



PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL

TES TRANSPORTES ESPECIAIS SCARPELLINI EIRELI,
pessoa jurídica de direito privado, inscrita no
CNPJ/MF sob o nº 07.605.782/0001-31, doravante
denominada neste Plano de Recuperação Judicial
como “**TES TRANSPORTES**”.

MARÇO/2016



1.	HISTÓRICO	4
1.1.	A TES TRANSPORTES	4
2.	RAZÕES DA CRISE ECONÔMICA FINANCEIRA	5
3.	DA VIABILIDADE ECONÔMICA FINANCEIRA	7
4.	DOS MEIOS EMPREGADOS NA RECUPERAÇÃO	8
4.1.	ESTRUTURAIS E ORGANIZACIONAIS	8
4.1.1.	REESTRUTURAÇÃO OPERACIONAL (Art. 50, caput)	8
4.1.2.	ALIENAÇÃO DE ATIVOS E OU UPI'S (Art. 50, VII, XI e XVI)	9
4.1.3.	REORGANIZAÇÕES SOCIETÁRIAS (Art. 50, II, III, IV e VI)	10
4.2.	ECONÔMICOS E FINANCEIROS	10
4.2.1.	APRIMORAMENTO DAS POLÍTICAS COMERCIAIS (Art. 50, caput)	10
4.2.2.	OPORTUNIDADES DE NEGÓCIOS DESTINADOS A READEQUAÇÃO DE SUAS ATIVIDADES (Art. 50, caput) 11	
4.2.3.	CONCESSÃO DE PRAZOS E CONDIÇÕES ESPECIAIS PARA PAGAMENTO (Art. 50, inciso I)	11
4.2.4.	NOVAÇÃO DA DÍVIDA DO PASSIVO E EQUALIZAÇÃO DE ENCARGOS (Art. 50, incisos IX, XII c/c Art. 59) 11	
4.2.5.	FOMENTO JUNTO AOS CREDORES - (ART. 50, CAPUT)	11
5.	ESTRUTURA DO ENDIVIDAMENTO	12
6.	PROPOSTA DE PAGAMENTO	12
6.1.	DISPOSIÇÕES GERAIS AOS CREDORES	13
7.	FORMAS DE PAGAMENTO	14
7.1.	CREDORES TRABALHISTAS (I)	14
7.2.	CREDORES COM GARANTIA REAL (II), CREDORES QUIROGRAFÁRIOS (III) E TITULARES DE CRÉDITOS ENQUADRADOS COMO MICROEMPRESA E EMPRESA DE PEQUENO PORTE (IV).	14
7.2.1.	CORREÇÃO MONETÁRIA E JUROS	16
7.3.	COMPENSAÇÃO DE CRÉDITOS	16
8.	CESSÃO DE CRÉDITO E DIREITOS	16
9.	CREDORES FINANCIADORES	17
10.	DÍVIDA TRIBUTÁRIA	18
11.	DISPOSIÇÕES FINAIS	19
12.	ANEXOS	20



Plano de Recuperação Judicial da TES TRANSPORTES ESPECIAIS SCARPELLINI EIRELI, apresentado nos autos n.º 1024001-47.2015.8.26.0506, em curso perante a 1ª Vara Cível da Comarca de Ribeirão Preto – SP.

Considerações Iniciais

Em 28 de julho de 2015 foi deferido o processamento da presente recuperação judicial, que tramita perante o Juízo de Direito da 1ª Vara Cível da Comarca de Ribeirão Preto – SP, sendo nomeado como administrador judicial o Dr. Oreste Nestor de Souza Laspro.

O presente plano de recuperação judicial, doravante denominado “PRJ” é apresentado por **TES TRANSPORTES ESPECIAIS SCARPELLINI EIRELI**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 07.605.782/0001-31, doravante denominada como “**TES TRANSPORTES**”.

Tempestivamente apresentado, foi elaborado com as premissas atualizadas do setor e planejamentos estratégicos e financeiros, indispensáveis ao efetivo cumprimento do proposto, traçando perspectivas futuras, a fim de não comprometer o fluxo e a geração de caixa, permitindo assim, nos termos do art. 47 da Lei 11.101 de 09 de fevereiro de 2005 (Lei de Recuperação de Empresas e Falência, doravante denominada apenas como “LRF”), a reestruturação econômico-financeira da “**TES TRANSPORTES**”, de modo a oferecer uma solução coletiva a todos os envolvidos, direta ou indiretamente.

Este “PRJ” atende às disposições legais contidas na “LRF” notadamente em seu art. 53, pois apresenta a discriminação pormenorizada dos meios de recuperação que serão empregados - *inciso I*, demonstra sua viabilidade econômica - *inciso II*, relaciona laudo econômico-financeiro (anexo I) e laudo de avaliação dos bens e ativos (anexo II) - *inciso III*, este, subscrito pela empresa especializada **MHPA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE ENGENHARIA S/C LTDA**.

1. HISTÓRICO

1.1. A TES TRANSPORTES

A “**TES TRANSPORTES**” surgiu no ano de 2005, como consequência da vasta experiência de seu sócio, Itamar Scarpellini Junior, no ramo do transporte rodoviário, que iniciou a sua carreira neste setor em 1986, tendo atuado como gerente de transporte de uma grande usina sucroalcooleira; posteriormente foi sócio fundador de uma empresa de consultoria em operações motomecanizadas e manutenção automotiva, dentre outras experiências ligadas ao setor de logística.

Com a criação da TES foram adquiridos caminhões e firmadas parcerias entre transportadoras com o objetivo de conquistar contratos de transporte de açúcar. Após 05 anos de atividades, com o incremento da frota e por conseguinte das atividades foram realizados investimentos para implantação de uma ferramenta de gestão com o objetivo de aprimorar as práticas administrativas. Em 2012 foram inauguradas as filiais de Uberaba-MG, Sales Oliveira e Cubatão, ambas no estado de São Paulo. No ano seguinte, continuando o projeto de crescimento, inaugurou-se uma filial em Barretos-SP e realizados investimentos para aumentar a frota, com aquisição de mais 15 cavalos mecânicos e 28 semi-reboques.

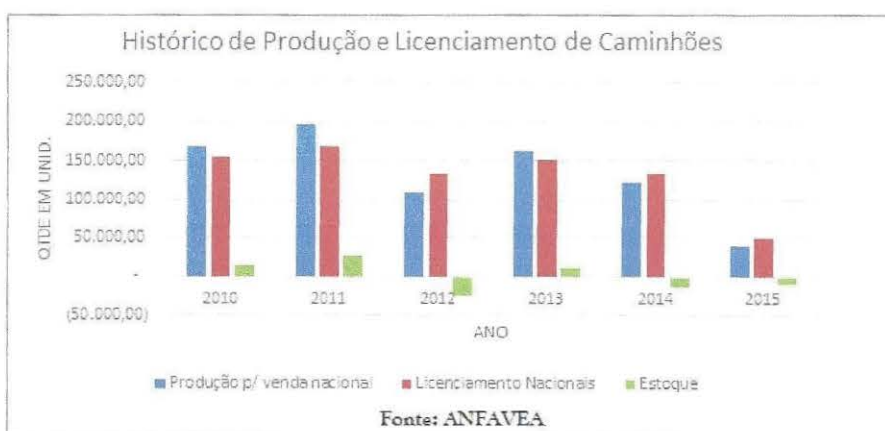




2. RAZÕES DA CRISE ECONÔMICA FINANCEIRA

As razões que contribuíram para o pedido de Recuperação Judicial foram previamente expostas na petição inicial, sendo que a situação econômica do país foi um dos motivos incisivos uma vez que desencadeou um aumento expressivo nos custos operacionais, como, por exemplo, o óleo diesel.

Além disso, como pode se observar no gráfico houve uma queda nas vendas no ano de 2012 em relação a 2011. Com objetivo de manter os patamares de venda observados em 2011 o governo, por meio do BNDES, ofereceu uma vantajosa condição para compra de caminhões, com taxa muito abaixo daquelas usualmente praticadas por esta instituição. Esta medida, em conjunto com outros incentivos, fizeram com que a frota de caminhões de carga aumentasse significativamente ente os anos de 2012 e 2014, pois a demanda manteve-se em volumes razoáveis e caminhões antigos não foram descontinuados. Este aumento provocou queda no preço do frete, uma vez que o crescimento da demanda de transporte no país não acompanhou a mesma evolução.



Ainda, em janeiro de 2012 foi implantada a EURO 5, uma legislação ambiental aplicada a caminhões e ônibus com o objetivo de reduzir a emissão de poluentes. Esta nova lei, não impactou apenas no aumento do preço de compra do caminhão, uma vez que as fabricantes tiveram que readequar seus motores para atender às mudanças exigidas, mas, também refletiu no aumento de custos da operação de transporte, pois, o novo modelo produzido necessita do componente ARLA 32 (ureia) para funcionar, além de tornar obrigatório a utilização do diesel modalidade S10, que tem baixo teor de enxofre que é menos poluente, porém mais caro.

Segundo dados de uma pesquisa feita pela NTC&Logistica¹ com 113 empresários do Transporte Rodoviário de Carga (TRC), apesar do aumento do custo, apenas 6,2% dos transportadores declaram ter conseguido repassar o custo extra aos clientes, 64% dos empresário afirmaram ter absorvido todo o aumento de custo representado pelos motores EURO 5 e 30% disseram que absorveram parcialmente os custos.

A Lei nº 12.619 de 30 de abril de 2012, conhecida popularmente como “Lei do Caminhoneiro” ou “Lei do Descanso”, foi outro fator que contribuiu para o aumento dos custos do transporte rodoviário de carga. Ela regulamentou a profissão de motorista profissional alterando a CLT e o Código Brasileiro de Transito, prevendo, entre outras coisas, tempo de descanso de 30 minutos a cada quatro horas ao volante e 11 horas de repouso por dia, essa alteração gerou uma diminuição na rodagem média dos caminhões e custos adicionais com espaços para descanso dos motoristas.



Posteriormente, em 2013 as concessionárias de pedágio foram autorizadas a cobrarem taxa de pedágio considerando os eixos suspensos, atribuindo mais um aumento nos custos do transporte rodoviário de carga.

Pelas razões expostas, ante as dificuldades de equalizar seu passivo junto a todos os seus credores e relutâncias enfrentadas pela “**TES TRANSPORTES**”, apesar de diversas tentativas, principalmente junto as instituições financeiras, tornou-se inevitável à solução por meio do pedido de Recuperação Judicial, nos termos permitidos pela Lei 11.101/2005, visando à preservação da empresa como unidade econômica e fonte de empregos diretos e indiretos.

¹ Disponível em www.portalntc.org.br



3. DA VIABILIDADE ECONÔMICA FINANCEIRA

Apesar da crise, a **“TES TRANSPORTES”** não perdeu seus fundamentos econômicos a ponto de ser considerada inviável, pelo contrário, sua grande capacidade de atendimento e expertise no segmento de logística, poderá trazer novas soluções operacionais na área em que atua, retomando a sua participação no mercado; além disso a **“TES TRANSPORTES”** mantém sua qualidade certificada e atestada por diversos órgãos competentes.

Além da manutenção das suas certificações, a segurança patrimonial de seus clientes e de seus colaboradores continua sendo uma prioridade, pois 100% dos veículos são monitorados e rastreados com sistema que auxilia no controle de manutenção preventiva da frota e melhor utilização dos veículos, realizando gerenciamento de risco. Ainda, neste sentido, o planejamento do treinamento de sua equipe de motoristas foram mantidos para que estes atendam às exigências de mercado.

Ainda existem vários fatores externos que poderão contribuir para a sua reestruturação econômico-financeira. Um desses fatores é uma política que começou a ser implementada pelo governo em 2015, para resolver o problema causado pelo grande aumento da frota de caminhões. A intenção é diminuir a quantidade de veículos autorizados a fazer transporte de carga no país para reequilibrar o transporte de cargas e tirar do sistema aqueles caminhões que não atendam as normas legais e possam acarretar risco.

Outro fator que irá contribuir para a superação da crise, são as perspectivas positivas sobre a agricultura brasileira, divulgadas pela FAO (Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura) e pela OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico)², uma vez que os principais contratos da **“TES TRANSPORTES”** são para transporte de açúcar, laranja, soja, fertilizantes e gesso para corrigir solo.

Assim, concluímos que o cenário no qual a **“TES TRANSPORTES”** está inserida, em aliança com os meios de recuperação ora dispostos, comprovam que a mesma não perdeu sua viabilidade econômica nos termos do artigo 53, inciso II da “LRF” e que, na realidade a aprovação deste “PRJ” significará a preservação de uma empresa com grande potencial de crescimento e de geração de empregos, sobretudo, o interesse de seus credores, uma vez que somente com a continuidade de

² Disponível em <http://www.ebc.com.br/noticias/economia/2015/07/organismos-internacionais-apontam-boas-perspectivas-agricolas-para-o>

suas operações irá gerar a renda necessária para o pagamento de suas obrigações e não só isso, irá fazer com que as relações comerciais perdurem.

4. DOS MEIOS EMPREGADOS NA RECUPERAÇÃO

O art. 50 da “LRF” traz um rol exemplificativo dos meios de recuperação econômicos e financeiros que poderão ser utilizados por empresas em Recuperação Judicial, a “**TES TRANSPORTES**”, no entanto, se reserva no direito de gozar de todos os meios previstos em lei. Assim, para cumprimento do art. 53, inciso I da “LRF”, dispomos de forma minuciosa os principais meios que serão empregados na sua reestruturação.

4.1. ESTRUTURAIS E ORGANIZACIONAIS

4.1.1. REESTRUTURAÇÃO OPERACIONAL (Art. 50, *caput*)

A “**TES TRANSPORTES**” envidará esforços para o efetivo cumprimento deste “PRJ” e para uma administração dirigida, monitorada e incentivada, convertendo princípios em recomendações objetivas, alinhando interesses com a finalidade de preservar e aperfeiçoar a organização com transparência, equidade, prestação de contas e responsabilidade corporativa. Dentre as principais medidas a serem desenvolvidas e implantadas, visando sanar os fatores que a levaram para crise, destacamos:

Consultoria Operacional - A recuperanda vem passando por um trabalho de aperfeiçoamento operacional, a fim de estabelecer de forma eficiente os meios de controle de atividades, buscando agilidade na obtenção de dados e organização, bem como o desenvolvimento de relatórios de desempenho que atendam às necessidades gerenciais e possam auxiliar na tomada de decisões estratégicas e tempestivas pela sua diretoria.

Com a contínua melhoria dos processos e ferramentas de gestão, a “**TES TRANSPORTES**” aperfeiçoará os meios de controle de sua atividade, em busca da agilidade necessária na obtenção de informação, garantindo a confiabilidade necessária para a tomada de decisão estratégica, bem como, propiciar a criação e/ou melhorias das regras e condutas já estabelecidas que venham melhorar o aproveitamento da capacidade operacional.

4.1.2. ALIENAÇÃO DE ATIVOS E OU UPI'S (Art. 50, VII, XI e XVI)

A “TES TRANSPORTES” poderá alienar os bens do seu ativo, na forma prevista no art. 60 c/c 142 da “LRF”, que não sejam objetos de garantia real ou ainda que sejam objetos de garantia real, desde que, haja a expressa concordância do credor, respeitando os preceitos do art. 50, §1º da “LRF”. Até o momento não existem créditos lastreados por garantia real, no entanto, caso venham a existir, seguirão as disposições acima elencadas.

A “TES TRANSPORTES” ainda poderá locar ou arrendar bens do seu ativo. Adicionalmente, se livres e desembaraçados, poderá onerar bens inclusive por meio de renovação de contratos já existentes, buscando sempre adequar às necessidades do negócio e o cumprimento deste “PRJ”.

Se necessária à sua reorganização econômico-financeira, a “TES TRANSPORTES” poderá ainda alienar, inclusive para uma Sociedade de Propósito Específica (SPE), bens ou qualquer de suas Unidades Produtivas Isoladas (UPI's) que não sejam objeto de garantia real e aqueles, objetos de garantia real, deverão conter a expressa concordância do respectivo credor, observando o disposto no art. 60 c/c 142, da “LRF”. Em nenhuma hipótese haverá sucessão do adquirente dos bens em qualquer das dívidas e obrigações da “TES TRANSPORTES”, inclusive as de natureza tributária, trabalhistas e decorrentes de acidente de trabalho, com exceção daquelas expressamente assumidas pelo adquirente na forma do contrato que vier a ser celebrado entre as partes, nos termos do parágrafo único, do art. 60 da “LRF”.

Tal disposição encontra abrigo em enunciado do Conselho da Justiça Federal aprovado na 1ª Jornada de Direito Comercial, ocorrida em 23 e 24 de Outubro de 2012: ***“Enunciado 47. Nas alienações realizadas nos termos do art. 60 da Lei n. 11.101/2005, não há sucessão do adquirente nas dívidas do devedor, inclusive nas de natureza tributária, trabalhistas e decorrentes de acidente de trabalho”.***

No entanto, havendo motivos justificados, requerimento fundamentado, e, ainda, autorização judicial, a “TES TRANSPORTES” poderá alienar de forma excepcional, por outra modalidade, consoante ao art. 144 da “LRF”, respeitando para tanto, a anuência dos credores titulares dos bens objetos de garantia real, consoante ao §1º do art. 50 da “LRF”.



4.1.3. REORGANIZAÇÕES SOCIETÁRIAS (Art. 50, II, III, IV e VI)

No intuito de viabilizar o cumprimento integral deste “PRJ”, a “**TES TRANSPORTES**” poderá realizar, a qualquer tempo, nos termos da legislação brasileira, quaisquer operações de reorganização societária, tais como: **(i)** cisão, incorporação, fusão e transformação, dentro de seu grupo societário ou com terceiros; **(ii)** criar ou participar de Sociedade de Propósito Específico; **(iii)** mudança do seu objeto social ou qualquer outra alteração societária, respeitadas as regras previstas no Código Civil e legislação vigente à época, que dispõe sobre as Sociedades e ainda, **(iv)** associar-se a investidores que venham possibilitar ou incrementar as suas atividades, através de medidas que resultem na cessão onerosa parcial ou total do controle societário, **(v)** podendo ainda aumentar seu capital social, desde que acompanhadas de medidas de revitalização e que não impliquem na inviabilidade do cumprimento do quanto proposto neste “PRJ”.

4.2. ECONÔMICOS E FINANCEIROS

4.2.1. APRIMORAMENTO DAS POLÍTICAS COMERCIAIS (Art. 50, *caput*)

Com o intuito de viabilizar sua recuperação, a “**TES TRANSPORTES**” está aprimorando suas práticas comerciais, alinhado, inclusive, com os trabalhos em desenvolvimento para sua reestruturação operacional, com objetivo de readequar suas práticas e políticas comerciais. Dentre as várias medidas a serem adotadas, citamos nessa oportunidade, algumas que deverão ser implantadas:

- a) Manutenção dos contratos vigentes** – Revisão e equalização dos contratos firmados, buscando maior aproximação com os clientes, visando ampliar e consolidar novos negócios;
- b) Busca de novos parceiros** – Buscar novos parceiros comerciais para atuar como subcontratados, privilegiando sempre a rentabilidade operacional;
- c) Novos mercados e ampliação da operação** – A empresa envidará esforços para ampliar sua participação no mercado buscando novas alternativas de gerar receitas, inclusive, através da abertura e reconquista de mercados e clientes. Como consequência lógica dos resultados obtidos pelas mudanças apontadas no item “b” acima, a empresa reunirá condições para busca de novos mercados.



4.2.2. OPORTUNIDADES DE NEGÓCIOS DESTINADOS A READEQUAÇÃO DE SUAS ATIVIDADES (Art. 50, caput)

Considerando a sua estrutura atual, bem como as expectativas presentes e futuras, que deverão advir da reestruturação econômica e financeira que este “PRJ” propõe, a “**TES TRANSPORTES**” poderá abrir ou encerrar filiais, adquirir e/ou alienar bens móveis e imóveis, abertura de novas linhas de créditos para seus clientes, buscando sempre o incremento de suas operações e o cumprimento deste “PRJ”.

4.2.3. CONCESSÃO DE PRAZOS E CONDIÇÕES ESPECIAIS PARA PAGAMENTO (Art. 50, inciso I)

Considerando a atual situação econômico-financeira, a “**TES TRANSPORTES**” poderá obter prazos e condições especiais para pagamento das obrigações vencidas ou vincendas, podendo, desta maneira, estender o prazo de pagamento das dívidas, obter condições especiais e, até mesmo, abater parte da dívida, buscando sempre as melhores condições, tanto para a recuperanda quanto para os credores.

4.2.4. NOVAÇÃO DA DÍVIDA DO PASSIVO E EQUALIZAÇÃO DE ENCARGOS (Art. 50, incisos IX, XII c/c Art. 59)

Este “PRJ”, uma vez homologado, opera a novação de todos os créditos e obrigações a ele sujeito, em conformidade com o Art. 50, IX e Art. 59 da “**LRF**”, extinguindo-se a dívida originária e concedendo novos prazos e condições para pagamento.

Sobre os valores dos créditos haverá a incidência de juros e correção monetária, conforme verificado no item 7.2.1.

4.2.5. FOMENTO JUNTO AOS CREDITORES - (ART. 50, CAPUT)

Sem prejuízo ao cumprimento deste “PRJ”, a “**TES TRANSPORTES**” poderá buscar soluções junto aos credores, como medida destinada a fomentar a sua atividade e atingir a sua capacidade operacional, assegurando condições de efetiva recuperação da empresa.

Serão considerados *credores financiadores* aqueles credores que se enquadrarem nos termos da clausula 9 deste “PRJ”.



5. ESTRUTURA DO ENDIVIDAMENTO

A recuperação judicial atinge como regra, todos os créditos existentes até a data de ajuizamento do pedido, realizado em 18 de julho de 2015, vencidos e vincendos, ainda que não relacionados pela “**TES TRANSPORTES**” ou pelo administrador judicial, nos termos do art. 49 da “*LRF*”, salvo as exceções legais.

Havendo créditos não relacionados pela “**TES TRANSPORTES**” ou pelo administrador judicial, em razão destes créditos não estarem revestidos de liquidez, certeza e exigibilidade e ainda, *sub judice*, sujeitar-se-ão aos efeitos deste “*PRJ*”, em todos os aspectos e premissas, após a sentença judicial líquida, transitada em julgado, que deverá ser objeto de medida judicial cabível para a inclusão no quadro geral de credores.

Em ambos os casos, habilitados os créditos, seja por pedido da “**TES TRANSPORTES**”, do administrador judicial, do credor detentor do crédito, de outro credor, do Ministério Público ou decorrente de decisão judicial, ainda que de forma retardatária, o seu pagamento respeitará as regras definidas neste “*PRJ*”. Neste sentido, as deliberações em Assembleia Geral de Credores doravante denominada “*AGC*”, não serão invalidadas em razão de posterior decisão judicial acerca da existência, quantificação ou classificação de créditos (art. 39, §2º da “*LRF*”).

Dentro deste contexto, os créditos retardatários, habilitados no decorrer dos prazos estipulados para pagamento, sujeitar-se-ão a todas as especificações determinadas na classe em que se enquadrar, respeitando, portanto, carência, prazos, valores e condições, contados após 60 (sessenta) dias da data da inclusão do crédito, independentemente se já houver parcelas vencidas. Tal regra, também, se aplicará aos credores trabalhistas que habilitarem seus respectivos créditos após decorridos o prazo para pagamento previsto no item 7 deste “*PRJ*”, sendo assim, serão pagos em até 12 (doze) parcelas, mensais e consecutivas, contados após 60 (sessenta) dias da data da inclusão do crédito.

A segunda relação de credores, (art. 7ª, §2º da “*LRF*”), publicada e baseada nas informações e documentos colhidos na forma do §1º do art. 7º da “*LRF*”, alterada face às divergências, impugnações e habilitações, consolidará o Quadro Geral de Credores (art. 18 da “*LRF*”), a ser homologado pelo Juízo e acarretará apenas alteração do *quantum* destinado por credor.

6. PROPOSTA DE PAGAMENTO



6.1. DISPOSIÇÕES GERAIS AOS CREDORES

(I) Estimativas Projetadas - A demonstração da viabilidade econômica da “TES TRANSPORTES” está consolidada neste “PRJ”, em observância às premissas adotadas e observadas no laudo econômico-financeiro (anexo I), tomando por base as estimativas projetadas pela administração da empresa para o período compreendido entre 2015 a 2031.

(II) Quitação - Com o pagamento dos créditos na forma estabelecida neste “PRJ” haverá a quitação automática, irrestrita e irrevogável, da dívida sujeita a este “PRJ”, incluindo juros, correção monetária, penalidades, multas e indenizações. Com a ocorrência da quitação, os credores nada mais poderão reclamar dos referidos créditos e obrigações contra a “TES TRANSPORTES”.

(III) Meio de Pagamento - Os valores devidos aos credores serão pagos por meio de transferência direta de recursos à conta bancária do respectivo credor. Os credores deverão indicar uma conta corrente bancária de sua titularidade em até 15 (quinze) dias antes da data do início dos pagamentos, para que sejam efetuados os créditos devidos.

A indicação da conta corrente deverá ocorrer necessariamente através do endereço eletrônico recuperacaojudicial@teslogistica.com.br e/ou através de correspondência direcionada ao departamento financeiro localizado na Rua Afonso Taranto, nº 210, Andar Superior, Sala 03, Nova Ribeirânia, na cidade de Ribeirão Preto, Estado de São Paulo, CEP 14.096-740, com “AR”, aviso de recebimento. Não havendo indicação, os valores ficarão disponíveis no departamento financeiro da recuperanda.

Os valores não resgatados pelos credores no prazo de 30 (trinta) dias, serão redirecionados para as operações da “TES TRANSPORTES” devendo o credor solicitar novo agendamento junto ao departamento financeiro para o recebimento deste crédito, que ocorrerá em até 30 (trinta) dias do efetivo reagendamento, sem a incidência de juros, multas, correções monetárias ou quaisquer encargos.

Ademais, os pagamentos que não forem realizados em razão dos credores não terem informado suas contas bancárias ou correspondência direcionada ao departamento financeiro e/ou não terem solicitado o novo agendamento não serão considerados vencidos, tampouco será considerado como descumprimento deste “PRJ”.

(IV) Prova de Quitação - O comprovante de depósito e/ou recibo assinado servirá de prova de quitação do respectivo pagamento.



(V) Data do Pagamento - Os pagamentos ocorrerão na forma estipulada nos itens abaixo, todavia, na hipótese de qualquer pagamento ou obrigação do presente “PRJ” estar prevista para ser realizada ou satisfeita em um dia que não seja considerado dia útil, o referido pagamento ou obrigação deverá ser realizada ou satisfeita, conforme o caso, no dia útil subsequente.

7. FORMAS DE PAGAMENTO

7.1. CREDITORES TRABALHISTAS (I)

Os titulares de créditos derivados da legislação do trabalho ou decorrentes de acidentes de trabalho ora denominados credores trabalhistas, estão representados na relação de credores por 19 (dezenove) credores, que somam a dívida no montante de R\$ 208.441,15 (duzentos e oito mil, quatrocentos e quarenta e um reais e quinze centavos) na data do pedido de recuperação judicial e serão pagos conforme abaixo.

a) Forma de pagamento aos créditos de natureza salarial até o limite de 05 (cinco) salários mínimos por trabalhador, vencidos nos 03 (três) meses anteriores ao pedido de Recuperação Judicial (art. 54, § único) - serão pagos em até 30 (trinta) dias do trânsito em julgado da decisão que homologar a aprovação deste “PRJ, sem a incidência de multas, mediante quitação integral do contrato de trabalho e de todas as dívidas dele decorrente, ressalvadas eventuais diferenças em verbas e valores ainda *sub judice*.

b) Forma de pagamento dos demais créditos derivados da Legislação Trabalhista ou decorrentes de acidente do trabalho (art. 54, caput) - serão pagos em até 12 (doze) parcelas, mensais e consecutivas, contados a partir de 30 (trinta) dias do trânsito em julgado da decisão que homologar a aprovação deste “PRJ, sem a incidência de multas, mediante quitação integral do contrato de trabalho e de todas as dívidas dele decorrente, ressalvadas eventuais diferenças em verbas e valores ainda *sub judice*.

7.2. CREDITORES COM GARANTIA REAL (II), CREDITORES QUIROGRAFÁRIOS (III) E TITULARES DE CRÉDITOS ENQUADRADOS COMO MICROEMPRESA E EMPRESA DE PEQUENO PORTE (IV).



Até o momento a “**TES TRANSPORTES**” não possui credores titulares de *créditos com garantia real*, sujeitos a este “PRJ”. Deste modo, os credores com garantia real que vierem a integrar o quadro geral de credores, receberão da forma proposta abaixo.

Os titulares de créditos quirografários estão representados por 42 (quarenta e dois) credores, que somam à dívida no valor de R\$ 2.388.270,04 (dois milhões, trezentos e oitenta e oito mil, duzentos e setenta reais e quatro centavos) na data do pedido de recuperação judicial.

Os titulares de créditos de microempresas e empresas de pequeno porte estão representados por 26 (vinte e seis) credores, que somam a dívida no valor de R\$ 58.510,09 (cinquenta e oito mil, quinhentos e dez reais e nove centavos) na data do pedido de recuperação judicial.

Forma de pagamento - será aplicado um deságio de 60% (sessenta por cento) sobre o valor nominal do crédito habilitado, sendo o saldo remanescente de 40% (quarenta por cento) pagos em 12 (doze) anos, acrescidos de juros e correção monetária conforme disposto no item 7.2.1 abaixo, com carência total de 12 (doze) meses a partir de 30 (trinta) dias do trânsito em julgado da decisão que homologar a aprovação deste “PRJ”, seguindo o critério abaixo:

1º ANO – 2% do saldo remanescente, em 12 parcelas mensais, iguais e sucessivas, acrescidos de juros e correção monetária, sempre no último dia útil de cada mês;

2º ANO – 2% do saldo remanescente em 12 parcelas mensais, iguais e sucessivas, acrescidos de juros e correção monetária, sempre no último dia útil de cada mês;

3º ANO – 2% do saldo remanescente em 12 parcelas mensais, iguais e sucessivas, acrescidos de juros e correção monetária, sempre no último dia útil de cada mês;

4º ANO – 4% do saldo remanescente em 12 parcelas mensais, iguais e sucessivas, acrescidos de juros e correção monetária, sempre no último dia útil de cada mês;

5º ANO – 5% do saldo remanescente em 12 parcelas mensais, iguais e sucessivas, acrescidos de juros e correção monetária, sempre no último dia útil de cada mês;

6º ANO – 5% do saldo remanescente em 12 parcelas mensais, iguais e sucessivas, acrescidos de juros e correção monetária, sempre no último dia útil de cada mês;

7º ANO – 10% do saldo remanescente em 12 parcelas mensais, iguais e sucessivas, acrescidos de juros e correção monetária, sempre no último dia útil de cada mês;



8º ANO – 10% do saldo remanescente em 12 parcelas mensais, iguais e sucessivas, acrescidos de juros e correção monetária, sempre no último dia útil de cada mês;

9º ANO – 15% do saldo remanescente em 12 parcelas mensais, iguais e sucessivas, acrescidos de juros e correção monetária, sempre no último dia útil de cada mês;

10º ANO – 15% do saldo remanescente em 12 parcelas mensais, iguais e sucessivas, acrescidos de juros e correção monetária, sempre no último dia útil de cada mês;

11º ANO – 15% do saldo remanescente em 12 parcelas mensais, iguais e sucessivas, acrescidos de juros e correção monetária, sempre no último dia útil de cada mês;

12º ANO – 15% do saldo remanescente em 12 parcelas mensais, iguais e sucessivas, acrescidos de juros e correção monetária, sempre no último dia útil de cada mês;

7.2.1. CORREÇÃO MONETÁRIA E JUROS

Os créditos descritos no item 7.2. serão pagos acrescidos de correção mensal calculada pela Taxa Referencial – TR, divulgada pelo Banco Central do Brasil – BACEN, acrescido de juros de 4% a.a. (quatro por cento ao ano). A correção monetária e os juros acima elencados passarão a incidir sobre os créditos após a homologação deste “PRJ”.

7.3. COMPENSAÇÃO DE CRÉDITOS

Eventuais créditos habilitados poderão ser compensados com créditos detidos pela “**TES TRANSPORTES**” frente aos respectivos Credores, ficando eventual saldo sujeito às disposições do presente “PRJ”. Neste caso, a compensação extinguirá ambas as obrigações, entretanto, a não compensação ora prevista, não acarretará a renúncia ou a liberação por parte da “**TES TRANSPORTES**” de quaisquer créditos que possa ter contra os Credores.

Depósitos recursais deverão ser liberados em favor dos respectivos credores até o limite do seu respectivo crédito. A diferença se for excedente, deverá ser liberada em favor da “**TES TRANSPORTES**”, no entanto, se o depósito recursal for inferior ao crédito habilitado, a “**TES TRANSPORTES**” deverá pagar a diferença na forma proposta neste “PRJ”.

8. CESSÃO DE CRÉDITO E DIREITOS



Os credores poderão ceder seus respectivos créditos e direitos, observando os ditames do art. 290 do Código Civil, devendo os respectivos cessionários acusar o recebimento da cópia deste “PRJ”, reconhecendo assim, que o crédito, objeto da cessão estará sujeito às suas condições, por tratar-se de crédito sujeito, consoante ao art. 49 da “LRF”, ou crédito objeto de adesão, nos termos deste “PRJ”. Caso a **“TES TRANSPORTES”** não seja notificado de eventuais cessões, o Cessionário não poderá reclamar de pagamento realizado ao Cedente.

9. CREDORES FINANCIADORES

Os credores que aderirem e submeterem todos seus créditos junto a **“TES TRANSPORTES”**, aos termos deste “PRJ”, inclusive aqueles não sujeitos a recuperação judicial, em virtude do disposto no art. 49, §§ 3º e 4º, da “LRF”, poderão ser considerados credores financiadores de acordo com os critérios objetivos abaixo especificados.

A **“TES TRANSPORTES”** compromete-se a informar ao Ilmo. Administrador Judicial toda e qualquer adesão de credores a esta cláusula, para que, de forma transparente, o mesmo possa transmitir as informações necessárias aos interessados.

(I) FORNECEDORES / CLIENTES / FINANCEIROS / OUTROS - Serão considerados “financiadores” todos aqueles credores que optarem em manter o fornecimento de materiais ou serviços de forma continuada, concederem novas linhas de créditos e/ou liberação de novos recursos, ou ainda, autorizar a liberação de ativos financeiros que decorram de venda de imóveis garantidos por hipoteca e alienação fiduciária, bem como, nos termos da seguinte regra única e aplicável a todos os credores que assim optarem:

Regra – Os credores que concederem a **“TES TRANSPORTES”** na proporção mínima de R\$ 1,00 (um real) de nova operação para cada R\$ 1,00 (um real) de dívida sujeita ou não aos efeitos deste “PRJ”, poderão efetuar negociações diferenciadas com a recuperanda, as quais deverão seguir os seguintes limites: (i) prazo mínimo de pagamento de 3 (três) anos; (ii) eliminação de até 100% do deságio.

A previsão de pagamentos preferenciais aos credores é uma faculdade concedida a todos credores para recebimento de seus créditos nos termos do regramento acima, aplicando-se, portanto, de forma igualitária a todos os credores. Ela se justifica uma vez que a celebração de novos contratos ou a manutenção dos atuais contratos de fornecimentos e aquisição de produtos, aditivados ou alterados, conforme o caso, de um lado e a concessão de novas linhas de financiamentos ou

liberação de garantia de outro, são medidas necessárias para preservar o valor da “**TES TRANSPORTES**” de modo a maximizar os valores a serem distribuídos entre os demais credores. Esses pagamentos preferenciais têm fundamento no art. 67, parágrafo único da Lei 11.101/2005, na medida em que tais credores são colaborativos e continuarão fornecendo produtos e/ou serviços e/ou concedendo novas linhas de créditos e/ou renunciando garantias, o que lhes asseguraria preferência no recebimento de seus créditos na hipótese de decretação de falência.

(II) CREDORES ADERENTES LEASING/FINAME/ALIENAÇÃO FIDUCIÁRIA DE BENS– NÃO SUJEITOS À RECUPERAÇÃO JUDICIAL - Serão considerados “financiadores aderentes LEASING/FINAME/ALIENAÇÃO FIDUCIÁRIA DE BENS” aqueles que possuem contratos desta modalidade com a “**TES TRANSPORTES**” e optarem por receber seus créditos na forma da regra descrita abaixo, mediante celebração de termo de adesão:

Regra – Os termos de adesão deverão ser apresentados formalmente por correspondência a ser protocolizada na sede do principal estabelecimento da “**TES TRANSPORTES**”, na cidade de Ribeirão Preto que deverá conter **(i)** proposta de recebimento com taxa de juros original do contrato e carência de 12 (doze) meses para início dos pagamentos, a partir da data de celebração do termo de adesão. O saldo devedor referente a soma das parcelas que estiverem vencidas ao final da carência, será amortizado em número de parcelas mensais equivalente ao número de parcelas vencidas, sendo o primeiro vencimento no mês seguinte àquele do último vencimento do contrato original. Respeitando o vencimento original do contrato, as parcelas a vencer, após o prazo de carência, serão amortizadas de acordo com o vencimento original contratado. Todas as garantias contratadas originalmente serão mantidas. Durante o prazo de carência não haverá quaisquer pagamentos de amortizações, apenas pagamento de juros sobre o saldo devedor conforme taxa contratual; ou **(ii)** termo de entrega amigável mediante quitação integral da dívida, através da devolução do bem objeto do contrato de LEASING/FINAME/ALIENAÇÃO FIDUCIÁRIA DE BENS que não foi adimplido, desde que respeitado o valor mínimo do bem pela tabela FIPE e/ou de mercado, e renuncia expressa do **CREDOR** acerca de quaisquer valores decorrentes dos Contratos. Havendo qualquer ação proposta em face da “**TES TRANSPORTES**”, seu sócio, afiliadas e garantidores, avalistas ou fiadores, o respectivo **CREDOR** deverá renunciar ao direito sobre o qual se funda requerendo para tanto a extinção do feito com a resolução de mérito. Correndo por conta exclusiva deste quaisquer custas e honorários advocatícios devidos ao seu procurador.

10. DÍVIDA TRIBUTÁRIA

A “**TES TRANSPORTES**” viabilizará a solução do seu passivo tributário por meio de parcelamento especial conferido por lei específica que venha a dispor e, na falta, conforme leis gerais de parcelamento, sendo certo que a “**TES TRANSPORTES**” poderá, inclusive, valer-se de demandas judiciais para que possa obter o melhor parcelamento da sua dívida tributária por conta do regime de recuperação judicial ao qual está submetida.

Cabe ainda lembrar que, conforme o enunciado n.º 55 do Conselho da Justiça Federal, o parcelamento do crédito tributário na recuperação judicial é um direito do contribuinte e não uma faculdade da Fazenda: ***“Enunciado 55. O parcelamento do crédito tributário na recuperação judicial é um direito do contribuinte e não uma faculdade da Fazenda Pública, e, enquanto não for editada lei específica, não é cabível a aplicação do disposto no art. 57 da Lei n. 11.101/2005 e no art. 191-A do CTN”.***

11. DISPOSIÇÕES FINAIS

O objetivo deste “PRJ” é permitir que a “**TES TRANSPORTES**” mantenha seus postos de trabalhos, gerando emprego e renda, retomando sua participação competitiva no mercado.

Tais ações proporcionarão a “**TES TRANSPORTES**” condições necessárias para a reestruturação das atividades, aumento das operações, e, conseqüentemente, geração de fluxo de caixa, permitindo ***“a superação da situação de crise econômico-financeira do devedor, a fim de permitir a manutenção da fonte produtora, do emprego dos trabalhadores e dos interesses dos credores, promovendo, assim, a preservação da empresa, sua função social e o estímulo à atividade econômica”*** (in verbis, art. 47 da “LRF”).

Os benefícios a serem atingidos não serão de exclusividade dos seus administradores, acionistas e/ou quotistas, credores e funcionários, mas, principalmente do município onde a “**TES TRANSPORTES**” está inserida, através da manutenção e geração de empregos, rendas e tributos.

Como solução à premente necessidade de recomposição do caixa e de alongamento do perfil da dívida, propõe-se a carência citada, para o início dos pagamentos, exceto se previsto de forma diversa neste “PRJ”.

Ressalta-se que este “PRJ” é embasado em perspectivas futuras e, muito embora partam de premissas realistas, não é possível garantir que ocorrerão. Assim, se porventura as projeções



efetuadas se mostrarem superestimadas ou subestimadas, ensejarão revisões para sua adequação à realidade do momento e dos respectivos pagamentos propostos.

É importante ressaltar que este “PRJ” é um processo muito maior e mais complexo do que a aplicação de regras estabelecidas juridicamente para a salvaguarda da reestruturação, portanto, uma vez homologado em juízo, vincula a “**TES TRANSPORTES**” e todos os seus credores, bem como os seus respectivos cessionários e sucessores às ferramentas necessárias para a condição de recuperação, preservando as relações entre credores e devedores.

A partir da Homologação do PRJ, as ações e execuções então em curso contra a Recuperanda, seu sócio, afiliadas e garantidores, avalistas ou fiadores, ficarão suspensas e os respectivos credores deverão buscar a satisfação de seus créditos conforme os exclusivos termos e condições previstos neste PRJ. Uma vez cumpridos todos os pagamentos previstos neste PRJ, os Credores automaticamente liberam todos os avais e demais garantias fidejussórias outorgadas pelo sócio da Recuperanda, e seus respectivos cônjuges, e/ou afiliadas e garantidores.

A decretação de invalidade de uma das cláusulas deste “PRJ” não contaminará os demais dispositivos, permanecendo inalteradas e aproveitadas.

Decorridos 02 (dois) anos da concessão da Recuperação Judicial, sem que haja o descumprimento de quaisquer disposições deste “PRJ” vencidas neste período, poderá a “**TES TRANSPORTES**” requerer ao juízo o encerramento do processo de recuperação judicial (art. 61 e 62 da “LRF”).

O Juízo da recuperação judicial será o foro competente para dirimir toda e qualquer controvérsia ou disputa oriunda deste “PRJ”, até o encerramento do processo de recuperação judicial.

12. ANEXOS

Anexo I Laudo econômico-financeiro;

Anexo II Laudo de avaliação de bens e ativos.

Ribeirão Preto/SP, 21 de março de 2016.

TES TRANSPORTES ESPECIAIS SCARPELLINI EIRELI

Itamar Scarpellini Junior



TES Transportes

Ribeirão Preto/SP

Anexo I

Laudo Econômico-Financeiro

Setembro de 2015

Índice analítico

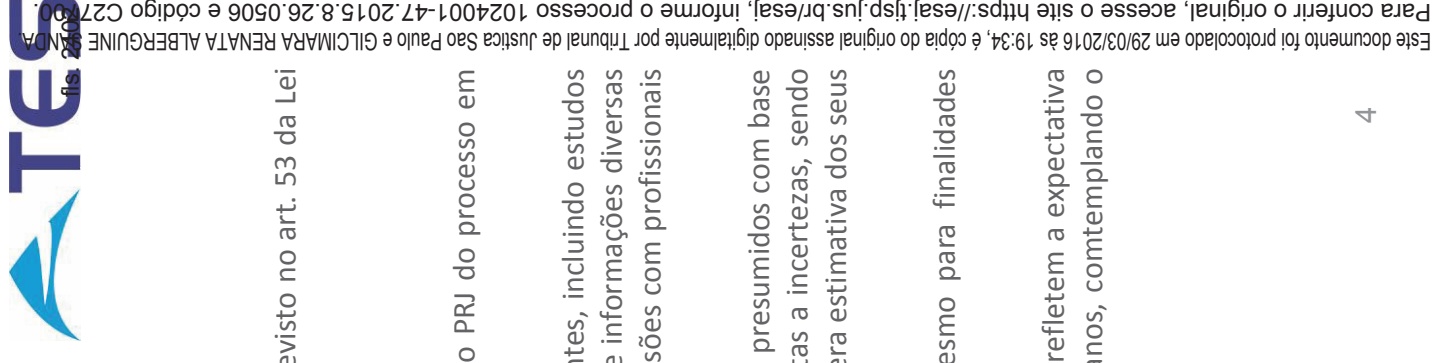
- I. Sumário executivo;
- II. Visão geral do mercado e do setor;
- III. Sobre a TES;
- IV. Metodologia e premissas;
- V. Projeção do resultado operacional;
- VI. Glossário e fontes de pesquisa.

Índice analítico

- I. **Sumário executivo;**
- II. Visão geral do mercado e do setor;
- III. Sobre a TES;
- IV. Metodologia e premissas;
- V. Projeção do resultado operacional;
- VI. Glossário e fontes de pesquisa.

I. Sumário executivo

Notas de ressalva



Laudo Econômico-Financeiro (“Laudo”), anexo obrigatório ao Plano de Recuperação Judicial (PRJ), conforme previsto no art. 53 da Lei 11.101/05.

As informações a seguir são relevantes e devem ser integralmente lidas:

1. Este Laudo é de âmbito público e foi desenvolvido com a finalidade de suportar as informações contidas no PRJ do processo em questão (Autos nº 1024001-47.2015.8.26.0506);
2. As projeções e análises do presente Laudo foram elaboradas com base em: (i) Informações públicas relevantes, incluindo estudos setoriais, pesquisas e análises econômicas e de mercado; (ii) Demonstrativos financeiros, relatórios gerenciais e informações diversas fornecidos pela administração da TES TRANSPORTES, referentes aos exercícios de 2012, 2013 e 2014; (iii) Discussões com profissionais da administração da Empresa;
4. Na metodologia utilizada para a projeção do resultado operacional, os cenários macro e microeconômico são presumidos com base em relatórios e pesquisas de fontes confiáveis e criteriosamente analisadas, porém tratam-se de análises sujeitas a incertezas, sendo baseadas em diversos fatores que estão fora do controle da Empresa, sendo assim, este Laudo constitui uma mera estimativa dos seus resultados futuros;
5. Não é aconselhada a análise parcial ou de trechos isolados deste Laudo, bem como a utilização do mesmo para finalidades diferentes do escopo para qual ele foi produzido;
6. As estimativas constantes neste Laudo foram aprovadas pela administração e gestão da TES TRANSPORTES e refletem a expectativa da administração quanto ao desempenho futuro dos negócios, dada a estratégia a ser adotada nos próximos anos, contemplando o processo de recuperação judicial.

Índice analítico

- I. Sumário executivo;
- II. Visão geral do mercado e do setor;**
- III. Sobre a TES;
- IV. Metodologia e premissas;
- V. Projeção do resultado operacional;
- VI. Glossário e fontes de pesquisa.

II. Visão geral do mercado e do setor

Comparação da Infraestrutura Logística



	Brasil	China	Índia	Rússia	EUA	Canadá
Área (Milhões de Km ²)	8,50	9,60	3,00	17,00	9,10	9,00
Rodovias Pavimentadas (mil Km)	219	1.576	1.569	776	4.375	416
Ferrovias (mil Km)	29	86	64	87	225	47
Dutovias (mil Km)	19	87	35	260	2.225	100
Hidroviias (mil Km)	14	110	15	102	41	1

II. Visão geral do mercado e do setor

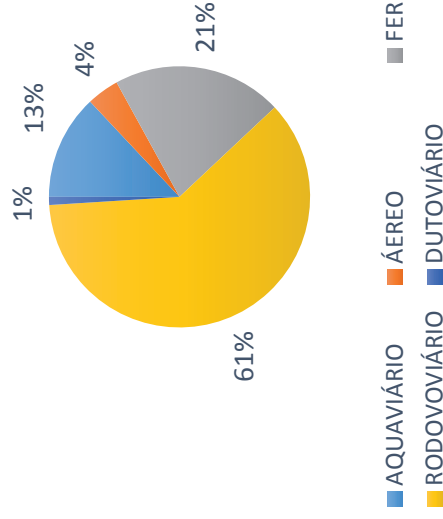
Logística no Brasil



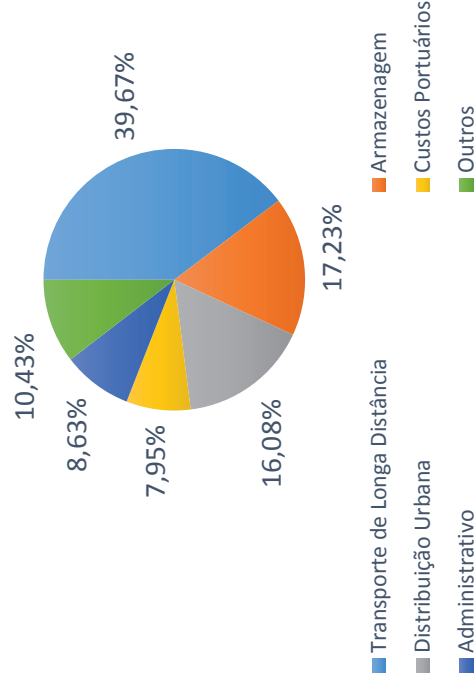
Este documento foi protocolado em 29/03/2016 às 19:34, é cópia do original assinado digitalmente por Tribunal de Justiça São Paulo e GILCIMARA RENATA ALBERGUINE SAKANO. Para conferir o original, acesse o site <https://esaj.tjsp.jus.br/esaaj>, informe o processo 1024001-47.2015.8.26.0506 e código C27390.

- A utilização de operadores logísticos é uma tendência na prática empresarial moderna. A terceirização logística trás diversas vantagens como redução de custos, menores investimentos em ativo fixo, flexibilidade operacional, aumento da eficiência do nível de serviço.
- No Brasil, o setor de transportes é responsável por 6,5% do Produto Interno Bruto (PIB) que, em 2014, atingiu R\$ 5,521 trilhões”. Esse montante representa a soma monetária de todos os bens e serviços produzidos pelo setor de transporte no Brasil.¹
- O Brasil conta com uma vasta extensão territorial. Segundo o Censo Demográfico, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), são 8,5 milhões de km² de extensão territorial e o tipo de transporte mais utilizado é o rodoviário

Distribuição do Modal de transportes no Brasil (%)



Distribuição de Incidência nos Custos Logísticos (%)



Fontes: IBGE, DOM CABRAL

II. Visão geral do mercado e do setor

Transporte Rodoviário

- O transporte rodoviário é o principal meio de transporte no Brasil, tanto para carga quanto para passageiros. Este modal corresponde:

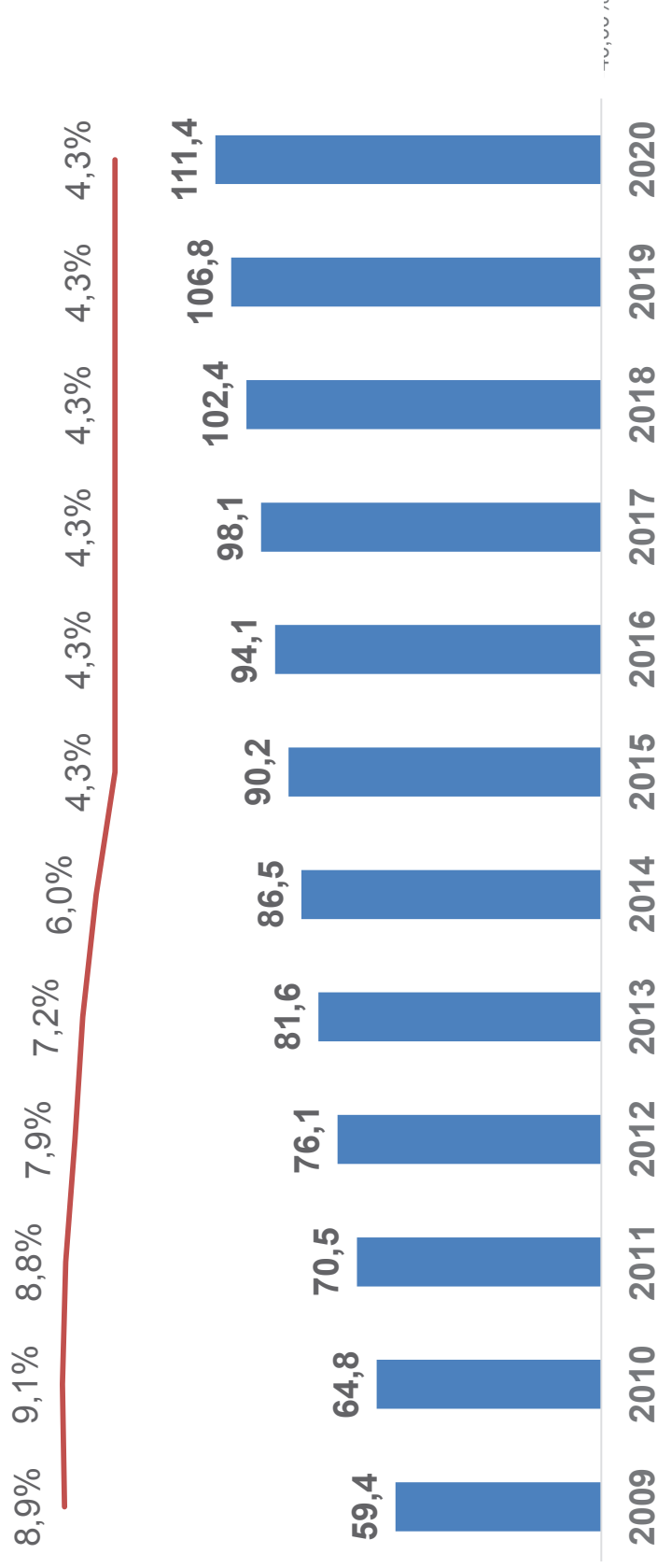


- Características do transporte rodoviário brasileiro de cargas:



II. Visão Geral do Mercado e do Setor

Evolução da Frota Brasileira de Veículos Automotores (em milhões)



⇨ Estima-se um aumento na frota de veículos automotores de 4,3% ao ano a partir de 2015.²

II. Visão Geral do Mercado e do Setor

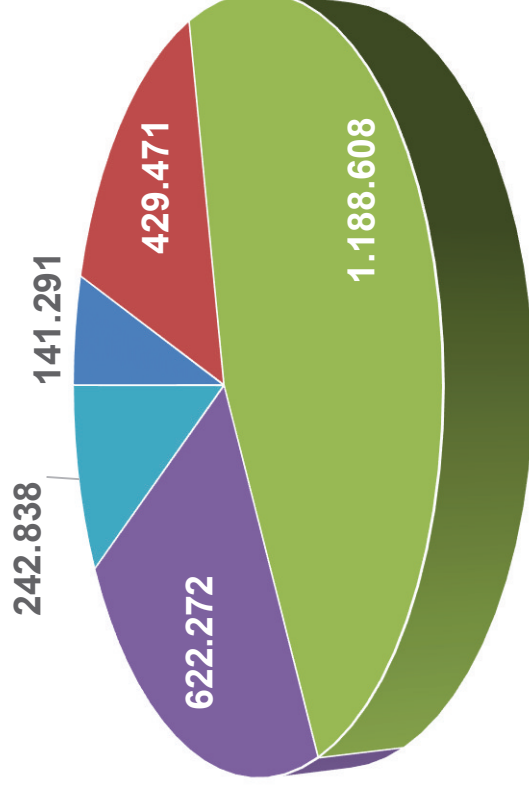
Frota brasileira de caminhões



fls. 23000

Para conferir o original, acesse o site <https://esaj.tjsp.jus.br/esaj>, informe o processo 1024001-47.2015.8.26.0506 e código C27390.

Nº de caminhões por região



■ Norte ■ Nordeste ■ Sudeste ■ Sul ■ Centro-Oeste

- ⇒ A frota brasileira é composta atualmente por 2,6 milhões de caminhões, representado 2,9% do total de veículos automotores.¹

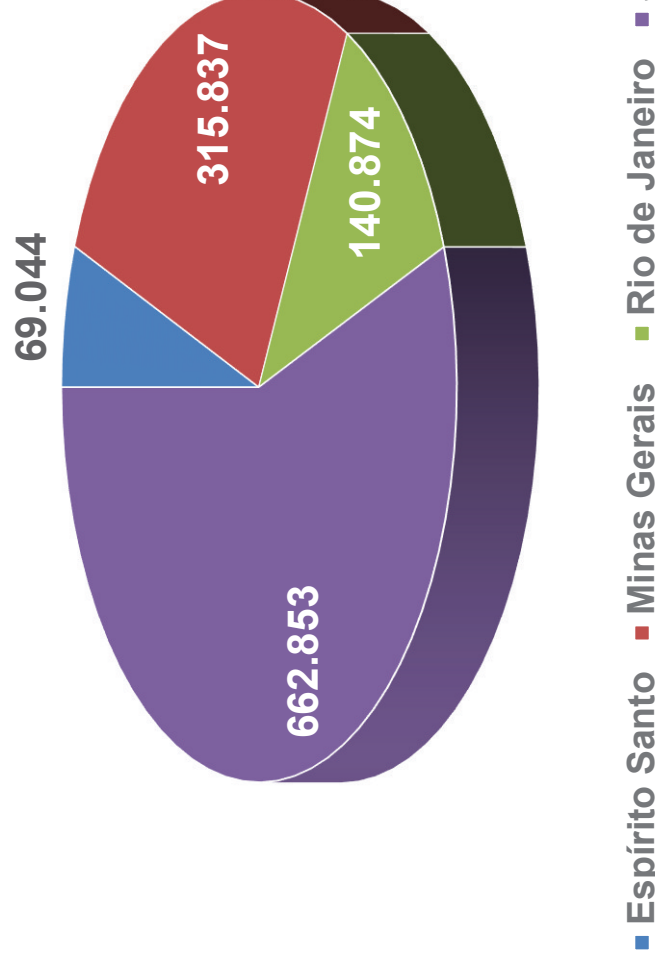
II. Visão Geral do Mercado e do Setor

Frota brasileira de caminhões



11

Nº de caminhões na região sudeste



- ⇒ A frota na região sudeste é composta atualmente por 1,18 milhões de caminhões, representado 45% do total de caminhões.¹

Índice analítico

- I. Sumário executivo;
- II. Visão geral do mercado e do setor;
- III. Sobre a TES;**
- IV. Metodologia e premissas;
- V. Projeção do resultado operacional;
- VI. Glossário e fontes de pesquisa.

III. Sobre a TES

Breve descrição

Fundação: 2005

Razão Social: TES TRANSPORTES ESPECIAIS SCARPELLINI EIRELI

Localização: Ribeirão Preto/SP

Atividade principal: Transporte de cargas

Principal setor de atuação: Usinas de açúcar

Principais produtos transportados: Açúcar, milho, soja, laranja

Funcionários diretos: 7

Faturamento (2014): R\$ 15,6 milhões



III. Sobre a TES



Histórico

2005 Fundada a TES Transportes Especiais Scarpellini Ltda, inicialmente com 02 veículos.

A TES Transportes dá início ao seu plano de crescimento, adquirindo mais 3 cavalos mecânicos e 5 semi-reboques. Investimentos também realizados em sistemas de gestão. A empresa passa a assumir, diretamente, seus primeiros contratos com clientes.

2010

2011

A matriz da TES é transferida para Ribeirão Preto-SP e as filiais de Uberaba, Sales Oliveira e Cubatão iniciam sua atividades. Objetivando atender a operação de colheita e transporte de fruta de um dos maiores fabricantes de suco de laranja do mundo.

2012

TES Transportes inicia 2013 com a aquisição de mais 15 cavalos mecânicos e 28 semi-reboques. O escritório operacional de Barretos entra em operação.

2013

Enfrentando séria dificuldades financeiras a empresa decide entrar com o pedido de recuperação judicial.

2015

III. Sobre a TES

Unidades



LEGENDA		
1	Ribeirão Preto	SP
2	Sales de Oliveira	SP
3	Barretos	SP
4	Cubatão	SP
5	Uberaba	MG

Este documento foi protocolado em 29/03/2016 às 19:34, é cópia do original assinado digitalmente por Tribunal de Justiça São Paulo e GILCIMARA RENATA ALBERGUINE SA MIA. Para conferir o original, acesse o site <https://esaj.tjsp.jus.br/esaj>, informe o processo 1024001-47.2015.8.26.0506 e código C27490.

III. Sobre a TES

Frota



⇒ Frota Própria composta de:

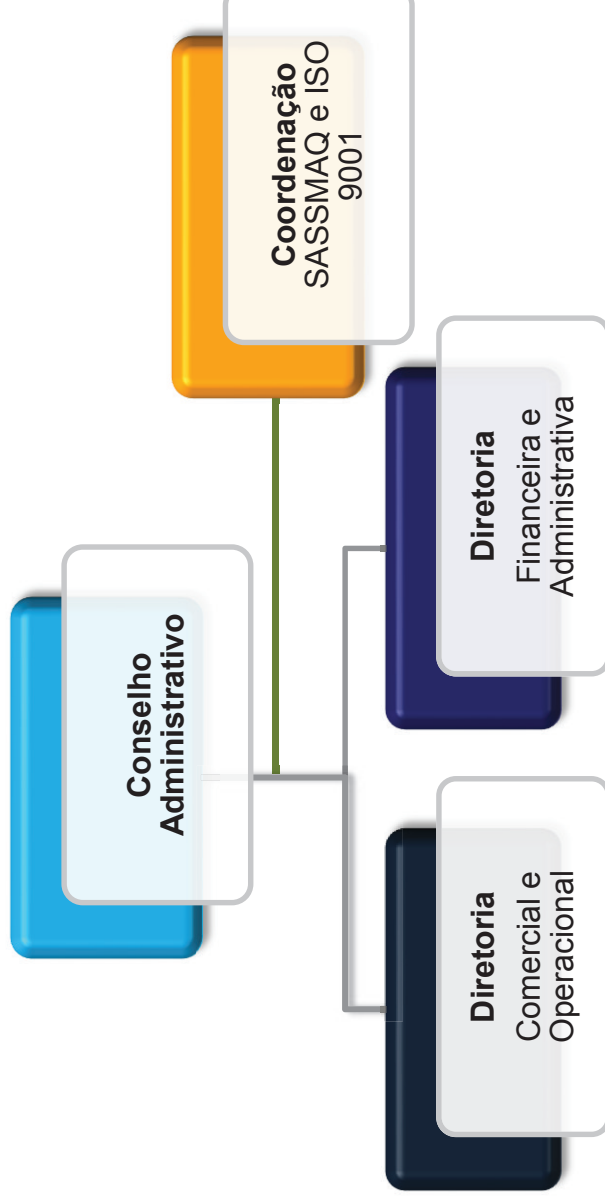
- 7 cavalos das marcas Volvo, Volkswagen e Mercedes Benz;
- 14 semi-reboques basculante Pastre;
- 7 conjuntos agregados.

⇒ Controle de Frota:

- Os veículos e equipamentos são inspecionados diariamente e passam por manutenções preventiva e preditiva, visando a diminuição de paradas imprevistas;
- A frota está dimensionada para atender à demanda atual e suas oscilações;
- Frota renovada periodicamente.
- 100 % dos veículos são monitorados e rastreados com sistema Sighra / Atlas.

III. Sobre a TES

Estrutura Organizacional



- Equipe composta por profissionais altamente qualificados, orientados para fornecer soluções em logística;
- Gestão administrativa-contábil-financeira profissionalizada, com o departamento de contabilidade e pessoal geridos, em formato de outsourcing, pela Exame Auditores Independentes;
- Diretoria operacional estruturada visando eficiência no controle da frota e administração de filiais;
- Coordenação direcionada à implantação e manutenção dos sistemas de gestão SASSMAQ e ISO 9001;
- Responsabilidade quanto a segurança patrimonial de seus clientes e pessoal de seus colaboradores.

III. Sobre a TES







Políticas de segurança e qualidade





A TES Transportes está em processo de certificação SASSMAQ (Sistema de Avaliação de Saúde, Segurança, Meio Ambiente e Qualidade) e já pratica em todas as etapas do processo os preceitos estabelecidos por esse Sistema.

⇒ O compromisso em atender ou até mesmo superar as expectativas de seus clientes toma por base as seguintes diretrizes:

-  Cuidado com a saúde e segurança de sua equipe e parceiros;
-  Respeito às exigências legais de proteção e preservação do meio ambiente;
-  Gerenciamento eficaz dos recursos humanos, financeiros e materiais disponíveis;
-  Registro de qualquer irregularidade ou risco potencial que afete a qualidade do serviço prestado, o meio ambiente, a segurança e saúde de nossos profissionais e parceiros.



 Além do SASSMAQ a empresa também passa pelo processo de certificação **ISO 9001**, atestando a qualidade em todas as etapas de suas operações;

 Ambas as certificações estão previstas para entre os meses de junho e julho de 2013.

III. Sobre a TES

Tecnologia da informação



↳ Rastreamento e Monitoramento da Frota

- ↳ Toda a frota da TES Transportes é rastreada e monitorada com o avançado sistema SIGHRA, proporcionando:
 - ↳ Relatórios gerenciais que auxiliam no controle das manutenções preventivas;
 - ↳ Relatórios de telemetria que possibilitam maior economia de combustível e melhor utilização de veículos. Os relatórios incluem dados de viagem, tempo parado, quilômetro rodado, velocidades em excesso, entre outros;
 - ↳ Monitoramento 100% online, 24 horas por dia;
 - ↳ Controle da jornada e tempo de direção dos motoristas conforme Lei 12.619/12.

↳ Gestão de Risco

- ↳ No processo logístico gerenciar os riscos é uma medida necessária para redução dos custos e aumento da segurança da carga;
- ↳ A TES Transportes realiza seu gerenciamento de riscos através da empresa especializada Atlas Gerenciadora de Risco, contando com central de monitoramento 24 h/dia, 365 dias/ano, treinamento de motoristas, estudo e criação de procedimentos de risco, avaliação de áreas de risco, entre outros.















↳ Gestão Logística

- ↳ A TES Transportes utiliza o sistema integrado de gestão Microsiga Protheus, pertencente à TOTVS, a maior empresa nacional de sistemas ERP. O sistema abrange todas as rotinas administrativas da empresa, permitindo o controle completo da situação econômica, financeira produtiva, dinamizando decisões e otimizando resultados.



III. Sobre a TES

Principais clientes

 <p>BASE Q U Í M I C A</p>	 <p>Cevasa</p>	 <p>AGROVIA</p>	 <p>USINA SANTO ÂNGELO</p>
Basequímica Prod. Químicos Ltda.	Central Energética Vale do Sapucaí Ltda.	Agrovía S.A.	Usina Santo Angelo Ltda.
 <p>Guarani AÇÚCAR • ETANOL • ENERGIA</p>	 <p>GRUPO FARIA</p>	 <p>Tereos</p>	 <p>BUNGE</p>
Açúcar Guarani S.A.	Grupo Faria	Tereos Internacional	Bunge Brasil S.A.
 <p>Galvani</p>	 <p>FERTILIZANTES ALIANÇA A FORÇA DA TERRA</p>	 <p>usina colorado</p>	 <p>Pedra Agroindustrial S/A</p>
Galvani Indústria e Comércio Ltda.	Fertilizantes Aliança Ltda.	Usina Colorado	Pedra Agroindustrial S/A

Índice analítico

- I. Sumário executivo;
- II. Visão geral do mercado e do setor;
- III. Sobre a TES;
- IV. Metodologia e premissas;**
- V. Projeção do resultado operacional;
- VI. Glossário e fontes de pesquisa.

IV. Metodologia e premissas



PARÂMETROS	DEFINIÇÃO	CONSIDERAÇÕES
Metodologia	Projeção do resultado operacional.	Considerou-se um horizonte de 16 anos (2015-2031) projetados em Real (R\$) e em moeda constante , não considerando o impacto inflacionário e ou correções monetárias. Data base de 15/09/2015.
Crescimento	Expectativa de crescimento na receita operacional bruta.	Assumiu-se um crescimento na frota de caminhões com o acréscimo de um caminhão ao ano a partir de 2018 . A frota atual possui 7 caminhões chegando a ter 21 no final do período projetado em 2031 . Esta evolução no número de veículos gera um crescimento na receita operacional bruta médio de 7% para o período projetado, conforme informações fornecidas pela administração da Empresa.
Impostos sobre Produto Vendido	9,25% ¹	Alíquota de 9,25% de tributos (PIS, COFINS, ICMS) aplicados sobre a receita operacional bruta.

IV. Metodologia e premissas



PREMISSAS

TAXAS

COMENTÁRIOS

Considerou-se custo com mão de obra por motorista de **R\$ 69,2 mil a.a.** equivalente a um custo médio de **R\$ 912,813 mil a.a.** para o período projetado, conforme informações fornecidas pela administração da Empresa.

77,2%²
(média do período projetado)

Custo do Produto Vendido

Considerou-se custo com manutenção dos caminhões médio de **R\$ 400,512 mil a.a.** variável de acordo com o número de quilômetros rodados, conforme informações fornecidas pela administração da Empresa.

Considerou-se custo de **40%** para combustível, variável de acordo com a receita operacional líquida; conforme informações fornecidas pela administração da Empresa.

5,1%²
(média do período projetado)

Despesas Administrativas

Fixa: Considerou-se gasto de **R\$ 71,2 mil a.a. com mão de obra administrativa**, suficiente para suportar o crescimento projetado. Assumiu-se **R\$ 27,6 mil a.a.** para gastos com outras despesas administrativas fixas (aluguel internet, telefone, limpeza, etc); conforme informações fornecidas pela administração da Empresa.

¹Percentual aplicado sobre a Receita Operacional Bruta.

²Percentual aplicado sobre Receita Operacional Líquida

Índice analítico

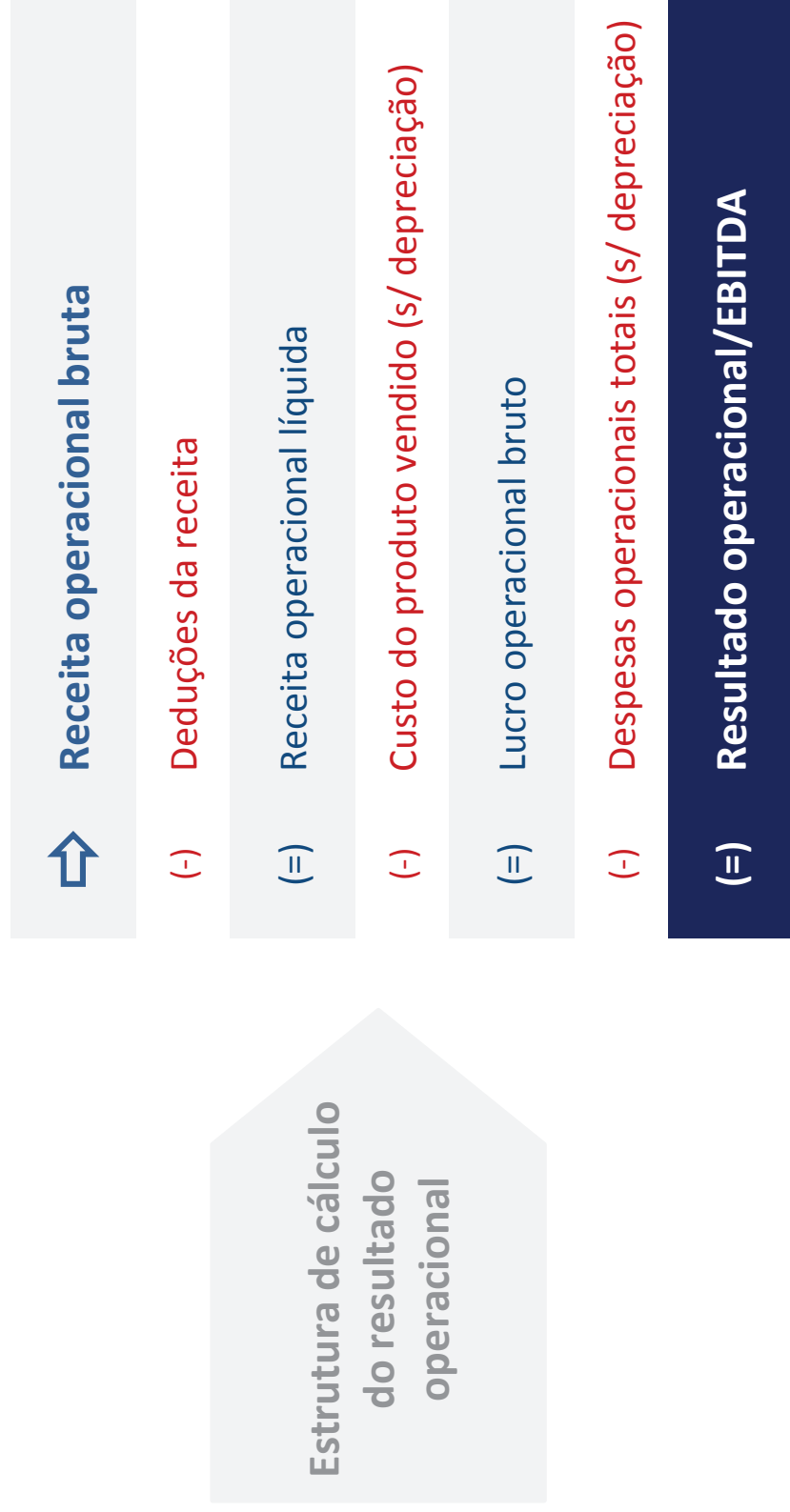
- I. Sumário executivo;
- II. Visão geral do mercado e do setor;
- III. Sobre a TES;
- IV. Metodologia e premissas;
- V. Projeção do resultado operacional;**
- VI. Glossário e fontes de pesquisa.

V. Projeção do resultado operacional

Estrutura de cálculo



Este documento foi protocolado em 29/03/2016 às 19:34, é cópia do original assinado digitalmente por Tribunal de Justiça São Paulo e GILCIMARA RENATA ALBERGUINE SANDA. Para conferir o original, acesse o site <https://esaj.tjsp.jus.br/esaj>, informe o processo 1024001-47.2015.8.26.0506 e código C27300.



OBS.: Resultado operacional não contempla gastos com despesas financeiras, impostos sobre lucro, amortização de dívidas entre outros.

V. Projeção do resultado operacional



	2015E	2016E	2017E	2018E	2019E	2020E	2021E	2022E	2023E
RECEITA OPERACIONAL BRUTA	2.324.171	2.324.171	2.324.171	2.656.195	2.988.220	3.320.244	3.652.268	3.984.293	4.316.317
(-) DEDUÇÕES DA RECEITA	(214.986)	(214.986)	(214.986)	(245.698)	(276.410)	(307.123)	(337.835)	(368.547)	(399.259)
RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA	2.109.185	2.109.185	2.109.185	2.410.497	2.711.809	3.013.121	3.314.434	3.615.746	3.917.058
(-) CUSTO DO PRODUTO VENDIDO	(1.627.372)	(1.627.372)	(1.627.372)	(1.859.854)	(2.092.336)	(2.324.818)	(2.557.299)	(2.789.781)	(3.022.233)
Combustível	(929.668)	(929.668)	(929.668)	(1.062.478)	(1.195.288)	(1.328.098)	(1.460.907)	(1.593.717)	(1.726.577)
Custo M.O.	(484.932)	(484.932)	(484.932)	(554.208)	(623.484)	(692.760)	(762.036)	(831.312)	(900.588)
Custo Manutenção	(212.772)	(212.772)	(212.772)	(243.168)	(273.564)	(303.960)	(334.356)	(364.752)	(395.168)
= LUCRO OPERACIONAL BRUTO	481.813	481.813	481.813	550.643	619.473	688.304	757.134	825.965	894.785
(-) DESPESA ADMINISTRATIVA	(98.880)	(98.880)	(98.880)	(98.880)	(98.880)	(98.880)	(98.880)	(98.880)	(98.880)
= EBITDA	382.933	382.933	382.933	451.763	520.593	589.424	658.254	727.085	795.905
Margem EBITDA	18%	18%	18%	19%	19%	20%	20%	20%	20%

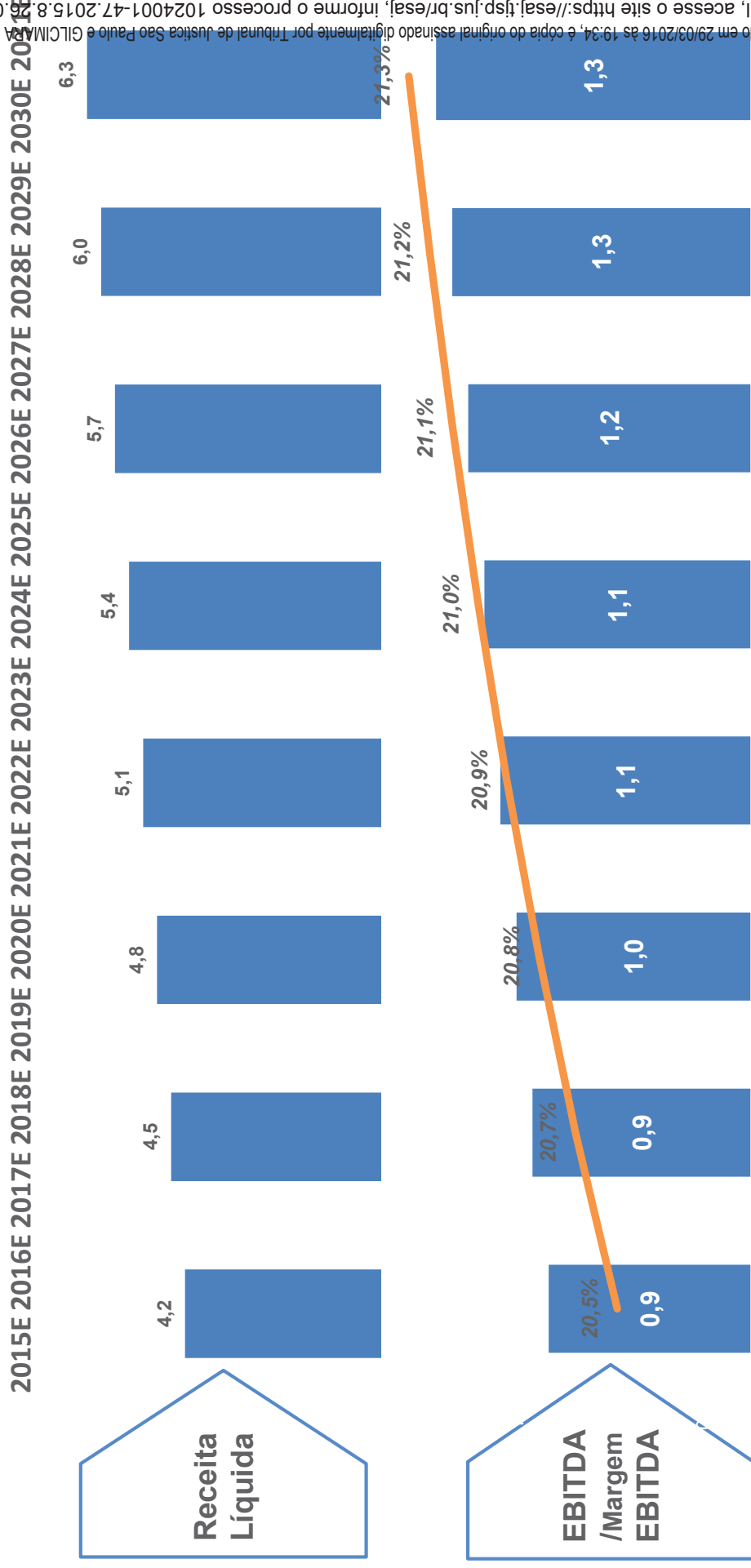
V. Projeção do resultado operacional



	2024E	2025E	2026E	2027E	2028E	2029E	2030E	2031E
= RECEITA OPERACIONAL BRUTA	4.648.342	4.980.366	5.312.390	5.644.415	5.976.439	6.308.464	6.640.488	6.972.562
(-) DEDUÇÕES DA RECEITA	(429.972)	(460.684)	(491.396)	(522.108)	(552.821)	(583.533)	(614.245)	(644.958)
= RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA	4.218.370	4.519.682	4.820.994	5.122.306	5.423.619	5.724.931	6.026.243	6.327.555
(-) CUSTO DO PRODUTO VENDIDO	(3.254.745)	(3.487.226)	(3.719.708)	(3.952.190)	(4.184.672)	(4.417.153)	(4.649.635)	(4.882.117)
Combustível	(1.859.337)	(1.992.146)	(2.124.956)	(2.257.766)	(2.390.576)	(2.523.385)	(2.656.195)	(2.789.015)
Custo M.O.	(969.864)	(1.039.140)	(1.108.416)	(1.177.692)	(1.246.968)	(1.316.244)	(1.385.520)	(1.454.719)
Custo Manutenção	(425.544)	(455.940)	(486.336)	(516.732)	(547.128)	(577.524)	(607.920)	(638.319)
= LUCRO OPERACIONAL BRUTO	963.625	1.032.456	1.101.286	1.170.117	1.238.947	1.307.777	1.376.608	1.445.438
(-) DESPESA ADMINISTRATIVA	(98.880)	(98.880)	(98.880)	(98.880)	(98.880)	(98.880)	(98.880)	(98.880)
= EBITDA	864.745	933.576	1.002.406	1.071.237	1.140.067	1.208.897	1.277.728	1.346.558
Margem EBITDA	20%	21%	21%	21%	21%	21%	21%	21%

V. Projeção do resultado operacional

Gráficos | Receita Líquida, EBITDA e Margem EBITDA



OBS.: Valores expressos em R\$ milhões.

Índice analítico

- I. Sumário executivo;
- II. Visão geral do mercado e do setor;
- III. Sobre a TES;
- IV. Metodologia e premissas;
- V. Projeção do resultado operacional;
- VI. Glossário e fontes de pesquisa.**

VI. Fontes de Pesquisa



FONTE	DEFINIÇÃO	DATA	ENDEREÇO ELETRÔNICO
ILOS	Instituto de Logística e Supply Chain	15/09/2015	www.ilos.com.br/
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística	15/09/2015	www.ibge.gov.br
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas	17/09/2015	www.sebrae.com.br
CNT	Confederação Nacional do Transporte	18/09/2015	www.cnt.org.br
ANFAVEA	Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores	18/09/2015	www.anfavea.com.br/
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito	19/09/2015	www.denatran.gov.br

TES TRANSPORTES ESPECIAIS SCARPELLINI EIRELI

Todos os direitos reservados – 2015.

