

**EXCELENTÍSSIMA SENHORA DOUTORA JUÍZA DE DIREITO DA 3ª VARA CÍVEL DA
COMARCA DE CAMPINAS, ESTADO DE SÃO PAULO**

Autos nº 100313819.2014.8.26.0114

Pedido de Recuperação Judicial

**GOLFO BRASIL PETROLEO LTDA., TRUCK RENTAL
CAR PRESTADORA DE SERVICOS DE LOCACAO DE VEICULOS LTDA., UNIDOS GESTAO
DE BENS E PARTICIPACOES LTDA., COPAG TERMINAIS E ARMAZENS GERAIS LTDA.,**
TODAS EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL, pessoas jurídicas de direito privado já qualificadas
nos presentes autos, vem, respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, por seus
advogados que esta subscrevem, apresentar seu

PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL

o que fazem tempestivamente nos termos do art. 53 da Lei 11.101/05.

Esclarecem as Recuperandas que o plano de
recuperação judicial ora apresentado atende aos critérios enumerados no art. 50 da Lei

11.101/05, especificando, pormenorizadamente, os meios que serão empregados para superação de sua crise econômico-financeira, bem como elucidando sua viabilidade econômica.

Igualmente, atendendo ao inciso III do Art. 53 da Lei de Falências e Recuperação Judicial, indicam as Recuperandas, ainda, que o plano de recuperação anexado conta com laudo econômico financeiro e de avaliação de seus bens e ativos, todos elaborados por profissionais qualificados.

Desta feita, REQUEREM a juntada do plano de recuperação judicial apresentado, porquanto preenchidos todos os requisitos legais necessários à sua confecção, bem como seja determinada a expedição do edital de notificação aos credores de acordo com o disposto no art. 53, parágrafo único, da Lei 11.101/05.

Por fim, REQUEREM desde já as Recuperandas que, em não sendo apresentadas objeções ao presente plano de recuperação judicial, seja este prontamente homologado por este MM. Juízo, nos termos do art. 58 da Lei 11.101/05.

Termos em que,
Pedem deferimento.

Campinas, 20 de agosto de 2014.

CAMILA SOMADOSSI G. DA SILVA
OAB/SP 277.622

Plano de Recuperação Judicial

GOLFO BRASIL PETROLEO LTDA.

CNPJ /MF nº 00.782.420/0001-77

TRUCK RENTAL CAR PREST. DE SERV. DE LOC. DE VEÍCULOS LTDA.

CNPJ /MF nº 05.827.587/0001-20

UNIDOS GESTÃO DE BENS E PARTICIPAÇÕES LTDA.

CNPJ /MF nº 05.799.241/0001-66

COPAG TERMINAIS E ARMAZENS GERAIS LTDA.

CNPJ /MF nº 03.336.193/0001-44

Plano de Recuperação Judicial para apresentação nos autos do Processo nº: 1003138-19.2014.8.26.0114, em trâmite na 3ª Vara Cível – Foro de Campinas / SP, consoante a LEI nº 11.101/2005 em atendimento ao seu artigo 53 e seguintes elaborado por AALC Consultoria e Assessoria Empresarial.

SUMÁRIO

1. Considerações Iniciais	4
2. Histórico e Apresentação da Empresa.....	5
2.1 ESTRUCTURA, PRODUTOS E SERVIÇOS.....	7
2.2 MOTIVOS PARA O PEDIDO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL	10
3. Organização do Plano de Recuperação	12
3.1 QUADRO DE CREDORES	12
3.2 PLANO DE REESTRUTURAÇÃO OPERACIONAL	13
3.2.1 ÁREA COMERCIAL.....	14
3.2.2 ÁREA FINANCEIRA.....	14
4 Mercado de atuação.....	15
4.1 Transporte rodoviário no Brasil.....	15
4.1.1 SISTEMA RODOVIÁRIO DO ESTADO DE SÃO PAULO	18
4.2 A IMPORTÂNCIA DAS CONCESSÕES.....	20
4.3 FROTA NACIONAL E SUA BOA PERSPECTIVA DE CRESCIMENTO.	21
4.4 PROJEÇÃO DE CRESCIMENTO NA VENDA DE VEÍCULOS JÁ PARA 2014	24
4.5 A PRODUÇÃO DE VEÍCULOS E SEU HORIZONTE FAVORÁVEL PARA O BRASIL.....	25
4.6 EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO NO BRASIL.....	27
4.7 O CONSUMO DO COMBUSTÍVEL NO BRASIL E SUAS PERSPECTIVAS	33
5 Venda de Imóvel.....	37
6 Projeção	39
7 Proposta de pagamento aos Credores da Recuperação Judicial.....	40
7.1 CLASSE I – CREDORES TRABALHISTAS.....	41
7.2 CLASSE II e III – CREDORES COM GARANTIA REAL E QUIROGRAFÁRIOS.....	42
7.3 LIBERAÇÃO DE NUMERÁRIO.....	43
7.4 ATUALIZAÇÃO MONETÁRIA DOS CRÉDITOS	47
8 Meios de Recuperação	48
9 Conclusão.....	49
10 Anexo I - Laudo Econômico-Financeiro.....	51
11 Anexo II - Laudo de Avaliação de Bens e Ativos.....	52
12 Anexo III – Documentação comprobatória para pedido de liberação de numerário	53

1. Considerações Iniciais

Este documento foi elaborado com o propósito de abranger e estabelecer os principais termos do Plano de Recuperação Judicial proposto pelas empresas GOLFO BRASIL PETRÓLEO LTDA. em recuperação judicial, TRUCK RENTAL CAR PRESTADORA DE SERVIÇOS DE LOCAÇÃO DE VEÍCULOS LTDA. em recuperação judicial, UNIDOS GESTÃO DE BENS E PARTICIPAÇÕES LTDA. em recuperação judicial e COPAG TERMINAIS E ARMAZENS GERAIS LTDA. em recuperação judicial, sob a égide da Lei 11.101/2005.

A administração das empresas é sediada na Av. Doutor Jose Bonifácio Coutinho, 214, sala 621, Jardim Madalena – Cidade de Campinas, São Paulo. O requerimento do benefício legal da Recuperação Judicial ocorreu em 03 de fevereiro de 2014, com fulcro nos artigos 47 e seguintes da Lei 11.101/05, tendo seu processo sido distribuído na 3ª Vara Cível do Foro de Campinas/SP sob nº 1003138-19.2014.8.26.0114.

Para a elaboração do plano de recuperação, objeto deste documento, foi contratada a empresa AALC Consultoria, Assessoria e Treinamento Empresarial Ltda.

O plano de recuperação ora apresentado propõe a concessão de prazos e condições especiais para pagamento das obrigações vencidas e vincendas sujeitas aos efeitos da presente recuperação judicial, demonstra a viabilidade econômico-financeira das empresas bem como a compatibilidade entre a proposta de pagamento apresentada aos credores e a geração dos recursos financeiros necessários no prazo proposto.

2. Histórico e Apresentação da Empresa

A história do Grupo remete a 2001, ano em que a Golfo Brasil iniciou a construção de uma planta para formulação e distribuição de combustíveis na Planta da REPLAN – Refinaria do Planalto, localizada em Paulínia – SP, para atender a região metropolitana de São Paulo, Interior Paulista, Sul de Minas Gerais e todo Centro-Oeste.

Muitos investimentos foram necessários, exames laboratoriais, plataformas de carregamento de produtos acabado, tanques de insumos, equipamentos de combate a incêndio, tubulações etc para que as instalações estivessem aptas para o funcionamento e dentro dos padrões de qualidade definidos pela ANP (Agência Nacional do Petróleo). Diante de todo trabalho realizado a base da Golfo atingiu à época a capacidade produtiva de 69.000 m³.

Vislumbrando ampliar os negócios na distribuição por via rodoviária surgiu a Truck Rental, empresa que atendia exclusivamente à Golfo e no ápice de suas operações chegou a ter em seu patrimônio uma frota de 147 caminhões, atuando com abastecimento da base e distribuição aos postos revendedores.

As empresas se mantinham em grande crescimento. Para melhor administrar os patrimônios adquiridos, foi criada a Unidos Gestão de Bens e Participações.

A empresa COPAG surgiu como uma oportunidade de agregar valor e rentabilidade à operação por meio da aquisição de um Terminal no Porto de Santos.

O Grupo estava em ascendência e tinha grande representatividade na economia da

região. Porém, após alterações normativas dos órgãos regulatórios competentes, que já haviam aprovado as instalações da Golfo para o fim de formular e distribuir combustíveis após todo investimento realizado, foi indeferida a autorização para operação e funcionamento, o que culminou o início da crise financeira do Grupo, tendo em vista ser a Golfo a principal empresa e que fomentava atividade às demais.

2.1 Estrutura, produtos e serviços.

O Grupo possui uma planta estrategicamente localizada na cidade de Paulínia, que foi construída com o intuito de operar na formulação e distribuição de combustíveis.

Essa base é detentora de 11 tanques, divididos em tanques de insumos, tanques para mistura por batelada e tanques para produtos acabados. Juntos esses tanques tem uma capacidade de armazenagem de 15.085 m³.

Sua capacidade produtiva pode atingir os 74.100 m³, sendo 31.900 m³ referente a formulação de óleo diesel e 42.200 m³ para formulação de gasolina A.

Abaixo, algumas imagens da planta da Golfo:





Tendo em vista a inatividade da Golfo, atualmente a empresa Truck Rental, criada para atender exclusivamente o próprio Grupo, atua como transportadora de combustíveis para terceiros.

A empresa faz a utilização de sua frota própria, que hoje conta com aproximadamente

20 veículos, distribuídos entre carretas e cavalos mecânicos.

Para essa prestação de serviço, a empresa conta com uma base operacional na cidade de Campinas.

2.2 Motivos para o Pedido de Recuperação Judicial

O início da crise financeira do Grupo foi a suspensão da autorização para operação e funcionamento da base da Golfo pela ANP, como já mencionado.

A Golfo interpôs medida judicial contra este ato, entretanto, somente no ano de 2013 é que o Tribunal Federal admitiu os recursos, além de estar em tramitação reclamação junto ao Supremo Tribunal Federal.

Essa medida aplicada à Golfo impactou diretamente as demais empresas do Grupo.

A Golfo viu-se obrigada a demitir todos seus oitenta funcionários que empregava à época. Essas rescisões deram origem a um alto passivo de natureza trabalhista.

A Truck, como prestadora exclusiva de serviços para a Golfo, também foi obrigada a demitir seus 210 funcionários, aumentando o passivo trabalhista do Grupo.

Para não permitir com que a planta da Golfo virasse sucata, as empresas do Grupo vem suportando todos os gastos gerados das frequentes manutenções necessárias.

O faturamento que restou à Truck, que passou a operar com terceiros, não foi suficiente e o Grupo foi perdendo seu capital de giro e também grande parte do patrimônio que tinha acumulado. Bens móveis e imóveis foram vendidos para suportar parte do endividamento.

Além de tudo a descapitalização originada com a impossibilidade de operação da Golfo, houve também um bloqueio de todo o recurso financeiro da empresa COPAG.

À época, além de enfrentar dificuldades com a Companhia de Docas do Estado, o desentendimento entre seus sócios e um investidor gerou uma demanda judicial que bloqueou todo o capital que ainda restava, causando a paralização do negócio e sua

desvalorização.

Desta forma, o Grupo ficou totalmente descapitalizado e impossibilitado de honrar com seu endividamento. A empresa Truck segue operando e gerando faturamento, porém, sem o benefício legal da Recuperação Judicial, não é possível adequar o pagamento do passivo com a geração de caixa atual.

Portanto, o Grupo enxerga que sua situação de crise é passageira, tendo em vista seu patrimônio a atual operação serem suficientes para o pagamento de seu endividamento, com a concessão de prazos e condições especiais para o pagamento, conforme o artigo 50 da lei 11.101/2005.

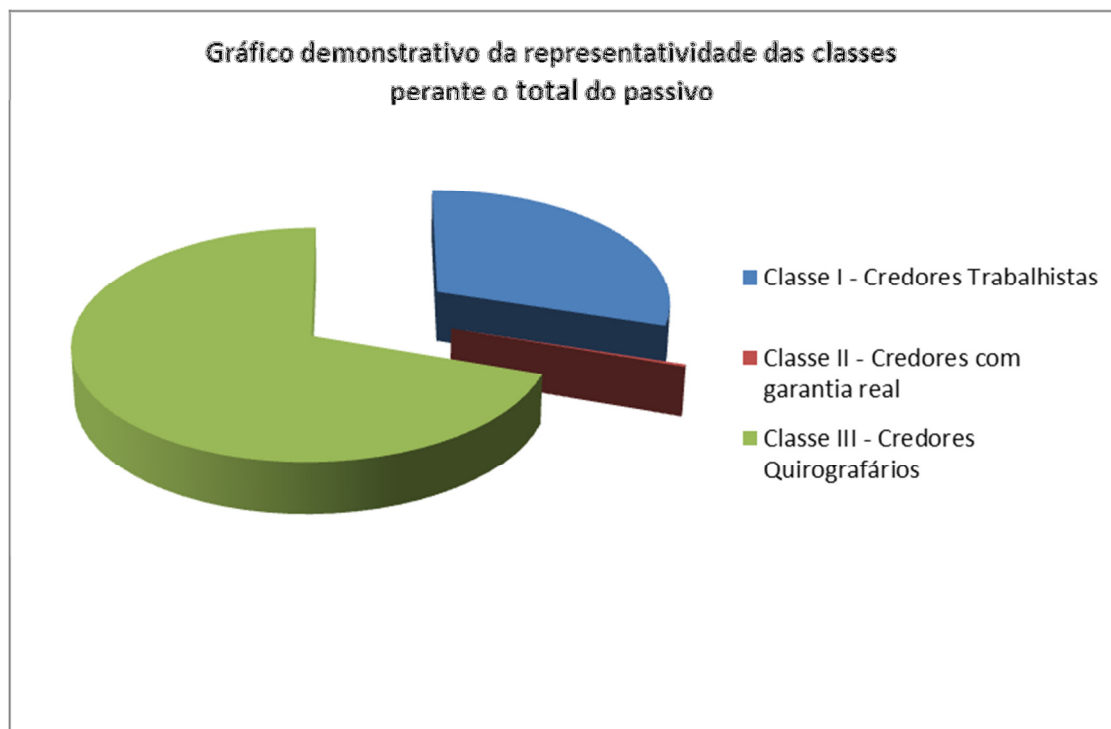
3. Organização do Plano de Recuperação

3.1 Quadro de Credores

Leva-se em conta neste plano a Lista de Credores apresentada pela Recuperanda, com posterior disponibilização no Diário da Justiça Eletrônico do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, conforme quadro a seguir:

Classe	Valor	AV%
<i>Classe I - Credores Trabalhistas</i>	4.279.674,12	29,89%
<i>Classe II - Credores com garantia real</i>	46.181,18	0,32%
<i>Classe III - Credores Quirografários</i>	9.991.775,55	69,79%
Total	14.317.630,85	100%

Valores em Reais (R\$)



3.2 Plano de Reestruturação Operacional

Após o início de sua crise a Recuperanda, através de sua Diretoria, desenvolveu um plano de reestruturação financeiro-operacional baseado nas premissas elencadas nos meios de recuperação previstos e na lucratividade necessária para permitir a liquidação de seus débitos e a manutenção de sua viabilidade no médio/longo prazo, o que depende não só da solução da atual situação de endividamento, mas também, e fundamentalmente, da sua capacidade de geração de caixa. As medidas identificadas no Plano de Reestruturação Financeiro-Operacional estão incorporadas a um planejamento para o período de 10 (dez) anos e estão fundamentadas nas seguintes decisões estratégicas:

3.2.1 Área comercial

- Reestruturação da área comercial;
- Foco no transporte para terceiros, a fim de gerar recursos com o patrimônio da empresa Truck Rental;
- Plano de ação para realização de parcerias estratégicas, visando a contratos que gerem demandas fixas de transporte e tragam menor volatilidade ao caixa.

3.2.2 Área Financeira

- Busca de novas linhas de créditos menos onerosas e mais adequadas ao planejamento operacional;
- Implantação de um Plano Orçamentário com revisões trimestrais;
- Busca de parceiros que concedam crédito para abastecimento e manutenção, de forma que o pagamento dos custos e despesas correntes ocorram no mesmo prazo dos recebimentos dos clientes.

4 Mercado de atuação

4.1 Transporte rodoviário no Brasil

O Brasil é o quinto país do mundo em extensão territorial e, apesar de possuir extensa malha de rodovias, apresenta uma baixa densidade de cobertura viária. Os mais de 62 mil quilômetros de vias federais pavimentadas refletem, em especial, os avanços conseguidos principalmente na década de 70, quando o país direcionou seus investimentos para o modal. No entanto, estes investimentos diminuíram gradativamente até seu ponto mais baixo, em meados dos anos 90, tendo comprometido a qualidade da malha em face à necessidade do setor e da expansão da economia nacional. O modal rodoviário compõe o Sistema Nacional de Viação (SNV), o qual é constituído pela infraestrutura física e operacional dos vários modos de transporte de pessoas e bens, compreendendo os subsistemas rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário. Quanto à jurisdição, este é composto pelo Sistema Federal de Viação e pelos sistemas de viação dos Estados, Distrito Federal e Municípios.

O principal modo de transporte no Brasil é o rodoviário, respondendo por mais de 58% do volume de movimentação nacional de cargas, e 48% do transporte interestadual de passageiros. A malha rodoviária brasileira é organizada por esfera de jurisdição (federal, estadual e municipal), dividindo-se em estradas planejadas e implantadas. As rodovias federais implantadas, por sua vez, se dividem em pavimentadas (62.093 km) e não-pavimentadas (13.759 km), ou seja, 82% das vias implantadas são pavimentadas.

Visto a significância da malha, há necessidade de assegurar condições permanentes de trafegabilidade, segurança e conforto aos usuários das rodovias federais, por meio da manutenção das vias e da adequação e recuperação da capacidade estrutural das pontes em estado crítico. Conjuntamente com a manutenção, pretende-se adequar a capacidade de mais 4.562 km, através de duplicação, construção de terceiras faixas e outras alterações de geometria da via. Em relação a adequações, deve-se tratar também da ordenação do tráfego rodoviário de passagem nos trechos de perímetro urbano dos municípios que possuam nível de serviço inadequado ou alto índice de acidentes, por meio de construção de contornos ou anéis rodoviários e de travessias urbanas. Não obstante, importante primar também pela maior segurança ao usuário e a conservação da infraestrutura rodoviária, por meio da ampliação da fiscalização e da utilização de sistemas e equipamentos de controle dos limites de velocidade e de pesagem contínua.

As políticas públicas para a área de transportes passaram por períodos de baixos níveis de investimentos no setor e perda da capacidade de planejar as intervenções.

Nesse contexto, o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT) representa uma busca pela retomada do planejamento nacional de transportes no país, apresentando uma visão de médio e longo prazo. Desta forma, o objetivo é perenizar instrumentos de análise, sob a ótica logística, para dar suporte ao planejamento de intervenções públicas e privadas na infraestrutura e na organização dos transportes, de modo a permitir que o setor possa contribuir para a consecução das metas econômicas, sociais

e ambientais do país, rumo ao desenvolvimento sustentado.

As projeções apresentadas no PNLT direcionam investimentos na matriz de cargas do país de forma a induzir o aumento da participação dos demais modais, sem deixar, contudo, de expandir o modal rodoviário, aproveitando os potenciais e as particularidades intrínsecas de cada um. Os desafios relacionados ao tema são complexos e abrangem todo o território nacional. Nesse sentido, buscando-se a adequação da malha rodoviária brasileira e o desenvolvimento nacional e regional, instituiu-se o PAC, acarretando no retorno e ampliação dos investimentos no setor, permitindo uma melhora nos índices de qualidade da malha e a expansão de trechos integradores do território nacional.

Atualmente, 57% da malha federal pavimentada é classificada como boa ou ótima (DNIT, 2010). Como forma de gerir a malha rodoviária com maior volume de tráfego, sem comprometer as condições de uso futuro e agregando serviços prestados aos usuários, as concessões surgem como alternativa complementar para a expansão dos investimentos necessários ao setor. O programa de concessão rodoviária para a exploração de trechos da malha nacional, ao todo, concedeu aproximadamente 14.920km de vias, sendo 7.070 km de trechos estaduais e 7.850 km de trechos federais. O modelo atual de concessões foi aprimorado de forma que a modicidade tarifária e a melhoria contínua da prestação de serviços norteiem a nova fase do programa. A mudança do modelo de concessão trouxe uma redução da tarifa média de pedágio para R\$ 4,80/100 km (ABCR/ANTT, 2011).

Em estudos, há a previsão de concessão de outros 2.234 km de vias federais, visando ampliar a oferta da prestação de serviços aos usuários das rodovias federais, propiciando mais segurança e qualidade no deslocamento. Além de atender às necessidades que o transporte rodoviário possui, há também oportunidades que devem ser buscadas em prol do país. Integrações regionais, interestaduais e também com países vizinhos favorecem o desenvolvimento e o atendimento dos fluxos. Melhores integrações com outros modais de transportes, como acessos aos portos, e pontes sobre travessias fluviais que também são prioritárias para o setor. Desta maneira, em relação à malha federal, projeta-se a expansão ou implantação de 7.475 km das quais 4.451 km são eixos nacionais de grande relevância, 1.208 km de rodovias fronteiriças e mais 1.816 km de rodovias de integração nacional na Região Norte do Brasil, buscando desta forma a conexão dos Estados, a expansão do desenvolvimento e a ligação entre os países sul americanos.

Em síntese, a melhoria da infraestrutura rodoviária do país implica à realização continuada de investimentos em obras de pavimentação, adequação e manutenção da malha rodoviária brasileira, em todas as regiões e vetores logísticos, considerando-se a particularidade de cada um, objetivando a perenidade da qualidade do estado físico das rodovias e a integração de novas regiões ao restante do território.

4.1.1 Sistema rodoviário do estado de São Paulo

O Sistema rodoviário do estado de São Paulo é o maior sistema estadual de transporte

rodoviário do Brasil, superando os 35.000 km. Trata-se de uma rede interligada, dividida em três níveis, municipal (12.000 km), estadual (22.000 km) e federal (1.050 km). Mais de 90% da população paulista está a cerca de 5 km de uma estrada pavimentada.

São Paulo possui o maior número de estradas duplicadas da América Latina e, de acordo com uma pesquisa realizada pela Confederação Nacional do Transporte, o sistema rodoviário do estado é o melhor do Brasil, com 59,4% de suas estradas classificadas na categoria "excelente". A pesquisa também apontou que das 10 melhores rodovias brasileiras, nove são paulistas.

O sistema rodoviário paulista, entretanto, é bastante criticado pelo alto custo imposto aos seus usuários. O estado de São Paulo concentra mais da metade das praças de pedágio do Brasil e uma nova praça de pedágio é criada a cada 40 dias, aproximadamente. Segundo reportagem da Folha de S. Paulo, o custo para percorrer o trajeto litorâneo de 4.500 quilômetros da BR-101, ligando o Rio Grande do Norte ao Rio Grande do Sul, é mais baixo do que o custo para percorrer os 313 quilômetros que separam a capital paulista de Ribeirão Preto. Os preços cobrados pelas concessionárias privadas que administram o sistema são alvos frequentes de reclamações dos motoristas.

4.2 A importância das concessões

As concessões para empresas privadas também levaram à duplicação de mais de 480 km, e a construção de 110 novas estradas. Todas as rodovias concedidas estão equipadas com telefones fixos de emergência a cada quilômetro, sinalização horizontal e vertical, câmeras de vigilância e equipes de emergência 24 horas. As rodovias paulistas são os mais sofisticados e com os mais elevados padrões de segurança e de prestação de serviços da América Latina.

Todas estradas privadas, incluindo as geridas pelo DERSA, são pedagiadas, com o objetivo de pagar pelos serviços e investimentos feitos pelas empresas nas rodovias. Estradas geridas pelo Estado (DER) normalmente não são pedagiadas. O preço do pedágio, fixado pela Secretaria de Estado dos Transportes, varia de R\$ 2,00 a R\$ 11,00 para veículos leves.

Outra forma de cobrança do pedágio nas rodovias paulistas é o sistema de cobrança eletrônica Sem Parar. Através de um dispositivo eletrônico instalado no vidro dianteiro do carro a tarifa é cobrada direto da conta corrente ou do cartão de crédito do motorista, agilizando a passagem pela rodovia.

4.3 Frota nacional e sua boa perspectiva de crescimento.

O aumento real da renda do trabalhador, os incentivos fiscais oferecidos pelo governo e a ascensão de uma parcela considerável da população à classe média estão transformando rapidamente o papel do Brasil no mercado mundial de veículos de passeio.

Enquanto há dez anos o país figurava de forma inconstante entre os dez países que mais vendem carros no mundo, em 2012 o mercado nacional consolidou-se como o quarto maior do planeta, atrás apenas da Índia, dos Estados Unidos e da China, desde 2009 o maior consumidor de automóveis do mundo. E as perspectivas são de um crescimento ainda maior, com as vendas sendo ampliadas ano a ano.

Levantamento da consultoria anglo-holandesa KPMG mostra que a produção brasileira de automóveis deve crescer a um ritmo acelerado nesta década, fazendo o país chegar a 2020 com uma frota ativa de 38 milhões de automóveis, crescimento de quase 75% em relação aos 22 milhões atuais.

De acordo com estimativa da consultoria, estarão sendo vendidos quase 6 milhões de automóveis anualmente no fim da década, diante de 3,5 milhões no ano passado, consolidando o país como o quarto maior mercado global.

Invasão sobre rodas

Crescimento da frota em 15 regiões metropolitanas de 2001 a 2012 - em %

Rio de Janeiro (RJ)	73,1
São Paulo (SP)	76,0
Porto Alegre (RS)	78,1
Recife (PE)	91,5
Campinas (SP)	99,0
Curitiba (PR)	103,4
Fortaleza (CE)	105,0
Salvador (BA)	108,9
Belém (PA)	111,4
Florianópolis (SC)	112,3
Goiânia (GO)	117,1
Brasília (DF)	118,2
Belo Horizonte (MG)	123,6
Grande Vitória (ES)	128,1
Manaus (AM)	159,7

O cansativo percurso casa/trabalho*

Tempo gasto para se deslocar nas regiões metropolitanas (em minutos/2010)



Fonte: Elaborado pelo Observatório das Metrópoles com dados do Denatran. * Elaborado por Rafael Pereira e Tim Schwanen, do Ipea, com dados da PNAD 2009

No entanto, aponta o estudo, a estimativa é de que apenas 22% dos brasileiros, em média, sejam donos de um automóvel, percentual muito inferior a de mercados mais maduros, como EUA (99%), Japão (61%) ou Alemanha (69%).

O potencial de crescimento de países como o Brasil, que mesmo em 2020 não estarão completamente desenvolvidos, é imenso

No Brasil, especificamente, os investimentos em infraestrutura e mobilidade urbana, no entanto, não acompanharam o mesmo ritmo da expansão vigorosa da indústria automobilística.

Estudo do consultor e engenheiro Sérgio Ejzenberg mostra porque, a despeito de todos os problemas enfrentados pelos motoristas diariamente, mais e mais pessoas optam por usar o carro.

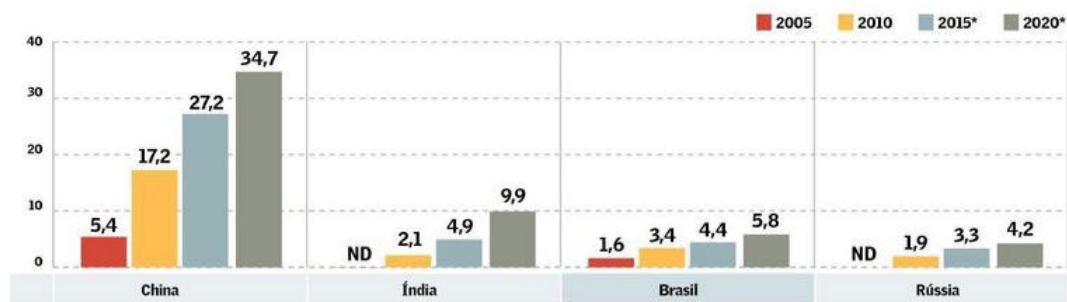
Pelas contas de Ejzenberg, nos últimos dez anos o salário mínimo cresceu 277%, enquanto a taxa de inflação medida pelo IPCA ficou em 83%.

Ao mesmo tempo, o preço da gasolina subiu 44% e o preço do automóvel novo

registrou um crescimento de 27%. A precariedade do transporte público no Brasil ajuda entender a razão pela qual a frota estão crescendo tanto.

Pé no acelerador

Entre os seis maiores consumidores de carros no mundo até 2020, quatro são dos Brics - milhões de unidades



Fonte: KPMG. ND - Dados não disponíveis. *Previsão

4.4 Projeção de crescimento na venda de veículos já para 2014

O presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Luiz Moan Yabiku Júnior, manteve as projeções de crescimento na venda, produção e exportação de veículos este ano. A entidade prevê, até o final de 2014, uma alta de 1,1% nos licenciamentos, aumento de 1,4% na produção de veículos e alta de 1,6% nas exportações.

Para Moan, esses números são otimistas e as previsões não se refazem, tendo em vista a volatilidade. O exemplo mais clássico são as exportações, que tiveram crescimento de 60%.. Segundo balanço divulgado, a exportação de veículos leves montados apresentou alta de 61,3% em abril, na comparação com março.

A venda de veículos novos cresceu 21,8% em abril, na comparação com março, segundo dados divulgados pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea). Foram licenciados, no mês passado, 293.240 veículos. Em relação a abril de 2013, houve queda de 12,1% nas vendas.

No acumulado deste ano, foram comercializados 1,1 milhão de veículos, contra 1,16 vendidos no mesmo período do ano passado, o que representa uma queda de 5%. Estes dados incluem automóveis leves, comerciais leves, caminhões e ônibus.

Quanto aos veículos importados, houve alta de 24,7% nas vendas em abril, na

comparação com março. Foram vendidos no mês de abril 49.661 veículos importados.

Em relação a abril de 2013, houve queda de 18,1%.

Já os veículos nacionais apresentaram alta de 21,2% em abril, em relação a março.

Foram vendidos 243.579 veículos durante abril, sendo que, na comparação com abril de 2013, foi registrado queda de 10,8%.

4.5 A produção de veículos e seu horizonte favorável para o Brasil.

A década iniciada em 2011 será, sob o ponto de vista da indústria automotiva global, da América Latina, deixando para trás o período passado em que as atenções estiveram voltadas para os mercados russo, indiano e chinês. A conclusão é de estudo publicado pela Roland Berger, empresa global de consultoria. De acordo com o estudo, que dentre outros analisou tendências para o mercado latino-americano até 2020, o Brasil manterá taxa de crescimento na produção anual de veículos de 6% a 7%. E passará, afirma a consultoria, por fase de maior pulverização da participação das montadoras no mercado e também por maior diversificação da oferta de veículos. Para a Roland Berger 78% dos brasileiros já atingiram patamar de receita que os possibilitaria adquirir um veículo. A pesquisa afirma que o número de habitantes do País deverá atingir 215 milhões em 2020, sendo então 180 milhões aqueles com renda para adquirir um veículo – nada menos do que 83% do total. Com a expansão de potenciais compradores,

em 2020, a produção anual de veículos no Brasil é projetada pela pesquisa na casa de seis milhões. Para atender essa demanda, calcula a consultoria, fabricantes investirão € 10 bilhões e fornecedores mais € 9 bilhões no País ao longo desta década.

O relatório aponta também que, apesar da tendência das vendas de tradicionais líderes de mercado – em todos os segmentos – continuarem a crescer na década, seus respectivos índices de participação de mercado devem diminuir à medida que a competição tornar-se mais e mais acirrada.

O Brasil também deverá passar a contar com um portfólio maior de modelos de automóveis: acredita a consultoria que nosso mercado doméstico em 2020 será mais próximo do que nunca do padrão de mercados maduros.

O relatório da Roland Berger afirma também que as empresas do setor estão revendo, para cima, suas projeções de expansão em toda América do Sul, vez que a utilização da capacidade instalada está em muitos casos próxima de 90%.

4.6 Exploração de Petróleo no Brasil

No Brasil, os primeiros vestígios de exploração do petróleo datam de por volta de 1860 na Bahia, quando o imperador Dom Pedro II, baixou os Decretos nº 3.352, de 1864 e 4.386 de 1869, concebendo a permissão para se extrair turfa, petróleo e outros minerais nas Comarcas de Camamu, Ilhéus e nas margens do rio Maraú, na província da Bahia, tendo como principal interesse econômico a produção de querosene. (MARINHO JR., 1970).

Até o início do século, não se teve grandes investimentos no setor petrolífero brasileiro, caracterizando a exploração por livre iniciativa do setor privado. Em 1907, o Brasil começou a importação de gasolina a fim de abastecer os primeiros veículos automotores que começavam a circular no país. (ARAGÃO, 2005). Também neste ano, houve a criação do Serviço Geológico e Mineralógico Brasileiro (SGMB), na qual ocasionou em aumentando substancial da perfuração de poços no Brasil e em 1933 há a criação do Departamento Nacional da Produção Mineral (DNPM). (LUCCHESI, 1998)

Com a Primeira Guerra Mundial, (1914-1918) houve um novo ânimo para o desenvolvimento de pesquisa em petróleo no Brasil, na qual resultou na criação da Comissão de Pesquisa de Carvão e Petróleo do Vale do Amazonas, em 1917. (MORELLI,

1966) A partir dos anos 20, no Rio de Janeiro, a comercialização da gasolina, começou a se dar diretamente ao consumidor, havendo uma distribuição da gasolina bem diversificada. Cabe ressaltar que neste período, a economia brasileira sofreu com a crise do café, houve o surgimento da indústria no país, a crise de 29 e a revolução de 30. Estes fatores, principalmente o da industrialização e da necessidade de insumos fez com houvesse um aumento da demanda no Brasil de petróleo. (ARAUJO & OLIVEIRA, apud, ROPPA, 2005).

Em 1938, ocorre a criação do Conselho Nacional do Petróleo (CNP), por Getúlio Vargas, primeira iniciativa de regulamentação do produto. (MARINHO JR., 1970). Na década de 40, ocorre a implantação do Plano SALTE, que visava o desenvolvimento de vários setores do Brasil em quatro anos, na qual os setores da saúde, alimentação e energia eram as principais metas de desenvolvimento. Assim na parte de energia no setor petrolífero se obteve pesquisas intensivas e investimentos na compra de equipamentos para execução dos trabalhos, além da construção de refinarias e aquisição de petroleiros. (MARINHO JR. 1970)

Com o pós-guerra, o petróleo se estabeleceu como principal fonte energética mundial, ocorrendo uma necessidade, por parte das nações, de buscarem fontes energéticas para suprir as necessidades das economias européias, japonesas e norte-americanas, estas que por sua vez tinham uma escassez de oferta de petróleo (COUTO, 2003), com isto, os países vendo a importância do insumo começaram a nacionalização do produto, entre eles o Brasil com a criação da Petrobrás, e pelos principais países exportadores de

petróleo, a criação da OPEP, que tinha como objetivos, atuar como controladora das reservas, e da produção mundial, manipulando os preços internacionais o que viria a ocasionar nas futuras crises do petróleo. (ROPPA, 2005).

Sob o lema “O Petróleo é Nosso”, em 1953 foi criada a Petrobrás, sob a lei nº 2004 no dia três de outubro de 1953 e instalada em 10 de maio de 1954, no governo de Getúlio Vargas, sendo uma empresa estatal e com exclusivo monopólio da exploração do petróleo em nome da União (LUCCHESI, 1998). A empresa tinha como objetivo a lavra, a refinação, o comércio e o transporte do petróleo e derivados, constituído a nacionalização da exploração,

A partir deste período, ocorre um grande desenvolvimento da indústria petrolífera brasileira, já que juntamente há um aumento da industrialização e de construções de rodovias que interligavam as principais cidades brasileiras, aumentando o consumo de combustíveis devido ao aumento de automóveis. Assim, conseqüentemente ocorre à necessidade de importação do petróleo, já que a capacidade de produção nacional era bem inferior do que a demandada.

Devido a este aumento de demanda dos produtos derivados do petróleo o governo decide construir através da Petrobrás várias refinarias pelo país, como a de Landulpho Alves (RLAM) na Bahia, inaugurada em 1950, a de Presidente Bernardes (RPBC), situada em Cubatão, perto de Santos, inaugurada em 1955, a de Duque de Caxias (REDUC) localizada no Rio de Janeiro, a Alberto Pasqualini (REFAP) situada em Canoas no Rio Grande do Sul, inaugurada em 1968, e a Gabriel Passos (REGAP) em Minas Gerais,

também inaugurada em 1968. (MORELLI, 1966).

A década de 70 foi marcada pela primeira e segunda crise do petróleo. Cabe ressaltar que um dos motivos que a Petrobrás foi criada foi para substituir a importação de derivados do produto pela sua produção interna, mas esta não conseguiu suprir a demanda brasileira, devido à baixa produtividade dos poços. (ROPPE, 2005), o que ocasionou a estagnação da produção nacional, já que as reservas brasileiras não conseguiam suprir o consumo crescente. A diminuição da capacidade das reservas terrestres e aquáticas fez com que o governo ampliasse o investimento nos refino, transporte e formação da Braspetro em 1972, sendo que neste período ocorreu o primeiro choque do petróleo, devido às manipulações dos países da OPEP para o aumento do preço, fazendo com que o mercado de petróleo se inflacionasse, e assim aumentando a necessidade do Brasil em aumentar os investimentos na exploração. No meio da crise, em 1974, no entanto, houve a descoberta dos campos marítimos da bacia de Potiguar no Espírito Santo, e a bacia de Campos no Rio de Janeiro, iniciando-se assim a exploração de petróleo em águas profundas e ultraprofundas, na plataforma continental brasileira. Em 1978, acontece a segunda crise do petróleo, assim os preços quintuplicaram, forçando a indústria nacional a fomentar ainda mais investimentos para aumentar a produção interna e diminuir a dependência externa, que mais uma vez foi ocasionada pelo controle feito pelos países da OPEP. (LUCCHESI, 1998).

Os anos 80 se caracterizam principalmente por haver uma realocação geográfica, principalmente off-shore, dos investimentos, a da entrada de capital internacional e

fusões, na indústria petrolífera brasileira. Em 1982 a produção marítima ultrapassa a terrestre, graças às descobertas das Bacias de Campos. Em 1986 se dá a criação do Programa de Inovação Tecnológica e Desenvolvimento Avançado em Águas Profundas (Procap 1.000), em que visava à pesquisa em águas até 1.000 metros de profundidade, projeto que obteve grande sucesso, já que conseguiu perfurar poços, abaixo de 1.200 metros. (ARAGÃO, 2005)

Na década de 90 começa o processo de liberação do mercado de combustíveis, na qual ocorreu gradativamente, assim diminuindo o poder do estado no setor produtivo, passando a atuar somente como agente regulador. (PINTO; SILVA, 2004), assim em 1995, é sancionada a Emenda Constitucional nº. 9 que estabelecem nova redação ao artigo 177 da constituição de 1988, na qual autoriza empresas constituídas sob lei nacional, a realizar atividades de exploração e produção, contudo esta emenda não retirou a propriedade exclusiva da União dos recursos minerais brasileiros, mas autoriza empresas privas a realizar atividades de exploração e produção. (ARAGÃO, 2005) Já no ano seguinte através da Portaria MF9 nº 56/96, de 29 de março de 1996, ocorreu à liberalização dos preços de venda das distribuidoras e das revendedoras para a gasolina e álcool hidratado em praticamente todo o território nacional, com exceção de alguns municípios da região norte e do centro-oeste, supridos pelo modal fluvial. E no final do ano de 1996 houve então a redução do subsídio ao álcool hidratado em todo o território nacional e liberalização dos preços deste e da gasolina nos estados que faltavam¹⁰ (PINTO; SILVA, 2004), sendo que em 1997 é criada pelo governo federal

a Agência Nacional do Petróleo, a ANP.

Em 1997 é finalizado o monopólio estatal e com isto ocorre a abertura do capital privado para as atividades antes só realizadas antes pela Petrobrás, esta por sua vez, agora atuando como mais uma empresa comercial do ramo. Com o intuito de melhorar a concorrência do setor de derivados de petróleo, foi instituída a Lei nº 9.478 (Lei do Petróleo), de seis de agosto de 1997, criando a ANP, vinculada ao Ministério de Minas e Energia, na qual cabe a defesa dos interesses do consumidor e a livre concorrência, além de elaborar os editais e promover as licitações para a concessão de exploração, desenvolvimento e produção, entre outros atributos de realização de contratos e fiscalização.

Assim, até o ano de 2002 ocorreu o processo de desregulamentação do mercado, na qual, permitiu que outras companhias produzissem e comercializassem em todo o território nacional os combustíveis, bem como a importação e exportação de derivados de petróleo, assim buscando o aumentando do número de agentes no mercado de combustíveis. (ARAGÃO, 2005)

4.7 O consumo do combustível no Brasil e suas perspectivas

Consumo total de combustíveis no Brasil deverá crescer entre 4% e 5% em 2014, após um crescimento dessa grandeza em 2013, estimou a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), durante evento no Rio de Janeiro. O consumo deve se manter em linha com o do ano passado, ou seja, um crescimento no mesmo ritmo e com o mesmo perfil, com necessidade de importação de óleo diesel e gasolina para atender a demanda interna.

A necessidade de importação, enquanto o parque de refino da Petrobras é insuficiente para atender toda a demanda, dependerá do volume de produção etanol do País e também do crescimento da frota de veículos - a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) estima aumento de 1% nas vendas em 2014.

O consumo total de combustíveis no País somou 136,210 bilhões de litros em 2013, alta de 5% ante 2012, com aumento baseado em elevações da demanda de diesel (+4,6%), gasolina C (+4,2%) e etanol (anidro e hidratado), com avanço de 18,8%.

As vendas de diesel, o combustível de maior consumo no país, somaram 58,489 bilhões de litros. A comercialização de gasolina C (com adição de etanol anidro) foi de 41,365 bilhões de litros.

Com o aumento do teor de adição de etanol anidro à gasolina A (para composição da

gasolina C vendida ao consumidor) de 20% para 25% em maio de 2013, a demanda de etanol anidro automotivo aumentou 30,2%", disse a ANP em nota.

O consumo de etanol hidratado (utilizado pelos veículos flex) no Brasil aumentou 9,5%, para 10,78 bilhões de litros em 2013, permitindo um recuo nas importações de gasolina do País. A maior oferta de etanol, com as usinas do centro-sul privilegiando a produção do biocombustível em detrimento do açúcar, reduziu a importação de gasolina em 2013 em 1,1 bilhão de litros, disse o superintendente de Abastecimento da ANP.

Para 2014, as primeiras indicações apontam para uma produção de etanol perto da estabilidade no centro-sul, em meio à quebra de safra de cana por conta do clima seco. Já as importações de diesel em 2013 cresceram na esteira do crescimento do consumo. O Brasil elevou a importação de diesel em 2013 em cerca de 2,3 bilhões de litros ante 2012, segundo a ANP.

A maior demanda por esse combustível fóssil também impulsionou as vendas de biodiesel (misturado na proporção de 5% ao diesel) em 5,9%, para 2,92 bilhões de litros em 2013.

No mesmo evento, o diretor da ANP Florival Carvalho disse que Brasil deverá deixar de importar diesel em dois ou três anos com a operação de dois trens da Refinaria do Nordeste (Rnest), em Pernambuco.

Mesmo com a demanda aquecida no ano passado, é notável que o desafio do abastecimento tenha sido garantido de forma mais tranquila que em 2012. Isso graças ao planejamento e a pesados investimentos das distribuidoras na logística, que

superaram R\$ 1 bilhão.

A universalização da oferta do diesel S-10 no país, a partir de 1º de janeiro, com todas as adaptações levadas a cabo, não só na tancagem, mas também na frota e nos equipamentos da revenda, também já é um caso de sucesso. Por outro lado, a introdução da gasolina S-50 e o fim do diesel S-1800, a partir do início de 2014, já foram assimilados sem qualquer problema pelas associadas, que cada vez mais disponibilizam ao consumidor combustíveis ambientalmente superiores.

Em paralelo, o Sindicom manteve sua atuação na defesa de um mercado ético e regulado, enquadrado nos melhores padrões operacionais, de segurança e ambientais. O combate contra o eterno combate às fraudes teve boas notícias em 2013, graças a ação de agentes públicos como as PGEs, as secretarias estaduais de Fazenda e a ANP.

Na questão da logística reversa, ponto para a ampliação do programa Jogue Limpo e para o recente lançamento da campanha “Lubrificantes: Programa Óleo Certo”, que busca despertar a atenção do consumidor para o assunto. Outras iniciativas educacionais do Sindicom trataram, por exemplo, de procedimentos operacionais de aviação, gestão de resíduos sólidos e melhorias na gestão dos postos de serviços.

O Sindicom ainda tem algumas questões a definir em 2014, como a Lei dos Terminais Portuários e a Resolução 45 da ANP sobre estoques mínimos. O novo marco regulatório do biodiesel, definindo novos percentuais de mistura e prazos de implementação, também está na ordem do dia. Estamos confiantes de que o setor, estratégico para mover a economia e garantir a mobilidade de pessoas e mercadorias, saberá se

posicionar diante dos novos desafios que se apresentam no horizonte. O presidente da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), Maurício Tolmasquim, ressalta, o "extraordinário" crescimento da produção de etanol no Brasil nos próximos anos, que deverá ser puxado principalmente pela Petrobrás. A companhia deverá ter apenas destilarias, priorizando a destinação da cana para a fabricação de etanol. Isso, unido à nova regulamentação do setor, subordinado à Agência Nacional de Petróleo (ANP), deverá equilibrar o setor.

Segundo estudo da EPE que consta do Plano Decenal de Energia, a demanda de etanol deverá chegar a 73 bilhões de litros ao ano em 2020, um crescimento de 46% sobre a demanda atual. Este consumo deverá ser estimulado pela expectativa de crescimento da frota de veículos até 2020. Segundo a projeção da EPE, do total de demanda, o anidro deverá representar 7,2 bilhões de litros, uma queda de um bilhão de litros ante o volume consumido atualmente. O maior crescimento vai se dar no hidratado de 15,5 bilhões de litros para 55,9 bilhões de litros, puxado principalmente pelos veículos flex que devem passar a representar 78% da frota nacional em 2020, ante 49% atual.

Ainda segundo a EPE, para atender a este crescimento da demanda por etanol no País, a estimativa é de que a safra de cana passe dos atuais 625 milhões de toneladas para 1126 bilhão de toneladas. Porém, com a criação de um maior número de destilarias destinadas apenas para álcool, a projeção da EPE é de que mais cana seja destinada à fabricação de etanol do que para o açúcar.

5 Venda de Imóvel

A Recuperanda Unidos possui alguns imóveis não operacionais, conforme descrito abaixo e com informações detalhadas no laudo de avaliação de ativos, anexo II deste documento:

- Imóvel 1: Endereço: Av. Senador Onofre Quinam – Lote B1C, Distrito Industrial, Paulínia/SP. Matrícula 1.685. Valor de avaliação R\$ 1.500.000,00
- Imóvel 2: Endereço: Av. Londres número 2.009 (lote 62) / número 2.059 (lote 63), Distrito Industrial, Paulínia/SP. Matrículas 1.743 e 1.744. Valor de avaliação R\$ 3.600.000,00
- Imóvel 3: Endereço: Rua João de Souza número 70, Centro, Guarujá/SP. Matrícula 76.653. Valor de avaliação R\$ 1.000.000,00.

Com o intuito de proceder com o pagamento dos Credores Trabalhistas listados no processo de Recuperação Judicial, com a aprovação deste plano, ficará autorizado pelos Credores a alienação dos imóveis citados.

A venda deverá ocorrer de acordo com a lei 11.101/2005, sem sucessão ao comprador das obrigações do vendedor, inclusive as de natureza tributária. O valor mínimo para venda será de 85% do valor de avaliação. Os imóveis poderão ser vendidos em

conjunto ou isoladamente, devendo os recursos ser depositados em conta judicial e transferidos diretamente aos Credores Trabalhistas listados no processo de recuperação judicial. Caso haja saldo o mesmo deve ser transferido às Recuperandas para fomentar suas atividades na forma de capital de giro.

A venda deve ocorrer no prazo máximo de 6 meses a contar da data do trânsito em julgado da decisão de homologação do Plano de Recuperação Judicial e consequente concessão da recuperação da Recuperanda, conforme artigo 54 da lei 11.101/2005.

6 Projeção

A seguir projeção de resultado econômico-financeiro, de acordo com premissas elencadas no laudo de viabilidade econômico-financeiro, anexo I deste Plano:

Demonstração de resultados	ANO 1	ANO 2	ANO 3	ANO 4	ANO 5	ANO 6	ANO 7	ANO 8	ANO 9	TOTAL
Receita bruta	2.800,00	3.500,00	4.375,00	5.147,06	5.718,95	6.019,95	6.336,79	6.670,31	7.021,38	47.589,44
Deduções da receita bruta	399,00	498,75	623,44	733,46	814,95	857,84	902,99	950,52	1.000,55	6.781,49
Receita líquida	2.401,00	3.001,25	3.751,56	4.413,60	4.904,00	5.162,11	5.433,80	5.719,79	6.020,83	40.807,94
Custo dos serviços prestados	1.610,00	2.047,50	2.559,38	3.011,03	3.345,59	3.521,67	3.707,02	3.902,13	4.107,50	27.811,82
Lucro Bruto	791,00	953,75	1.192,19	1.402,57	1.558,42	1.640,44	1.726,78	1.817,66	1.913,32	12.996,12
Despesas adm. e com.	425,60	502,21	562,47	629,97	652,02	674,84	698,46	722,90	748,21	5.616,68
Despesas financeiras	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	540,00
Lucro líquido antes do IR/CSLL	305,40	391,54	569,71	712,60	846,40	905,60	968,32	1.034,75	1.105,12	6.839,44
IR/CSLL	51,31	69,19	111,59	145,60	177,44	191,53	206,46	222,27	239,02	1.414,40
Lucro Líquido	254,09	322,36	458,12	567,00	668,95	714,07	761,86	812,48	866,10	5.425,04
(+) Desmobilização	5.185,00	-	-	-	-	-	-	-	-	4.930,00
(-) Classe I	4.279,67	-	-	-	-	-	-	-	-	4.279,67
(-) Classe II	-	1,04	1,45	2,08	2,49	3,12	3,33	3,64	3,64	20,76
(-) Classe III	-	224,81	314,74	449,63	539,56	674,44	719,41	786,85	786,85	4.496,30
(-) Investimentos	-	-	-	180,15	200,16	210,70	221,79	233,46	245,75	1.292,01
(=) Recomposição de capital de giro acumulada	1.159,42	1.255,92	1.397,85	1.333,00	1.259,74	1.085,54	902,88	691,41	521,27	521,27

Valores em milhares de Reais (R\$)

7 Proposta de pagamento aos Credores da Recuperação Judicial

Para que a proposta de pagamento seja viável se faz necessário que a mesma seja condizente com a capacidade de pagamento demonstrada pelas projeções econômico-financeiras, sob pena de inviabilizar o processo de recuperação das empresas.

Os créditos listados na Relação de Credores do devedor poderão ser modificados, e novos créditos eventualmente poderão ser incluídos no Quadro Geral de Credores, em razão do julgamento de incidentes de habilitação, divergências, ou impugnações de créditos ou acordos.

Se novos créditos forem incluídos no Quadro Geral de Credores, conforme previsto acima, os Credores receberão seus pagamentos nas mesmas condições e formas de pagamento estabelecidas neste Plano, de acordo com a classificação que lhes foi atribuída, sem direito aos rateios de pagamentos eventualmente já realizados.

7.1 Classe I – Credores Trabalhistas

Os credores trabalhistas receberão a integralidade de seus créditos em até 12 meses após o trânsito em julgado da decisão de homologação do Plano de Recuperação Judicial e consequente concessão da recuperação da Recuperanda, conforme artigo 54 da lei 11.101/2005.

Para tanto, haverá a alienação de bens imóveis em nome de uma das Recuperandas, conforme descrito no item 5 deste Plano.

Ressalta-se que havendo a inclusão de algum credor trabalhista ao longo do período do Processo de Recuperação Judicial, e sendo este sujeito aos efeitos da Recuperação Judicial, este novo credor trabalhista será pago em até 12 (doze) meses após a inscrição da dívida no Processo de Recuperação Judicial.

7.2 Classe II e III – Credores com Garantia Real e Quirografários

Para o pagamento dos Credores das classes II e III o plano prevê um deságio de 55% sobre o total dos créditos, tendo em vista as atuais condições financeiras e a capacidade de pagamento demonstrada pelas Recuperandas.

O pagamento será feito em parcelas mensais, vencendo-se a primeira no 13º mês após o trânsito em julgado da decisão de homologação do Plano de Recuperação Judicial e consequente concessão da recuperação das Recuperandas.

Abaixo, quadro demonstrativo dos valores das parcelas:

Período	Valor pago anual	Valor pago mensal	Saldo devedor
Ano 1	-	-	4.517.080,53
Ano 2	225.854,03	18.821,17	4.291.226,50
Ano 3	316.195,64	26.349,64	3.975.030,87
Ano 4	451.708,05	37.642,34	3.523.322,81
Ano 5	542.049,66	45.170,81	2.981.273,15
Ano 6	677.562,08	56.463,51	2.303.711,07
Ano 7	722.732,88	60.227,74	1.580.978,18
Ano 8	790.489,09	65.874,09	790.489,09
Ano 9	790.489,09	65.874,09	-
Total	4.517.080,53		

Valores em Reais (R\$)

Os valores pagos serão rateados proporcionalmente entre todos os credores da classe II

– Garantia Real e classe III - Quirografários a cada pagamento.

7.3 Liberação de numerário

A Recuperanda COPAG conta com um valor de R\$ 7.576.031,93 (sete milhões, quinhentos e setenta e seis mil reais, noventa e três centavos) arrestado em demanda judicial em trâmite perante a 7ª Vara Cível da Comarca de Campinas¹, a garantir suposta obrigação que, em última análise, ainda que se considere existente, não é de sua responsabilidade, eis que decorrente de negócio entre particulares.

Explique-se: em meados do ano de 2009, 50% das cotas sociais da Recuperanda COPAG foram objeto de contrato de compra e venda firmado entre seu sócio HAMILTON FOX LTD. (cedente) e o Sr. MICENO ROSSI NETO (cessionário), tendo sido avençado que seria pago pelo adquirente um montante de cerca de R\$ 18.000.000,00 (dezoito milhões de reais).

Ocorreu que pelo Sr. MICENO ROSSI NETO havia sido pago somente o montante de R\$ 5.792.193,46 (cinco milhões, setecentos e noventa e dois reais e quarenta e seis centavos) – à despeito do decurso dos prazos contratualmente estabelecidos – quando, em meados de 2011, houve a alienação de parte do patrimônio da empresa COPAG, gerando, então, um desentendimento entre os sócios de fato e de direito, o que ensejou a referida ação cautelar de arresto.

¹ 114.01.2011.069035-5

Assim, parte do valor percebido pela sociedade quando da alienação de determinado ativo seu foi arrestado pelo MM. Juízo da 7ª Vara Cível de Campinas, a fim de caucionar a discussão entre os sócios de fato e de direito da Recuperanda COPAG acerca da necessidade ou não da devolução dos valores pagos pelo Sr. MICENO ROSSI NETO quando da aquisição das cotas sociais de HAMILTON FOX LTD.

Portanto, **a Recuperanda COPAG conta com numerário substancial depositado em Juízo a garantir obrigação que não lhe diz respeito**, haja vista que, em caso de desfazimento do negócio de compra e venda das cotas sociais, o que, aliás, é objeto da demanda principal (ação de resolução contratual cumulada com cobrança)², tal obrigação deverá recair sobre o sócio com quem negociou o SR. MICENO ROSSI NETO, ou seja, deverá ele ser ressarcido pelo vendedor das cotas sociais (HAMILTON FOX LTD.).

Ainda que assim não fosse, em sendo eventualmente reconhecida alguma obrigação da Recuperanda COPAG para com o autor daquela demanda, SR. MICENO ROSSI NETO, não há dúvidas de que deverá este se habilitar no presente processo de recuperação judicial, já que o fato constitutivo de seu direito é flagrantemente anterior ao pedido de recuperação judicial, ou seja, tal direito apesar de reconhecido após o pedido de

² 114.01.2011.075304-0

recuperação judicial (hipótese), surgiu em data incontestavelmente anterior ao pedido, subsistindo desde então e até sua eventual liquidação em ação própria.

Considerando a iminente possibilidade jurídica de que tais valores sejam disponibilizados à Recuperanda COPAG, a Recuperanda COPAG, em demonstração de sua absoluta boa-fé e interesse lícito na quitação das obrigações objeto do presente PRJ, passa a dispor acerca da forma de utilização do referido numerário:

- (a) Será objeto de medidas judiciais próprias a serem adotadas pelas Recuperandas perante o Juízo da Recuperação Judicial e o Juízo da 7ª Vara Cível da Comarca de Campinas o pedido de liberação do numerário de R\$ 7.510.622,18 (sete milhões, quinhentos e dez mil reais, seiscentos e vinte e dois reais e dezoito centavos) que se encontra depositado judicialmente, o que se dará em defesa do melhor interesse dos credores e de um tratamento igualitário entre estes;
- (b) O ressarcimento desse valor, caso ocorra, será utilizado INTEGRALMENTE para recomposição de capital de giro e pagamento dos credores de forma mais célere, de modo que, **havendo a liberação do referido numerário, as Recuperandas procederão com o pagamento a vista dos credores da recuperação judicial com um deságio de 65% (sessenta e cinco por cento);**

- (c) Caso haja saldo residual após o pagamento previsto no item anterior, o mesmo será utilizado para capital de giro e fomento de suas atividades.

Para melhor instruir os credores a este respeito e pautadas no princípio da transparência, as Recuperandas acostam ao presente PRJ (ANEXO “III”):

- Extrato da conta judicial atualizado até ago.2014;
- Inicial da ação cautelar e contrato de compra e venda de cotas;
- Inicial da ação principal e contestação;
- Reconvenção.
- Bem ofertado em garantia pelo Co-Requerido DIRCEU DE OLIVEIRA.

7.4 Atualização Monetária dos Créditos

(d) Para a atualização dos valores contidos na lista de credores deste processo de recuperação judicial nas classes II e III será utilizado o Índice da Taxa Referencial - TR, criada pela Lei nº 8.177/91, de 01.03.1991 e Resoluções CMN – Conselho Monetário Nacional – nº 2.437, de 30.10.1997. Esta começará a incidir sobre o passivo da recuperação judicial a partir da data do pedido de Recuperação Judicial. Além da TR, a título de juros remuneratórios, será pago 1% ao ano, o qual também incidirá a partir da data do pedido de Recuperação Judicial. Tanto a atualização monetária quanto os juros remuneratórios serão pagos mensalmente, tendo o primeiro pagamento no 13º mês após o trânsito em julgado da decisão de homologação do Plano de Recuperação Judicial e consequente concessão da recuperação das Recuperandas.

8 Meios de Recuperação

As Recuperandas, visando transpor a atual situação de crise e voltar a ter equilíbrio financeiro, possibilitando o pagamento aos seus credores e a manutenção dos empregos gerados, gerando riqueza e trazendo benefício a todos os seus stakeholders, efetuaram o pedido de recuperação judicial.

Após o pedido de recuperação judicial, podendo readequar suas atividades e efetuar todas as medidas necessárias para equalização de suas entradas e saídas de caixa, as Recuperandas vem alterando diversos quesitos vitais em suas atividades.

Por estes motivos, e para que seja possível dar prosseguimento à revitalização das atividades, trazendo apenas ações benéficas aos credores, após a aprovação deste plano de recuperação judicial, fundamentadas no artigo 50 da lei 11.101/2005, as Recuperandas ficam autorizadas pelos seus credores a buscar outros meios de recuperação, tais como:

- I - Cisão, incorporação, fusão ou transformação de sociedade, constituição de subsidiária integral, venda de unidade produtiva isolada;
- II - Alteração do controle societário;
- III - Aumento de capital social;
- IV - Trespasse ou arrendamento de estabelecimento total ou parcial.

9 Conclusão

Este Plano de Recuperação Judicial, fundamentado no princípio par conditio creditorum, implica novação objetiva e real dos créditos anteriores ao pedido, e obriga as empresas GOLFO BRASIL PETRÓLEO LTDA. em recuperação judicial, TRUCK RENTAL CAR PRESTADORA DE SERVIÇOS DE LOCAÇÃO DE VEÍCULOS LTDA. em recuperação judicial, UNIDOS GESTÃO DE BENS E PARTICIPAÇÕES LTDA. em recuperação judicial e COPAG TERMINAIS E ARMAZENS GERAIS LTDA. em recuperação judicial.e todos os Credores a eles sujeitos nos termos do artigo 59 da Lei 11.101/2005, do artigo 385 da Lei nº 10.406, de 10.01.2002 e artigo 584, inciso III, do caput da Lei 5.869/1973.

A sentença concessiva da Recuperação Judicial constitui título executivo judicial, novando e substituindo todas as obrigações sujeitas à Recuperação Judicial.

A AALC, que elaborou este Plano de Recuperação Judicial, acredita que o processo de reestruturação administrativa, operacional e financeira, bem como as correspondentes projeções econômico-financeiras detalhadas neste documento, desde que sejam implementadas e realizadas, possibilitará que as empresas se mantenha viáveis e rentáveis.

O presente plano desenvolvido para atender, dentre outras coisas, os princípios gerais de direito, as normas da Constituição Federal, as regras de ordem pública e a Lei nº 11.101/2005, também proporciona aos Credores maiores benefícios com sua implementação, uma vez que a proposta aqui detalhada não agrega nenhum risco adicional.

Campinas, 18 de Agosto de 2014.



AALC Consultoria Assessoria e Treinamento Empresarial LTDA.

Anuente:



GRUPO GOLFO

GOLFO BRASIL PETRÓLEO LTDA. *em recuperação judicial*,
TRUCK RENTAL CAR PRESTADORA DE SERVIÇOS DE LOCAÇÃO DE
VEÍCULOS LTDA. *em recuperação judicial*,
UNIDOS GESTÃO DE BENS E PARTICIPAÇÕES LTDA. *em recuperação judicial*
COPAG TERMINAIS E ARMAZENS GERAIS LTDA. *em recuperação judicial*.