.193)	R\$	(601.853)
Despesas c/Pessoal	R\$	(1.110.748)	R\$	(944.136)	R\$	(991.342)	R\$	(1.040.909)	R\$	(1.092.955)	R\$	(1.147.603)	R\$	(1.204.983)	R\$	(1.265.232)
Despesas Administrativas	R\$	(134.829)	R\$	(128.088)	R\$	(134.492)	R\$	(141.217)	R\$	(148.278)	R\$	(155.692)	R\$	(163.476)	R\$	(171.650)
RESULTADO LÍQUIDO	R\$	(991.264)	R\$	(276.063)	R\$	(78.169)	R\$	19.711	R\$	46.151	R\$	75.568	R\$	108.218	R\$	144.377
Resultado Financeiro	R\$	(160.780)														
EBITDA R\$	R\$	(1.152.045)	R\$	(276.063)	R\$	(78.169)	R\$	19.711	R\$	46.151	R\$	75.568	R\$	108.218	R\$	144.377
VENDA DE ATIVO	R\$	-	R\$	3.337.000					R\$	1.200.000	R\$	-	R\$	-	R\$	-
CUSTO DA RECUPERAÇÃO	R\$	(25.000)	R\$	(166.800)	R\$	(84.000)	R\$	(84.000)	R\$	(277.200)						
PAGAMENTO CREDORES	R\$	-	R\$	-	R\$	(1.078.410)	R\$	(1.298.017)	R\$	(219.607)	R\$	(219.607)	R\$	(219.607)	R\$	(219.607)
Quirografários							R\$	(66.983)	R\$	(66.983)	R\$	(66.983)	R\$	(66.983)	R\$	(66.983)
Quirografários - ME/PME							R\$	(66.983)	R\$	(66.983)	R\$	(66.983)	R\$	(66.983)	R\$	(66.983)
Garantias Reais							R\$	(85.641)	R\$	(85.641)	R\$	(85.641)	R\$	(85.641)	R\$	(85.641)
Trabalhista							R\$(1.078.410)	R\$ (1.078.410)								
FCL do Período	R\$	2.894.137	R\$	(1.240.579)	R\$	(1.362.306)	R\$	749.344	R\$	(144.039)	R\$	(111.389)	R\$	(75.230)		
FCL Acumulado	R\$	-	R\$	2.894.137	R\$	1.653.558	R\$	291.252	R\$	1.040.596	R\$	896.557	R\$	785.168	R\$	709.938

DEMONSTRACOES FINANCEIRAS	Ano 8	Ano 9	Ano 10	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14
Crescimento Real	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%
RECEITA BRUTA	R\$ 5.401.795	R\$ 5.752.912	R\$ 6.126.851	R\$ 6.525.096	R\$ 6.949.228	R\$ 7.400.927	R\$ 7.881.988
(-) Devolução e Impostos s/Venda	(618.938)	(659.169)	(702.015)	(747.646)	(796.242)	(847.998)	(903.118)
RECEITA LÍQUIDA	R\$ 4.782.857	R\$ 5.093.743	R\$ 5.424.836	R\$ 5.777.451	R\$ 6.152.985	R\$ 6.552.929	R\$ 6.978.869
(-) Custos Variáveis	(2.457.844)	(2.617.604)	(2.787.748)	(2.968.951)	(3.161.933)	(3.367.459)	(3.586.344)
LUCRO BRUTO	R\$ 2.325.014	R\$ 2.476.140	R\$ 2.637.089	R\$ 2.808.499	R\$ 2.991.052	R\$ 3.185.470	R\$ 3.392.526
(-) Despesas Operacionais	(2.140.671)	(2.247.705)	(2.360.090)	(2.478.095)	(2.601.999)	(2.732.099)	(2.868.704)
Despesas Operacionais	(631.945)	(663.542)	(696.720)	(731.556)	(768.133)	(806.540)	(846.867)
Despesas c/Pessoal	(1.328.494)	(1.394.918)	(1.464.664)	(1.537.897)	(1.614.792)	(1.695.532)	(1.780.308)
Despesas Administrativas	(180.233)	(189.244)	(198.707)	(208.642)	(219.074)	(230.028)	(241.529)
RESULTADO LÍQUIDO	R\$ 184.342	R\$ 228.435	R\$ 276.998	R\$ 330.405	R\$ 389.052	R\$ 453.371	R\$ 523.821
Resultado Financeiro							
EBITDA R\$	R\$ 184.342	R\$ 228.435	R\$ 276.998	R\$ 330.405	R\$ 389.052	R\$ 453.371	R\$ 523.821
VENDA DE ATIVO	R\$ -						
CUSTO DA RECUPERAÇÃO							
PAGAMENTO CREDORES	R\$ (219.607)	R\$ (85.641)					
Quirografários	(66.983)	(66.983)	(66.983)	(66.983)	(66.983)	(66.983)	(66.983)
Quirografários - ME/PME	(66.983)	(66.983)	(66.983)	(66.983)	(66.983)	(66.983)	(66.983)
Garantias Reais	(85.641)	(85.641)	(85.641)	(85.641)	(85.641)	(85.641)	(85.641)
Trabalhista							
FCL do Período	R\$ (35.265)	R\$ 8.828	R\$ 57.391	R\$ 110.798	R\$ 169.445	R\$ 367.729	R\$ 523.821
FCL Acumulado	R\$ 674.673	R\$ 683.501	R\$ 740.892	R\$ 851.689	R\$ 1.021.135	R\$ 1.388.864	R\$ 1.912.685

RESUMO TÉCNICO

A REBUILD realizou o Estudo Técnico econômico-financeiro da revisão do plano de recuperação judicial da empresa INCORPOL INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE POLTRONAS LTDA. Este estudo se centrou na viabilidade econômica do plano de recuperação, não considerando sua viabilidade sob os aspectos societários, tributários e legais.

O presente quadro de credores se baseia em informações fornecidas pela Empresa e seus assessores legais até a data de elaboração deste documento, sendo assim, este quadro estará sujeito a alterações.

Para permitir compreender a modificação de estratégia adotada para apoiar o parecer técnico para revisão do plano de recuperação apresenta-se o cerne do Parecer Inicial e na sequência o Novo Parecer, sendo eles:

Parecer Inicial

Após nossa análise da reestruturação dos passivos e ativos, das condições de liquidez da Empresa no médio e longo prazo considerando suas origens de recursos, despesas e estrutura de ativos e passivos, acreditamos que o desempenho operacional da Empresa e consequente geração de caixa suportam a viabilidade econômica financeira da Empresa após o término do processo de Recuperação Judicial, bem como possibilitam aos credores a satisfação dos seus créditos, conforme determinado pelo plano de recuperação. Nossa análise assume que todas as premissas macroeconômicas e operacionais contidas neste relatório, bem como todas as premissas de reestruturação de créditos, sujeitos ou não ao plano de recuperação, apresentadas no pano de Recuperação Judicial serão verificadas e atingidas. A não verificação ou atingimento de qualquer uma das premissas adotadas, incluindo – mas não se limitando a – a estabilidade econômica do país e desempenho operacional das Empresas poderão tornar essa análise inválida.

Novo Parecer

Por meio do estudo da nova estratégia da empresa, no que tange especialmente: a) desmobilização de ativos; b) novos canais de venda; c) redução de despesas operacionais; e e) criação do capital de giro próprio para anular o custo financeiro. Consideramos tangíveis avaliando o cenário atual em que pode perdurar um volume de faturamento nominal médio de cinco milhões, ou seja, muito factível se observarmos o cenário histórico da empresa e com muita probabilidade de superação. Ainda assim, os executivos e a equipe técnica optaram em apresentar um cenário cuidadosamente apresentado e com cautela, pois sabemos que existem vidas atrás de cada credor e por esse motivo buscamos fundamentar em indicadores internos e externos para permitir uma solida simulação de desempenho. Dito isso, a REBUILD recomenda a continuidade da organização mediante demonstração explícita de capacidade de superação.



A REBUILD entende que o presente Estudo Técnico do plano de Recuperação deverá ser revisto, caso não se verifiquem as premissas-chave descritas neste documento, bem como no caso de não verificação ou atingimento de quaisquer premissas apresentadas nesse relatório e no plano de Recuperação Judicial.

Entendo o relatório concluído, composto por 72 (setenta e dois) folhas digitadas de um lado, a REBUILD Consultoria Empresarial, empresa especializadas em reestruturação de empresas, abaixo representada legalmente pelo seu sócio e diretor executivo, coloca-se à disposição para quaisquer esclarecimentos que, porventura, se façam necessários.

Porto Alegre, 1 de outubro de 2020.

Maurício Tagliari
Sócio Diretor Executivo