



PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL

Consoante a Lei 11.101/2005 e Lei Complementar 147/2014

GRUPO LIBERDADE

PROCESSO N° 5603835_13.2020.8.09.0072
2ª VARA CÍVEL - COMARCA DE INHUMAS (GO)
28 DE MAIO DE 2021

Sumário

1. Nota de Abertura.....	3
1.1 Da tempestividade.....	3
2. Aspectos Organizacionais do Recuperando	3
2.1. Definição da Atividade Empresarial das RECUPERANDAS.....	3
2.1.2 – Código e descrição das atividades econômicas secundárias.....	4
2.2. Dados Constitutivos das Unidades & Principais Gestores.....	4
2.3. Modelo de Gestão do Negócio	5
2.3.1. Missão.....	6
2.3.2. Visão	7
2.3.3. Valores	7
2.3.4. Controles Gerenciais.....	7
2.3.5. Políticas sociais e ambientais	7
2.4. Mercado	9
2.4.1. Principais produtos e serviços	9
2.4.2. Clientes	12
2.4.3. Principais fornecedores	13
2.4.4. Principais Concorrentes.....	14
2.4.5. Parâmetros de comercialização atual	15
2.6. Análise econômica do setor	18
3. Plano de Recuperação Judicial	45
3.1. Os Motivos da Crise	45
3.2. Primeira relação de credores	47
3.3. Plano de Reestruturação Operacional.....	48
3.4. Plano de Reestruturação Financeira.....	48
3.4.1 Proposta de Pagamento aos Credores Sujeitos a Recuperação Judicial e Aderentes.....	49
3.4.1.3. Venda de UPI	52
4. Demonstração da viabilidade econômica (art. 53, II e III, LRF)	53
4.1 Premissas	54
5. Considerações finais	58
6. Conclusão	59

1. Nota de Abertura

O Grupo Liberdade, através das empresas Auto Posto Liberdade EIRELI inscrita no CNPJ 21.085.943/0001-34 e Auto Posto Liberdade II Ltda inscrita no CNPJ 03.217.661/0001-61, pessoas jurídicas de direito privado, denominada doravante RECUPERANDAS, pelos motivos apresentados neste Plano de Recuperação Judicial, que passa a ser ora designado como “PLANO”, requereram a proteção legal da Recuperação Judicial em 26/11/2020, teve seu processamento deferido pelo Exmo. Juiz de Direito da 2ª Vara Cível da Comarca de Inhumas (GO), Dr. João Luiz da Costa Gomes, processo nº 5603838_13.2020.8.09.0072, no dia 25/03/2021, publicado no DJe GO de 29/03/2021.

Nos termos do artigo 53 da Lei 11.101/2005 – Lei de Recuperação de Empresas e Falências, doravante denominada “LRF”, a RECUPERANDA apresenta seu PLANO com medidas de caráter administrativo, operacional, econômico-financeiro e jurídico, necessárias à superação da situação de crise econômico-financeira.

Convergindo para uma distribuição equilibrada do ônus da recuperação judicial, estão aqui pormenorizados os meios de recuperação a serem empregados, as condições para pagamento dos credores e as devidas demonstrações de viabilidade econômico-financeira, mantidas as premissas econômicas consideradas.

Atendendo ao disposto no inciso III do art. 53 da LRF, a RECUPERANDA providenciou juntada de laudo de avaliação dos bens e ativos.

1.1 Da tempestividade

Art. 53, Lei 11.101/2005. “O PLANO de recuperação será apresentado pelo devedor em juízo **no prazo improrrogável de 60 (sessenta) dias da publicação da decisão que deferir o processamento da recuperação judicial**, sob pena de convolação em falência”. (grifo nosso)

Data de publicação da decisão: 29/03/2021

Prazo 60 dias corridos: 28/05/2021

2. Aspectos Organizacionais do Recuperando

2.1. Definição da Atividade Empresarial das RECUPERANDAS

2.1.1 – Código e descrição da atividade econômica principal

- AUTO POSTO LIBERDADE EIRELI.

47.31-8-00 – Comércio varejista de combustíveis para veículos automotores.

- AUTO POSTO LIBERDADE II LTDA.

47.31-8-00 – Comércio varejista de combustíveis para veículos automotores.

2.1.2 – Código e descrição das atividades econômicas secundárias

- AUTO POSTO LIBERDADE EIRELI.

47.32-6-00 – Comércio varejista de lubrificantes

45.30-7-03 – Comércio a varejo de peças e acessórios novos para veículos automotores

47.29-6-02 – Comércio varejista de mercadorias em lojas de conveniência

56.11-2-03 – Lanchonetes, casas de chá, de sucos e similares

47.84-9-00 – Comércio varejista de gás liquefeito de petróleo (GLP)

49.30-2-03 – Transporte Rodoviário de produtos perigosos

- AUTO POSTO LIBERDADE II LTDA.

45.30-7-03 – Comércio a varejo de peças e acessórios novos para veículos automotores

47.29-6-02 – Comércio varejista de mercadorias em lojas de conveniência

47.32-6-00 – Comércio varejista de lubrificantes

47.84-9-00 – Comércio varejista de gás liquefeito de petróleo (GLP)

49.30-2-03 – Transporte Rodoviário de produtos perigosos

56.11-2-03 – Lanchonetes, casas de chá, de sucos e similares

2.2. Dados Constitutivos das Unidades & Principais Gestores

O quadro societário das empresas denominadas RECUPERANDAS, apresentam as seguintes composições societárias:

- AUTOPOSTO LIBERDADE EIRELI.

Consulta Quadro de Sócios e Administradores - QSA

CNPJ:	21.085.943/0001-34
NOME EMPRESARIAL:	AUTO POSTO LIBERDADE - EIRELI - EM RECUPERACAO JUDICIAL
CAPITAL SOCIAL:	R\$200.000,00 (Duzentos mil reais)

O Quadro de Sócios e Administradores(QSA) constante da base de dados do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ) é o seguinte:

Nome/Nome Empresarial:	MARCOS ANTONIO SANTIAGO
Qualificação:	65-Titular Pessoa Física Residente ou Domiciliado no Brasil

Para informações relativas à participação no QSA, acessar o e-CAC com certificado digital ou comparecer a uma unidade da RFB.

Emitido no dia 16/05/2021 às 10:22 (data e hora de Brasília).

a) Endereço: Avenida João Miguel de Lima, s/n, Qd. X, Lt. 03-04, Setor Vila Morato, Caturai – GO, Cep: 75430-000.

b) Capital Social:

Sócio/Cotista	%	Nº de Quotas	Valor Quota (R\$)	Total (R\$)
Marco Antônio	100	200.000	200.000	200.000,00
Total→	100	200.000		200.000,00

- AUTO POSTO LIBERDADE II LTDA.

Consulta Quadro de Sócios e Administradores - QSA

CNPJ: 03.217.661/0001-61
NOME EMPRESARIAL: AUTO POSTO LIBERDADE II LTDA - EM RECUPERACAO JUDICIAL
CAPITAL SOCIAL: R\$200.000,00 (Duzentos mil reais)

O Quadro de Sócios e Administradores(QSA) constante da base de dados do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ) é o seguinte:

Nome/Nome Empresarial: MARCOS ANTONIO SANTIAGO
Qualificação: 49-Sócio-Administrador

Nome/Nome Empresarial: LORENY BIANCA MELO SANTIAGO
Qualificação: 22-Sócio

Para informações relativas à participação no QSA, acessar o e-CAC com certificado digital ou comparecer a uma unidade da RFB.
 Emitido no dia 16/05/2021 às 10:28 (data e hora de Brasília).

a) Endereço: Av. Wilson Quirino, esq. c/ Antônio Moreira, nº 612, Setor Fernandes, CEP. 75400-000.

b) Capital Social:

Sócio/Cotista	%	Nº de Quotas	Valor Quota (R\$)	Total (R\$)
Marcos Antônio Santiago	95	190.000	1,00	190.000,00
Loreny Bianca Melo Santiago	05	10.000	1,00	10.000,00
Total→	100	200.000		200.000,00

2.3. Modelo de Gestão do Negócio

As empresas estão estruturadas seguindo o conceito de “Grupo Econômico”. A formação dos denominados Grupos Empresariais ou Econômicos, conjunto de sociedades empresariais que, de algum modo, coordenam sua atuação para maximizar o lucro e a produtividade, diminuir os custos

e, assim, garantir posição no mercado, é tendência dentro do cenário econômico brasileiro e mundial. Elas estão ligadas por laços familiares e com evidente interligação em sua gestão.

Por questões estratégicas, o grupo mantém a operação de duas empresas, ambas localizadas no estado de Goiás e dentro de uma rota logística que permite uma melhor eficiência em seus processos, principalmente a distribuição/aquisição de combustíveis.

As RECUPERANDAS são administradas em conjunto, de forma unificada naquilo que a natureza da departamentalização exige, visto que atuam nos mesmos segmentos e com os mesmos propósitos. Desta forma, o sócio Sr. Marco Antônio Santiago, é o principal gestor do grupo, o qual dedica integralmente na gestão das duas unidades.

O sócio Marcos Antônio Santiago atua então como diretor geral e responsável direto pelas áreas comercial e operacional das RECUPERANDAS. A sócia Loreny Bicanca Melo Santiago não possui ingerência nas empresas. O grupo conta ainda, atuando em nível tático, com a figura de um gerente geral, também devidamente qualificado, o qual dedica diretamente a gestão administrativa e financeira das empresas.

No quadro resumo abaixo, pode-se identificar de forma objetiva a responsabilidade estratégica de cada gestor e suas principais qualificações.

Sócio / Gestor	Responsabilidade de Gestão s/ o grupo de empresas	Principais qualificações
Marcos Antônio Santiago	Diretor Geral e responsável pelas áreas Comercial (Clientes, Fornecedores e Novos Negócios) e Operacional (Logística e Compras).	Formação: Ensino Médio. Cursos extras curriculares de gestão e informática básica.
Wagner Ribeiro Santiago	Gestor Administrativo e Financeiro	Formação: Graduação em Ciências Contábeis. Cursos extras curriculares de gestão e informática básica.

O grupo, por meio de suas duas empresas, está departamentalizado por funções e atividades afins, previamente definidas e estruturadas por atividades. Ressalta-se ainda que em função de existir processos ou tarefas que não exigem dedicação exclusiva de um profissional, em razão de baixa complexibilidade ou volume de atribuições, algumas funções correlatas estão agrupadas em um mesmo colaborador ou gestor.

2.3.1. Missão

Comercializar produtos e serviços com qualidade a nossos clientes, buscando a rentabilidade dos negócios, investindo e valorizando nossos colaboradores, respeitando e contribuindo com o meio ambiente e a sociedade.

2.3.2. Visão

Ser reconhecida como uma rede de postos ofertante de produtos e serviços de qualidade na região em que atua.

2.3.3. Valores

Somos um grupo de postos comprometidos com a qualidade dos produtos e satisfação de nossos clientes. Respeito aos nossos colaboradores. Compromisso com o meio ambiente. Responsabilidade social.

2.3.4. Controles Gerenciais

A empresa utiliza como ferramenta de controle e gestão os seguintes softwares:

1. TECSHOP NET – Software dedicado a gestão e controle de dados e informações – especializado em postos de combustíveis;
2. Planilhas em Excel para controles específicos de resultados.

2.3.5. Políticas sociais e ambientais

Social: O Grupo realiza doações esporádicas a instituições de caridade e doações de cestas básicas a colaboradores no final do ano ou quando oportuno.

Ambiental: O Grupo segue rigorosamente a legislação ambiental vigente, no que se refere a armazenagem de produtos, coleta e descarte de lixo e resíduos.

2.3.6. TIME LINE / HISTÓRICO

- A empresa iniciou suas atividades em dezembro de 2015, com a implantação de um posto de combustíveis no município de Caturai – GO, Auto Posto Liberdade EIRELI (“Liberdade I”). Na ocasião, sem disponibilidade adequada de caixa para gerenciar suas necessidades de fluxo financeiro (o que é a realidade das maiorias das empresas em sua fase inicial), a empresa contratou um capital de giro na instituição financeira Bradesco, porém aprovado uma quantia insuficiente e com altas taxas de juros (o que prejudicou as

margens do negócio). Ainda neste primeiro momento, até pelas condições financeiras da empresa, as vendas ocorriam 100% a vista.

- 06 meses após o início de suas atividades, começou a ampliar suas políticas de vendas com a implantação de vendas a prazo, inclusive na modalidade de crediário. Esta estratégia proporcionou um crescimento imediato em suas vendas, porém, conseqüentemente gerou uma maior necessidade de capital de giro para suportar o equilíbrio das entradas e saídas de caixa. Para tal, a empresa buscou um novo empréstimo, celebrado junto a instituição Caixa Econômica Federal.
- Em 2018, apesar das dificuldades da operação, surgiu a oportunidade de alugar um Posto de Combustível na cidade de Inhumas GO, onde deu início as operações do Auto Posto Liberdade II (“Liberdade II”). A intenção foi alavancar de forma significativa o faturamento e melhorar a rentabilidade, do agora grupo de negócios. Foi estruturado um contrato de 05 anos de arrendamento. Para esta segunda unidade, houve ainda a necessidade de investimentos na estrutura física para adequação e modernidade. Em detrimento de dificuldades de obtenção de crédito junto ao mercado, os recursos necessários para realização dos referidos investimentos foram custeados pelo caixa da unidade de Caturai – GO (“Liberdade I”).
- Em 2019, quase no fim do primeiro empréstimo contraído para implantação do primeiro posto, a empresa se via novamente na necessidade de contrair um novo empréstimo de capital de giro, diante das necessidades de fomentar as distorções das políticas de compra e vendas da empresa, visto que cada vez mais era necessário comprar a vista para obtenção de melhores preços e, na outra ponta, vender a prazo para se tornar mais competitivo no mercado de atuação.
- O cenário de crédito não estava favorável para contratação de empréstimos em condições atrativas. Devido a burocracia e ainda em função de pendências existentes, os recursos aprovados, além de insuficientes, demoraram para serem contratados. Nesta ocasião, a empresa já se encontrava em “sufoco financeiro” para gerenciar suas necessidades de capital de giro, impostas pela natureza do negócio e práticas de mercado.
- Ainda em 2019, em meio das dificuldades de caixa, surgiu a possibilidade estratégica de “BANDEIRAR” os dois Postos de Combustíveis, o que apesar de não ser a opção mais viável, era uma alternativa que poderia contribuir para melhor gestão das necessidades de caixa que se requeria para o momento. Desta forma, os sócios tomaram conhecimento e avaliaram várias opções e propostas, chegando à conclusão de que a mais interessante seria a “Distribuidora ALE”.
- Foi então celebrado o contrato de “bandeiramento”, procedimento que, vale destacar, demorou bastante, não seguindo as perspectivas que haviam sido acordados na ocasião da negociação da proposta.
- Assim que os recursos oriundos do “bandeiramento” foram realizados por parte da ALE, sendo parte em dinheiro e outra parte por meio do abatimento de boletos bancários que já estavam sendo operados com a própria “ALE”, imediatamente os sócios pagaram algumas pendências financeiras pendentes naquela data.

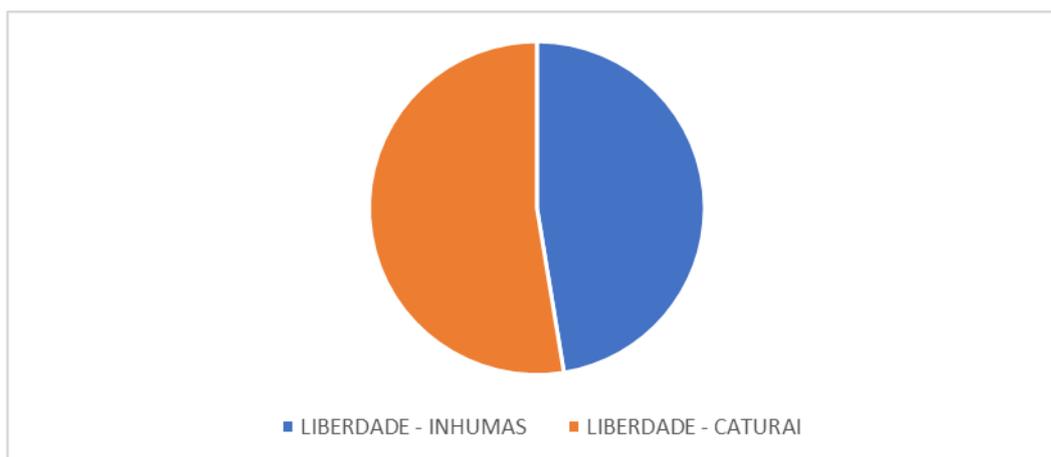
- Buscando melhorar a performance financeira das operações, os sócios avaliaram a possibilidade de reduzir o custo de transporte dos combustíveis, até então frete de terceiros. Foi então adquirido um caminhão da marca Mercedes, modelo Atego 3030, financiado pelo Banco Mercedes-Benz.
- É importante reiterar que, para a definição da estratégia de bandeiramento, foi combinado com a “Distribuidora ALE” que os preços dos combustíveis seriam cobrados em até R\$ 0,09 por litro a mais dos preços praticados pelas bandeiras brancas. No início da vigência do contrato, este valor foi seguido corretamente. Porém, em poucos meses esse valor passou a subir sistematicamente, trazendo assim perda de competitividade nas vendas das duas unidades.
- Em março de 2020 deu-se início a Pandemia, provocando imediatamente uma expressiva queda nas vendas. Na ocasião, o valor cobrado a mais que os concorrentes de “Bandeira Branca”, já chegava a R\$ 0,25 no litro de alguns produtos, resultando em perda de vendas e sucessivos prejuízos. Sem poder de compra alternavam duas estratégias, que apenas postergava o problema: vendia na faixa de preço dos concorrentes sem bandeira, ou seja, sem margem, para fazer caixa, e depois vendia com margem, porém com preços superiores ao mercado, até a queda das vendas forçar o retorno aos preços baixos.
- Foi cogitado vender a unidade de Caturai – GO (“Posto Liberdade I”) para suprir os problemas financeiros, porém foi avaliado que não resolveria o problema, em detrimento de outros que seriam gerados.
- Desta forma, ao final do ano de 2020, não se viu outra alternativa a não ser recorrer a duas situações essenciais para sobrevivência dos negócios:
 - Rescisão com o sistema de bandeiramento ALE, voltando a atuar como bandeira branca; e
 - Entrar com o pedido de Recuperação Judicial, a fim de buscar uma solução para manter, de forma viável, a continuidade dos negócios.

2.4. Mercado

2.4.1. Principais produtos e serviços

O grupo atua no segmento de postos de combustíveis, atualmente em sistema de “bandeira branca”, através da venda de combustíveis para veículos automotores, além da comercialização de lubrificantes, aditivos, Gás GLP e demais produtos correlatos ao segmento. Especificamente na unidade do município de Caturai, a empresa conta ainda com a loja de conveniência na qual comercializa alimentos, bebidas e outros.

Atualmente, a Recuperanda de Caturai (GO) representa 53% de todo o faturamento do grupo, sendo os demais 47% composto pela unidade de Inhumas (GO).



Para melhor entendimento apresentamos os produtos e serviços de cada RECUPERANDA.

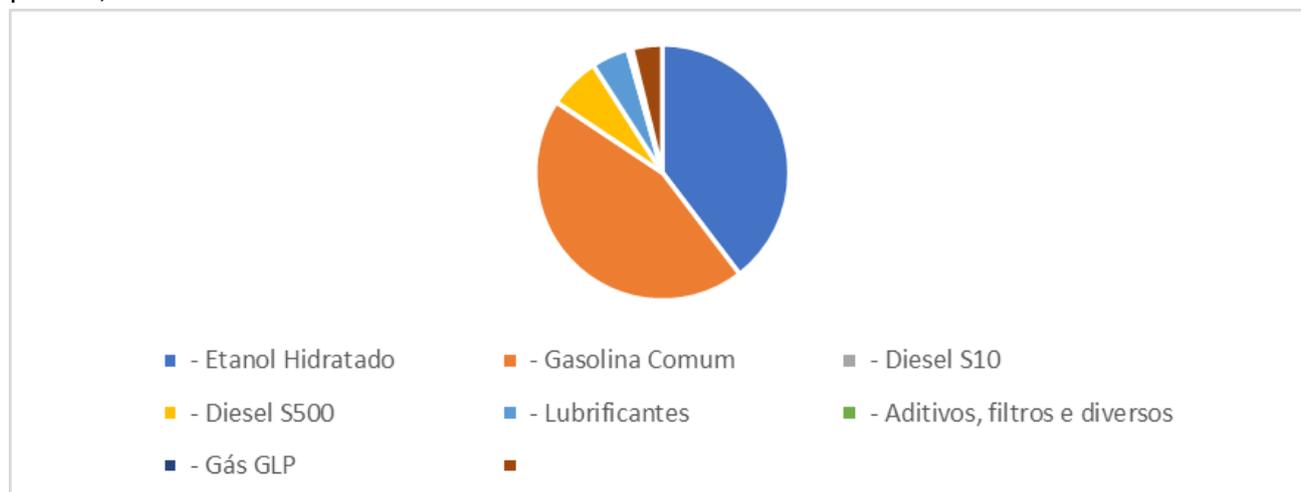
- AUTO POSTO LIBERDADE EIRELI. (Unidade Caturai – GO)

1 – Combustíveis: Esta linha representa 81,65% (oitenta e um vírgula sessenta e cinco por cento) do faturamento da Recuperanda em questão e corresponde aos seguintes produtos:

- a) Etanol Hidratado
- b) Gasolina Comum
- c) Óleo Diesel S500
- d) Óleo Diesel S10

2 – Gás, Lubrificantes e correlatos: Esta linha representa 10,93% (dez vírgula noventa e três por cento) do faturamento da Recuperanda em questão. Destaca-se que esta linha refere-se a prestação de serviços de substituições de produtos, além da comercialização de Gás GLP, aditivos, filtros, fluído de freios, lubrificantes (com maior predominância), entre outros.

3 – Outros: Esta linha representa 7,42% (sete vírgula quarenta e dois por cento) do faturamento. Destaca-se que esta linha refere-se a comercialização de produtos de conveniência, tais como: Bebidas (refrigerantes, cervejas, sucos, energéticos, água, etc), bombonieres, quitantas, picolés, entre outros.

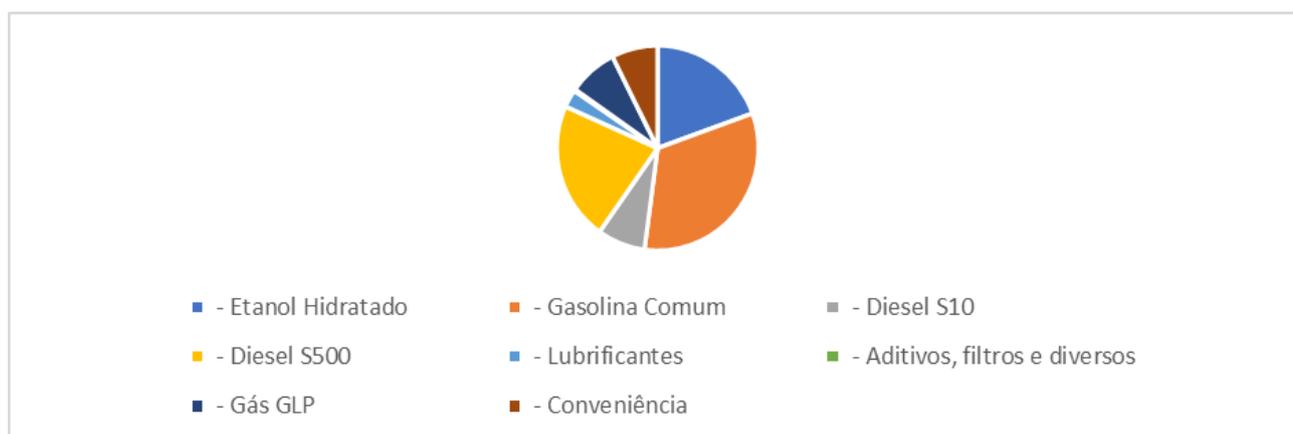


- AUTO POSTO LIBERDADE II LTDA. (Unidade Inhumas – GO)

1 – Combustíveis: Esta linha representa 95,59% (noventa e cinco vírgula cinquenta e nove por cento) do faturamento da Recuperanda em questão e corresponde aos seguintes produtos:

- a) Etanol Hidratado
- b) Gasolina Comum
- c) Óleo Diesel S500
- d) Óleo Diesel S10

2 – Gás, Lubrificantes e correlatos: Esta linha representa 4,41% (quatro vírgula quarenta e um por cento) do faturamento da Recuperanda em questão. Destaca-se que esta linha refere-se a prestação de serviços de substituições de produtos, além da comercialização de Gás GLP, aditivos, filtros, fluido de freios, lubrificantes (com maior predominância), entre outros.



2.4.1.1 – Preços Médios dos Principais Produtos

Linha de Produtos	Preços médios (R\$) – Caturai - GO	Preços médios (R\$) – Inhumas - GO
Combustíveis		
- Etanol Hidratado	4,07	4,29
- Gasolina Comum	5,59	5,79
- Diesel S500	4,38	4,49
- Diesel s10	4,47	4,54
Lubrificantes	19,20	21,63
Aditivos, Filtros e Correlatos	18,56	18,56
Gás GLP	79,20	79,20
Conveniência		
- Bebidas	5,00	---
- Bomboniere	1,40	---
- Picolés	3,50	---
- Diversos	2,00	---

Nota: Os preços acima estão precificados como “preços médios” a partir de um cálculo de média ponderada e curva ABC de vendas das RECUPERANDAS. Em função da diversidade de marcas ou configurações, na mesma linha de um determinado produto, encontra-se variações de preços acima e abaixo dos preços médios identificados. Ressalta-se ainda que as unidades possuem volumes e demandas diferentes dentro de uma determinada categoria, gerando assim preços médios em função do cálculo de média ponderada.

2.4.2. Clientes

Para cada empresa do grupo, as quais estão localizadas em municípios distintos, a predominância no perfil de clientes também se modifica, seguindo as características econômicas, vocações e pujanças de cada cidade. Desta forma, o tipo de demanda por produtos e volumes de comercializações também possuem representatividades dessemelhantes.

Para a empresa situada no município de Caturai (GO), AUTO POSTO LIBERDADE EIRELI, o perfil dos principais clientes correspondem a renda baixa, abrangendo principalmente as classes sociais C, D e E, com renda média de 2,0 salários-mínimos. Trata-se de uma cidade pequena, com vocação ao agronegócio, considerada dormitória em função da maior parte da população trabalhar em outras cidades ou dependências, com aproximadamente 5.038 habitantes. Está localizada a 32 km da capital.

A maior parte da população trabalha em outras cidades, fazendo uso constante da rodovia GO-070 que faz ligação com a região metropolitana de Goiânia. Sendo assim, pela quantidade de concorrentes existentes ao longo da GO-070 este público torna-se altamente exigente, pois possuem a possibilidade de observar e pesquisar os preços ao longo do trajeto percorrido diariamente. Razão essa que precificar produtos com acima dos preços praticados nestas rotas impunha perda frequente de clientes, principalmente os que abastecem com pagamento “a vista”.

Estima-se que atualmente 70% dos clientes são pessoas físicas, domiciliadas em Caturai – GO e outros 15% são compostos por agropecuaristas, caminhoneiros, viajantes e pessoas diversas em tráfego pela cidade. Os demais 15% referem-se ao público pessoa jurídica e prefeitura (licitação anual).

A maior demanda de produtos refere-se a linha de gasolina comum e diesel. As vendas são bastante pulverizadas, inexistindo uma concentração expressiva em um ou outro cliente.

Para a empresa situada no município de Inhumas (GO), AUTO POSTO LIBERDADE II LTDA, a demanda de produtos também ocorre de forma pulverizada, tendo como os dois principais produtos gasolina comum e o diesel.

O município de Inhumas possui uma população aproximada 53.269 habitantes. Trata-se de uma cidade com excelente potencial comercial, industrial, além da vocação para o agronegócio, situada

a aproximadamente 45 km de sua capital Goiânia (GO). Também possui um público bastante exigente quanto ao consumo de combustíveis, principalmente pela expressiva concorrência existente na cidade e ao longo da GO 070.

Desta forma, em média, 55% do faturamento total desta Recuperanda é composto por pessoas físicas, contemplando residentes e trabalhadores da região. Outros 10% são agropecuaristas, viajantes e visitantes que trafegam na cidade por passagem, 35% são pessoas jurídicas, com destaque para 02 (duas) empresas clientes que possuem uma considerável frota de veículos, porém com poder de compra, o que traz a necessidade constante de ofertar preços competitivos aos mesmos.

2.4.3. Principais fornecedores

Por razões competitivas e de sobrevivência no mercado, as RECUPERANDAS optaram neste corrente ano, mais precisamente em novembro de 2020, encerrar o modelo de bandeiramento (exclusividade) com a empresa DISTRIBUIDORA ALE, modelagem que teve início no ano de 2019 e que vinha inviabilizado sua atuação frente a concorrência em função dos altos preços de venda impostos pela Bandeira.

O plano de soerguimento prevê atuar durante todo o período recuperacional no modelo de negócios “bandeira branca”, ou seja, atuação sem exclusividade com um determinado fornecedor, podendo assim comprar de acordo com as melhores ofertas de produtos e preços de compra mais competitivos no mercado, observando sempre a cotação do dia.

Dentre as principais categorias de fornecedores estão as distribuidoras de combustíveis situadas no Polo Petroquímico de Senador Canedo (GO), distribuidoras de autopeças e de lubrificantes situados com maior predominância na Capital Goiânia, além de atacadistas, lojas, supermercados e distribuidoras diversas para fornecimento de mercadorias e insumos para escritório e limpeza, também situados em Goiânia (GO) e nas respectivas cidades nas quais estão localizadas as RECUPERANDAS.

As RECUPERANDAS possuem atualmente uma carteira ativa de aproximadamente 20 (vinte) fornecedores cadastrados nas mais diversas categorias. O estado de Goiás possui expressiva disponibilidade de insumos e produtos de revenda para este setor, com excelente qualidade e logística adequada. No caso dos combustíveis, que representam maior volume de compras junto a fornecedores, como mencionado anteriormente, são oriundos do Polo Petroquímico de Senador Canedo, que está situado a 18 km da capital Goiânia (GO), sendo o maior polo da região Centro – Oeste do país, abrigando dezenas de distribuidoras e indústrias deste segmento. O Polo

Petroquímico está situado ainda a aproximadamente 70 km das RECUPERANDAS, seja Inhumas (GO), seja Caturai (GO).

O “Grupo Liberdade” vem utilizando uma política de compras denominada de “fornecedores preferenciais”, ou seja, mantendo um relacionamento comercial com predileção aos seus principais fornecedores a fim de estabelecer melhores condições de preço, prazo de pagamento e disponibilidade de produtos. Com o início do processo de Recuperação Judicial está havendo necessidade de revisão/substituição de alguns fornecedores, em função de bloqueio de fornecimento por parte de fornecedores que passaram a ser “credores” no processo.

Os principais critérios de compras junto aos fornecedores durante o período recuperacional serão: preço, qualidade dos produtos, disponibilidade, parceria frente ao processo de RJ e condições de pagamento.

Atualmente, os principais fornecedores do grupo são:

FORNECEDOR	CIDADE
SR BRASIL PETRÓLEO LTDA	SENADOR CANEDO (GO)
FEDERAL PETRÓLEO - DISTRIBUIDORA	SENADOR CANEDO (GO)
PETRO GOIÁS DISTRIBUIDORA	SENADOR CANEDO (GO)
IPE COMÉRCIO E DISTRIBUIDORA DE PEÇAS LTDA	GOIÂNIA (GO)
FÓRMULA PRODUTOS AUTOMOTIVOS LTDA	APARECIDA DE GOIÂNIA (GO)
EP DISTRIBUIDORA DE LUBRIFICANTES PEÇAS E FILTROS LTDA	GOIÂNIA (GO)
CRISTAL IMP. EXPORT. COM. E DISTR. LTDA	GOIÂNIA (GO)

2.4.4. Principais Concorrentes

Os principais concorrentes das RECUPERANDAS são formados por empresas que atuam na comercialização de combustíveis e correlatos, nas respectivas regiões e cidades da Região Metropolitana, sendo bastante expressiva e competitiva.

É importante ressaltar ainda a expressiva instalação de novos postos de combustíveis nos últimos anos, gerando desequilíbrio entre a relação oferta versus demanda em algumas localidades. Tais postos buscam, cada qual, seu diferencial como: modelagem de bandeiramento, porte, estrutura física, localização (cidade ou rodovia), serviços agregados, composição de preços, entre outros.

Quanto as RECUPERANDAS o maior problema referente a concorrência, identificado nos últimos anos, foi de fato o preço de venda dos produtos. Perderam bastante competitividade quando decidiram adotar o modelo de bandeiramento, pois tornou seus produtos mais caros que os concorrentes, principalmente em relação aos de “bandeira branca”, provocando assim redução de vendas e margens. Destaca-se que a particularidade da cidade de Caturai (“Liberdade I”), além de

ser um município bastante pequeno, é considerada uma cidade dormitória. Neste caso, os clientes desta unidade trafegam diariamente pelo GO-070 com destino a outros municípios para trabalhar, tendo assim uma expressiva opção de escolhas onde abastecer. No caso da cidade de Inhumas (“Liberdade II”), apesar de ser uma mais desenvolvida, a quantidade de concorrentes na cidade é bastante expressiva, concorrendo ainda com postos situados ao longo da GO-070 para o caso dos residentes que fazem uso frequente dela.

2.4.5. Parâmetros de comercialização atual

2.4.5.1. Políticas de compras

Considerando a atual situação vivenciada pelas RECUPERANDAS, 90% das compras estão sendo realizadas à vista, sistemática que deve ocorrer até a homologação do PLANO. Com sua aprovação projeta-se uma sensível e limitada retomada do crédito. No entanto, mesmo atingindo o volume de comercialização estimado ao longo dos próximos anos, manterá maior parte das compras com predominância a vista - 85% à vista e 15% a prazo (prazos médios de pagamentos de 10 dias). Isto se dará em razão de se obter melhores condições negociais e por questões pertinentes a concessão de crédito durante e pós recuperação judicial. Antes do período de crise, a empresa atuava com uma política de compras concentrada no prazo, chegando a 90% nesta modalidade, com prazos médios de até 21 dias.

2.4.5.2. Políticas de vendas

As RECUPERANDAS vêm atuando com uma política de vendas estruturada em 48% à vista e 52% a prazo, com prazo médio de recebimento de 30 dias. Em função da prática do mercado, esta política tende a se manter durante e pós o processo recuperacional do negócio.

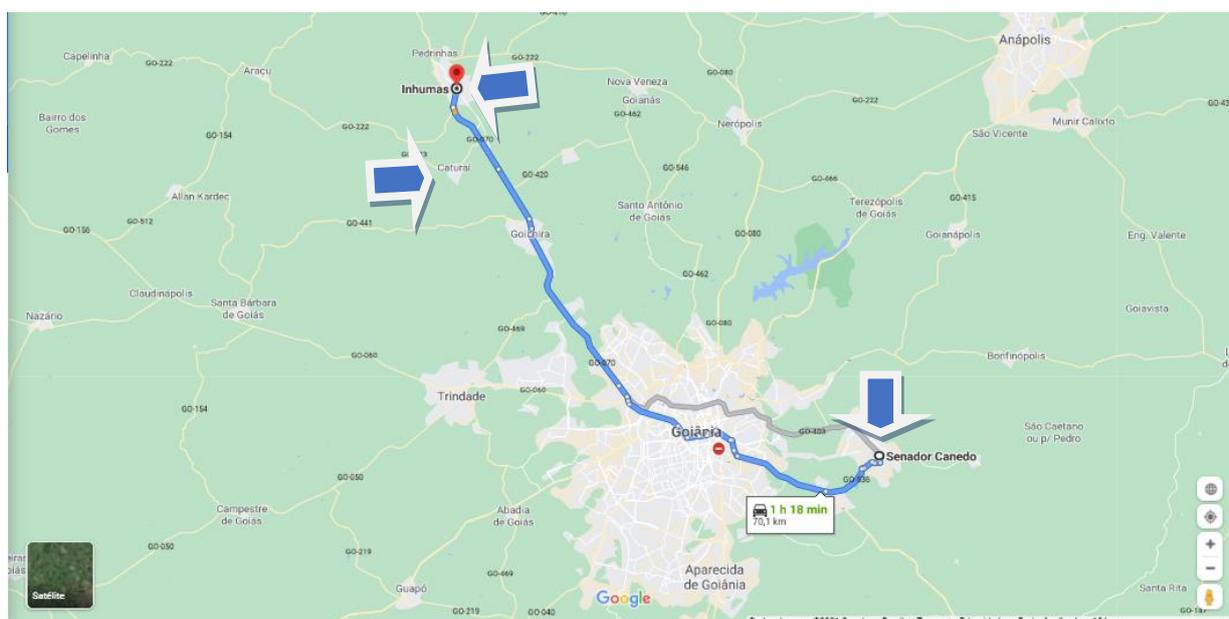
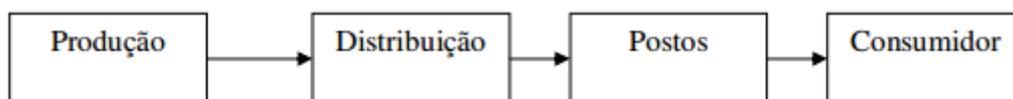
2.4.5.3. NCG

É importante ressaltar que ocorrendo as compras com maior predominância à vista (85%), em função de melhores condições negociais e principalmente pela condição da recuperação judicial, acrescido de vendas com recebimento a prazo (80%), gera-se uma significativa necessidade de capital de giro para a operação. Este montante, o qual será demonstrado a seguir nas planilhas financeiras, passa a ser um dos fatores essenciais para viabilizar a recuperação das empresas e será sempre um fator de análise para crescimento e expansões futuras. Este fato justifica a necessidade de carência para início dos pagamentos das dívidas reperfiladas, bem como o início escalonado do valor das parcelas.

2.4.5.4. Comissões & Força de Vendas

As RECUPERANDAS não possuem políticas de comissões, não remunerando assim de forma variável seus colaboradores, os quais são contratados em regime de CLT e recebem salários fixos.

2.4.5.5. Cadeia Produtiva do Segmento



2.4.5.6. Logística & Compras

O grupo das RECUPERANDAS possui um 01 (um) caminhão de grande porte para busca dos combustíveis no Polo Petroquímico de Senador Canedo. No entanto, o mesmo está indisponível por razões de busca e apreensão. Desta forma, a empresa utiliza o transporte terceirizado, através da contratação de frete.

Os custos com fretes terceirizados representam em média 1,0% do faturamento do grupo.

Os demais produtos são entregues pelos próprios fornecedores nas RECUPERANDAS.

2.4.5.7. Estratégias de marketing

As RECUPERANDAS utilizam como ações de divulgação as seguintes estratégias:

- O uso de redes sociais para divulgação das empresas;

- Uso de carro de som;
- Visitas de prospecção por parte do sócio Sr. Marcos Antônio a empresas e agropecuaristas para oferta dos produtos; e
- Investimentos em identidade visual das empresas, com o propósito de mantê-las com estrutura moderna e visual atrativo. A seguir fotos das respectivas empresas:

- AUTO POSTO LIBERDADE EIRELI (Unidade Caturai – GO)



- AUTO POSTO LIBERDADE II (Unidade Inhumas – GO)





2.5. Diferenciais Competitivos

Os principais diferenciais competitivos das RECUPERANDAS são:

- Dedicção, experiência e presença constante do sócio Sr. Marcos Antônio no dia a dia operacional;
- Localização estratégica de cada unidade frente aos seus concorrentes;
- Padronização da identidade visual das duas empresas, permitindo uma maior robustez de grupo e estrutura visual moderna e atrativa.
- Atendimento personalizado, com cortesia de café e suco aos clientes.

2.6. Análise econômica do setor

2.6.1- Panorama

➤ Setor de Postos de Combustíveis no Brasil em 2020;

- Cerca 1,5 milhões de pessoas empregadas ao redor do país;
- O total de vendas varejistas de combustíveis líquidos autorizados pela ANP oscilou pouco no período entre 2014 e 2019, saindo de um patamar de 39.763 para 40.970 vendas, ou seja, um *incremento de 3% em 5 anos*;
- No período completo, detectou-se expansão expressiva dos *postos bandeira branca*, com *crescimento de 17% entre 2014 e 2019*. Já os *postos bandeirados* apresentaram sua maior participação numérica no ano de 2016, tendo *reduzido seu quantitativo em cerca de 9,5% entre 2016 e 2019*;
- Em 2020, houve um acréscimo no número de distribuidores e de revendedores de combustíveis. O ano fechou com 239 distribuidores (contra 232 em 2019); e com 61.097 vendas de GLP (comparado com 59.885 em 2019);

- Em 2020, foram comercializados 131,76 bilhões de litros de combustíveis no Brasil, uma queda de 6% em comparação com 2019, refletindo as medidas de isolamento em função da pandemia de Covid-19;
- A comercialização de óleo diesel B (diesel com adição de biodiesel na proporção definida na legislação) se manteve estável, com aumento 0,30%, totalizando 57,47 bilhões de litros. Isso reflete a importância do óleo diesel B no transporte de cargas no país e a relevância do modal rodoviário na matriz de transportes nacional.

➤ Impactos das Crises no Setor de Combustíveis

Greve dos Caminhoneiros

- A greve dos caminhoneiros ocorrida em 2018, influenciou o desempenho do mercado de combustíveis sobretudo naquele ano. O setor ficou praticamente estável (alta de apenas 0,3%) em relação ao ano de 2017, totalizando 125,1 bilhões de litros comercializados;
- O combustível com maior queda na venda em litros foi o diesel, com -18% em comparação a abril do ano anterior. O Sul foi a região com maior queda, de 27% no mês.

Pandemia de Covid -19

- Em meio à crise econômica desencadeada pela pandemia de covid-19, o consumo de combustíveis no Brasil caiu 6% em 2020 ante o ano anterior;
- Segundo dados da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), as vendas totalizaram 131,7 bilhões de litros no ano passado, o menor patamar anual desde 2012;
- As medidas de isolamento social impactaram negativamente as vendas de gasolina e etanol hidratado, combustíveis associados ao consumo das famílias, nos veículos leves. A comercialização de gasolina, por exemplo, recuou 6,13%, para 35,82 bilhões de litros. Já o consumo do biocombustível caiu 14,58%, para 19,26 bilhões de litros. Com isso, o mercado do Ciclo Otto (veículos que rodam a gasolina/etanol) fechou 2020 com uma queda de 8,6%, em 49,3 bilhões de litros de gasolina equivalente;
- Ainda como efeito da emergência sanitária, que reduziu a atividade de companhias aéreas, os combustíveis de aviação também tiveram queda no consumo. A comercialização de

querosene de aviação (QAV), utilizado em aeronaves de grande porte, como as de voos comerciais, teve redução de 49,20%, totalizando 3,55 bilhões de litros. Já a gasolina de aviação (GAV), utilizada nas aeronaves de pequeno porte a pistão, totalizou 39 milhões de litros, uma diminuição de 9,61%.

- Pelas contas da Fecombustíveis, representante de donos de postos de todo o País, o movimento caiu 70% de abril a junho de 2020. Dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) demonstram que as vendas mais afetadas foram as de etanol e gasolina;
- Segundo a Pesquisa Mensal de Comércio, do IBGE, em setembro (último mês divulgado), o varejo de combustíveis e lubrificantes foi um dos itens com maior impacto negativo para o resultado do comércio. Na comparação com o mesmo mês do ano passado, o segmento caiu 5,1%, enquanto a média do varejo avançou 7,3%. Além disso, os números do varejo de combustíveis estão 27,7% piores que no pico alcançado em fevereiro de 2014;
- O faturamento dos postos de combustíveis em Goiás teve redução de até 60% desde o início das medidas restritivas para frear o avanço do coronavírus no estado. Os postos situados em região urbana perderam 60% das receitas. A queda na venda nas estradas foi um pouco mais amena (40%), mas também bastante significativa. (Sindiposto);

➤ Recuperação

- Apesar da retração geral, o principal derivado comercializado no país terminou 2020 relativamente estável, com alta de 0,3% no ano. O consumo de diesel no Brasil totalizou 57,4 bilhões de litros - impactado positivamente, em parte, pelas safras recordes de grãos;
- Os números da ANP sugerem que as vendas do combustível têm se mantido em alta. No segundo semestre, o crescimento do volume de diesel comercializado no país foi de 2,95%. Em dezembro, a alta foi de 9,2%, na comparação com igual mês de 2019;
- De acordo com o boletim de monitoramento do mercado durante a pandemia, divulgado pelo Ministério de Minas e Energia (MME), os dados preliminares de vendas do combustível acumulavam em janeiro, até o dia 26, uma alta de 1,8% frente a igual período de 2020;
- No quarto trimestre, a retração do mercado do Ciclo Otto (veículos que rodam a gasolina/etanol) foi de 1,7%, na comparação com igual período de 2019. Já em dezembro, as vendas no Ciclo Otto fecharam com alta de 0,25%.

- De acordo com o boletim do MME, a gasolina começou 2021 com alta de 3%;

2.6.2- Setor de Combustíveis

O setor de combustíveis no Brasil envolve a cadeia produtiva de derivados do petróleo e gás (exploração e produção, refino, transporte, distribuição e revenda varejista), a cadeia do etanol (cultivo da cana-de-açúcar, refino, distribuição e revenda varejista) e a cadeia de biodiesel (produção de óleo vegetal, coleta de gorduras animais, modificação química dos óleos e distribuição). O preço do petróleo bruto é o principal determinante do preço de venda dos combustíveis derivados de petróleo. O reflexo das mudanças de preço do petróleo nos seus derivados pode não ser imediato, havendo defasagem entre o repasse das alterações no preço do petróleo ao preço dos combustíveis.

Há ainda outros fatores que afetam os preços de venda dos combustíveis, tais como custos de refino, margens de comercialização praticadas por refinarias, distribuidores e varejistas, e tributos incidentes (CIDE, PIS/PASEP, COFINS e ICMS), que representam cerca de 44% do preço final da gasolina. Em relação à gasolina e ao diesel, também se deve considerar o impacto dos preços dos biocombustíveis (etanol anidro e biodiesel) e seu percentual de mistura obrigatória.

Ao contrário da exploração, da produção e do refino, a distribuição e a revenda varejista de derivados de petróleo e etanol nunca estiveram sujeitas ao monopólio estatal. Porém, até 1997, dependiam de regulamentação do Departamento Nacional de Combustíveis (DNC).

Com o objetivo de transformar o setor que era estritamente regulado (o governo determinava os preços de compra e venda) em um setor competitivo, essa regulamentação começou a ser flexibilizada a partir de 1992. Em 1997, o governo autorizou os postos de combustíveis a se manterem vinculados a uma distribuidora ou atuarem com bandeira branca. Isto permitiu a entrada de pequenas redes de postos, abrindo espaço para a criação de pequenas distribuidoras e ampliando a concorrência. Em dezembro de 2001, a última etapa da liberalização foi implementada. Nesse novo modelo, continua vedado aos distribuidores o exercício da atividade de revenda varejista (exceto postos-escola).

Com o processo de liberalização, a estrutura do mercado sofreu profundas modificações, especialmente com a entrada de novos participantes. No entanto, no segmento de distribuição, os principais players mantiveram um poder de mercado elevado (em torno de 65%), com o número de distribuidoras tendo se reduzido levemente entre 2000 e 2017.

Já no mercado de revenda varejista, verificou-se o aumento da rivalidade com (i) o aumento do número de postos de revenda e (ii) o crescimento da participação de mercado dos postos de bandeira branca e de bandeiras de pequenas distribuidoras. O número de postos aumentou quase 45% entre 2000 e 2017. Já o número de postos com as bandeiras das principais distribuidoras caiu quase 10%. Houve uma redução na participação dessas empresas no mercado varejista, de 76,3% em 2000 para 47,7% em 2017, enquanto a participação de postos bandeira branca passou de 8,2% para 42,8%

2.6.2.1- A estrutura de mercado da distribuição e da revenda

Historicamente, o setor de distribuição no Brasil foi dominado pelas grandes empresas internacionais de petróleo. No entanto, nos últimos anos, três grandes distribuidoras nacionais – BR, Ipiranga e Raízen – têm dominado cerca de 65% do mercado de distribuição e respondido por 47,7% dos estabelecimentos de revenda de combustível.

A distribuição de combustíveis encaixa-se no modelo econômico de concorrência oligopolista, em que há um número pequeno de competidores. A concorrência no segmento de revenda varejista de combustíveis é, de forma geral, mais bem descrita pelo modelo de concorrência monopolística, com um grande número de empresas concorrendo com um conjunto específico de serviços associados a produtos homogêneos, podendo ocorrer, em mercados geográficos específicos ou em função da vinculação dos postos com as distribuidoras, uma dinâmica concorrencial oligopolista.

Como a formação dos preços de combustíveis ocorre principalmente nos elos a montante dos postos de revenda, o comportamento a ser esperado nesse segmento deve ser uma diferenciação de preços pequena em cada região e com oscilações paralelas em resposta às variações do preço praticado pelas distribuidoras.

Os postos de bandeira branca desempenham um importante papel na promoção da concorrência, tanto na revenda varejista como na distribuição: (i) facilitam a entrada de novas distribuidoras no mercado atacadista; (ii) ajudam a acirrar a concorrência no mercado varejista; (iii) são estratégicos para combater o conluio. Análises econométricas com dados da ANP indicaram que quanto maior a participação de postos de bandeira branca em um município, menores tendem a ser o preço médio de venda das distribuidoras e as margens dos postos. E quanto maior a

participação de postos de bandeira das grandes distribuidoras, maiores tendem a ser os preços ao consumidor e as margens dos postos.

2.6.2.2 - Produtos

O setor de abastecimento de combustíveis no Brasil envolve a cadeia produtiva de derivados do petróleo, a cadeia do álcool e a cadeia de biodiesel. Os combustíveis comercializados nos postos de revenda são, basicamente, gasolina, óleo diesel e etanol e, em alguns postos, pode-se encontrar também o gás natural veicular (GNV).

Três classes de gasolina são oferecidas no varejo no Brasil: comum, premium e aditivada. A gasolina produzida nas refinarias ou importada é designada como “gasolina A”. A gasolina vendida nos postos ao consumidor final é chamada de gasolina comum, ou “gasolina C”, e resulta da adição do etanol anidro à gasolina A.

As refinarias produzem também a gasolina A premium, que é uma gasolina padronizada de alto desempenho por sua elevada octanagem. O equivalente no varejo é a gasolina C premium, que igualmente tem etanol anidro adicionado como no caso da gasolina comum.

A gasolina aditivada é composta pela gasolina comum C e por aditivos detergentes dispersantes, mas não é padronizada. Cada distribuidora produz os seus próprios aditivos.

Dois tipos de etanol são comercializados nos postos de revenda: o etanol comum, ou etanol hidratado carburante, e o etanol aditivado que, assim como o seu correspondente da gasolina, contém aditivos detergentes dispersantes produzidos pela distribuidora.

Existem três tipos de óleo diesel: o óleo diesel comum B, o óleo diesel aditivado e os óleos diesel metropolitanos C e D. A distinção do óleo diesel aditivado é específica a cada distribuidora. O óleo diesel metropolitano é um combustível padronizado com propriedades semelhantes ao óleo diesel comum, mas que poluem menos. Em certas regiões metropolitanas, somente o óleo diesel metropolitano pode ser comercializado. Desde 2008, o óleo diesel recebe um percentual obrigatório de biodiesel na mistura, que hoje é de 10%.

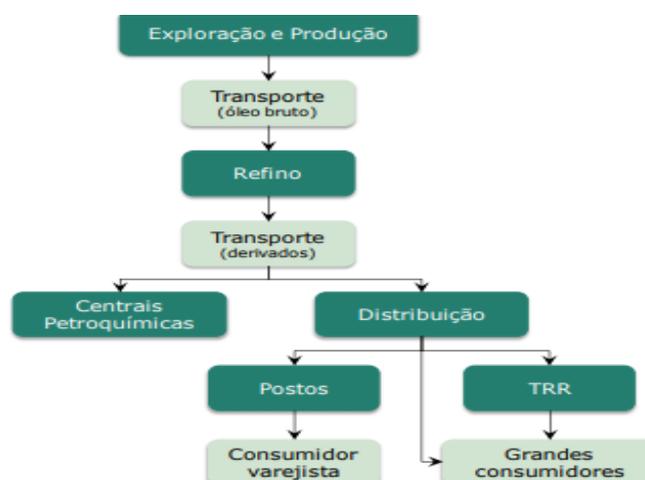
Por fim, o GNV é uma mistura combustível gasosa, proveniente do gás natural ou do biometano, destinada ao uso veicular e cujo componente principal é o metano. Do ponto de vista ambiental, esse combustível emite uma quantidade menor de gases de efeito estufa e pode ser utilizado por praticamente todos os tipos de veículos, desde que seja feita a conversão do motor para uso do GNV.

2.6.2.3 - Estrutura do mercado de combustíveis

A estrutura do mercado de combustíveis deriva da própria estrutura da indústria do petróleo, tendo em vista que os derivados de petróleo respondem pela maior parte da demanda por combustíveis.

A cadeia do petróleo abrange as atividades de exploração e produção de petróleo e gás (mercados upstream), refino do óleo cru, transporte, distribuição e revenda varejista dos derivados e do gás natural (mercados downstream). A cadeia do etanol, por sua vez, é composta pelo cultivo da cana-de-açúcar, pelo refino do caldo de cana, transformando o produto bruto em álcool e açúcar, e pela distribuição e revenda varejista. A cadeia do biodiesel, por fim, envolve diversos agentes, uma vez que o biodiesel pode ser produzido tanto a partir de óleos vegetais, o que inclui o cultivo e processamento de diferentes culturas, quanto a partir de gorduras animais. Além do processamento dos óleos, a cadeia do biodiesel é composta também pelo transporte e distribuição do produto às distribuidoras que realizam a mistura ao óleo diesel.

CADEIA DE PRODUÇÃO DO PETRÓLEO E COMERCIALIZAÇÃO DE SEUS DERIVADOS



2. 6.3 - Crises que influenciaram o desempenho do setor de Postos de Combustíveis

O Brasil viveu nos últimos anos uma crise política sem precedentes. No entanto, em maio de 2018, quando a crise deixou as instituições e atingiu diretamente o bolso do brasileiro que o país, enfim, sentiu o peso de ter de parar por conta da greve dos caminhoneiros e ter mais uma vez a economia debilitada.

A crise política foi agravada com a atual situação econômica e social brasileira em razão dos impactos da pandemia do coronavírus no país. O setor de combustíveis, dado seu impacto na economia foi um dos grandes afetados.

2.6.3.1 – Crise Econômica que afetou os anos de 2014 a 2016

Entre abril de 2014 e dezembro de 2016 foram onze trimestres de quedas praticamente contínuas do Produto Interno Bruto na mais longa recessão no Brasil desde 1992.

Recessão é a contração da atividade econômica. Segundo a definição oficial do Codace, é uma "fase cíclica marcada pelo declínio na atividade econômica disseminada entre diferentes setores econômicos".

As empresas investem e produzem menos, o desemprego aumenta, o consumo das famílias diminui, um processo de interação entre causas e consequências. Assim o PIB chegou a cair 8,1% acumulados até o pior momento da crise.

No Brasil de 2014 a 2016, a queda foi disseminada entre os setores da economia. Do lado da produção, só a agropecuária não sofreu. O setor tem sua produção voltada para o mercado externo e por isso é menos dependente da demanda nacional - mas representa apenas cerca de 10% do PIB pelo chamado lado da oferta.

O setor de serviços, que representa mais da metade do produto, caiu. Mas quem mais sofreu mesmo foi a indústria, que chegou a encolher 12,9%.

2.6.3.2- Greve dos Caminhoneiros

A greve dos caminhoneiros iniciou no dia 21 de maio de 2018, e durante 10 dias interrompeu rodovias em pelo menos 24 estados impactando o país com a falta de insumos por conta da logística de transporte terrestre.

A greve aconteceu principalmente pela insatisfação com o aumento do valor do combustível, cobrança de pedágios e com a redução do valor do frete. Essa greve teve alto impacto no cotidiano da população brasileira, pois, segundo dados da Confederação Nacional de Transporte (CNT), 60% do transporte de cargas e 90% do transporte de passageiros são realizados por rodovias. Além disso, os fechamentos de rodovias foram feitos em áreas estratégicas como refinarias da Petrobras e o Porto de Santos, dificultando ainda mais o fluxo de mercadorias.

A greve gerou desabastecimento de produtos nos mercados, principalmente, de alimentos perecíveis como frutas e legumes. Esse desabastecimento influenciou o índice

inflacionário do mês de maio de 2018 que registrou aumento de 0,40%, o dobro em relação ao mês de maio do ano anterior. O aumento da inflação incidiu, preponderantemente, sobre os alimentos perecíveis e a energia elétrica e afetou, sobretudo, as classes mais pauperizadas da população que gastam maior parcela do salário com gastos nesses produtos.

Alguns fatores contribuíram para o cenário de insatisfação dos caminhoneiros que ocasionaram a greve. Devido à recessão econômica pela qual passava o país, houve redução no volume de cargas, especialmente, da indústria e do comércio. Os caminhões passaram a circular com cerca de 60% da capacidade total e ainda 39% dos percursos eram realizados por caminhões vazios, segundo pesquisa de 2014 feita pela Empresa de Planejamento e Logística. Ademais, a frota de caminhões circulando pelo país havia aumentado por conta de financiamentos e incentivos para a compra desses transportes, causando a redução do valor do frete por haver muita oferta de caminhões em relação à demanda.

Esses fatores somaram-se aos constantes aumentos do combustível dos caminhões, o óleo diesel, aumentando os gastos dos caminhoneiros e, conseqüentemente, reduzindo o valor arrecadado com as viagens. O controle do valor do óleo diesel estava entre as principais reivindicações dos caminhoneiros, e atendendo a essa exigência foi criada a Medida Provisória 838 (de 30 de maio de 2018), convertida na Lei nº 13.723 (de 04 de outubro de 2018), que dispuseram sobre a subvenção econômica do óleo diesel de uso rodoviário no país. Inicialmente a subvenção foi estabelecida em R\$ 0,07 por litro até o dia 7 de junho de 2018, sendo ampliada para R\$ 0,30 por litro entre 8 de junho e 31 de dezembro de 2018. A subvenção ao óleo diesel e a redução de impostos federais como PIS e COFINS foram as principais medidas implementadas pelo governo presidencial de Michel Temer para refrear a **greve dos caminhoneiros**.

Após a garantia de subvenção do óleo diesel, o estabelecimento de um piso para o valor do frete e a redução de impostos, os caminhoneiros terminaram a greve ocorrida entre 21 de maio e 1º de junho de 2018. A alta do dólar, em setembro de 2018, provocou novo aumento no valor do óleo diesel, e novamente os caminhoneiros ameaçaram fazer paralisações. Além do acréscimo ao valor do combustível, os caminhoneiros denunciavam também que o valor estabelecido para o piso do frete não estava sendo cumprido. Outras ameaças de paralisações dos caminhoneiros ocorreram em 2019, no entanto, as lideranças da categoria declinaram da proposta de nova greve após conversações com o governo de Jair Bolsonaro, que prometeu cumprir com a fiscalização da cobrança dos fretes.

Para a economia, a paralisação teve grande impacto nos resultados anuais. O Produto Interno Bruto (PIB), que é a soma de todos os bens produzidos no País em dado período, chegou a ter crescimento projetado de até 3%, mas acabou recalculado para 1,3%.

2.6.3.2.1- Impactos Gerados pela Crise dos Caminhoneiros no Setor de Combustíveis

A greve dos caminhoneiros ocorrida em 2018, influenciou o desempenho do mercado de combustíveis sobretudo naquele ano. O setor ficou praticamente estável (alta de apenas 0,3%) em relação ao ano de 2017, totalizando 125,1 bilhões de litros. Sozinho, porém, o mercado de gasolina – um dos produtos com maior grau de desabastecimento durante a greve – sofreu fortemente o efeito da paralisação e recuou 13,1%, na mesma comparação, para 38,4 bilhões de litros.

A venda de combustíveis – gasolina, álcool, diesel e GLP- teve queda de 10% em comparação ao mês anterior. Segundo relatório da Agência Nacional de Petróleo (ANP), no mês da greve nacional, apenas o álcool teve aumento da venda, de 2% em todo o país.

Produto	Região	Vendas (mil m ³)					
		Mês Atual	Variação Mensal	Variação em 12 meses	Acumulado 2017	Acumulado 2018	Variação acumulada no ano
GASOLINA C	Centro-Oeste	288,4	↓ -11,80%	↓ -22,85%	1.804,4	1.550,4	↓ -14,08%
	Nordeste	663,3	↓ -3,27%	↓ -12,10%	3.700,0	3.457,9	↓ -6,54%
	Norte	244,2	↑ 0,31%	↓ -7,37%	1.210,0	1.199,7	↓ -0,86%
	Sudeste	1.206,7	↓ -11,35%	↓ -24,94%	7.987,4	6.673,2	↓ -16,45%
	Sul	663,0	↓ -12,44%	↓ -15,55%	3.951,3	3.707,2	↓ -6,18%
	Total Brasil	3.065,5	↓ -9,16%	↓ -19,00%	18.653,2	16.588,3	↓ -11,07%

O índice foi positivo no volume de venda do combustível em todas as regiões, com destaque para o Nordeste, que teve aumento de 12% no período. Nos cinco primeiros meses deste ano, o aumento da venda do álcool no país foi de 37%.

Na outra ponta, o combustível com maior queda na venda em litros foi o diesel, de -18% em comparação a abril deste ano e de 18% nos últimos doze meses. O Sul foi a região com maior queda, de 27% no mês e de 20% nos últimos doze meses.

2.6.3.3 – Impactos da Pandemia de Covid -19

Em todo o mundo, bilhões de pessoas estão sendo afetadas pela pior crise de saúde desde a Gripe Espanhola, em 1918. Somente na Grande Depressão de 1929, a economia global esteve sob tamanha pressão, com países e empresas em dificuldades econômico-financeiras, e crescimento do desemprego. Medidas de isolamento e distanciamento social visando à redução da circulação de pessoas têm sido amplamente adotadas em grande parte do mundo e, embora

variem em espectro, tais ações têm impactado severamente a mobilidade de pessoas, com consequências sobre consumo, serviços e atividade industrial, reduzindo as expectativas para o crescimento econômico mundial.

A adoção do isolamento social para conter a disseminação da covid-19 provocou impacto também na venda de combustíveis. Em 2020, as distribuidoras venderam 131,8 milhões de metros cúbicos. O volume corresponde a uma queda de 6% frente a 2019, quando foram vendidos 140,1 milhões.

Considerando os volumes comercializados a cada ano, o desempenho de 2020 só não foi pior que em 2012, quando foram vendidos 129,7 milhões de metros cúbicos. As informações são da ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis).



Fonte: ANP (Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis)

Apesar disso, no consolidado anual, a produção de derivados de petróleo nas refinarias brasileiras cresceu 3,3% em 2020, em comparação com o ano anterior, puxada pelo aumento de produção das correntes de óleo combustível, nafta, asfalto e [diesel](#), que contrabalancearam as quedas da gasolina e querosene de aviação (QAV) especialmente, conforme apresentado no quadro abaixo.

Produção de derivados nas refinarias em 2019 e 2020

Por Marcelo Gauto / Fonte: a partir de dados da ANP 2021

PRODUÇÃO DE DERIVADOS NAS REFINARIAS BRASILEIRAS (m ³ /ano)			
PRODUTOS	2019	2020	20/19
Diesel	40.998.507	42.207.864	+2,9%
Gasolina	23.890.300	21.690.748	-9,2%
Óleo Comb.	11.780.739	17.238.550	+46,3%
GLP	7.275.015	7.343.999	+0,9%
QAV	6.066.674	3.332.770	-45,1%
Coque	4.411.889	4.332.411	-1,8%
Nafta	4.480.133	6.194.691	+38,3%
Não-energéticos	2.709.302	2.285.612	-15,6%
Asfalto	1.721.537	2.318.275	+34,7%
Lubrificante	566.063	454.679	-19,7%
Solvente	307.579	312.963	+1,8%
Parafina	124.131	73.600	-40,7%
Outros energéticos	-	-	-
Gasolina Aviação	-	2.216	-
Querosene Ilum.	4.497	4.361	-3,0%
TOTAL	104.336.366	107.792.739	+3,3%

O pior momento para o setor de combustíveis foi abril de 2020, quando algumas refinarias reduziram drasticamente suas cargas. Com mais pessoas em casa, por conta do *lockdown*, verificou-se uma assimetria atípica na demanda dos derivados.

Enquanto o [GLP](#) teve o consumo aumentado, sobrava gasolina, por exemplo. A assimetria na produção e demanda de derivados foi tamanha na ocasião que se registrou falta de GLP em algumas regiões, atendidas rapidamente por importações da Petrobras, enquanto os estoques de gasolina se aproximavam do teto.

Produção de derivados nas refinarias de março a maio de 2020

PRODUÇÃO DE DERIVADOS BRASIL					
REFINARIA	Março (bpd)	Abril (bpd)	Maió (bpd)	Diferença Mar/Abr %	Diferença Abr/Mai %
LUBNOR (CE)	8.199	6.720	6.925	-18,0%	+3,1%
MANGUINHOS (RJ)	11.179	10.527	12.060	-5,8%	+14,6%
RECAP (SP)	53.140	34.817	46.656	-34,5%	+34,0%
REDUC (RJ)	230.395	187.894	214.321	-18,4%	+14,1%
REFAP (RS)	149.897	114.722	157.264	-23,5%	+37,1%
REGAP (MG)	133.836	75.289	102.637	-43,7%	+36,3%
REMAN (AM)	34.531	10.975	7.921	-68,2%	-27,8%
REPAR (PR)	188.832	146.206	189.349	-22,6%	+29,5%
REPLAN (SP)	246.190	216.616	251.292	-12,0%	+16,0%
REVAP (SP)	256.692	181.973	240.356	-29,1%	+32,1%
RLAM (BA)	261.331	230.399	272.015	-11,8%	+18,1%
RPBC (SP)	136.967	105.613	147.783	-22,9%	+39,9%
RIOGRANDENSE (RS)	16.262	10.469	17.946	-35,6%	+71,4%
DAX OIL (BA)	2.232	2.377	2.821	+6,5%	+18,7%
RPCC (RN)	31.785	16.168	28.996	-49,1%	+79,3%
RNEST (PE)	113.917	105.961	102.415	-7,0%	-3,3%
TOTAL	1.875.385	1.456.726	1.800.756	-22,3%	+23,6%

Por Marcelo Gauto / Fonte: a partir dos dados estatísticos ANP 2020

Importações e exportações

Como era esperado, a importação de derivados reduziu-se em 17% em 2020, em função dos menores volumes de diesel, gasolina, nafta e QAV trazidos do mercado externo. Ao mesmo tempo as exportações cresceram 30% no ano, alavancadas pelo óleo combustível e cargas de diesel exportadas em abril e maio.

Importação de derivados no Brasil em 2019 e 2020

Por Marcelo Gauto / Fonte: a partir de dados da ANP 2021

IMPORTAÇÃO DE DERIVADOS NO BRASIL (m ³ /ano)			
PRODUTOS	2019	2020	20/19
Diesel	13.007.765	11.994.559	-7,8%
Gasolina	4.828.412	3.944.014	-18,3%
Óleo Comb.	56.198	81.452	+44,9%
GLP	3.555.341	3.617.128	+1,7%
QAV	1.037.755	326.686	-68,5%
Coque	2.631.612	2.535.982	-3,6%
Nafta	7.630.817	3.832.719	-49,8%
Não-energéticos	11.946	11.609	-2,8%
Asfalto	6.359	32.234	+406,9%
Lubrificante	764.101	851.993	+11,5%
Solvente	579.550	912.327	+57,4%
Parafina	18.822	81.422	+332,6%
Outros energéticos	-	-	-
Gasolina Aviação	59.637	34.946	-41,4%
Querosene Ilum.	-	-	-
TOTAL	34.188.315	28.257.071	-17,3%

Exportação de derivados no Brasil em 2019 e 2020

Por Marcelo Gauto / Fonte: a partir de dados da ANP 2021

EXPORTAÇÃO DE DERIVADOS NO BRASIL (m ³ /ano)			
PRODUTOS	2019	2020	20/19
Diesel	44.805	315.594	+604,4%
Gasolina	3.018.715	2.369.224	-21,5%
Óleo Comb.	7.352.155	12.903.313	+75,5%
GLP	539	205	-62,0%
QAV	2.014.033	993.252	-50,7%
Coque	669.554	651.324	-2,7%
Nafta	-	76.997	-
Não-energéticos	22	38	+72,7%
Asfalto	42.755	43.692	+2,2%
Lubrificante	97.432	94.561	-2,9%
Solvente	426.351	326.966	-23,3%
Parafina	10.197	4.355	-57,3%
Outros energéticos	-	-	-
Gasolina Aviação	-	418	-
Querosene Ilum.	-	-	-
TOTAL	13.676.558	17.779.939	+30,0%

Análise de derivado a derivado:

- Diesel A:** consumo em 2020 esteve praticamente igual ao de 2019, onde a maior produção interna deslocou parcela de produto importado, que registrou queda de 7,8%. A maior produção interna de diesel está associada à queda da produção de QAV, que foi convertido a diesel nas refinarias mediante ajustes de processo. O não impacto nos volumes produzidos e comercializados de diesel no país, advém, mais uma vez, da dependência que o país tem no modal rodoviário de transporte de cargas, que se manteve operando.
- Gasolina A:** consumo aparente reduziu perto de 10% em 2020, resultado da menor mobilidade urbana imposta pela pandemia. A produção interna encolheu proporcionalmente, mesmo com centrais petroquímicas e formuladores tendo aumentado sua participação durante o ano. As importações de gasolina A foram 18,3% menores em 2020, acompanhando a retração do mercado. Parte significativa das correntes de nafta que compõem a gasolina foram direcionadas para nafta petroquímica. As exportações reduziram 21,5%, em linha com a menor produção e dificuldade de encontrar mercado consumidor.

Balanco da Gasolina A no Brasil em 2019 e 2020

GASOLINA A (m ³ /ano)			
FONTE	2019	2020	20/19
Refinarias	23.890.300	21.690.748	-9,2%
Centrais Petroquímicas	1.217.948	1.247.246	+2,4%
Formuladores	85.547	442.453	+417,2%
Importação	4.828.412	3.944.014	-18,3%
Exportação	3.018.715	2.369.224	-21,5%
Consumo aparente	33.040.922	29.693.685	-10,1%

Por Marcelo Gauto / Fonte: a partir de dados da ANP 2021

- Óleo combustível:** destaque para o aumento de 46,3% na produção de óleo combustível, em linha com a valorização dos óleos de baixo teor de enxofre ocorrida após a IMO 2020, a qual o Brasil está muito bem-posicionado.

A maior parte dos 17,2 milhões de metros cúbicos produzidos nas refinarias foi exportada, alcançando 12,9 milhões de m³ em exportação (75% do volume produzido). O mercado asiático costuma ser o principal comprador.

- GLP:** o consumo de GLP no país registrou leve aumento, sendo que tanto a produção interna quanto a importação aumentaram para acompanhar a demanda. A produção nas centrais

petroquímicas e na industrialização do xisto também aumentou. Ainda a produção de GLP que deriva das UPGNs para que se consolide os dados totais do mercado de GLP.

A maior demanda por GLP está associada ao fato de que mais pessoas passaram a ficar em casa, seja por *lockdown* ou *home office*, algo que deve se manter, ainda que parcialmente, em 2021.

Produção, importação e exportação de GLP em 2019 e 2020

GLP (m ³ /ano)			
FONTE	2019	2020	20/19
Refinarias	7.275.015	7.343.999	+0,9%
Xisto	545	14.548	+2569,4%
Petroquímica	152.951	159.147	+3,9%
Importação	3.555.341	3.617.128	+1,7%
Exportação	539	205	-62,0%

Por Marcelo Gauto / Fonte: a partir de dados da ANP 2021

- **QAV:** foi o derivado mais impactado pela pandemia, com redução de consumo de quase 50% em relação ao ano anterior. Parte das correntes de querosene foi direcionada para compor o diesel nas refinarias. A recuperação do mercado de QAV depende de um arrefecimento da pandemia.
- **Nafta:** a produção de nafta foi 38,3% maior nas refinarias, aproveitando-se da queda observada no mercado de gasolina. As importações recuaram 49,8%, em consonância com a maior produção interna e menor demanda do mercado petroquímico, também impactado pela pandemia. O consumo aparente de nafta no país foi 17,8% menor do que o observado em 2019. A nafta é um insumo importante para formulação de gasolina e para produção de plásticos, polímeros, nas centrais petroquímicas do país. A recuperação do mercado de gasolina deverá reduzir a produção de nafta nas refinarias ao longo de 2021.
- **Asfalto:** surpreendente aumento tanto na produção quanto na importação de asfalto foi registrada em 2020, um mercado que vinha em queda desde 2016. Tal movimento pode estar relacionado ao fato de que ocorreram eleições municipais em 2020, sendo algo típico destes anos. É possível também que as prefeituras e concessionárias de rodovias pedagiadas tenham aproveitado o momento de pandemia, com menor circulação de carros, para reparos na pavimentação.

- **Lubrificantes e parafinas:** queda substancial na produção interna foi registrada no país devido a menor oferta da Petrobras nas unidades da REDUC (RJ) e RLAM (BA). Os aumentos das importações foram realizados para compensar a menor produção doméstica, bem como para lidar com o aumento percebido no mercado de parafinas, que cresceu pouco mais de 13% em 2020.

O segmento de lubrificantes teve leve queda aparente no consumo, com redução de 1,7% na demanda.

- **Etanol:** o consumo de anidro recuou 4,8%, majoritariamente por conta da redução do consumo de gasolina comum no país, já que ele é parte da mistura obrigatória a gasolina fóssil que sai das refinarias. O hidratado teve recuo aparente mais acentuado, de 13,7%, impactado pela pandemia e pela queda do preço da gasolina no mercado interno. É esperada uma retomada do mercado de etanol à medida que os preços do petróleo subam no mercado externo, refletindo no mercado doméstico.

Consumo aparente de etanol em 2019 e 2020 no Brasil

BALANÇA COMERCIAL DE ETANOL ANIDRO E HIDRATADO (m ³ /ano)			
PRODUTOS	2019	2020	20/19
Etanol anidro			
Produção	10.407.819	10.241.051	-1,6%
Importação	1.457.468	1.008.573	-30,8%
Exportação	1.315.765	1.211.314	-7,9%
Consumo aparente	10.549.522	10.038.310	-4,8%
Etanol hidratado			
Produção	24.899.178	22.445.559	-9,9%
Importação	134	1.260	+840,3%
Exportação	617.230	1.483.406	+140,3%
Consumo aparente	24.282.082	20.963.413	-13,7%

Por Marcelo Gauto / Fonte: a partir de dados da ANP 2021

2.6.4- Perspectivas para a demanda brasileira por combustíveis em 2021

Após a firme diminuição das vendas de combustíveis com a eclosão da pandemia da COVID-19 em abril de 2020, as vendas de etanol, gasolina e diesel no Brasil voltaram a avançar nos últimos meses. Ainda assim, o volume consumido no último ano, de 112,5 milhões de m³, situou-se 4,6% abaixo do observado em 2019, além de representar queda de 1,6% em relação à média dos últimos 05 anos. Com a expectativa de crescimento econômico em 2021, contudo, a procura por estes produtos tende a se recuperar de modo mais consistente.

Ciclo Otto

Combustível	Vendas (mil m ³)			
	2019	2020	2021*	Var.
Diesel B	57.298	57.472	59.925	4,3%
Diesel B S10	26.978	30.183	34.773	15,2%
Diesel B S500	29.413	26.395	24.567	-6,9%
Diesel A	51.378	51.054	52.235	2,3%
Biodiesel	5.921	6.418	7.690	19,8%
Gasolina C	38.165	35.824	37.771	5,4%
Gasolina A	27.860	26.151	27.573	5,4%
Etanol anidro	10.305	9.672	10.198	5,4%
Etanol hidratado	22.544	19.258	20.192	4,9%
Etanol total	32.849	28.930	30.390	5,0%

Fonte: ANP & StoneX. Elaboração: StoneX. *Vendas de etanol para o ano-calendário (jan-dez)

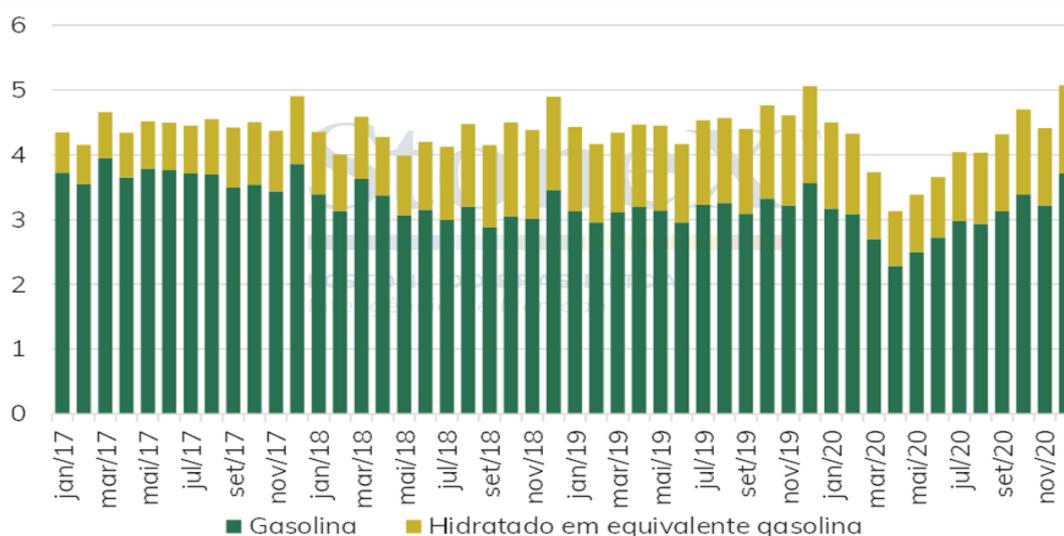
Em 2020, as vendas de combustíveis do ciclo Otto (gasolina e etanol) totalizaram 49,3 milhões de m³ no Brasil. Nesse sentido, a quantidade de energia consumida em automóveis a motores ciclo Otto foi estimada em 409 TWh, menor valor observado desde 2012, quando alcançou 392 TWh. Como comentado, essa dinâmica respondeu à menor mobilidade urbana e à retração econômica no país em 2020.

Especificamente, a diminuição na demanda por essa classe de carburantes foi puxada, especialmente, pela queda anual de 14,6% na procura por etanol, para 13,5 milhões de m³ em gasolina-equivalente. Ainda que de forma menos intensa, as vendas de gasolina também sofreram forte retração, na ordem de 6,1%, para 35,8 milhões de m³.

Em 2021, a expectativa de retomada do crescimento econômico no Brasil deve estimular o consumo de combustíveis Otto. O Banco Central projeta que o PIB do país cresça 3,4%, indicando aceleração após a queda acumulada de cerca de 4,5% estimada para 2020.

Tendo em vista que a conjuntura macroeconômica apresenta correlação com a procura por combustíveis, projetamos que o consumo de energia em automóveis a motores ciclo Otto avance 5,3% no ano corrente, para 430 TWh. Esse crescimento anual é maior do que observado no passado recente, mas é preciso lembrar que o aumento expressivo responde, em parte, à queda acentuada em 2020. Tanto que, no comparativo com 2019, o consumo de energia ainda deve representar retração de 3,8%.

Evolução recente do consumo de combustíveis Otto (mi m³)

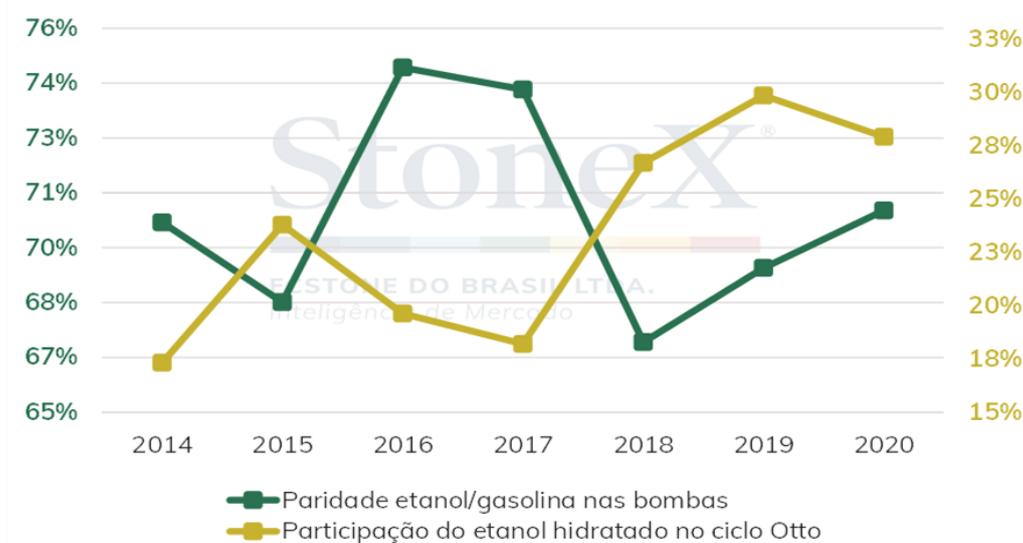


Fonte: ANP. Elaboração: StoneX.

Com isso, espera-se que a demanda por etanol e gasolina se situe em cerca de 51,9 milhões de m³, aumento frente ao último ano de 5,3%, mas diminuição ante à média de 05 anos de 1,0%. Apesar das perspectivas positivas, alguns fatores ainda podem se colocar como limitantes ao aumento da procura por essa classe de carburantes.

Ao longo dos últimos anos, o etanol assumiu protagonismo nas temporadas sucroalcooleiras do Centro-Sul, região que corresponde por grande parte da destilação e consumo do produto no Brasil. Tanto que, em 2019/20 (abr-mar), a produção do biocombustível no cinturão canavieiro apresentou firme avanço anual de 7,4%, totalizando recorde de produção de 33,3 milhões de m³.

Paridade etanol/gasolina e share do hidratado no ciclo Otto



Fonte: ANP. Elaboração: StoneX.

No entanto, tal dinâmica perdeu força na temporada 2020/21 (abr-mar) em meio à eclosão da pandemia do novo coronavírus. De fato, o ano de 2020 foi caracterizado pelo menor consumo de combustíveis, resultado da retração econômica e das medidas de contenção ao avanço da COVID-19 que, em conjunto, limitaram a mobilidade urbana e o transporte de mercadorias.

No ano calendário de 2020, as vendas do hidratado para o mercado doméstico brasileiro recuaram para 19,3 milhões de m³ – após terem alcançado a máxima de pouco mais de 22,5 milhões de m³ no ano anterior. Tal conjuntura atuou como o primeiro fator de desestímulo ao direcionamento da cana à produção de etanol no ciclo corrente.

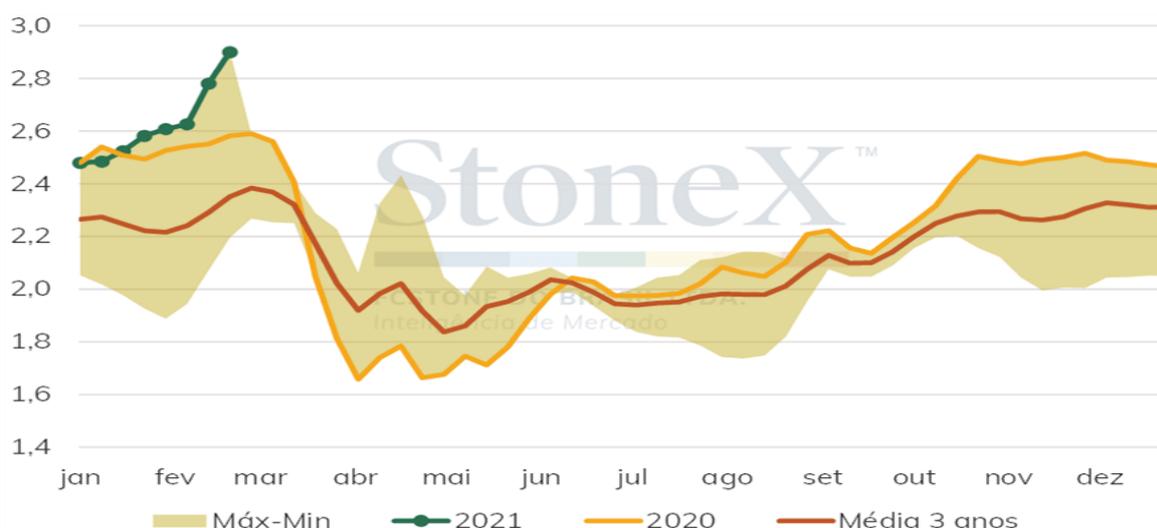
Para além do contexto de menor demanda por combustíveis, o aperto no balanço de O&D de açúcar no mercado internacional corroborou a maior rentabilidade do adoçante frente ao etanol. Tal cenário tem sido evidenciado pelos patamares recordes alcançados pelo #11 na ICE/NY quando convertido à moeda nacional – fato que reforçou o estímulo à maximização do mix açucareiro pelas usinas do país.

Sob a ótica do consumo de ciclo Otto, observamos que a participação média do álcool em 2020 foi de 27,3%, representando queda anual de 1,9 p.p., mas ainda assim se posicionando 4,2 p.p. acima da média de 5 anos. Quando consideramos somente o Centro-Sul, nota-se que o *share* do hidratado alcançou 33,1% no período (-1,8 p.p. e +4,5 p.p., em ordem).

É importante ressaltar que a perda de espaço do etanol para a gasolina é reflexo dos preços do biocombustível em patamares elevados – apesar da menor demanda em meio à pandemia. Na média nacional de 2020, a paridade de preço entre o renovável e seu equivalente fóssil alcançou 70,5%, apresentando alta anual de 1,6 p.p. Vale comentar que o indicador permaneceu acima da equivalência energética de 70% em boa parte do ano – favorecendo, portanto, o consumo de gasolina.

Mais especificamente, diante do menor protagonismo do álcool ao longo da safra sucroalcooleira de 2020/21 (abr-mar) no Centro-Sul, as cotações do produto seguiram trajetória de alta. O preço PVU (posto-veículo-usina) do hidratado com base em Ribeirão Preto/SP, por exemplo, alcançou patamar médio de R\$ 2,20/L em 2020, valorização anual e frente à média de 3 anos de 2,5% e 8,7%, respectivamente.

Cotação PVU do hidratado em Ribeirão Preto (R\$/L)



Fonte & Elaboração: StoneX.

Direcionando as atenções para a safra 2021/22, a iniciar em abril/21 no cinturão canavieiro, a expectativa é de que o maior direcionamento da cana à produção de açúcar persista. Em meio às projeções de déficit global de açúcar e, conseqüentemente, maior remuneração da *commodity* frente ao etanol, a StoneX projeta que o mix açucareiro permaneça elevado na próxima temporada, em 45,2% – patamar 0,7 p.p. inferior à 2020/21, mas 10,9 p.p. acima do observado em 2019/20 – safra de produção recorde de álcool.

Em termos práticos, este cenário deve reduzir a oferta de etanol no mercado interno, ainda mais diante das perspectivas de crescimento no consumo do Ciclo Otto no ano corrente. Em suma, estimamos que a destilação total do álcool alcance 29,4 milhões de m³ em 2021/22, recuo safra-a-safra de 3,5%. Deste volume, espera-se que 2,9 milhões de m³ sejam referentes ao etanol de milho, correspondendo a um crescimento de +11,5% em relação ao ciclo anterior.

Nesse sentido, alguns pontos precisam ser ponderados nessa análise. De fato, a expectativa de menor oferta do biocombustível não se restringe ao setor sucroalcooleiro, tangenciando também as perspectivas para o mercado de grãos. Isso porque o mercado de milho tem sido caracterizado por estoques apertados, comercialização avançada e preços recordes – fatores que, juntos, podem pressionar a margem das usinas e limitar avanço mais expressivo da produção de etanol a partir do cereal em 2021/22.

De modo geral, a rentabilidade significativa do açúcar deve corroborar a receita das usinas do Centro-Sul, de modo que estas tenham margem para manter os preços do biocombustível em

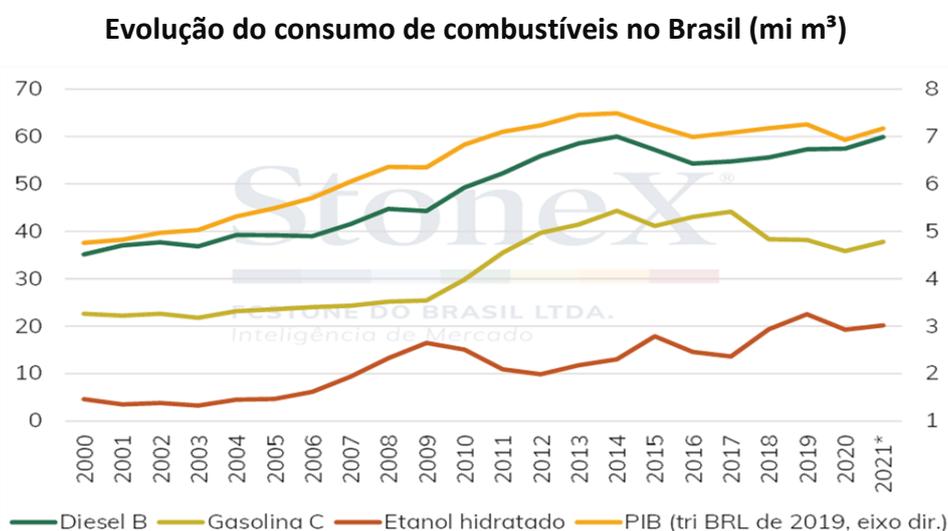
patamares sustentados. Com isso, projetamos que a produção de hidratado no Centro-Sul alcance 19,1 milhões de m³ ao final da próxima temporada, recuo safr-a-safr de 8,0% – número que considera a expectativa de maior participação da gasolina no consumo do Ciclo Otto.

Por mais que esse cenário ainda dependa da conjuntura do petróleo e, conseqüentemente, da gasolina (pontos que serão abordados na seção abaixo), parece provável que o *share* de hidratado no consumo de ciclo Otto apresente recuo significativo na próxima safra no cinturão canavieiro, para um dos menores patamares dos últimos anos.

Ainda assim, considerando o recuo acentuado das vendas em 2020, estimamos que o consumo de etanol avance 5,0% em 2021, para 30,4 milhões de m³. Especificamente, projetamos que a demanda por hidratado aumente 4,9%, para 20,2 milhões de m³, ao passo que a de anidro alcance 10,2 milhões de m³ (+5,4%).

Gasolina

Apesar do recuo na demanda por combustíveis do ciclo Otto em 2020, a maior participação da gasolina no mix de produtos mitigou quedas mais expressivas na procura pelo carburante fóssil. Ao passo que as vendas de hidratado apresentaram recuo anual de 14,6%, a demanda por gasolina C se manteve em patamares mais confortáveis, em 35,8 milhões de m³ (-6,1%).



Fontes: ANP, IBGE, BCB & StoneX. Elaboração: StoneX.

Conforme discutido anteriormente, a valorização do preço do açúcar em 2021 tende a tornar o mix das usinas de cana mais açucareiro e, portanto, a menor disponibilidade de etanol no mercado interno pode atuar como fator de suporte aos preços do biocombustível em relação à gasolina.

Desde o início de 2021, contudo, a Petrobras já realizou aumento de 34,2% no preço da gasolina A, que opera atualmente em R\$ 2,5183/L. Diante disto, parece pouco provável que novos reajustes sejam observados no curto prazo, tendo em vista que os preços praticados no mercado interno se encontram mais equiparados aos de referência no âmbito internacional.

Ainda assim, quando há disparidade de preços entre o mercado doméstico e internacional, os importadores de combustíveis costumam ser os mais prejudicados. Caso esse cenário volte a ser observado, pode pesar sobre as compras internacionais, o que aumenta a necessidade de que a Petrobras refine produto suficiente para atender o crescimento projetado para a demanda doméstica.

Para além disso, a perspectiva de menor oferta de petróleo pela Opep e Rússia e as nevascas em regiões petrolíferas dos EUA atuaram como fatores altistas para o óleo bruto – tanto que, na primeira semana de fevereiro, por exemplo, o *Brent* valorizou cerca de 8,9%, ao passo que o *WTI* teve alta de 6,2%. A depender do repasse dos reajustes ao consumidor final, tal dinâmica poderia pesar sobre a competitividade da gasolina nas bombas. No entanto, conforme comentado anteriormente, parece provável que as usinas sucroalcooleiras trabalhem com preços de etanol mais elevados, acompanhando a movimentação do combustível fóssil – dinâmica que já vem sendo observada.

Em meio a este contexto, projetamos que as vendas de gasolina C pelas distribuidoras avance 5,4% em 2021, para 37,7 milhões de m³. Em paralelo, o consumo de gasolina A (sem a mistura com o etanol aditivo) deve totalizar 27,6 milhões de m³, contra os 26,1 milhões de m³ observados em 2019.

No entanto, é importante ponderar que a perspectiva de avanço nas vendas de gasolina ainda dependerá da retomada econômica. Com isso, a campanha de vacinação segue sendo ponto de atenção nos próximos meses e, por isso, a expectativa é de que a demanda por combustíveis do ciclo Otto tenha crescimento mais expressivo somente a partir do 2º semestre.

Diesel

Ao contrário do observado para o etanol e para a gasolina, o consumo de diesel avançou 0,3% no ano passado, para 57,5 milhões de m³ – volume que também se situa 2,9% acima da média dos últimos cinco anos.

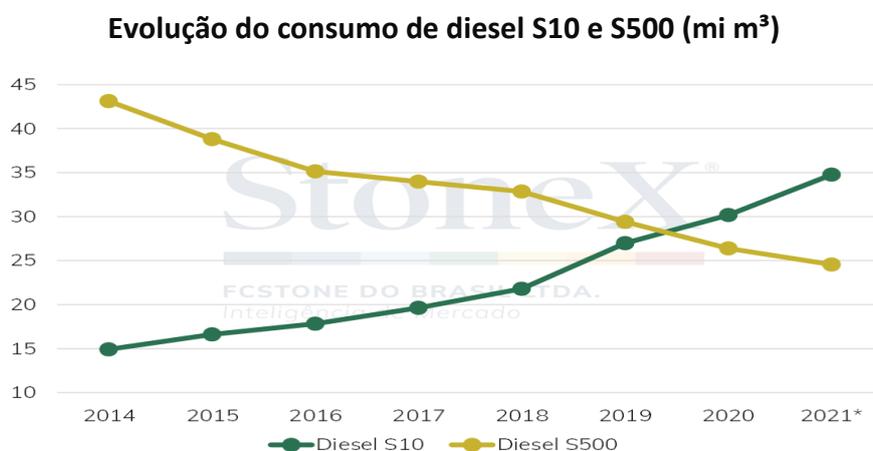
Esse cenário é interessante, especialmente quando consideramos que a procura por diesel é altamente correlacionada com o desempenho econômico do país, tendo em vista que a matriz de

transporte brasileira é quase exclusivamente rodoviária. Neste sentido, a retração do PIB em 2020 poderia ter pressionado a procura pelo combustível fóssil.

No entanto, vale notar que o diesel é utilizado, especialmente, no abastecimento de caminhões e máquinas agrícolas, sendo fortemente relacionado ao desempenho do agronegócio brasileiro. Desta forma, a firme valorização do dólar e o estímulo às exportações, especialmente pelo complexo de grãos, ajudou a sustentar as vendas do combustível no último ano.

Diante da projeção de crescimento do PIB e da expectativa de que o real se mantenha desvalorizado frente ao dólar, é possível que 2021 continue favorecendo as exportações do agronegócio – o que, por sua vez, têm influência direta sobre as estimativas de consumo de diesel no Brasil. Em suma, esperamos que 59,9 milhões de m³ do combustível sejam demandados, crescimento anual de 4,3%.

Ainda assim, é preciso ponderar que, com as incertezas, as vendas de diesel podem ser impactadas. De fato, a medida estimulou o consumo do produto no último ano, sendo que estados do Norte e Nordeste do país se mostram mais dependentes da transferência de renda para a compra do combustível.



Fonte: ANP. Elaboração: StoneX.

2.4.7 - Potencial das Cidades onde estão localizados os Postos de Combustíveis da Rede

2.4.7.1- Inhumas

Inhumas está localizada em Goiás, as margens da GO-070, na mesorregião de Goiânia. Antes de ser chamada Inhumas, recebeu o nome de Goiabeira, devido ao extenso goiabal que podia ser visto antes da chegada das fazendas de gado (processo de desenvolvimento da região).

As terras de Inhumas foram, segundo os historiadores, adquiridas por Félix Rodrigues, fazendeiro que batizou, em 1858, o nome da cidade de Goiabeira. Apesar do batizo ter sido feito em 1858, a criação do distrito só ocorreu de fato em 1896, sob a Lei Nº 4.

Muitos imigrantes foram responsáveis pelo crescimento da região, como os sírio-libaneses, espanhóis, italianos, japoneses e portugueses, cada qual com sua contribuição. Por ser uma região de terra roxa com reserva de mata cultivável, sendo ótima para a cultura do café, despertou grande corrente imigratória, principalmente com a chegada da ferrovia até Anápolis e a proximidade com a capital Goiânia.

O Município de Inhumas situa-se a uma distância de 45 km da capital e faz limites com cinco municípios. Esses limites podem ser rios, serras, pontes ou mesmo cercas. Os limites do município de Inhumas são: Ao Norte – Itauçu, Ao Sul – Caturai e Goianira, A Leste – Brazabrantes e Damolândia e A Oeste – Araçu.

Em 2020 sua população estimada foi de 53.269 habitantes e uma densidade demográfica de 78,68 hab/km².

Economia

Atualmente, Inhumas tem sua economia voltada para a agroindústria, possuindo um distrito agroindustrial (DAI), nele encontram-se importantes indústrias nacionais. Assim, a agricultura é a principal fonte de renda da população, e a plantação de cana-de-açúcar é forte na região, isso se dá ao fato de a cidade produzir o álcool combustível e açúcar.

Inhumas tem uma renda per capita de R\$ 18.933,26, ocupando a 6ª posição no ranking de cidades desenvolvidas da microrregião. Por isso, é também considerada um dos municípios com mais destaque econômico no estado de Goiás. No ranking estadual, ocupa a posição 124ª entre os 246 municípios que existem.

2.4.7.2 - Caturai

O município de Caturai localiza-se no Estado de Goiás, na microrregião de Anápolis e mesorregião do Centro Oeste goiano, distante apenas 32 quilômetros da capital. É servida pela GO-070, ligando Goiânia, Goianira, Caturai e Inhumas. Já a GO-523 que parte do km 31 da GO-070 e a GO-222, na altura do km 10 da GO-523, liga Caturai à Araçu.

Possui como municípios limítrofes: Inhumas, Goianira, Santa Bárbara, Araçu, Avelinópolis e Trindade.

A área territorial do nosso município é de 207, 154 km², e a população de 5.038 habitantes, de acordo IBGE/2018. A população de nosso município é distribuída pelas três zonas que são:

- *Zona urbana: Centro da cidade;*
- *Zona suburbana: Vilas e bairros;*
- *Zona rural: fazendas, sítios e chácaras.*

Caturaí possui algumas vilas e setores, são elas: Centro, Vila Ordem e Progresso, Vila Novo Horizonte, Vila Mutirão, Setor Dianópolis, Vila Morato, Setor Santa Cecília, Parque Industrial, Setor Noroeste, Setor Interlagos, Setor Luís Moreira de Melo e Residencial Condomínio do Lago. Todas as vilas e setores contam com água encanada e energia elétrica.

Economia

A base da economia de Caturaí está ligada à **agricultura** e a pecuária. A zona rural produz: milho, arroz, feijão, alho, café e hortaliças.

Em nosso município destaca-se também a **pecuária**, ou seja, o trabalho de criar e cuidar do gado, dos quais podemos destacar: – Bovinos (boi, vaca), – Suínos (porcos).

Dentre os bovinos destaca-se a criação das raças: nelore, mestiça e Jersey.

Caturaí além de explorar os recursos naturais, também desenvolve um ótimo trabalho quase que artesanal no campo da indústria de transformação, ou seja: a indústria transforma os produtos naturais ou matéria prima em outros produtos.

Exemplo: indústria de produção de sapatos e confecção de roupas, etc.

Já no campo do comércio Caturaí se destaca com várias casas comerciais espalhadas pela cidade.

São elas: serraria, farmácias, sorveterias, panificadoras, casas de carnes (açougues), auto elétricas, barbearias, lanchonetes, supermercados, mercearias, distribuidoras de gás e bebidas, pamonharias, lojas de vestuários e cosméticos, casa lotérica, lan house, lojas de materiais de construção e produtos agropecuários, pet shop, confecção de lingerie, postos de gasolinas, etc.

Logística dos municípios:

Os municípios são cortados pela rodovia GO-070, a qual dispõem de tais características:

- [Rodovia estadual](#) pertencente ao estado de [Goiás](#) que liga a capital [Goiânia](#) ao noroeste do estado;
- Possui grande índice de veículos/dia cerca de 30 mil;
- Conhecida também por “Rodovia do Boi”;
- Corta cidades como [Goianira](#), [Inhumas](#), [Itauçu](#), [Itaberaí](#), [Cidade de Goiás](#), [Faina](#), [Araguapaz](#) e termina na cidade de [Aruanã](#);
- Destaca-se ainda por ser um importante elo entre a Capital do Estado e diversos municípios;
- A GO-070 beneficia toda região, especialmente os municípios de Inhumas, Araçu, Brazabrantes, Caturai e Goianira. Além de agropecuária pujante, essas cidades contam com frigoríficos, usinas, cerâmicas e granjas que necessitam dessa rodovia para transportar sua produção;
- Importante via de escoamento da produção em Goiás, com acesso ao norte do Estado, pois permite o escoamento da produção de grãos para estados vizinhos.
- O trecho entre Goiânia e Goianira é duplicado e possui 19 quilômetros. Desses, 1,2 quilômetros estão no perímetro urbano de Goiânia, ou seja, ele começa no entroncamento com a Avenida Perimetral Norte e vai até o Córrego Caveirinha. A outra parte da duplicação que tem 18 quilômetros de extensão vai do Córrego Caveirinha até Goianira.
- A GO-070 está duplicada, sinalizada e iluminada de Goiânia a Inhumas, num trecho de 36 quilômetros;
- A GO-070 facilita os fluxos populacionais de uma cidade para a outra;
- A GO-070 proporcionou a constituição de bairros populosos ao redor da rodovia como, por exemplo, Bairro Residencial Triunfo I e II e Solar das Paineiras;
- A rodovia se estende de Goiânia à Cidade de Goiás. É a partir dela que os turistas têm acesso a GO-164 que liga a Cidade de Goiás ao município turístico de Aruanã, localizada às margens do Rio Araguaia

3. Plano de Recuperação Judicial

3.1. Os Motivos da Crise

As Devedoras são empresas que, embora detenham personalidade jurídica autônoma, sempre atuaram de maneira coordenada, constituindo-se no Grupo Liberdade, sendo afetadas em conjunto pela crise econômica com semelhante intensidade.

A empresa iniciou suas atividades em dezembro de 2015, com a implantação de um posto de combustíveis no município de Caturai – GO, Auto Posto Liberdade EIRELI (“Liberdade I”). Na ocasião, sem disponibilidade adequada de caixa para gerenciar suas necessidades de fluxo financeiro (o que é a realidade da maioria das empresas em sua fase inicial), a empresa contratou um capital de giro na instituição financeira Bradesco, porém aprovado uma quantia insuficiente e com altas taxas de juros, o que influenciou nas margens do negócio. Ainda neste primeiro momento, até pelas condições financeiras da empresa, as vendas ocorriam 100% a vista, o que reduz a competitividade nas vendas, comprometendo a racionalização dos custos fixos.

Seis meses após o início de suas atividades, começou a ampliar suas políticas de vendas com a implantação de vendas a prazo, inclusive na modalidade de crediário. Esta estratégia proporcionou um crescimento imediato em suas vendas, porém, conseqüentemente gerou uma maior necessidade de capital de giro para suportar o equilíbrio das entradas e saídas de caixa. Para tal, a empresa buscou um novo empréstimo, celebrando junto a instituição Caixa Econômica Federal. Vale a pena ressaltar que juros influenciaram no resultado das margens.

Em 2018, apesar das dificuldades da operação, surgiu a oportunidade de alugar um Posto de Combustível na cidade de Inhumas GO, onde deu início as operações do Auto Posto Liberdade II (“Liberdade II”). A intenção foi alavancar de forma significativa o faturamento e melhorar a rentabilidade, do agora como grupo de negócios. Foi estruturado um contrato de 05 anos de arrendamento. Para esta segunda unidade, houve ainda a necessidade de investimentos na estrutura física para adequação e modernidade. Em detrimento de dificuldades de obtenção de crédito junto ao mercado, os recursos necessários para realização dos referidos investimentos, foram custeados do caixa da unidade de Caturai – GO (“Liberdade I”). Na ocasião, foi estruturado o conceito “Grupo Econômico”, o qual visava gerenciar as duas unidades de forma unificada. Esta medida afetou as condições de caixa da unidade de Caturai (GO).

Em 2019, quase no fim do primeiro empréstimo contraído para implantação do primeiro posto, a empresa via novamente na necessidade de contrair um novo empréstimo de capital de giro, diante das necessidades de fomentar as distorções das políticas de compra e vendas da empresa, visto que cada vez mais se via necessário comprar com maior concentração a vista para obtenção de melhores preços, bem como vender a prazo para se tornar mais competitivo no mercado de

atuação. Ressalta-se ainda a expressiva concorrência e “guerra de preços”, o que afeta literalmente as finanças de todas as empresas concorrentes. O cenário de crédito não estava favorável para contratação de empréstimos em condições atrativas. Devido a burocracia e ainda em função de pendências existentes, os recursos aprovados, além de insuficientes, demoraram para serem contratados. Nesta ocasião, a empresa já se encontrava em “sufoco financeiro” para gerenciar suas necessidades de capital de giro, impostas pela natureza do negócio e práticas de mercado.

Ainda em 2019, em meio das dificuldades de caixa, surgiu a possibilidade estratégica de “BANDEIRAR” os dois Postos de Combustíveis, o que apesar de não a opção mais viável, era uma alternativa que poderia contribuir para melhor gestão das necessidades de caixa que se requeria para o momento. Desta forma, os sócios tomaram conhecimento e avaliaram várias opções e propostas, chegando à conclusão de que a mais interessante seria a “Distribuidora ALE”. Foi então celebrado o contrato de “bandeiramento”, procedimento que vale a pena destacar demorou bastante, não seguindo as perspectivas que haviam sido acordados na ocasião da negociação da proposta.

Assim que os recursos oriundos do “bandeiramento” foram realizados por parte da ALE, sendo parte em dinheiro e outra parte por meio do abatimento de boletos bancários que já estavam sendo operados com a própria “ALE”, imediatamente os sócios pagaram algumas pendências financeiras adquiridas antes deste referido contrato.

Buscando melhorar a performance financeira das operações, os sócios avaliaram a possibilidade de reduzir o custo de transporte dos combustíveis, onde na ocasião era pago frete para terceiros. Desta forma, foi definido a estratégia de adquirir um caminhão para realização de uma logística própria. Foi adquirido um caminhão da marca Mercedes, modelo Atego 3030, financiado pelo Banco Mercedes-Benz.

É importante reiterar que, para a definição da estratégia de bandeiramento, foi combinado com a “Distribuidora ALE” que os preços dos combustíveis seriam cobrados em até R\$ 0,09 por litro a mais dos preços praticados pelas bandeiras brancas. No início da vigência do contrato, este valor foi seguido corretamente. Porém, em questões de alguns meses, esse valor passou a subir sistematicamente, trazendo assim perca de competitividade nas vendas das duas unidades, afetando diretamente a saúde financeira das RECUPERANDAS.

Em março de 2020, deu-se início a Pandemia, provocando imediatamente uma expressiva queda nas vendas. Na ocasião, o valor cobrado a mais que os concorrentes de “Bandeira Branca”, já chegava a R\$ 0,25 em alguns produtos. Com isso, os postos passaram a ter sucessivos prejuízos. Consequentemente, o grupo perdeu totalmente o poder de compra e venda, pois compravam bem mais caro que os postos de bandeira branca e, alternavam em duas estratégias totalmente inviáveis: ora vendia na faixa de preço dos concorrentes sem bandeira e sem margem, ora vendia (com pouca demanda) com margens - porém com preços superiores ao mercado. Neste período o

passivo da empresa cresceu expressivamente, chegando ao ponto de o imóvel não conseguir pagar este passivo. Foi cogitado vender a unidade de Caturai – GO (“Posto Liberdade I”) para suprir os problemas financeiros, porém foi avaliado que não resolveria o problema, em detrimento de outros que seriam gerados.

Desta forma, ao final do ano de 2020, não se viu outra alternativa a não ser recorrer a duas situações essenciais para sobrevivência dos negócios: rescisão com o bandeiramento ALE, voltando a atuar como bandeira branca e o pedido de Recuperação Judicial, a fim de buscar uma solução para garantir a continuidade dos negócios.

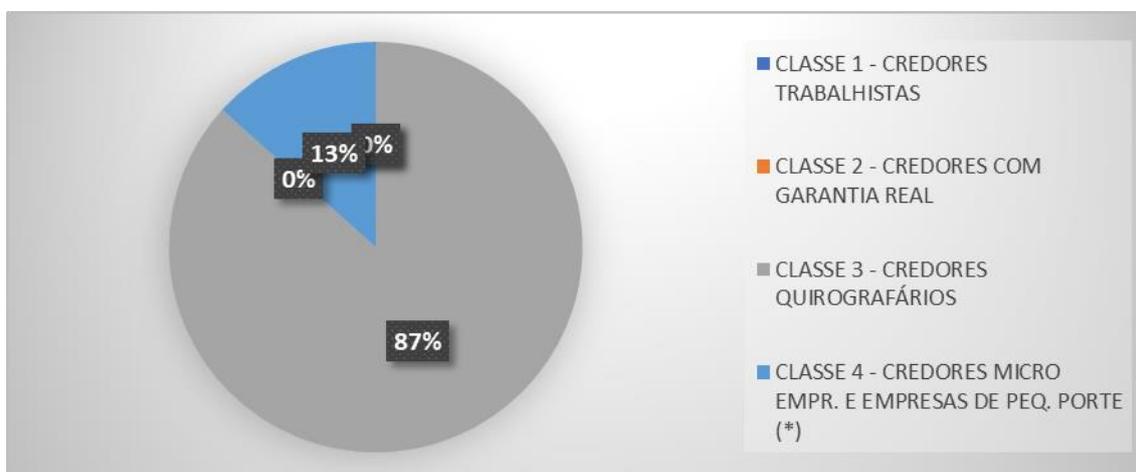
3.2. Primeira relação de credores

A relação de credores encontra-se assim dividida:

Classe I – Credores Trabalhistas	Total de R\$ 0,00
Classe II – Credores com Garantia Real	Total de R\$ 0,00
Classe III – Credores Quirografários	Total de R\$ 2.847.955,40
Classe IV – Credores ME e EPP	Total de R\$ 438.000,00

TOTAL GERAL R\$ 3.285.955,40

Gráfico de representatividade de cada classe perante o total das dívidas sujeitas a RJ



Esse quadro pode ser alterado com a apresentação da segunda relação de credores elaborada pelo Administrador Judicial ou, ainda, após julgadas possíveis impugnações ou habilitações retardatárias na publicação do Quadro Geral de Credores, como dita a Lei 11.101/2005.

Ocorrendo em qualquer momento a criação de classe de credores não prevista neste plano, através de decisão judicial, o credor desta nova classe, estará sujeito:

- a) Sendo credor classe I (credores derivados da legislação do trabalho ou decorrentes de acidentes de trabalho), após aplicação de deságio de 60% (sessenta por cento), o disposto no caput e §1º do art. 54 da Lei 11.101/2005; e
- b) Sendo credor classe II (credores com garantia real) as condições gerais de pagamento previstas para os credores da classe III (credores quirografários).

3.3. Plano de Reestruturação Operacional

Conciliantemente a este PLANO medidas de ajustes severas foram, estão e serão tomadas pelas RECUPERANDAS, em especial:

- a) Desenvolvimento de plano de contingência para futuras situações de redução da margem bruta.
- b) Mudanças na gestão de compras, concentrando maior parte do volume de aquisições com pagamento à vista, primeiramente em função de busca de melhores preços e pela própria imposição do mercado e setor de crédito para empresas que se encontram em Recuperação Judicial.
- c) Manter o formato e conceito de grupo, centralizando a gestão das duas empresas a fim de manter custos mais enxutos para suas operações.
- d) As empresas estão passando por minuciosa revisão em seus processos buscando redução de custos fixos e variáveis, em possíveis margens existentes, em especial nos centros de custos energia, manutenções, material de escritório e limpeza, operações financeiras, assessorias, entre outros. Esta ação também visa contribuir com a margem do negócio a fim de permitir melhor viabilidade das operações;
- e) Prospecção de novos fornecedores parceiros, a fim de atender demandas específicas deste PLANO.
- f) Redução de funcionários com possível terceirização da lanchonete/conveniência.

3.4. Plano de Reestruturação Financeira

3.4.1 Proposta de Pagamento aos Credores Sujeitos a Recuperação Judicial e Aderentes¹

O PLANO tem como escopo:

- a) Preservar as RECUPERANDAS como unidade econômica geradora de empregos, tributos e riqueza, assegurando assim o exercício de sua função social e sustentável;
- b) Superar sua atual situação econômica e financeira, recuperando-se com isso o valor da empresa e de seus ativos; e
- c) Atender aos interesses de seus credores indicando as fontes dos recursos e o cronograma de pagamento.

Após análise da situação econômica e financeira no cenário de retomada, com os devidos ajustes operacionais realizados ou em andamento, considerando as possibilidades trazidas pelo artigo 50 da Lei 11.101/2005, as RECUPERANDAS se utilizarão em especial, mas não exclusivamente, dos seguintes meios de recuperação:

- Concessão de prazos e condições especiais de pagamento das obrigações vencidas e vincendas;
- Equalização de encargos financeiros;
- Venda de unidade produtiva isolada constituída pelo fundo de comércio de uma das unidades; e
- Novação de dívidas.

3.4.1.1. Concessão de prazos e condições especiais de pagamento

das obrigações vencidas e vincendas

CLASSE III

Condições gerais de pagamento: aos credores inscritos na Classe III o pagamento dos valores atualizados nos termos do item 3.4.1.2, ocorrerá em 120 (cento e vinte) parcelas mensais, vencendo-se a primeira no 13º (décimo terceiro) mês posterior a data de publicação da decisão de homologação do PLANO, observado o escalonamento abaixo:

¹ Credores Aderentes são aqueles não sujeitos aos efeitos da recuperação judicial que voluntariamente aderem aos termos deste PLANO.

PARCELAS	% DO PRINCIPAL POR PARCELA
1 – 24	0,20%
25-36	0,30%
37-48	0,40%
49-119	1,20%
120	1,60%

a) Ocorrendo o pagamento da parcela na respectiva data de vencimento as RECUPERANDAS farão jus, a título de bônus de adimplência, de desconto de 60% (sessenta por cento) sobre o total da parcela.

b) Eventual inadimplência em um determinado mês, observado o disposto no item 3.4.1.2.b.II, acarreta a perda de 50% (cinquenta por cento) do bônus de adimplência naquela parcela, além da incidência de encargos de inadimplência também previstos no item mencionado, não excluindo, entretanto, sua aplicação integral nos meses subsequentes.

c) Os credores deverão informar no processo e ao administrador judicial a conta corrente para depósito, sob pena de não ser efetuado o pagamento e não caracterizar o descumprimento do PLANO, considerando que o direito brasileiro adota a regra do pagamento quesível (art. 327 CC). Ocorrendo o pedido de levantamento da recuperação judicial sem o informe da respectiva conta corrente para depósito, as RECUPERANDAS efetuarão, para cumprimento das obrigações assumidas neste PLANO, depósito judicial individualizado dos valores devidos até a data do levantamento.

d) Eventuais credores posteriormente habilitados nesta classe estarão sujeitos às condições de pagamento aqui estabelecidas. Nesta hipótese o pagamento ocorrerá em até 30 (trinta) dias úteis contados da notificação/intimação das RECUPERANDAS quanto ao direito incontestado do novo credor.

CLASSE IV

Condições gerais de pagamento: aos credores inscritos na Classe IV o pagamento dos valores atualizados nos termos do item 3.4.1.2, ocorrerá em 120 (cento e vinte) parcelas mensais, vencendo-se a primeira no 13º (décimo terceiro) mês posterior a data de publicação da decisão de homologação do PLANO, observado o escalonamento abaixo:

PARCELAS	% DO PRINCIPAL POR PARCELA
1 – 24	0,20%
25-36	0,30%
37-48	0,40%
49-119	1,20%
120	1,60%

- a) Ocorrendo o pagamento da parcela na respectiva data de vencimento as RECUPERANDAS farão jus, a título de bônus de adimplência, de desconto de 60% (sessenta por cento) sobre o total da parcela.
- b) Eventual inadimplência em um determinado mês acarreta a incidência de encargos de inadimplência previstos no item 3.4.1.2.
- c) Os credores deverão informar no processo e ao administrador judicial a conta corrente para depósito, sob pena de não ser efetuado o pagamento e não caracterizar o descumprimento do PLANO, considerando que o direito brasileiro adota a regra do pagamento quesível (art. 327 CC). Ocorrendo o pedido de levantamento da recuperação judicial sem o informe da respectiva conta corrente para depósito, as RECUPERANDAS efetuarão, para cumprimento das obrigações assumidas neste PLANO, depósito judicial individualizado dos valores devidos até a data do levantamento.
- d) Eventuais credores posteriormente habilitados nesta classe estarão sujeitos às condições de pagamento aqui estabelecidas. Nesta hipótese o pagamento ocorrerá em até 30 (trinta) dias úteis contados da notificação/intimação das RECUPERANDAS quanto ao direito incontestado do novo credor.

3.4.1.2. Equalização de encargos financeiros

Em face da necessidade de equalização dos encargos financeiros, todas as dívidas sujeitas ao presente Plano de Recuperação ou mesmo em caso de eventual crédito aderente ou posteriormente habilitado, estarão sujeitas a seguinte política de juros prefixados:

a) Credores Classe III e IV – condições gerais de pagamento:

- I. Juros: Os valores sofrerão reajuste a partir da data da publicação da homologação do PLANO por 2% (dois por cento) ao ano e serão devidos juntamente com as parcelas de principal.
- II. Inadimplemento: Até 30 (trinta) dias de atraso incidirá multa diária de 0,010% (dez milésimos por cento) sobre o valor não pago, além dos encargos previstos no item I. Acima deste prazo a não liquidação da obrigação caracterizará o não cumprimento do presente PLANO, ensejando todas as consequências previstas na LRF.

O prazo de 30 (trinta) dias estabelecido acima visa evitar que eventual atraso no pagamento de uma parcela se constitua em motivo draconiano para decretação de falência da RECUPERANDA. Referido zelo se justifica para que, no caso de um mero atraso, que pode ser causado por equívoco ou esquecimento, possa ser sanado, sem maiores consequências, permitindo a manutenção da sociedade empresária, na forma do art. 47 da LRF. Em face da necessidade de busca de

razoabilidade e de proporcionalidade, o modelo trazido nas referidas disposições do PLANO, que prevê inclusive a incidência de penalidade financeira durante os dias de atraso, como em qualquer transação comercial, permite que seja sanada eventual situação com solução que permita, ao mesmo tempo, a sobrevivência da empresa, a satisfação do crédito sujeito ao processo recuperacional, assim como a manutenção da fonte geradora de renda, empregos e tributos.

3.4.1.3. Venda de UPI

A aprovação deste PLANO pela Assembleia Geral de Credores e sua homologação pelo juízo do processo, com fundamento no Art. 142, V, da LRF, autoriza as RECUPERANDAS a proceder a venda do fundo de comércio de uma de suas unidades, que será alienado como UPI, desde que seja observado:

- a) Realização de avaliação do fundo de comércio subscrita por empresa ou profissional especializado;
- b) Se proposta única não poderá ser inferior ao valor apresentado na avaliação. Havendo disputa, no entanto, a oferta mínima observará o piso de 80% (oitenta por cento) do valor avaliado, admitindo-se em ambos os casos, comprador único ou vários, parcelamento do pagamento em até 24 (vinte e quatro) meses, reajustado pela mesma taxa aplicada aos créditos sujeitos aos efeitos deste PLANO. Se ocorrer empate no valor da proposta, o prazo de parcelamento será o primeiro critério de desempate, ficando a majoração da taxa de reajuste como segundo critério;
- c) A proposta deverá ser juntada ao processo recuperacional com antecedência mínima de 30 (trinta) dias da efetivação do negócio, com estrita submissão ao disposto no §7º do art. 142 da LRF;e
- d) 50% (cinquenta por cento) do valor recebido seja direcionado para antecipação do pagamento aos credores, observado a proporcionalidade do respectivo crédito e distribuído igualmente entre as classes existentes.

3.4.1.4. Novação de dívidas

Este PLANO, consoante a Lei 11.101/2005, implica em novação objetiva e real dos créditos concursais, obrigando as RECUPERANDAS e todos os Credores a ele sujeitos, bem como os seus respectivos cessionários e sucessores a qualquer título.

A aprovação e homologação do PLANO, na forma da lei, implica que os credores, por consequência, não poderão prosseguir com ações ou execuções judiciais contra as RECUPERANDAS e/ou seus coobrigados e/ou garantidores em geral, tais como, mas não se limitando a, avalistas e fiadores, relativas a créditos sujeitos ao presente processo de recuperação judicial ou aderentes, enquanto o

PLANO estiver sendo cumprido. Todas as ações e execuções judiciais em curso contra as RECUPERANDAS e seus garantidores, relativas aos créditos sujeitos ao presente processo de recuperação judicial ou aderentes, serão extintas após o pleno cumprimento deste PLANO, implicando ainda na automática, irretratável e irrevogável liberação e desoneração de todas as garantias, coobrigados, garantidores solidários e subsidiários, por qualquer responsabilidade derivada de garantia fidejussória de qualquer espécie, inclusive, mas não somente, por força de aval e fiança.

Todos os credores concursais ou aderentes, por sua vez, com a novação ficam desde já obrigados, sob pena de responderem civilmente por prejuízos as RECUPERANDAS, a cancelarem os protestos porventura efetuados pelo fato de não mais existir dívida mercantil ou de serviços não pagos, enquanto o PLANO estiver sendo cumprido. A manutenção dos protestos, além de colidir com a novação decorrente da aprovação do PLANO, causa indevida restrição ao crédito das RECUPERANDAS.

Na ausência de providências dos credores, nos 60 (sessenta) dias subsequentes à homologação do PLANO de recuperação judicial, os credores reconhecem que o PLANO aprovado, acompanhado da decisão concessiva da recuperação judicial, será instrumento hábil para providenciar a baixa de todos os títulos de crédito e documentos de dívida, cujos fatos geradores sejam anteriores ao ajuizamento do pedido de recuperação judicial, podendo as RECUPERANDAS procederem à baixa dos protestos e compensar os custos a isso inerentes com créditos que tenham em face dos credores respectivos.

Os pagamentos efetuados na forma prevista no presente PLANO implicam em quitação plena, irrevogável e irretratável de todos os créditos nele contemplados, aí se incluindo não só o valor principal, mas juros, correção monetária, penalidades, indenizações, abatimentos e descontos obtidos com aprovação deste PLANO. Efetivada a quitação, esses credores não mais poderão reclamá-los contra as RECUPERANDAS e seus coobrigados.

3.5. Na remota hipótese de um cenário falimentar

Na hipótese de decretação da falência das RECUPERANDAS estas serão desativadas, seus proprietários afastados de suas atividades e considerando as prioridades estabelecidas pela LRF, toda uma carga de efeitos negativos recairá sobre todos os envolvidos, em especial aos credores quirografários, classificados no concurso de credores falimentares após os extraconcursais, os derivados da legislação trabalhista, gravados com direito real de garantia e os tributários.

4. Demonstração da viabilidade econômica (art. 53, II e III, LRF)

O estudo técnico elaborado por profissional habilitado desta assessoria (Leandro Reis Bernardes – CRA 4329/RD e equipe CORECON 152/D PJ) demonstra a viabilidade econômica e financeira da RECUPERANDA, promovendo a preservação de sua função social e o estímulo à atividade econômica.

4.1 Premissas

As premissas assumidas na elaboração deste PLANO, fundamentadas nos balanços, documentos e informações fornecidos e de responsabilidade dos sócios das RECUPERANDAS, são apresentadas como fatos certos, seguros e reais devidamente fundamentados no dia a dia operacional da empresa e na legislação pertinente.

O PLANO foi elaborado levando em consideração que a forma de pagamento aos credores está diretamente relacionada à disponibilidade de recursos projetada ano a ano. Assim sendo, projetou-se o resultado financeiro da empresa e respectivo fluxo de caixa para os próximos anos, com a identificação dos volumes disponíveis de recursos para liquidação das dívidas das RECUPERANDAS.

O racional da projeção econômica e financeira segue a seguinte ordem de apresentação - projeções de receitas, projeções de custos e consolidação do Fluxo de Caixa:

I. **Faturamento:** iniciando a construção técnica da demonstração do fluxo de caixa projetado, partimos da projeção de faturamento consolidado das duas empresas. Considerado para as projeções o histórico dos últimos três anos e as perspectivas dos próximos anos em um cenário de recuperação econômica, além das RECUPERANDAS operarem sem bandeiramento. Partimos com manutenção do ano I ao atual cenário de faturamento, com crescimento de 2% ao ano a partir do ano II e mantendo este percentual até o ano V, onde se dá o ponto de nivelamento.

ESTIMATIVA DE RECEITAS

DISCRIMINAÇÃO	Unidade de medida	Qtd média ano I	Preços médios (R\$)	Participação s/ fat. na linha	Ano 0-1		Ano 1-2		Ano 2-3		Ano 3-4		Ano 4-5	
					Valor	Quant.	Valor	Quant.	Valor	Quant.	Valor	Quant.		
					4.100.564,61									
AUTO POSTO LIBERDADE II (INHUMAS - GO)					4.100.564,61		4.182.575,90		4.263.000,34		4.345.033,27		4.428.706,86	
- Etanol Hidratado	Litro	378.394	4,29	39,59%	1.623.308,92	385.961,56	1.655.775,10	393.680,79	1.688.890,61	401.554,41	1.722.668,42	409.585,50	1.757.121,79	
- Gasolina Comum	Litro	316.641	5,79	44,71%	1.833.349,52	322.973,49	1.870.016,51	329.432,96	1.907.416,84	336.021,62	1.945.565,17	342.742,05	1.984.476,48	
- Diesel S10	Litro	59.151	4,54	6,55%	268.545,89	60.334,10	273.916,81	61.540,78	279.395,14	62.771,60	284.983,05	64.027,03	290.682,71	
- Diesel S500	Litro	43.305	4,49	4,74%	194.441,52	44.171,57	198.330,35	45.055,00	202.296,96	45.956,10	206.342,90	46.875,22	210.469,75	
- Lubrificantes	Litro	900	21,63	0,47%	19.469,21	918,10	19.858,59	936,47	20.255,76	955,20	20.660,88	974,30	21.074,10	
- Aditivos, filtros e correlatos	Un	176	18,56	0,08%	2.259,50	179,13	3.324,69	182,71	3.391,18	186,57	3.459,01	190,10	3.528,19	
- Gás GLP	Un	1.997	79,20	3,86%	158.190,05	2.037,30	161.353,85	2.037,30	161.353,85	2.037,30	161.353,85	2.037,30	161.353,85	
					4.545.897,57		4.630.073,52		4.715.932,98		4.803.509,64		4.892.837,83	
AUTO POSTO LIBERDADE EIRELI (CATURAI - GO)					4.545.897,57		4.630.073,52		4.715.932,98		4.803.509,64		4.892.837,83	
- Etanol Hidratado	Litro	217.797	4,07	19,50%	886.432,80	222.152,69	904.161,45	226.595,74	922.244,68	231.127,66	940.689,57	235.750,21	959.503,37	
- Gasolina Comum	Litro	265.216	5,59	32,61%	1.482.555,77	270.520,02	1.512.206,89	275.930,42	1.542.451,02	281.449,02	1.573.300,04	287.078,00	1.604.766,05	
- Diesel S10	Litro	78.185	4,47	7,69%	349.488,15	79.748,97	356.477,91	81.343,95	363.607,47	82.970,83	370.879,62	84.630,25	378.297,21	
- Diesel S500	Litro	226.785	4,38	21,85%	993.316,55	231.320,29	1.013.182,88	235.946,70	1.033.446,54	240.665,63	1.054.115,47	245.478,95	1.075.197,78	
- Lubrificantes	Litro	6.672	19,20	2,82%	128.111,02	6.805,90	130.673,24	6.942,02	133.286,70	7.080,86	135.952,44	7.222,47	138.671,48	
- Aditivos, filtros e diversos	Un	607	18,56	0,25%	11.259,76	618,80	11.484,95	631,18	11.714,65	643,80	11.948,94	656,68	12.187,92	
- Gás GLP	Un	4.516	79,20	7,87%	357.633,33	4.605,88	364.786,00	4.698,00	372.081,72	4.791,96	379.523,35	4.887,80	387.113,82	
- Conveniência	Un	140.458	2,40	7,42%	337.100,20	140.458,42	337.100,20	140.458,42	337.100,20	140.458,42	337.100,20	140.458,42	337.100,20	
TOTAL GERAL					8.646.462,18		8.812.649,42		8.978.933,33		9.148.542,91		9.321.544,69	

Projeções de Crescimento	
Ano I	0,0%
Crescimento Ano II ->	2,0%
Crescimento ano III ->	2,0%
Crescimento ano IV ->	2,0%
Crescimento ano V ->	2,0%

Participação Faturamento / Grupo	
LIBERDADE - INHUMAS	47%
LIBERDADE - CATURAI	53%

Comentários:

- Representatividade de % de produto extraídas de relatórios gerenciais das empresas.
- Preços médios calculados com base em média ponderada em curva ABC.

II. Custos: seguindo com nossas projeções, abrimos os custos variáveis e fixos, que são fundamentados a partir da média histórica das empresas, identificados e analisados a partir dos controles gerenciais e demonstrações contábeis (balanços e DRE's), já considerando os ajustes operacionais realizados e aqueles já aprovados pela Diretoria em prol da reestruturação financeira necessária. Não se prevê aumento gradativo dos custos fixos ao longo dos próximos anos, uma vez que há uma compensação na trava das receitas (preço de venda) para os referidos anos. Frente ao caráter de publicidade deste PLANO, a composição detalhada dos insumos foi ocultada por se tratar de informação estratégica da empresa, porém toda a memória de cálculo está disponível para apresentação aos credores interessados através do e-mail giselle@argumentoassessoria.com.

PROJEÇÃO DE CUSTOS FIXOS E VARIÁVEIS

DISCRIMINAÇÃO	%	Ano 0-1	Ano 1-2	Ano 2-3	Ano 3-4	Ano 4-5	Ano 5-6	Ano 6-7	Ano 7-8	Ano 8-9	Ano 9-10
Custos Fixos											
Custas de RJ (Adm. Jud.)		32.400,00	32.400,00								
Impostos Parcelados		28.167,00	28.167,00	28.167,00	28.167,00						
Impostos sobre desconto de dívidas	34%	67.033,49	67.033,49	67.033,49	67.033,49	67.033,49	67.033,49	67.033,49	67.033,49	67.033,49	67.033,49
M.O. Fina / Encargos		301.089,96	301.089,96	301.089,96	301.089,96	301.089,96	301.089,96	301.089,96	301.089,96	301.089,96	301.089,96
Pro Labore e encargos		106.560,00	106.560,00	106.560,00	106.560,00	106.560,00	106.560,00	106.560,00	106.560,00	106.560,00	106.560,00
Despesas Administrativas		297.149,16	297.149,16	297.149,16	297.149,16	297.149,16	297.149,16	297.149,16	297.149,16	297.149,16	297.149,16
CUSTOS FIXOS MONETÁRIOS		832.399,61	832.399,61	799.999,61	799.999,61	771.832,61	771.832,61	771.832,61	771.832,61	771.832,61	771.832,61
Depreciação / Exaustão		66.306,83	66.306,83	66.306,83	66.306,83	66.306,83	66.306,83	66.306,83	66.306,83	66.306,83	66.306,83
Amortização de Gastos Diferidos											
CUSTOS FIXOS NÃO MONETÁRIOS		66.306,83									
CUSTOS FIXOS TOTAIS		898.706,44	898.706,44	866.306,44	866.306,44	838.139,44	838.139,44	838.139,44	838.139,44	838.139,44	838.139,44
Custos Variáveis:											
Insumos		7.296.361,92	7.438.365,31	7.580.391,53	7.725.258,27	7.873.022,36	7.873.022,36	7.873.022,36	7.873.022,36	7.873.022,36	7.873.022,36
Comissões	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fretes	1,00%	86.464,62	88.126,49	89.789,33	91.485,43	93.215,45	93.215,45	93.215,45	93.215,45	93.215,45	93.215,45
Publicidade	0,02%	1.729,29	1.762,53	1.795,79	1.829,71	1.864,31	1.864,31	1.864,31	1.864,31	1.864,31	1.864,31
Despesas tributárias (Enquadrada no Lucro Real)		48.108,79	48.331,20	48.558,06	48.789,45	49.025,47	49.025,47	49.025,47	49.025,47	49.025,47	49.025,47
Despesas financeiras	0,5%	43.232,31	44.063,25	44.894,67	45.742,71	46.607,72	46.607,72	46.607,72	46.607,72	46.607,72	46.607,72
Diversos Custos Variáveis (0,5% sobre total das receitas)	0,5%	43.232,31	44.063,25	44.894,67	45.742,71	46.607,72	46.607,72	46.607,72	46.607,72	46.607,72	46.607,72
CUSTOS VARIÁVEIS TOTAIS		7.519.129,24	7.664.712,03	7.810.324,04	7.958.848,29	8.110.343,03	8.110.343,03	8.110.343,03	8.110.343,03	8.110.343,03	8.110.343,03
CUSTOS MONETÁRIOS TOTAIS		8.351.528,85	8.497.111,64	8.610.323,65	8.758.847,90	8.882.175,64	8.882.175,64	8.882.175,64	8.882.175,64	8.882.175,64	8.882.175,64
CUSTOS TOTAIS		8.417.835,68	8.563.418,46	8.676.630,48	8.825.154,73	8.948.482,47	8.948.482,47	8.948.482,47	8.948.482,47	8.948.482,47	8.948.482,47

Observações:

- Custos monetários: referem-se a efetivos desenhacéis
- Custos não monetários: não há saída efetiva de caixa.

MEMÓRIA DE CÁLCULO CUSTOS

- Os custos com impostos parcelados, referem-se a principalmente impostos com débitos PREVIDENCIÁRIOS.
- Os custos fixos foram estruturados por empresa e posteriormente consolidados. Foram estimados com bases nos processos operacionais de cada recuperanda.
- Comissões: Não há pagamento por comissões.
- Os valores salariais de cada colaborador já estão considerados os valores de periculosidade. Considera-se ainda mais 85,9% de incidência sobre o salário para encargos e demais pertinentes.
- Serviços terceirizados referem-se a custos com consultorias, honorários advocatícios, software, e outros.
- Considerou-se ainda outros custos fixos, com uma margem de até 10% sobre os demais custos, a fim de cobrir custos eventuais.
- Considerou-se ainda outros custos variáveis, com uma margem de até 0,5% sobre os demais custos, a fim de cobrir custos eventuais.
- Foi realizado um reestruturação / redução / readequação no quadro de custos fixos.
- Os custos "Despesas Administrativas" referem-se as seguintes contas:

CUSTOS FIXOS	ESTIMATIVA CONSOLIDADA	CATURAI	INHUMAS
	PROJEÇÃO ANUAL ANO I	PROJEÇÃO MÊS ANO I	PROJEÇÃO MÊS ANO I
Aluguel	96.000,00	0,00	8.000,00
Energia	31.500,00	1.875,00	750,00
Água	4.500,00	125,00	250,00
Associações de Classe / Sindicatos / Mensalidades / Anuidades / Taxas	7.200,00	300,00	300,00
Comunicações (Telefone e Internet)	6.360,00	300,00	230,00
Seguros	8.400,00	350,00	350,00
Material de escritório, expediente, alimentação, consumo e limpeza	16.200,00	700,00	650,00
Manutenção e conservação de bens	6.000,00	250,00	250,00
Serviços Terceirizados (software, consultoria, T.I., Contabilidade,	58.728,00	2.447,00	2.447,00
Monitoramento	8.727,60	363,65	363,65
Uniformes	3.720,00	165,00	145,00
Doações e confraternizações	3.600,00	150,00	150,00
Despesa com veículos e combustíveis	19.200,00	1.000,00	600,00
Diversos (10% sobre os demais custos fixos)	27.013,56	802,57	1.448,57
Total -->	297.149,16	8.828,22	15.934,22

Impostos, abaixo demonstrados, calculados conforme as normas tributárias vigentes nesta data.

DESPESAS TRIBUTARIAS E CONTRIBUICOES												
DISCRIMINACAO	Alíquota	Ano I		Ano II		Ano III		Ano IV		Ano V		Em R\$
		Valor base	Total									
ICMS:												
Créditos												
Goiás (100%)	17,00%	301.408,84	51.239,50	303.513,17	51.597,24	305.659,59	51.962,13	307.848,93	52.334,32	310.082,07	52.713,95	
Outros estados (0%)	12,00%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
total -->			51.239,50		51.597,24		51.962,13		52.334,32		52.713,95	
Débitos												
Goiás (100%)	17,00%	484.680,42	82.395,67	487.632,03	82.897,44	490.642,66	83.409,25	493.713,51	83.931,30	496.845,78	84.463,78	
Outros estados (0%)	12,00%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
total -->			82.395,67		82.897,44		83.409,25		83.931,30		84.463,78	
(D-C)			31.156,17		31.300,21		31.447,12		31.596,98		31.749,83	
Sub total			31.156,17		31.300,21		31.447,12		31.596,98		31.749,83	
PIS	1,65%	484.680,42	7.997	487.632,03	8.046	490.642,66	8.096	493.713,51	8.146	496.845,78	8.198	
COFINS	7,60%	484.680,42	36.836	487.632,03	37.060	490.642,66	37.289	493.713,51	37.522	496.845,78	37.760	
Credito PIS	1,65%	301.408,84	4.973	303.513,17	5.008	305.659,59	5.043	307.848,93	5.080	310.082,07	5.116	
Credito COFINS	7,60%	301.408,84	22.907	303.513,17	23.067	305.659,59	23.230	307.848,93	23.397	310.082,07	23.566	
D-C PIS			3.024		3.038		3.052		3.067		3.082	
D-C COFINS			13.929		13.993		14.059		14.126		14.194	
Sub total			16.952,62		17.030,99		17.110,93		17.192,47		17.275,64	
TOTAIS			48.108,79		48.331,20		48.558,06		48.789,45		49.025,47	

Comentários:

Lucro Real.

ICMS: Para combustíveis, produto retido na fonte. Calculado somente para linha de lubrificantes e conveniência.

PIS / COFINS: Calculado somente para linhas de lubrificantes e conveniência.

III. Fluxo de Caixa com cronograma de pagamento previsto no item 3.4.1: projetadas as receitas e os custos, inclusive com o cálculo e incidência dos impostos devidos, alcançamos o fluxo de caixa projetado, ao qual é acrescentada a soma individual da conta “depreciação” após a apuração do resultado, receitas e custos. Este procedimento é necessário, uma vez que já está inserido no custo total da operação e não consiste diretamente em saída de caixa da empresa, sendo fundamental seu retorno para análise de desempenho efetivo de caixa.

Ao longo de todo o período projetado foi condição “*sine qua non*” que os saldos acumulados finais de caixa fossem positivos, confirmando a capacidade de recuperação da empresa e pagamento de suas obrigações dentro das hipóteses apresentadas no PLANO de forma líquida e certa.

O período de carência, possibilita, de forma segura, sustentar a operação comercial para os anos subsequentes através de uma política de aquisição de insumos e comercialização adequada para o negócio coerente com as condições atuais de mercado.

Os deságios, índice de correção monetária e taxa de juros foram definidos considerando as necessidades mínimas de sobras financeiras em cada exercício para que a empresa retome a viabilidade do negócio ao longo dos próximos anos.

Uma vez que não há como prever a exata data de realização da Assembleia Geral de Credores, o ano I corresponde aos doze primeiros meses posteriores a aprovação do PLANO.

FLUXO DE CAIXA EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL

	Ano I	%	Ano II	%	Ano III	%	Ano IV	%	Ano V	%	Ano VI	%	Ano VII	%	Ano VIII	%	Ano IX	%	Ano X	%
Receitas Operacionais	8.646.462,18	100,00%	8.812.649,42	100,00%	8.978.933,33	100,00%	9.148.542,91	100,00%	9.321.544,69	100,00%	9.321.544,69	100,00%	9.321.544,69	100,00%	9.321.544,69	100,00%	9.321.544,69	100,00%	9.321.544,69	100,00%
(-) Custos e Despesas desembolsáveis	8.351.528,85	96,55%	8.497.111,64	96,42%	8.610.323,63	95,89%	8.758.847,90	95,74%	8.882.175,64	95,29%	8.882.175,64	95,29%	8.882.175,64	95,29%	8.882.175,64	95,29%	8.882.175,64	95,29%	8.882.175,64	95,29%
(=) LEBTDA	294.933,33	3,41%	315.537,78	3,58%	368.609,69	4,11%	389.695,01	4,26%	439.369,05	4,71%	439.369,05	4,71%	439.369,05	4,71%	439.369,05	4,71%	439.369,05	4,71%	439.369,05	4,71%
(-) Depreciações / Amortizações	66.306,83	0,77%	66.306,83	0,75%	66.306,83	0,74%	66.306,83	0,72%	66.306,83	0,71%	66.306,83	0,71%	66.306,83	0,71%	66.306,83	0,71%	66.306,83	0,71%	66.306,83	0,71%
(=) Lucro Operacional	228.626,50	2,64%	249.230,96	2,83%	302.302,85	3,37%	323.388,18	3,53%	373.062,22	4,00%	373.062,22	4,00%	373.062,22	4,00%	373.062,22	4,00%	373.062,22	4,00%	373.062,22	4,00%
(-) Juros RJ	26.049,71	0,30%	25.763,16	0,29%	25.137,97	0,28%	24.369,50	0,27%	22.038,78	0,24%	18.061,85	0,19%	14.084,93	0,15%	10.108,01	0,11%	6.131,09	0,07%	2.154,17	0,02%
(=) Lucro tributável	202.576,79	2,34%	223.467,80	2,54%	277.164,88	3,09%	299.018,68	3,27%	351.023,44	3,77%	355.000,37	3,81%	358.977,29	3,85%	362.954,21	3,89%	366.931,13	3,94%	370.908,05	3,98%
(-) Contribuição Social (9%)	18.231,91	0,21%	20.112,10	0,23%	24.944,84	0,28%	26.911,68	0,29%	31.593,11	0,34%	31.950,03	0,34%	32.307,96	0,35%	32.665,88	0,35%	33.023,80	0,35%	33.381,72	0,36%
(-) Imposto de Renda (15%)	26.644,20	0,31%	31.866,95	0,36%	45.591,22	0,50%	50.754,67	0,55%	63.755,86	0,68%	64.750,09	0,69%	65.744,32	0,71%	66.738,55	0,73%	67.732,78	0,73%	68.727,01	0,74%
(=) Lucro Líquido	157.700,68	1,82%	171.488,75	1,95%	206.528,82	2,30%	221.352,33	2,42%	255.675,47	2,74%	258.300,24	2,77%	260.925,01	2,80%	263.549,78	2,83%	266.174,55	2,86%	268.799,32	2,88%
AJUSTES SOBRE O LUCRO																				
Estorno depreciação	66.306,83	0,77%	66.306,83	0,75%	66.306,83	0,74%	66.306,83	0,72%	66.306,83	0,71%	66.306,83	0,71%	66.306,83	0,71%	66.306,83	0,71%	66.306,83	0,71%	66.306,83	0,71%
Variação Capital de Giro	1.349.320,33	15,49%	-12.573,20	-0,14%	-12.126,27	-0,14%	-12.829,84	-0,14%	-12.695,22	-0,14%	-12.695,22	-0,14%	-12.695,22	-0,14%	-12.695,22	-0,14%	-12.695,22	-0,14%	-12.695,22	-0,14%
CAPEX	0,00	0,00%	-88.126,49	-1,00%	-89.789,33	-1,00%	-91.485,43	-1,00%	-93.215,45	-1,00%	-93.215,45	-1,00%	-93.215,45	-1,00%	-93.215,45	-1,00%	-93.215,45	-1,00%	-93.215,45	-1,00%
Aporte de Investidor	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
FLUXO DE CAIXA LIVRE	1.573.327,84		137.095,88		171.318,04		183.343,89		216.071,63		218.696,40		221.321,16		223.945,93		226.570,70		229.195,47	
Operações não sujeitas a RJ	-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	
1- TRABALHISTA - CLASSE 1	-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	
3 - QUIROGRAFÁRIOS - CLASSE 3	-		27.340,37		27.340,37		41.010,56		173.915,14		173.915,14		173.915,14		173.915,14		173.915,14		173.915,14	
4 - CREDORES MICRO E PEQUENAS EMPRESAS	-		4.204,80		4.204,80		6.307,20		26.747,20		26.747,20		26.747,20		26.747,20		26.747,20		26.747,20	
TOTAL DAS AMORTIZAÇÕES	-	0,00%	31.545,17	0,36%	31.545,17	0,36%	47.317,76	0,55%	200.662,34	2,32%										
FLUXO DE CAIXA LIVRE APÓS AMORTIZAÇÕES	1.573.327,84	18,20%	105.550,71	1,20%	139.772,87	1,56%	136.026,13	1,49%	15.409,28	0,17%	18.034,05	0,19%	20.658,82	0,22%	23.283,59	0,25%	25.908,36	0,28%	28.533,13	0,31%
SALDO DE CAIXA	1.573.327,84		1.678.878,55		1.818.651,42		1.954.677,55		1.970.086,84		1.988.120,89		2.008.779,71		2.032.063,30		2.057.971,66		2.086.504,78	
NEG. DE CAPTAÇÃO DE FINANCIAMENTO																				
DESEMBOLSO COM DIVÍDUAS RJ	26.049,71		57.308,33		56.683,14		71.687,26		222.701,12		218.724,20		214.747,28		210.770,35		206.793,43		202.816,51	

5. Considerações finais

Para todos os efeitos legais, considera-se como data da homologação judicial do presente PLANO a correspondente à publicação no diário oficial da decisão judicial proferida, pelo juízo da recuperação, que conceder a recuperação judicial.

Caso qualquer pagamento ou ato estiver programado, de acordo com o PLANO, para ser efetivado ou realizado em dia não útil, tais como sábados, domingos, feriados ou datas em que não haja expediente bancário na Comarca onde tramitam os autos da recuperação judicial, fica automaticamente prorrogado para o próximo dia útil o prazo para o pagamento ou prática do ato respectivo.

O PLANO poderá ser alterado a qualquer tempo após sua homologação judicial e antes de seu integral cumprimento, por iniciativa das RECUPERANDAS, mediante a convocação de Assembleia Geral de Credores. Tais alterações dependerão da aprovação das RECUPERANDAS e da maioria dos créditos presentes na Assembleia Geral de Credores, mediante a obtenção do quórum segundo art. 45 c/c o art.58, *caput* e § 1º, da Lei 11.101/2005.

Os credores poderão ceder seus créditos a outros credores ou a terceiros, à expressa aceitação pelos cessionários de que o crédito cedido está sujeito às condições do presente PLANO.

A aprovação desde PLANO autoriza a venda dos bens relacionados no laudo de avaliação de ativos juntado também nesta data, quando a razão for a necessária troca dos mesmos em face de sua obsolescência tecnológica, operacional ou funcional.

Este PLANO será considerado como descumprido na hipótese de o atraso no pagamento de quaisquer parcelas previstas não ser sanado no prazo de 30 (trinta) dias a contar da notificação das RECUPERANDAS pelo respectivo credor.

Decorrido o prazo de supervisão judicial estabelecido na decisão que conceder a recuperação judicial sem que haja o descumprimento de quaisquer disposições vencidas até então ou, antecipadamente, desde que as RECUPERANDAS antecipem os compromissos previstos para este período, ocorrendo cenário econômico mais otimista do que o projetado, poderá ocorrer o requerimento ao juízo para o levantamento do processo de recuperação judicial.

O juízo da Recuperação judicial será o foro competente para dirimir toda e qualquer controvérsia ou disputa oriunda deste PLANO, até o levantamento do processo de Recuperação Judicial. Posteriormente será, para dirimir toda e qualquer controvérsia ou disputa oriunda deste PLANO, o da Comarca de Inhumas (GO).

6. Conclusão

A Argumento Assessoria e Projetos Ltda., inscrita no CNPJ/MF sob o nº 11.347.265/0001-87 e CRA/GO 01450-PJ, contratada para elaboração do presente PLANO de Recuperação Judicial, alicerçada na análise setorial realizada, nos documentos, informações e premissas fornecidas pelas RECUPERANDAS, mantidas as projeções econômicas e financeiras, certifica que a aprovação do PLANO representa a continuidade corporativa das RECUPERANDAS através da superação da crise financeira, retomada da rentabilidade e equalização de seu fluxo de caixa, garantindo ainda a manutenção dos empregos e o pagamento dos credores sem riscos adicionais às relações originalmente estabelecidas antes do pedido de recuperação judicial. O valor da empresa em funcionamento, assim, não só é superior ao que seria obtido em caso de liquidação, como apenas sua continuidade atende aos múltiplos interesses envolvidos.

Inhumas, 28 de maio de 2021.

AUTO POSTO LIBERDADE EIRELI.
AUTO POSTO LIBERDADE II LTDA.



Argumento Assessoria e Projetos Ltda.
CRA/GO 01450-PJ