



**ADITIVO AO LAUDO DE VIABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA
DO PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL
APRESENTADO NOS AUTOS DO PROCESSO Nº 5015904-97.2021.8.21.0027/RS
EM TRÂMITE NA 3ª VARA CÍVEL DA COMARCA DE SANTA MARIA/RS**

PLANALTO TRANSPORTES LTDA.

VEÍSA VEÍCULOS LTDA.

FORMOSA PARTICIPAÇÕES LTDA.

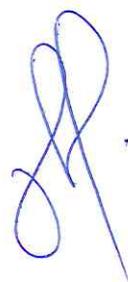
JMT ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÕES LTDA.

JMT AGROPECUÁRIA LTDA.

Maio/2022

SUMÁRIO

LIMITAÇÃO DE ESCOPO	3
APRESENTAÇÃO.....	5
HISTÓRIA DO GRUPO	6
GERAÇÃO DO FLUXO DE CAIXA DO GRUPO JMT.....	9
PRINCIPAIS RAZÕES DA CRISE.....	10
PREMISSAS PARA A MODELAGEM FINANCEIRA	14
PROJEÇÕES FINANCEIRAS.....	15
FORMAS DE PAGAMENTO AOS CREDORES	16
CONCLUSÕES E DISPOSIÇÕES FINAIS.....	20



LIMITAÇÃO DE ESCOPO

O presente trabalho destina-se a demonstrar que o plano de recuperação judicial das empresas **PLANALTO TRANSPORTES LTDA.**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 95.592.077/0001-04, com sede na Rodovia BR 158, nº 800, bairro Km 3, CEP 97095-800, Santa Maria, RS; **VEÍSA VEÍCULOS LTDA.**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 87.488.847/0001-45, com sede na Rodovia BR 158, Km 323, nº 1000, bairro Km 3, CEP 97095-800, Santa Maria, RS; **FORMOSA PARTICIPAÇÕES LTDA.**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 07.160.659/0001-54 com sede na Rua Dona Teodora, nº 435, sala 06, bairro Farrapos, CEP 90240-300, Porto Alegre, RS; **JMT ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÕES LTDA.**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 89.938.773/0001-27 com sede na Rodovia BR 158, nº 800, sala 05, bairro Km 3, CEP 97095-800, Santa Maria, RS e **JMT AGROPECUÁRIA LTDA.**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 05.075.592/0001-24, com sede na Rodovia BR 158, Km 323, nº 800, sala 09, bairro Km 3, CEP 97095-800, Santa Maria, RS, em conjunto denominadas "Grupo JMT" ou "Recuperandas", apresenta premissas econômicas e financeiras que, se cumpridas e/ou verificadas, têm condições de viabilizar a recuperação do referido Grupo, nos termos do artigo 53, Inciso II, da Lei n.º 11.101/2005.

Este laudo expressa meramente a expectativa sobre as atividades operacionais do Grupo JMT com base em sua experiência e nas análises das informações colhidas. O presente trabalho, dessa forma, não representa garantia de concretização do plano de recuperação judicial do Grupo JMT. As análises e projeções estão intrinsecamente sujeitas a incertezas e a diversos eventos ou fatores que estão fora do controle do próprio Grupo JMT. As projeções realizadas poderão não ocorrer em vista de riscos normais de mercado, fatores climáticos, razões não previstas ou não previsíveis neste momento, ou mesmo em razão de sua implementação, que estará a cargo exclusivamente de sua administração.

O presente trabalho não deverá ser interpretado por qualquer credor ou terceiro que tenha interesse em celebrar negócio jurídico com o Grupo JMT como qualquer forma de recomendação de investimento, concessão de crédito ou garantia de solvência ou adimplemento do Grupo JMT, bem como quaisquer fatores e riscos que podem interferir na concretização das projeções e premissas econômicas-financeiras relacionadas à recuperação judicial do Grupo JMT.

Este documento foi elaborado com base em informações, estimativas e projeções fornecidas e revisadas pelo Grupo JMT, além de informações de mercado (fontes públicas). Este laudo não tem o intuito de realizar qualquer validação independente dessas fontes e, portanto, essas informações estão sujeitas a erro. As informações fornecidas e demonstrações financeiras elaboradas pelo Grupo JMT estão sob a responsabilidade única e exclusiva dos administradores das empresas que compõem o Grupo. Não é intuito deste laudo realizar qualquer auditoria, revisão ou opinião sobre as demonstrações financeiras ou as informações fornecidas pelo Grupo JMT. Dessa forma, não há qualquer responsabilidade ou obrigação relacionada à exatidão, veracidade, integridade ou suficiência das informações prestadas pelo Grupo JMT, as quais são de sua única e exclusiva responsabilidade.

Este laudo não poderá ser utilizado como base para quaisquer reclamações, perdas ou lucros cessantes movidos por qualquer credor ou terceiro interessado a qualquer título, que tenha baseado a tomada de decisões estratégicas com lastro no presente trabalho, seja para celebrar negócios com o Grupo JMT, ou mesmo, no tocante à aprovação do plano. A decisão de voto de qualquer credor deve ser tomada

com base em suas próprias análises, recorrendo ao auxílio dos profissionais que entender necessário para tanto.

Não houve qualquer inspeção física, jurídica ou contábil a respeito das propriedades, instalações, livros, registros, estoques ou acervos do Grupo JMT, ou qualquer outra forma de investigação independente, auditoria ou "due diligence" sobre as informações fornecidas a esse respeito.

O presente documento não pode ser entendido e/ou empregado como avaliação econômica e financeira da empresa para qualquer outra finalidade que não o restrito escopo de análise e validação das premissas financeiras constantes do plano de recuperação judicial. A análise realizada sobre o plano é de natureza estritamente econômico-financeira e, portanto, não engloba a sua validação sob o aspecto legal, contábil, tributário, fiscal, regulatório, concorrencial, dentre outras.

O presente laudo é passível de revisões das projeções aqui contidas a qualquer tempo, conforme as variáveis econômicas, operacionais, climáticas e de mercado sejam alteradas, em razão de alterações no plano de recuperação judicial, ou de demais condições que provoquem mudanças nas bases de estudo.



APRESENTAÇÃO

O Grupo JMT é constituído pelas empresas Planalto Transportes Ltda., Veísa Veículos Ltda., Formosa Participações Ltda., JMT Administração e Participações Ltda. e JMT Agropecuária Ltda.

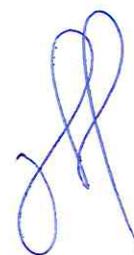
A Planalto Transportes Ltda é uma sociedade empresária de responsabilidade limitada, cujos sócios são a CCSG Participações Ltda., a JMT Administração e Participações Ltda., Maria Regina Participações Ltda., PLJ Participações Ltda. e Tmpr Participações Ltda. A Planalto Transportes dedica-se ao transporte de passageiros intermunicipal, interestadual e internacional, atendendo, aproximadamente, 250 localidades.

A Veísa Veículos Ltda é sociedade empresária de responsabilidade limitada, cujos sócios são CCSG Participações Ltda., JMT Administração e Participações Ltda., José Moacyr Teixeira Neto, Maria Consuelo Teixeira Dal Ponte e PLJ Participações Ltda. A empresa dedica-se à comercialização de veículos automotores.

A Formosa Participações Ltda é sociedade empresária de responsabilidade limitada, cujos sócios são JMT Administração e Participações Ltda., José Moacyr Teixeira Neto, Maria Consuelo Teixeira Dal Ponte, Maria Regina Teixeira, Pedro Antônio Teixeira e Veísa Veículos Ltda. A empresa dedica-se à administração de bens móveis e imóveis e à participação em outras empresas.

A JMT Administração e Participações Ltda é sociedade empresária de responsabilidade limitada, cujos sócios são CCSG Participações Ltda., Derfolk Sociedade Anônima, José Moacyr Teixeira Neto, Maria Consuelo Teixeira Dal Ponte, Maria Regina Teixeira Participações Ltda., Pjl Participações Ltda. e Tmpr Participações Ltda. A empresa dedica-se à administração de bens móveis e imóveis e à participação em outras empresas.

A JMT Agropecuária Ltda é sociedade empresária de responsabilidade limitada, cujos sócios são JMT Administração e Participações Ltda., José Moacyr Teixeira Neto, Maria Consuelo Teixeira Dal Ponte, Maria Regina Teixeira, Pedro Antonio Teixeira e Planalto Transportes Ltda. Referida empresa é dedicada à exploração de atividades agropecuárias, dispondo de terras para exploração de criação de gado de corte e plantação de grãos.



HISTÓRIA DO GRUPO

A história do Grupo JMT se confunde com a história do setor de transportes no Estado do Rio Grande do Sul. Essas histórias somente foram possíveis graças a uma especial comunhão de fatores que viabilizaram estabelecimento e desenvolvimento da atividade de transportes, setor essencial e estratégico para a consolidação e crescimento de qualquer setor da economia.

Fundada em 2 de novembro de 1948, a Planalto Transportes, primeira empresa fundada pelo Grupo, acompanha a modernização do sistema de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Brasil, bem como seu desenvolvimento socioeconômico.

Em novembro de 1948, José Moacyr Teixeira criou a Empresa Rodoviária Planalto, hoje a Planalto Transportes Ltda. Para dar início ao empreendimento, juntou-se a três sócios: Antônio Burtet, Manoel Setembrino Teixeira e Fiorello Fiorim.

Porém, antes da criação da Planalto, em agosto de 1944, em plena Segunda Guerra Mundial, e com todas as dificuldades para se ter acesso à combustível, o fundador José Moacyr adquiriu um ônibus e deu início a sua atividade no ramo de transportes.

Contando com apenas um único veículo, José Moacyr passou a operar duas linhas, nas estradas ainda precárias da época: Vila Joia-Tupaciretã e Vila Joia-Santo Ângelo, na Região das Missões. Foram quase três anos de muito trabalho, porém, somente o transporte de passageiros não era suficiente. Assim, José Moacyr Teixeira agregou outras atividades: transportava encomendas, comprava e vendia produtos e fazia serviços de despachante. Ao fim desse tempo, as atividades foram interrompidas, mas não por muito tempo.

A primeira viagem a ser realizada pela nova empresa, a Planalto, ocorreu no dia 2 de novembro de 1948. O primeiro ônibus saiu de Santo Ângelo, às 6 horas da manhã e chegou em Santa Maria, dez horas depois. Referida linha passou então a ser operada com dois ônibus, com capacidade para 25 passageiros, em frequência diária.

Mais tarde, os demais sócios se retiraram da empresa e José Moacyr Teixeira permaneceu no controle da pequena viação.

Ao final de 1951, a Planalto realizou sua primeira viagem entre as cidades de Santa Maria e Porto Alegre. A viagem teve contornos de aventura: durou 12 horas e foi necessário realizar três travessias por balsa. Durante o período de chuva, essa linha contava com incertezas, pois o percurso tanto podia ser feito integralmente de ônibus como parte em ônibus e parte em trem, dependendo da disponibilidade de balsa para atravessar os rios da região.

No ano seguinte, teve início a operação da linha Santa Maria-Cachoeira do Sul, oportunidade em que foram adquiridos mais três ônibus, aumentando-se a frota para cinco veículos. Como as linhas de transporte mais importantes tinham origem no município de Santa Maria, a sede da empresa, que ainda era em Tupaciretã, foi transferida para lá em 1953.

Novas linhas foram sendo acrescentadas e a Planalto ampliou seu raio de atuação. Houve a incorporação de outras empresas do setor de transportes e a Planalto firmou-se como uma prestadora de

serviços estável. Em 1965, a empresa adquire sua sede própria, ocupando-a depois de uma série de reformas em 1966.

No período compreendido entre 1965 a 1972, a Planalto transformou-se em uma grande empresa de alcance estadual. A ampliação das linhas e dos horários motivou a compra e incorporação de novos ônibus à frota. Posteriormente, os filhos do fundador José Moacyr também passaram a atuar na administração da empresa. Em 1975, a Planalto incorporou a Expresso Panambi. Um ano depois, deu-se a aquisição da Viação Vila Branca. Mais uma vez, cresceu o número de linhas e a frota foi proporcionalmente ampliada.

Em 1981, iniciou-se o transporte de passageiros para destinos fora do Brasil. A primeira linha foi a Uruguaiana-Paysandú, no Uruguai. A linha a seguir oferecida foi a Santa Maria-Montevidéu, tornando a operação da empresa mais complexa. Com o passar dos anos, foram oferecidas também viagens à Argentina. Nesse período é incorporada à empresa Barin.

O fundador José Moacyr Teixeira foi o responsável pela administração da viação até 1989, quando se afastou e passou o controle da Planalto aos seus filhos, mas não deixou de trabalhar. O empresário começou a atuar no ramo de criação de gado da raça Brangus, em um novo empreendimento, a Cabanha JMT, no município de São Gabriel, Rio Grande do Sul.

Enquanto isso, a empresa continuou crescendo: adquiriu a Expresso ABC e conquistou novas linhas, entre elas a Porto Alegre-Quaraí, Porto Alegre - São Gabriel, Porto Alegre-Rosário do Sul e Porto Alegre - São Francisco de Assis.

Em 1996, foi adquirida a Expresso Albatroz, com as linhas Caxias do Sul – Santa Cruz do Sul, Santa Cruz do Sul-Estrela e Estrela-Garibaldi. Em 1999, a Planalto incorporou a Expresso Princesa, com as linhas Porto Alegre-Rio Grande e Porto Alegre-Chuí-Pelotas-Bagé.

Além do transporte de passageiros, a empresa passou a oferecer também o serviço de transporte de encomendas.

A já consolidada Planalto Transportes se expandiu, oferecendo destinos em outros estados do Brasil. As linhas interestaduais ligam o Rio Grande do Sul/RS aos estados de Santa Catarina/SC, Paraná/PR, São Paulo/SP, Minas Gerais/MG, Goiás/GO, Distrito Federal/DF, Bahia/BA e Tocantins/TO.

Com a larga cobertura de linhas oferecidas pela Planalto, os investimentos constantes em novas tecnologias foram constantes, mantendo a Planalto em um elevado grau de excelência no serviço de transporte de passageiros, baseado nas premissas: segurança, conforto, qualidade no atendimento aos passageiros e qualificação profissional contínua.

Desse modo, a Planalto Transportes consolidou-se como referência no segmento e transportava, até o ano de 2019, cerca de 4,5 milhões de passageiros por ano, que poderiam optar, em média, por 250 localidades atendidas através de 98 linhas interestaduais, intermunicipais e internacionais. Somente no Rio Grande do Sul, são mais de 76 linhas intermunicipais.

Para além do transporte de passageiros e encomendas, as atividades do Grupo JMT se expandiram para outros segmentos. Exemplo disso foi a criação da empresa Veísa Veículos, em 1974, revendedora

dedicada ao comércio de caminhões da marca Mercedes-Benz, serviços de oficina, pneus e recapagem, peças e veículos novos e usados. A Veísa Veículos já é uma empresa de tradição no Rio Grande do Sul, apontada como referência para motoristas e empresários que trabalham com transporte de carga e passageiros. A marca Mercedes-Benz comercializada pela Veísa e estabelecida há mais de 50 anos no Brasil, representa além de confiança e economia, uma parceria para toda a vida.

Como referido acima, o fundador da Planalto Transportes, quando deixou a gestão da empresa, passou a dedicar-se a criação de gado, o que veio, posteriormente, a gerar a criação da empresa JMT Agropecuária Ltda., fundada em 2001, que se destina, atualmente, ao cultivo de grãos e criação de bovinos e ovinos para corte. Fundada em 1988 em São Gabriel-RS, a JMT Agropecuária é reconhecida por ter uma das mais importantes genéticas Brangus no Brasil. Desde sua fundação, já fez mais de 10 campeões nacionais da raça e tem animais trabalhando em propriedades de todas as regiões do país. Combinando genética importada e nacional, desenvolve animais rústicos, prontos para melhorar o rebanho brasileiro.

Para organizar o controle e administração das empresas operacionais, que ora requerem a sua recuperação judicial e de outras empresas, foram constituídas as empresas de participação JMT Administração e Participações Ltda., em 1983, e a Formosa Participações Ltda., em 2004.

Em 2021, marca-se o aniversário de 73 anos de fundação do Grupo JMT que possui atuação estratégica no setor de transporte rodoviário de pessoas e encomendas, sendo responsável por conectar pessoas de 250 localidades, por meio de 98 linhas interestaduais, intermunicipais e internacionais.

Fonte: dados extraídos do site www.pt.wikipedia.org/wiki/Planalto_Transportes. Acesso em 20 de julho de 2021 e www.planalto.com.br/. Acesso em 20 de julho de 2021.



GERAÇÃO DE FLUXO DE CAIXA DO GRUPO JMT

Em análise às Demonstrações Financeiras dos últimos exercícios das empresas Planalto Transportes Ltda., Veisa Veículos Ltda., Formosa Participações Ltda., JMT Agropecuária Ltda. e JMT Administração e Participações Ltda., fica evidente que a principal geradora de caixa do Grupo JMT é a Planalto Transportes Ltda.

Receita Líquida				
Empresa	2020	%	2021	%
Planalto Transportes Ltda	104.961.427	93,5%	121.413.368	96,1%
JMT Agropecuária Ltda	1.670.163	1,5%	843.197	0,7%
Veisa Veículos Ltda	701.505	0,6%	123.109	0,1%
JMT Adm e Participações Ltda	-	0,0%	-	0,0%
Formosa Participações Ltda	4.982.707	4,4%	3.938.120	3,1%
Total da Receita - Grupo JMT	112.315.802	100,0%	126.317.794	100,0%

Com base nos balancetes de 2021, o faturamento líquido da Planalto Transportes Ltda. representa mais de 95% do faturamento líquido do Grupo JMT. O faturamento da Formosa Participações Ltda. representa apenas 3,1% do faturamento do Grupo JMT e a JMT Agropecuária Ltda contribui com apenas 0,7% da geração de receita do Grupo Econômico.

As razões da crise no fluxo de caixa do Grupo JMT (descritas abaixo) estão ligadas principalmente à Planalto Transportes Ltda., principal geradora de caixa e, certamente, a mais impactada pela pandemia da Covid-19 desde o início de 2020.

Nesta recuperação judicial, a característica das dívidas é a sua interligação em contratos complexos, cujo equilíbrio entre volume de crédito tomado por uma recuperanda, condições de pagamento a ela oferecidas e grau de risco a que estão expostas as instituições financeiras depende da conformação do grupo empresarial, considerado este em sua capacidade de faturamento e na expressão de seu patrimônio. Nesse sentido, inadimplemento isolado da dívida de uma afetaria a todas as recuperandas, seja em virtude da identidade de credores, seja em razão da natureza das garantias prestadas, seja porque determinaria vencimento antecipado de uma série de pactos, em uma sucessão irremediável de eventos que envolveria patrimônio de todo o grupo e que a todo ele prejudicaria. Portanto, a melhor proposta de pagamento aos credores também seria aquela que consideraria capacidade do Grupo JMT como um todo.

Quando da elaboração das projeções do fluxo de caixa, ao final deste Laudo, será, antes, exposta uma projeção consolidada do Grupo JMT.

Entende-se que, para uma boa elaboração e posterior cumprimento dos planos de recuperação judicial, é fundamental que haja uma consolidação das dívidas de cada uma das empresas do Grupo JMT. O fluxo de caixa necessário para satisfazer o cumprimento dos planos de cada uma das recuperandas dependerá essencialmente do fluxo de caixa principal geradora de caixa, ou seja, da Planalto Transportes Ltda.

PRINCIPAIS RAZÕES DA CRISE

Grandes números do setor transportes de passageiros

O setor de transporte rodoviário interestadual, em março de 2020, gerava 100 mil empregos diretos e 400 mil empregos indiretos.

Conforme informações obtidas no Anuário CNT do Transporte, o setor de transporte rodoviário interestadual e internacional vendeu, de 2013 a 2018, no Brasil, em média 90.000.000 passagens ao ano.

No Rio Grande do Sul, segundo informações do DAER-RS, relativamente ao transporte intermunicipal, existem 1.682 linhas em operação, 203 rodoviárias ativas, 20 mil ônibus em circulação. Nesse contexto, antes de março de 2020, eram vendidas em média, 50 milhões de passagens ao ano.

Causas da crise – pandemia da COVID - 19

O marco temporal para o início da pandemia da Covid-19 foi estabelecido, no Brasil, em 16 março de 2020. A partir desta data simbólica, as relações humanas, sociais e econômicas passaram a se estabelecer de forma completamente diferente na tentativa de se conter o avanço da doença.

Os impactos causados pela pandemia da Covid-19, de forma global, ainda levarão tempo para serem totalmente medidos e compreendidos pela sociedade. De toda forma, todos já sentiram os efeitos humanitários e econômicos que a Covid-19 deixou até o momento. Nesse sentido, a OMS considerou a Covid-19 como a “maior crise humanitária da nossa época”.

Em 23 de julho de 2021, já se somam, aproximadamente, 547 mil mortes no Brasil e 20 milhões de casos registrados da doença. Além dos impactos humanitários, a economia, nos seus mais diversos segmentos, vem sofrendo os efeitos das medidas sanitárias tomadas para que fosse possível conter a disseminação da doença.

Ao longo desses 16 meses de pandemia, a sociedade passou por diferentes níveis de medidas de contingenciamento da pandemia, que envolviam restrições de circulação, trabalho remoto, escolas fechadas e aulas online, fechamento de estabelecimentos comerciais que não fossem essenciais, para que, diante da disponibilidade de vacina e de cura para a doença, fosse possível a contenção de sua disseminação e se evitasse a sobrecarga do sistema de saúde.

Durante esse período, em razão dos protocolos sanitários necessários ao enfrentamento da doença, além do adoecimento da população, viu-se a fragilização do setor econômico, nas mais diversas áreas. De acordo com o jornal Valor Econômico, “a estimativa mais recente de analistas consultados pelo Banco Central é que o PIB tenha encolhido 4,3% no ano passado”.

Cada Estado pode contar a pandemia de um modo diferente, mas a verdade é que a economia brasileira sofreu um tombo histórico. Uma queda de 4,3%, como prevista por analistas, a colocaria em patamar similar ao dos dois piores anos do PIB nacional: 1990 (-4,35%) e 1981 (-4,25%). Mesmo para um país que acumula resultados medíocres desde 2014, o desempenho de 2020 foi fora da curva.

E o cenário chegou a ser ainda pior. No fim do primeiro semestre falava-se que o PIB brasileiro iria encolher algo em torno de 6,5% em 2020. Os mais pessimistas na época apostavam em contração de 11%. E a economia teve retração de 9,7% no segundo trimestre em relação aos três meses anteriores.

Com a retração da economia, houve um aumento significativo do número de desempregados no país, fazendo com que a circulação de riquezas fosse drasticamente afetada bem como a disponibilidade de recursos para gastos nas despesas ordinárias e extraordinárias das famílias.

Nesse contexto de variados níveis de protocolos de distanciamento social aliado à redução de receita das famílias, diversos segmentos da economia foram drasticamente afetados.

O estado do Rio Grande do Sul realizou a gestão dos protocolos sanitários de distanciamento social controlado de acordo com os diferentes níveis de risco, representados por cores de bandeira, da amarela a preta, com o estabelecimento de regras e protocolos mais restritivos de acordo com a gravidade da situação de cada região.

No caso em questão, relativo ao transporte de passageiros intermunicipal e interestadual, a redução do número de passagens vendidas tem origem nas medidas de distanciamento social que impediam a realização de viagens a turismo e a trabalho, na redução de receita das famílias e das empresas para custear viagens bem como nos protocolos de segurança para que os ônibus pudessem trafegar.

No Rio Grande do Sul, além de todas as medidas de higienização dos ônibus a cada viagem, o sistema de distanciamento controlado organizado por bandeiras, determinava a ocupação máxima dos ônibus variando de 50 a 75% da ocupação.

Vejam-se as medidas aplicadas a cada bandeira, conforme decreto do Governo do Estado:

Bandeira	Sistema Regular	Sistema Especial
	<i>Modalidades Comum, Semidireto, Direto e Executivo</i>	
Vermelha	75% dos assentos	75%
Preta	50% dos assentos (janela)	50% (janela)

As consequências de todos esses fatos foram nefastas para o setor de transportes intermunicipal e interestadual de passageiros. Em consulta a sites de entidades ligadas ao setor, encontram-se diversas manifestações demonstrando preocupação com a manutenção da prestação do serviço em algumas regiões bem como com o cumprimento das obrigações assumidas pelas empresas antes do início da pandemia.

Vejamos:

Em seu comunicado a ANATRIP ressalta que o setor de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros ainda passa por grave crise. “Apenas 25% a 30% da redução de 90% do movimento de passageiros e faturamento foi recuperado, principalmente entre abril e maio”.ⁱ

A ANATRIP manifestou-se publicamente no sentido de que a recuperação do setor é lenta, requerendo, inclusive, apoio ao governo federal e ao BNDES, diante do grave risco de importantes empresas do setor fecharem as portas.ⁱⁱ

*Como mostrou o **Diário do Transporte**, em março deste ano, no início da pandemia, a ANATRIP encaminhou à Presidência da República, ao Ministro da Economia e da Infraestrutura e ao Poder Legislativo um ofício solicitando que “o governo promova medidas para minimizar as perdas financeiras das empresas de transporte rodoviário interestadual. O setor pede a atenção do governo para que possam preservar 100 mil empregos diretos e 400 mil indiretos”.ⁱⁱⁱ*

Em nota, a entidade disse que pedia a isenção de impostos por seis meses, a suspensão também por seis meses de pagamentos de parcelas do Finame (para contratos já firmados de compra de ônibus novos) e subsídios da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres.ⁱⁱⁱ

Apesar da última Pesquisa Mensal de Serviços do IBGE, divulgada em 13 de julho de 2021, indicar que os setores de transporte e turismo estão apresentando sinais de lenta recuperação, em razão da gradual flexibilização dos protocolos de segurança da pandemia da Covid-19, ainda não conquistaram os patamares anteriores ao início da pandemia, não sendo, portanto, suficientes para recompor todas as perdas enfrentadas nesses 16 meses de pandemia.

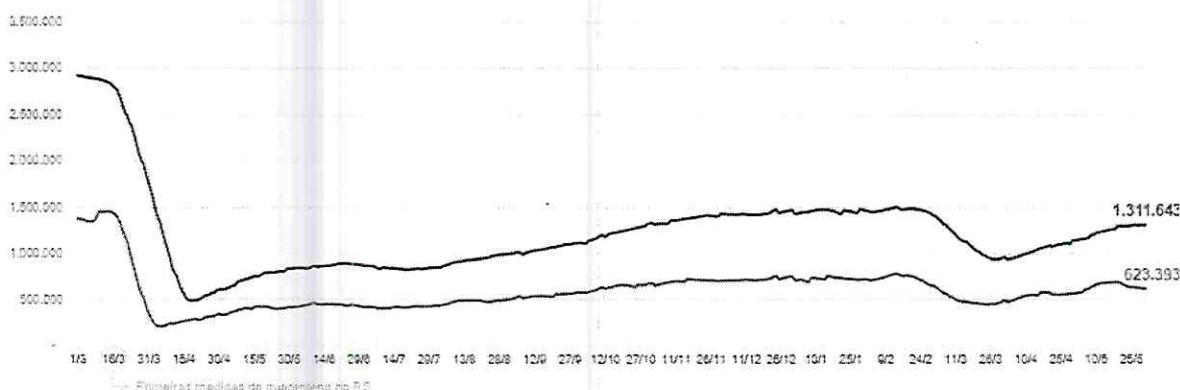
O Boletim da Receita Estadual, em sua edição especial nº 38, analisou o impacto da Covid-19 nos diversos setores da economia gaúcha, dentre eles o transporte de passageiros.

O gráfico abaixo, extraído do referido relatório, mostra a queda drástica sofrida na emissão de passagens após o dia 16 de março de 2020:

EVOLUÇÃO DIÁRIA DA EMISSÃO DE BILHETES DE PASSAGEM QUANTIDADE EMITIDA ACUMULADA DOS ÚLTIMOS 14 E 28 DIAS ¹

© Bilhete de Passagem Eletrônico (BPe) é o documento digital emitido pelas transportadoras que identifica as prestações de serviço de transporte de passageiros.

■ Quantidade emitida acumulada nos últimos 14 dias
■ Quantidade emitida acumulada nos últimos 28 dias



Especificamente em relação à receita bruta da atividade de transportes, vinha-se mantendo uma média de receitas na ordem de cerca de 200 (duzentos) milhões de reais anuais, valendo destaque evolução sentida do ano de 2017 até 2019, nos seguintes termos:

Ano	Receita bruta (R\$)	Varição
2017	211.513.570,26	
2018	227.842.195,28	7,72%
2019	228.613.016,07	0,34%

Ocorre que, conforme analisado, a pandemia atingiu diretamente atividade de transportes de passageiros, determinando drástica queda na receita bruta, em cerca de 49% (quarenta e nove por cento). No ano de 2020, a receita bruta da atividade de transportes foi de apenas R\$ 116.551.206,62 (cento e dezesseis milhões, quinhentos e cinquenta e um mil, duzentos e seis reais e sessenta e dois centavos).

Dessa forma, o equilíbrio da estrutura de capitais das empresas foi perdido ao longo de 2020, tornando difícil a gestão de caixa da atividade empresarial. Não se pode perder de vista, outrossim, constantes aumentos dos custos da atividade empresarial, que vinha afetando volume do lucro bruto. Nesse contexto de queda da receita e achatamento do lucro bruto e das margens, a empresa passou a operar em nível inferior àquele necessário para que fosse coberto totalidade dos custos.

Nesse cenário, a redução das fontes de financiamento através de instituições financeiras e a necessidade de manter operação, nível de investimentos, amortização das dívidas e enfrentamento dos custos de produção fizeram com que as recuperandas se valessem de fontes alternativas de recursos. Isso determinou imediato aumento do custo financeiro, que não conseguiu ser coberto pela atividade empresarial já combatida pelos efeitos da pandemia.

Diante desse cenário, para que seja rompida essa espiral de crise, Grupo JMT se vale do instituto da recuperação judicial, para buscar reescalonamento do seu passivo e para preservar seu patrimônio e suas relações com seus parceiros, sejam clientes, sejam fornecedores, sejam funcionários, sejam prestadores de serviços em geral.

Fontes:

<https://diariodotransporte.com.br/2020/03/19/associacao-de-empresas-de-onibus-rodoviaros-pede-impostos-zero-por-seis-meses-para-reduzir-impactos-da-perda-de-passageiros-por-cao-do-coronavirus/>. Acesso em 22/07/2021.

<https://anuariodotransporte.cnt.org.br/2020/Rodoviaro/1-2-1-/Empresas>. Acesso em 23/07/2021.

<https://www.daer.rs.gov.br/transporte-regular>. Acesso em 23/07/2021

<https://valor.globo.com/coronavirus/a-economia-na-pandemia/>. Acesso em 23/07/2021.

PREMISSAS PARA A MODELAGEM FINANCEIRA

Abaixo, descrevemos as premissas para a projeção financeira do Grupo JMT, incluindo demonstrações de resultados e fluxo de caixa, definidas com base em informações fornecidas pelo próprio Grupo JMT. Obtiveram-se também projeções macroeconômicas, com foco principal na atividade econômica, inflação, taxa de juros e taxa de câmbio, todas extraídas de fontes públicas de uso comum e com credibilidade no mercado.

Projeções de Cenário Macroeconômico		Fonte	2022	2023	2024	2025	2026
Atividade Econômica							
Crescimento Real do PIB - Brasil (%)	Itaú BBA	1,00%	0,20%	2,30%	2,10%	2,00%	
	Bradesco	1,03%	0,50%	2,00%	1,70%	1,70%	
	Santander	0,70%	-0,03%	1,50%	1,50%	1,50%	
	Ipea	1,10%	1,70%				
	Média	0,96%	0,59%	1,93%	1,77%	1,73%	
Crescimento Real do PIB - Serviços (%)	Bradesco	0,76%	0,42%	2,00%	1,80%	1,80%	
	Ipea	1,80%	1,70%				
	Média	1,28%	1,06%	2,00%	1,80%	1,80%	
Taxa de Desemprego (média do ano) - (%)	Itaú BBA	12,10%	12,60%	12,10%	11,20%	10,40%	
	Bradesco	11,22%	12,01%	11,57%	10,22%	9,25%	
	Santander	12,70%	14,00%	13,30%	11,00%		
	Média	12,01%	12,87%	12,32%	10,81%	9,83%	
Inflação e Juros							
IPCA (%)	Itaú BBA	7,50%	3,70%	3,20%	3,00%	3,00%	
	Bradesco	6,90%	3,90%	3,00%	3,00%	3,00%	
	Santander	7,90%	4,00%	3,00%	3,00%	3,00%	
	Ipea	6,50%					
	Média	7,20%	3,87%	3,07%	3,00%	3,00%	
IGP-M (%)	Itaú BBA	12,30%	4,10%	3,20%	3,00%	3,00%	
	Bradesco	11,10%	5,10%	3,50%	3,50%	3,50%	
	Santander	5,70%	3,30%	3,30%	3,00%	3,00%	
	Média	9,70%	4,17%	3,33%	3,17%	3,17%	
SELIC - Final do Ano (% a.a.)	Itaú BBA	13,75%	8,75%	8,25%	7,25%	7,00%	
	Bradesco	12,75%	9,00%	8,50%	8,50%	8,50%	
	Santander	13,30%	10,00%	7,00%	7,00%	7,00%	
	Ipea	12,75%	9,00%				
	Média	13,14%	9,19%	7,92%	7,58%	7,50%	
Taxa Média Real de Juros (% a.a.)	Itaú BBA	5,80%	4,83%	4,88%	4,13%	3,88%	
	Bradesco	4,64%	7,13%	5,34%	5,27%	5,27%	
	Média	5,22%	5,98%	5,11%	4,70%	4,58%	
CDI - Taxa Dezembro (% a.a.)	Itaú BBA	13,63%	8,89%	8,14%	7,14%	6,89%	
	Bradesco	12,65%	9,05%	8,40%	8,40%	8,40%	
	Santander	13,30%	11,90%	8,10%	6,90%	6,90%	
	Média	13,19%	9,95%	8,21%	7,48%	7,40%	
Taxa de Câmbio							
BRL / USD (Dezembro)	Itaú BBA	5,25	5,50	5,30	5,30	5,30	
	Bradesco	5,10	5,10	5,15	5,20	5,25	
	Santander	5,00	4,80	4,70	4,70	4,70	
	Ipea	5,20	5,20				
	Média	5,14	5,15	5,05	5,07	5,08	
BRL / USD (Média do Período)	Itaú BBA	5,00	5,39	5,39	5,30	5,30	
	Bradesco	5,07	5,12	5,18	5,23	5,28	
	Santander	5,10	4,90	4,80	4,70	4,70	
	Média	5,06	5,14	5,12	5,08	5,09	

Fontes:

Carta Conjuntura, 3º Trimestre de 2021, IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, Ministério da Economia – site www.ipea.gov.br - acesso: 05/05/2022
 Cenário - Longo Prazo, Bradesco – DEPEC – Departamento de Pesquisas Econômicas – site www.economiaemdia.com.br - acesso: 05/05/2022
 Projeções de Longo Prazo, Itaú BBA – Análises Econômicas – site www.italu.com.br/itaubba-pt/analises-economicas/projecoes - acesso: 05/05/2022
 Brasil Variáveis Econômicas, Análise Econômica Banco Santander Brasil – site <https://www.santander.com.br/analise-economica> - acesso: 05/05/2022

PROJEÇÕES FINANCEIRAS

Os resultados (DRE – Demonstração do Resultado do Exercício) foram projetados para um período de 23 (vinte e três) anos, de 2022 a 2044, período este necessário para a satisfação dos créditos, respeitando-se a forma de pagamento abaixo descrita.

As receitas, consolidadas, foram projetadas com um crescimento maior de 2021 para 2022, vislumbrando uma redução dos impactos da pandemia no mercado como um todo. Nos anos seguintes, entende-se que o crescimento deverá acompanhar as projeções de crescimento do PIB – Serviços, associado a uma redução das taxas de desemprego no Brasil. As despesas operacionais incluem despesas variáveis, despesas operacionais e administrativas fixas.

As despesas com imposto de renda são calculadas de acordo com a legislação, considerando-se as alíquotas vigentes, dividindo-se entre contribuição social e imposto de renda.

Os débitos de impostos estaduais e federais foram projetados na modalidade de parcelamento especial para empresas em recuperação judicial, com a adoção de procedimentos de migração perante as autoridades fazendárias competentes.



FORMAS DE PAGAMENTO AOS CREDORES

Abaixo, descrevemos as propostas de pagamento aos credores, que deverão estar contempladas no Plano de Recuperação Judicial do Grupo JMT. As referidas propostas refletem as projeções de pagamento do Plano de Recuperação Judicial, pagamentos estes representados nas demonstrações financeiras e no fluxo de caixa projetados.

As recuperandas poderão compensar os créditos sujeitos ao Plano de Recuperação Judicial com créditos detidos frente aos respectivos credores sujeitos ao Plano, sobretudo aqueles declarados judicialmente, inclusive valores retidos ou debitados indevidamente de suas contas, ficando eventual saldo sujeito às disposições do referido Plano.

Com o objetivo de reduzir os custos na administração dos pagamentos, o valor mínimo de cada parcela de pagamento aos credores será equivalente a 50% (cinquenta por cento) do valor do salário-mínimo da data de apresentação do Plano de Recuperação Judicial.

Quando for prevista incidência de juros, ela se será calculada de forma simples (não capitalizada) e sobre o valor de cada uma das parcelas devidas (não sobre saldo devedor).

Os juros incidentes durante o período de carência, quando houver, serão somados ao valor principal ao final da carência e serão pagos na mesma forma descrita em cada uma das classes de credores.

CRÉDITOS TRABALHISTAS

Os credores trabalhistas serão pagos da seguinte forma: (i) até o limite de 10 (dez) salários-mínimos, segundo valor vigente na data da apresentação deste Plano, pagos em até 12 (doze) meses, contados da data de homologação do resultado da assembleia geral de credores; (ii) o saldo do que eventualmente exceder o previsto no item anterior desta cláusula será pago nas condições previstas para os créditos quirografários.

CRÉDITOS COM GARANTIA REAL

Os credores detentores de garantia real serão pagos da seguinte forma: (a) com prazo de carência de 36 (trinta e seis) meses, contados da data de concessão da recuperação judicial; (b) em 17 (dezessete) anos, contados do término do período de carência, em prestações mensais; (c) com acréscimo de TR e de juros de 2% ao ano, contados da data de concessão da recuperação judicial; (d) com bônus de adimplemento de 50% (cinquenta por cento) em cada uma das parcelas pagas dentro do prazo estabelecido neste item.

CRÉDITOS QUIROGRAFÁRIOS

Os credores quirografários serão pagos da seguinte forma: (a) com prazo de carência de 36 (trinta e seis) meses, contados da data de concessão da recuperação judicial; (b) em 17 (dezessete) anos, contados do término do período de carência, em prestações mensais; (c) com acréscimo de TR e de juros de 1% ao ano, contados da data de concessão da recuperação judicial; (d) com bônus de adimplemento de 50% (cinquenta por cento) em cada uma das parcelas pagas dentro do prazo estabelecido neste item.

Credores Quirografários Financeiros. Os credores quirografários financeiros, para que haja garantia de seu pagamento independente da geração de caixa por parte das recuperandas, serão pagos com o fruto da alienação: (i) do imóvel da matrícula n. 20.602, do Registro de Imóveis da Comarca de Três de Maio, RS; (ii) dos imóveis das matrículas n. 215 e n. 216, do Registro de Imóveis da Comarca de Butiá. O fruto da

alienação dos referidos imóveis será partilhado entre os credores financeiros, de forma pro-rata, de acordo com valor do crédito de cada credor.

CRÉDITOS DAS ME/EPP

Os credores enquadrados como micro e pequenas empresas serão pagos da seguinte forma: (a) com carência de 36 (doze) meses, contados da decisão que conceder a recuperação judicial; (b) no prazo de 24 (vinte e quatro) meses, contados do término do período de carência, em parcelas mensais; (c) com atualização dos créditos pela TR e acrescidos de juros de 2% (dois por cento) ao ano, a partir da decisão que conceder a recuperação judicial.

CREDOR ESTRATÉGICO

Credor estratégico: Em observância ao disposto no parágrafo único do artigo 67 da Lei 11.101/2005, serão classificados como estratégicos aqueles credores que, desde que votem favoravelmente à aprovação do Plano de Recuperação Judicial (na medida em que voto contrário significaria opção pela falência da empresa), fornecerem (conforme capacidade e necessidade de compra, vinculadas ao fluxo de caixa das recuperandas) insumos, produtos, serviços de beneficiamento ou outros itens indispensáveis ao exercício da atividade empresarial das recuperandas com prazo de pagamento de no mínimo 30 (trinta) dias; aceitarem pactuar dívidas reconhecidas como extraconcursais ou não sujeitas (FINAMES, com garantias fiduciárias, dívidas contraídas ao longo da recuperação judicial), nas mesmas condições daquelas previstas para os créditos sujeitos aos efeitos da recuperação judicial. A proposição do estabelecimento do critério de credor estratégico se justifica na medida em que as operações a que ele se compromete realizar estabelecem melhores condições de exercício da atividade empresarial pelas recuperandas, de modo que parte desse benefício pode ser revertido em melhores condições de pagamento.

Classificação dos credores estratégicos: os credores estratégicos serão classificados como fundamentais à atividade empresarial e como credores financeiros. Os credores estratégicos fundamentais à atividade empresarial são aqueles justamente responsáveis diretamente pela manutenção da atividade empresarial, na medida em que fornecem bens e serviços diretamente relacionados à atividade fim das recuperandas. Os credores financeiros são aqueles que venham a aderir às disposições deste Plano de Recuperação Judicial sobre forma de pagamento de créditos extraconcursais e não sujeitos aos efeitos da recuperação judicial.

Os credores estratégicos serão pagos (créditos extraconcursais, não sujeitos e sujeitos à recuperação judicial): (i) após prazo de carência de 02 (dois) anos; (ii) com prazo de amortização de 10 (dez) anos; (iii) com encargos de TR, acrescida de juros de 6% (seis por cento) ao ano, incidentes a partir da homologação judicial do resultado da Assembleia Geral de Credores; (v) em parcelas que vencerão em periodicidade anual, na seguinte proporção de pagamento da dívida por ano de amortização: (a) do primeiro ao quarto anos de amortização, 5% (cinco por cento) do valor da dívida por ano; (b) do quinto ao sétimo ano, 10% (dez por cento) em cada ano; (c) no oitavo e no nono ano, 15% (quinze por cento) em cada ano; (d) no décimo ano, 20% (vinte por cento) do valor da dívida.

GRUPO JMT – PROJEÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

GRUPO JMT - PROJEÇÕES DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

DRE (R\$ Mil)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Grupo JMT - Consolidado										
Receita Operacional Bruta	157.290	161.841	167.901	174.204	180.760	187.580	194.673	202.052	209.727	217.711
(-) Impostos	(16.665)	(17.162)	(17.826)	(18.516)	(19.234)	(19.980)	(20.757)	(21.566)	(22.406)	(23.281)
Receita Operacional Líquida	140.625	144.678	150.075	155.688	161.527	167.599	173.916	180.486	187.321	194.430
(-) Custo Total	(117.209)	(120.741)	(125.449)	(130.347)	(135.443)	(140.744)	(146.258)	(151.995)	(157.962)	(164.171)
Margem Bruta	23.416	23.938	24.626	25.341	26.084	26.856	27.658	28.492	29.358	30.259
Margem Bruta (% s/ RL)	16,7%	16,5%	16,4%	16,3%	16,1%	16,0%	15,9%	15,8%	15,7%	15,6%
Despesas Operacionais	(12.439)	(12.449)	(12.459)	(12.469)	(12.479)	(12.489)	(12.499)	(12.509)	(12.520)	(12.530)
Despesas Operacionais (% s/ RL)	8,8%	8,6%	8,3%	8,0%	7,7%	7,5%	7,2%	6,9%	6,7%	6,4%
Outros Resultados Operacionais	582	582	582	582	582	582	582	582	582	582
Resultado Operacional	11.558	12.070	12.749	13.454	14.187	14.949	15.741	16.564	17.420	18.311
Resultado Operacional (% s/ RL)	8,2%	8,3%	8,5%	8,6%	8,8%	8,9%	9,1%	9,2%	9,3%	9,4%
Resultado Financeiro	(1.266)	(1.306)	(1.359)	(1.414)	(1.471)	(1.531)	(1.593)	(1.657)	(1.724)	(1.794)
LAIR	10.292	10.764	11.390	12.040	12.716	13.418	14.148	14.907	15.696	16.517
Geração de Caixa	11.558	12.070	12.749	13.454	14.187	14.949	15.741	16.564	17.420	18.311
Geração de Caixa (% s/ RL)	8,2%	8,3%	8,5%	8,6%	8,8%	8,9%	9,1%	9,2%	9,3%	9,4%

DRE (R\$ Mil)	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Grupo JMT - Consolidado										
Receita Operacional Bruta	226.015	234.654	243.640	252.988	262.711	272.826	283.349	294.294	305.681	317.526
(-) Impostos	(24.191)	(25.138)	(26.123)	(27.148)	(28.214)	(29.323)	(30.477)	(31.677)	(32.926)	(34.226)
Receita Operacional Líquida	201.824	209.516	217.517	225.840	234.498	243.503	252.872	262.617	272.755	283.301
(-) Custo Total	(170.629)	(177.348)	(184.338)	(191.610)	(199.175)	(207.045)	(215.233)	(223.751)	(232.613)	(241.832)
Margem Bruta	31.195	32.168	33.179	34.230	35.322	36.458	37.639	38.866	40.142	41.468
Margem Bruta (% s/ RL)	15,5%	15,4%	15,3%	15,2%	15,1%	15,0%	14,9%	14,8%	14,7%	14,6%
Despesas Operacionais	(12.540)	(12.551)	(12.561)	(12.572)	(12.582)	(12.593)	(12.604)	(12.614)	(12.625)	(12.636)
Despesas Operacionais (% s/ RL)	6,2%	6,0%	5,8%	5,6%	5,4%	5,2%	5,0%	4,8%	4,6%	4,5%
Outros Resultados Operacionais	582	582	582	582	582	582	582	582	582	582
Resultado Operacional	19.236	20.199	21.199	22.240	23.322	24.447	25.617	26.833	28.098	29.414
Resultado Operacional (% s/ RL)	9,5%	9,6%	9,7%	9,8%	9,9%	10,0%	10,1%	10,2%	10,3%	10,4%
Resultado Financeiro	(1.866)	(1.942)	(2.020)	(2.102)	(2.187)	(2.276)	(2.368)	(2.464)	(2.563)	(2.667)
LAIR	17.370	18.257	19.179	20.138	21.135	22.171	23.249	24.370	25.535	26.747
Geração de Caixa	19.236	20.199	21.199	22.240	23.322	24.447	25.617	26.833	28.098	29.414
Geração de Caixa (% s/ RL)	9,5%	9,6%	9,7%	9,8%	9,9%	10,0%	10,1%	10,2%	10,3%	10,4%

DRE (R\$ Mil)	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051
Grupo JMT - Consolidado										
Receita Operacional Bruta	329.848	342.667	356.002	-	-	-	-	-	-	-
(-) Impostos	(35.577)	(36.984)	(38.447)	-	-	-	-	-	-	-
Receita Operacional Líquida	294.271	305.683	317.555	-	-	-	-	-	-	-
(-) Custo Total	(251.424)	(261.402)	(271.784)	-	-	-	-	-	-	-
Margem Bruta	42.847	44.281	45.772	-	-	-	-	-	-	-
Margem Bruta (% s/ RL)	14,6%	14,5%	14,4%	-	-	-	-	-	-	-
Despesas Operacionais	(12.647)	(12.653)	(12.669)	-	-	-	-	-	-	-
Despesas Operacionais (% s/ RL)	4,3%	4,1%	4,0%	-	-	-	-	-	-	-
Outros Resultados Operacionais	582	582	582	-	-	-	-	-	-	-
Resultado Operacional	30.782	32.205	33.685	-	-	-	-	-	-	-
Resultado Operacional (% s/ RL)	10,5%	10,5%	10,6%	-	-	-	-	-	-	-
Resultado Financeiro	(2.775)	(2.887)	(3.004)	-	-	-	-	-	-	-
LAIR	28.007	29.318	30.681	-	-	-	-	-	-	-
Geração de Caixa	30.782	32.205	33.685	-	-	-	-	-	-	-
Geração de Caixa (% s/ RL)	10,5%	10,5%	10,6%	-	-	-	-	-	-	-

GRUPO JMT – FLUXO DE CAIXA PROJETADO CONSOLIDADO

GRUPO JMT - FLUXO DE CAIXA PROJETADO CONSOLIDADO

FLUXO DE CAIXA (R\$ Mil)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Grupo JMT – Consolidado										
Saldo Inicial	4.327	2.938	2.373	4.559	2.149	(591)	(3.828)	(5.952)	(12.469)	(18.770)
Geração Operacional de Caixa	11.558	12.070	12.749	13.454	14.187	14.949	15.741	16.564	17.420	18.311
Capex	-	-	-	-	-	(3.000)	(3.000)	(3.000)	(3.000)	(4.500)
Fluxo de Caixa Livre	15.886	15.009	15.121	18.013	16.336	11.357	8.913	7.612	1.951	(4.959)
Despesas Financeiras	(1.266)	(1.306)	(1.359)	(1.414)	(1.471)	(1.531)	(1.593)	(1.657)	(1.724)	(1.794)
Parcelamento de Impostos	(7.500)	(6.419)	(6.038)	(5.616)	(4.763)	(3.103)	(2.912)	(2.340)	(2.340)	(2.106)
Impostos Correntes	(2.791)	(2.952)	(3.165)	(3.386)	(3.616)	(3.854)	(4.103)	(4.361)	(4.629)	(4.908)
Recuperação Judicial	(1.390)	(1.956)	-	(2.834)	(4.313)	(3.783)	(3.193)	(5.295)	(5.299)	(5.324)
Dívida Não Sujeita	-	-	-	(2.614)	(2.764)	(2.914)	(3.064)	(6.429)	(6.728)	(7.028)
Saldo Final	2.938	2.373	4.559	2.149	(591)	(3.828)	(5.952)	(12.469)	(18.770)	(26.119)

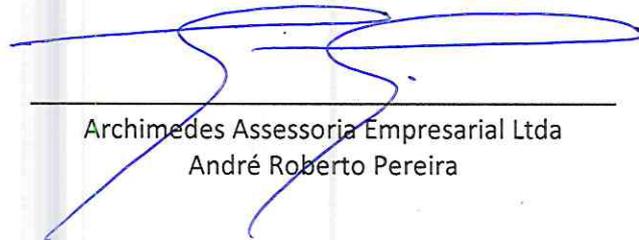
FLUXO DE CAIXA (R\$ Mil)	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Grupo JMT – Consolidado										
Saldo Inicial	(26.119)	(38.471)	(49.907)	(69.104)	(64.861)	(59.070)	(50.414)	(42.036)	(32.904)	(22.991)
Geração Operacional de Caixa	19.236	20.199	21.199	22.240	23.322	24.447	25.617	26.833	28.098	29.414
Capex	(4.500)	(4.500)	(6.000)	(6.000)	(6.000)	(6.000)	(7.000)	(7.000)	(7.000)	(7.000)
Fluxo de Caixa Livre	(11.383)	(22.773)	(34.708)	(52.864)	(47.539)	(40.623)	(31.797)	(22.202)	(11.805)	(577)
Despesas Financeiras	(1.866)	(1.942)	(2.020)	(2.102)	(2.187)	(2.276)	(2.368)	(2.464)	(2.563)	(2.667)
Parcelamento de Impostos	(1.404)	(533)	(533)	(259)	(176)	-	-	-	-	-
Impostos Correntes	(5.196)	(5.500)	(5.813)	(6.139)	(6.478)	(6.830)	(7.197)	(7.578)	(7.974)	(8.386)
Recuperação Judicial	(7.627)	(7.717)	(10.173)	(723)	(709)	(665)	(673)	(660)	(648)	(640)
Dívida Não Sujeita	(10.993)	(11.443)	(15.857)	(2.773)	(1.980)	-	-	-	-	-
Saldo Final	(38.471)	(49.907)	(69.104)	(64.861)	(59.070)	(50.414)	(42.036)	(32.904)	(22.991)	(12.270)

FLUXO DE CAIXA (R\$ Mil)	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051
Grupo JMT – Consolidado										
Saldo Inicial	(12.270)	(1.558)	(1.500)	-	-	-	-	-	-	-
Geração Operacional de Caixa	30.782	32.205	33.685	-	-	-	-	-	-	-
Capex	(8.000)	(20.000)	(20.000)	-	-	-	-	-	-	-
Fluxo de Caixa Livre	10.512	10.647	12.184	-						
Despesas Financeiras	(2.775)	(2.337)	(3.004)	-	-	-	-	-	-	-
Parcelamento de Impostos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Impostos Correntes	(8.315)	(9.260)	(9.724)	-	-	-	-	-	-	-
Recuperação Judicial	(480)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dívida Não Sujeita	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo Final	(1.558)	(1.500)	(543)	-						

CONCLUSÕES E DISPOSIÇÕES FINAIS

Uma vez confirmadas e efetivamente realizadas as projeções de faturamento, preços, custos, margens e demais aspectos operacionais e financeiros, assim como estando corretos todos os dados e bases internas de informações que analisamos, a manutenção atual das classificações de créditos relativos ao Plano de Recuperação Judicial e a possibilidade de renegociações de dívidas com instituições financeiras num horizonte de médio a longo prazo, entendemos que o referido plano do Grupo JMT é viável do ponto de vista econômico e financeiro. Essa opinião não abrange uma análise sobre a capacidade comercial e operacional do Grupo JMT em atingir tais resultados, o que estará, ainda, sujeito ao impacto de fatores externos diversos e que fogem ao controle da empresa, seus administradores e sócios.

Reforçamos que este documento foi elaborado com base em informações colhidas na base de dados interna do Grupo JMT, assim como em informações de mercado colhidas em fontes externas, de acordo com as práticas do setor. Entretanto, as projeções realizadas poderão não se verificar em vista de riscos normais de mercado, por razões não previstas ou previsíveis neste momento, ou mesmo em razão de sua implementação, que estará a cargo da administração do Grupo JMT. Reservamo-nos o direito de revisar as projeções aqui contidas a qualquer momento, na medida em que as variáveis econômicas, operacionais e de mercado sejam alteradas. Tais revisões também poderão ser efetuadas caso ocorram ajustes no Plano de Recuperação Judicial ou se, eventualmente, houver alterações expressivas nas condições aqui aplicadas que possam provocar mudanças nas bases de estudo.



Archimedes Assessoria Empresarial Ltda
André Roberto Pereira