

EXCELENTÍSSIMO(A) SENHOR(A) DOUTOR(A) JUIZ(A) DE DIREITO DA VARA DE RECUPERAÇÃO DE EMPRESAS, FALÊNCIAS E INSOLVÊNCIAS DA COMARCA DE PORTO ALEGRE-RS.

Processo nº 001/1.09.0214871-4

AEROMOT – INDÚSTRIA MECÂNICO METALÚRGICA LTDA. e AEROESPAÇO – SERVIÇOS E REPRESENTAÇÕES LTDA., já qualificadas nos autos do **PEDIDO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL** sob o número em epígrafe, vem, respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, com base no art. 53 e seguintes, da Lei nº 11.101/2005, apresentar o **PLANO DE RECUPERAÇÃO**, nos seguintes termos:

1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

As sociedades empresárias **AEROMOT – INDÚSTRIA MECÂNICO METALÚRGICA LTDA. e AEROESPAÇO – SERVIÇOS E REPRESENTAÇÕES LTDA.** ajuizaram Pedido de Recuperação Judicial, tendo em vista a grave situação econômico-financeira na qual se encontravam.

A publicação, no Diário Oficial da Justiça do estado do Rio Grande do Sul, da decisão que deferiu o processamento da recuperação deu-se no dia 31 de agosto de 2009.

Consoante a determinação apontada no art. 53, da Lei nº 11.101/05, a devedora tem o prazo de 60 (sessenta) dias para apresentar o plano de recuperação, contado da publicação da decisão que deferiu o processamento da medida judicial. Com isso, resta totalmente atendido o referido prazo legal.

O período entre o deferimento do processamento e a apresentação do plano foi utilizado para a abertura de negociações com os credores na busca de mecanismos para preservação do negócio e composição do passivo. Nesse mesmo período deu-se prosseguimento as tratativas junto a investidores, o que já havia antes do pedido de recuperação.

Conforme veremos a seguir, foram implementadas algumas práticas de governança corporativa, de modo a ajustar alguns processos operacionais, visando reorganizar a estrutura funcional.

2. AS CAUSAS DA CRISE ECONOMICA E FINANCEIRA

Conforme apontado no Pedido Inicial de Recuperação Judicial, as sociedades empresárias AEROMOT/AEROESPAÇO vêm sofrendo, como resultado acumulado de problemas que acompanham as empresas ao longo do tempo, dificuldades em honrar seus passivos acumulados, oriundo de empréstimos realizados junto a Instituições Financeiras, bem como com seus fornecedores de insumos, encargos e tributos.

A operação da AEROMOT se caracteriza basicamente por contratos de fornecimento de aeronaves com valores expressivos e ciclos longos de produção, envolvendo uma quantidade relativamente grande de fornecedores nacionais e do exterior, tanto para as matérias primas (fibra de vidro fibra carbono, resinas,

espumas, materiais metálicos, diversas bitolas de perfis e chapas de alumínio) como para os demais acessórios e componentes aeronáuticos aplicados em aeronaves, tais como motores, hélices, pneus, instrumentos, equipamentos de comunicação, sistema de iluminação da aeronave, entre outros.

A falta de sincronia nos *lead times* (tempos de reposição) dos materiais e componentes, causada por atrasos nas entregas dos materiais por parte de fornecedores e também por demoras excessivas que ocorrem na liberação de materiais importados na alfândega brasileira, fez com que a AEROMOT perdesse sua capacidade de giro financeiro próprio, tendo como fontes de recursos alternativas, obter empréstimos bancários, que atingiram seus limites de créditos. Essa falta de sincronia nos *lead time* de fornecedores ocasionou a necessidade de elevados estoques e as dificuldades financeiras iniciaram a surgir, evidenciando a carência de caixa para atender as demandas de suas operações.

Todavia, um problema pontual gerou um grande prejuízo na estrutura econômico-financeira da AEROMOT. Entre o ano de 2006 e 2007, a recuperanda participou da licitação realizada pelo Ministério da Justiça para fornecer 10 (dez) aviões motoplanadores para patrulhamento e observação aérea, a serem operados pela SENASP – Secretaria Nacional de Segurança Pública, situação esta que foi detalhadamente relatada na inicial.

O resultado deste episódio, em síntese, foi o seguinte: a AEROMOT não produziu, e, portanto não faturou, o correspondente a 10 (dez) aeronaves da SENASP; gerando um prejuízo no exercício do ano de 2007 na ordem de R\$ 4.700.000,00 (quatro milhões e setecentos mil reais).

Esse prejuízo se deu, exclusivamente, em razão dos problemas decorrentes do contrato administrativo firmado e não cumprido por culpa do Órgão Público, causando uma série de graves prejuízos à autora que acabou, por tal razão, atrasando o cumprimento de compromissos das mais diversas ordens.

Mesmo com este problema pontual gravíssimo, bem como aqueles de

ordem administrativa, conforme referido acima, os administradores da AEROMOT envidaram esforços para a redução de custos da operação, preservando sempre o seu quadro funcional, altamente especializado, sem afetar suas competências e capacidades tecnológicas essenciais no projeto e construção de aeronaves à busca de novos negócios e contratos visando assim poder restabelecer o equilíbrio financeiro da empresa.

O ciclo dos negócios das recuperandas ao ser prejudicado pela não continuidade de novas vendas e contratos de aeronaves retraiu as receitas da empresas desequilibrando-as com a inércia dos custos fixos operacionais, criando sucessivos déficits de caixas, conhecido na terminologia financeira como “efeito tesoura”, ou seja, o distanciamento entre a NCG (Necessidade de Capital de Giro) e o aumento de forma negativa do ST – Saldo de Tesouraria causada pelo aumento sucessivo de empréstimos bancários e adiantamentos de clientes. Em outras palavras o “efeito tesoura” ocorre quando o Saldo de Tesouraria apresenta-se cada vez mais negativo a cada mês, variando em níveis superiores ao crescimento da necessidade de capital de giro.

Enfim, a AEROMOT está operando com Capital de Giro – CDG - insuficiente para financiar suas necessidades do ciclo do negócio, obrigando-se a tomar empréstimos de curto prazo em níveis elevados, normalmente superiores à sua capacidade de pagamento. Com essa recessão no mercado mundial, a empresa não conseguiu mais renovar ou aumentar seu limite de crédito junto às instituições financeiras, o que acarretou a dificuldade econômico-financeira que a AEROMOT e a AEROESPAÇO se encontram atualmente.

O histórico recente de inadimplência em razão das causas anteriormente referidas acarretou um abalo de crédito e o conseqüente registro de sociedade nos cadastros dos órgãos de proteção ao crédito, gerando imensa dificuldade para manutenção da operação. Sabe-se que a falta de crédito, bem

como situações cadastrais desfavoráveis, afetam de forma profunda os ciclos financeiros e operacionais da sociedade e, conseqüentemente, o seu resultado.

Para financiar a operação, as recuperandas utilizou-se, primeiramente, da obtenção de prazos para o pagamento da aquisição de matéria-prima e contratação de serviços necessários ao atendimento dos contratos já firmados, bem como de empréstimos junto a instituições financeiras.

Podemos verificar que as recuperandas possuem suas obrigações concentradas no curto prazo e, de outro lado, possuem grande parte de seus ativos enquadrados como "realizáveis a longo prazo".

Com base no cenário apresentado, verifica-se a necessidade de implementar medidas que assegurem a continuidade da operação, visando preservar os interesses de todas as partes interessadas na reestruturação da empresa, com o conseqüente recebimento de seus créditos. Para tanto, impõe-se o alongamento do passivo, bem como a redução das taxas aplicadas nas dívidas.

Os ativos de propriedade da AEROMOT/AEROESPACO são insuficientes para pagamento dos credores, o que, por si só, faz-se descartar qualquer possibilidade de uma falência frustrada (impossibilidade de pagamento dos credores em virtude da carência de bens suficientes).

Impõe-se, assim, a preservação do negócio para que sejam gerados recursos, no curso do tempo, destinados para pagamento dos credores, à sua totalidade.

3. DA REESTRUTURAÇÃO DA EMPRESA

3.1. Introdução

Em que pese às sociedades requerentes estejam enfrentando uma crise momentânea, as mesmas não deixaram de trabalhar com afinco nos inúmeros contratos, tanto com a administração pública, como com entes privados. Alguns destes contratos estão em andamento, outros em fase avançada de concretização.

Com o auxílio de uma equipe multidisciplinar, a qual é composta por advogados, contadores, gestores, entre outros profissionais especializados na reestruturação de empresas, foram diagnosticados os principais motivos que direcionaram a AEROMOT/AEROESPAÇO ao estado financeiro em que se encontram, quais sejam:

- Dificuldades na obtenção de capital giro;
- Custos fixos incompatíveis com a sustentação da operação;
- Relação com os fornecedores e demais credores desgastada;
- Impossibilidade de cumprimento das obrigações de curto e médio prazo;
- Grande receio de contaminação com o passivo por parte de investidores.

As sociedades vêm tomando todas as providências necessárias para a continuação de suas operações, tais como plano de negócios, auditoria total do passivo, negociação dos débitos, dentre outras.

3.2. Dos Objetivos da Reestruturação

A seguir, serão delimitados os mecanismos de reestruturação utilizados pelas recuperandas.

Importante salientar que todos os meios escolhidos para a recuperação do negócio, visam a continuidade organizada e lucrativa da operação, destacando-se:

- Melhoria do gerenciamento da receita;

- Fortalecimento organizacional e da responsabilidade estratégica de tomada de decisões para alcançar metas e garantir o cumprimento das ações do plano;
- Definição clara das estruturas organizacionais e responsabilidades dentro da sociedade;
- Otimização de processos a fim de melhorar a eficiência e produtividade em todas as áreas;
- Redução dos custos de pessoal de forma compatível com a estrutura otimizada da empresa, bem como o seu alinhamento às condições de mercado;
- Melhoria de produtos e serviços a clientes para reconquistar participação de mercado;
- Estabelecimento de alianças relevantes com órgãos públicos e parceiros privados, visando intensificar as alianças atuais para fortalecer a rede e o produto.

3.3. DA GOVERNANÇA CORPORATIVA

O planejamento estratégico traçado na crise deve contemplar este processo de reconstrução da cultura corporativa, sem o qual nunca se retomará a credibilidade e a recuperação nunca chegará a termo.

A recuperação da credibilidade junto aos *stakeholders* é fator decisivo de sucesso em um plano de recuperação. Com isso, foram adotadas algumas medidas visando o retorno da confiança de todos envolvidos no processo, tais como:

- Constituição de um conselho de recuperação;

- Divulgação de informações sobre o processo de recuperação judicial através de comunicação direta;
- Informações sobre toda a operação para os funcionários;
- Adoção de medidas e tomadas de decisão com a participação de representantes dos funcionários.

Desta forma, as boas práticas de governança corporativa ajustarão o des controle dos processos, aumentando o valor da empresa, facilitando o acesso de investidores e demais receitas, contribuindo para sua reestruturação.

4. DA SITUAÇÃO PATRIMONIAL DAS SOCIEDADES

Desde o deferimento do processamento da recuperação judicial, em atenção à Lei 11.101/05, art. 66, não foram alienados ou onerados bens que compõem o ativo imobilizado da AEROMOT/AEROESPACO.

A situação patrimonial atual coincide, assim, com a apresentada na peça inicial da recuperação, conforme balanço de determinação.

5. DOS OBJETIVOS DA LEI DE RECUPERAÇÃO DE EMPRESAS

O instituto da recuperação judicial está baseado na reorganização eficaz dos negócios de uma empresa em dificuldade, o que representa uma das principais formas de maximização do valor dos ativos e de proteção aos credores.

Conforme dispõe o art. 47, da Lei nº 11.101/05, "A recuperação judicial tem por objetivo viabilizar a superação da situação de crise econômico-financeira do devedor, a fim de permitir a manutenção da fonte produtora, do emprego dos trabalhadores e dos interesses dos credores, promovendo, assim, a preservação da empresa, sua função social e o estímulo à atividade econômica".

O referido artigo demonstra exatamente o espírito da nova lei, qual seja a superação das dificuldades financeiras das empresas, de modo a manter a fonte produtora, preservando os empregos dos funcionários, bem como interesses dos credores, estimulando a atividade econômica e o desenvolvimento do mercado. Com isso, a nova lei disponibiliza um instrumento de maior abrangência e, portanto, maior controle transparência entre as partes envolvidas.

No ponto de vista dos funcionários, o objetivo é a manutenção dos empregos e a criação de condições efetivas para que os salários e benefícios em atraso sejam devidamente ressarcidos.

Para o fisco, o sucesso na recuperação da empresa representa uma garantia de recebimento de tributos não recolhidos e, principalmente, de que o fluxo futuro não será interrompido pela falência.

Para dos credores em geral (fornecedores, bancos, entre outros) a superação da crise econômico-financeira das empresas aumenta as perspectivas de recuperação dos créditos concedidos, a manutenção ou mesmo a realização de novos negócios.

6. DO PLANO DE RECUPERAÇÃO

Para a elaboração do plano, traçou-se um planejamento estratégico de recuperação, que contemplará os instrumentos oferecidos pela lei. Obviamente, o pagamento de todo o passivo será o principal objetivo.

O planejamento estratégico traçado vincula os *stakeholders*, objetivando a captação de recursos externos. Nessa estrutura, projetam-se a reorganização societária da Aeromot, parcerias, entre outras, onde os haveres se extraem do êxito da recuperação. Vale dizer, abandona-se a ótica de pura recomposição do passivo.

Os *stakeholders* passam a ser identificados como parceiros e não como credores somente. Deles depende não unicamente a aprovação do plano, mas principalmente a preservação dos contratos de fornecimento e o financiamento dos projetos.

7. DOS MEIOS DE RECUPERAÇÃO UTILIZADOS

7.1. Introdução

A Lei de Recuperação de Empresas e Falências, no seu art. 50, aponta, de forma exemplificativa, os meios de recuperação judicial que poderão ser utilizados para a reestruturação do negócio, de modo a viabilizar a continuidade da atividade empresarial.

Para a formulação do presente modelo de recuperação, foram utilizados os meios extraídos do próprio dispositivo legal acima referido, quais sejam:

Art. 50. Constituem meios de recuperação, observada a legislação pertinente a cada caso, dentre outros:

I – concessão de prazos e condições especiais para pagamento das obrigações vencidas ou vincendas;

II – cisão, incorporação, fusão ou transformação de sociedade, constituição de subsidiária integral, ou cessão de cotas ou ações, respeitados os direitos dos sócios, nos termos da legislação vigente;

(...)

7.2. Da Concessão de Prazos e Condições Especiais para Pagamento das Obrigações Vencidas ou Vincendas

As obrigações vencidas ou vincendas serão ajustadas, de modo que fiquem compatíveis com a capacidade de geração de recursos da empresa e sua viabilidade de pagamento.

7.3. Da Cisão da Aeromot

A cisão da sociedade empresaria AEROMOT tem por objetivo tornar viável o processo de recuperação judicial reduzindo-se riscos relacionados aos contratos com a administração pública, bem como a possibilidade concreta da aproximação de investidores na operação.

Em razão da Lei nº 8.666/93, art. 31, inciso I, compõe o rol de documentação relativa à qualificação econômico-financeira “**certidão negativa de falência ou concordata**”. Isso se estende de forma analógica à recuperação judicial ou extrajudicial. A eventual postulação de recuperação (e conseqüente concessão) impossibilitaria, assim, à sociedade de participar de novos certamos licitatórios (a questão é controversa – poder-se-ia dizer possível reverter essa exigência por via de mandado de segurança contra o órgão licitante, porém, o risco é alto). Haveria, ainda, o risco de rompimento dos contratos vigentes atualmente.

Os contratos com a administração pública contêm, usualmente, cláusulas resolutivas expressas para as hipóteses de concordata e falência, o que, igualmente se aplicaria à recuperação (da mesma forma, a reversão deste rompimento passaria por um pedido ao juízo falimentar pela manutenção do contrato – o risco de negatividade do juízo também é alto). A necessidade de acrescentar a expressão “**em recuperação**” ao nome implicaria, também, imediata publicidade.

Através do processo de cisão projetado, a sociedade AEROMOT resultará em duas, sendo uma operacional, onde se preservarão os contratos e sua execução, e outra patrimonial, que compreenderá o passivo e ativo remanescentes.

Assim, projeta-se a cisão como meio factível para, antes de tudo, a preservarem-se os contratos.

Da cisão projetada restariam duas sociedades:

a) AEROMOT

b) NOVA AEROMOT

A sociedade “**a**” permaneceria como tal. Seriam mantidos todos os seus ativos imobilizados da sociedade cindida, evitando-se, assim, eventual alegação de dissipação do patrimônio.

Para a nova sociedade será vertido os ativos intangíveis - marcas, patentes, CHTs – Certificados de Homologação de Tipo, Certificados de homologação de Tipos e CHEs – Certificado de homologação da Empresa emitidos pela ANAC - documentação técnica, moldes e gabaritos das aeronaves Ximango, de seus derivativos e de outros produtos - e a outra, sociedade “**a**” com as máquinas, equipamentos e prédio/terreno.

O terreno/prédio da Avenida das Indústrias, nº 1.290 seria objeto de *sale and lease back* com investidor, o produto da venda sendo usado para quitar parte das dívidas existentes na sociedade “**a**”.

Com o objetivo de preservação de relativa geração de recursos para a sociedade “**a**” contratarão “**a**” e “**b**” sociedade em conta de participação, onde “**b**” é ostensivo e “**a**” participante, obrigando-se, através de outra estrutura contratual, a fornecer material, equipamentos e mão de obra para “**b**”, que drena parcela do seu faturamento para “**a**”.

A sociedade “**b**” assume a comercialização dos produtos da AEROMOT atual e busca investidor para criar um novo centro produtivo, como na cidade de Eldorado do Sul, por exemplo, distante aproximadamente 30 km da cidade de Porto Alegre, onde já há um aeródromo em operação para a aviação leve em geral e possui bastante área disponível para atividades de fabricação e manutenção de aeronaves, na idéia de uma programa já desenvolvido ao Pólo Aeronáutico do Sul, prospectando 03 (três) nichos de mercado primários - plataformas evoluídas do Ximango para emprego como aeronave de lazer e treinamento, plataforma de observação para-militar e treinador básico militar evoluído do GURI - além de um spin-off, na forma de uma aeronave motoplanador LSA/UL, categoria ultraleve, de baixo custo.

Como sub-produtos e oportunidades de negócio, core-competence sendo em material composto, certificação de produtos e gestão de marca & projeto, fabricação de pás de gerador elétrico tipo turbina eólica e produtos avançados do tipo são visualizados, inclusive dentro dos programas de energias renováveis, incentivados por lei estadual se com compra local .

A sociedade “**b**” busca e incorpora investidores que financiam desenvolvimento e fabricação de produtos baseados nos três nichos propostos, empregando o esquema produtivo de Gestão de Produto & Marca, Laminação, Acabamento, Montagem e Controle de Qualidade in-house, Projeto Detalhado terceirizado com UFMG-CEA e consultores específicos, peças e partes metálicas subcontratadas a sociedade “**a**”, AEROESPAÇO e demais supridores, atendendo a demandas de fabricantes de aeronaves e helicópteros – EMBRAER e HELIBRÁS.

O fluxo financeiro oriundo da cessão de uso dos ativos da sociedade “**a**” quitam, ao longo do tempo, as dívidas de credores diversos e mantém um fluxo de recursos para os sócios atuais.

Acredita-se que está nova estrutura, além de proporcionar a continuidade da relação comercial da empresa com os mais diversos órgãos

públicos, tornar-se-á mais atrativa para o aporte financeiro de potenciais investidores que estão em negociações com os representantes das recuperandas.

Com isso, após a aprovação do plano de recuperação, será providenciada a operação de cisão da sociedade AEROMOT, nos termos determinados pela legislação brasileira vigente.

8. DO PAGAMENTO DOS CREDORES

8.1. Considerações Iniciais

Além dos créditos sujeitos à recuperação (Lei 11.101/05, art. 49), o pagamento sugerido também contempla aqueles decorrentes de adiantamentos de câmbio (Lei 11.101/05, art. 49, §3º).

Propõe-se um modelo de reorganização financeira através de um nivelamento entre os credores sujeitos ou não à recuperação. Isso possibilitará uma redução nos riscos de eventuais contingências judiciais decorrentes de ações propostas por credores não sujeitos à recuperação.

Por isso, serão contemplados também na estrutura de pagamentos os credores não sujeitos à recuperação, ainda que não dependa deles a aprovação do plano.

8.2. Classes e Créditos

Atendem-se, antes, aos critérios definidos na Lei nº 11.101/05, art. 41, para composição da Assembléia Geral de Credores, se necessária for sua realização, quais sejam:

Art. 41. A assembléia-geral será composta pelas seguintes classes de credores:

I- titulares de créditos derivados da legislação do trabalho ou decorrentes de acidente de trabalho;

II- titulares de créditos com garantia real;

III- Titulares de crédito quirografários, com privilegio especial, com privilegio geral ou subordinados.

8.3. Titulares de Créditos Derivados da Legislação do Trabalho

Os créditos derivados da legislação trabalhista serão pagos conforme determina a Lei de Recuperações.

Os créditos de natureza estritamente salarial dos funcionários ativos das recuperandas, vencidos nos 03 (três) meses anteriores ao pedido de recuperação, até o limite de 05 (cinco) salários mínimos por trabalhador, serão pagos no prazo de 30 (trinta) dias, contado a partir da homologação do plano de recuperação judicial.

Os demais créditos derivados da legislação do trabalho ou decorrentes de acidentes de trabalho serão pagos em até 12 (doze) meses após a homologação do plano de recuperação judicial.

Os credores e valores dos créditos aqui referidos serão aqueles apresentados pelo administrador judicial no Quadro Geral de Credores.

8.4. Titulares de Créditos com Garantia Real

A classe é composta por 02 (dois) credores, **Banco do Brasil** e **CaixaRS de Fomento**, para meros efeitos de identificação.

A forma de pagamento dessa classe de credores foi extraída do art. 50, I, da Lei 11.101/05, qual seja:

“concessão de prazos e condições especiais para pagamento das obrigações vencidas ou vincendas;”

Propõe-se, para essa classe de credores, o pagamento do valor original das dívidas, excluindo-se a incidência das multas, juros e correção monetária, com um deságio de 50% (cinquenta por cento).

Os pagamentos começaram a ser efetuados em 360 (trezentos e sessenta) dias, contados a partir da homologação do plano de recuperação. O prazo para a quitação total da dívida será de 72 (setenta e dois) meses, através de parcelas fixas mensais.

Os credores e valores dos créditos aqui referidos serão aqueles apresentados pelo administrador judicial no Quadro Geral de Credores.

8.5. Titulares de Crédito Quirografários, com Privilégio Especial, com Privilégio Geral ou Subordinados

Para fins de definição do modelo de pagamento, foram criados critérios adicionais de distinção relacionados à natureza do crédito.

A classe está composta por empréstimos e fornecedores.

A forma de pagamento dessa classe de credores foi extraída do art. 50, I, da Lei 11.101/05, qual seja:

“concessão de prazos e condições especiais para pagamento das obrigações vencidas ou vincendas;”

Propõe-se, para essa classe de credores, o pagamento do valor original das dívidas, excluindo-se a incidência das multas, juros e correção monetária, com um deságio de 50% (cinquenta por cento).

Os pagamentos começaram a ser efetuados em 360 (trezentos e sessenta) dias, contados a partir da homologação do plano de recuperação. O prazo para a quitação total da dívida será de 72 (setenta e dois) meses, através de parcelas fixas mensais.

Os credores e valores dos créditos aqui referidos serão aqueles apresentados pelo administrador judicial no Quadro Geral de Credores.

8.6. Credores Não Sujeitos à Recuperação

Além dos créditos sujeitos à recuperação (Lei 11.101/05, art. 49), também aqueles decorrentes de adiantamentos de câmbio (Lei 11.101/05, art. 49, §3º).

Esses créditos são relacionados para fins de atração ao modelo de recuperação presente no plano.

Propõe-se, para esses credores, o pagamento do valor original das dívidas, excluindo-se a incidência das multas, juros e correção monetária, com um deságio de 50% (cinquenta por cento).

Os pagamentos começaram a ser efetuados em 360 (trezentos e sessenta) dias, contados a partir da homologação do plano de recuperação. O prazo para a quitação total da dívida será de 72 (setenta e dois) meses, através de parcelas fixas mensais.

Os credores não sujeitos à recuperação poderão aderir ao formato de pagamento sugerido.

9. DA VIABILIDADE ECONOMICA DA AEROMOT

9.1. Considerações Iniciais

Agora, detectadas suas fragilidades, ajustam-se diversos setores da empresa e, o mais importante de tudo, busca-se equilibrar seu caixa. Para isto, conforme detalhadamente apontado, existem programas já em fase de concretização que indicam haver viabilidade na continuidade de suas atividades.

O grande nível tecnológico obtido e consolidado ao longo de muitos anos, o alto conceito granjeado não só no Brasil como a nível internacional, não podem desaparecer em função de dificuldades claramente conjunturais.

Por tudo isso, a concessão da Recuperação Judicial marcará o reinício de uma longa e frutífera caminhada, com desenvolvimento de novos produtos de alta tecnologia e criação de muitos postos de trabalho de altíssimo nível em nosso estado.

9.2. Dos Projetos da Aeromot

Entre os programas e contratos em andamento e outros em fase adiantada de contratação, destacamos os seguintes:

a) Sistema de Monitoramento de Patrulhamento Aéreo:

Este projeto inovador criado pela AEROMOT almeja a expansão do mercado de aeronaves com equipamento de imagem (fotos, vídeos, filmes, etc.) para finalidades militares, para-militares e comerciais, imagens estas obtidas em vôo e transmitidas a estações de terra em tempo real, onde são analisadas para serem tomadas as providências cabíveis.

A AEROMOT tem investido com sucesso na área da segurança, através das Polícias Militares (Pará, Rio grande do Sul, Paraná e Bahia), e empresas (AEROSENSOR, do Grupo ATECH de São Paulo), para detecção de fugas de energia de linhas de transmissão, de gás, de gasodutos, de óleo de oleodutos e para levantamentos aerofotogramétricos com sensor hiperespectral.

A última investida nesta área foi feita com as Forças Armadas de Abu Dhabi, Emirados Árabes Unidos, que está prestes a contratar o fornecimento de aeronaves Ximango equipadas com sofisticadas máquinas de obtenção de imagens de alta definição a grande distância, diurnas e noturnas, com transmissão em tempo real para estações móveis em terra, montadas sobre "vans", o que permite extensa cobertura de áreas consideradas estratégicas. A encomenda dos Emirados Árabes tem valor superior a US\$18.000.000,00 (dezoito milhões de dólares americanos).

A negociação desta venda está nos tramites finais, somente aguardando o contato do Comandante Supremo das Forças Armadas dos Emirados Árabes Unidos. A transação já foi aprovada pelo Sheik Mohamed Bin Zayed Al Nahian, contendo carta de intenção e o contrato numerado, conforme documentação juntada no pedido inicial.

b) Venda de Sistemas de Patrulhamento Aéreo no Oriente:

Em paralelo as negociações com as Forças Armadas dos Emirados Árabes, a AEROMOT assinou contrato de representação com uma poderosa Empresa Aérea local, a ABU DHABI AVIATION, que opera principalmente helicópteros em todo o Oriente. Este contrato prevê que esta empresa promoverá a venda de sistemas de monitoramento e patrulhamento aéreo para os países daquela importante área. Além da Vigilância naqueles territórios, vislumbra-se um mercado potencial em missões de patrulhamento de zonas onde costumam atuar os já bem conhecidos mundialmente barcos piratas.

Conforme os documentos juntados na inicial, verifica-se o fechamento das negociações, com a assinatura do contrato entre AEROMOT e ABU DHABI AVIATION, a qual teve divulgação no Brasil e em publicações internacionais.

c) Patrulha Aérea de Fronteira:

A imprensa tem noticiado diariamente o problema crônico de roubo de gado, que atinge grandes proporções com graves prejuízos para os pecuaristas, principalmente ao longo das fronteiras do Rio Grande do Sul com a Argentina e Uruguai. O Governo Federal, através do Ministério da Justiça, dispôs-se a estabelecer patrulhas aéreas e terrestres, baseadas em pontos estratégicos ao longo da área de fronteira, através do programa PRONASCI.

A Secretaria de Segurança do Estado do Rio Grande do Sul, a qual é encarregada de propor estrutura adequada para essa Patrulha, já se manifestou informalmente pela aquisição, entre outras providências, de 14 (quatorze) aeronaves Ximango e estações de base, sendo 09 (nove) aeronaves para patrulhamento visual diurno e 05 (cinco) equipadas com sofisticado equipamento de visão noturna, que além de permitir à tripulação observar o solo mesmo na mais completa escuridão, transmite as imagens obtidas, em tempo real, às estações (vans) em terra.

O valor do contrato gira em torno de R\$ 14.000.000,00 (quatorze milhões de reais), e a AEROMOT foi informada por autoridades do Ministério da Justiça que o mesmo pretende implantar essa Patrulha no mais curto espaço de tempo.

d) Fabricação de Peças Estruturais para a EMBRAER:

A AEROMOT foi uma das primeiras fornecedoras da EMBRAER desde a fundação desta, tendo por vários anos fornecido poltronas aeronáuticas de aviões

Bandeirante e Brasília, e posteriormente peças estruturais para diversas linhas de aeronaves da mesma.

Essas atividades cessaram em função da política da EMBRAER em admitir parceiros que participassem pesadamente dos grandes custos de desenvolvimento, certificação e fornecimento gratuito de primeiros conjuntos, o que praticamente alijou, por falta de financiamento adequado, fornecedores brasileiros na área de componentes maiores.

Agora, entretanto, seguindo uma tendência mundial, a EMBRAER abriu recentemente competição internacional para a produção, através de terceiros, de alguns milhares de itens diferentes de suas linhas de aviões. A AEROMOT, uma das poucas empresas brasileiras tecnicamente e legalmente habilitada a atender requisitos de homologação das autoridades aeronáuticas nacionais, conforme Certificado de Homologação já juntado no processo.

e) Programa de Fabricação de Aeronaves GURI para a ANAC:

O Programa de Fabricação de Aeronaves para Aeroclubes, previsto nos estatutos da ANAC, deverá fatalmente continuar, pois as últimas aeronaves distribuídas a Aeroclubes, cerca de 400 (quatrocentos) aviões argentinos AEROBOEROS, encontra-se em grande parte obsoleta e sem condições de vôo.

Tendo em vista que o Modelo GURI, da AEROMOT, obteve grande aceitação entre os usuários, uma vez que possui uma concepção atualizada (material composto – estrutura de fibra de vidro e de carbono) e, como produto brasileiro que é, tem grande preferência de aquisição.

f) Programa de Fabricação de Aeronaves Ximango, versão patrulha, para Ministério da Justiça:

Já existe disposição da SENASP – Secretaria Nacional de Segurança Pública – do Ministério da Justiça, definida pelo seu ex-titular Dr. Luiz Fernando Corrêa, hoje Diretor Geral da Polícia Federal, em dotar as Secretarias de Segurança dos Estados Brasileiros com motoplanadores, que é uma excelente alternativa (custo/benefício) em relação aos helicópteros, conforme reportagem anexada com a inicial.

A previsão estimada é de uma aeronave por Estado, o que representa mais de 20 (vinte) unidades, acarretando fatalmente em encomendas adicionais feitas diretamente pelos Estados, devido a qualidade do produto e seu custo reduzido.

g) Aeronaves para Escola de Aviação na Noruega:

Uma Escola de Aviação na Noruega, a qual é financiada pelo Governo daquele país, tem um projeto para formação de pilotos e controladores de voo. Já foi definido o emprego de 04 (quatro) motoplanadores Ximango.

Além disso, serão utilizados 03 (três) simuladores de voo, para os quais a AEROMOT fornecerá as cabines. O projeto já foi aprovado em várias instâncias, restando apenas o beneplácito final do órgão norueguês responsável, Norwegian Agency for Quality Assurance in Education, tudo nos termos da documento anexada na petição inicial.

Destaca-se este programa não só pelo seu valor, na ordem de US\$ 1.500.000,00 (um milhão e quinhentos dólares americanos), como também por ser um fator indutivo para formação de escolas semelhantes em outros países, utilizando o motoplanador por sua segurança e grande economia, já que parte dos seus vôos de instrução (manobras em altitude, navegação, etc.) pode ser feita com motor desligado, sem consumo de combustível.

h) Programa de Produção na China:

O Programa de Produção na China iniciou no ano de 2008, através de uma empresa estatal chinesa, na qual a AEROMOT detém 25% (vinte cinco por cento) do capital social. Está prevista a produção de 50 (cinquenta) aeronaves por ano, o que provavelmente será alcançado no ano de 2010 e 2011.

Além de 25% (vinte cinco por cento) dos lucros, a AEROMOT recebe 5% (cinco por cento) do preço de venda de cada aeronave, cujo preço unitário será da ordem de US\$ 250.000,00 (duzentos e cinquenta mil dólares americanos). Adicionalmente, serão fabricadas pela AEROMOT as peças metálicas a um preço de US\$ 30.000,00 (trinta mil dólares americanos) por aeronave.

Esses números de produção e valores são conservadores, já que essas aeronaves servirão para formação de milhares de pilotos anualmente, com base no ambicioso plano de desenvolvimento da malha de aviação comercial na China, fomentado pelo próprio governo chinês.

Em caráter ilustrativo, juntou-se aos autos material quando foi registrado um grupo de chineses em treinamento na fábrica da AEROMOT, em Porto Alegre, finalizado no final do ano de 2008. Enfim, a sociedade empresária AEROMOT possui plenas condições de superar sua atual situação de crise, através do instituto da recuperação judicial.

I) Programa Helibrás

A Helibrás está sendo contratada pelo governo brasileiro para fabricar e fornecer 50 (cinquenta) helicópteros de alto valor para as Forças Armadas, havendo compromisso formal de produção praticamente total no país. Sendo a AEROMOT homologada para fabricação de peças aeronáuticas, temos condições

de ser um contratado de grande importância, e nesse sentido fizemos contato com o Sr. Eduardo Auadi, Vice-Presidente da Helibras, que se mostrou altamente interessado em nossa cooperação, ficando de enviar grupo de engenheiros já nos próximos dias, com vistas à contratação em curto prazo.

j) Programa Pás de Geradores Eólicos

O Brasil e o Rio Grande do Sul em particular estão dando grande importância à geração de energia eólica por ser "limpa" e por termos amplas regiões com ventos praticamente constantes. Já existe um parque eólico instalado em Osório, RS e haverá em Novembro de 2009 o leilão em que o Ministério da Energia se compromete a adquirir um valor muito expressivo de energia gerada eolicamente. Várias empresas multinacionais já se mostraram decididas a concorrer e o resultado será a necessidade de um grande número de pás fabricadas com material composto, uma das especialidades da AEROMOT. Como essas pás são de grande comprimento (até 50m) há grande conveniência de fabricá-las em local próximo aos sítios onde serão instaladas, o que representa um fator altamente positivo para que a AEROMOT venha a produzir aqueles componentes.

Deixou-se de quantificar a receita proveniente desses trabalhos, que pode e deve ser grande, pra manter-nos com um quadro conservador nas avaliações na recuperação.

9.3. Da Viabilidade Econômico Financeira

A viabilidade econômica e financeira das recuperandas se dará através da implantação do plano de recuperação judicial, onde está previsto a solução do passivo arrolado, através da cisão da Aeromot, reduzindo-se riscos relacionados aos contratos com a administração pública, bem como a possibilidade concreta da aproximação de investidores na operação.

Diante desse novo cenário, a Aeromot terá condições de operar com muito mais segurança e credibilidade, viabilizando sua participação em novos negócios e atraindo, conforme já referido, os investidores interessados em ingressar na operação.

Desta forma, o processo de recuperação terá cumprido o seu papel, qual seja, reestrutura-se a empresa e paga-se os credores, à sua totalidade.

9.4. Do Laudo Econômico e Financeiro e da Avaliação dos Bens e Ativos

Analisando-se as demonstrações financeiras da Aeromot/Aeroespaço, percebe-se que as recuperandas atravessam um grave crise econômico-financeira.

A enorme redução do capital próprio ocorrida nos últimos anos evidencia claramente essa situação. Com o agravamento da crise, causada por prejuízos acumulados pelas recuperandas, seus patrimônios líquidos foram consumidos, acarretando a falta de recursos para o financiamento da sua necessidade de capital de giro e, conseqüentemente, a drástica redução em seu faturamento.

A operação da AEROMOT/AEROESPAÇO se caracteriza basicamente por contratos de fornecimento de aeronaves com valores expressivos e ciclos longos de produção, envolvendo uma quantidade relativamente grande de fornecedores nacionais e do exterior, tanto para as matérias primas (fibra de vidro fibra carbono, resinas, espumas, materiais metálicos, diversas bitolas de perfis e chapas de alumínio) como para os demais acessórios e componentes aeronáuticos aplicados em aeronaves, tais como motores, hélices, pneus, instrumentos,

equipamentos de comunicação, sistema de iluminação da aeronave, entre outros.

A falta de sincronia nos *lead times* (tempos de reposição) dos materiais e componentes, causada por atrasos nas entregas dos materiais por parte de fornecedores e também por demoras excessivas que ocorrem na liberação de materiais importados na alfândega brasileira, fez com que a AEROMOT/AEROESPAÇO perdessem suas capacidades de giro financeiro próprio, tendo como fontes de recursos alternativas, obterem empréstimos bancários, que atingiram seus limites de créditos. Essa falta de sincronia nos *lead time* de fornecedores ocasionou a necessidade de elevados estoques e as dificuldades financeiras iniciaram a surgir, evidenciando a carência de caixa para atender as demandas de suas operações.

Com o agravamento da crise a recuperanda viu-se impossibilitada de honrar com todas suas obrigações no curto prazo e nas condições originalmente firmadas com os credores. Além de consumir a totalidade dos capitais próprios, a sociedade aumentou seu endividamento com o objetivo de financiar sua necessidade de capital de giro e combater os resultados econômicos apurados.

Diante desse quadro, é fundamental a implantação do presente plano de recuperação para que seja permitida a continuidade dos negócios, com a nova estrutura societária apresentada, agora de forma mais organizada em virtude dos ajustes internos realizados.

Segue, em anexo (doc. 01) projeções das recuperandas para os próximos anos, com base nos números atuais e nos projetos que estão sendo implementados.

No que se refere a avaliação de bens e ativos de que trata o art. 53, III, da Lei nº 11.101/05, informa-se que a mesma encontra-se expressada nas demonstrações financeiras, mais especificamente no balanço patrimonial

devidamente assinado por profissional habilitado e anexado ao pedido inicial de recuperação judicial.

10. DISPOSIÇÕES FINAIS

Atualmente, apesar das mencionadas adversidades, a AEROMOT e a AEROESPAÇO ainda são empresa viáveis e passíveis de recuperação, tanto do ponto de vista jurídico, quanto do econômico e financeiro.

A recuperação financeira é lenta, por isso, necessitam de um prazo para se reerguerem, com as benesses legais da recuperação judicial, como única forma de evitar-se uma indesejável falência, tanto para as requerentes, como para seus funcionários e credores em geral.

As dívidas fiscais da Aeromot e Aeroespaco, não contempladas no plano, eis que excluídas do processo de recuperação judicial pela legislação, serão objeto de parcelamento junto os órgãos públicos credores, nos exatos termos da legislação específica sobre a matéria.

A aprovação do plano importará a novação da dívida e, conseqüentemente, a extinção de todas as ações e execuções movidas contra as sociedades empresárias Aeromot e Aeroespaco, bem como a desconstituição das garantias prestadas pelas sociedades recuperandas e por terceiros.

Com isso, a Aeromot e Aeroespaco não responderão pelas custas processuais dos processos onde figura como parte no pólo passivo e, da mesma forma, cada parte responderá com os honorários dos seus respectivos patronos, inclusive os honorários de sucumbência.

N. T.

P. D.

Porto Alegre, 29 de outubro de 2009.

ROBERTO MARTINS
OAB/RS nº 62.109

LUCIANO GALLAS
CRC/RS nº 45.870