

# Miguel Neto

ADVOGADOS

EXMO. SR. DR. JUIZ DE DIREITO DA 2ª VARA DE FALÊNCIAS E RECUPERAÇÕES JUDICIAIS DO FORO CENTRAL CÍVEL DA COMARCA DE SÃO PAULO/SP

Processo nº 1046198-11.2019.8.26.0100

**VIBRASIL INDÚSTRIA DE ARTEFATOS DE BORRACHA LTDA. – em Recuperação Judicial** (“RECUPERANDA” ou “VIBRASIL”) já devidamente qualificada nos autos do processo de recuperação judicial em epígrafe, vem, à presença de V. Exa., por seus advogados, apresentar a **nova versão do seu aditivo** (doc. 01), a qual reflete as alterações que foram discutidas na assembleia de credores de 20.5.2024.

Termos em que,

P. deferimento.

São Paulo, 7 de junho de 2024.

**MARCELO MOREL GIRALDES**

**OAB/SP nº 184.152**

**GIOVANNA LUZ PODCAMENI**

**OAB/SP nº 429.558**

## ADITIVO AO PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL

# VIBRASIL

## INDÚSTRIA DE ARTEFATOS DE BORRACHA EIRELI

São Paulo

JUN/2024

## Sumário

---

|                                                                            |    |
|----------------------------------------------------------------------------|----|
| Sumário Executivo .....                                                    | 3  |
| 1. Razões do Pedido de Modificativo ao Plano de Recuperação Judicial ..... | 5  |
| 1.1 Impactos no Setor Automobilístico .....                                | 6  |
| 1.2 Aversão ao risco das Instituições Financeiras Nacionais .....          | 9  |
| 1.3 Pedidos de Falências e Recuperações Judiciais em 2023 .....            | 9  |
| 1.4 Perspectivas .....                                                     | 10 |
| 2. Nova Proposta de Pagamento aos Credores .....                           | 17 |
| 2.1 Classe I – Créditos Trabalhistas .....                                 | 17 |
| Proposta de Pagamento .....                                                | 17 |
| 2.2 Classe III – Créditos Quirografários .....                             | 17 |
| Proposta de Pagamento .....                                                | 17 |
| 2.3 Classe IV – Créditos de Microempresas .....                            | 17 |
| Proposta de Pagamento .....                                                | 17 |
| 3. Projeção dos Demonstrativos de Resultados dos Exercícios .....          | 18 |
| Análise Vertical .....                                                     | 19 |
| Anexo I : Projeções de Mercado utilizadas .....                            | 21 |

## Sumário Executivo

---

A situação da empresa Vibrasil vem sendo objeto de grande preocupação nos últimos semestres. A recuperanda enfrentou dificuldades financeiras ao longo de 2023 decorrentes da (i) suspensão de entregas de pedidos já produzidos e bruscos cortes na programação dos pedidos de seus principais clientes (como Mercedes-Benz e ThyssenKrupp), (ii) da restrição do crédito no mercado financeiro e (iii) da desaceleração de seu faturamento durante este primeiro semestre de 2024.

De fato, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), as montadoras de veículos instaladas no Brasil enfrentaram durante o início de 2023 o pior resultado de produção de veículos desde 2004 (apresentando retração de 2,3% em relação a 2022) e os diversos problemas acarretados por grandes companhias como a Americanas, impactaram todo o Sistema Financeiro Nacional, restringindo fortemente o acesso ao crédito em diversos níveis, com uma tímida retomada em 2024.

No entanto, e ainda de acordo com o Anuário 2024 da Anfavea, o setor automotivo brasileiro está ingressando no maior ciclo de investimentos de sua história. São aportes da ordem de R\$ 100 bilhões no atual ciclo com investimentos em curso de montadoras instaladas no país, de novos entrantes e do setor de autopeças. Apesar de ser significativa a ociosidade em fábricas de veículos de todo o mundo, a atração de investimentos está vinculada ao programa de neindustrialização anunciado pelo governo, que define políticas industriais e entrega previsibilidade, assim como a credibilidade gerada por medidas estruturantes como a recentemente aprovada Reforma Tributária e o Marco das Garantias. O cenário econômico brasileiro também proporciona confiança aos investidores, com crescimento do PIB, inflação controlada, câmbio estável e queda contínua da taxa de juros.

Todos esses movimentos confirmam a atratividade do Brasil como polo produtor e exportador dos mais variados tipos de autoveículos, máquinas autopropulsadas e componentes, além de tecnologias e soluções de mobilidade, de forma que a recuperanda enxerga uma importante oportunidade, não apenas para seu soerguimento, mas como um horizonte de crescimento e ganho de *market-share* dentro de suas estratégias de perpetuidade.

A empresa, ciente da importância de honrar com seus compromissos para manter-se adimplente com seus credores, buscou no final de 2023 um aporte na modalidade *Debtor-in-possession* (DIP) Financing cedendo sua sede como garantia. Em Abril deste ano foi concedida a permissão judicial para a celebração do mesmo.

A empresa acredita que essa estratégia, aliada ao investimento em oportunidades de crescimento no mercado de peças de reposição, será essencial para incrementar a receita e garantir a sustentabilidade de suas operações, especialmente considerando a taxa de envelhecimento da frota nacional.

A Vibrasil está focada em superar suas dificuldades financeiras, garantir seu crescimento sustentável e perpetuidade. A empresa confia que, com o apoio dos credores, poderá não apenas reestruturar suas finanças, mas também aproveitar as novas oportunidades de mercado para crescer e prosperar e, para tanto, conta com a compreensão e a colaboração de todos para juntos alcançarmos um futuro promissor e mutuamente benéfico.

## 1. Razões do Pedido de Modificativo ao Plano de Recuperação Judicial

---

Atualmente a Vibrasil vem passando por uma situação bastante delicada. O quadro atual não se restringe apenas à empresa ou mesmo ao setor de automóveis, mas vem afetando de modo geral todas as empresas nacionais baseadas em consumo e varejo.

A recuperanda passou por uma série de esforços de reestruturação através da adoção de um novo plano de negócios abordando as áreas comercial, administrativa, financeira e produtiva a fim de reverter os resultados negativos do passado.

De fato, a empresa encontrava-se até novembro de 2022 em um cenário de grande otimismo, não apenas pelo crescimento consistente da Receita Bruta (foi dobrada de novembro ante janeiro, por exemplo), mas sobretudo pelo fato da empresa vir paulatinamente melhorando a qualidade de sua operação, honrando seus compromissos, acordos e parcelamentos, enquanto iniciava a geração de resultados - como pôde ser observado nos DREs de Agosto e Setembro (Lucro Líquido de 3,7% e 7,3%, respectivamente).

Neste período o maior desafio à frente da empresa era viabilizar como corresponder à demanda dos dois principais clientes: ThyssenKrupp e Mercedes-Benz, já que seria necessário aumentar a captação de recursos para aumentar as compras e o nível de estoque, a fim de pôr as entregas em dia dos pedidos já postos, como vinham solicitando estes clientes.

A Vibrasil cumpriu com suas metas, realizando os investimentos necessários, mesmo no cenário de altas taxas de juros (Selic a 13,75% ao ano), pressão

inflacionária e consumo represado, justamente por se tratar de operações sadias e lucrativas com clientes de reputação ilibada e alto índice de liquidez, que ultrapassariam todos os custos envolvidos.

**No entanto em dezembro de 2022, ambos os clientes passaram a suspender as entregas dos pedidos já produzidos e ao longo de todo o primeiro trimestre de 2023 passaram a fazer cortes bruscos (-60%) na programação dos pedidos, impactando fortemente no caixa da empresa, que teve que haver com os compromissos das compras de matéria-prima e insumos já realizadas.**

### 1.1 Impactos no Setor Automobilístico

---

Segundo dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea)<sup>1</sup>, em 2023 as montadoras de veículos instaladas no Brasil enfrentaram o pior primeiro trimestre de produção de veículos desde 2004.

De fato, em 2023 houve uma retração de 2,3% relação aos automóveis, em números totais, a produção acumulada de automóveis em 2023 foi de 1.782.079, cerca de 666 mil unidades abaixo dos níveis pré-pandemia. Para veículos pesados, houve redução de cerca de 34% no volume de produção. Segundo Maurício de Lima Leite, presidente da entidade, os dados refletiram o resfriamento da demanda, influenciado pelo alto patamar da taxa Selic anterior o início do ciclo de cortes.

“Temos uma preocupação grande para o aquecimento do mercado. E a principal razão para isso é o atual patamar de juros no país. Caso nós não tenhamos condições melhores, o mercado não vai reagir”, afirmou Leite. A expectativa do mercado para a taxa básica é que termine 2024 abaixo de 10% ao ano, mas com cortes mais restritivos, dado o aumento da expectativa da inflação.

---

<sup>1</sup> Disponível em: [https://anfavea.com.br/site/wp-content/uploads/2024/05/ANFAVEA-ANUARIO-DIGITAL-2024-NOVOATUALIZADOalta\\_compressed.pdf](https://anfavea.com.br/site/wp-content/uploads/2024/05/ANFAVEA-ANUARIO-DIGITAL-2024-NOVOATUALIZADOalta_compressed.pdf)

## 2.2 Produção total\* de autoveículos - 1957/2023 (unidades)

### 2.2 Total production\* of vehicles - 1957/2023 (units)

|             |                    |                                             |                     |                 |                | Unidades / Units |                    |                                             |                     |                 |                |
|-------------|--------------------|---------------------------------------------|---------------------|-----------------|----------------|------------------|--------------------|---------------------------------------------|---------------------|-----------------|----------------|
| ANO<br>Year | AUTOMÓVEIS<br>Cars | COMERCIAIS<br>LEVES<br>Light<br>commercials | CAMINHÕES<br>Trucks | ÔNIBUS<br>Buses | TOTAL<br>Total | ANO<br>Year      | AUTOMÓVEIS<br>Cars | COMERCIAIS<br>LEVES<br>Light<br>commercials | CAMINHÕES<br>Trucks | ÔNIBUS<br>Buses | TOTAL<br>Total |
| 1957        | 10.449             | 1.588                                       | 16.259              | 2.246           | 30.542         | 1991             | 707.176            | 180.736                                     | 49.295              | 23.012          | 960.219        |
| 1958        | 20.808             | 9.503                                       | 26.998              | 3.674           | 60.983         | 1992             | 816.446            | 201.104                                     | 32.025              | 24.286          | 1.073.861      |
| 1959        | 40.171             | 16.283                                      | 36.657              | 3.003           | 96.114         | 1993             | 1.100.670          | 223.995                                     | 47.876              | 18.894          | 1.391.435      |
| 1960        | 70.479             | 20.875                                      | 37.810              | 3.877           | 133.041        | 1994             | 1.249.098          | 250.719                                     | 64.137              | 17.435          | 1.581.389      |
| 1961        | 86.437             | 28.654                                      | 26.891              | 3.602           | 145.584        | 1995             | 1.299.493          | 237.373                                     | 70.495              | 21.647          | 1.629.008      |
| 1962        | 118.026            | 33.498                                      | 36.174              | 3.496           | 191.194        | 1996             | 1.479.490          | 258.783                                     | 48.712              | 17.343          | 1.804.328      |
| 1963        | 121.666            | 28.495                                      | 21.556              | 2.474           | 174.191        | 1997             | 1.700.438          | 283.965                                     | 63.744              | 21.556          | 2.069.703      |
| 1964        | 132.157            | 27.056                                      | 21.790              | 2.704           | 183.707        | 1998             | 1.273.356          | 227.704                                     | 63.773              | 21.458          | 1.586.291      |
| 1965        | 135.041            | 25.187                                      | 21.828              | 3.131           | 185.187        | 1999             | 1.118.483          | 168.020                                     | 55.277              | 14.934          | 1.356.714      |
| 1966        | 157.352            | 32.204                                      | 31.098              | 3.955           | 224.609        | 2000             | 1.375.382          | 221.498                                     | 71.686              | 22.674          | 1.691.240      |
| 1967        | 158.362            | 35.319                                      | 27.141              | 4.665           | 225.487        | 2001             | 1.516.182          | 199.813                                     | 77.431              | 23.690          | 1.817.116      |
| 1968        | 185.922            | 46.107                                      | 40.642              | 7.044           | 279.715        | 2002             | 1.525.491          | 174.655                                     | 68.558              | 22.826          | 1.791.530      |
| 1969        | 258.675            | 48.777                                      | 40.569              | 5.679           | 353.700        | 2003             | 1.561.780          | 160.061                                     | 78.960              | 26.990          | 1.827.791      |
| 1970        | 319.574            | 54.069                                      | 38.388              | 4.058           | 416.089        | 2004             | 1.954.604          | 226.527                                     | 107.338             | 28.758          | 2.317.227      |
| 1971        | 416.995            | 56.708                                      | 38.868              | 4.393           | 516.964        | 2005             | 2.122.101          | 255.068                                     | 117.693             | 35.387          | 2.530.249      |
| 1972        | 488.061            | 75.323                                      | 53.557              | 5.230           | 622.171        | 2006             | 2.204.390          | 266.826                                     | 106.601             | 34.512          | 2.612.329      |
| 1973        | 577.583            | 97.229                                      | 69.202              | 6.362           | 750.376        | 2007             | 2.481.949          | 321.922                                     | 137.229             | 39.011          | 2.980.111      |
| 1974        | 707.068            | 111.177                                     | 79.413              | 8.262           | 905.920        | 2008             | 2.634.010          | 370.852                                     | 167.406             | 44.111          | 3.216.379      |
| 1975        | 726.067            | 115.354                                     | 78.688              | 10.126          | 930.235        | 2009             | 2.655.704          | 369.609                                     | 123.633             | 34.536          | 3.183.482      |
| 1976        | 775.401            | 115.260                                     | 83.891              | 12.059          | 986.611        | 2010             | 2.924.208          | 484.839                                     | 191.613             | 45.880          | 3.646.540      |
| 1977        | 736.205            | 69.792                                      | 101.368             | 13.828          | 921.193        | 2011             | 2.630.893          | 530.330                                     | 229.083             | 56.023          | 3.446.329      |
| 1978        | 876.807            | 86.598                                      | 86.269              | 14.340          | 1.064.014      | 2012             | 2.766.978          | 488.872                                     | 136.264             | 41.556          | 3.433.670      |
| 1979        | 918.141            | 103.942                                     | 93.051              | 12.832          | 1.127.966      | 2013             | 2.955.788          | 547.749                                     | 190.962             | 45.026          | 3.739.525      |
| 1980        | 939.278            | 109.414                                     | 102.017             | 14.465          | 1.165.174      | 2014             | 2.509.295          | 487.682                                     | 143.660             | 37.222          | 3.177.859      |
| 1981        | 589.181            | 101.959                                     | 76.350              | 13.393          | 780.883        | 2015             | 2.016.500          | 332.445                                     | 77.686              | 25.659          | 2.452.290      |
| 1982        | 676.014            | 126.772                                     | 46.698              | 9.820           | 859.304        | 2016             | 1.800.040          | 307.583                                     | 64.539              | 23.550          | 2.195.712      |
| 1983        | 750.209            | 104.560                                     | 35.487              | 6.206           | 896.462        | 2017             | 2.308.797          | 330.616                                     | 89.449              | 25.280          | 2.754.142      |
| 1984        | 680.645            | 128.171                                     | 48.497              | 7.340           | 864.653        | 2018             | 2.388.337          | 358.981                                     | 115.697             | 31.889          | 2.894.904      |
| 1985        | 760.784            | 132.770                                     | 64.769              | 8.385           | 966.708        | 2019             | 2.448.600          | 355.351                                     | 117.692             | 29.803          | 2.951.446      |
| 1986        | 818.221            | 142.349                                     | 84.544              | 11.218          | 1.056.332      | 2020             | 1.607.335          | 297.539                                     | 94.809              | 20.546          | 2.020.229      |
| 1987        | 686.665            | 145.562                                     | 74.205              | 13.639          | 920.071        | 2021             | 1.707.851          | 362.711                                     | 164.945             | 20.817          | 2.256.324      |
| 1988        | 785.368            | 193.151                                     | 71.810              | 18.427          | 1.068.756      | 2022             | 1.824.833          | 351.167                                     | 169.006             | 35.155          | 2.380.161      |
| 1989        | 733.676            | 202.324                                     | 62.699              | 14.553          | 1.013.252      | 2023             | 1.782.079          | 421.626                                     | 111.560             | 24.089          | 2.339.354      |
| 1990        | 665.051            | 182.787                                     | 51.597              | 15.031          | 914.466        |                  |                    |                                             |                     |                 |                |

FONTE / SOURCE: ANFAVEA.

(\*) Autoveículos montados e desmontados (CKD). / Includes assembled and CKD vehicles.

“Nesses três primeiros meses tivemos oito paralisações de fábrica e dois cancelamentos de turno, algo semelhante às paradas verificadas no início de 2022. A diferença é que no ano passado o motivo era somente a falta de componentes, enquanto agora já há outros fatores provocando férias coletivas, como o resfriamento da demanda”, diz Leite.

As vendas acumuladas de automóveis no primeiro trimestre de 2023 foram de 472 mil unidades. O crescimento de 16,3% sobre o mesmo período do ano passado poderia indicar sinais de recuperação, mas a base de 2022 é muito baixa, já que faltavam carros nas concessionárias. Em relação aos volumes de antes da pandemia, a defasagem é superior a 20%. “A fotografia do momento seria pior se não fossem as boas vendas para locadoras em março, 28% do total”, analisou Leite.

No entanto o primeiro quadrimestre de 2024 já apresenta importante aquecimento, de janeiro a abril a média diária de vendas foi de 10.038 carros ante 7.925 no ano passado; em relação ao mesmo período de 2023, houve um aumento de 13,6% na média diária de vendas.

Ainda de acordo com Leite, a previsibilidade proporcionada pelo programa MOVER – Mobilidade Verde e Inovação –, que foi publicado como Medida Provisória na virada do ano e já começa a moldar os passos de todas as empresas ligadas à cadeia automotiva. O MOVER veio no bojo de uma nova política industrial anunciada pelo governo federal, batizada de Nova Indústria Brasil, que finalmente valoriza as empresas de ponta instaladas no país, sinalizando um profundo e fundamental processo de reindustrialização e neoindustrialização. O primeiro focado na recuperação de algumas áreas do nosso parque industrial, e o segundo visando um salto tecnológico da nossa indústria; dando continuidade a dois programas bem-sucedidos, o InovarAuto de 2012 e o Rota 2030 de 2018. Ambos, a seu tempo, estabeleceram políticas públicas para o setor, trazendo obrigações para a nossa indústria e proporcionando previsibilidade para as empresas investirem em pesquisa, desenvolvimento e inovação local.

## 1.2 Aversão ao risco das Instituições Financeiras Nacionais

Em 2023 iniciou um processo de aversão ao risco de todas as instituições financeiras, sejam bancos comerciais ou fundos, FIDICs, securitizadoras *et cetera*, com consequente restrição ao crédito para as pessoas jurídicas.

O primeiro grande vetor foi a crise das Lojas Americanas, que com mais de R\$ 15 bilhões de dívidas financeiras (excluindo fornecedores), afetou fortemente o setor bancário nacional, seguido pelo reescalonamento da dívida das Lojas Marisa, do pedido de proteção judicial contra os credores da DOK Calçados (dona da Ortopé), do pedido de autofalência da Pan Produtos Alimentícios, da decretação de falência da Livraria Cultura, reestruturação da dívida e fechamento de lojas da Tok&Stok, mas, sobretudo, do pedido de recuperação judicial do Grupo Petrópolis (cervejaria dona das marcas Itaipava, Crystal e Petra), que afetou profundamente os Fundos, trazendo impactos diretos à Vibrasil, uma vez que, **sem poder contar com o apoio dos banco comerciais, encontra nos Fundos única e exclusiva fonte de financiamento, que neste momento ou estão descapitalizados ou simplesmente reprecificando suas operações por entender que o mercado encontra-se em um cenário inóspito, aumentando os custos financeiros.**

## 1.3 Pedidos de Falências e Recuperações Judiciais em 2023

De acordo com o Indicador de Falências e Recuperação Judicial da Serasa Experian, apenas no primeiro trimestre de 2023 foram registrados 255 pedidos de falência, diante de 177 pedidos feitos no mesmo período em 2022, um aumento de 44%. O número de recuperações judiciais aumentou de 210 para 289, uma alta de 37,6%. A onda afeta empresas de todos os portes, mas as microempresas e as pequenas respondem pela maior parte desses pedidos, com 181 solicitações no primeiro trimestre. Em seguida, aparecem as médias empresas, com 73 solicitações, e as grandes, com 35.

| Pedidos de Recuperação Judicial – Por Porte |        |        |        |
|---------------------------------------------|--------|--------|--------|
| Portes                                      | mar/22 | fev/23 | mar/23 |
| MPEs                                        | 59     | 59     | 60     |
| Média Empresa                               | 22     | 35     | 23     |
| Grande Empresa                              | 7      | 9      | 11     |
| Total de Pedidos                            | 88     | 103    | 94     |

Fonte: Serasa Experian

| Pedidos de Falências – Por Porte |        |        |        |
|----------------------------------|--------|--------|--------|
| Portes                           | mar/22 | fev/23 | mar/23 |
| MPEs                             | 37     | 50     | 60     |
| Média Empresa                    | 13     | 17     | 19     |
| Grande Empresa                   | 19     | 19     | 18     |
| Total de Pedidos                 | 69     | 86     | 97     |

Fonte: Serasa Experian

| Pedidos de Falências – Por Setor |        |        |        |
|----------------------------------|--------|--------|--------|
| Setores                          | mar/22 | fev/23 | mar/23 |
| Comércio                         | 14     | 17     | 31     |
| Indústria                        | 24     | 32     | 26     |
| Serviço                          | 31     | 37     | 39     |
| Primário                         | -      | -      | 1      |
| Total de pedidos                 | 69     | 86     | 97     |

Fonte: Serasa Experian

#### 1.4 Perspectivas

Ao contrário do que se poderia supor, a queda observada nas vendas de automóveis novos não é necessariamente negativa para a Vibrasil.

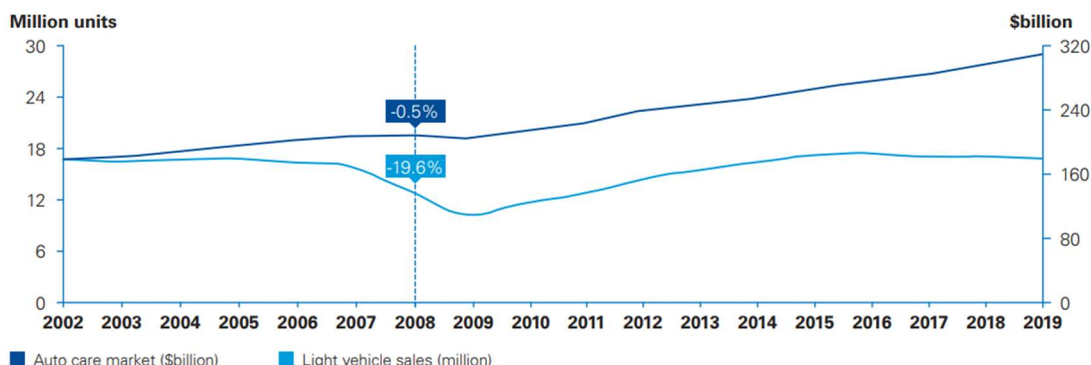
O segmento de reposição automotiva possui naturalmente forte grau de correlação com a indústria automobilística, no entanto historicamente de forma anticíclica com a venda de automóveis novos, uma vez que é durante o envelhecimento da frota, que os consumidores despendem mais em peças de manutenção.

Houve apenas duas exceções à regra: durante a crise do *subprime* de 2008, quando a indústria americana de novos automóveis caiu 20% e o *aftermarket* decresceu 0,5%, uma vez que consumidor perdeu seu poder de compra e não pôde realizar as devidas manutenções. A outra exceção foi durante o período de quarentena do COVID-19 quando o mercado mundial observou a redução da circulação física.

No entanto, de acordo com a KPMG, este fenômeno produziu uma importante janela de oportunidades, uma vez que o envelhecimento precoce da frota, vem pressionando a demanda por peças de manutenção do *aftermarket*.

**Exhibit 1. New car sales dropped 20 percent in the last recession, but aftermarket sales held up**

US light vehicle sales (million units)<sup>1</sup> and auto care industry (\$billion)<sup>2</sup>, 2002–2019



Note: <sup>1</sup>LMC Auto; <sup>2</sup>Auto Care Factbook 2021; aftermarket size includes DIFM and DIY sales of auto parts and services including tires, trim automotive aftermarket, specialty equipment products, and collision repair body parts

**KPMG, Stop-start: Auto aftermarket sales have stalled because of COVID-19, but a demand surge is on the horizon**

De fato, de acordo com a consultoria McKinsey em relatório apresentado pela primeira vez durante o 2º Encontro da Indústria de Autopeças (evento organizado pelo Sindipeças que ocorreu na segunda-feira, 5 de abril de 2022), o mercado brasileiro de autopeças movimenta R\$ 100 bilhões e deve crescer entre 6% e 7% até 2023. Este número se baseia no envelhecimento da frota – principalmente de veículos de passeio, que não deve aumentar significativamente – o que vai demandar mais manutenção e, consequentemente, maior número de componentes substituídos.

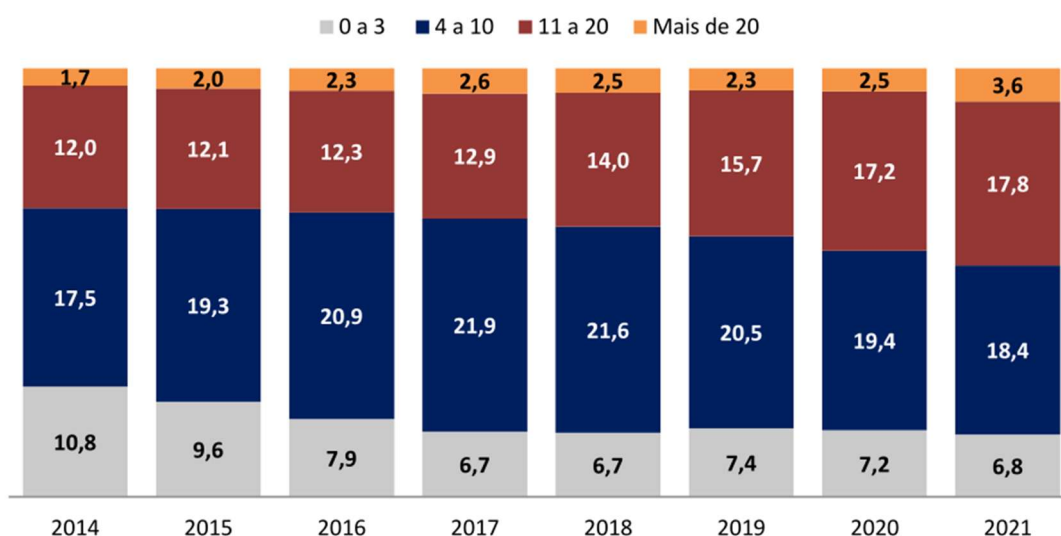
Participação percentual do faturamento por

| Segmento      | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 (projeção) | 2023 (projeção) |
|---------------|------|------|------|------|------|-----------------|-----------------|
| Montadora     | 64,7 | 64,3 | 66,1 | 57,3 | 64,6 | 65,5            | 65,3            |
| Reposição     | 17,4 | 18,3 | 15,7 | 19,5 | 15,2 | 15,0            | 16,0            |
| Exportação    | 14,5 | 14,1 | 14,4 | 19,0 | 16,1 | 15,3            | 14,3            |
| Intrasetorial | 3,4  | 3,3  | 3,8  | 4,2  | 4,1  | 4,2             | 4,4             |

Fonte: Sindipeças.

O levantamento da McKinsey indica ainda que vai aumentar o número de automóveis com 12 anos ou mais de uso, passando dos atuais 41% da frota para 45% já no próximo ano. Com isso, a porcentagem de carros novos vai se manter estável, em torno de 14%. Os automóveis de passeio devem ser responsáveis por 62% dos negócios do setor, enquanto os veículos pesados responderão por 28% e as motocicletas pelos 10% restantes.

**Gráfico 4: Idade Média - Frota circulante**  
em milhões



O diagnóstico foi apresentado por Roberto Fantoni, sócio sênior da McKinsey, e também mostrou que, entre as tendências que já estão acontecendo no setor, a entrada de novos personagens no mercado revela o interesse das montadoras em disputar o segmento por meio da oferta de serviços (e não mais apenas com produtos). Prova disso são a Mopar, que cuida da manutenção dos veículos da FCA, e as redes Motrio, do grupo Renault, e Euro Repar, da PSA, que atendem veículos de todas as marcas.

Mesmo assim, o estudo apresentado no evento do Sindipeças mostrou que existem oportunidades no setor, como na distribuição de autopeças. Para se ter ideia, nos Estados Unidos apenas quatro grandes empresas dominam 50% desse mercado, enquanto no Brasil as quatro maiores possuem cerca de 10%. Ou seja, há muito mais espaço para disputar por aqui.

Já as oficinas no Brasil, embora sejam em número muito menor que nos Estados Unidos, também atendem menos automóveis, o que revela uma falta de consciência dos proprietários com a manutenção. Cada oficina americana responde por quase três vezes mais veículos que as brasileiras. Então, caso ocorra uma mudança de comportamento por parte dos consumidores do País, isso vai representar outra oportunidade de negócios, indica o estudo.<sup>2</sup>

No Brasil, o envelhecimento da frota em circulação não é recente. A idade média atingiu 10 anos e 3 meses em 2021 e a de motocicletas aumentou para 8 anos e 5 meses. Em quase uma década (2013 a 2021), este indicador elevou-se em 1 ano e 10 meses.

As possibilidades de reversão desse fenômeno dependem do aumento da taxa de crescimento das vendas de veículos novos *vis-à-vis* à taxa de sucateamento da frota existente e/ou de políticas públicas que exijam a retirada de circulação das unidades mais antigas, ou seja, de um programa de renovação de frota.

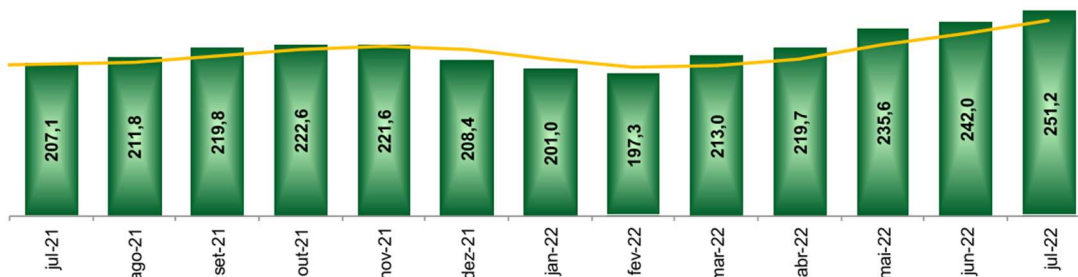
---

<sup>2</sup> <https://www.automotivebusiness.com.br/pt/posts/noticias/mercado-de-reposicao-deve-crescer-7-ate-2023-diz-sindipecas/>

(Tabela 1) Índice do Mercado de Reposição<sup>1</sup>

| Discriminação                              | Variação percentual |                   |                  |
|--------------------------------------------|---------------------|-------------------|------------------|
|                                            | Jul 22/<br>Jun 22   | Jul 22/<br>Jul 21 | Acumulado do ano |
| Faturamento nominal (LL e LP) <sup>2</sup> | 3,79%               | 21,31%            | 10,70%           |
| IGP-M (jul/22)                             | 0,21%               | 10,08%            | 24,46%           |

(Gráfico 1) Faturamento do mercado de reposição  
Em número-índice (jan/15=100)  
Média móvel trimestral

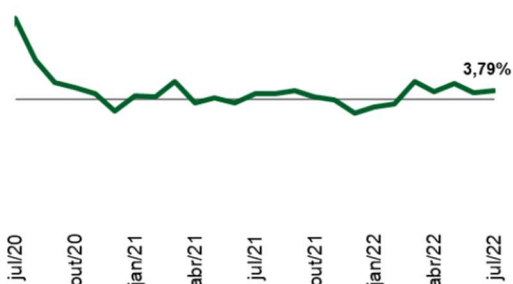


Fonte: Pesquisa Conjuntural Mensal do Sindipecas e FGV. Elaboração do Sindipecas

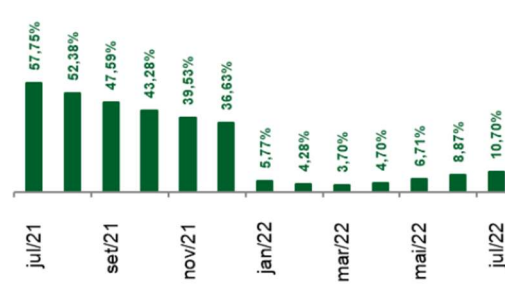
1. A partir do relatório de número 10, referente a junho de 2017, o percentual para reposição, segmentado entre linha leve e linha pesada, passou a ser calculado com uso de média móvel trimestral.

2. Faturamento das empresas da amostra (42 empresas) que segmentam as informações entre linha leve (LL) e linha pesada (LP). Informações com base na média móvel trimestral para reduzir a volatilidade das informações e efeitos sazonais marcantes.

(Gráfico 2) Faturamento Reposição  
Variação % (mês x mês anterior)



(Gráfico 3) Faturamento Reposição  
Variação % (acumulado do ano x mesmo período do ano)



Frota circulante (em unidades)<sup>1</sup>

| Segmento                    | 2012              | 2013              | 2014              | 2015              | 2016              | 2017              | 2018              | 2019              | 2020              | 2021              | Variação Anual (%) |             |
|-----------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|-------------|
| Automóveis                  | 30.898.766        | 32.992.248        | 34.712.948        | 35.621.014        | 35.996.611        | 36.430.823        | 37.098.282        | 37.970.401        | 38.149.197        | 38.235.585        | 0,5%               | 0,2%        |
| Comerciais Leves            | 4.199.866         | 4.522.584         | 4.853.583         | 4.996.122         | 5.072.404         | 5.173.023         | 5.333.843         | 5.523.823         | 5.649.895         | 5.849.943         | 2,3%               | 3,5%        |
| Caminhões                   | 1.761.280         | 1.863.787         | 1.947.888         | 1.965.220         | 1.962.036         | 1.961.068         | 1.983.149         | 2.028.633         | 2.052.000         | 2.110.811         | 1,2%               | 2,9%        |
| Ônibus                      | 357.090           | 376.329           | 389.445           | 391.867           | 389.331           | 386.231           | 386.417           | 390.968           | 388.946           | 385.573           | -0,5%              | -0,9%       |
| <b>Total Autoveículos</b>   | <b>37.217.002</b> | <b>39.754.948</b> | <b>41.903.864</b> | <b>42.974.223</b> | <b>43.420.382</b> | <b>43.951.145</b> | <b>44.801.691</b> | <b>45.913.825</b> | <b>46.240.038</b> | <b>46.581.912</b> | <b>0,7%</b>        | <b>0,7%</b> |
| Motocicletas                | 12.318.092        | 12.904.611        | 13.350.842        | 13.593.202        | 13.529.204        | 13.286.420        | 13.121.015        | 13.099.707        | 12.877.610        | 12.870.983        | -1,7%              | -0,1%       |
| <b>Autoveículos + Motos</b> | <b>49.535.094</b> | <b>52.659.559</b> | <b>55.254.706</b> | <b>56.567.425</b> | <b>56.949.586</b> | <b>57.237.565</b> | <b>57.922.706</b> | <b>59.013.532</b> | <b>59.117.648</b> | <b>59.452.895</b> | <b>0,2%</b>        | <b>0,2%</b> |

Nota: 1. As frotas foram ajustadas conforme as informações agregadas de emplacamentos provenientes do Denatran.

## Idade Média da Frota de Veículos e Motos

| Segmento         | 2013                    | 2014                    | 2015                    | 2016                  | 2017                    | 2018                    | 2019                    | 2020              | 2021                     |
|------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-----------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------|--------------------------|
| Automóveis       | 8 anos e 6 meses        | 8 anos e 8 meses        | 8 anos e 11 meses       | 9 anos e 3 meses      | 9 anos e 6 meses        | 9 anos e 7 meses        | 9 anos e 10 meses       | 10 anos e 2 meses | 10 anos e 5 meses        |
| Comerciais Leves | 7 anos e 3 meses        | 7 anos                  | 7 anos e 3 meses        | 7 anos e 6 meses      | 7 anos e 9 meses        | 7 anos e 11 meses       | 8 anos e 2 meses        | 8 anos e 5 meses  | 8 anos e 7 meses         |
| Caminhões        | 9 anos e 6 meses        | 9 anos e 7 meses        | 10 anos                 | 10 anos e 6 meses     | 11 anos                 | 11 anos e 4 meses       | 11 anos e 7 meses       | 11 anos e 7 meses | 11 anos e 11 meses       |
| Ônibus           | 8 anos e 11 meses       | 8 anos e 11 meses       | 9 anos e 3 meses        | 9 anos e 8 meses      | 10 anos e 1 mês         | 10 anos e 4 meses       | 10 anos e 7 meses       | 10 anos e 7 meses | 11 anos e 1 mês          |
| <b>Total</b>     | <b>8 anos e 5 meses</b> | <b>8 anos e 6 meses</b> | <b>8 anos e 9 meses</b> | <b>9 anos e 1 mês</b> | <b>9 anos e 4 meses</b> | <b>9 anos e 6 meses</b> | <b>9 anos e 8 meses</b> | <b>10 anos</b>    | <b>10 anos e 3 meses</b> |
| Motocicletas     | 5 anos e 8 meses        | 6 anos e 1 mês          | 6 anos e 5 meses        | 6 anos e 11 meses     | 7 anos e 4 meses        | 7 anos e 9 meses        | 8 anos                  | 8 anos e 4 meses  | 8 anos e 5 meses         |

p = previsão da frota

**Por estes motivos a Vibrasil vem expandindo sua participação no mercado de peças de reposição e vem paulatinamente normalizar sua programação de pedidos e faturamento com a ThyssenKrupp, enquanto retoma determinadas linhas junto à Mercedes-Benz.**

Através do DIP a Vibrasil buscará realizar importantes investimentos detalhadamente descritos no “Projeto de Viabilidade Investimentos”, como:

- Investimento em Estoque;
- Manutenção, modernização de equipamentos e adequação à NR 12 (Norma Regulamentadora 12);
- Aquisição de novos equipamentos;
- Reserva para pagamento da Classe I da RJ e de credores extra-concursais;
- Implementação de sistema de T.I.: ERP e CRM;
- Investimento no Giro, com consequente redução das despesas financeiras.

Em suma:

- 1.1. Serão investidos BRL 1.42M no primeiro ano e, nos 2 anos subsequentes, BRL 1.2M anualmente através do resultado gerado em cada exercício, além de outros BRL 900k no quarto e quinto ano.
- 1.2. O objetivo dos investimentos na NR 12 é garantir a saúde, integridade e segurança física dos trabalhadores, conjuntamente com o investimento em manutenções preventivas, a Vibrasil deverá obter o funcionamento ótimo dos equipamentos, reduzindo o ciclo de interrupções e minimizando possíveis acidentes.
  - 1.2.1. Com o valor da entrada já pago, o saldo orçado será pago ao longo de 36 meses.
- 1.3. Redução do prazo médio de produção através da modernização da planta e equipamentos atuais e capacitação de pessoal.
- 1.4. Nova estratégia comercial com especial reposicionamento no segmento de reposição e linha pesada.
- 1.5. Ampliação do leque de produtos da seguinte forma:
  - Aumento dos kits de amortecedores atuais de 96 para 134 modelos para lançamento imediato;

- Desenvolvimento de 40 novos kits de amortecedores;
- Desenvolvimento de 158 novos modelos de coxins para câmbios curtos no médio prazo;
- Desenvolvimento de 82 novos modelos de coxins para câmbios curtos no longo prazo;
- Desenvolvimento de 128 novos modelos de bandejas de suspensão com parceiros terceirizados;
- Desenvolvimento de 146 novos pivôs e terminais de direção com parceiros terceirizados.

Dito isto, enxergamos o horizonte positivo a frente, mas conscientes que a Vibrasil terá de fazer frente nos próximos meses à pressão de caixa que a defasagem de receitas destes semestres legou, mesmo com credores extra-concursais.

Portanto a empresa está consciente da dificuldade de honrar com os pagamentos da Recuperação Judicial no curto prazo e não é de seu interesse, tampouco dos credores, que a recuperanda não seja capaz de manter-se adimplente, ou no pior cenário, que haja porventura um pedido de falência que inviabilize o ressarcimento dos mesmos e, em especial, a manutenção dos empregos de todos os colaboradores.

Por isso vimos pleitear este modificativo no Plano da Recuperação Judicial, beneficiando os credores trabalhistas de forma consistente com a capacidade de pagamento que será gerada pela operação da empresa, com a manutenção de todos os parâmetros demais acordados entre as partes.

## 2. Nova Proposta de Pagamento aos Credores

### 2.1 Classe I – Créditos Trabalhistas

#### Proposta de Pagamento

- Deságio: **0,00%**
- Carência: **3 meses** a partir da data da homologação deste Aditivo.
- Prazo: **27 meses**
- Atualização monetária: Índice da Poupança acrescido de juros pré-fixados de 0,50% a.a.
- Vigência da atualização: a partir da data da publicação da homologação do PRJ
- Periodicidade do Pagamento: **Mensal**

### 2.2 Classe III – Créditos Quirografários

#### Proposta de Pagamento

- Deságio: **70,00%**
- Carência: **36 meses** após a data da Publicação da Homologação do PRJ.
- Prazo: **13 parcelas semestrais**, crescentes e sucessivas na mesma proporção aprovada durante a Homologação do PRL
- Atualização monetária: Índice da Poupança acrescido de juros pré-fixados de 0,50% a.a.
- Vigência da atualização: a partir da data da publicação da homologação do PRJ
- Periodicidade do Pagamento: **Semestral**

### 2.3 Classe IV – Créditos de Microempresas

#### Proposta de Pagamento

- Deságio: **60,00%**
- Carência: **36 meses** após a data da Publicação da Homologação do PRJ.
- Prazo: **9 parcelas semestrais**, crescentes e sucessivas na mesma proporção aprovada durante a Homologação do PRJ
- Atualização monetária: Índice da Poupança acrescido de juros pré-fixados de 0,50% a.a.
- Vigência da atualização: a partir da data da publicação da homologação do PRJ
- Periodicidade do Pagamento: **Semestral**

### 3. Projeção dos Demonstrativos de Resultados dos Exercícios

|                                     | 2024 S2           | 2025              | 2026              | 2027              | 2028              |
|-------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| <b>Receita Líquida</b>              | <b>29.668,4</b>   | <b>87.759,5</b>   | <b>108.452,8</b>  | <b>114.218,4</b>  | <b>117.468,7</b>  |
| <b>Custos da Mercadoria Vendida</b> | <b>(14.802,8)</b> | <b>(41.119,7)</b> | <b>(50.798,0)</b> | <b>(53.494,5)</b> | <b>(55.014,7)</b> |
| <b>Margem de Contribuição</b>       | <b>14.865,6</b>   | <b>46.639,8</b>   | <b>57.654,8</b>   | <b>60.723,9</b>   | <b>55.014,7</b>   |
| <b>Mão-de-Obra Direta</b>           | <b>(2.430,2)</b>  | <b>(6.781,1)</b>  | <b>(8.175,2)</b>  | <b>(8.238,1)</b>  | <b>(8.698,8)</b>  |
| <b>Mão-de-Obra Indireta</b>         | <b>(1.104,2)</b>  | <b>(2.047,9)</b>  | <b>(2.131,1)</b>  | <b>(2.188,1)</b>  | <b>(2.265,9)</b>  |
| <b>Despesas Produtivas</b>          | <b>(1.914,9)</b>  | <b>(4.574,2)</b>  | <b>(5.096,8)</b>  | <b>(4.828,4)</b>  | <b>(4.815,4)</b>  |
| <b>Lucro Bruto</b>                  | <b>9.416,4</b>    | <b>33.236,5</b>   | <b>42.251,8</b>   | <b>45.469,3</b>   | <b>46.673,9</b>   |
| <b>SG&amp;A</b>                     | <b>(4.017,4)</b>  | <b>(10.574,4)</b> | <b>(11.607,0)</b> | <b>(12.494,6)</b> | <b>(12.659,8)</b> |
| <b>Despesas Administrativas</b>     | <b>(2.175,5)</b>  | <b>(5.497,5)</b>  | <b>(5.497,5)</b>  | <b>(6.097,5)</b>  | <b>(6.100,4)</b>  |
| <b>Despesa Comerciais</b>           | <b>(1.841,9)</b>  | <b>(5.076,9)</b>  | <b>(6.109,5)</b>  | <b>(6.397,2)</b>  | <b>(6.559,4)</b>  |
| <b>EBITDA</b>                       | <b>5.399,1</b>    | <b>22.662,1</b>   | <b>30.644,8</b>   | <b>32.974,7</b>   | <b>34.014,1</b>   |
| <b>Despesas Financeiras</b>         | <b>(1.313,9)</b>  | <b>(570,5)</b>    | <b>(1.597,5)</b>  | <b>(1.014,7)</b>  | <b>(481,6)</b>    |
| <b>Receitas Financeiras</b>         | <b>-</b>          | <b>1.787,2</b>    | <b>2.647,8</b>    | <b>3.890,9</b>    | <b>6.109,9</b>    |
| <b>Outras Despesas Operacionais</b> | <b>(11,0)</b>     | <b>(21,3)</b>     | <b>(21,3)</b>     | <b>(21,3)</b>     | <b>(21,3)</b>     |
| <b>Lucro Operacional</b>            | <b>4.074,1</b>    | <b>23.857,5</b>   | <b>31.673,8</b>   | <b>35.829,5</b>   | <b>39.621,0</b>   |
| <b>Despesas não Operacionais</b>    | <b>(4.995,2)</b>  | <b>(15.686,0)</b> | <b>(17.013,9)</b> | <b>(7.468,8)</b>  | <b>(4.208,1)</b>  |
| <b>REFIS</b>                        | <b>(600,0)</b>    | <b>(1.200,0)</b>  | <b>(1.200,0)</b>  | <b>(1.200,0)</b>  | <b>(1.320,0)</b>  |
| <b>CAPEX</b>                        | <b>(710,0)</b>    | <b>(1.200,0)</b>  | <b>(1.200,0)</b>  | <b>(900,0)</b>    | <b>-</b>          |
| <b>RJ Classes I</b>                 | <b>(2.150,2)</b>  | <b>(9.055,7)</b>  | <b>(9.764,1)</b>  | <b>-</b>          | <b>-</b>          |
| <b>RJ Classes III e IV</b>          | <b>-</b>          | <b>(1.110,3)</b>  | <b>(1.129,8)</b>  | <b>(1.148,8)</b>  | <b>(1.168,1)</b>  |
| <b>Credores Extra-Concursais</b>    | <b>(300,0)</b>    | <b>(1.250,0)</b>  | <b>(1.850,0)</b>  | <b>(2.350,0)</b>  | <b>(1.600,0)</b>  |
| <b>Captação de Recursos</b>         | <b>10.000,0</b>   | <b>-</b>          | <b>-</b>          | <b>-</b>          | <b>-</b>          |
| <b>Geração de Caixa</b>             | <b>9.078,8</b>    | <b>8.171,5</b>    | <b>14.659,9</b>   | <b>28.360,7</b>   | <b>35.413,0</b>   |

R\$ 000

## Análise Vertical

|                                     | 2024 S2       | 2025          | 2026          | 2027          | 2028          |
|-------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>Receita Líquida</b>              | <b>100,00</b> | <b>100,00</b> | <b>100,00</b> | <b>100,00</b> | <b>100,00</b> |
| <b>Custos da Mercadoria Vendida</b> | (49,89)       | (46,86)       | (46,84)       | (46,84)       | (46,83)       |
| <b>Margem de Contribuição</b>       | <b>50,11</b>  | <b>53,14</b>  | <b>53,16</b>  | <b>53,16</b>  | <b>46,83</b>  |
| <b>Mão-de-Obra Direta</b>           | (8,19)        | (7,73)        | (7,54)        | (7,21)        | (7,41)        |
| <b>Mão-de-Obra Indireta</b>         | (3,72)        | (2,33)        | (1,97)        | (1,92)        | (1,93)        |
| <b>Despesas Produtivas</b>          | (6,45)        | (5,21)        | (4,70)        | (4,23)        | (4,10)        |
| <b>Lucro Bruto</b>                  | <b>31,74</b>  | <b>37,87</b>  | <b>38,96</b>  | <b>39,81</b>  | <b>39,73</b>  |
| <b>SG&amp;A</b>                     | (13,54)       | (12,05)       | (10,70)       | (10,94)       | (10,78)       |
| <b>Despesas Administrativas</b>     | (7,33)        | (6,26)        | (5,07)        | (5,34)        | (5,19)        |
| <b>Despesa Comerciais</b>           | (6,21)        | (5,79)        | (5,63)        | (5,60)        | (5,58)        |
| <b>EBITDA</b>                       | <b>18,20</b>  | <b>25,82</b>  | <b>28,26</b>  | <b>28,87</b>  | <b>28,96</b>  |
| <b>Despesas Financeiras</b>         | (4,43)        | (0,65)        | (1,47)        | (0,89)        | (0,41)        |
| <b>Receitas Financeiras</b>         | -             | 2,04          | 2,44          | 3,41          | 5,20          |
| <b>Outras Despesas Operacionais</b> | (0,04)        | (0,02)        | (0,02)        | (0,02)        | (0,02)        |
| <b>Lucro Operacional</b>            | <b>13,73</b>  | <b>27,19</b>  | <b>29,21</b>  | <b>31,37</b>  | <b>33,73</b>  |
| <b>Despesas não Operacionais</b>    | (16,84)       | (17,87)       | (15,69)       | (6,54)        | (3,58)        |
| <b>REFIS</b>                        | (2,02)        | (1,37)        | (1,11)        | (1,05)        | (1,12)        |
| <b>CAPEX</b>                        | (2,39)        | (1,37)        | (1,11)        | (0,79)        | -             |
| <b>RJ Classes I</b>                 | (7,25)        | (10,32)       | (9,00)        | -             | -             |
| <b>RJ Classes III e IV</b>          | -             | (1,27)        | (1,04)        | (1,01)        | (0,99)        |
| <b>Credores Extra-Concursais</b>    | (1,01)        | (1,42)        | (1,71)        | (2,06)        | (1,36)        |
| <b>Captação de Recursos</b>         | 33,71         | -             | -             | -             | -             |
| <b>Geração de Caixa</b>             | <b>30,6</b>   | <b>9,3</b>    | <b>13,5</b>   | <b>24,8</b>   | <b>30,1</b>   |

AV(%)

20

## Anexo I : Projeções de Mercado utilizadas



Atualizado em: 27/05/2024

|                                                  | 2020   | 2021   | 2022   | 2023   | 2024   | 2025   | 2026   | 2027   |
|--------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| <b>ATIVIDADE</b>                                 |        |        |        |        |        |        |        |        |
| Crescimento Real do PIB (% aa.)                  | -3,3   | 4,8    | 3,0    | 2,9    | 2,3    | 1,5    | 1,7    | 1,7    |
| Agropecuária (%)                                 | 4,2    | 0,0    | -1,1   | 15,1   | -3,5   | 1,9    | 1,2    | 1,2    |
| Indústria (%)                                    | -3,0   | 5,0    | 1,5    | 1,6    | 2,9    | 0,3    | 1,1    | 1,1    |
| Serviços (%)                                     | -3,7   | 4,8    | 4,3    | 2,4    | 2,7    | 1,9    | 2,1    | 2,1    |
| PIB Nominal (R\$ bilhões)                        | 7.610  | 9.012  | 10.080 | 10.856 | 11.525 | 12.209 | 12.938 | 13.710 |
| População - milhões                              | 211,7  | 213,2  | 214,7  | 216,1  | 217,7  | 219,1  | 220,3  | 221,5  |
| PIB per capita - R\$                             | 35.953 | 42.273 | 46.952 | 50.231 | 52.934 | 55.734 | 58.720 | 61.889 |
| Vendas no varejo - Restrita (%)                  | 1,2    | 1,4    | 1,0    | 1,6    | 4,7    | 2,0    | 2,0    | 2,0    |
| Produção Industrial (%)                          | -4,5   | 3,9    | -0,7   | 0,1    | 2,8    | 0,5    | 0,5    | 0,5    |
| Taxa de desemprego (% - média) - Pnad Contínua   | 13,8   | 13,2   | 9,3    | 8,0    | 8,4    | 9,3    | 9,1    | 9,0    |
| Taxa de Crescimento da Massa Salarial - IBGE (%) | 4,7    | -10,3  | 7,2    | 7,2    | 4,3    | 3,3    | 1,6    | 3,8    |
| Rendimento médio real - IBGE (%)                 | 4,5    | -7,6   | -0,5   | 6,2    | 3,7    | 1,7    | -0,2   | 2,4    |
| <b>INFLAÇÃO E JUROS</b>                          |        |        |        |        |        |        |        |        |
| IPCA (IBGE) - % aa.                              | 4,5    | 10,1   | 5,8    | 4,6    | 3,8    | 3,1    | 3,0    | 3,0    |
| IGP-M (FGV) - % aa.                              | 23,1   | 17,8   | 5,5    | -3,2   | 2,9    | 2,8    | 4,1    | 4,1    |
| Taxa Selic Meta (% aa.)                          | 2,00   | 9,25   | 13,75  | 11,75  | 10,50  | 9,50   | 9,50   | 9,50   |
| CDI (% aa.) - Taxa dezembro                      | 1,90   | 8,76   | 13,65  | 11,87  | 10,40  | 9,49   | 9,40   | 9,40   |
| Taxa Selic nominal (acumulado 12 meses) %        | 2,75   | 4,44   | 12,38  | 13,03  | 10,73  | 10,20  | 9,32   | 9,36   |
| Taxa Selic real / IPCA (acumulado 12 meses) %    | -1,69  | -5,11  | 6,23   | 8,03   | 6,65   | 6,85   | 6,14   | 6,18   |
| Taxa Selic real / IGP-M (acumulado 12 meses) %   | -16,55 | -11,33 | 6,57   | 16,74  | 7,63   | 7,17   | 5,00   | 5,04   |
| TJLP (% aa.) - acumulado no ano                  | 4,9    | 4,8    | 6,8    | 7,0    | 6,7    | 6,8    | 6,9    | 7,0    |
| <b>EXTERNO E CÂMBIO</b>                          |        |        |        |        |        |        |        |        |
| Câmbio (R\$/US\$) - (Média Ano)                  | 5,15   | 5,39   | 5,16   | 5,00   | 5,08   | 4,94   | 4,83   | 4,87   |
| Câmbio (R\$/US\$) - (Final de período)           | 5,20   | 5,58   | 5,22   | 4,84   | 5,10   | 4,80   | 4,86   | 4,90   |
| Exportações (em US\$ Bilhões)                    | 211    | 284    | 340    | 344    | 338    | 348    | 366    | 384    |
| Importações (em US\$ Bilhões)                    | 178    | 248    | 296    | 264    | 265    | 275    | 289    | 303    |
| Balança Comercial (em US\$ Bilhões)              | 32,4   | 36,4   | 44,2   | 80,5   | 73,4   | 73,0   | 76,6   | 80,4   |
| Saldo em Trans. Correntes (% do PIB)             | -1,9   | -2,8   | -2,5   | -1,3   | -1,0   | -1,1   | -1,1   | -1,1   |
| Saldo em Trans. Correntes (US\$ bilhões)         | -28,2  | -46,4  | -48,3  | -28,6  | -23,8  | -29,1  | -30,6  | -32,1  |
| Reservas Internacionais (em US\$ bilhões)        | 355,6  | 362,2  | 324,7  | 355,0  | 360,4  | 364,0  | 368,2  | 371,8  |
| Investimento Direto no País (em US\$ bilhões)    | 37,8   | 46,4   | 74,6   | 62,0   | 62,0   | 67,6   | 69,6   | 71,7   |
| Resultado Primário (% do PIB) - Fim do período   | -9,2   | 0,7    | 1,2    | -2,3   | -0,5   | -0,5   | -0,3   | 0,0    |
| Déficit nominal (% PIB)                          | 13,3   | 4,3    | 4,6    | 8,9    | 6,5    | 5,5    | 4,8    | 4,2    |
| Dívida bruta (% PIB)                             | 86,9   | 77,3   | 71,7   | 74,4   | 77,3   | 80,5   | 83,2   | 85,7   |
| Taxa de Câmbio - US\$/Euro - Fim do Período      | 1,12   | 1,22   | 1,14   | 1,07   | 1,10   | 1,05   | 1,10   | 1,20   |
| Taxa de Câmbio - US\$/Euro - Média ano           | 1,12   | 1,14   | 1,18   | 1,05   | 1,08   | 1,07   | 1,08   | 1,15   |
| Taxa de Câmbio - R\$/Euro - Fim do Período       | 4,52   | 6,35   | 6,34   | 5,58   | 5,34   | 5,36   | 5,28   | 5,83   |
| Taxa de Câmbio - R\$/Euro - Média ano            | 4,42   | 5,88   | 6,38   | 5,44   | 5,40   | 5,41   | 5,32   | 5,57   |
| <b>CRÉDITO</b>                                   |        |        |        |        |        |        |        |        |
| Crédito Geral (Cresc. em % aa.)                  | 6,5    | 15,7   | 16,4   | 14,5   | 8,1    | 9,0    | 7,5    | 7,3    |
| Índice de Inadimplência Pessoa Física (em %)     | 5,0    | 4,2    | 4,4    | 5,9    | 5,6    | 5,1    | 5,1    | 5,1    |
| Índice de Inadimplência Pessoa Jurídica (em %)   | 2,1    | 1,5    | 1,5    | 2,0    | 3,2    | 3,4    | 3,4    | 3,4    |
| Crédito Livres total (Cresc. em % aa.)           | 13,9   | 15,4   | 20,4   | 14,9   | 5,5    | 7,5    | 7,5    | 7,6    |

As projeções econômicas do Depec são reavaliadas todo mês.

Em momentos de maior volatilidade, o grau de incerteza e a margem de erro se elevam, especialmente entre períodos de revisão. As projeções refletem a premissa de que os ajustes necessários para a economia serão feitos nos próximos anos. Caso os ajustes não se confirmem, ou sejam ainda melhores do que o esperado, pode haver grande alteração nas projeções do cenário.

Última atualização do cenário: 27/05/2024



Data de modificação: 14/05/2024

|                                                  | 2023   | 2024P  | 2025P  | 2026P  | 2027P  |
|--------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| <b>Atividade econômica</b>                       |        |        |        |        |        |
| Mundo – Crescimento real do PIB                  | 3,2%   | 3,2%   | 3,4%   | 3,0%   | 3,0%   |
| EUA – Crescimento real do PIB                    | 2,5%   | 2,7%   | 2,2%   | 2,1%   | 2,0%   |
| Zona do Euro – Crescimento real do PIB           | 0,4%   | 0,5%   | 0,9%   | 1,2%   | 1,2%   |
| China – Crescimento real do PIB                  | 5,2%   | 5,0%   | 4,5%   | 4,3%   | 4,0%   |
| <b>Inflação</b>                                  |        |        |        |        |        |
| EUA – CPI                                        | 3,3%   | 3,8%   | 2,2%   | 2,2%   | 2,2%   |
| Zona do Euro – CPI                               | 3,1%   | 1,9%   | 1,8%   | 1,8%   | 1,8%   |
| <b>Brasil</b>                                    |        |        |        |        |        |
| <b>Atividade econômica</b>                       |        |        |        |        |        |
| PIB nominal – Bilhões de reais                   | 10.856 | 11.553 | 12.221 | 12.933 | 13.675 |
| PIB nominal – Bilhões de dólares                 | 2.175  | 2.269  | 2.348  | 2.463  | 2.591  |
| Crescimento real do PIB                          | 2,9%   | 2,3%   | 1,8%   | 1,8%   | 1,7%   |
| Taxa de desemprego - média do ano                | 8,0%   | 7,5%   | 7,9%   | 7,9%   | 7,9%   |
| Taxa de desemprego - fim de período              | 7,9%   | 7,8%   | 8,0%   | 8,0%   | 8,0%   |
| <b>Inflação</b>                                  |        |        |        |        |        |
| IPCA                                             | 4,6%   | 3,8%   | 3,7%   | 3,5%   | 3,5%   |
| INPC                                             | 3,7%   | 3,7%   | 3,6%   | 3,5%   | 3,5%   |
| IGP-M                                            | -3,2%  | 2,6%   | 3,0%   | 3,5%   | 3,5%   |
| IPA-M (preços por atacado)                       | -5,6%  | 2,1%   | 2,8%   | 3,5%   | 3,5%   |
| <b>Taxa de juros</b>                             |        |        |        |        |        |
| Selic – final do ano                             | 11,75% | 10,25% | 10,25% | 9,50%  | 9,25%  |
| Selic – média do ano                             | 13,25% | 10,52% | 10,25% | 9,63%  | 9,25%  |
| Taxa real de juros (Selic/IPCA) – fim de período | 6,81%  | 6,26%  | 6,30%  | 5,80%  | 5,56%  |
| CDI - final do ano (anualizado)                  | 11,87% | 10,14% | 10,14% | 9,39%  | 9,14%  |
| CDI - acumulado no ano                           | 13,20% | 10,50% | 10,14% | 9,55%  | 9,16%  |
| TJLP (Taxa nominal) – fim de período             | 6,55%  | 6,79%  | 6,67%  | 6,41%  | 6,38%  |
| TLP (Taxa real) – fim de período                 | 5,56%  | 5,57%  | 5,49%  | 5,51%  | 5,52%  |
| <b>Finanças públicas</b>                         |        |        |        |        |        |
| Resultado primário – % do PIB                    | -2,3%  | -0,6%  | -0,9%  | -0,1%  | 0,1%   |
| Resultado nominal – % do PIB                     | -8,9%  | -7,0%  | -7,2%  | -7,7%  | -7,7%  |
| Dívida pública líquida - % do PIB                | 60,9%  | 64,0%  | 67,3%  | 70,5%  | 73,4%  |
| Dívida pública bruta - % do PIB                  | 74,4%  | 77,2%  | 80,6%  | 83,9%  | 86,9%  |
| <b>Taxa de câmbio</b>                            |        |        |        |        |        |
| BRL / USD – dez                                  | 4,86   | 5,15   | 5,25   | 5,25   | 5,30   |
| BRL / USD – média do ano                         | 4,99   | 5,09   | 5,20   | 5,25   | 5,28   |
| <b>Setor externo</b>                             |        |        |        |        |        |
| Balança comercial - USD bi                       | 99     | 85     | 70     | 82     | 85     |
| Exportações – USD bi                             | 340    | 340    | 348    | 379    | 388    |
| Importações – USD bi                             | 241    | 255    | 278    | 298    | 303    |
| Conta corrente - % PIB                           | -1,3%  | -1,3%  | -1,8%  | -1,7%  | -1,6%  |
| Investimento direto no país - % PIB              | 2,9%   | 3,1%   | 3,7%   | 4,2%   | 4,0%   |





Nelson Kiyoshi Toshimitsu

Leonardo K.T. Toshimitsu

**KT Gestão Empresarial**

**06/06/2024**

Rua Pio XI, 949

Alto da Lapa – São Paulo, SP

<https://ktgestao.com>