

ANEXO I

ADITIVO AO LAUDO ECONÔMICO-
FINANCEIRO E DEMONSTRAÇÃO DE
VIABILIDADE ECONÔMICA DO PLANO DE
RECUPERAÇÃO



LAUDO ECONÔMICO-FINANCEIRO E DEMONSTRAÇÃO DE VIABILIDADE ECONÔMICO PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL

I - BREVE HISTÓRICO

- 1 - As empresas EXPRESSO PÉGASO – EIRELI em Recuperação Judicial (**PÉGASO**) e AUTO VIAÇÃO PALMARES LTDA - Em Recuperação Judicial (**PALMARES**) doravante denominadas em conjunto como “**GRUPO PÉGASO**” entraram com um pedido de Recuperação Judicial no dia 12 de maio de 2020, sendo deferido pelo MM Juiz da 3ª Vara Empresarial da cidade do Rio de Janeiro no dia 18 de maio de 2020.
- 2 - Fundada por José Canhoto e José Maria Martins com apenas 10 (dez) ônibus em 15 de outubro de 1965 que faziam o percurso Santa Cruz X Praça Mauá. A EXPRESSO PÉGASO - EIRELI, foi na época a primeira empresa de ônibus urbano a conectar a região de Santa Cruz ao Centro da cidade do Rio de Janeiro, oferecendo uma alternativa à população nesse trajeto ao único meio de transporte coletivo que oferecia esse serviço, o trem urbano.
- 3 - No decorrer do ano de 1970 a EXPRESSO PÉGASO – EIRELI, passou a oferecer à população da região oeste da cidade do Rio de Janeiro uma segunda linha, a especial Sepetiba X Praça Mauá, via Avenida Brasil, chegando a 29 (vinte e nove) ônibus rodoviários em operação.
- 4 - Em 1971, seguindo a determinação da Secretaria de Serviços Públicos, a EXPRESSO PÉGASO - EIRELI inaugurou uma nova linha ligando a Base Aérea de Santa Cruz ao Aeroporto Santos Dumont, tendo o seu percurso através da Rodovia Rio – Santos e Copacabana.
- 5 - No ano de 1974, a EXPRESSO PÉGASO - EIRELI recebeu a autorização para iniciar a operação de sua primeira linha de ônibus Convencional, a Linha 399 (Santa Cruz X Tiradentes) que viria a ser inaugurada no ano seguinte. Ainda em agosto desse ano, criou a 2ª. linha de ônibus especial com ar-condicionado da cidade do Rio de Janeiro, que foi chamado por muito tempo de “frescão”, ligando Campo Grande ao Castelo.

- 6 - No decorrer dos anos seguintes a EXPRESSO PÉGASO - EIRELI passou a ter um crescimento acentuado, conseguindo a concessão de diversas linhas, entre elas: 1136 – Campo Grande X Castelo (via Avenida Brasil), 1135 – Santa Cruz X Castelo (via Barra), 1134 – Campo Grande X Castelo (via Av. das Américas, 1133 – Recreio dos Bandeirantes X Castelo, 1132 – Campo Grande X Castelo (via Bangu) e 1131 – Santa Cruz X Castelo (via Av. Brasil). Com essa expansão, a PÉGASO passou a ser uma das mais importantes empresas do setor.
- 7 - No decorrer do ano de 1983 a maioria das linhas especiais com ar-condicionado (frescões) da zona norte foram extintas. Devido a isto, passou a existir espaço vago dentro do terminal Menezes Cortes onde a EXPRESSO PÉGASO - EIRELI passou a utilizá-lo como pontos finais de suas linhas que terminavam no Aeroporto Santos Dumont e da Praça Mauá.
- 8 - Em 1992, a EXPRESSO PÉGASO - EIRELI, transferiu sua sede da Av. Felipe Cardozo, no bairro de Santa Cruz para a Av. Cesário de Melo, no. 8.121 no bairro de Cosmos, onde fica localizada até os dias atuais.
- 9 - Com a grave crise que a Viação Santa Sofia atravessou no ano de 2005, a EXPRESSO PÉGASO - EIRELI acabou por herdar as linhas que a empresa operava. Com isto, a EXPRESSO PÉGASO - EIRELI chegou a possuir a maior frota da cidade do Rio de Janeiro.
- 10 - Com a primeira licitação da história do Transporte Urbano da cidade do Rio de Janeiro para operar as linhas de ônibus e a criação do bilhete único em regime de consórcio a EXPRESSO PÉGASO - EIRELI participa do Consórcio Santa Cruz e se torna a líder do Consórcio. Nessa mesma época adquiriu as linhas S-14 (atual 366) e a 398 da Transportes Oriental.
- 11 - Na época da licitação, a EXPRESSO PÉGASO - EIRELI era considerada a maior empresa de transporte urbano da cidade do Rio de Janeiro e trabalhava com uma frota de aproximadamente 700 (setecentos) ônibus.
- 12 - Com os investimentos efetuados em toda a cidade do Rio de Janeiro nos anos de preparação para a Copa do Mundo de Futebol de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016 surgiu a oportunidade de investimento no Consórcio BRT, que através de linhas e corredores

dedicados prometia transformar o transporte urbano na cidade mais rápido e eficiente que as linhas dos ônibus convencionais.

- 13 - Nesse momento a EXPRESSO PÉGASO - EIRELI realizou vultosos investimentos na aquisição e modernização de veículos e ainda numa garagem exclusiva para atendimento aos chamados veículos articulados do sistema BRT. Estes investimentos foram da ordem de R\$ 60 (sessenta) milhões de reais.
- 14 - Através deste investimento a EXPRESSO PÉGASO - EIRELI viria a se tornar uma das principais operadoras do sistema BRT, ligando os bairros de Santa Cruz à Barra da Tijuca (Terminal Alvorada). Como umas das pioneiras do sistema, também assumiu a responsabilidade de formar e treinar mão-de-obra qualificada.
- 15 - Buscando otimizar e melhorar a prestação de serviço e sua parte administrativa, a EXPRESSO PÉGASO - EIRELI efetuou uma cisão da empresa no ano de 2015, criando a AUTO VIAÇÃO PALMARES LTDA., que herdou grande parte das linhas internas da Zona Oeste, que circulam no trecho Campo Grande e Santa Cruz.
- 16 - Assim, como é possível verificar pela breve trajetória acima descrita, trata-se de um Grupo que cumpre relevante função social, exercendo atividade essencial de transporte rodoviário à população carioca, sendo certo que, superada a momentânea crise estrutural vivenciada pelo setor, poderá retornar a seu nível de atividade em condições saudáveis de rentabilidade, conforme será demonstrado ao longo deste relatório.
- 17 - Em seu auge, o **“GRUPO PÉGASO”** alcançou o faturamento de R\$ 23 milhões de reais mensais, gerando 2.100 (dois mil e cem) empregos, chegando a transportar aproximadamente 5,7 milhões de passageiros de passageiros por mês, com quase 700 (setecentos) veículos em circulação no município do Rio de Janeiro.
- 18 - É exatamente por este motivo que se mostra essencial elucidar todo o contexto da crise enfrentada pelo setor de transportes carioca, bastante agravada pela dramática situação atual do setor em decorrência da Pandemia do Corona Vírus, que vem resultando em gravíssimas consequências para a atividade empresarial do **“GRUPO PÉGASO”**.



II – DA CRISE ECONÔMICO-FINANCEIRA

- 19 - A crise econômico financeira no transporte coletivo urbano do município do Rio de Janeiro vem se agravando ao longo dos anos, devido a diversos fatores, tais como: elevado desemprego; defasagem tarifária; gratuidades; imposição do poder concedente de novos investimentos (diminuição da idade da frota, ar condicionado, maior frequência e etc.), sem a contra partida na tarifa; competição com transportes alternativos e ilegais; e péssimo estado de conservação das vias, aumentando o custo de manutenção. Todas estas variáveis criaram um desequilíbrio econômico-financeiro no contrato de concessão.
- 20 - Conforme podemos ver em trechos de matérias publicadas nos meios de comunicação de 2017, a crise nesta área vem se estendendo através dos diversos consórcios e empresas que compõem o sistema como um todo:

“Dívidas trabalhistas atingem viações que são responsáveis por 155 linhas na cidade do Rio

Rio – A paralisação na Viação Vigário Geral (VG) por atrasos salariais, que afetou o serviço em oito linhas de ônibus na manhã de ontem, sinaliza a mais grave crise que o setor de transporte já enfrentou no Rio. Afundadas em dívidas trabalhistas, essa e outras oito empresas correm sérios riscos de fechar.

O Sindicato dos Motoristas e Cobradores do município (Sintraturb) ajuizou ações, no início deste mês, para salários atrasados e outras obrigações a nove das 37 empresas que prestam o serviço na cidade....

...“Tem empresas que estão atrasando salários há dois meses, colocam pessoas de férias e não pagam. A Justiça já deu prazo para algumas dessas empresas comprovarem a regularidade dos pagamentos”, afirmou o sindicalista.

Só a VG transporta 51.500 passageiros por dia e a maioria de suas linhas, como a 497 e 486, liga as zonas Norte e Sul. Passageiros foram surpreendidos pela paralisação ontem. “Pego a linha Bonsucesso para Botafogo. Esperei 35 minutos e decidi pegar o trem e metrô. Eu apoio a greve. O problema é que não há comunicação” reclamou a maquiadora Ninna Alexandre, 35, que chegou 45 minutos atrasada ao trabalho.

Segundo Sintraturb, os mais de 550 funcionários aderiram à paralisação na VG, que começou à meia-noite e foi até às 10 horas. O sindicato informou que os profissionais voltaram a trabalhar após a promessa de pagamento ontem, da folha de fevereiro aos cobradores e regularização dos benefícios até quarta. A Rio Ônibus, associação que representa os consórcios, negocia com o sindicato os salários referentes a março.

“Aumento da passagem, só com ônibus refrigerados”

O Rio Ônibus ressaltou que a crise econômica, agravada pela falta de reajuste na passagem este ano, impacta o setor com a redução de passageiros acentuada pela alta do desemprego. A empresa afirmou, por nota, que o não cumprimento do contrato de concessão, de 2010, tem piorado a situação, “já que não houve reposição de custos assumidos ao longo de 2016”.

“O reajuste da tarifa deveria ter ocorrido na primeira semana de 2017. Na época, o Rio Ônibus alertou que a ausência de reajuste teria como consequência o agravamento da crise financeira do setor, que já atingia pelo menos 12 empresas”, destacou. Nos últimos dois anos, seis empresas fecharam, levando à demissão de 3 mil rodoviários.

Segundo a Secretaria Municipal de Transportes, os consórcios têm obrigação contratual de manter o serviço de forma regular, adequado e contínuo, com frota reservada para atuar em situações de paralisações, sob pena de receber sanções e de sofrer intervenção do município.

O secretário Fernando Mac Dowell mantém a promessa de não aumentar a passagem. “Estamos trabalhando para a população. Ninguém sai perdendo com a manutenção da tarifa dos ônibus, ninguém está quebrando e o usuário não tem prejuízo. A demanda cai justamente porque o preço aumenta, e isso ocorre em qualquer lugar”, explicou Mac Dowell.

Após reunião na Pavuna, o prefeito Marcelo Crivella reafirmou que a tarifa não vai aumentar enquanto não houver novo acordo para garantir a refrigeração dos ônibus: “A população está triste porque só metade dos ônibus tem ar-condicionado, mas está alegre porque o prefeito não deu aumento.”¹

- 21 - Neste ano de 2017, começou um Processo Judicial com resultados catastróficos para o setor, envolvendo o MPE – Ministério Público Estadual, Prefeitura do Município do Rio de Janeiro e os Consórcios das empresas de ônibus. Através de um recurso de agravo de instrumento no processo no. 0028213-21.2017.8.19.0000 o MPE conseguiu num primeiro momento que não fosse praticada a tarifa de R\$ 3,95 (três reais e noventa e cinco centavos) que havia sido concedida para entrar em vigor no dia 06 de junho e permanesse a tarifa que estava em vigor até aquele momento de R\$ 3,80 (três reais e oitenta centavos).
- 22 - Mais tarde, no mês de setembro através de uma apelação no processo cível no. 0001667-91.2015.8.19.0001 conseguiu uma nova redução no preço da tarifa, passando dos R\$ 3,80 (três reais e oitenta centavos) para R\$ 3,60 (três reais e sessenta centavos).

¹ FONTE: <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/observatorio/2017-04-21/nove-empresas-de-onibus-correm-risco-de-fechar.html>

- 23 - Ainda neste ano de 2017, no decorrer do mês de novembro e através da Ação Civil Pública no. 0241155-35.2016.8.19.0001 o MPE conseguiu uma nova redução na tarifa a ser praticada pelo transporte público municipal, passando desta vez de R\$ 3,60 (três reais e sessenta centavos) para R\$ 3,40 (três reais e quarenta centavos), conforme podemos ver em matéria divulgada pelos meios de comunicação na época:

“Novo valor das passagens de Ônibus no Rio de Janeiro já está em vigor

Por determinação da justiça, a tarifa foi reduzida em R\$ 0,20. A decisão judicial é de dia 9 de novembro.

Desde a meia-noite desta quarta-feira (15), já está valendo o novo valor da passagem de ônibus na cidade do Rio de Janeiro: R\$ 3,40, em lugar dos R\$ 3,60. Por determinação da justiça, a tarifa foi reduzida em R\$ 0,20. A decisão judicial é de dia 9 de novembro. O despacho da 13ª. Vara de Fazenda Pública suspende os efeitos de um decreto municipal que autorizou o acréscimo a partir de 1º de janeiro de 2016.

“Por tais fundamentos, defiro a tutela de urgência para determinar a suspensão imediata dos efeitos do Decreto Municipal no. 41.190/ 2015 com a exclusão da estrutura tarifária do acréscimo de R\$ 0,20 (vinte centavos) ao reajuste contratual autorizado a partir de 1º. de janeiro de 2016”, escreveu a juíza Luciana Losada Lopes, titular da 13ª. Vara de Fazenda Pública.

É a segunda redução este ano. Em agosto, o preço caiu de R\$ 3,80 para R\$ 3,60.

O sindicato das Empresas de Ônibus da Cidade do Rio de Janeiro (Rio Ônibus) afirmou que está recorrendo da decisão judicial.

A Procuradoria do Município do Rio de Janeiro também pediu à justiça um esclarecimento sobre onde exatamente está a irregularidade na fórmula do cálculo das passagens que motivou a queda nos valores².”

- 24 - Estas divergências jurídicas fizeram com que as tarifas só viessem a se estabilizar em 01 de junho de 2018 e ainda assim ao valor de R\$ 3,95 (três reais e noventa e cinco centavos), preço esse que havia sido definido para entrar em vigor no dia 06 de junho de 2017. Com isto, as tarifas tiveram uma redução que chegou em seu menor valor a ser de 16,18% (dezesseis vírgula dezoito por cento).

- 25 - Não fosse suficiente tudo o acima descrito nos primeiros meses de 2020 surgiu a pandemia de Sars-CoV-2 que dificultou ainda mais a situação das empresas prestadoras de serviço de

² FONTE: <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/novo-valor-das-passagens-de-onibus-ja-esta-em-vigor.ghtml>

transporte ao redor de todo o planeta. No Município do Rio de Janeiro a queda de passageiros pagantes nos primeiros dias da pandemia, chegou a aproximadamente 75,0% (setenta e cinco por cento) em algumas empresas.

- 26 - Isto trouxe de consequência para o **“GRUPO PÉGASO”**, uma redução na receita de 2019 para 2020 de 64,3% (sessenta e quatro vírgula três), passando de R\$ 85,0 (oitenta e cinco vírgula zero) milhões para R\$ 30,3 (trinta vírgula três) milhões.



III – AVALIAÇÃO ECONÔMICO FINANCEIRA

a) GRUPO PÉGASO - BALANÇO PATRIMONIAL AGLUTINADO

ATIVO Em R\$	2018			2019			2020	
	R\$	V (%)	H (%)	R\$	V (%)	H (%)	R\$	V (%)
ATIVO CIRCULANTE	26.114.135	14,6%	-85,4%	3.818.204	2,6%	-55,8%	1.689.510	1,6%
Disponibilidades	13.546.618	7,6%	-96,9%	415.816	0,3%	90,8%	793.361	0,7%
Direitos Realizáveis	9.872.561	5,5%	-66,7%	3.289.541	2,3%	-74,9%	824.098	0,8%
Imóveis destinados à venda	2.349	0,0%	-30,1%	1.641	0,0%	2190,6%	37.593	0,0%
Impostos a compensar	156.822	0,1%	-38,5%	96.409	0,1%	0,0%	96.409	0,1%
Contas a receber	737.125	0,4%	111,3%	1.557.653	1,1%	-92,5%	116.637	0,1%
Outros realizáveis a curto prazo	8.976.265	5,0%	-81,8%	1.633.837	1,1%	-64,9%	573.458	0,5%
Outros Realizáveis	2.694.956	1,5%	-95,8%	112.848	0,1%	-36,2%	72.051	0,1%
Almoxarifado	265.959	0,1%	-57,6%	112.848	0,1%	-36,2%	72.051	0,1%
Conta corrente BRT	2.428.997	1,4%	-100,0%	0	0,0%	0,0%	0	0,0%
ATIVO NÃO CIRCULANTE	153.020.957	85,4%	-7,9%	140.949.652	97,4%	-26,1%	104.200.343	98,4%
Realizável a longo prazo	911.294	0,5%	1699,0%	16.394.160	11,3%	-59,1%	6.703.109	6,3%
Conta corrente de coligada	273.794	0,2%	234,4%	915.484	0,6%	632,2%	6.703.109	6,3%
Despesas a apropriar	637.500	0,4%	-100,0%	0	0,0%	0,0%	0	0,0%
Contas a receber	0	0,0%	100,0%	15.478.676	10,7%	-100,0%	0	0,0%
Investimentos	0	0,0%	100,0%	494.439	0,3%	0,0%	494.439	0,5%
Viação Palmares Ltda.	0	0,0%	100,0%	500.000	0,3%	0,0%	500.000	0,5%
(+/-) Ágio/deságio	0	0,0%	-100,0%	(5.561)	0,0%	0,0%	(5.561)	0,0%
Imobilizado	132.020.555	73,7%	-19,6%	106.168.401	73,3%	-17,6%	87.429.964	82,6%
Imobilizações técnicas	228.641.261	127,6%	-8,0%	210.403.226	145,3%	-0,5%	209.305.249	197,7%
(-) Depreciação acumulada	(96.620.707)	-53,9%	7,9%	(104.234.825)	-72,0%	16,9%	(121.875.284)	-115,1%
Intangível	20.089.108	11,2%	-10,9%	17.892.652	12,4%	-46,5%	9.572.831	9,0%
Intangíveis técnicos	23.881.547	13,3%	-2,4%	23.315.360	16,1%	-37,4%	14.601.504	13,8%
(-) Amortização acumulada	(3.792.439)	-2,1%	43,0%	(5.422.708)	-3,7%	-7,3%	(5.028.673)	-4,7%
TOTAL DO ATIVO	179.135.092	100,0%	-19,2%	144.767.856	100,0%	-26,9%	105.889.853	100,0%
PASSIVO								
Em R\$								
PASSIVO CIRCULANTE	64.525.113	36,0%	8,9%	70.280.852	48,5%	68,4%	118.325.072	111,7%
Fornecedores	3.246.254	1,8%	-10,6%	2.903.512	2,0%	13,6%	3.299.414	3,1%
Impostos, taxas e contribuições diversas	2.458.690	1,4%	91,1%	4.699.378	3,2%	883,8%	46.230.169	43,7%
Empréstimos a pagar	2.966.403	1,7%	158,9%	7.680.598	5,3%	-13,0%	6.685.161	6,3%
Financiamentos a pagar	7.465.999	4,2%	-36,1%	4.769.957	3,3%	38,4%	6.600.315	6,2%
Obrigações sociais a recolher	17.721.980	9,9%	54,1%	27.311.255	18,9%	21,5%	33.188.837	31,3%
Provisões de férias	9.407.501	5,3%	-71,8%	2.654.177	1,8%	-14,6%	2.266.890	2,1%
Outras obrigações	8.988.417	5,0%	-1,9%	8.819.845	6,1%	52,4%	13.443.984	12,7%
Salários a pagar	2.841.883	1,6%	61,3%	4.582.756	3,2%	-0,5%	4.561.171	4,3%
Parcelamentos a pagar	9.427.985	5,3%	-27,2%	6.859.373	4,7%	-70,1%	2.049.132	1,9%
PASSIVO NÃO CIRCULANTE	114.609.979	64,0%	-35,0%	74.487.004	51,5%	-116,7%	(12.435.220)	-11,7%
Exigível a longo prazo	82.022.331	45,8%	-8,2%	75.256.432	52,0%	81,4%	136.540.358	128,9%
Financiamentos a longo prazo	17.769.118	9,9%	-30,8%	12.303.926	8,5%	-19,9%	9.858.292	9,3%
Empréstimos com coligadas e pessoas ligadas	22.364.114	12,5%	-5,8%	21.063.407	14,5%	3,3%	21.766.256	20,6%
Parcelamentos fiscais a recolher	41.889.099	23,4%	0,0%	41.889.099	28,9%	14,7%	48.041.755	45,4%
Outros Exigíveis a longo prazo	0	0,0%	0,0%	0	0,0%	100,0%	56.874.054	53,7%
Patrimônio líquido	32.587.648	18,2%	-102,4%	(769.428)	-0,5%	19261,9%	(148.975.577)	-140,7%
Capital	11.998.000	6,7%	0,0%	11.998.000	8,3%	0,0%	11.998.000	11,3%
Reserva de Capital - AFAC	0	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%	0	0,0%
Lucros/ Prejuízos acumulados	20.589.648	11,5%	-162,0%	(12.767.428)	-8,8%	1160,8%	(160.973.577)	-152,0%
TOTAL DO PASSIVO	179.135.092	100,0%	-19,2%	144.767.856	100,0%	-26,9%	105.889.853	100,0%

b) GRUPO PÉGASO - DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS AGLUTINADO

ATIVO Em R\$	2018			2019			2020	
	R\$	V (%)	H (%)	R\$	V (%)	H (%)	R\$	V (%)
RECEITA BRUTA	125.684.095	101,8%	-32,4%	84.985.166	101,8%	-64,3%	30.321.049	102,0%
Venda de serviços	125.684.095	101,8%	-32,4%	84.985.166	101,8%	-64,3%	30.321.049	102,0%
DEDUÇÕES DA RECEITA BRUTA	(2.221.510)	-1,8%	-33,3%	(1.482.257)	-1,8%	-60,6%	(584.123)	-2,0%
(-) ISS	(31.697)	0,0%	-39,8%	(19.094)	0,0%	-84,2%	(3.022)	0,0%
(-) ICMS	0	0,0%	-100,0%	(4.703)	0,0%	-100,0%	0	0,0%
(-) Outras deduções	(2.189.813)	-1,8%	-33,4%	(1.458.461)	-1,7%	-60,2%	(581.101)	-2,0%
RECEITA LIQUIDA	123.462.585	100,0%	-32,4%	83.502.909	100,0%	-64,4%	29.736.926	100,0%
Custos dos serviços prestados	(129.136.501)	-104,6%	-29,3%	(91.258.632)	-109,3%	-49,3%	(46.309.176)	-155,7%
LUCRO BRUTO	(5.673.916)	-4,6%	36,7%	(7.755.723)	-9,3%	113,7%	(16.572.250)	-55,7%
RECEITAS E DESPESAS OPERACIONAIS	(32.325.859)	-26,2%	-52,3%	(15.432.383)	-18,5%	739,0%	(129.483.114)	-435,4%
Despesas financeiras	(6.799.904)	-5,5%	-47,0%	(3.601.418)	-4,3%	291,7%	(14.106.126)	-47,4%
Receitas financeiras	180.787	0,1%	-85,7%	25.850	0,0%	-84,2%	4.089	0,0%
Despesas administrativas	(25.967.791)	-21,0%	-65,1%	(9.071.242)	-10,9%	-16,2%	(7.600.297)	-25,6%
Outros resultados operacionais	261.049	0,2%	-1167,1%	(2.785.573)	-3,3%	3769,2%	(107.780.780)	-362,4%
RESULTADO OPERACIONAL	(37.999.775)	-30,8%	-39,0%	(23.188.106)	-27,8%	529,9%	(146.055.364)	-491,2%
Provisão para CSLL	0	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%	0	0,0%
Provisão para IRPJ	0	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%	0	0,0%
LUCRO/ PREJUÍZO DO EXERCÍCIO	(37.999.775)	-30,8%	-39,0%	(23.188.106)	-27,8%	529,9%	(146.055.364)	-491,2%

27 - O **GRUPO PÉGASO** teve uma variação negativa em sua receita líquida de 75,91% (setenta e cinco vírgula noventa e um por cento) entre os exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2018 e 2020, passando de R\$ 123,5 (cento e vinte três vírgula cinco) milhões para R\$ 30,3 (trinta vírgula três) milhões, respectivamente.

28 - A queda descrita nos dois parágrafos anteriores pode ser explicada pelos fatores já explicados no Capítulo II – **DA CRISE ECONÔMICO-FINANCEIRA**, item 20.

29 - Além dos motivos mencionados no parágrafo acima, observamos uma variação negativa acentuada no ano de 2020, de R\$ 53,8 (cinquenta e três milhões vírgula oito), devido à crise sanitária com a pandemia de Sars-CoV-2 que provocou uma diminuição acentuada da locomoção das pessoas, inclusive com a decretação pelos governantes do município do Rio de Janeiro de períodos de lockdown parcial.

30 - Apesar do **GRUPO PÉGASO** ter realizado um trabalho de redução dos seus custos operacionais a partir do momento que começou o processo judicial sobre as tarifas do transporte público, conforme descrito no capítulo **DA CRISE ECONÔMICO-FINANCEIRA** e no



decorrer dos anos de 2018 e 2019, passou de um Prejuízo Bruto de R\$ 5,7 (cinco vírgula sete) milhões para Prejuízos Brutos de R\$ 7,8 (sete vírgula oito) milhões e R\$ 16,6 (dezasseis vírgula seis) milhões, em 2019 e 2020, respectivamente.

- 31 - Um dos principais itens que prejudicou bastante o trabalho de redução dos custos operacionais foi o óleo combustível, uma vez que este insumo fundamental, com uma participação relevante na composição da planilha de custos, teve um aumento de 17,3% (dezessete vírgula três por cento), passando o seu preço médio anual por litro de R\$ 2,65 (dois e sessenta e cinco centavos) em 2017 para R\$ 3,11 (três reais e onze centavos) em 2019.
- 32 - Por sua vez no decorrer do ano de 2020, o **“GRUPO PÉGASO”** sofreu as consequências da diminuição acentuada de passageiros pagantes conforme descrito no parágrafo 29 devido à crise sanitária com a pandemia de Sars-CoV-2.
- 33 - Verificamos ainda, o elevado valor que o **“GRUPO PÉGASO”** registrou na linha de despesas administrativas: R\$ 26,0 (vinte e seis vírgula zero) milhões, R\$ 9,1 (nove vírgula um) milhões e R\$ 7,6 (sete vírgula seis) milhões em 2018, 2019 e 2020, respectivamente. Estes números refletem o esforço que o **“GRUPO PÉGASO”** vem fazendo para se adequar à realidade das crises que vem enfrentando nestes últimos períodos.
- 34 - Podemos verificar também no ano de 2020 na linha “outros resultados operacionais” uma despesa de R\$ 107,8 (cento e sete vírgula oito) milhões que reflete os ajustes efetuados decorrentes da atualização da dívida fiscal, contingências cíveis e trabalhistas.
- 35 - Em função de tudo o que foi descrito neste capítulo o **“GRUPO PÉGASO”** acabou os últimos três exercícios sociais com prejuízos líquidos de R\$ 38,0 (trinta e oito vírgula zero) milhões, R\$ 23,2 (vinte e três vírgula dois) milhões e R\$ 146,1 (cento e quarenta e seis vírgula um) milhões em 2018, 2019 e 2020, respectivamente.



IV – FLUXO DE PROJETADO

DESCRIÇÃO R\$	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
RECEBIMENTOS	36.946.546	40.561.677	43.220.681	44.625.354	45.964.114	47.343.038	48.403.429	49.855.531	51.351.197	52.891.733
Recebimentos operacionais	36.817.643	40.438.032	43.107.509	44.508.503	45.843.758	47.219.070	48.635.643	50.094.712	51.597.553	53.145.480
Outros recebimentos	644.350	689.777	716.678	739.970	762.169	785.034	808.585	832.843	857.828	883.563
(-) Taxa terminal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(-) Taxa administrativa	(515.447)	(566.132)	(603.505)	(623.119)	(641.813)	(661.067)	(1.040.799)	(1.072.023)	(1.104.184)	(1.137.309)
PAGAMENTOS	36.859.241	38.062.433	39.418.258	39.927.279	41.125.097	42.358.850	43.629.616	44.938.504	46.286.659	47.675.259
Salários, encargos e benefícios	17.072.686	18.276.310	18.989.086	19.606.231	20.194.418	20.800.251	21.424.259	22.066.986	22.728.996	23.410.866
Custos diretos de operação	15.263.033	15.858.291	16.373.685	16.864.896	17.370.843	17.891.968	18.428.727	18.981.589	19.551.036	20.137.568
Custos indiretos de produção	1.666.407	1.731.396	1.787.667	1.841.297	1.896.536	1.953.432	2.012.035	2.072.396	2.134.568	2.198.605
Despesas administrativas	2.857.116	2.196.436	2.267.820	1.614.855	1.663.300	1.713.199	1.764.595	1.817.533	1.872.059	1.928.221
GERAÇÃO DE CAIXA OPERACIONAL LIVRE	87.305	2.499.243	3.802.423	4.698.075	4.839.017	4.984.187	4.773.813	4.917.027	5.064.538	5.216.474
IMPOSTOS	0	1.872.171	1.993.862	2.123.464	2.261.489	2.408.485	2.565.037	2.731.764	2.909.329	3.098.435
GERAÇÃO DE CAIXA APÓS IMPOSTOS	87.305	627.072	1.808.561	2.574.611	2.577.528	2.575.702	2.208.776	2.185.263	2.155.209	2.118.039
PAGAMENTO LISTA DE CREDORES										
Classe I		(1.129.813)	(1.506.418)	(1.209.717)	(1.110.817)	(1.110.817)	(277.704)			
Classe III			(157.900)	(345.760)	(276.782)	(276.782)	(276.782)	(276.782)	(276.782)	(276.782)
Classe IV			(121.743)	(86.959)						
GER. DE CAIXA APÓS PAG. DOS CREDORES	87.305	(502.741)	22.500	932.175	1.189.929	1.188.103	1.654.290	1.908.481	1.878.427	1.841.257

36 - Passado os efeitos da Pandemia, o **“GRUPO PÉGASO”** prevê atingir um faturamento bruto anual de aproximadamente, R\$ 43,0 (quarenta e três vírgula zero) milhões, um EBITDA médio nos próximos 10 (dez) anos de aproximadamente, R\$ 4,1 (quatro vírgula um) milhões por ano, transportando um volume total de passageiros de aproximadamente, 8,4 (oito vírgula quatro) milhões por ano.

37 - O **“GRUPO PÉGASO”** tem uma dívida tributária de aproximadamente R\$ 100,0 (cem vírgula zero) milhões, divididas da seguinte forma: R\$ 80,0 (oitenta vírgula zero) milhões na esfera Federal e R\$ 20,0 (vinte vírgula zero) milhões nas esferas Estadual e Municipal. Estas dívidas estão sendo tratadas da seguinte forma:

(a) Dívidas Federais – O **“GRUPO PÉGASO”** está trabalhando para entrar com um pedido de Transação Fiscal junto da PGFN – Procuradoria Geral da Fazenda Nacional de forma que sua dívida seja liquidada com a utilização da base negativa de IR – Imposto de Renda e da CSLL – Contribuição Social sobre o Lucro Líquido, depois de buscar o maior desconto que a legislação vigente permita.

(b) Dívidas Estaduais e Municipais - A dívida fiscal, Estadual e Municipal, está tratada neste trabalho com base numa transação tributária ainda em fase preliminar, com pagamento em 120 parcelas mensais corrigidas pela SELIC.

- 38 - Com o objetivo de cumprir o contrato de concessão, a legislação municipal pertinente e para oferecer uma prestação de serviços com a qualidade necessária, a empresa terá que realizar investimentos na renovação de sua frota de veículos. No entanto, devido ao atual desequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão e a já manifestada intenção do poder concedente em ajustar as tarifas para um nível que remunere as operações e os investimentos na renovação da frota, não embutimos nesta previsão deste fluxo os efeitos líquidos positivos da recomposição de tarifa e os referidos investimentos.

IV - VIABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA - CONCLUSÃO

- 39 – Face aos graves problemas vividos pelo setor, comentados na petição inicial do processo de recuperação judicial, mais detalhadamente no capítulo II (A CRISE SISTÊMICA SO SETOR DE TRANSPORTE NO RIO DE JANEIRO) e ainda neste Laudo no capítulo II (DA CRISE ECONÔMICO-FINANCEIRA), a empresa apresentou prejuízos nos três últimos exercícios sociais de 2018 a 2020. Para enfrentar tal situação, o **“GRUPO PÉGASO”** deu entrada num pedido de Recuperação Judicial, no dia 12 de maio de 2020, com o objetivo de readequar o pagamento de sua dívida ao fluxo de caixa disponível nessa nova realidade de mercado.
- 40 - Além do descrito acima, o **“GRUPO PÉGASO”** redesenhou e implantou novos processos de negócio, resultando na redução de custos operacionais, redução de despesas gerais e administrativas, otimização operacional da frota e redução nos gastos de manutenção. A partir dos efeitos das medidas descritas neste item e no anterior, um reajuste de 5% real nas tarifas e estabilidade na demanda no patamar atual (não foi considerado qualquer incremento na demanda), projetamos uma “geração de caixa operacional livre” de aproximadamente 8,9% (oito vírgula nove por cento) dos recebimentos, conforme fluxo de caixa apresentado no Capítulo IV – FLUXO DE CAIXA PROJETADO, deste Laudo, que será capaz de fazer face aos compromissos propostos nos termos do Plano de Recuperação Judicial.
- 41 - Os problemas sistêmicos do setor, mais os pontuais advindos da Pandemia, já descritos ao longo deste Laudo, trouxeram um descasamento entre as receitas e os pagamentos regulares da dívida. Com as medidas posteriormente adotadas de redução de custo e otimizações operacionais, com a aprovação do Plano de Recuperação Judicial nos termos propostos. O **“GRUPO PÉGASO”** terá um razoável grau de solvência, e, conseqüentemente,



uma provável possibilidade de manutenção de suas atividades no longo prazo, tornando-se viável econômica e financeiramente.

V – OBSERVAÇÃO

- 42 - A participação e o trabalho técnico desenvolvido pela ARM Gestão Consultoria e Participações (**ARM Gestão**) neste Laudo Econômico-Financeiro foram realizados a partir da elaboração de estudos em conformidade com as informações e premissas fornecidas pelo **“GRUPO PÉGASO”**, inclusive e não se limitando, às de natureza tributária e fiscal; trabalhista; financeira; custos variáveis e fixos; e demais despesas; tanto em relação aos seus históricos e saldos, como suas projeções. Essas informações não foram auditadas pela **ARM Gestão**, são de responsabilidade exclusiva do **“GRUPO PÉGASO”** e foram utilizadas nas análises dos resultados econômicos. Tais informações indicaram as fontes de recursos e as melhores estimativas possíveis para viabilização do **PRJ**, assim como demonstram o potencial de geração de caixa do **“GRUPO PÉGASO”**, e, conseqüentemente, a capacidade de amortização de suas dívidas a partir das premissas indicadas no PRJ.

Rio de Janeiro, 17 de agosto de 2021



ARM GESTÃO CONSULTORIA E PARTICIPAÇÕES LTDA.