



SUPERVIA CONCESSIONÁRIA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO S.A.
Companhia Aberta

C.N.P.J. nº 02.735.385/0001-60

Av. Presidente Vargas, 3131, 18º andar – Rio de Janeiro, RJ

**PROSPECTO DA 1ª EMISSÃO DE DEBÊNTURES SIMPLES,
COM GARANTIA REAL, NO VALOR TOTAL DE R\$50.000.000,00.**

Emissão de 10.000 (dez mil) Debêntures Simples, com garantia real, nominativas, escriturais, não conversíveis em ações, em série única, com valor nominal unitário de R\$5.000 (cinco mil reais), deliberada pela Assembléia Geral Extraordinária dos Acionistas de 29 de agosto de 2000, pela Assembléia Geral Extraordinária dos Acionistas de 8 de novembro de 2000 e pela Reunião do Conselho de Administração de 7 de dezembro de 2000.

A emissão foi registrada na Comissão de Valores Mobiliários (CVM) sob o n.º CVM/SRE/DEB/2001/005 em 21 de fevereiro de 2001.

A presente emissão foi aprovada pela Agência Reguladora dos Serviços Públicos Concedidos no Estado do Rio de Janeiro – ASEP-RJ em 14 de julho de 2000.

As Debêntures estão inscritas na Bolsa de Valores de São Paulo com o seguinte número do ISIN “BRSPVIDBS014”.

O registro da presente distribuição, não implica, por parte da CVM, garantia da veracidade das informações prestadas ou em julgamento sobre a qualidade da companhia emissora, bem como sobre os valores mobiliários a serem distribuídos.

Este prospecto foi preparado com base em informações prestadas pela companhia emissora, visando o atendimento dos padrões mínimos de informação estabelecidos para colocação e distribuição pública de títulos e valores mobiliários definidos pelo Código de Auto-Regulação ANBID para as Operações de Colocação e Distribuição Pública de Títulos e Valores Mobiliários no Brasil, o que não implica, por parte da ANBID, garantia de veracidade das informações prestadas ou julgamento sobre a qualidade da companhia emissora, das instituições participantes e/ou dos títulos e valores mobiliários objeto da distribuição.

Vide capítulo “Fatores de Risco” para discussão de certos fatores que devem ser considerados em relação a um investimento nas Debêntures.

Coordenador:

UNIBANCO

A data deste prospecto é 21 de fevereiro de 2001

ÍNDICE

I. ANEXO I À INSTRUÇÃO CVM Nº 13/80	3
II. SUMÁRIO	18
III. CARACTERÍSTICAS DA EMISSÃO	23
IV. FATORES DE RISCO	28
V. ANÁLISE E DISCUSSÃO DA ADMINISTRAÇÃO A RESPEITO DA CONDIÇÃO FINANCEIRA E DOS RESULTADOS OPERACIONAIS	36
VI. DESTINAÇÃO DOS RECURSOS	43
VII. A EMISSORA	44
VIII. CAPITALIZAÇÃO DA EMISSORA	77
IX. SETOR FERROVIÁRIO BRASILEIRO	78
X. OPERAÇÕES COM PARTES RELACIONADAS	83
ANEXO A.	Demonstrações Financeiras da SuperVia Concessionária de Transporte Ferroviário S.A. – Demonstrações Financeiras, Relatório da Administração e Parecer dos Auditores Independentes para o exercício social findo em 31.12.1999.
ANEXO B.	IAN - Informações Anuais da SuperVia Concessionária de Transporte Ferroviário S.A.
ANEXO C.	ITR relativo ao 1º, 2º e 3º Trimestres Encerrados do Exercício Social de 2000 da SuperVia Concessionária de Transporte Ferroviário S.A.
ANEXO D.	Estatuto Social da SuperVia Concessionária de Transporte Ferroviário S.A.
ANEXO E.	Atas das Assembléias Gerais Extraordinárias da SuperVia Concessionária de Transporte Ferroviário S.A., realizadas em 29 de agosto de 2000 e 8 de novembro de 2000 e da Ata da Reunião do Conselho de Administração realizada em 7 de dezembro de 2000, que aprovam a presente Emissão.
ANEXO F.	Segundo e Terceiro Aditamentos ao Instrumento Particular de Escritura da 1ª Emissão Pública de Debêntures Simples, em Série Única, com Garantia Real, da SuperVia Concessionária de Transporte Ferroviário S.A., celebrados em 9 de novembro de 2000 e 11 de dezembro de 2000, respectivamente, entre a Emissora e o Agente Fiduciário.
ANEXO G.	Segundo Aditamento ao Instrumento Particular de Contrato de Caução de Direitos Creditórios, Vinculação de Receitas, Prestação de Serviços Bancários e Outras Avenças, celebrado em 9 de novembro de 2000, entre a Emissora, o Agente Fiduciário, o Banco Bradesco S.A. e o Coordenador.

I. ANEXO I À INSTRUÇÃO CVM Nº 13/80

SUPERVIA CONCESSIONÁRIA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO S.A.

Companhia Aberta

C.N.P.J. nº 02.735.385/0001-60

Av. Presidente Vargas, 3131, 18º andar, Rio de Janeiro - RJ

R\$50.000.000,00

Emissão de 10.000 (dez mil) debêntures simples, não conversíveis em ações, de emissão da SuperVia Concessionária de Transporte Ferroviário S.A. (“SuperVia” ou “Emissora”), todas nominativas, escriturais, não endossáveis, com garantia real contando com a caução de direitos creditórios e outras garantias adicionais prestadas pela Emissora (conforme descritas no item VI. 15 abaixo) (as “Debêntures”), com valor nominal unitário de R\$5.000,00 (cinco mil reais), perfazendo o montante de R\$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais), em série única, com data de emissão de 1 de agosto de 2000 e vencimento em 1 de agosto de 2003 (a “Emissão”).

A Emissão foi deliberada pela Assembléia Geral Extraordinária de Acionistas de 29 de agosto de 2000, arquivada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº 1109889, cuja ata foi publicada no Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro e no jornal Diário Comercial em 24 de outubro de 2000 e 24 de outubro de 2000, respectivamente, conforme alterada pela Assembléia Geral Extraordinária de Acionistas de 8 de novembro de 2000, arquivada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº 1115094, cuja ata foi publicada no Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro e no jornal Diário Comercial em 14 de novembro de 2000 e 14 de novembro de 2000, respectivamente e pela Reunião do Conselho de Administração de 7 de dezembro de 2000, arquivada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº 1122575, cuja ata foi publicada no Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro e no jornal Diário Comercial em 14 de dezembro de 2000 e 14 de dezembro de 2000, respectivamente.

A Emissão foi registrada junto à Comissão de Valores Mobiliários - CVM em 21 de fevereiro de 2001 sob nº CVM/SRE/DEB/2001/005.

“O registro da presente distribuição não implica, por parte da CVM, garantia da veracidade das informações prestadas ou em julgamento sobre a qualidade da Companhia Emissora, bem como sobre as debêntures a serem distribuídas.”

EMISSORA

SuperVia Concessionária de Transporte Ferroviário S.A.

COORDENADOR

UNIBANCO - União de Bancos Brasileiros S.A.

I. COMPOSIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL

O capital social da Emissora é de R\$164.279.105,35 (cento e sessenta e quatro milhões, duzentos e setenta e nove mil, cento e cinco reais e trinta e cinco centavos), sendo representado conforme abaixo descrito:

Espécie e Classe das Ações (1)	Subscrito e Integralizado	
	Quantidade	Valor (R\$)
Ordinárias	16.427.910.535	164.279.105,35
Preferenciais	0	0
Total	16.427.910.535	164.279.105,35

(1) Posição na data de 29 de dezembro de 1999.

II. CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DO LANÇAMENTO

Emissão pública de 10.000 (dez mil) debêntures simples, não conversíveis em ações, todas nominativas, escriturais, não endossáveis, com garantia real contando com a caução e outras garantias prestadas pela Emissora nos termos do Segundo Aditamento ao Instrumento Particular de Contrato de Caução de Direitos Creditórios, Vinculação de Receitas, Prestação de Serviços Bancários e Outras Avenças (o “Contrato de Caução”) celebrado em 9 de novembro de 2000 entre a Emissora, a Pavarini Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários Ltda. (o “Agente Fiduciário”), o Banco Bradesco S.A. (“Bradesco”) e o Coordenador, conforme descrito no item VI. 15 abaixo, com valor nominal unitário na data de emissão de R\$5.000,00 (cinco mil reais), perfazendo o montante de R\$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais), em série única, com data de emissão em 1 de agosto de 2000 e vencimento em 1 de agosto de 2003.

<u>Espécie</u>	<u>Quantidade de Debêntures</u>	<u>Preço de Emissão (R\$)</u>	<u>Montante (R\$)</u>
Debêntures Simples	10.000	5.000,00	50.000.000,00
		Custo da Distribuição ⁽¹⁾ :	1.182.870,00
		Montante Líquido para a Emissora:	48.817.130,00

⁽¹⁾ Com base no valor da debênture na data da emissão.

III. DEMONSTRATIVO DE CUSTO DA DISTRIBUIÇÃO

1. Comissionamento:

(a) Comissão de Coordenação: 1,50% (um e meio por cento), calculada sobre o número total de Debêntures efetivamente colocadas, sendo considerado, para tanto, o valor nominal unitário das Debêntures ou tal valor nominal acrescido da remuneração acumulada até a data da efetiva integralização das Debêntures, conforme o cálculo descrito no Segundo Aditamento ao Instrumento Particular de Escritura da 1ª Emissão Pública de Debêntures Simples, em Série Única, com Garantia Real, da Emissora celebrado em 9 de novembro de 2000 (a “Escritura”);

(b) Comissão de Colocação: 0,50% (meio por cento) calculada sobre o número total de Debêntures efetivamente colocadas, sendo considerado, para tanto, o valor nominal unitário das Debêntures acrescido da remuneração acumulada até a data da efetiva integralização das Debêntures, conforme cálculo descrito na Escritura; e

(c) Comissão de Garantia Firme: 0,50% (meio por cento) calculada sobre o preço de subscrição das Debêntures efetivamente calculadas.

2. Despesas decorrentes do Registro:

R\$82.870,00 (oitenta e dois mil, oitocentos e setenta reais).

3. Custo Unitário por Debênture:

<u>Preço por Debênture</u>	<u>Custo por Debênture</u>	<u>Montante Líquido por Debênture</u>
R\$5.000,00	R\$118,29	R\$ 4.881,71

IV. CONTRATO DE DISTRIBUIÇÃO DE DEBÊNTURES

Emissora:

SuperVia Concessionária de Transporte Ferroviário S.A.

Coordenador Líder da Distribuição:

UNIBANCO - União de Bancos Brasileiros S.A.

Nos termos do Terceiro Aditamento ao Contrato de Garantia Firme e de Melhores Esforços de Colocação e Distribuição de Debêntures Simples, com Garantia Real, da Primeira Emissão da SuperVia Concessionária de Transporte Ferroviário S.A. (“Contrato de Colocação”), firmado em 11 de dezembro de 2000 entre a Emissora e o Coordenador, o Coordenador garantirá a colocação e a distribuição de 4.000 (quatro mil) Debêntures da presente Emissão (garantia firme) e envidará os melhores esforços para a colocação e distribuição de 6.000 (seis mil) Debêntures da presente Emissão.

V. CONDIÇÕES E PRAZO DE SUBSCRIÇÃO E INTEGRALIZAÇÃO

Prazos e Condições:

(a) Da colocação junto ao público

A colocação e/ou subscrição das Debêntures somente terá início após a data da expedição do Registro de Distribuição pela CVM e da segunda publicação do anúncio de início de distribuição, conforme o artigo 26 da Instrução CVM nº 13/80.

As Debêntures serão objeto de distribuição pública com intermediação de instituições financeiras integrantes do sistema de distribuição de valores mobiliários, para negociação em mercado de balcão organizado, utilizando-se o procedimento diferenciado de distribuição previsto no artigo 33 da Instrução CVM nº 13/80, sendo, portanto, atendidos preferencialmente, em igualdade de condições, os clientes dos coordenadores da distribuição e de eventuais instituições financeiras subcontratadas, não havendo reservas antecipadas, nem fixação de lotes máximos ou mínimos.

(b) Prazo para distribuição dos títulos

O Coordenador promoverá a colocação das Debêntures no mercado de balcão na data da segunda publicação do anúncio de início de distribuição pública, sendo observado o prazo regulamentar máximo de 6 (seis) meses, contados a partir da data da expedição do Registro de Distribuição pela CVM.

Se, ao final do segundo dia depois da segunda publicação do anúncio de início de distribuição pública as Debêntures não tiverem sido totalmente colocadas, o Coordenador subscreverá, neste mesmo dia, de forma proporcional, o saldo não colocado relativo às Debêntures objeto da garantia firme. Não há e nem será constituído nenhum fundo de manutenção de liquidez ou de sustentação para as Debêntures objeto da garantia firme.

Ao final do prazo de 6 (seis) meses supra mencionado, o saldo das Debêntures objeto dos melhores esforços não colocadas será subscrito pela Emissora para manutenção em tesouraria ou cancelado, não podendo o Coordenador ser responsabilizado pelo saldo não colocado.

(c) Do preço de subscrição e integralização

As Debêntures desta emissão poderão ser subscritas e integralizadas, a qualquer tempo, dentro do prazo de distribuição pública, pelo seu valor nominal acrescido da remuneração estipulada no item VI abaixo, calculada *pro rata dies*, apurada desde a data de emissão até a data da subscrição e integralização, que será à vista, em moeda corrente nacional.

VI. CARACTERÍSTICAS DA EMISSÃO

Emissão aprovada pela Assembléia Geral Extraordinária de Acionistas de 29 de agosto de 2000, pela Assembléia Geral Extraordinária de Acionistas de 8 de novembro de 2000 e pela Reunião do Conselho de Administração de 7 de dezembro de 2000, com as seguintes características:

1. Quantidade de títulos

Serão emitidas 10.000 (dez mil) Debêntures.

2. Data de emissão

Para todo e qualquer efeito legal, a data de emissão será o dia 1º de agosto de 2000.

3. Valor nominal

O valor nominal das Debêntures será de R\$5.000,00 (cinco mil reais) na data de emissão.

4. Valor da emissão

O valor total da emissão será de R\$ 50.000,000,00 (cinquenta milhões de reais), na data de emissão.

5. Séries

As Debêntures serão emitidas em série única.

6. Classe e forma

As Debêntures serão simples, não conversíveis em ações, nominativas escriturais.

7. Espécie

As Debêntures serão da espécie, com garantia real e outras garantias adicionais, nos termos do Contrato de Caução (descrito no item VI. 15 abaixo).

8. Vencimento final

O vencimento final das Debêntures será em 01 de agosto de 2003.

9. Remuneração

Sobre o Valor Nominal das Debêntures incidirá, a partir da Data de Emissão, uma taxa de remuneração (“Remuneração”), observado o disposto nos incisos seguintes:

- (a) Período de Vigência da Remuneração: é o período compreendido entre a Data de Emissão até a data da primeira repactuação das Debêntures, ou seja, de 1 de agosto de 2000 até 1

de agosto de 2001, intervalo de tempo durante o qual permanecerão inalteradas as condições de remuneração definidas na Escritura;

- (b) Período de Capitalização: é o intervalo de tempo que se inicia na Data de Emissão, no caso do primeiro Período de Capitalização, ou na data do último vencimento da Remuneração imediatamente anterior, no caso dos demais Períodos de Capitalização, e termina na data de vencimento da Remuneração. Cada Período de Capitalização sucede o anterior sem solução de continuidade; e
- (c) Sub-período de Capitalização é o intervalo de tempo contido em cada Período de Capitalização, possuindo duração idêntica ao prazo definido para a Taxa DI (conforme abaixo definida) apurada. Assim, o primeiro Sub-período de Capitalização terá início na Data de Emissão das Debêntures e término no prazo definido para a Taxa DI apurada; o Sub-período de Capitalização seguinte terá início na data de vencimento do Sub-período de Capitalização anterior e encerramento no prazo definido para a Taxa DI apurada, e assim sucessivamente até cobrir todo o Período de Capitalização. As Taxas serão calculadas de forma exponencial e cumulativa *pro rata temporis* por dias úteis, incidentes sobre o saldo do valor nominal não amortizado das Debêntures desde a Data da Emissão, ou data de vencimento da remuneração imediatamente anterior, até a data do seu efetivo pagamento.

9.1 Para o primeiro “período de vigência da Remuneração”, que se inicia na Data de Emissão e termina em 1 de agosto de 2001, a AGE de 29 de agosto de 2000 desde logo definiu como taxa de remuneração a taxa média dos depósitos interfinanceiros denominada Taxa DI “*over extra grupo*” expressa na forma percentual ao ano, base 252 dias, calculada e divulgada pela CETIP (doravante denominada “Taxa DI”), não havendo Sobretaxa. A remuneração será equivalente a 100% (cento por cento) da referida Taxa DI, capitalizada por um *spread* de 2,5% (dois e meio por cento) ao ano calculada conforme a sistemática abaixo:

- (a) periodicidade de pagamento: a remuneração será paga anualmente, a contar da data de emissão, vencendo-se em 1 de agosto de 2003, ocorrendo o primeiro pagamento em 1 de agosto de 2001. Se esta(s) data(s) coincidir(em) com dia em que não haja expediente comercial ou bancário na Cidade do Rio de Janeiro, a(s) data(s) de vencimento dos juros ficará(ão) prorrogada(s) automaticamente para o primeiro dia útil subsequente, sem qualquer acréscimo moratório aos valores a serem pagos.
- (b) Fórmula de cálculo da Remuneração

A remuneração das Debêntures será determinada aplicando-se a fórmula abaixo:

$$JR = (S)VNx \left[(f_1 x f_2 \dots x f_j) - 1 \right]$$

onde:

JR = valor da remuneração a ser paga no final de cada Período de Capitalização;

(S)VN = saldo do valor nominal unitário da Debênture no início de cada Período de Capitalização;

$(f_1 x f_2 \dots x f_j)$ = fator de variação acumulado no Período de Capitalização da Remuneração, calculado conforme abaixo;

Os termos f_1 , f_2 , f_j serão obtidos de acordo com a seguinte fórmula:

$$f_j = \left\{ \left[\left(1 + \frac{\text{TaxaDI}_j}{100} \right)^{\frac{d_j}{252}} \right] x \left[\left(1 + \frac{\text{Spread}}{100} \right)^{\frac{d_j}{252}} \right] \right\}, \text{ onde:}$$

f_j = fator da Taxa DI “over extra-grupo”, referente ao “sub-período de capitalização j”;

TAXA DI_j = TAXA DI “over extra-grupo”, em % ao ano, base 252 dias, calculada pela CETIP, referente ao “sub-período de capitalização j”;

d_j = número de dias úteis contidos no “sub-período de capitalização j”, idêntico ao prazo definido para a Taxa DI_j apurada;

$\text{Spread} = 2,5$

9.2 Apuração da Taxa DI: A aplicação da Taxa DI incidirá no menor período permitido pela legislação em vigor, sem necessidade de aditamento à Escritura. No caso de (a) extinção da Taxa DI, (b) impossibilidade legal de aplicação da Taxa DI às Debêntures ou (c) indisponibilidade temporária da Taxa DI por prazo superior a 5 (cinco) dias úteis contados da data da ocorrência do evento (a), (b) ou (c) relativo à taxa aplicável à determinação da Remuneração em um determinado “período de vigência da Remuneração”, será utilizado em sua substituição o parâmetro legal que vier a ser determinado, se houver. Na sua ausência, o Agente Fiduciário deverá, no prazo máximo de 10 (dez) dias a contar do evento, convocar Assembléia Geral de Debenturistas para a deliberação, de comum acordo com a Emissora, do novo parâmetro de remuneração das Debêntures a ser proposto pela Emissora. Caso a Emissora e os debenturistas não cheguem a um acordo com relação ao novo critério de determinação da Remuneração das Debêntures no prazo de 30 (trinta) dias da data da referida assembléia geral, as Debêntures detidas por aqueles debenturistas que não concordarem com o novo critério de determinação da Remuneração das Debêntures proposto pela Emissora deverão ser resgatadas pela Emissora pelo seu Valor Nominal acrescido da Remuneração a que fizeram jus até a data do efetivo pagamento do valor do resgate. Quando for o caso, na data de apuração do valor de quaisquer obrigações a serem liquidadas nas quais não se conheça determinada taxa aplicável à determinação da Remuneração em um determinado “período de vigência da Remuneração” por esta ainda não ter sido divulgada, por prazo não superior a 5 (cinco) dias úteis, será aplicado o último valor da taxa aplicável que estiver disponível naquela data, calculado exponencialmente por dias úteis (tendo como base o número de dias determinado pela taxa aplicável), não sendo devidas quaisquer compensações financeiras, tanto por parte da Emissora quanto por parte dos debenturistas, quando da divulgação da taxa aplicável.

9.3 Para fins de cálculo da Remuneração a ser paga aos debenturistas na hipótese de ocorrência do disposto no item 9.2 acima, fica desde já acordado que a partir da data de convocação da assembléia geral prevista, as Debêntures pagarão remuneração equivalente à última Taxa DI utilizada para a Remuneração das Debêntures, calculada *pro rata temporis* até a

data em que os debenturistas e a Emissora chegarem a um acordo quanto à nova Remuneração, ou até a data de pagamento do valor do resgate, conforme o caso.

10. Repactuação

10.1 Caberá ao Conselho de Administração da Emissora deliberar sobre as condições da repactuação das Debêntures, aprovando o novo Período de Vigência da Remuneração e as condições da remuneração, bem como a época de seu pagamento. As deliberações do Conselho de Administração da Emissora sobre as condições de repactuação serão comunicadas pela Emissora, por intermédio de publicação de “Aviso aos Debenturistas”, até 10 (dez) dias úteis antes do encerramento de cada Período de Vigência da Remuneração, informando: a) o prazo do próximo Período de Vigência da Remuneração, obedecendo o prazo mínimo estabelecido pela legislação pertinente; b) a modalidade da taxa e os juros remuneratórios, a vigor durante o próximo Período de Vigência da Remuneração; c) as datas de vencimento e de pagamento da remuneração; e d) a data limite e o local em que os debenturistas que não concordarem com as novas condições fixadas pelo Conselho de Administração da Emissora para o novo Período de Vigência da Remuneração deverão manifestar sua opção de exercer o direito de venda de suas Debêntures. Fica desde já definido que a primeira repactuação ocorrerá no dia 1 de agosto de 2001.

10.2 Os debenturistas que não concordarem com as novas condições fixadas pelo Conselho de Administração da Emissora terão o prazo de 05 (cinco) dias úteis, contado da data da publicação do “Aviso aos Debenturistas”, efetuado na forma do item 10.1 acima, para manifestar junto à Emissora (junto ao CETIP, na sede social da Emissora ou em outro local por ela indicado), sua opção de exercer o direito de venda de suas Debêntures à Emissora.

10.3 A Emissora obriga-se a adquirir a totalidade das Debêntures decorrentes desta emissão nas datas de encerramento de cada Período de Vigência da Remuneração, à opção dos debenturistas que não aceitarem as condições fixadas pelo Conselho de Administração, pelo valor nominal da Debênture não amortizado, acrescido da remuneração calculada *pro rata temporis* definida para o período vencido, calculada desde a data da emissão, ou do pagamento de remuneração imediatamente anterior, prevalecendo o que ocorrer por último, até a data do seu efetivo pagamento.

10.4 As Debêntures adquiridas pela Emissora em decorrência do exercício da opção de venda do debenturista poderão ser canceladas, permanecer em tesouraria da Emissora ou ser novamente colocadas no mercado, a exclusivo critério desta.

11. Repactuação Antecipada

11.1 A Emissora obriga-se a repactuar antecipadamente, em conformidade com o disposto nos item 10 supra, todas as obrigações objeto desta emissão, independentemente de qualquer aviso ou notificação, na ocorrência dos seguintes eventos:

- (a) alteração do controle acionário da Emissora, desde que a decisão de repactuação antecipada tenha sido aprovada por debenturistas que representem, no mínimo, a maioria das Debêntures em circulação reunidos em assembléia convocada especialmente para este fim; e

- (b) a alienação de ativos da Emissora em montante, isolado, igual ou superior a R\$30.000.000,00 (trinta milhões de reais). Este valor será corrigido monetariamente a partir da data de assinatura da Escritura, em bases anuais, a contar da Data de Emissão, pela variação do IGP-M (Índice Geral de Preços - Mercado) da Fundação Getúlio Vargas. No caso de extinção deste índice e/ou sua não divulgação, deverá ser utilizado o IGP-DI (Índice Geral de Preços - Disponibilidade Interna) da mesma Fundação, na sua extinção e/ou falta de divulgação deste último índice, será utilizado outro que reflita a real desvalorização da moeda. A decisão de repactuação antecipada deverá ser aprovada, previamente, por debenturistas que representem, no mínimo, a maioria das Debêntures em circulação reunidos em assembléia convocada especialmente para este fim.

11.2 Sem prejuízo do item 12 abaixo, a Emissora obriga-se a adquirir as Debêntures dos debenturistas que não aceitarem as condições fixadas pelo Conselho de Administração da Emissora e que se manifestarem de acordo com o item 10.2 acima, pelo Valor Nominal acrescido da Remuneração devida até 1 de agosto de 2001.

12. Vencimento Antecipado

12.1 O Agente Fiduciário poderá declarar antecipadamente vencidas todas as obrigações objeto desta emissão e exigir o imediato pagamento pela Emissora do Valor Nominal das Debêntures, acrescido da Remuneração (e, se for o caso, dos juros de mora e da multa moratória), calculados exponencialmente por dias decorridos, devendo para tanto comunicar a Emissora no prazo máximo de 3 (três) dias úteis contados da ocorrência de qualquer dos seguintes eventos, a qual, por sua vez, se obriga a resgatar referidas Debêntures:

- (a) não pagamento do principal ou juros devidos em razão das Debêntures nas respectivas datas de vencimento;
- (b) protesto legítimo e reiterado de títulos contra a Emissora cujo valor agregado seja igual ou superior a R\$10.000.000,00 (dez milhões de reais), ou a constituição da Emissora em mora por atraso no pagamento de obrigações de mesmo valor, salvo se o protesto ou constituição em mora tiver sido efetivado por erro ou má-fé de terceiro, desde que validamente comprovado pela Emissora, ou se for cancelado, ou ainda, se o valor dos títulos protestados, ou da obrigação que esteja em atraso, for objeto de depósito em juízo, em qualquer hipótese, no prazo máximo de 72 (setenta e duas) horas de sua ocorrência;
- (c) decretação de falência da Emissora;
- (d) pedido de concordata preventiva formulado pela Emissora;
- (e) o não depósito dos recursos oriundos dos Direitos Creditórios (definidos no item 15 abaixo) e das Receitas das Tarifas (definidas no item 15 abaixo) nas respectivas Contas de Depósito (definidas no item 15 abaixo), nos prazos aqui previstos;
- (f) a não inclusão no Anexo I ao Contrato de Caução de qualquer novo contrato de locação que venha a ser celebrado pela Emissora durante a vigência da Escritura;
- (g) falta de cumprimento pela Emissora de toda e qualquer obrigação relevante prevista na Escritura ou no Contrato de Caução, não sanada em 15 (quinze) dias, contados de aviso escrito que lhe for enviado pelo Agente Fiduciário;

- (h) vencimento antecipado de qualquer dívida da Emissora, em montante igual ou superior a R\$10.000.000 (dez milhões de reais), em razão de inadimplemento contratual, ou cujo montante possa, de qualquer forma, vir a prejudicar o cumprimento das obrigações pecuniárias da Emissora decorrentes desta emissão; ou
- (i) demais casos previstos na Escritura ou em lei.

12.2 Na ocorrência do vencimento antecipado, a Emissora obriga-se a efetuar o pagamento do Valor Nominal das Debêntures, acrescido da Remuneração, calculados *pro rata temporis* até a data do efetivo pagamento, em até 5 (cinco) dias úteis contados de comunicação neste sentido, a ser enviada pelo Agente Fiduciário, sob pena de, em não o fazendo, ficar obrigada, ainda, pelo pagamento dos encargos moratórios previstos na Escritura.

13. Preço de Subscrição e Integralização

As Debêntures desta emissão poderão ser subscritas e integralizadas, a qualquer tempo, dentro do prazo de distribuição pública, pelo seu valor nominal acrescido da Remuneração, calculada *pró-rata dies*, apurada desde a Data de Emissão até a data da subscrição e integralização, que será à vista, em moeda corrente nacional.

14. Aquisição facultativa

A Emissora poderá, a qualquer tempo, adquirir Debêntures em circulação, observado o disposto no artigo 55 da Lei nº 6.404/76. As Debêntures adquiridas pela Emissora poderão ser canceladas, permanecer em tesouraria da Emissora, ou ser novamente colocadas no mercado. As Debêntures adquiridas pela Emissora para permanência em tesouraria nos termos deste item, se e quando recolocadas no mercado, farão jus à mesma Remuneração das demais Debêntures em circulação.

15. Garantia Real e outras Garantias Adicionais Prestadas pela Emissora

15.1 **Garantia Real:** Nos termos do Contrato de Caução, em garantia do integral pagamento de todas e quaisquer obrigações da Emissora nos termos da Escritura e das Debêntures, a Emissora deu em caução os seguintes bens e direitos:

- (a) os créditos decorrentes da locação de imóveis e espaços publicitários nas áreas integrantes da Concessão, inclusive nos vagões dos trens por ela operados, objeto dos contratos indicados no Anexo I ao Contrato de Caução; e
- (b) os créditos detidos pela Emissora contra a Opportrans Concessão Metroviária S.A. nos termos do Contrato de Concessão, correspondentes a 30 (trinta) parcelas mensais, cada uma no valor de R\$982.589,55 (novecentos e oitenta e dois mil, quinhentos e oitenta e nove reais e cinquenta e cinco centavos), devendo a última ser paga em maio de 2002.

15.2 **Garantias Adicionais:** Além da caução mencionada acima, nos termos do Contrato de Caução, em garantia do integral pagamento de todas e quaisquer obrigações da Emissora nos termos da Escritura e das Debêntures, a Emissora deu em caução e se obrigou a caucionar os seguintes bens e direitos:

- (a) os créditos decorrentes da locação de imóveis e espaços publicitários nas áreas integrantes da Concessão, inclusive nos vagões dos trens por ela operados, objeto de novos contratos de locação que a Emissora venha a celebrar, os quais serão inseridos no Anexo I do Contrato de Caução através de competente instrumento de aditamento assinado pela Emissora e pelo Agente Fiduciário, tornando-se, a partir desse momento, sujeitos à presente caução;
- (b) os direitos de indenização detidos pela Emissora contra o Estado do Rio de Janeiro, caso venha a ser declarada a extinção da Concessão, nos termos da Cláusula Vigésima Segunda do Contrato de Concessão; e
- (c) o produto decorrente da realização dos direitos creditórios elencados nos incisos (a) a (d) acima (os direitos indicados nos incisos (a) a (e), doravante conjuntamente designados os “Direitos Creditórios”); e
- (d) os direitos detidos contra o Bradesco em decorrência do depósito dos recursos oriundos dos Direitos Creditórios e da receita obtida diariamente pela Emissora em decorrência das tarifas a serem cobradas dos usuários do transporte ferroviário no âmbito da prestação dos serviços objeto da Concessão (“Receitas das Tarifas”) nas contas de titularidade da Emissora no Bradesco (“Contas de Depósito”). Incluem-se aqui também os direitos detidos contra uma nova instituição que venha a ser indicada para a prestação de tais serviços no todo ou em parte, caso o Bradesco venha a ser substituído como agente receptor dos pagamentos acima mencionados (tais direitos, em conjunto com os Direitos Creditórios, doravante os “Direitos Cauçionados”).

15.4 Os recursos obtidos com os Direitos Creditórios deverão ser depositados na conta bancária da Emissora nº 7298-6, mantida na Agência 2731-6 do Bradesco. Caso a Emissora receba, por qualquer razão, recursos decorrentes dos Direitos Creditórios, os mesmos deverão ser depositados no mesmo dia do recebimento na conta de depósito aqui mencionada.

15.5 Outrossim, a Emissora obrigou-se a depositar na Conta de Depósito nº 6900-0, na Agência 2731-6, de titularidade da Emissora, mantida junto ao Bradesco, a partir da data de assinatura do Contrato de Caução, diariamente, em moeda corrente, a totalidade da receita decorrente da cobrança de tarifa dos usuários dos serviços objeto da concessão para a exploração de serviços de passageiros na Região Metropolitana do Rio de Janeiro de que é titular, que venha a ser efetivamente recebida pela Emissora.

15.6 Enquanto não forem quitadas todas as obrigações decorrentes da Escritura e das Debêntures, o montante correspondente a 50% (cinquenta por cento) dos valores depositados diariamente nas Contas de Depósito acima indicadas somente poderá ser movimentado pela Emissora mediante consentimento do Agente Fiduciário. Todavia, enquanto a Emissora estiver em dia com suas obrigações pecuniárias relativas às Debêntures e enquanto incurrer qualquer hipótese de vencimento antecipado prevista na Escritura, todos os recursos depositados nas Contas de Depósito poderão ser transferidos pela Emissora para a conta-corrente nº 6901-9, na Agência 2731-6 do Banco Bradesco S.A. (“Conta de Movimentação”), de titularidade da Emissora. Caso a Emissora deixe de pagar, na data do respectivo vencimento, qualquer obrigação pecuniária relativa à Escritura ou às Debêntures, ou caso ocorra qualquer hipótese de vencimento antecipado definida na Escritura, tal montante passará a ser retido pelo Bradesco para o cumprimento das obrigações da SuperVia decorrentes da Escritura e das Debêntures. Neste

sentido, os recursos serão então liberados pelo Bradesco ao banco mandatário, para que este efetue o pagamento dessas obrigações.

16. Das Obrigações Adicionais da Emissora

- (a) fornecer ao Agente Fiduciário:
 - (i) dentro de no máximo 90 (noventa) dias após o término de cada exercício social, cópia dos demonstrativos financeiros relativos a esse exercício social e declaração de que está em dia no cumprimento de todas as suas obrigações previstas na Escritura;
 - (ii) dentro de 60 (sessenta) dias após o término do primeiro semestre de cada exercício social, cópia de suas demonstrações financeiras relativas a esse período e declaração de que está em dia no cumprimento de todas as suas obrigações previstas na Escritura;
 - (iii) as informações previstas na Instrução CVM nº 202, de 6 de dezembro de 1993, com a mesma periodicidade do envio dessas informações à CVM;
 - (iv) imediatamente, qualquer informação que razoavelmente lhe venha a ser solicitada; e
 - (v) todos os demais documentos e informações que a Emissora, nos termos e condições previstos na Escritura e no Contrato de Caução, se comprometeu a enviar ao Agente Fiduciário;
- (b) não pagar dividendos, exceto os obrigatórios por lei, se estiver por mais de 15 (quinze) dias em mora, relativamente ao pagamento de quaisquer obrigações referentes às Debêntures;
- (c) submeter, na forma da lei, suas contas e balanços a exame por empresa de auditoria independente, registrada na CVM;
- (d) manter sempre atualizado o registro de companhia aberta na CVM, e fornecer aos seus acionistas e debenturistas, semestralmente, as Demonstrações Financeiras previstas no artigo 176 da Lei nº 6.404/76;
- (e) estruturar e manter em adequado funcionamento um órgão de atendimento aos debenturistas, tendo em vista assegurar o eficiente tratamento aos titulares das Debêntures, ou contratar instituições financeiras autorizadas para que prestem esse serviço;
- (f) efetuar, desde que assim solicitado pelo Agente Fiduciário, o pagamento de todas as despesas comprovadas pelo Agente Fiduciário que venham a ser necessárias para proteger os direitos e interesses dos debenturistas ou para realizar seus créditos;
- (g) comunicar, no prazo de até 5 (cinco) dias, ao Agente Fiduciário qualquer descumprimento, de natureza pecuniária ou não, pela Emissora, de quaisquer cláusulas, termos ou condições da Escritura ou do Contrato de Caução (inclusive no que se refere ao

cumprimento dos Limites e Índices) e/ou de quaisquer contratos que a Emissora seja parte;

- (h) não conceder empréstimos ou financiamentos a terceiros estranhos ao seu objeto social; e
- (i) informar imediatamente ao Agente Fiduciário qualquer evento relativo descrito nas cláusulas de vencimento antecipado ou repactuação antecipada estipuladas na Escritura.

17. Local de Pagamento

Os pagamentos referentes ao principal e à Remuneração a que fazem jus as Debêntures, serão efetuados pela Emissora, por intermédio do Sistema Nacional de Debêntures (“SND”), administrado pela Associação Nacional das Instituições de Mercado Aberto (“ANDIMA”), e operacionalizado pela Central de Custódia e de Liquidação Financeira de Títulos (“CETIP”), e no banco mandatário (atualmente o Banco Bradesco S.A.) para os debenturistas que não estiverem matriculados ao SND.

18. Prorrogação dos Prazos

Considerar-se-ão prorrogados os prazos referentes ao pagamento de qualquer obrigação até o primeiro dia útil subsequente, sem acarretar qualquer acréscimo, se o vencimento coincidir com dia em que não haja expediente comercial ou bancário na Cidade do Rio de Janeiro.

19. Encargos Moratórios

Ocorrendo impontualidade no pagamento de qualquer quantia devida aos debenturistas, os débitos em atraso serão acrescidos de Remuneração, bem como de juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, calculados desde a data de inadimplemento até a data do efetivo pagamento, e de multa moratória de 2% (dois por cento) sobre o valor devido, independentemente de aviso, notificação ou interpelação judicial ou extrajudicial.

20. Decadência dos Direitos aos Acréscimos

O não comparecimento do debenturista para receber o valor correspondente a quaisquer obrigações pecuniárias nas datas previstas pela Escritura não lhe dará o direito a qualquer acréscimo no período relativo ao atraso no recebimento, assegurados, todavia, os direitos adquiridos até a data do respectivo vencimento.

21. Negociação

A emissão será registrada para negociação no mercado secundário através do SND, administrado pela ANDIMA, e operacionalizado pela CETIP.

22. Publicidade

Todos os atos e decisões a serem tomados decorrentes desta emissão que, de qualquer forma vierem a envolver interesses dos debenturistas, deverão ser obrigatoriamente comunicados na forma de avisos, no jornal Diário Comercial publicado na Cidade do Rio de Janeiro.

VII. DESTINAÇÃO DOS RECURSOS

Os recursos obtidos com a venda das Debêntures serão utilizados pela Emissora prioritariamente no pagamento integral de suas obrigações perante o Unibanco nos termos do Contrato de Promessa de Cessão de Empréstimos nº 403.228-0, de 30 de maio de 2000, que em 1 de setembro de 2000 correspondiam a R\$14.482.350,52., liberando, assim, automaticamente a vinculação das Receitas das Tarifas efetuada em favor do Unibanco. Com referida liberação, as Receitas das Tarifas da Emissora ficarão preferencialmente vinculadas ao cumprimento das obrigações da Emissora decorrentes da Escritura e das Debêntures, respeitados os termos do Contrato de Caução, sem prejuízo da garantia real constituída nos termos do mesmo. Além disso, parte dos recursos, de aproximadamente R\$35.517.649,48, assumindo a colocação total das Debêntures, será utilizada na execução de melhorias na prestação do serviço de transporte ferroviário de passageiros, tais como: retensionamento de catenária, reforma e modernização das estações do ramal de Belford Roxo e das estações integrantes do Programa Bird I, reforma dos aparelhos de mudança de via, reforma dos trens de serviço, dentre outras.

VII. BANCO MANDATÁRIO E DEPOSITÁRIO DAS DEBÊNTURES

Banco Bradesco S.A.

IX. AGENTE FIDUCIÁRIO

A Emissora constituiu e nomeou Agente Fiduciário da presente emissão a PAVARINI DISTRIBUIDORA DE TÍTULOS E VALORES MOBILIÁRIOS LTDA., instituição financeira autorizada pelo Banco Central do Brasil e pela Comissão de Valores Mobiliários - CVM, com sede na Rua Sete de Setembro, 99, 16º andar, inscrita no CNPJ sob o nº 15.227.994/0001-50.

X. RELAÇÕES DA EMISSORA COM O LÍDER DA DISTRIBUIÇÃO E MEMBROS DO CONSÓRCIO

A Emissora possui apenas um contrato financeiro, celebrado em 30 de maio de 2000, com o Coordenador, o Contrato de Promessa de Concessão de Empréstimos nº 403.228-0. Através deste contrato, foi aberta, à SuperVia, uma linha de crédito cujo limite global é de R\$20.000.000,00, para quitação até 25 de maio de 2001. O contrato tem vigência de 360 dias, contados a partir de sua assinatura, podendo ser rescindido a qualquer momento com aviso prévio de 10 dias.

A concessão de cada empréstimo se dá através da apresentação, por parte da SuperVia, de uma Carta de Adesão no ato do requerimento do empréstimo. Em alguns casos, será também necessária a apresentação de uma Carta de Constituição de Garantias.

Como decorrência deste Contrato, foi assinado na mesma data um Termo de Vinculação de Receita (Recebíveis), que vigorará até a liquidação total das obrigações.

Por este termo, as obrigações decorrentes do Contrato de Empréstimo ficam garantidas por meio da vinculação de 100% da receita obtida diariamente pela SuperVia na exploração do sistema ferroviário (tarifas cobradas pelos usuários), depositada numa conta corrente de titularidade da SuperVia no Banco Bradesco S.A. (“Bradesco”).

Também como decorrência do Contrato de Empréstimo, foi assinado em 31 de maio de 2000, um Contrato de Assunção de Obrigações Recíprocas Decorrentes de Variação de Índices/Taxas SP. Nº ATIV00E17132 no valor de R\$7.000.000,00 com prazo de 76 dias, ou seja, até 15 de agosto de 2000. Neste contrato, tanto a Emissora como o Unibanco, em razão de suas atividades e visando a proteção recíproca contra eventuais oscilações, pretenderam a vinculação de seus ativos e obrigações a determinados parâmetros. São eles: (i) parâmetros da SuperVia – taxa pré-fixada de 17% a.a. Exponencial; e (ii) parâmetros do Unibanco – 100% do CDI CETIP acrescidos de 2,5% a.a.

Como afirmado acima, os recursos obtidos com a colocação das Debêntures serão parcialmente utilizados na liquidação das obrigações assumidas pela SuperVia junto ao Unibanco, objeto dos contratos acima referidos. Com isso, as receitas oriundas das tarifas cobradas dos usuários do transporte ferroviário, nos termos do Contrato de Concessão, ficarão preferencialmente vinculadas ao cumprimento das obrigações da Emissora decorrentes da Escritura e das Debêntures.

XI. CONTRATO DE GARANTIA DE LIQUIDEZ

Não há e nem será constituído fundo de manutenção de liquidez para as Debêntures objeto dos melhores esforços.

XII. INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

Quaisquer outras informações complementares sobre a Emissora e a distribuição em questão bem como o exemplar do Prospecto, poderão ser obtidos junto à Emissora, ao Coordenador da Operação ou à Comissão de Valores mobiliários (CVM).

II. SUMÁRIO

O presente Sumário deve ser lido conjuntamente com as informações e demonstrações financeiras contidas nas demais seções deste Prospecto, incluindo informações contidas em “Fatores de Risco”, as quais deverão ser levadas em consideração antes de qualquer decisão de investir nas Debêntures emitidas pela Emissora objeto da presente emissão.

A Emissora

A SuperVia Concessionária de Transportes Ferroviários S.A., atual denominação da Rio Trens Concessionária de Transporte Ferroviário S.A. (“Rio Trens”), é a empresa concessionária da exploração dos serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. A SuperVia tem 99,99% de seu capital social detido pela Rio Trens Participações S.A. (“Rio Trens Participações”), que possui como principais acionistas a Rio Trens Corporation (“Rio Trens Corporation”) e a Inversiones en Concesiones Ferroviárias, S.A. (“Inversiones”), esta última controlada pela empresa espanhola Construcciones y Auxiliares de Ferrocarriles, S.A. (“CAF”).

O objetivo da Emissora é atender às necessidades do transporte ferroviário de passageiros da Região Metropolitana do Rio de Janeiro de modo mais eficiente, melhorando seus serviços, buscando resgatar antigos usuários dos trens e atrair novos passageiros através da oferta de um serviço de boa qualidade, com pontualidade, regularidade e conforto. A Emissora e o Estado do Rio de Janeiro estão investindo na modernização do sistema de transporte ferroviário de passageiros, através da substituição e da recuperação das vias permanentes e do material rodante. Além disso, o projeto de investimentos que está sendo implementado pela SuperVia visa melhorias na sinalização, na infra-estrutura, nos sistemas elétricos e nas estações, bem como a instalação de ar condicionado nos trens.

Quando a SuperVia iniciou a operação do sistema ferroviário do Rio de Janeiro em novembro de 1998, o fluxo era de 180 mil passageiros por dia útil. Atualmente, esse fluxo é da ordem de 283 mil passageiros por dia útil, segundo dados de 31 de maio de 2000.

Concessão do Serviço de Transporte Ferroviário Urbano de Passageiros

A concessão do transporte ferroviário urbano de passageiros na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (a “Concessão”) foi levada a leilão pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro em 15 de julho de 1998, e arrematada por R\$279,7 milhões pelo Consórcio Bolsa 2000.

Para prestar os serviços objeto da Concessão, o Consórcio Bolsa 2000 constituiu a Rio Trens que posteriormente alterou sua razão social para SuperVia Concessionária de Transporte Ferroviário S.A. O Contrato de Concessão da Exploração dos Serviços Públicos de Transporte Ferroviário de Passageiros do Rio de Janeiro (“Contrato de Concessão”), celebrado em 17 de setembro de 1998, entre o Governo do Estado do Rio de Janeiro, a SuperVia, a Bolsa 2000 S.A., a Companhia Fluminense de Trens Urbanos - Flumitrens (“Flumitrens”) e a Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos no Estado do Rio de Janeiro - ASEP-RJ (“ASEP”), outorga a concessão da operação do transporte ferroviário urbano de passageiros na Região Metropolitana do Rio de Janeiro pelo prazo de 25 anos, em caráter de exclusividade, podendo ser renovado por igual período com ou sem exclusividade (vide *Capítulo VII - A Emissora - Contrato de Concessão*).

Para o auxílio na prestação do serviço de transporte ferroviário urbano de passageiros, a SuperVia celebrou contratos de prestação de serviços com as empresas espanholas CAF, a qual presta serviços de recuperação e manutenção do material rodante e também é acionista indireta da Rio Trens Participações, que é controladora direta da Emissora, e a Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (“RENFE”), que presta serviços de operação do sistema ferroviário.

Área de Concessão

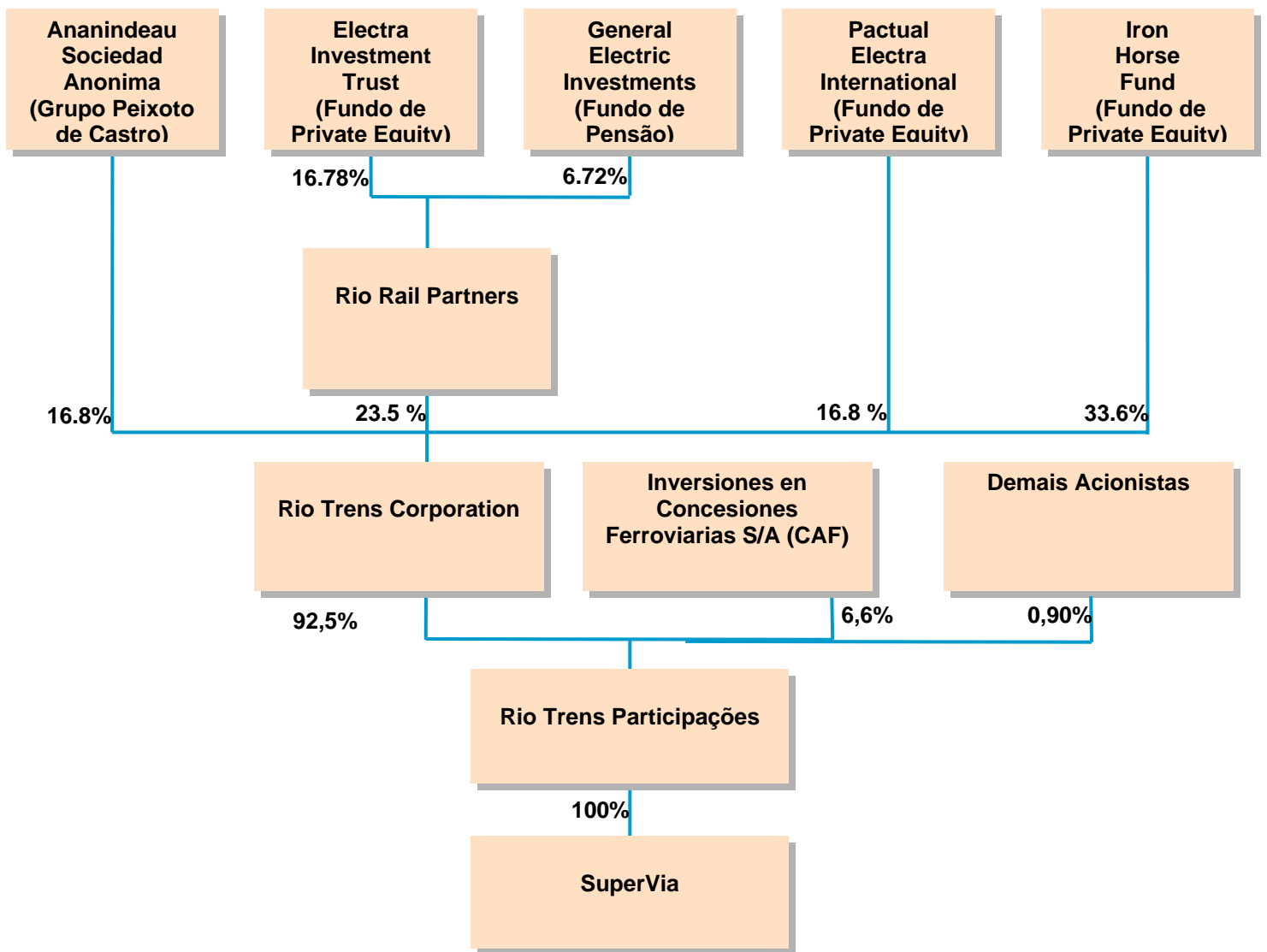
A área de concessão está inserida na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, que engloba 19 municípios e uma população de aproximadamente 10 milhões de habitantes. A Região Metropolitana do Rio de Janeiro representa 15% do território do Estado do Rio de Janeiro, concentra 76% da população e é responsável por 85% da renda do Estado. Somente no Município do Rio de Janeiro estão concentrados 55% da população da Região Metropolitana, contribuindo com 77% da renda total produzida por esta região.

Organograma Societário

A Emissora tem 99,99% de seu capital social controlado pela Rio Trens Participações, que por sua vez possui como principais acionistas a Rio Trens Corporation e a Inversiones Concesiones Ferroviárias S.A., controlada pela CAF. A maioria dos acionistas da Rio Trens Corporation é composta de investidores institucionais estrangeiros de mercado, tais como o fundo Electra Investment Trust, o fundo de pensão GE Investments, o fundo Pactual Electra e o fundo Iron Horse. O Grupo Peixoto de Castro também participa da Rio Trens Corporation através de uma empresa chamada Ananindeau Sociedad Anónima.

O diagrama na página a seguir detalha a estrutura societária da Emissora:

Estrutura Societária



Fonte: SuperVia dezembro de 2000

Programas de Investimentos

Anteriormente à Concessão, os investimentos destinados à modernização da malha ferroviária urbana do Rio de Janeiro vinham sendo realizados pelo Governo Federal, através da CBTU, e pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro, através da Flumitrens, por meio de três programas de investimento: o chamado BIRD I, o Plano Estadual de Transportes do Rio de Janeiro - PET e um financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES ("BNDES"), para a recuperação de 36 trens unidades elétricas - TUE's ("TUE's"). Após a outorga da Concessão, dos investimentos acima, a SuperVia assumiu somente 60% da contrapartida do Governo do Estado do Rio de Janeiro no PET. Os outros dois programas permaneceram sob responsabilidade do Governo Federal. Em 7 de junho de 2000, o BNDES aprovou o enquadramento da SuperVia para receber um financiamento no valor total de até R\$434 milhões, com as seguintes características: R\$108 milhões poderão ser concedidos pela BNDES Participações S.A. - BNDESPar ("BNDESPar") mediante a subscrição de debêntures conversíveis em ações ordinárias de emissão da SuperVia e R\$326 milhões poderão ser objeto de empréstimo direto concedido pelo BNDES. Tais recursos serão utilizados pela SuperVia para a recuperação e modernização de seu sistema ferroviário, aumento da frota de 123 TUE's para 221 TUE's e implantação de ar condicionado nos trens, resultando num aumento de capacidade do sistema para o transporte de mais de um milhão de passageiros por dia. Além desses programas, a SuperVia desenvolveu um plano de investimento emergencial com o objetivo de recuperar vias permanentes, estações e sistemas, que exigiu, até dezembro de 1999, desembolsos da ordem de R\$104 milhões. Os investimentos estimados pela SuperVia totalizam R\$668 milhões até 2004.

Destaques das Demonstrações Financeiras da Emissora

Em 31 de dezembro de 1999, a Emissora registrou uma receita bruta de R\$39,174 milhões, um total de ativos de R\$127,3 milhões e patrimônio líquido de R\$72,8 milhões.

A seguir são apresentadas as principais contas das demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 1998 e 1999 e 30 de setembro de 1999 e 2000 da Emissora (em milhões de reais):

	31 de dezembro de		30 de setembro de	
	1998	1999	1999	2000
Balanco Patrimonial				
Ativo				
Disponibilidades	0,5	0,7	1,3	4,5
Créditos	0,0	1,3	1,6	-
Estoques	7,4	5,6	6,5	5,9
Outros ativos circulantes	0,4	1,2	1,4	3,1
Realizável a longo prazo	12,3	5,4	9,1	5,5
Imobilizado	27,3	106,5	92,7	145,9
Diferido	8,3	6,6	5,3	5,1
Total do ativo	56,2	127,3	117,9	170,1
Passivo				
Empréstimos de curto prazo	0,0	0,0	0,0	24,7
Dívidas c/ pessoas ligadas de curto prazo	-	-	-	-
Fornecedores	5,1	14,1	12,1	15,2
Impostos e taxas	5,4	6,9	15,3	0,3
Outros passivos circulantes	1,8	2,3	1,2	13,2
Dívidas c/ pessoas ligadas longo prazo	0,0	2,7	0,0	47,4
Outros exigíveis a longo prazo	19,6	28,5	24,2	44,1
Patrimônio líquido	24,3	72,8	65,1	25,2

Total do passivo e patrimônio líquido	56,2	127,3	117,9	170,1
---------------------------------------	------	-------	-------	-------

Demonstração de Resultados

Faturamento bruto	5,6	39,2	28,1	46,8
Deduções do faturamento bruto	(0,2)	(2,3)	(1,7)	(2,3)
Faturamento líquido	5,4	36,9	26,3	44,5
Custo dos serviços prestados	(10,9)	(60,2)	(45,6)	(46,0)
Lucro bruto	(5,5)	(23,3)	(19,3)	(1,5)
Despesas administrativas	(12,2)	(44,5)	(31,1)	(37,7)
Outras receitas/(despesas) operacionais	(0,3)	(2,0)	(2,1)	(3,8)
Resultado do serviço (1)	(18,0)	(69,8)	(52,5)	(43,0)
Resultado financeiro	(0,2)	(4,6)	(0,1)	(5,1)
Lucro operacional	(18,3)	(74,4)	(52,6)	(48,1)
Resultado não operacional	0,0	1,3	1,2	0,5
Imposto de renda e contribuição social	-	-	-	-
Lucro líquido	(18,3)	(73,1)	(51,5)	(47,7)

OBS: *Algumas somas apresentadas podem resultar em valores distintos aos apresentados em função de arredondamento dos números.*

(1) *Resultado do serviço = lucro operacional antes dos impostos e do resultado financeiro.*

III. CARACTERÍSTICAS DA EMISSÃO

Emissora:	SuperVia Concessionária de Transporte Ferroviário S.A.
Agente Fiduciário:	Pavarini DTVM S.A.
Valor Total da Emissão:	R\$50.000.000,00, na data da emissão.
Quantidade Total de Debêntures a ser Emitida:	10.000 (dez mil) Debêntures.
Data de Emissão:	1 de agosto de 2000.
Utilização dos Recursos:	Os recursos obtidos com a emissão das Debêntures serão utilizados pela Emissora prioritariamente no pagamento integral de suas obrigações perante o Unibanco, nos termos do Contrato de Promessa de Cessão de Empréstimos nº 403.228-0, de 30 de maio de 2000, liberando, assim, a vinculação das Receitas das Tarifas efetuada em favor do Unibanco, que ficarão preferencialmente vinculadas ao cumprimento das obrigações decorrentes da Escritura e das Debêntures. Além disso, parte dos recursos será utilizada na execução de melhorias na prestação do serviço de transporte ferroviário urbano de passageiros.
Número de Séries:	Série Única
Prazo e Data de Vencimento:	36 meses contados da Data de Emissão, vencendo-se, portanto, em 1 de agosto de 2003.
Valor Nominal Unitário das Debêntures:	R\$5.000,00, na Data de Emissão.
Classe e Forma:	Simple, não conversíveis em ações, nominativas e escriturais.
Preço de Subscrição e Forma de Integralização:	As Debêntures desta Emissão poderão ser subscritas e integralizadas, a qualquer tempo, dentro do prazo de distribuição pública, pelo seu valor nominal acrescido da Remuneração, calculada <i>pro rata dies</i> , apurada desde a data de emissão até a data da subscrição e integralização, que será à vista, em moeda corrente nacional.
Espécie:	Com garantia real e outras garantias adicionais prestadas pela Emissora.
Remuneração:	A partir da Data de Emissão, incidirá sobre o Valor Nominal da Debêntures uma taxa de Remuneração, observados o Período de Vigência da Remuneração, o Período de Capitalização e o Sub- Período de Capitalização. Para o primeiro “Período de Vigência da Remuneração”, que se inicia na Data de Emissão e termina em 1 de agosto de 2001, a AGE de 29 de agosto de 2000 desde logo definiu como taxa de Remuneração a taxa média dos depósitos interfinanceiros denominada Taxa DI “ <i>over</i> extra

grupo” expressa na forma percentual ao ano, base 252 dias, calculada e divulgada pela CETIP, sem Sobretaxa. A Remuneração será equivalente a 100% da Taxa DI, capitalizada por um *spread* de 2,5% ao ano.

Vencimento Antecipado:

O Agente Fiduciário poderá declarar antecipadamente vencidas todas as obrigações objeto desta emissão e exigir o imediato pagamento pela Emissora do Valor Nominal das Debêntures, acrescido da Remuneração, na ocorrência dos seguintes eventos:

- (a) não pagamento do principal ou juros devidos em razão das Debêntures nas respectivas datas de vencimento;
- (b) protesto legítimo e reiterado de títulos contra a Emissora cujo valor agregado seja igual ou superior a R\$10.000.000,00, ou a constituição da Emissora em mora por atraso no pagamento de obrigações de mesmo valor, salvo se o protesto ou constituição em mora tiver sido efetivado por erro ou má-fé de terceiro, desde que validamente comprovado pela Emissora, ou se for cancelado, ou ainda, se o valor dos títulos protestados, ou da obrigação que esteja em atraso, for objeto de depósito em juízo, em qualquer hipótese, no prazo máximo de 72 horas de sua ocorrência;
- (c) decretação de falência da Emissora;
- (d) pedido de concordata preventiva formulado pela Emissora;
- (e) o não depósito dos recursos oriundos dos Direitos Creditórios e das Receitas das Tarifas nas respectivas Contas de Depósito, nos prazos aqui previstos;
- (f) a não inclusão no Anexo I ao Contrato de Caução de qualquer novo contrato de locação que venha a ser celebrado pela Emissora durante a vigência da Escritura;
- (g) falta de cumprimento pela Emissora de toda e qualquer obrigação relevante prevista na Escritura ou no Contrato de Caução, não sanada em 15 (quinze) dias, contados de aviso escrito que lhe for enviado pelo Agente Fiduciário;
- (h) vencimento antecipado de qualquer dívida da Emissora, em montante igual ou superior a R\$10.000.000 (dez milhões de reais), em razão de inadimplemento contratual, ou cujo montante possa, de qualquer forma, vir a prejudicar o cumprimento das obrigações pecuniárias da Emissora decorrentes desta emissão; ou
- (i) demais casos previstos na Escritura ou em lei.

Repactuação:

Caberá ao Conselho de Administração da Emissora deliberar sobre as condições da repactuação das Debêntures, aprovando o novo Período de

Vigência da Remuneração e as condições da remuneração, bem como a época de seu pagamento. A Emissora obriga-se a adquirir a totalidade das Debêntures objeto desta emissão, nas datas de encerramento de cada Período de Vigência da Remuneração, à opção dos debenturistas que não aceitarem as condições de repactuação fixadas pelo Conselho de Administração. A primeira repactuação ocorrerá no dia 1 de agosto de 2001.

Repactuação Antecipada:

A Emissora obriga-se a repactuar antecipadamente todas as obrigações objeto desta emissão, na ocorrência dos seguintes eventos:

- (a) alteração do controle acionário da Emissora; e
- (b) a alienação de ativos da Emissora em montante, isolado, igual ou superior a R\$30.000.000,00 (trinta milhões de reais), corrigidos desde a data de assinatura da Escritura, em bases anuais, pela variação do IGP-M,

em ambos os casos (a) e (b) acima, desde que a decisão de repactuação antecipada tenha sido aprovada por debenturistas que representem, no mínimo, a maioria das Debêntures em circulação reunidos em assembléia convocada especialmente para este fim.

Resgate Antecipado:

A qualquer momento, respeitando-se o prazo de 120 dias contados da data de emissão, a Emissora poderá promover o resgate antecipado das Debêntures em circulação, mediante o pagamento do Valor Nominal, acrescido da Remuneração devida até 1 de agosto de 2000.

Aquisição Facultativa:

A Emissora poderá, a qualquer tempo, adquirir Debêntures em circulação, observado o disposto no artigo 55 da Lei nº 6.404/76. As Debêntures adquiridas pela Emissora poderão ser canceladas, permanecer em tesouraria da Emissora, ou ser novamente colocadas no mercado. As Debêntures adquiridas pela Emissora para permanência em tesouraria nos termos deste item, se e quando recolocadas no mercado, farão jus à mesma Remuneração das demais Debêntures em circulação.

Garantia Real e outras garantias e obrigações da Emissora:

1. Garantia Real: Nos termos do Contrato de Caução (constante do Anexo G deste Prospecto), em garantia do pagamento de todas e quaisquer obrigações da Emissora nos termos da Escritura e das Debêntures, a Emissora deu em caução os seguintes bens e direitos:

- (a) os créditos decorrentes da locação de imóveis e espaços publicitários nas áreas integrantes da Concessão, inclusive nos vagões dos trens por ela operados, objeto dos contratos indicados no Anexo I ao Contrato de Caução; e
- (b) os créditos detidos pela Emissora contra a Oportrans Concessão Metroviária S.A. nos termos do Contrato de Concessão, correspondentes a 30 parcelas mensais, cada uma no valor de R\$982.589,55 (novecentos e oitenta e dois mil,

quinhentos e oitenta e nove reais e cinquenta e cinco centavos), devendo a última ser paga em maio de 2002.

2. Garantias Adicionais: Além da caução acima mencionada, nos termos do Contrato de Caução, em garantia do pagamento de todas e quaisquer obrigações da Emissora nos termos da Escritura e das Debêntures, a Emissora deu em caução e se obrigou a caucionar os seguintes bens e direitos:

- (a) os créditos decorrentes da locação de imóveis e espaços publicitários nas áreas integrantes da Concessão, inclusive nos vagões dos trens por ela operados, objeto de novos contratos de locação que a Emissora venha a celebrar, os quais serão caucionados mediante inclusão no Anexo I do Contrato de Caução através de aditamento competente;
- (b) os direitos de indenização detidos pela Emissora contra o Estado do Rio de Janeiro, caso venha a ser declarada a extinção da Concessão, nos termos da Cláusula Vigésima Segunda do Contrato de Concessão;
- (c) o produto decorrente da realização dos direitos creditórios elencados nos incisos (a) a (d) acima (Direitos Creditórios); e
- (d) os direitos detidos contra o Bradesco em decorrência do depósito dos recursos oriundos dos Direitos Creditórios e da receita obtida diariamente pela Emissora em decorrência das tarifas a serem cobradas dos usuários do transporte ferroviário no âmbito da prestação dos serviços objeto da Concessão nas contas de titularidade da Emissora no Bradesco (Direitos Caucionados).

Os recursos obtidos com os Direitos Creditórios serão depositados na Conta de Depósito da Emissora indicada no Contrato de Caução, mantida junto ao Bradesco. A Emissora obrigou-se a notificar e a colher o “De Acordo” de todos os devedores dos contratos indicados no item 1(a) acima em até 90 dias a contar da data de assinatura do primeiro aditamento ao Contrato de Caução. Caso a Emissora receba, por qualquer razão, recursos decorrentes dos Direitos Creditórios, os mesmos deverão ser depositados no mesmo dia do recebimento na conta de depósito aqui mencionada.

Outrossim, a Emissora obrigou-se a depositar na Conta de Depósito da Emissora indicada no Contrato de Caução, mantida junto ao Banco Bradesco S.A., a partir da data de assinatura do Contrato de Caução, diariamente, em moeda corrente, a totalidade da receita decorrente da cobrança de tarifa dos usuários dos serviços objeto da concessão para a exploração de serviços de passageiros na Região Metropolitana do Rio de Janeiro de que é titular, que venha a ser efetivamente recebida pela Emissora.

Enquanto não forem quitadas todas as obrigações decorrentes da

Escritura e das Debêntures, o montante correspondente a 50% (cinquenta por cento) dos valores depositados diariamente nas Contas de Depósito acima indicadas somente poderá ser movimentado pela Emissora mediante consentimento do Agente Fiduciário. Todavia, enquanto a Emissora estiver em dia com suas obrigações pecuniárias relativas às Debêntures e enquanto inoer qualquer hipótese de vencimento antecipado prevista na Escritura, todos os recursos depositados nas Contas de Depósito poderão ser transferidos pela Emissora para a sua Conta de Movimentação indicada no Contrato de Caução. Caso a Emissora deixe de pagar qualquer obrigação pecuniária relativa às Debêntures ou à Escritura na respectiva data de vencimento ou caso ocorra qualquer hipótese de vencimento antecipado, tal montante passará a ser retido pelo Bradesco para o cumprimento das obrigações da SuperVia decorrentes da Escritura e das Debêntures. Neste sentido, os recursos serão então liberados pelo Bradesco ao banco mandatário, para que este efetue o pagamento dessas obrigações.

Colocação e Procedimento de Distribuição: As Debêntures serão objeto de distribuição pública com intermediação de instituição(ões) financeira(s) integrante(s) sistema de distribuição de valores mobiliários, para negociação em mercado de balcão organizado, utilizando-se o procedimento diferenciado de distribuição previsto no artigo 33 da Instrução CVM nº 13/80, sendo, portanto, atendidos preferencialmente os clientes do(s) Coordenador(es), não havendo reservas antecipadas, nem fixação de lotes mínimos ou máximos.

Negociação: A emissão será registrada para negociação no mercado secundário através do SND, administrado pela ANDIMA, e operacionalizado pela CETIP.

Local de Pagamento: Os pagamentos referentes ao principal e à Remuneração a que fazem jus as Debêntures serão efetuados pela Emissora, por intermédio do SND, administrado pela ANDIMA, e operacionalizado pela CETIP, e no Banco Mandatário (atualmente o Bradesco) para os debenturistas que não estiverem vinculados ao SND.

Para informações adicionais, favor consultar o Segundo Aditamento ao Instrumento Particular de Escritura da 1ª Emissão Pública de Debêntures Simples, em Série Única, com Garantia Real, da Emissora, constante no Anexo F deste Prospecto.

IV. FATORES DE RISCO

FATORES RELATIVOS A ALGUNS ASPECTOS DA ECONOMIA NACIONAL

Impacto da Inflação Elevada

Desde a introdução do Plano Real em 1994, o nível de inflação no País tem se mantido em níveis baixos. Entretanto, uma mudança na política econômica vigente ou uma crise nos mercados internacionais, como a ocorrida no início de 1999, poderá trazer novas incertezas quanto à manutenção das baixas taxas de inflação verificadas desde a adoção do Plano Real. O eventual aumento destas taxas poderá afetar negativamente os negócios da Emissora, sua condição financeira e seus resultados, uma vez que poderá significar uma elevação de custos, não necessariamente acompanhada por um aumento imediato nas receitas, principalmente porque o reajuste das tarifas está sujeito às regras e à periodicidade anual estabelecida no Contrato de Concessão.

Efeitos da Instabilidade da Taxa de Câmbio

No início de 1999, a moeda brasileira sofreu substanciais desvalorizações em relação ao dólar norte-americano, diante da adoção de uma nova política cambial, que se caracteriza pela livre flutuação da moeda brasileira. Desde a introdução desta nova política, a moeda brasileira tem apresentado grande volatilidade, não sendo possível prever o comportamento da paridade do real em relação ao dólar norte-americano e a outras moedas estrangeiras no futuro próximo.

A desvalorização efetiva do real perante o dólar norte-americano pode afetar os negócios da Emissora, uma vez que, para a implementação dos planos futuros de modernização do sistema ferroviário, será necessária a importação de, pelo menos, US\$200 milhões em equipamentos, o que representa risco maior com relação à instabilidade da taxa de cambial.

Além disso, alguns dos insumos utilizados na operação do sistema, como por exemplo os trilhos, são importados e pagos em moeda estrangeira. Apesar de não ter havido importação de trilhos em 1999, a Emissora poderá fazer importações até o final do ano 2000.

FATORES RELACIONADOS À EMISSORA

Desempenho Financeiro Recente

A Emissora vem apresentando perdas financeiras desde que iniciou suas operações, uma vez que o sistema apresentava condições críticas quando foi entregue à iniciativa privada.

Foram necessários investimentos vultosos para reverter o elevado nível de degradação do sistema, implantando-se um programa emergencial em 1999, onde foram aplicados aproximadamente R\$132 milhões até setembro de 2000, sendo esse aporte realizado exclusivamente com recursos dos acionistas da SuperVia.

Em 1999, os resultados da Emissora foram negativos, com uma receita líquida de R\$36,9 milhões e um prejuízo de R\$ 73,1 milhões.

Nos próximos anos, nos termos do Contrato de Concessão, a Emissora deverá realizar uma série de investimentos para modernizar vias permanentes e material rodante, que dependerão da disponibilidade dos recursos dos acionistas e/ou da capacidade da SuperVia de levantar recursos junto a terceiros. O insucesso na obtenção desses fundos poderá levar a um aumento do prejuízo, colocando em risco a capacidade da Emissora de cumprir com as metas estabelecidas no Contrato de Concessão, bem como com suas demais obrigações financeiras. O descumprimento do Contrato de Concessão poderá acarretar à SuperVia penalidades pecuniárias e, em casos extremos, a intervenção pelo Estado do Rio de Janeiro na Concessão ou a sua caducidade, caso a qualidade dos serviços seja ameaçada.

Reajustes e Revisão de Tarifas

Segundo o Contrato de Concessão, as tarifas serão reajustadas anualmente pela variação do IGP-M divulgado pela FGV nos meses de dezembro, mediante prévia autorização da ASEP. Caso sejam implantados novos serviços, como por exemplo a instalação do ar condicionado, as tarifas poderão ser aumentadas em até 50%.

As tarifas serão revisadas ordinariamente a cada 5 anos, com base nos custos dos serviços, incluída a remuneração do capital, mediante autorização da ASEP. A Emissora terá direito ainda à eventual revisão extraordinária do valor da tarifa quando houver modificação unilateral do contrato imposta pelo Estado, quando forem criados, alterados ou extintos tributos que acarretem comprovada repercussão nos custos da Emissora, quando houver ampliação da prestação dos serviços em áreas que não fazem parte da Concessão, em caso fortuito ou força maior, e quando houver alteração legislativa de caráter específico que produza impacto direto sobre as receitas da Emissora.

Os resultados da Emissora dependem essencialmente da sua capacidade de cobrar tarifas adequadas pelos serviços prestados, mas o reajuste das tarifas não é definido pela Emissora, que deverá sujeitar-se ao estabelecido no Contrato de Concessão. A sistemática de reajuste das tarifas poderá não ser suficiente para cobrir os custos da SuperVia. Não há garantias, por exemplo, que o índice reajustador das tarifas acompanhe a variação dos custos. Nos termos da Escritura, as receitas das tarifas estão vinculadas para garantir o pagamento das Debêntures.

A Emissora poderá sofrer efeitos negativos nos resultados operacionais e na sua situação financeira, caso não consiga obter aprovação de tarifas adequadas às suas necessidades.

Padrões de Qualidade dos Serviços

O Contrato de Concessão celebrado entre a Emissora e o Estado estabelece que os serviços deverão ser prestados de forma a assegurar a qualidade e a segurança dos usuários, satisfazendo às condições de regularidade, continuidade, eficiência, conforto e atualidade tecnológica, devendo ser feitos uma série de investimentos para o alcance de tais metas.

O não cumprimento dos padrões de qualidade dos serviços pode acarretar a aplicação de multas previstas no Contrato de Concessão, referidas como Unidade de Penalidade (UP), cujo valor será igual ao preço da passagem para viagem vigente fixada para o serviço da Concessão. O valor total

das multas aplicadas por mês pelo não atingimento das metas de qualidade não poderá exceder a 0,5% do faturamento anual do exercício anterior, com exceção das penalidades previstas para o não cumprimento do plano de investimentos. Além disso, o descumprimento reiterado dos padrões de qualidade pode acarretar penalidades mais severas, inclusive a intervenção ou a caducidade da Concessão.

As penalidades serão aplicadas pelo não cumprimento do serviço programado, pela impontualidade, pelo não cumprimento de intervalos nos horários de pico, por informação omitida ou outras infrações, e poderão afetar os negócios, a situação financeira ou resultados operacionais da SuperVia.

Riscos Ambientais

Dentre as obrigações da Emissora estabelecidas no Contrato de Concessão, está a de suportar todos os custos decorrentes de normas relativas à preservação do meio ambiente, previstas na legislação Federal, Estadual ou Municipal. O descumprimento de tal obrigação sujeita a SuperVia às penalidades estipuladas no Contrato de Concessão. Em casos extremos de violação de dispositivos legais, onde há ameaça à regularidade ou à qualidade dos serviços, poderá ser declarada pelo Estado do Rio de Janeiro a intervenção na Concessão ou a caducidade da mesma. A Emissora está iniciando o processo de obtenção das licenças ambientais exigidas, as quais não foram ainda obtidas.

A eventual rejeição pelo órgão regulador do Estado do Rio de Janeiro para assuntos ambientais (FEEMA) do plano de gestão ambiental a ser proposto pela SuperVia e a não obtenção das licenças ambientais regulares, conforme exigido por lei e pelo Contrato de Concessão, poderão acarretar à Emissora as penalidades acima descritas, bem como aquelas estipuladas na legislação ambiental vigente, ou seja: advertência, multa, apreensão de equipamentos, embargo de obra ou atividade, interdição, demolição, dependendo da gravidade da infração cometida.

Relacionamento com o Governo Federal e com o Governo do Estado do Rio de Janeiro

A Emissora depende do Governo Federal, que deverá executar suas obrigações no plano de investimentos nos prazos estabelecidos nos contratos assinados com o Banco Mundial (BIRD) e o BNDES. A Emissora depende também do Governo do Estado do Rio de Janeiro, que deverá cumprir com suas obrigações no âmbito do Plano Estadual de Transportes do Rio de Janeiro - PET nos prazos estabelecidos.

No caso de ocorrerem atrasos na execução dos investimentos, as receitas dos primeiros anos e a capacidade da SuperVia transportar a demanda prevista sofrerão um impacto negativo, o que poderá afetar seus negócios, sua situação financeira ou seus resultados operacionais.

Recebimento das Parcelas da Opportrans

Nos termos do Contrato de Concessão, foi transferido pelo Estado à SuperVia o crédito que aquele detinha contra a Opportrans Concessão Metroviária S.A. (“Opportrans”) no valor total atualizado de R\$29.477.686,50, equivalente às 30 parcelas mensais do pagamento da concessão do transporte metroviário de passageiros. Em virtude dessa cessão, a Opportrans deverá efetuar pagamentos mensais à SuperVia, sendo cada parcela no valor de R\$982.589,55. Os créditos detidos pela SuperVia contra a Opportrans foram caucionados pela Emissora para garantir o pagamento das Debêntures.

Durante o ano de 1999, as parcelas não foram pagas pela Oportrans, sob a alegação de que os trens que foram entregues pelo Estado não estavam em condições de uso.

Embora no ano 2000 as parcelas estejam sendo pagas dentro do prazo, caso haja qualquer atraso por parte da Oportrans, tal fato poderá afetar a situação financeira da SuperVia.

Riscos de Implementação dos Investimentos

A execução dos investimentos dentro dos prazos previstos é indispensável para a recuperação das condições precárias em que o sistema de transporte ferroviário urbano de passageiros foi entregue à iniciativa privada. Um atraso na implementação desses investimentos pode acarretar grandes prejuízos, tanto nas obras de reabilitação das TUE's, como na recuperação das vias permanentes e na modernização de estações e sistemas.

Caso os investimentos necessários para a instalação do ar condicionado não sejam realizados, também não será possível a majoração da tarifa em 50%, conforme o previsto no Contrato de Concessão. Mesmo após a implementação do ar condicionado a tarifa não será aumentada automaticamente, devendo ser autorizado pela ASEP após a comprovação de que as especificações previstas no Contrato de Concessão foram cumpridas.

A não realização dos investimentos no cronograma acordado com o Estado, sujeita a Emissora às penalidades previstas no Contrato de Concessão, que vão desde multas até a caducidade ou a intervenção na Concessão, as quais poderão afetar os negócios, a situação financeira ou os resultados da SuperVia.

Concorrência de Outros Modais

Em face da substancial deterioração do sistema ferroviário nos últimos 15 anos, devido principalmente à falta de recursos para sua manutenção e à falta de investimentos, houve um aumento da demanda por outras alternativas de transporte urbano que oferecessem confiabilidade, qualidade e um nível de oferta adequado à demanda. Com isso, foram criadas facilidades para os corredores rodoviários, havendo um estímulo para novas linhas de ônibus e viagens por veículos particulares, provocando um rápido crescimento do volume do tráfego sobre pneus.

Apesar do trem urbano, junto com a barca e o metrô, ter sido concebido para operar como linha troncal do sistema, sendo alimentado pelas linhas de ônibus e pelos automóveis, são os ônibus o principal meio de transporte utilizado, com uma participação de 77,20% dos passageiros transportados diariamente em 1994, contra uma participação de 3,96% dos trens, 2,89% do metrô e 0,86% das barcas no mesmo ano.

Outro meio de transporte que se apresenta como concorrente aos trens em um mercado secundário, são os chamados transportes alternativos. São as peruas, kombis e vans, conhecidas como “lotação” ou “lotada”, que vêm entrando no mercado de transporte coletivo e transportando um número significativo de passageiros, afetando principalmente o transporte por ônibus. As causas para este fenômeno refletem principalmente a baixa capacidade do transporte de massa (ferrovia e metrô), a existência de nichos de demanda não atendidos pelo transporte público regular e a incapacidade dos governos para controlar a oferta dos serviços. A proliferação deste meio de transporte, verificada a partir de 1997, também decorre do aumento do desemprego nas grandes cidades.

O aumento da participação desses modais no transporte de passageiros pode afetar negativamente os negócios, a situação financeira ou os resultados operacionais da SuperVia.

Considerações Referentes às Debêntures

Colocação das Debêntures em Regime de Melhores Esforços

O regime de colocação das Debêntures, estabelecido no Contrato de Garantia Firme e de Melhores Esforços de Colocação e Distribuição de Debêntures Simples da Primeira Emissão da SuperVia Concessionária de Transporte Ferroviário S.A., celebrado entre a Emissora e o Coordenador, é o regime de garantia firme para 40% das Debêntures e o regime de melhores esforços para 60% das Debêntures. Diante disso, nenhuma garantia pode ser dada que esses 60% das Debêntures serão efetivamente colocados e, conseqüentemente, de que o volume de R\$50.000.000,00 será integralmente captado, o que poderá afetar a capacidade da Emissora de implementar seus projetos de melhorias na prestação do serviço de transporte ferroviário urbano de passageiros no cronograma estimado.

Considerações Referentes à Garantia Real e às Garantias Adicionais

1. Descrição da Garantia Real.

Nos termos do Contrato de Caução assinado em 9 de novembro de 2000 entre a Emissora, o Agente Fiduciário, o Bradesco e o Unibanco, em garantia do integral pagamento de todas e quaisquer obrigações da Emissora nos termos da Escritura e das Debêntures, a Emissora deu em caução os seguintes bens e direitos:

- (a) os créditos decorrentes da locação de imóveis e espaços publicitários nas áreas integrantes da Concessão, inclusive nos vagões dos trens por ela operados; e
- (b) os créditos detidos pela Emissora contra a Oportrans Concessão Metroviária S.A. nos termos do Contrato de Concessão.

2. Descrição das Garantias Adicionais.

Além da caução acima mencionada, nos termos do Contrato de Caução, em garantia do integral pagamento de todas e quaisquer obrigações da Emissora nos termos da Escritura e das Debêntures, a Emissora deu em caução (e, com relação ao item (a) abaixo se obrigou a caucionar) os seguintes bens e direitos:

- (a) os créditos decorrentes da locação de imóveis e espaços publicitários nas áreas integrantes da Concessão, inclusive nos vagões dos trens por ela operados, objeto de novos contratos de locação que a Emissora venha a celebrar, os quais serão caucionados pela SuperVia na medida em que esses contratos venham a ser assinados;

- (b) os direitos de indenização detidos pela Emissora contra o Estado do Rio de Janeiro, caso venha a ser declarada a extinção da Concessão;
- (c) o produto decorrente da realização dos direitos creditórios elencados nos incisos (a) a (d) acima (Direitos Creditórios); e
- (d) os direitos detidos contra o Bradesco em decorrência do depósito dos recursos oriundos dos Direitos Creditórios e da receita obtida diariamente pela Emissora em decorrência das tarifas a serem cobradas dos usuários do transporte ferroviário no âmbito da prestação dos serviços objeto da Concessão nas contas de titularidade da Emissora no Bradesco (Contas de Depósito) (tais direitos, os Direitos Cauçionados).

3. Descrição dos Mecanismos da Garantia.

Os recursos obtidos com os Direitos Creditórios serão depositados na conta bancária da Emissora indicada no Contrato de Caução. A Emissora obrigou-se a notificar e a colher o “De Acordo” de todos os devedores dos contratos indicados no item 1(a) acima em até 90 (noventa) dias a contar da data de assinatura do Contrato de Caução. Caso a Emissora receba, por qualquer razão, recursos decorrentes dos Direitos Creditórios, os mesmos deverão ser depositados no mesmo dia do recebimento na conta de depósito aqui mencionada.

Outrossim, a Emissora obrigou-se a depositar na Conta de Depósito de titularidade da Emissora indicada no Contrato de Caução, a partir da data de assinatura do Contrato de Caução, diariamente, em moeda corrente, a totalidade da receita decorrente da cobrança de tarifa dos usuários dos serviços objeto da concessão para a exploração de serviços de passageiros na Região Metropolitana do Rio de Janeiro de que é titular, que venha a ser efetivamente recebida pela Emissora. O Bradesco, enquanto agente recebedor desses recursos, também se obrigou a destinar à Conta de Depósito acima mencionada toda a quantia que lhe venha a ser entregue pela Protege S.A. Proteção e Transporte de Valores, empresa que efetua o recolhimento junto aos caixas, guichês e estabelecimentos da SuperVia dos montantes relativos à cobrança das tarifas.

Além disso, a Emissora obrigou-se a obter, no prazo de 30 (trinta) dias contados da assinatura do Contrato de Caução, um “De Acordo” da Protege S.A. Proteção e Transporte de Valores, pelo qual esta se obriga a entregar ao Bradesco todos os recursos que venha a recolher nos guichês, caixas e estabelecimentos da SuperVia relativos à cobrança das tarifas por esta.

Enquanto não forem quitadas todas as obrigações decorrentes da Escritura e das Debêntures, o montante correspondente a 50% (cinquenta por cento) dos valores depositados diariamente nas Contas de Depósito acima indicadas somente poderá ser movimentado pela Emissora mediante consentimento do Agente Fiduciário. Todavia, enquanto a Emissora estiver em dia com suas obrigações pecuniárias relativas às Debêntures e enquanto inoocorrer qualquer hipótese de vencimento antecipado prevista na Escritura, todos os recursos depositados nas Contas de Depósito poderão ser transferidos pela Emissora para a Conta de Movimentação de titularidade da Emissora indicada no Contrato de Caução. Caso a Emissora deixe de pagar, na data do respectivo vencimento, qualquer obrigação pecuniária relativa às Debêntures ou à Escritura, ou caso ocorra qualquer hipótese de vencimento antecipado, tal montante passará a ser retido pelo Bradesco para o cumprimento das obrigações da SuperVia decorrentes da Escritura e das Debêntures. Neste sentido, os recursos serão então liberados pelo Bradesco ao banco mandatário, para que este efetue o pagamento dessas obrigações.

Como afirmado acima, o Contrato de Caução obriga a SuperVia a:

- no prazo de 90 dias contados da assinatura do mesmo, a notificar os devedores dos contratos de locação de imóveis e espaços publicitários relativos às áreas integrantes da Concessão a depositar os valores devidos na Conta de Depósito indicada no Contrato de Caução;
- no prazo de 90 dias contados da assinatura do mesmo, a notificar a Oportrans Concessão Metroviária S.A. a depositar os valores devidos à SuperVia na Conta de Depósito indicada no Contrato de Caução;
- no prazo de 30 dias contados da assinatura do mesmo, obter da Protege S.A. Proteção e Transporte de Valores a concordância desta em entregar ao Bradesco todos os valores que aquela venha a recolher junto aos caixas, guichês e estabelecimentos da SuperVia relativos à cobrança das tarifas dos usuários do transporte ferroviário de passageiros;
- depositar nas Contas de Depósito indicadas no Contrato de Caução todos os recursos relativos aos Direitos Caucionados que venha a receber por qualquer motivo, no mesmo dia do recebimento dos mesmos; e
- caucionar os direitos decorrentes de locação de imóveis e espaços publicitários nas áreas integrantes da Concessão objeto dos novos contratos que venha a celebrar;

4. Riscos Relativos ao Valor da Garantia.

No momento da constituição da garantia, o valor efetivo da mesma somente pode ser determinado com relação aos direitos referidos nas alíneas 1(a) e 1(b) acima, sendo R\$310.561,00 correspondentes ao valor total dos contratos de locação de imóveis e espaços publicitários nas áreas integrantes da Concessão a que se refere a alínea 1(a) acima, e R\$21.616.970,10 correspondentes ao valor total dos créditos detidos pela Emissora contra a Oportrans desde agosto de 2000 até maio de 2002, data de pagamento da última parcela, a que se refere a alínea 1(b) acima.

Desta forma, não obstante a constituição da garantia nesta data, o valor total efetivo da mesma depende do cumprimento, pela Emissora, de todas as obrigações acima elencadas nos prazos estabelecidos, não sendo possível estabelecer precisamente os valores relativos às alíneas 2(a), 2(b), 2(c) e 2(d) acima. O inadimplemento de qualquer uma dessas obrigações poderá acarretar o vencimento antecipado das Debêntures.

A título de mera informação, a tabela a seguir apresenta os valores relativos aos bens e direitos mencionados nas alíneas 1(a), 1(b) e 2(c) acima nos meses indicados:

Em milhares de Reais

Mês	Créditos decorrentes da locação de imóveis e espaços publicitários nas áreas integrantes da Concessão R\$ mil	Créditos detidos pela Emissora contra a Opportrans nos termos do Contrato de Concessão R\$ mil	Receitas das Tarifas R\$ mil
	Recebidos	Recebidos	Recebidas
Setembro/99	76,9	0	3.523
Outubro/99	60,6	0	3.508
Novembro/99	161,9	0	3.505
Dezembro/99	145,8	982,6	3.739
Janeiro/00	145,1	982,6	3.419
Fevereiro/00	128,7	982,6	3.677
Março/00	262,0	982,6	4.602
Abril/00	513,0	982,6	4.527
Maior/00	393,0	982,6	5.037
Junho/00	4.180,0	982,6	4.751
Julho/00	191,0	982,6	4.764

V. ANÁLISE E DISCUSSÃO DA ADMINISTRAÇÃO A RESPEITO DA CONDIÇÃO FINANCEIRA E DOS RESULTADOS OPERACIONAIS

Apresentação das Demonstrações Financeiras

O leilão ocorrido em 15 de julho de 1998 transferiu para o setor privado a concessão da operação do sistema de transporte ferroviário urbano de passageiros na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. A SuperVia foi constituída em 02 de setembro de 1998.

As informações apresentadas neste capítulo consideram as operações da SuperVia desde 1 de novembro de 1998, data de início das operações da Emissora, não existindo, portanto, períodos anuais comparáveis, já que o ano de 1998 contempla somente dois meses de resultados. Desta forma, será apresentada somente a análise comparativa entre os resultados dos nove primeiros meses de 2000 e dos nove primeiros meses de 1999. Adicionalmente, estão sendo apresentadas as informações financeiras de 1998 (dois meses de operação) e de 1999, sem que sejam feitos comentários comparativos entre estes dois períodos.

As informações disponibilizadas neste capítulo devem ser lidas em conjunto com as Demonstrações Financeiras anexas a este Prospecto, ou seja, as Demonstrações Financeiras Padronizadas para o exercício social findo em 31 de dezembro de 1999 e suas Notas Explicativas e as Informações Trimestrais para o trimestre findo em 30 de setembro de 2000 e suas Notas Explicativas. O auditor independente da SuperVia é a Arthur Andersen S/C.

Informações Financeiras Selecionadas

O quadro a seguir apresenta um resumo das informações financeiras da Emissora nos períodos indicados e deve ser analisado em conjunto com as Demonstrações Financeiras da Emissora e suas Notas Explicativas anexas a este Prospecto:

	31 de dezembro de		30 de setembro	
	1998	1999	1999	2000
Balanco Patrimonial				
Ativo				
Disponibilidades	0,5	0,7	1,3	4,5
Créditos	0,0	1,3	1,6	-
Estoques	7,4	5,6	6,5	5,9
Outros ativos circulantes	0,4	1,2	1,4	3,1
Realizável a longo prazo	12,3	5,4	9,1	5,5
Imobilizado	27,3	106,5	92,7	145,9
Diferido	8,3	6,6	5,3	5,1
Total do ativo	56,2	127,3	117,9	170,1
Passivo				
Empréstimos de curto prazo	0,0	0,0	0,0	24,7
Dívidas c/ pessoas ligadas de curto prazo	-	-	-	-
Fornecedores	5,1	14,1	12,1	15,2
Impostos e taxas	5,4	6,9	15,3	0,3
Outros passivos circulantes	1,8	2,3	1,2	13,2
Dívidas c/ pessoas ligadas longo prazo	0,0	2,7	0,0	47,4
Outros exigíveis a longo prazo	19,6	28,5	24,2	44,1
Patrimônio líquido	24,3	72,8	65,1	25,2
Total do passivo e patrimônio líquido	56,2	127,3	117,9	170,1

Demonstração de Resultados

Faturamento bruto	5,6	39,2	28,1	46,8
Deduções do faturamento bruto	(0,2)	(2,3)	(1,7)	(2,3)
Faturamento líquido	5,4	36,9	26,3	44,5
Custo dos serviços prestados	(10,9)	(60,2)	(45,6)	(46,0)
Lucro bruto	(5,5)	(23,3)	(19,3)	(1,5)
Despesas administrativas	(12,2)	(44,5)	(31,1)	(37,7)
Outras receitas/(despesas) operacionais	(0,3)	(2,0)	(2,1)	(3,8)
Resultado do serviço (1)	(18,0)	(69,8)	(52,5)	(43,0)
Resultado financeiro	(0,2)	(4,6)	(0,1)	(5,1)
Lucro operacional	(18,3)	(74,4)	(52,6)	(48,1)
Resultado não operacional	0,0	1,3	1,2	0,5
Imposto de renda e contribuição social	-	-	-	-
Lucro líquido	(18,3)	(73,1)	(51,5)	(47,7)

OBS: *Algumas somas apresentadas podem resultar em valores distintos aos apresentados em função de arredondamento dos números.*

(1) *Resultado do serviço = lucro operacional antes dos impostos e do resultado financeiro.*

Contabilização da Concessão

Na data de liquidação do leilão, o consórcio vencedor pagou 30% do valor mínimo da outorga de R\$28.000 mil com a utilização de certificados de privatização, o que gerou um deságio de R\$2.135 mil, reduzindo o valor mínimo da outorga para R\$25.865 mil. Adicionalmente, o consórcio vencedor pagou à vista a totalidade do valor referente ao material de consumo, no montante de R\$8.252 mil.

Os R\$6.265 mil relativos aos 30% do valor mínimo da outorga (R\$8.400 mil) líquido do deságio foram integralizados como capital da Supervia, bem como o valor de R\$8.252 relativo ao material de consumo. O equivalente aos 70% restantes do valor da Concessão (R\$19.600 mil), atualizados monetariamente pelo IGP-M, serão pagos a partir de outubro de 2003 e são contabilizados no passivo exigível a longo prazo da SuperVia. Em 30 de setembro de 2000, a Emissora apresentava saldo devedor, atualizado monetariamente, acumulado de R\$25.541 mil.

O valor mínimo da outorga, líquido do deságio, foi contabilizado no imobilizado da SuperVia. Este imobilizado está sendo amortizado de forma linear pelo prazo total da Concessão (25 anos). Em 30 de setembro de 2000, a SuperVia apresentava registrado no imobilizado o saldo líquido de amortizações no montante de R\$23.882 mil. A SuperVia contabiliza, em seu ativo diferido, os gastos pré-operacionais e o valor líquido de amortizações era R\$5.142 mil em 30 de setembro de 2000.

A SuperVia incorpora, em seu custo operacional, as amortizações do valor da concessão. Nos nove primeiros meses de 2000, foram contabilizados no custo da Emissora R\$774 mil em amortizações do valor dos direitos de concessão adquiridos.

A SuperVia registra em seu ativo circulante créditos que possui contra o Estado do Rio de Janeiro relativos às despesas que deverão ser reembolsadas, nos termos do Contrato de Concessão. Estas despesas compreendem os salários, encargos e benefícios de funcionários e de ex-funcionários da Flumitrens contratados pela SuperVia, para períodos anteriores ao início da operação do sistema

ferroviário. Em 30 de setembro de 2000, estavam contabilizados R\$5.429 mil milhões de créditos contra o Estado do Rio de Janeiro.

Finalmente, a Supervia apresenta, em Nota Explicativa de suas demonstrações financeiras, os compromissos de investimentos assumidos em contrato de concessão, bem como os crédito que o Estado do Rio de Janeiro poderia transferir para a empresa vencedora da licitação (denominados fator de economicidade), que foram, no leilão de concessão, abdicados pela Empresa antecessora à Supervia. O valor dos investimentos e o fator de economicidade registrados em Nota Explicativa das demonstrações financeiras findas em 30 de setembro de 2000 eram R\$183.485 mil e R\$59.920 mil, respectivamente.

Faturamento da Emissora

A SuperVia aplica uma tarifa única para todas as suas linhas. De acordo com o Contrato de Concessão, alguns passageiros têm o direito à gratuidade de bilhetes, entre eles os deficientes físicos, os idosos e os estudantes do 1º grau da rede pública municipal, estadual e federal, devidamente uniformizados. Ainda nos termos do Contrato de Concessão, a gratuidade do bilhete para estudantes será reembolsada pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro. Em 30 de setembro de 2000, não havia sido feito provisão para o reembolso da gratuidade de passageiros estudantes.

Ainda de acordo com o Contrato de Concessão, as tarifas da Emissora são atualizadas anualmente pelo IGP-M. Os reajustes, apesar de definidos contratualmente, dependem da aprovação da ASEP.

A SuperVia também auferir receitas adicionais através do aluguel de lojas nas estações e da venda de espaço publicitário. A Emissora vem realizando esforços no sentido de expandir o faturamento com estes negócios não diretamente relacionados à Concessão, que apresentam grande potencial de crescimento. Em 30 de setembro de 2000, a SuperVia contabilizava R\$6,4 milhões de faturamento com estes negócios não relacionados à Concessão, comparado a R\$0,6 milhão dos nove primeiros meses de 1999.

Programas de Financiamentos do Banco Mundial e do BNDES

A Flumitrens possuía três programas de investimento antes da Concessão: o chamado BIRD I, o Plano Estadual de Transportes do Rio de Janeiro – PET e um financiamento do BNDES. Os programas de investimentos foram transferidos para a Emissora na Concessão, sem que a SuperVia assumisse os passivos referentes aos citados financiamentos com o Banco Mundial e com BNDES.

Programa BIRD I

O início das negociações do Programa BIRD I foi em 1993 através da CBTU (Governo Federal) e objetivava levantar 50% dos recursos necessários a investimentos a serem realizados inicialmente em 5 anos. O valor final do programa de investimento negociado com o Banco Mundial foi US\$272 milhões, sendo US\$134 milhões a parcela financiada pelo Banco Mundial. Os demais recursos para este programa de investimento foram assumidos pelo Governo Federal, através da CBTU. Este programa de investimento objetivava recuperar vias permanentes, estações e sistemas, além de outras melhorias.

Desde o início das operações da SuperVia até setembro de 2000, a totalidade da parcela financiada pelo Banco Mundial foi liberada, com a contrapartida de US\$125 milhões do Governo Federal, o que permitiu que 80% do programa fosse cumprido.

Programa Estadual de Transportes do Rio de Janeiro - PET

O Programa Estadual de Transportes do Rio de Janeiro - PET, assinado em 1998, objetiva financiar 50% dos recursos necessários para outro programa de investimento, cujo montante negociado com o Banco Mundial é de US\$372,5 milhões, com prazo de implementação de 5 anos. Este programa estabelecia que os outros 50% dos recursos seriam advindos do Governo do Estado do Rio de Janeiro. O Governo do Estado do Rio de Janeiro, no entanto, desembolsará aproximadamente US\$73,5 milhões neste programa e a SuperVia arcará com aproximadamente US\$113 milhões. O montante a ser desembolsado pela SuperVia neste programa faz parte do compromisso assumido por esta perante o Governo do Estado do Rio de Janeiro no processo de leilão da Concessão.

Os recursos serão destinados à construção de passarelas para pedestres, substituição de dormentes e a reabilitação de trens. Aproximadamente US\$182 milhões (sobretudo recursos de origem do Banco Mundial) dos recursos não apresentam destino definido ainda.

Desde o início das operações da SuperVia até setembro de 2000, foram liberados US\$9,3 milhões dos recursos do Governo do Rio de Janeiro, sem contrapartidas do Banco Mundial e da SuperVia.

Programa BNDES - CBTU

Em 14 de dezembro de 1987, o BNDES concedeu à CBTU um financiamento no valor de principal de US\$114 milhões para a realização de um programa de recuperação de 36 TUE's. O gerenciamento deste programa está a cargo do Governo Federal, através da CBTU. A Emissora também não tem nenhuma obrigação de efetuar pagamentos nesse programa.

Das 36 TUE's que serão recuperadas, 24 já foram entregues pelo BNDES. As 12 TUE's restantes deveriam ter sido entregues até 31 de dezembro de 1999, porém o Governo Federal não alocou os R\$40 milhões faltantes em seu orçamento.

Comparação dos Resultados dos Nove Primeiros Meses de 2000 com os Resultados dos Nove Primeiros Meses de 1999

Faturamento Bruto

O faturamento bruto da Emissora aumentou 67%, de R\$28,1 milhões nos nove primeiros meses de 1999, para R\$46,8 milhões nos nove primeiros meses de 2000. A principal razão para o acréscimo apresentado foi o crescimento no número de passageiros transportados no período somado ao aumento na tarifa, em março de 2000, de R\$0,60 para R\$0,80. A Emissora possui alíquota zero de ICMS em razão de incentivos fiscais.

Adicionalmente, o faturamento bruto com venda de espaço publicitário e aluguéis saltou de R\$0,6 milhão para R\$6,4 milhões nos nove primeiros meses de 1999 e 2000, respectivamente, como

resultado dos esforços da administração da Empresa no desenvolvimento destes novos negócios. A tabela abaixo apresenta informações relacionadas ao faturamento da SuperVia:

	Em milhares de Reais			Variação
	Nove meses			
	1999	2000		
Faturamento Bruto	28,1	46,8	67%	
Transporte	27,5	40,4	47%	
Publicidade e aluguéis	0,6	6,4	na	
Passageiros pagantes transportados (mil)	39.462	44.487	13%	

Custos do Produtos Vendidos

O custo dos produtos vendidos apresentou crescimento de 1%, variando de R\$45,6 milhões nos nove primeiros meses de 1999 para R\$46,0 milhões no mesmo período de 2000. Os principais itens de custo que apresentaram aumento foram os custos com energia elétrica, seguidos dos custos com insumos e do custo com depreciação. Estes crescimentos foram compensados pela redução no custo com mão-de-obra e com serviço de terceiros. A tabela abaixo apresenta a composição dos custos para os dois trimestres sob análise:

	Em milhares de Reais			Variação
	Nove meses			
	1999	2000		
Mão-de-obra	25,6	18,7	-27%	
Serviço de terceiros	6,1	6,2	2%	
Insumos	3,2	3,9	22%	
Energia elétrica	8,6	12,6	47%	
Depreciação	0,7	3,1	343%	
Diversos	1,4	1,5	7%	
Custo Total	45,6	46,0	1%	

O custo com energia elétrica cresceu acompanhando os aumentos nas tarifas de energia elétrica da Light e da Companhia Energética do Rio de Janeiro - CERJ. O gasto com insumos aumentou devido à expansão nas atividades de manutenção e o crescimento da depreciação adveio do aumento do imobilizado. Em contrapartida, o custo com mão-de-obra apresentou redução de 27% pois parte da mão-de-obra passou a ser considerada imobilizado, já que está relacionada aos investimentos da Emissora.

Resultado Bruto

O resultado bruto foi negativo em R\$19,3 milhões nos nove primeiros meses de 1999, e negativo em R\$1,5 milhão nos nove primeiros meses de 2000. Como percentual da receita líquida, o resultado bruto foi -73% e -3%, respectivamente. A redução da margem bruta negativa decorreu principalmente da diferença no faturamento, bem como do decréscimo no custo com pessoal.

Despesas Administrativas

As despesas administrativas aumentaram 21%, de R\$31,1 milhões nos nove primeiros meses de 1999 para R\$37,7 milhões no mesmo período de 2000.

Resultado Financeiro

A SuperVia registrou despesas financeiras líquidas de R\$0,1 milhão e R\$5,1 milhão nos nove primeiros meses de 1999 e 2000, respectivamente.

Resultado Líquido

A Emissora apresentou prejuízo líquido de R\$51,4 milhões e R\$47,7 milhões nos nove primeiros meses de 1999 e 2000, respectivamente. O prejuízo líquido, como percentual da receita líquida, foi -195% e -107%, e a redução apresentada decorreu não só da mudança no critério de contabilização de parte da mão-de-obra da SuperVia, com conseqüente redução de custo de mão-de-obra, mas também pela variação no faturamento.

Liquidez e Recursos de Capital

Endividamento

Em 30 de junho de 2000, a SuperVia apresentava R\$24,7 milhões em dívidas com terceiros, com vencimento total no curto prazo. Este saldo referia-se a empréstimos para capital de giro.

Aumento de Capital

Durante 1999, os acionistas controladores da SuperVia promoveram aumentos de capital, cujos recursos destinaram-se a fazer frente às necessidades de capital de giro da Emissora e ao início de suas operações. No total, foram integralizados R\$121,7 milhões em capital votante.

Além disso, no primeiro semestre de 2000, os acionistas aportaram mais R\$47,4 milhões, recursos novamente utilizados para capital de giro da SuperVia. Este saldo foi contabilizado na rubrica “Dívidas com Pessoas Ligadas” nas demonstrações financeiras do terceiro trimestre do exercício de 2000 findo em 30 de setembro de 2000 e representa, de fato, um adiantamento para futuro aumento de capital.

A tabela abaixo apresenta a composição do patrimônio líquido da Emissora nas datas apresentadas:

	31 de dezembro de 1998	31 de dezembro de 1999	30 de setembro de 2000
Capital realizado	42,6	164,3	164,3
Lucros (prejuízos) acumulados	(18,3)	(91,4)	(139,1)
Patrimônio líquido	24,3	72,8	25,2

Investimentos

Em 1999, a SuperVia investiu R\$82,7milhões e nos nove primeiros meses de 2000, R\$132,8 milhões. Em ambos os casos, os recursos destinaram-se a implementação de melhorias em estações, via permanente, sistemas elétricos, telecomunicações e material rodante.

Além dos investimentos relacionados aos dois financiamentos do Banco Mundial, a SuperVia desenvolveu um plano de investimento com o objetivo de recuperar vias permanentes, estações e sistemas, além da instalação de ar condicionado em trens, o que permitirá o aumento de 50% no preço de sua tarifa (vide *Capítulo VII – A Emissora - Programas de Investimento*).

VI. DESTINAÇÃO DOS RECURSOS

Os recursos obtidos com a emissão das Debêntures serão utilizados pela Emissora prioritariamente no pagamento integral de suas obrigações perante o Unibanco, nos termos do Contrato de Promessa de Cessão de Empréstimos nº 403.228-0, de 30 de maio de 2000, que em 1 de setembro de 2000 correspondiam a R\$14.482.350,52 milhões, liberando, assim, a vinculação das Receitas de Tarifas efetuada em favor do Unibanco, a qual passará a ficar preferencialmente vinculada ao pagamento das Debêntures, conforme estipulado na Escritura (*Anexo F* ao presente Prospecto) e no Contrato de Caução (*Anexo G* ao presente Prospecto). Além disso, parte dos recursos - aproximadamente R\$35.517.649,48 milhões, assumindo a colocação total das Debêntures - será utilizada na execução de melhorias na prestação do serviço de transporte ferroviário urbano de passageiros, tais como retensionamento de catenária, reforma e modernização das estações do ramal de Belford Roxo e das estações integrantes do Programa Bird I, reforma dos aparelhos de mudança de via, reforma dos trens de serviço, dentre outras, tornando-o mais eficiente, para aumentar significativamente o número de passageiros transportados.

VII. A EMISSORA

Breve Histórico

A responsabilidade pelo transporte ferroviário urbano de passageiros no passado era da União Federal, que atuava através da Companhia Brasileira de Transportes Urbanos – CBTU. A CBTU tinha como objetivo o planejamento e a operação dos sistemas de transporte ferroviário urbano e suburbano em 9 áreas metropolitanas: Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte, Salvador, Maceió, Recife, João Pessoa, Natal e Fortaleza.

A Constituição Federal de 1988 transferiu da União para os Estados e Municípios a responsabilidade pelo transporte ferroviário urbano de passageiros. Consequentemente, em 28 de julho de 1994, através do Decreto Estadual nº 20.288, foi criada a Companhia Fluminense de Trens Urbanos - Flumitrens para assumir o sistema de transporte ferroviário urbano do Estado do Rio de Janeiro. Em 22 de dezembro de 1994, o sistema de transporte ferroviário urbano do Estado do Rio de Janeiro foi efetivamente transferido à Flumitrens. Para informações mais detalhadas sobre o setor ferroviário brasileiro, vide *Capítulo X – Setor Ferroviário Brasileiro*.

A descentralização do serviço de transporte ferroviário urbano de passageiros se efetivou apenas nos Estados do Rio de Janeiro e de São Paulo, com a criação, neste último, da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. A transferência dos sistemas de Recife e de Belo Horizonte está em andamento e a das demais regiões metropolitanas encontra-se em fase de análise.

Concessão do Serviço de Transporte Ferroviário Urbano de Passageiros

Em 1984, o sistema ferroviário do Rio de Janeiro transportava em média 1,2 milhão de passageiros por dia útil, constituindo-se então a melhor alternativa de transporte para os habitantes das regiões da periferia que se deslocavam com destino ao centro da cidade do Rio de Janeiro, principal pólo de atração de viagem na Região Metropolitana.

A partir daí, o sistema ferroviário do Rio de Janeiro sofreu uma substancial deterioração das suas condições operacionais (material rodante, edificações, vias permanentes e sinalizações), principalmente devido à falta de recursos para manutenção e investimentos. Como resultado desse processo, a demanda atendida pelo serviço de transporte ferroviário caiu cerca de 85% desde 1984, chegando a uma média de 180 mil passageiros por dia útil em novembro de 1998, quando a SuperVia assumiu a operação do sistema ferroviário.

Essa deterioração do sistema ferroviário do Rio de Janeiro provocou uma fuga de passageiros para o sistema rodoviário, principalmente para o ônibus que operava em corredores concorrentes, criando-se facilidades para os corredores rodoviários e um estímulo para novas linhas de ônibus e viagens por veículos particulares. Essa fuga provocou um rápido crescimento no volume do tráfego sobre pneus, levando a um esgotamento da capacidade desses corredores, resultando em menor velocidade média, maior tempo de percurso, excessivo desgaste das vias e veículos e impactos negativos ao meio ambiente.

O Estado do Rio de Janeiro decidiu, então, organizar um plano de investimento com sólidos objetivos de reverter a situação de abandono em que se apresentava o sistema de transporte ferroviário de passageiros. Foi aprovado um programa de investimentos de US\$372,5 milhões para o setor ferroviário contando com o suporte financeiro do Banco Mundial, destinado à

recuperação de infra-estrutura e equipamentos, construção e eletrificação de linhas e manutenção de trens e superestrutura de vias permanentes, dentre outros objetivos.

Além disso, conforme diretrizes do Plano Estadual de Desestatização - PED, instituído em 1995, foi aprovada a concessão dos serviços então operados pela Flumitrens à iniciativa privada através de leilão. Como, à sua época, estava em processo de negociação entre o Estado do Rio de Janeiro e o Banco Mundial um empréstimo para recuperação do sistema ferroviário, o processo de realização do leilão teve que seguir certas regras impostas pelo referido banco.

Neste sentido, as regras para a formação dos consórcios para o leilão exigiram, além das especificações de formação de capital, que fizesse parte também uma empresa qualificada que fosse a responsável pela operação do sistema de transporte e uma outra qualificada para a realização de um programa obrigatório de reforma de trens, o qual seria aceito como parte da contrapartida de empréstimo, então em fase de negociação com o Banco Mundial.

O leilão de concessão ocorreu em 15 de julho de 1998, na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro - BVRJ. A Concessão foi arrematada por R\$279,7 milhões pelo Consórcio Bolsa 2000. A Rio Trens Concessionária de Transporte Ferroviário S.A. foi a empresa concessionária criada pelo Consórcio Bolsa 2000 para operar o sistema ferroviário de passageiros da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, que posteriormente alterou sua razão social para SuperVia Concessionária de Transporte Ferroviário S.A..

Para auxiliar na prestação do serviço de transporte ferroviário urbano de passageiros, a SuperVia celebrou contratos de prestação de serviços com as empresas espanholas Construcciones y Auxiliares de Ferrocarriles, S.A. - CAF e a Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles - RENFE.

A CAF, que presta serviços de construção e manutenção do material rodante, é também responsável pela execução dos serviços referentes ao Programa de Recuperação do Material Rodante. A CAF possui, através de participação indireta, 9,3% do capital da Rio Trens Participações, controladora direta da SuperVia.

A RENFE, responsável pela prestação dos serviços de operação do sistema ferroviário, possui um amplo conhecimento do mercado de transporte ferroviário urbano de passageiros, sendo responsável pelo transporte ferroviário de 1,2 milhões de passageiros por dia (750 mil em Madri), com uma frota de 700 trens compostos de três carros cada. O sistema de transporte ferroviário operado pela RENFE ultrapassou, em 1997, 98% de taxa de pontualidade, além de obter ampla satisfação dos usuários no que diz respeito à qualidade total do serviço. A RENFE não participa, direta ou indiretamente, do capital social da Rio Trens Participações ou da SuperVia.

Contrato de Concessão

Em 17 de setembro de 1998, a Rio Trens (antiga denominação da SuperVia) celebrou o Contrato de Concessão para exploração, em caráter exclusivo, dos serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros com o Estado do Rio de Janeiro. O Contrato de Concessão tem um prazo inicial de 25 anos, prorrogáveis por igual período, por uma só vez, com exclusividade ou não, mediante requerimento da SuperVia à Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos no Estado do Rio de Janeiro - ASEP. O Contrato de Concessão vence em 17 de setembro de 2023.

Os termos e condições nas quais a SuperVia está autorizada a prestar os serviços de transporte ferroviário de passageiros estão estabelecidos no Contrato de Concessão, assim como as suas obrigações. A SuperVia está sujeita a fiscalizações periódicas da ASEP, principalmente com relação ao desempenho, qualidade e segurança dos serviços. A ASEP aprovou a presente emissão de Debêntures em 14 de julho de 2000.

Dentre as obrigações da SuperVia relacionadas no Contrato de Concessão, podem-se destacar as seguintes:

- manter em dia o inventário e registro dos bens vinculados à Concessão, distinguindo: (a) os bens de propriedade do Estado e da Flumitrens e (b) os bens de propriedade da concessionária (SuperVia), com sua descrição, custo da aquisição original e atualizado, depreciação realizada acumulada e baixas;
- suportar todos os custos decorrentes de normas relativas à preservação do meio ambiente, previstas na Legislação Federal, Estadual ou Municipal, atualmente vigentes ou que venham a ser editadas no futuro;
- manter durante o período da Concessão, pessoal técnico e administrativo legalmente habilitado e em número suficiente para a prestação dos serviços;
- promover a reposição ou aquisição dos bens operacionais necessários à prestação adequada dos serviços;
- pagar as indenizações decorrentes de danos causados a terceiros em razão da execução de obras, realizadas pela SuperVia, das atividades necessárias à prestação dos serviços e da exploração da Concessão;
- manter os seguros compatíveis com suas responsabilidades para com o Estado, os usuários e terceiros;
- fornecer à ASEP, as informações de caráter estatístico relativas a desempenho, qualidade e segurança dos serviços;
- promover os investimentos necessários ao atingimento das metas de qualidade, desempenho e segurança dos serviços;
- manter a continuidade dos serviços, salvo interrupção de emergência causada por caso fortuito e força maior;
- operar o sistema ferroviário de acordo com as normas regulamentares vigentes do serviço ou que venham a ser editadas após a assinatura do Contrato de Concessão e, ainda, de acordo com as determinações operacionais fixadas pela Flumitrens;
- manter durante a vigência do Contrato de Concessão a sua qualificação técnica, econômico-financeira, fiscal e outras que permitiram a sua habilitação e qualificação relativa à licitação que precedeu a assinatura do Contrato de Concessão; e

- abrir intervalos na circulação de trens e disponibilizar os equipamentos de apoio necessários à realização das obras previstas no Programa Estadual de Transporte do Rio de Janeiro e no interesse do Estado durante o prazo de Concessão.

Ademais, a SuperVia está obrigada a executar o Programa de Recuperação de Material Rodante e o Programa de Serviços e Obras. Como pagamento dos serviços de execução do Programa de Recuperação do Material Rodante, o Estado do Rio de Janeiro cedeu à Concessionária os créditos no valor nominal total atualizado de R\$29.477.686,50 que detinha contra a Opportrans, valor este correspondente a 30 parcelas mensais no valor de R\$982.589,55. Referidos créditos foram caucionados pela Emissora em garantia do cumprimento de todas as obrigações assumidas em relação à Escritura e às Debêntures, conforme o Contrato de Caução. Para garantir as obrigações assumidas em relação à execução do Programa de Material Rodante, a SuperVia deu em garantia uma fiança no valor atualizado de R\$30.721.614,00 correspondente a 10% do valor total do Programa de Material Rodante.

A primeira parcela devida pela Opportrans venceu-se em outubro de 1998. Todavia, esta não efetuou o pagamento, assim como se recusou a pagar as demais, sob a alegação de ter recebido do Estado do Rio de Janeiro 14 trens sem condições de uso. Em virtude de um acordo entre o Estado do Rio de Janeiro e a Opportrans, o pagamento pela Opportrans foi reiniciado, obrigando-se esta a pagar as parcelas a partir do mês de dezembro de 1999, com os valores devidamente atualizados pela variação do IGP-M. Desde então, todas as parcelas foram pagas pela Opportrans nas datas de vencimento respectivas.

Em razão da perda suportada pela SuperVia, referente ao atraso no recebimento dos créditos acima descritos, ficou estabelecido que o Estado do Rio de Janeiro pagará 2 parcelas mensais adicionais, com vencimentos nos meses subsequentes à 28ª parcela. O Estado do Rio de Janeiro assumirá o compromisso de pagamento dos valores devidos à SuperVia, caso a Opportrans não cumpra com as suas obrigações.

O Contrato de Concessão estabelece, ainda, que as tarifas poderão ser reajustadas anualmente, no mês de dezembro de cada ano, com base na variação do IGP-M (ou, na extinção deste, do índice que vier a substituí-lo e, ainda, na falta deste último, um índice indicado pela ASEP), e revisadas ordinariamente, a cada 5 anos, com base no custo dos serviços, incluída a remuneração do capital, considerando, ainda, a necessidade de estímulo ao aumento de eficiência operacional, através da redução efetiva dos custos e da evolução da produtividade da SuperVia, ou extraordinariamente sempre que:

- houver modificação unilateral do Contrato de Concessão imposta pelo Estado do Rio de Janeiro, que importe em variação dos seus custos ou de receitas, tanto para mais como para menos;
- excetuado o imposto de renda, forem criados, alterados ou extintos tributos ou encargos legais ou sobrevierem novas disposições legais, após a data de apresentação da proposta pela SuperVia, e que acarretem comprovada repercussão nos custos da SuperVia, tanto para mais quanto para menos, quando provado o seu impacto sobre as condições financeiras dos serviços;
- houver ampliação na prestação dos serviços para atingir áreas não atingidas pela Concessão e que tal incremento seja previamente acordado entre a SuperVia, o Estado do Rio de Janeiro

e a ASEP, ou ainda sempre que houver aumento ou supressão de áreas afetas à Concessão, conforme o caso;

- circunstâncias supervenientes, em razão de força maior, caso fortuito, fato do príncipe, fato da administração, resultem, comprovadamente, em variações dos custos da SuperVia; ou
- houver alteração legislativa de caráter específico que produza impacto direto sobre as receitas da SuperVia, tais como as que concedam isenção, redução, desconto ou qualquer outro privilégio tributário ou tarifário.

Em 26 de janeiro de 2000, a ASEP aprovou um pedido de revisão da tarifa feito pela SuperVia, conforme descrito em *Tarifação dos Serviços Prestados*.

A Emissora, nos termos do Contrato de Concessão, sucedeu a Flumitrens em todos os direitos e obrigações expressamente a ela transferidos a partir do início da Concessão, exceto com relação às obrigações de natureza civil, comercial, tributária, trabalhista, previdenciária ou de qualquer outra natureza decorrentes de atos ou fatos ocorridos em data anterior ao início da Concessão, i.e., dia 1 de novembro de 1998.

A Flumitrens transferiu, mediante termo específico para a SuperVia, os contratos vinculados à Concessão (devidamente relacionados no Contrato de Concessão), assim como todos aqueles assinados pela Flumitrens após a publicação do Edital, nos quais constava cláusula expressa permitindo tal transferência. Dentre esses contratos, incluem-se aqueles de locação de imóveis e de espaço publicitário das áreas integrantes da Concessão, cujos créditos estão sendo caucionados pela SuperVia em garantia do cumprimento das obrigações decorrentes da Escritura e das Debêntures.

O Contrato de Concessão será extinto nos seguintes casos:

- pelo advento do termo contratual;
- pela encampação;
- pela caducidade;
- pela rescisão;
- pela anulação decorrente de vício ou irregularidade constatadas no procedimento ou no ato de sua outorga; ou
- no caso de falência ou extinção da SuperVia.

A SuperVia deverá ser indenizada pelo Estado no caso de eventual extinção do Contrato de Concessão na qual não tenha tido culpa. Os direitos de recebimento dessa indenização foram caucionados pela Emissora em garantia do pagamento das Debêntures.

Área de Concessão

A área de concessão da SuperVia faz parte da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, onde se encontram todas as linhas operadas pela Emissora. Em 1996, a população do Estado do Rio de Janeiro foi estimada em 13,5 milhões de habitantes, dos quais 96% vivem em áreas urbanas. A Região Metropolitana do Rio de Janeiro é composta por 19 municípios e tem uma população de 10 milhões de habitantes.

A participação de cada Município na população da Região Metropolitana está indicada na tabela apresentada a seguir:

Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ)	População Municipal em Relação à RMRJ (%)	Densidade Demográfica – hab/km ² (anos)	
		1980	1996
Municípios (RMRJ)	100	1980	1996
Rio de Janeiro	54,47	4.347	4.391
Belford Roxo	3,92	criado em 01/01/93	4.991
Duque de Caxias	7,02	1.302	1.536
Guapimirim	0,32	criado em 01/01/93	90
Japeri	0,72	criado em 01/01/93	882
Nilópolis	1,52	6.890	8.087
Nova Iguaçu	8,11	1.433	1.477
Paracambi	0,39	154	219
Queimados	1,06	criado em 01/01/93	1.391
São João de Meriti	4,26	11.730	12.445

Os Municípios acima são atendidos por seis linhas operadas pela SuperVia, que possuem como principais características:

Deodoro: possui 22,06 km de extensão e está inteiramente dentro do Município do Rio de Janeiro.

Santa Cruz: possui 32,71 km de extensão e também está inteiramente dentro do Município do Rio de Janeiro.

Japeri: possui 47,31 km de extensão e atende os Municípios do Rio de Janeiro, Nilópolis, Nova Iguaçu, Queimados, Japeri e Paracambi.

Belford Roxo: possui 33 km de extensão e atende os Municípios do Rio de Janeiro, São João de Meriti e Belford Roxo.

Gramacho: possui 23,23 km de extensão e atende os Municípios do Rio de Janeiro, Duque de Caxias e Guapimirim.

Vila Inhomirim: possui 26,03 km de extensão (sistema diesel e bitola estreita) e atende os Municípios de Duque de Caxias e Guapimirim.

A população residente nas zonas de tráfego na área de influência do sistema SuperVia, segundo dados do IBGE, está indicada na tabela apresentada a seguir:

Corredor	População Residente		
	1980	1991	1996
Deodoro	914.303	923.473	872.309
Santa Cruz	939.110	1.193.742	1.276.752
Japeri	1.089.039	1.231.845	1.238.409
Gramacho/V. Inhomirim	1.138.328	1.214.235	1.266.582
Total – SuperVia	4.080.780	4.563.295	4.654.052

A alta concentração demográfica, a carência de infra-estrutura adequada à demanda por transportes coletivos nas áreas urbanas gerada pelas longas distâncias entre moradia e trabalho de uma parcela significativa da população, associadas à ausência de planejamento fazem com que a eficiência dos serviços de transportes coletivos fique comprometida. São os deslocamentos casa - trabalho - casa, produto de 13 milhões de viagens diárias (dado de 1995), das quais 67% são realizadas por transportes coletivos, os que mais afetam o dimensionamento dos sistemas de transportes públicos e urbanos.

Na Região Metropolitana do Rio de Janeiro esses deslocamentos (viagens realizadas da origem ao destino), em função dos horários de trabalho, estão concentrados nos períodos de 5:30 a 9:30 horas e 16:30 a 20:30 horas, correspondendo a 63% do total de um dia, de acordo com dados da Empresa Municipal de Informática e Planejamento do Rio de Janeiro - IPLAN - RIO.

Linhas Ferroviárias

As linhas ferroviárias foram implantadas nos corredores naturais de expansão a partir do centro da cidade do Rio de Janeiro, em decorrência das características geográficas da região, constituindo-se em elemento estruturador do desenvolvimento urbano e uso do solo nas áreas lindeiras aos eixos ferroviários.

As áreas residenciais e comerciais da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, que são pólos de produção e atração de viagens, foram consolidadas a partir da implantação da ferrovia e da construção das suas estações. Todos os grandes centros populacionais e econômicos da cidade do Rio de Janeiro, com exceção da Zona Sul e do Eixo Jacarepaguá-Barra da Tijuca, cresceram ao longo da estrada de ferro.

A malha ferroviária operada pela SuperVia está presente em 11 dos 19 municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, distribuída através de seis linhas ferroviárias partindo das estações de D. Pedro II e Barão de Mauá, localizadas ao norte do centro comercial da Região, com destino às estações de Deodoro, Santa Cruz, Japeri, Belford Roxo, Gramacho/Saracuruna e atualmente, partindo de Gramacho, com destino à Vila Inhomirim, situada na periferia da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

O sistema ferroviário operado pela SuperVia totaliza aproximadamente 220 km em linha corrida, das quais 163 km em bitola larga (1,60m) eletrificada, 7 km em bitola larga não eletrificada e 50 km em bitola métrica (1,0m) não eletrificada. O sistema ferroviário operado pela SuperVia totaliza 471 km de extensão, além dos 76,3km de pátio.

O sistema é alimentado por 16 subestações, retificando para corrente contínua para tracionar os trens em corrente contínua na tensão 3 kv, tendo ainda 12 cabines seccionadoras. A energia é fornecida pela Light e em um pequeno trecho pela Companhia Energética do Rio de Janeiro – CERJ. O sistema ferroviário da SuperVia é antigo, sendo o controle todo feito manualmente. O sistema opera 89 estações e 32 paradas, as quais na sua quase totalidade encontram-se nas áreas mais centrais dos bairros e/ou áreas atendidas pelo sistema, ou seja, o núcleo comercial de cada lugar se desenvolveu em razão da presença deste sistema de transporte.

Trens

Atualmente, a SuperVia tem disponível uma frota de 121 TUE's, transportando aproximadamente 285 mil passageiros por dia útil. Este número de TUE's chegou ao seu nível mais baixo, 56 TUE's, às vésperas do serviço de transporte ferroviário ser repassado à iniciativa privada. Com a recuperação do material rodante e da infra-estrutura operacional, como previsto nos programas de investimentos (ver *Programas de Investimento*), a Emissora espera ofertar lugares que permitam voltar a atingir um patamar de transporte de cerca de 1 milhão de passageiros por dia útil ao final de 2004, utilizando uma frota de 221 trens, atuando num mercado com elevado potencial.

As TUE's são formadas por três ou quatro carros cada e têm capacidade para transportar até 350 passageiros por carro. A frota atual da SuperVia tem idade média de 20 anos e foi produzida em diversos países, como Brasil, Japão e Estados Unidos. Cada TUE tem uma vida útil de aproximadamente 50 anos. A SuperVia está promovendo programas de recuperação para suas TUE's, como o Programa de Material Rodante, através do qual serão gastos cerca de R\$375 milhões até 2004.

Tarifação dos Serviços Prestados

O Contrato de Concessão define o valor máximo admitido para a comercialização do bilhete unitário para serviços regulares. Estão também definidos no Contrato de Concessão as condições que permitem o reajuste da tarifa, as condições de revisão da tarifa, assim como as condições para a cobrança de tarifas mais elevadas em decorrência de serviços especiais, tais como trens expressos e serviços com frota dotada de ar condicionado. Nestes casos a tarifa pode ser aumentada em até 50%.

De acordo com o Contrato de Concessão, os valores das tarifas poderão ser reajustados ou revisados em determinadas condições, mediante aprovação prévia da ASEP. Todo e qualquer motivo de alteração na tarifa, inclusive a instalação e funcionamento do ar condicionado nas TUE's, deverá ser apresentado previamente à ASEP para avaliação.

Em 9 de setembro de 1999, a SuperVia apresentou à ASEP um pedido de revisão extraordinária do valor da tarifa de transporte de passageiros, alegando o desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão ocasionado pela elevação da alíquota da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS, da Contribuição Provisória sobre Movimentação Financeira - CPMF e por elevada majoração do valor da energia elétrica, insumo básico para a operação ferroviária. Em 26 de janeiro de 2000, a ASEP autorizou a Emissora a elevar sua tarifa para R\$0,80. Este valor passou a vigorar a partir de 27 de fevereiro de 2000 e prevalece até a presente data.

Na Região Metropolitana do Rio de Janeiro é cobrada uma mesma tarifa para todos os corredores da malha ferroviária, independente do percurso feito pelo passageiro. Para a transferência entre as linhas de trem não há nova cobrança de tarifa. Já o valor das tarifas dos ônibus intermunicipais não é único, sendo estabelecido de acordo com a distância percorrida.

Um fator que certamente influi sobre o custo de deslocamento é o benefício do vale transporte. De acordo com a legislação aplicável a este benefício, o custo do transporte é limitado a 6% do salário dos usuários, sendo o restante pago pelo empregador. Este percentual pode variar de

acordo com a categoria e o Estado. Categorias representadas por fortes sindicatos geralmente conseguem negociar percentuais menores. O uso do vale transporte deve ser entendido como um importante fator que ameniza a insatisfação gerada por um aumento de tarifa.

No Rio de Janeiro, aproximadamente 60% dos usuários pagantes de transporte público utilizam vale transporte. Para o restante, o comprometimento do salário com o transporte pode chegar a 25%.

O custo médio total do deslocamento, para todas as faixas de renda se concentra em dois intervalos: de R\$3,00 a R\$3,99 e de R\$6,00 a R\$6,99. Neste custo estão contabilizadas as viagens de ida e volta e todas as transferências necessárias.

O Contrato de Concessão estabelece também que a Emissora deverá respeitar as gratuidades previstas em lei. Dessa forma, os idosos com mais de 65 anos de idade e os alunos das escolas da rede pública municipal e estadual devidamente uniformizados têm direito à gratuidade de bilhetes. Ainda nos termos do Contrato de Concessão, a gratuidade do bilhete para estudantes será reembolsada pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro. O benefício para os estudantes da rede pública municipal e estadual iniciou-se em fevereiro de 2000. O Governo do Estado do Rio de Janeiro ainda não efetuou nenhum reembolso, pois os valores ainda estão sendo negociados.

Outras Fontes de Receita

A Emissora tem como estratégia a exploração comercial e imobiliária da área objeto da Concessão para gerar outras fontes de receita como, por exemplo, a exploração de espaços publicitários, aluguéis de espaço para o comércio e terrenos, *shopping centers*, supermercados, exploração da faixa de domínio para instalação de uma rede de fibra ótica, bem como a instalação de torres de telecomunicação, dentre outros. De acordo com o Contrato de Concessão, esta área inclui além das linhas de trem, os vagões, as estações, pátios, oficinas e prédios.

A exploração comercial e imobiliária deste espaço não só é permitida pelo Contrato de Concessão, como também incentivada pelo Estado do Rio de Janeiro, uma vez que estando legalmente instaladas as lojas, lanchonetes e supermercados, em substituição aos estabelecimentos hoje existentes, haverá uma maior arrecadação de impostos.

A Emissora procura conseguir amigavelmente a alteração dos valores dos contratos de locação celebrados entre a Flumitrens e alguns dos estabelecimentos hoje existentes, que estão atualmente defasados. Caso não haja uma solução amigável, a Emissora procura obter na justiça a rescisão dos referidos contratos de locação.

À medida em que for conseguindo esses espaços de volta, a Emissora pretende utilizá-los da seguinte forma:

- espaços imobiliários: lojas, quiosques, centros comerciais e *shopping centers*; e
- espaços de mídia: painéis dentro e fora das estações, nas partes externas e internas dos trens, impressos e outros.

A comercialização destes espaços é realizada pela SuperVia Comercial S.A. (“SuperVia Comercial”), empresa controlada pela Emissora especialmente constituída para esta finalidade.

Devido à intensidade do fluxo de passageiros, algumas estações tornam-se pontos atrativos para a instalação de supermercados, cadeias de *fast food*, bancos, além do aproveitamento do espaço para exploração publicitária. Adicionalmente, a SuperVia Comercial poderá negociar, juntamente com o aluguel do seu espaço, o patrocínio para a reforma e manutenção da estação, a aquisição de equipamentos, ou outras melhorias, diminuindo as despesas que a SuperVia incorreria na realização destes serviços.

Os créditos decorrentes dos contratos de locação listados no Anexo I ao Contrato de Caução foram caucionados pela SuperVia em garantia do cumprimento de suas obrigações decorrentes da Escritura e das Debêntures. Ademais, a SuperVia assumiu a obrigação de caucionar os créditos decorrentes de contratos de locação de imóveis e espaços publicitários nas áreas integrantes da Concessão, inclusive nos vagões dos trens, que a SuperVia venha a celebrar.

A SuperVia já possui acordos com as seguintes marcas: Gessy Lever, Mc Donald's, RJR Nabisco, Coca-Cola, De Plá, Rio Tur, Losango, Rádio Mania, Jornal Extra, Jornal O Dia e Lafarge – Cimento Mauá.

Outra possibilidade de aumento da receita não relacionada à Concessão é a exploração do direito de passagem sobre a via férrea. Esta passagem poderá ser utilizada para a implantação de um sistema de fibra ótica. A SuperVia já possui algumas propostas comerciais em relação à exploração dessa passagem.

Apesar de não estarem ligadas ao transporte de passageiros, as receitas adicionais tendem a se tornar maiores à medida que o número de usuários for aumentando. Desta forma, o espaço das estações, oficinas e linhas se tornará mais atrativo e, portanto, mais rentável. Um dos fatores de sucesso da SuperVia Comercial é o fato de ser o único veículo de mídia alternativa a atuar em 11 municípios, cobrindo praticamente toda a Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Grupos nacionais e multinacionais já demonstraram interesse na exploração do espaço das instalações da SuperVia. A Emissora, no entanto, vem assumindo uma postura mais conservadora quanto à assinatura de contratos neste momento, para poder negociá-los em condições mais vantajosas no futuro.

Contratos de Locação Relevantes

Dentre os contratos que já foram assinados para a exploração do espaço das instalações da SuperVia, destacam-se como mais relevantes os seguintes: (i) Contrato de Locação de Espaço Publicitário, assinado em 29 de janeiro de 2000, entre a Emissora e as Indústrias Gessy Lever Ltda. (“Gessy Lever”), para a locação de espaço publicitário nas áreas internas de 89 estações ferroviárias e nas partes internas e externas dos trens, conferindo-se exclusividade para veiculação de produtos do ramo de lavagem de roupas, com prazo renovável de 12 meses e com o pagamento de R\$170.000,00 mensais pela Gessy Lever, estando esta isenta deste pagamento no sexto e no décimo segundo mês; e (ii) Contrato de Locação de Imóvel para Fins Comerciais, assinado em 12 de abril de 2000, entre a Emissora e a Mc Donald's Comércio de Alimentos Ltda., para a locação do espaço para instalação de uma loja e dois quiosques na Estação D. Pedro II, com prazo de vigência de 20 anos da inauguração para o público, que deverá ocorrer em até 90 dias contados da data de assinatura, mediante o pagamento de R\$150.000,00 no ato da assinatura, mais um aluguel mensal correspondente a 4% do faturamento líquido mensal da loja e dos quiosques, sendo estipulado o aluguel mínimo de R\$7.000,00, reajustado anualmente pelo IGPM/FGV.

Estrutura de Custo

Os principais custos da Emissora no semestre encerrado em 30 de junho de 2000, foram: mão de obra (38%), energia (29%) e serviços de terceiros (13%).

A Emissora possui um grupo de trabalho multi-funcional voltado à análise de custos e projetos de melhoria de produtividade. Destacam-se como projetos já implantados para o ano 2000, a jornada de trabalho diferenciada nas bilheterias, a substituição dos controles dos registros e dos painéis de controle por um sistema automático de circulação, transferência do controle de movimento de trens do trecho de Nova Iguaçu a Japeri para o Centro de Controle de Operações, projeto de estudo de formas de redução do custo de energia, como geração própria e troca de equipamentos, reavaliação do uso de mão de obra terceirizada, mudança da sede da empresa e a implantação do sistema de custos ABC (*Activity Based Cost*).

O sistema ABC, em fase de implantação, permitirá à SuperVia identificar as possíveis oportunidades de aumento de produtividade, uma vez que ele apresenta os custos separados por processo, por linha comercial e por viagem.

Programas de Investimento

Anteriormente à Concessão, os investimentos destinados à malha ferroviária urbana do Rio de Janeiro vinham sendo realizados através de três programas de investimento: o chamado BIRD I, o Plano Estadual de Transportes do Rio de Janeiro - PET e um financiamento do BNDES para a recuperação de 36 TUE's. Ademais, a Emissora foi enquadrada para receber um financiamento do BNDES, em 7 de junho de 2000, cujos recursos serão destinados à recuperação e modernização de seu sistema. Além desses programas, a SuperVia desenvolveu um plano de investimento emergencial, com recursos próprios, com o objetivo de recuperar vias permanentes, estações e sistemas. Os investimentos projetados pela SuperVia totalizam R\$668 milhões até 2004.

Programa BIRD I

Como parte do processo de descentralização dos sistemas de transportes (estadualização), o programa BIRD I foi negociado entre o Governo Federal, através da CBTU, e o Banco Mundial. O gerenciamento deste programa, iniciado em 1993 e com prazo inicialmente previsto para 5 anos, está a cargo da CBTU. O valor final deste programa, negociado com o Banco Mundial, foi de US\$272 milhões, sendo US\$134 milhões a parcela financiada pelo Banco Mundial. Os recursos de contrapartida, bem como o pagamento do financiamento, são de responsabilidade do Governo Federal. A Emissora não tem nenhuma obrigação de efetuar pagamentos nesse programa.

Em maio de 2000, a totalidade da parcela financiada pelo Banco Mundial já havia sido liberada, com a contrapartida de US\$125 milhões do Governo Federal, o que permitiu que 80% do programa fosse cumprido. Os investimentos relativos aos 20% restantes já foram contratados e estão sendo executados.

Os recursos deste programa foram utilizados para a reabilitação do material rodante, reforma da via permanente, reforma e modernização das estações, implantação de sistema de sonorização de bordo, construção de muros e passarelas e na eletrificação do trecho Gramacho – Saracuruna.

Programa Estadual de Transportes do Rio de Janeiro

O Banco Mundial está financiando também o Programa Estadual de Transportes – PET, que foi projetado visando o aumento da capacidade do sistema através de investimentos concentrados em material rodante, sistemas de sinalização, eletrificação e telecomunicações.

O total de investimentos foi orçado em US\$372,5 milhões, dos quais 50% foram financiados pelo Banco Mundial e os 50% restantes seriam financiados pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro.

Com a transferência do serviço para a iniciativa privada, a configuração destes investimentos foi alterada, principalmente no que diz respeito à responsabilidade pela execução dos mesmos.

A Emissora assumiu aproximadamente 60% da contrapartida do Estado no PET, reduzindo substancialmente o risco de atraso na execução dos investimentos. A parte do Estado ficou praticamente resumida ao pagamento de impostos relacionados à execução desses investimentos. O Estado desembolsará aproximadamente US\$73,5 milhões neste programa, enquanto que a SuperVia desembolsará aproximadamente US\$113 milhões. O montante a ser desembolsado pela SuperVia neste programa faz parte do comprometimento da SuperVia assumido no leilão perante o Governo do Estado do Rio de Janeiro de destinar recursos para a realização de obras para melhoria dos serviços. A Emissora já tem previsto em seu Plano de Negócios eventuais atrasos por parte do Estado em executar suas obrigações.

Desde o início das operações da SuperVia até maio de 2000, foram liberados US\$9,3 milhões dos recursos do Governo do Rio de Janeiro, sem contrapartidas do Banco Mundial e da SuperVia. Os recursos estão sendo aplicados na construção de passarelas para pedestres, substituição de dormentes e a reabilitação de 48 TUE's e modernização das linhas de transmissão. Aproximadamente US\$182 milhões (sobretudo recursos de origem do Banco Mundial) dos recursos não apresentam destino definido ainda.

As empresas contratadas para a reabilitação das 48 TUE's foram a TTrans, Alstom e Inepar. Os trabalhos já foram iniciados e as TUE's reabilitadas deverão ser reintegradas à frota entre o 3º trimestre de 2000 e o 1º trimestre de 2001.

Programa BNDES - CBTU

Também como parte dos investimentos destinados à malha ferroviária urbana do Rio de Janeiro, em 14 de dezembro de 1987, o BNDES concedeu um financiamento de US\$114 milhões à CBTU para a realização de um programa de recuperação de 36 TUE's. O gerenciamento deste programa está a cargo do Governo Federal, através da CBTU. A Emissora não tem nenhuma obrigação de efetuar pagamentos nesse programa.

Das 36 TUE's que serão recuperadas, 24 já foram entregues pelo BNDES. As 12 TUE's restantes deveriam ter sido entregues até 31 de dezembro de 1999, porém o Governo Federal não alocou os US\$40 milhões faltantes em seu orçamento. O cronograma de entrega das TUE's restantes ainda não foi definido.

Programa Emergencial

Em face do estado de elevada degradação do Sistema Ferroviário constatado pela SuperVia quando da tomada de posse, foi necessário desenvolver um programa emergencial, realizado durante o ano de 1999, eliminando os pontos críticos do sistema para promover as condições

mínimas de segurança e capacidade operacional para a prestação de serviços com resultados que não comprometessem, desde o início, as obrigações assumidas pela empresa com seus clientes e com o Estado do Rio de Janeiro.

O Programa Emergencial começou a ser implantado logo após o início da Concessão, com o objetivo de recuperar vias permanentes, estações e sistemas cujas condições, em total precariedade, poderiam comprometer a operação diária. Sob este programa foram aplicados pela Emissora aproximadamente R\$114 milhões até junho de 2000, incluindo despesas pré-operacionais além dos diversos investimentos. Esses recursos foram aportados unicamente pelos acionistas da mesma.

Em continuidade ao Programa Emergencial concluído no ano de 1999, foi elaborado o Programa de Recuperação, que tem por objetivo restabelecer as condições normais de operação da malha ferroviária da SuperVia suprimindo as necessidades de recursos pela ausência de manutenção dos últimos anos.

Após o primeiro momento, verificados os primeiros resultados e eliminados os pontos críticos do sistema ferroviário, todas as necessidades não contempladas em nenhum dos programas de investimento vigentes, tanto os obrigatórios por força do Contrato de Concessão (BIRD I, BNDES e PET) quanto nos previstos pela SuperVia para modernização e aumento da capacidade, foram agrupadas neste programa.

O Programa de Recuperação, portanto, contempla não apenas intervenções nos pontos críticos do sistema, em continuidade ao Programa Emergencial, como abrange as demais necessidades de investimento para recuperar e manter o nível de confiabilidade da operação para os patamares de demanda que pretende-se alcançar.

Podemos destacar as seguintes melhorias realizadas pela Emissora:

- recuperação de 50 km de vias drenadas;
- troca de 45.000 dormentes;
- troca de 60 desvios;
- troca de 7 km de trilhos;
- recuperação do viaduto Francisco Bicalho;
- recuperação das subestações de Nova Iguaçu, Madureira e Engenho de Dentro;
- substituição de 299 estruturas de sistemas elétricos;
- modernização do Centro de Controle Operacional;
- recuperação de trens; e
- remodelação de estações.

Estes investimentos permitiram à SuperVia atingir os seguintes índices de operação:

	Out/98	Dez/99
Trens em Operação	58	123
Viagens Completadas	56%	98%
Pontualidade	27,5%	78%

BNDES

Em 7 de junho de 2000, o BNDES aprovou o enquadramento da SuperVia para receber um financiamento no valor total de até R\$434 milhões, com as seguintes características: R\$108 milhões poderão ser concedidos pelo BNDESPar mediante a subscrição de debêntures conversíveis em ações ordinárias de emissão da SuperVia e R\$326 milhões poderão ser objeto de empréstimo direto pelo BNDES. Tais recursos serão utilizados pela SuperVia para a recuperação e modernização de seu sistema ferroviário, aumento da frota para 221 TUE's e implantação de ar condicionado, capacitando o sistema para o transporte de mais de um milhão de passageiros.

Outros Programas

- *Programa de Modernização e Aumento de Capacidade:* este programa foi elaborado a partir dos investimentos obrigatórios constantes no Contrato de Concessão, exceto material rodante, com as adequações da SuperVia em face das condições da infra-estrutura necessária para atender às solicitações decorrentes de cada grade de circulação, as quais serão implementadas de forma compatível com a disponibilidade de trens gerada pelo Programa de Material Rodante, tais como a modernização do sistema de controle e modernização das TUE's. Este programa contempla também intervenções que possibilitam o aumento de receita e redução de custos operacionais. Serão investidos através desse programa cerca de R\$ 273 milhões até 2004.
- *Programa de Contingências:* neste programa estão alocados recursos para suprir as situações de emergência e contingências diversas a que o sistema ferroviário está exposto. Serão investidos através desse programa R\$20 milhões até 2004.
- *Programa de Material Rodante:* este programa foi concebido de acordo com os Planos de Transporte para a SuperVia e, ao término de todas as intervenções, o sistema ferroviário da Emissora terá uma frota de 221 TUE's. Além disso, deverão ser adquiridos equipamentos de freio para as TUE's, o que possibilita que estas tenham um melhor desempenho e um menor custo de manutenção. O Programa de Material Rodante será executado por três principais fontes de origem de recursos. Estas fontes são: (i) Governo Federal, através dos programas BIRD I e BNDES; (ii) Governo do Estado do Rio de Janeiro, através do PET e (iii) a própria SuperVia. Serão investidos através desse programa cerca de R\$375 milhões até 2004.

Plano de Gestão Ambiental

Como parte integrante do processo de concessão do serviço de transporte ferroviário de passageiros, foi realizado um estudo por um grupo de consultores especializados, liderados pela empresa Engevix, para uma avaliação preliminar das implicações referentes ao meio ambiente e dos aspectos ligados à segurança operacional.

Após ganhar a Concessão, a SuperVia contratou a empresa Habtec para realizar um trabalho de levantamento do seu passivo ambiental, reavaliando a pré auditoria realizada pela empresa Engevix por ocasião do processo de Concessão. Como consequência, o relatório de auditoria ambiental mostrou a necessidade de licenciamento junto aos órgãos competentes, bem como de se

implementar um Plano de Gestão Ambiental que englobe obras, instalação de equipamentos, coleta seletiva, sistema de monitoramento e educação ambiental para os funcionários. Numa segunda fase, a mesma empresa Habtec levantou os programas necessários a serem implementados dentro do Plano de Gestão Ambiental.

A execução do Plano de Gestão Ambiental terá início ainda em 2000 e duração de cinco anos. Tão logo haja condições de sua implementação, a SuperVia utilizará este plano como o principal instrumento para dar início ao processo de licenciamento ambiental junto à FEEMA (órgão ambiental do Estado do Rio de Janeiro), para a necessária regularização da Emissora.

Atualmente, as instalações da SuperVia não estão licenciadas pela FEEMA. A Emissora não está enquadrada em nenhum órgão ambiental, não possuindo licença prévia, licença de instalação e licenças de operação para as suas oficinas de manutenção, estações e sistemas de tratamento, separação de efluentes oleosos, subestações de energia elétrica e almoxarifados contendo produtos perigosos.

A não obtenção das licenças ambientais necessárias sujeita a Emissora às penalidades estipuladas no Contrato de Concessão e, em casos extremos, onde houver ameaça à regularidade ou qualidade dos serviços, poderá ser declarada pelo Estado do Rio de Janeiro a intervenção na Concessão ou a caducidade da mesma. Além das penalidades descritas anteriormente, a Emissora estará também sujeita às penalidades estipuladas na legislação ambiental. A Emissora possui atualmente um passivo ambiental de aproximadamente R\$4 milhões.

O Plano de Gestão Ambiental da SuperVia deverá atingir todos os municípios onde se localizam as instalações da empresa, especialmente as unidades operacionais e as linhas férreas. A população residente em 1996 nas zonas de tráfego na área de influência do sistema ferroviário da SuperVia, segundo dados do IBGE, era de 4.654.052 habitantes.

Concorrência

A Região Metropolitana do Rio de Janeiro destaca-se como exceção em relação à pouca participação do transporte sobre trilhos, não só entre as grandes metrópoles mundiais, como também dentre as demais regiões metropolitanas brasileiras. No gráfico mostrado no item a seguir, pode-se observar que ao longo dos últimos 50 anos a participação dos transportes sobre trilhos diminuiu drasticamente, como uma consequência direta da política de favorecimento do transporte sobre pneus tanto individual como coletivo. Os trens sofrem concorrência também, em menor escala, do metrô e de transportes alternativos, como as lotações.

Transporte Rodoviário

Em função da substancial deterioração do Sistema Ferroviário nos últimos 15 anos, devido principalmente à falta de recursos para sua manutenção e à falta de investimentos, houve um aumento da demanda por outras alternativas de transporte urbano que oferecessem confiabilidade, qualidade e um nível de oferta adequado à demanda. Com isso, foram criadas facilidades para os corredores rodoviários, havendo um estímulo para novas linhas de ônibus e viagens por veículos particulares, provocando um rápido crescimento do volume do tráfego sobre pneus.

Apesar dos modais barcas, metrô e trem urbano terem sido concebidos para operarem como linhas troncais do sistema, sendo alimentados pelas linhas de ônibus e pelos automóveis, a situação descrita no parágrafo acima fez com que os ônibus passassem a ser o principal meio de transporte utilizado, com uma participação de 77,20% dos passageiros transportados diariamente

em 1994 contra uma participação de 3,96% dos trens, 2,89% do metrô e 0,86% das barcas no mesmo ano.

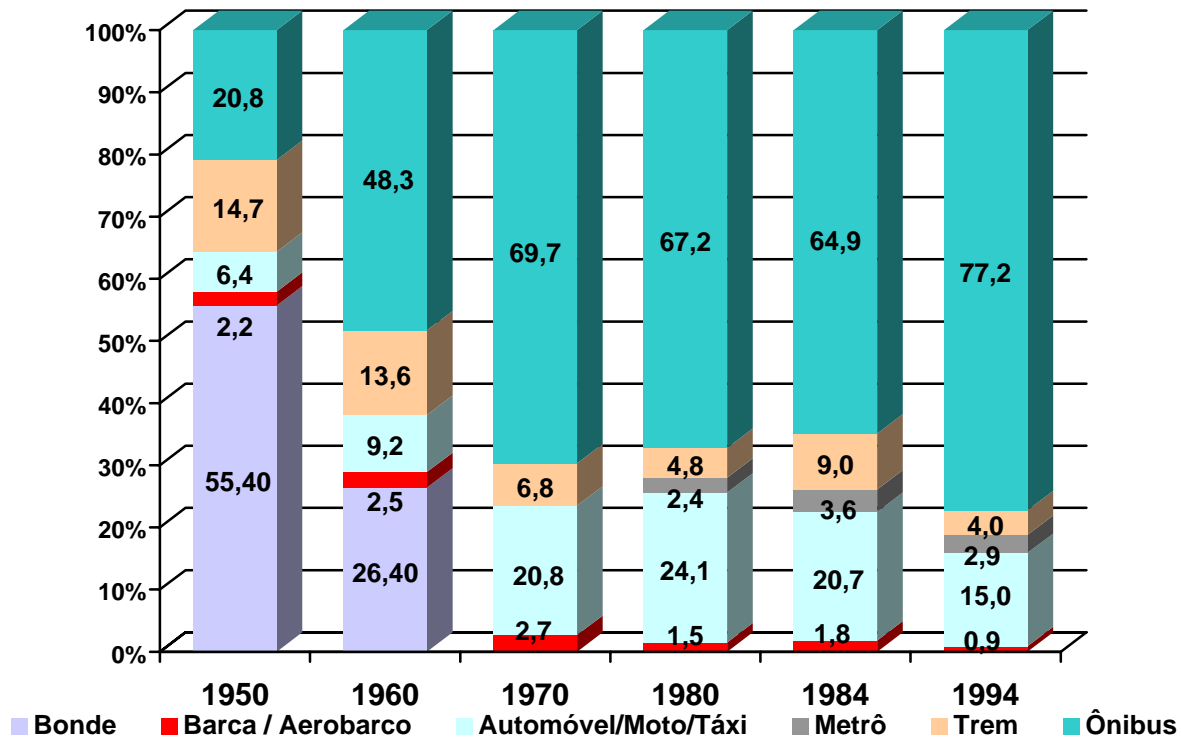
O fluxo de viagens na Região Metropolitana do Rio de Janeiro foi estimado em 13,2 milhões de viagens diárias em 1994. Desse total, 79%, ou 10,4 milhões, são viagens motorizadas, e 21%, ou 2,8 milhões, são viagens não motorizadas (a pé ou bicicleta).

Nesse mesmo ano, a participação do transporte coletivo composto por trens, ônibus e metrô no total de viagens motorizadas era de 85%, enquanto a dos transportes individuais, representados por automóveis, motocicletas e táxis era de 15%. O transporte coletivo é predominantemente realizado através de ônibus.

A evolução da distribuição modal na Região Metropolitana do Rio de Janeiro mostra com clareza a diminuição gradativa da importância do trem frente a outros tipos de modais, principalmente o ônibus:

Histórico da Distribuição Modal na Região Metropolitana Viagens Motorizadas

(% do total de viagens diárias - fonte: PTM/95*)



No ano de 1998, as linhas de transporte rodoviário que concorrem diretamente com a ferrovia apresentaram o seguinte volume médio mensal de passageiros por corredor ferroviário:

Volume de Passageiros por mês nas Linhas Concorrentes

Corredor		Linhas Concorrentes pela Pendularidade	Linhas Concorrentes pelo Itinerário
Deodoro	Municipais	3.071.707	16.242.835
	Intermunicipais	-	1.664.461
Total		3.071.707	17.907.296
Santa Cruz	Municipais	6.436.698	7.840.772
	Intermunicipais	-	685.034
Total		6.436.698	8.525.806
Japeri	Municipais	1.008.627	1.484.548
	Intermunicipais	2.299.945	4.565.613
Total		3.308.572	6.050.161
Belford Roxo	Municipais	3.866.573	10.148.330
	Intermunicipais	410.040	4.945.703
Total		4.276.613	15.094.033
Gramacho	Municipais	4.273.549	9.301.540
	Intermunicipais	1.598.852	4.405.760
Total		5.872.401	13.707.300
	Total Geral	22.965.991	61.314.596

Os trens enfrentaram uma maior concorrência dos ônibus municipais. Isto ocorre devido à pequena diferença entre as tarifas, atualmente em R\$0,10, e à maior oferta de linhas municipais em relação às intermunicipais. No período de 1984 a 1998, o número de linhas municipais de ônibus aumentou de 244 para 334, enquanto que, no mesmo período, o número de linhas intermunicipais aumentou de aproximadamente 140 para 243.

No caso da concorrência com as linhas municipais, os corredores mais afetados são Deodoro, Santa Cruz e Belford Roxo. Nas estações mais afastadas, como Santa Cruz e Campo Grande, o tempo de viagem conta a favor dos trens.

A concorrência intermunicipal é mais fraca devido à maior diferença de tarifas e ao tempo de viagem favorecendo a opção pelo trem. Neste caso, as tarifas de ônibus variam de R\$1,00 a R\$2,60. O tempo de viagem de ônibus, dependendo do trecho, pode ser até 80% maior do que o da viagem de trem. Os corredores mais afetados são Japeri e Gramacho. A demanda pelas linhas de ônibus intermunicipais apresentou um acréscimo no período de 1984 a 1998. Esta tendência pode ser atribuída em grande parte ao crescimento populacional dos municípios da Baixada Fluminense e à ausência de um transporte de massa eficiente.

Cabe ressaltar ainda que a demanda por linhas especiais, apesar de muito pequena em comparação às municipais regulares, vem crescendo constantemente. Essas linhas oferecem um serviço diferenciado, como por exemplo ar condicionado e itinerário expresso.

O crescimento das linhas especiais reflete a mudança das estratégias de mercado implementadas pelas empresas de ônibus, nas quais os passageiros deixam de ser vistos como meros usuários, passando a ser clientes. Esta mudança foi em grande parte impulsionada pelo surgimento do transporte alternativo, cujo grande apelo era o maior conforto e rapidez.

Em 1998, foi inaugurada a Via Light, via expressa ligando o bairro da Pavuna, no Município do Rio de Janeiro, ao Município de Nova Iguaçu. Com isso, algumas linhas intermunicipais e municipais passaram a oferecer serviço expresso.

A SuperVia pretende prestar um serviço com mais qualidade, conforto, rapidez e segurança, incluindo um melhor índice de pontualidade e regularidade, a um preço semelhante ou até mesmo mais competitivo que os preços cobrados nos ônibus, incluindo a instalação de ar condicionado e itinerário expresso em determinados trechos.

Transportes Alternativos

Em pequena quantidade, o transporte informal ou alternativo sempre coexistiu com os sistemas convencionais de transporte coletivo das cidades brasileiras, destacando-se as lotações com táxis ou veículos particulares.

Por volta de 1992-1993, observou-se um aumento razoável no transporte por “ônibus piratas”, utilizando-se de veículos bastante rodados, desmobilizados pelas empresas em função da intensa renovação de frotas verificada no período. Mais recentemente, o transporte por ônibus pirata entrou em declínio em quase todas as grandes cidades. Os altos custos operacionais dos ônibus (já muito desgastados), a repressão pelos órgãos públicos e a competição das kombis e vans foram as principais causas para tanto.

A partir de 1995-1996 um número crescente de peruas, kombis e vans, conhecidas como lotação ou “lotada”, passaram a participar do mercado de transporte coletivo. Nessa modalidade de transporte alternativo o motorista segue um roteiro, não necessariamente o mesmo dos ônibus, recolhendo passageiros durante o percurso. As causas para este fenômeno refletem principalmente a baixa capacidade do transporte de massa (ferrovia e metrô), a existência de nichos de demanda não atendidos pelo transporte público regular e a incapacidade dos governos para controlar a oferta dos serviços. A proliferação deste meio de transporte, verificada a partir de 1997, também decorre do aumento do desemprego nas grandes cidades.

Empiricamente, observa-se que no transporte informal tendem a predominar as seguintes características de operação:

- atendimento apenas nas rotas e horários de maior demanda por transporte coletivo;
- captação de passageiros nos terminais e paradas de ônibus;
- aceitam, em pagamento pelo serviço, os mesmos títulos de transporte utilizados nos sistemas convencionais de ônibus, tais como vale-transporte e passes. Estes títulos costumam representar uma parte importante da receita;
- não respeitam as gratuidades e abatimentos legais de tarifa;
- transporte coletivo de passageiros é realizado, freqüentemente, em associação e alternadamente com outras atividades (transporte escolar, transporte turístico, transporte por táxi, fretamento, policiamento, etc.);

- os veículos são normalmente operados pelos proprietários, embora já haja um número significativo de frotas que cedem veículos a motoristas autônomos mediante o pagamento de um aluguel diário; e
- parte dos proprietários/motoristas estão organizados em cooperativas, associações ou sindicatos cuja finalidade principal é dar proteção e assistência em caso de multa e apreensão do veículo e lutar pela legalização dos serviços.

O aumento do poder aquisitivo experimentado pela população pós Plano Real contribuiu para a proliferação de *vans*, pois permitiu aos usuários de trens e ônibus gastarem mais em troca de um maior conforto. Segundo uma pesquisa feita pelo jornal “O Globo” do Rio de Janeiro, os usuários das *vans* recebem 5 ou mais salários mínimos e gastariam até 4 vezes o valor da tarifa do ônibus ou do trem.

Atualmente, estima-se que a frota de *vans* e kombis que circula pelas ruas e municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro seja de 5,7 mil veículos, transportando uma média mensal de aproximadamente 15 milhões de passageiros. Estes números fazem do transporte alternativo o segundo meio de locomoção mais utilizado, ultrapassando o metrô, cuja média mensal está entre 10 e 12 milhões de passageiros transportados.

Uma outra modalidade de transporte alternativo é o serviço de fretamento, que se caracteriza pelo aluguel de um veículo com a finalidade de transportar um determinado grupo de pessoas. O serviço é quase sempre expresso, sem coleta de passageiros no percurso e sem cobrança de passagens individuais. O fretamento tem sido utilizado principalmente para o transporte escolar e turístico e por grandes empregadores.

A competitividade do trem em relação ao transporte alternativo tende a se manter, no que tange ao preço e ao tempo de viagem. A melhoria das condições de transporte da ferrovia tende a aumentar significativamente o papel daquele modal no transporte dos municípios da Baixada Fluminense ao Rio de Janeiro. Desta forma, acredita-se na redução gradual do número de *vans* que atendem este trajeto.

Adicionalmente, a legalização deste transporte, e obviamente o respeito a suas normas, deverão aumentar o custo das cooperativas (pela manutenção da frota, por exemplo) e eventualmente reduzir sua demanda (proibição da lotada e aumento das passagens).

Metrô

A operação do metrô foi repassada à iniciativa privada no final de um programa de investimentos de R\$426 milhões executado pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro com financiamento do BNDES. Os recursos foram destinados à aquisição de frota, à construção e expansão de linhas e à revitalização dos sistemas de sinalização e de manutenção. O investimento do Estado na construção de uma linha de metrô entre duas linhas de trem só se justificou mediante a deficiência da ferrovia em atender à demanda por transporte desta região.

A concessão para a operação pelo setor privado do metrô foi licitada pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro em dezembro de 1997. O vencedor da licitação foi o consórcio Opportrans, formado pelo banco de investimentos Opportunity, pela Cometrans, operadora do metrô de Buenos Aires, e por diversos fundos de pensão. A Metrô Rio, empresa concessionária criada após o leilão, assumiu a operação do metrô em abril de 1998.

Apesar da localização da linha 2 do metrô entre os corredores Belford Roxo e Gramacho, não há concorrência entre a ferrovia e o metrô. As linhas de trem e metrô se originam em pontos diferentes porém convergem na mesma região em direção ao Centro. Apesar disso, a linha do trem se localiza na parte alta dessa região, diferente da linha do metrô, que se localiza na parte baixa dessa região. Ademais, pelas características de cada sistema, os usuários do trem são passageiros que viajam percursos de longa distância, enquanto que os usuários do metrô são passageiros que viajam percursos de curta distância.

Atualmente, o Metropolitano do Rio de Janeiro possui duas linhas em operação: a linha 1, que liga Copacabana (Zona Sul) até o Centro, se estendendo até a Tijuca, e a linha 2, que liga a Pavuna ao Estácio, ambos na Zona Norte. A ligação da Zona Norte ao Centro é feita com uma baldeação na estação Estácio.

O valor da tarifa cobrada pelo metrô é R\$1,20 para a viagem simples enquanto a do trem é R\$0,80. No entanto, todos os carros do metrô são equipados com ar condicionado, o índice de regularidade está em torno de 90% e a conservação das estações e trens é bem maior. Conseqüentemente, o nível de satisfação dos usuários é significativamente superior.

Atualmente, o metrô transporta uma média de 410 mil passageiros por dia (77% na linha 1 e 23% na linha 2). O crescimento de passageiros pagantes verificado em 1999 ficou em torno de 24%. Para 2000, espera-se um crescimento de 8% e, em 2001, de 9%.

Com a expansão do metrô para áreas fora da influência da ferrovia, a tendência, ao contrário de competição, será de complementaridade e integração entre os modais.

Integração Intermodal

Um sistema eficiente de integração com outros modais constitui um fator de aumento na demanda, uma vez que reduz o custo total do deslocamento, facilita o acesso, o desembarque e as transferências nas estações. Em suma, a integração eficiente pode aumentar a conveniência do trem em relação a outros modais.

A única integração atualmente existente é na estação da Pavuna, do metrô, com algumas linhas de ônibus cujo ponto final é nesta estação. A passagem integrada custa entre R\$1,40 (linhas municipais) e R\$1,70 (linhas intermunicipais). Algumas linhas intermunicipais oferecem serviço expresso utilizando a Via Light.

O sistema atual de integração com a ferrovia se resume à integração física em algumas estações de trem. Na estação D. Pedro II, por exemplo, existe um terminal de ônibus municipal, estadual e uma estação de metrô (Central).

A SuperVia tem discutido com algumas empresas de ônibus de diferentes municípios a possibilidade de realizar integrações entre algumas dessas linhas de ônibus e o trem, visando a alimentação de corredores ferroviários. Para estas empresas é mais lucrativo trabalhar com itinerários menores que possibilitem um maior giro de passageiros.

A SuperVia também tem discutido com algumas empresas intermunicipais de ônibus para integração dessas linhas com o trem. A menor rentabilidade das linhas intermunicipais está relacionada ao longo trajeto que ocasiona maior consumo de combustível e inviabiliza a realização de um maior número de viagens durante o período de pico.

A tendência dessas empresas e de todas que operam linhas paralelas às do trem é de se voltarem à alimentação e o desembarque das estações ferroviárias ou fornecerem um serviço diferenciado (ônibus expressos e de luxo). Esta tendência pode ser comprovada pela iniciativa tomada pelas empresas de ônibus iniciando negociações com as operadoras de modais concorrentes como o trem e também o metrô.

Quanto à integração de tarifas entre o trem e o metrô, já foi feita uma proposta pela concessionária do metrô à SuperVia que está sendo analisada. A correlação dos volumes históricos de passageiros do metrô com os volumes registrados pela ferrovia sugerem o grande potencial para a integração entre os dois modais.

Quanto às transferências, estima-se que aproximadamente 47% das viagens de trem, 37% das viagens de metrô e 41% das viagens de ônibus necessitam de pelo menos uma troca de modal.

A área central, que engloba a estação D. Pedro II e adjacências, apresentou um grande potencial de integração com linhas municipais de ônibus, reduzindo a participação das linhas intermunicipais, sobretudo no corredor de Japeri. As estações de São Cristóvão, Campo Grande, Nova Iguaçu e Queimados apresentam indicativos mais fortes de transferência interna aos modos de transporte, havendo também captação de passageiros das linhas municipais de ônibus para a ferrovia.

Índices de Satisfação

Em novembro de 1999, a pedido da Emissora, foi realizada uma pesquisa pelo IBOPE com o objetivo de conhecer o perfil dos usuários do sistema ferroviário, motivos das viagens por eles realizadas, avaliação geral de trens e estações em diversos aspectos e seu nível de satisfação com os trens. Desse modo, a Emissora passou a conhecer mais precisamente seus clientes, podendo direcionar seu trabalho de melhorias e modernização do sistema.

De acordo com essa pesquisa, a nota média dos usuários para os trens e estações, considerando ambos os sexos, as diferentes faixas etárias e os diferentes graus de instrução, foi 7,1 e 7,5, respectivamente. Cerca de 90% dos usuários entrevistados em todos os corredores e em todos os horários atestou que os serviços dos trens melhoraram muito, especialmente o atendimento dos funcionários, o tempo de viagem, a segurança, a limpeza, e a conservação das estações. Ainda de acordo com essa pesquisa, 71% dos usuários estão satisfeitos com os trens.

Contratos Financeiros Relevantes

A Emissora possui apenas um contrato de empréstimo celebrado com o Unibanco, descrito no *Capítulo XI - Operações com Partes Relacionadas - Operações com o Coordenador*.

Outros Contratos Relevantes

A Emissora possui dois contratos de prestação de serviços e assistência técnica com a RENFE e com a CAF que estão descritos no *Capítulo XI - Operações com Partes Relacionadas*.

Além dos contratos celebrados acima, a Emissora celebrou outros contratos de prestação de serviços, terceirizando alguns serviços, tais como segurança e limpeza.

A Emissora celebrou ainda, em 2 de agosto de 1999, um acordo para tráfego mútuo de trens com a MRS Logística S.A. (“MRS”), através do qual é permitido o tráfego dos trens de carga da MRS nas vias da SuperVia, bem como dos trens de serviço da SuperVia nas vias da MRS. Além disso, é permitido o uso, pela MRS, de um canal de gravação de informações por rádio do novo sistema da SuperVia quando implantado, que permita o registro das informações trocadas entre as partes. Por cada permissão concedida, será pago mensalmente o valor resultante da multiplicação de R\$7,00 por mil TKB (toneladas quilômetro brutas) transportadas no mês anterior. Esse contrato tem prazo de validade de 12 meses, podendo ser prorrogado por tempo indeterminado.

Seguros

O Contrato de Concessão prevê a contratação de seguros obrigatórios, considerados necessários para garantir efetivamente a cobertura dos riscos inerentes ao desenvolvimento de todas as atividades abrangidas pela Concessão, devendo o Estado figurar como co-segurado nas apólices que consubstanciem tais seguros.

Nos termos do Contrato de Concessão, a SuperVia deverá contratar obrigatoriamente os seguintes seguros:

- danos materiais, cobrindo perda, destruição ou dano a quaisquer bens, móveis ou imóveis, que estejam relacionados à Concessão;
- lucros cessantes, cobrindo os riscos financeiros advindos de uma eventual interrupção da exploração do sistema ferroviário, sempre que resultante de perdas, destruições e danos cobertos pelo seguro anteriormente citado;
- seguro por responsabilidade civil, cobrindo as importâncias pagas a título de indenização por perdas e danos e despesas processuais, em relação a pessoas ou bens, decorrentes da prestação dos serviços concedidos; e
- seguro-garantia para garantir a execução de obras previstas no Contrato de Concessão.

O seguro-garantia é o único que ainda não foi contratado pela SuperVia, e atualmente a garantia para execução de obras está sendo prestada através de uma carta de fiança prestada pelos Bancos PEBB, Prósper e Pactual, que será substituída após a contratação do seguro-garantia.

O Contrato de Concessão também prevê que o Estado seja responsável pelo reembolso de 80% da quantia paga, a título de prêmio, pela SuperVia, em razão da contratação desses seguros obrigatórios, nos primeiros 5 anos da Concessão.

Processos Judiciais e Administrativos Relevantes

A Emissora, nos termos do Contrato de Concessão, sucedeu a Flumitrens em todos os direitos e obrigações expressamente a ela transferidos a partir do início da Concessão, exceto em relação às obrigações de natureza civil, comercial, tributária, trabalhista, previdenciária ou de qualquer outra natureza decorrentes de atos ou fatos ocorridos em data anterior ao início da Concessão. A Emissora possui um passivo judicial de aproximadamente R\$8.731.000,00 (oito milhões, setecentos e trinta e um mil reais).

As demandas judiciais que envolvem a SuperVia são normais para o seu ramo de atividade. Merecem destaque as seguintes:

Processo de Natureza Fiscal

A SuperVia propôs uma ação questionando a constitucionalidade da cobrança da contribuição ao Seguro de Acidente do Trabalho – SAT. Inicialmente, a Lei nº 7.787/89 fixou a alíquota do SAT em 2% sobre a folha de salários das empresas. Com o advento da Lei nº 8.212/91, que revogou a Lei nº 7.787/89, a alíquota do SAT passou a ser variável, sendo de 1%, 2% e 3%, de acordo com o grau de risco e da atividade preponderante da empresa. Todavia, o artigo 22 da Lei nº 8.212/91 estabelece conceitos indeterminados, não determinando o significado de atividade preponderante, bem como não indicando o critério para definição do grau de risco de cada atividade, acarretando assim uma lacuna quanto à alíquota aplicável.

Por outro lado, a SuperVia entende que a contribuição prevista no art. 22, II, da Lei nº 8.212/91 não atende ao comando constitucional, porque não foi instituída por Lei Complementar, além de ter a mesma base de cálculo da Contribuição incidente sobre a folha de salários (art. 22, I, da Lei nº 8.212/91), prevista no art. 195, I, da Constituição Federal.

No que diz respeito à referida medida judicial, a SuperVia obteve a antecipação da tutela requerida, o que lhe assegurou a imediata suspensão da exigibilidade da contribuição ao Seguro de Acidente do Trabalho vincenda, bem como a compensação do que havia sido pago a título de SAT.

No âmbito geral, a SuperVia procura manter uma conduta conservadora no que diz respeito à interpretação da legislação fiscal e ao cumprimento de suas obrigações tributárias.

Processos de Natureza Trabalhista

A sucessão trabalhista, após o início da Concessão, foi feita após o cumprimento das formalidades necessárias à sua eficácia, nos termos do Contrato de Concessão. Após o início da Concessão, foram ajuizadas contra a Emissora 151 ações trabalhistas.

Cerca de 60% das ações referem-se a casos de sucessão trabalhista, alegada ora pela Flumitrens e/ou CBTU (denúnciação à lide), ora pelo próprio Reclamante; 30% referem-se a responsabilidade subsidiária, decorrente da contratação de empresas prestadoras de serviços (terceirização) e somente 10% referem-se a empregados contratados diretamente pela SuperVia.

A SuperVia alega, nos casos de sucessão trabalhista, que não tem legitimidade para figurar como parte no processo, uma vez que não ocorreu a sucessão trabalhista de todo o período trabalhado pelo empregado. Se houvesse sucessão, esta estaria limitada ao período de 1 de novembro de 1998 em diante, quando se deu a assinatura do Termo de Posse, e não desde a admissão do empregado, conforme expressamente definido na cláusula 24 do Contrato de Concessão.

Três sentenças favoráveis já foram dadas acolhendo essa alegação e excluindo a SuperVia do pólo passivo.

Recursos Humanos

Atualmente a Emissora possui aproximadamente 2.200 funcionários, dos quais 1.000 eram empregados da Flumitrens. Em relação aos ex-funcionários da Flumitrens, enquanto eram empregados da empresa estatal, estes possuíam uma série de benefícios concedidos através do antigo acordo coletivo firmado entre a Flumitrens e os respectivos sindicatos, tais como o pagamento de um adicional de horas extras bem superior ao legalmente previsto (na base de 150% no horário noturno).

Após o processo de licitação ocorrido em julho de 1998, foi firmado um novo acordo coletivo entre a SuperVia e o Sindicato dos Trabalhadores das Empresas Ferroviárias da Zona Central do Brasil, o qual começou a vigorar em 1º de setembro de 1999, abolindo os benefícios concedidos aos funcionários da Flumitrens, fato que originou diversas ações trabalhistas, pois muitos funcionários entenderam esse acordo como uma redução salarial. Este sindicato passou a ser o único a negociar acordos com a Emissora, tendo sido encerradas todas as negociações com os demais sindicatos.

O acordo coletivo admite o sistema de compensação da jornada de trabalho e escalas móveis de revezamento, inclusive o pagamento de sobreaviso na razão de um terço da hora diária trabalhada ao empregado em sobreaviso, exceto aos funcionários que exercem cargos de gerência, diretoria ou chefia de departamentos, que não fazem jus ao sobreaviso. A Emissora paga também complementação de auxílio doença em até 70% do salário do funcionário afastado.

O adicional de periculosidade tem sido pago aos funcionários que prestam serviços na malha férrea de uma maneira geral. No entanto, está sendo elaborado pela SuperVia um laudo técnico com o objetivo de especificar quais são as atividades que de fato são perigosas, o qual acarretará no fim do pagamento do adicional de periculosidade para os demais funcionários (que trabalham na malha férrea mas não exercem atividade periculosa), além da questão previdenciária, tendo em vista que o funcionário que exerce atividade periculosa tem menor tempo de contribuição previdenciária para efeitos de aposentadoria - 25 anos ao invés de 35. Tal fato certamente acarretará em um aumento significativo de ações trabalhistas, com pedidos de diferenças salariais.

Os funcionários da Emissora recebem treinamentos específicos para o exercício de suas respectivas funções, especialmente os bilheteiros e os maquinistas. Os bilheteiros recebem treinamento específico, principalmente para melhor atender ao público. Já os maquinistas devem ser, obrigatoriamente, formados em curso técnico e recebem treinamento de um ano compatível com o treinamento dado aos pilotos de aviões, com rigoroso exame psicológico.

Os funcionários da Emissora recebem ainda como benefício vale-refeição, vale-transporte, auxílio funeral, vale-alimentação (este apenas para quem recebe salário de até R\$3.000,00), seguro saúde e previdência privada.

Nos dias 2 e 3 de agosto de 2000, a Emissora sofreu uma paralisação em suas operações em virtude de uma greve dos maquinistas que reivindicavam aumento do piso mínimo para R\$3.000,00 e a readmissão de 40 maquinistas que haviam sido demitidos. Após as negociações, a Emissora readmitiu 3 maquinistas e os grevistas voltaram ao trabalho, enquanto era discutido um acordo com o sindicato, o qual foi assinado em 4 de setembro de 2000. Este acordo estabeleceu novas bases salariais para algumas classes de empregados da Emissora.

Controle Acionário da Emissora

A SuperVia foi a empresa concessionária criada pelo Consórcio Bolsa 2000 para operar o sistema ferroviário de passageiros da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. A SuperVia é uma subsidiária integral da Rio Trens Participações, que por sua vez é controlada pela Rio Trens Corporation com 92,5% de participação e pela Inversiones, com 6,6% de participação.

O quadro abaixo demonstra a composição acionária da Emissora em 24 de março de 2000:

Acionistas	n° ações ord.	% ações ord.	n° total de ações	% total de ações
Rio Trens Participações S.A.	16.427.910.525	99,999	16.427.910.525	99,999
Demais acionistas	10	0,001	10	0,001
Total	16.427.910.535	100	16.427.910.535	100

Composição do Capital Social da Emissora

O capital social autorizado da Emissora é de R\$400.000.000,00. Nos termos da Reunião do Conselho de Administração realizada em 29 de dezembro de 1999, o capital social subscrito e integralizado da Emissora é de R\$164.279.105,35, representado por 16.427.910.535 ações ordinárias nominativas no valor nominal de R\$0,01 cada.

Do valor total do capital social da Emissora, R\$42,5 milhões foram aportados em 1998 e R\$121,5 milhões em 1999. Tomando por base as taxas de câmbio do período, o valor aportado em dólar foi de US\$101,8 milhões, sendo US\$35,2 milhões em 1998 e US\$66,6 milhões em 1999.

Administração da Emissora

A Supervia é administrada por um Conselho de Administração e por uma Diretoria. O Conselho Fiscal da Supervia não é permanente. No caso de instalação, o Conselho Fiscal terá 3 membros efetivos e igual número de suplentes.

Conselho de Administração

O Conselho de Administração é composto por 6 membros com mandato de 2 anos. O Conselho de Administração realizará reuniões, mediante convocação feita por quaisquer de seus membros, em quaisquer ocasiões consideradas convenientes.

A relação abaixo apresenta os atuais membros do Conselho de Administração e seus respectivos cargos:

Nome	Cargo	Data de Eleição
José Gustavo de Souza Costa	Presidente	20 de dezembro de 2000
Álvaro Luiz Alves de Lima Álvares Otero	Vice-Presidente	20 de dezembro de 2000
Murilo Rodrigues da Cunha	Conselheiro	20 de dezembro de 2000
Flávio D'Ávila Peixoto	Conselheiro	20 de dezembro de 2000
Alcides Morales Filho	Conselheiro	20 de dezembro de 2000
Mathias Ralf Reichelsdorfer	Conselheiro	20 de dezembro de 2000
Edson Figueiredo Menezes	Suplente	20 de dezembro de

Thomas W. Keese III	Suplente	2000 20 de dezembro de 2000
Ana Cristina Gasparetto M. Salgado Jeranko	Suplente	20 de dezembro de 2000

Abaixo segue um resumo biográfico dos Conselheiros do Conselho de Administração:

José Gustavo de Souza Costa. Formado em administração de empresas pela Universidade do Estado da Guanabara, Rio de Janeiro, em 1969. É membro do Comitê e Diretor Executivo do Pactual Electra. Antes de ingressar no Pactual, foi diretor do Banco Icatu, onde esteve envolvido nas atividades de *corporate finance* da empresa. Antes de ingressar no Banco Icatu, José Gustavo de Souza Costa foi executivo da Cia. de Mineração do Amapá - CMA, uma companhia de mineração brasileira, onde inicialmente atuou como Diretor Financeiro, tornando-se então presidente da companhia. Também atuou como Diretor Financeiro da São Bento Mineração, subsidiária brasileira da Gencor, uma companhia de mineração sul-africana. José Gustavo de Souza Costa também exerceu funções executivas em diversas instituições financeiras comerciais brasileiras no início de sua carreira.

Álvaro Luiz Alves de Lima Alvares Otero. Atualmente é acionista e diretor do Banco Pebb S.A, posição que ocupa desde 1988. Antes foi diretor de bolsa do Banco Prosper e ocupou cargos executivos na Graphus Corretora de Valores e na Open Corretora de Valores.

Flávio D'Ávila Peixoto. Formado em engenharia no IME (Instituto Militar de Engenharia) e tem mestrado pela Coppead. Atualmente é executivo do Pactual Electra Partners desde 1997. Antes disso, trabalhou no desenvolvimento de vários projetos de *private equity* no International Venture Partners e na área de *corporate finance* do Banco Garantia.

Murilo Rodrigues da Cunha. Atualmente ocupa a presidência da CAF Brasil, cargo que ocupa desde 1998. Previamente a CAF trabalhou entre 1975 e 1996 na Cobrasma SA Ind. e Comércio chefiando a divisão de vagões e carros de passageiros. Entre 1991 e 1996 teve a função de Diretor de Equipamentos Industriais. É Engenheiro Mecânico de Produção formado pela escola Politécnica da Universidade de São Paulo.

Alcides Morales Filho. Atualmente é Vice-Presidente do Conselho de Administração do Banco Prosper S.A.; Conselheiro na SuperVia e na GPC Indústria e Comércio Ltda.; Diretor Vice Presidente e de Relações com Investidores da GPC Participações S.A; Vice Presidente da Apolo Mecânica Ltda.; e Diretor da Apolo Produtos de Aço S.A., da Synteko Produtos Químicos S.A. e RM Materiais Refratários Ltda.

Mathias Ralf Reichelsdorfer. É responsável desde 1998 pelas áreas Internacional, Desenvolvimento de Novos Negócios e *Corporate Finance* no Banco Pebb S.A. Antes disso, foi Vice Presidente no ING Barings em Nova Iorque, sendo responsável pela estruturação, *trading* e venda de derivativos de renda fixa e variável. Entre 1993 e 1996, foi responsável pela área internacional do Banco Prosper.

Edson Figueiredo Menezes. Atualmente é Diretor Superintendente do Banco Prosper cargo que ocupa desde 1990. Ingressou no Banco Prosper em 1983 como Diretor após ter trabalhado em diversas instituições financeiras. É graduado em economia pela Faculdade Gama Filho e pós-graduado em engenharia econômica pela mesma escola.

Thomas W. Keese III. Thomas W. Keese é responsável pelo esforço de desenvolvimento do *Private Equity* no Pactual. Woody, como é conhecido Thomas Keese, é sócio desde que ingressou no Pactual, em janeiro de 1993, e ajudou a desenvolver as atividades de investimentos da empresa, bem como sua presença a nível internacional. Isso inclui a filial norte-americana, um *broker-dealer* denominado Pactual Capital Corporation, e os escritórios da empresa em Santiago e Buenos Aires. Antes de ingressar no Pactual, foi Diretor do Departamento Internacional de *Investment Banking* do CS First Boston Group, para o qual trabalhou em Nova Iorque e Londres, e Vice-Presidente da Morgan Guaranty Trust Company of New York, onde trabalhou no grupo de consórcios internacionais de empréstimos em Nova Iorque e também como Representante em São Paulo. Woody obteve um MBA em 1979 da Wharton Business School e formou-se em Relações Internacionais em 1976 pela Universidade da Pensilvânia.

Ana Cristina Gaspareto Macedo Salgado Jeranko. É associada do escritório de Advocacia Pinheiro Neto Advogados desde 1997. Atua na área de negociações empresariais, mercado de capitais, investimentos estrangeiros e licitações e concorrências públicas. É Formada em direito pela PUC de São Paulo com especialização em direito pela Universidade de Viena.

Diretoria

A Diretoria Executiva é formada por 8 membros, sendo um Diretor Presidente e os demais sem designação específica, eleitos pelo Conselho de Administração para um mandato de 2 anos. Os Diretores e seus respectivos cargos são os seguintes:

Nome	Cargo	Data da Eleição
Paulo de Souza Bello	Diretor Presidente	24 de novembro de 2000
Ádolfo Serna Bañuelos	Diretor	24 de novembro de 2000
Vicente Miguel Ruiz	Diretor	24 de novembro de 2000
James Clark Nunes Jr.	Diretor	24 de novembro de 2000
Regina Amélia Costa Oliveira	Diretora	24 de novembro de 2000
Antonio Carlos Vianna de Souza	Diretor	24 de novembro de 2000
Marco F. Simões Coelho	Diretor	24 de novembro de 2000
Luiz Augusto Maia Espada	Diretor	24 de Novembro de 2000

Abaixo segue um breve resumo biográfico dos Diretores:

Paulo de Souza Bello

Data de Nascimento(02/05/43).

Diretor - Presidente. Antes da SuperVia, ocupou diversas posições gerenciais em empresas como as Ceras Johnson, PRISM Sanitation Systems e PCO Services, nos Estados Unidos da América. Paulo Bello tem uma experiência em marketing, vendas e operações em empresas de consumo e industrial bem como em desenvolvimento de negócios.

Adolfo Serna

Data de Nascimento(21/04/52).

Diretor de Operações. Adolfo Serna é espanhol, tendo trabalhado por diversos anos administrando diferentes operações ferroviárias naquele país. Antes da SuperVia trabalhou como gerente, administrando os trens suburbanos na linha Noroeste da Espanha, como Chefe da

Operação de Asturias, administrando estações, e Chefe de Segurança e Limpeza e do Suporte Técnico para a RENFE.

Vicente Miguel Ruiz

Data de Nascimento(14/01/60)

Espanhol, formado em Ciências Econômicas e Empresariais (UNED) – Universidade Nacional de Insino a Distancia, Criminologia (Universidade de Valência), Transporte Terrestre (Universidade Complutense de Madrid), Detetive Privado (Universidade Complutense de Madrid), Administração de Empresas na Afige nome da instituição. Sua carreira foi desenvolvida basicamente na RENFE onde iniciou, em 1979, ocupando diversos postos de trabalho, começando como maquinista e atingindo mais tarde o posto de gerente e logo depois de Chefe de Apoio de Tração.

James Clark Nunes Jr.

Data de Nascimento(31/10/50).

Diretor Administrativo Financeiro. Antes da SuperVia, trabalhou por 8 anos como Vice Presidente financeiro na Brascan Brasil S.A. Antes, ocupou diversos cargos executivos em empresas como Globopar, Banco de Desenvolvimento do Rio de Janeiro, Ibrata S.A., Banco de Boston e BNDESPar.

Regina Amélia Costa Oliveira.

Data de Nascimento(14/02/57).

Diretora de Planejamento, juntou-se à SuperVia em novembro de 98. Trabalhou como Coordenadora de Projetos e Coordenadora de Planejamento de Transporte na Flumitrens. Trabalhou como gerente de planejamento de transporte para a CBTU (Companhia Brasileira Trens Urbanos) e em outras empresas de engenharia.

Antônio Carlos Vianna de Souza

Data de Nascimento(18/01/46).

Diretor de Relações Institucionais. Trabalhou como Diretor Superintendente de Desenvolvimento de Negócios na Odebrecht e, antes disso, em diversos projetos de construção civil em empresas como a CBPO (Companhia Brasileira de Projetos e Obras)e Odebrecht, ocupando diversos cargos executivos.

Marco F. Simões Coelho.

Data de Nascimento(11/06/62).

Diretor Comercial. Antes da SuperVia trabalhou como Diretor de Comunicação e Relações Externas na Coca-Cola por 4 anos, Diretor de Marketing e Produtos do Grupo Abril, e anteriormente como consultor da Arthur Andersen. Formado em Jornalismo pela Universidade Federal de Minas Gerais com Mestrado em Comunicação pela USP-SP e MBA na Universidade de Denver, Colorado, EUA.

Luiz Augusto Maia Espada.

Data de Nascimento(06/06/47).

Possui 25 anos de experiência em Recursos Humanos. Nos últimos anos trabalhou como diretor para América do Sul nas empresas TRW Automotive South America AS e Corborundum do Brasil, subsidiária da British Petroleum. Formado em economia na Universidade Federal de Juiz de Fora e pós-graduado em Recursos Humanos pela Fundação Getúlio Vargas.

Clementino Fraga Neto.

Data de Nascimento(29/08/44).

Formado em direito pela PUC RJ com pos graduação em marketing pelo IAG PUC-RJ e em comunicação pela UFRJ. Foi empresário na área de publicidade (Esquire S.A.) e Secretário de lazer e esportes do município do RJ no governo César Maia.

Edgar Pohlmann.

Data de Nascimento(29/04/49).

Formado em engenharia mecânica pela Unirsidade Federal do Rio Grande do Sul e em engenharia de segurança no trabalho na PUC-RS.Trabalhou como diretor de operações nas Ceras Johnson Brasil e México e foi responsável nos Estados Unidos por todos os negócios de logística e avaliações dos países em desenvolvimento (China, Rússia, Brasil e Índia).

Controle Acionário da Rio Trens Participações

A Rio Trens Participações é a empresa *holding* que controla 100% do capital social da Emissora. O quadro abaixo demonstra a composição acionária da Rio Trens Participações em 24 de dezembro de 2000:

Acionistas	nº ações ord.	% ações ord.	nº total ações	% total ações
Rio Trens Corporation	18.827.004.990		18.827.004.990	
		92,48284		92,48284
Inversiones en Concesiones Ferroviárias, S.A.	1.346.285.089		1.346.285.089	
		6,61328		6,61328
Iron Horse Investment Corporation Limited	73.601.641		73.601.641	
		0,36154		0,36154
Pactual Electra International L.P.	44.360.821		44.360.821	
		0,21791		0,21791
Ananindeau Sociedad Anónima	36.800.821		36.800.821	
		0,18077		0,18077
Rio Rail Partners L.P.	29.240.821		29.240.821	
		0,14363		0,14363
Demais Acionistas	1000		1000	
		0,00003		0,00003
Total	20.357.294.183	100	20.357.294.183	100

Composição do Capital Social da Rio Trens Participações

O capital social autorizado da Rio Trens Participações é de R\$400.000.000,00. Nos termos da Reunião do Conselho de Administração realizada em 19 de dezembro de 2000, o capital social subscrito e integralizado é de R\$223.175.941,83, representado por 20.357.294.183 ações ordinárias nominativas no valor de R\$0,01 cada.

Administração da Rio Trens Participações

A Rio Trens Participações é administrada por um Conselho de Administração e por uma Diretoria. O Conselho Fiscal da Rio Trens Participações não é permanente. No caso de instalação, o Conselho Fiscal terá 3 membros efetivos e igual número de suplentes.

Conselho de Administração

O Conselho de Administração é composto por 6 membros com mandato de 2 anos. O Conselho de Administração realizará reuniões, mediante convocação feita por quaisquer de seus membros, em quaisquer ocasiões consideradas convenientes.

A relação abaixo apresenta os atuais membros do Conselho de Administração e seus respectivos cargos:

Nome	Cargo	Data de Eleição
José Gustavo de Souza Costa	Presidente	24 de abril de 2000
Álvaro Luiz Alves de Lima Álvares Otero	Vice-Presidente	24 de abril de 2000
Murilo Rodrigues da Cunha	Conselheiro	24 de abril de 2000
Flávio D'Ávila Peixoto	Conselheiro	24 de abril de 2000
Alcides Morales Filho	Conselheiro	24 de abril de 2000
Mathias Ralf Reichelsdorfer	Conselheiro	24 de abril de 2000
Edson Figueiredo Menezes	Suplente	24 de abril de 2000
Thomas W. Keese III	Suplente	24 de abril de 2000
Ana Cristina Gasparetto M. Salgado Jeranko	Suplente	24 de abril de 2000

O resumo biográfico dos Conselheiros do Conselho de Administração encontra-se acima, no item *Administração da Emissora – Conselho de Administração*.

Diretoria

A Diretoria Executiva é formada por 8 membros, sendo um Diretor Presidente e os demais sem designação específica, eleitos pelo Conselho de Administração para um mandato de 2 anos. Os Diretores e seus respectivos cargos são os seguintes:

Nome	Cargo	Data da Eleição
Paulo de Souza Bello	Diretor Presidente	01 de setembro de 1999
Ádolfo Serna Bañuelos	Diretor	10 de novembro de 1998
James Clark Nunes Jr.	Diretor	27 de março de 2000
Regina Amélia Costa Oliveira	Diretora	10 de novembro de 1998
Antonio Carlos Vianna de Souza	Diretor	30 de abril de 1999
Edgar Pohlmann	Diretor	23 de outubro de 2000
Luis Augusto Maia Espada	Diretor	23 de outubro de 2000
Marco Flávio Simões Coelho	Diretor	01 de junho de 2000

O resumo biográfico dos Diretores encontra-se no item *Administração da Emissora – Diretoria*.

Acordo de Acionistas

Em 21 de setembro de 1998, foi celebrado um acordo de acionistas, com posteriores aditamentos, permanecendo em vigor o Segundo Aditivo celebrado em 15 de junho de 1999, (o “Acordo de Acionistas”) em que são partes Pactual Electra International L.P., Iron Horse Investment Corporation Limited, Ananindeau Sociedad Anónima, Rio Trens Corporation, Inversiones en Concesiones Ferroviarias S.A. e Rio Rail Partners L.P. (os “Acionistas”).

O Acordo de Acionistas estabelece que, durante sua vigência, a maioria do capital votante da Rio Trens Participações será detido em conjunto, diretamente pelos Acionistas ou através de sociedades por ele controladas.

Os Acionistas deverão manter permanente compromisso com a rentabilidade e liquidez da Rio Trens Participações e da SuperVia para o retorno do capital por eles aplicado.

O comprometimento de capital assumido pelos sócios da Rio Trens Participações, conforme o Acordo de Acionistas, foi de US\$160 milhões. As contribuições ao capital social da Emissora serão feitas de acordo com a participação acionária de cada um dos sócios da Rio Trens Participações:

Acionista	Contribuição (US\$)
Fundo de Investimento Iron Horse (PEBB)	50.000.000,00
Inversiones en Concesiones Ferroviarias S.A. (CAF)	25.000.000,00
Ananindeau Sociedad Anónima (Grupo Peixoto de Castro)	25.000.000,00
Pactual Electra Intl.	25.000.000,00
Electra Investment Fund	25.000.000,00
GE Investment	10.000.000,00

Conforme estabelecido no Acordo de Acionistas, os Acionistas exercerão seus direitos de voto nas Assembléias Gerais da Rio Trens Participações de modo a assegurar que quaisquer deliberações relacionadas a (i) alterações estatutárias, (ii) dissolução, fusão, incorporação ou cisão da Rio Trens Participações ou da SuperVia, (iii) abertura do capital da Emissora e emissão, pública ou privada, de partes beneficiárias, debêntures ou bônus de subscrição, e (iv) retenção de lucros que não sejam indispensáveis ao cumprimento de programa de investimento constante de orçamento anual ou plurianual devidamente aprovado pelo Conselho de Administração, somente sejam aprovadas pelo voto de acionistas que representem, ao menos, a maioria do capital votante da Rio Trens Participações e com realização de reunião prévia dos Acionistas.

O Acordo de Acionistas prevê que o número de membros do Conselho de Administração deverá ser aumentado para até 8 membros efetivos e igual número de suplentes, no caso do ingresso de novos acionistas na Rio Trens Participações que aderirem ao acordo ou no caso de aumento de capital para até o equivalente em reais a US\$200.000.000,00, para atender às necessidades do plano de negócios da SuperVia.

Os Acionistas outorgam-se mutuamente direito de preferência para, em igualdade de condições com terceiros, adquirir as ações ordinárias do capital social da Rio Trens Participações que um deles pretenda alienar, entendido que o direito de preferência tem por objeto todas as ações ordinárias, presentes e futuras, de propriedade de cada um dos acionistas, inclusive as decorrentes de subscrição, de capitalização de lucros ou reservas, de grupamento e de desdobramento.

As matérias do Acordo de Acionistas objetos de divergência e não obtidas soluções amigáveis serão levadas a arbitramento em Londres, de acordo com as regras da Câmara Internacional do Comércio, cujo laudo arbitral será definitivo e obrigará os Acionistas.

O Acordo de Acionistas estará em vigor pelo prazo de vigência da Concessão. O Acionista que reduzir a sua participação a menos de 7% do capital votante da Rio Trens Participações deixará de fazer parte do Acordo de Acionistas, perdendo os direitos e liberando-se das obrigações nele estipuladas.

Controle Acionário da SuperVia Comercial S.A.

A SuperVia Comercial S.A. é controlada pela Emissora e foi criada conforme estipulação do Contrato de Concessão para cuidar de todos os negócios não relacionados com o transporte ferroviário de passageiros. O quadro abaixo demonstra a composição acionária da SuperVia Comercial em 16 de março de 2000:

Acionistas	nº ações ord.	% ações ord.	nº total de ações	% total ações
SuperVia Concessionária de Transporte Ferroviário S.A.	99.999	99,999	99.999	99,999
Rio Trens Participações S.A.	1	0,001	1	0,001
Total	100.000	100,00	100.000	100,00

Composição do Capital Social da SuperVia Comercial

O capital social inicial da SuperVia Comercial é de R\$1.000,00, totalmente subscrito e integralizado pelos respectivos acionistas. O capital social é representado por 100.000 ações ordinárias, todas nominativas e sem valor nominal.

Administração da SuperVia Comercial

A SuperVia Comercial é sociedade anônima de capital fechado, administrada por uma Diretoria. O Conselho Fiscal da SuperVia Comercial não é permanente. No caso de instalação, por deliberação da Assembléia Geral nos casos previstos em lei, o Conselho Fiscal terá 3 membros efetivos e igual número de suplentes.

Diretoria

A Diretoria da SuperVia Comercial é composta de, no mínimo, 2 e, no máximo, 8 membros, sendo um Diretor Presidente e os demais Diretores sem designação específica.

Nome	Cargo	Data da Eleição
Paulo de Souza Bello	Diretor Presidente	16 de março de 2000
Ádolfo Serna Bañuelos	Diretor	16 de março de 2000
Regina Amélia Costa Oliveira	Diretor	16 de março de 2000
Antonio Carlos Vianna de Souza	Diretor	16 de março de 2000
Vicente Miguel Ruiz	Diretor	16 de março de 2000
Clementino Fraga Neto	Diretor	30 de novembro de 2000

O resumo biográfico dos Diretores encontra-se no item *Administração da Emissora – Diretoria*.

VIII. CAPITALIZAÇÃO DA EMISSORA

A tabela abaixo informa a capitalização da Emissora em 30 de setembro de 2000, conforme apresentado nas demonstrações financeiras daquela data, bem como a capitalização da Emissora ajustada aos valores da presente emissão. Não houve mudanças relevantes na capitalização da Emissora desde então.

	Em milhares de Reais	
	30.09.2000	Pró-forma ajustado
Dívidas de Curto Prazo		
Moeda Nacional	24.746	50.000 ¹
Moeda Estrangeira	-	-
Total Dívidas de Curto Prazo	24.746	50.000
Dívidas de Longo Prazo	-	-
Total Dívidas de Curto e Longo Prazos	24.746	50.000
Patrimônio Líquido		
Capital	164.279	164.279
Reservas de Capital	-	-
Reservas de Lucro	-	-
Lucro / Prejuízo Acumulado	(139.088)	(139.088)
Total Patrimônio Líquido	25.191	25.191
Capitalização Total²	49.937	75.191

¹ Assumindo a colocação total das debêntures.

² Capitalização da Emissora = Total de Dívidas de Curto e Longo Prazos + Total do Patrimônio Líquido

IX. SETOR FERROVIÁRIO BRASILEIRO

DESCRIÇÃO DO SETOR FERROVIÁRIO BRASILEIRO

Histórico

Os primeiros passos para implantação da estrada de ferro como meio de transporte terrestre foram dados na Europa no final do século XVIII, início do século XIX. No Brasil, as primeiras tentativas fracassaram, apesar da lei promulgada por Diogo Antônio Feijó em 1835, conferindo benefícios a quem quisesse construir e explorar a Estrada de Ferro. Entretanto, somente em 1852, com a iniciativa de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, foi inaugurada a primeira ferrovia brasileira, interligando o Porto de Mauá (Baía da Guanabara) a Petrópolis.

Atualmente, o Setor Viário Nacional é composto pelos sistemas rodoviário, ferroviário, portuário e hidroviário. Em relação ao sistema ferroviário, pode-se subdividi-lo em: transporte de carga, de passageiros e mútuo.

Transporte de Cargas

O sistema ferroviário brasileiro, no que tange ao transporte de cargas, passou por uma profunda reestruturação, implementada a partir do Plano Nacional de Desestatização, através da Concessão à iniciativa privada da operação das 6 malhas ferroviárias (Nordeste, Sudeste, Oeste, Centro-Leste, Sul e Tereza Cristina) até então operadas pelas Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, conforme é possível verificar mais adiante na descrição sobre as empresas do setor.

Hoje em dia, praticamente todas as ferrovias brasileiras são operadas com exclusividade por investidores privados em regime de concessão, outorgadas por um prazo médio de 25 a 30 anos, de modo que a eventual entrada de um novo investidor no setor ferroviário somente será possível quando do término de uma das concessões existentes, quer por transcurso do prazo contratual ou por sua extinção antecipada.

A saída do mercado de um dos atuais concessionários implica na rescisão de um dos respectivos contratos de concessão, o que acarretaria a responsabilidade por multas rescisórias e indenizações por perdas e danos causados ao Poder Concedente, em conformidade ao estipulado nos respectivos contratos de concessão.

Transporte de Passageiros

O sistema ferroviário de transporte de passageiros também se encontrava sob o controle estatal. Inicialmente, este controle era de responsabilidade da União. Depois, seguindo os parâmetros da atual Constituição Federal, transferiu-se tal função aos Estados. A operação de trens urbanos também fez parte do Plano Estadual de Desestatização do Governo do Estado do Rio de Janeiro, o que de fato vem ocorrendo nos diversos Estados do país.

A operação do sistema de trens urbanos já se encontra nas mãos da iniciativa privada no Rio de Janeiro, assim como no Estado de São Paulo.

Com a concessão dos serviços ferroviários de trens urbanos, melhorias significativas vêm sendo implementadas. Obras e reformas nas estações e nos trens já foram iniciadas. A população já percebe nitidamente as diferenças da nova administração.

Regulamentação do Setor

A Constituição Federal, em seu artigo 21, inciso XII, letra “d”, estabelece que “compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território”.

Já o artigo 30, V, da Constituição Federal, dispõe que “compete aos Municípios organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial”.

Em vista do acima exposto, à União compete privativamente a exploração dos serviços de transporte ferroviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território.

No que concerne aos Municípios, tendo em vista o critério de interesse local previsto constitucionalmente, seriam os mesmos competentes para explorar aqueles serviços de transporte ferroviário intramunicipal, notadamente o de passageiros.

Os Estados, por sua vez, em virtude de sua competência residual prevista no artigo 25 da Constituição Federal, são competentes para prestar aqueles serviços que ultrapassam as divisas de um Município ou afetam interesses regionais, especificamente os serviços de transporte ferroviário intermunicipal.

Depreende-se dos dispositivos constitucionais acima mencionados que a prestação dos serviços ferroviários poderá se dar diretamente pelo Poder Público ou indiretamente, mediante autorização, concessão ou permissão.

O transporte ferroviário no Brasil está, em linhas gerais, sujeito ao regulamento anexo ao Decreto 1.832, de 4 de março de 1996. De acordo com o Decreto 1832/96, (i) a construção de ferrovias, (ii) a operação dos serviços de transporte ferroviário e (iii) a exploração comercial dos serviços de transporte ferroviário poderão ser realizadas pelo Poder Público ou por empresas privadas, estas mediante concessão da União.

O Decreto 1.832/96 cria o conceito de Administração Ferroviária, que é a empresa privada, o órgão ou entidade pública competentes, que já existam ou venham a ser criados, para construção, operação ou exploração comercial de ferrovias. Com base nisso, o objeto principal do Decreto 1832/96 é regulamentar os relacionamentos entre (i) Administração Pública e Administrações Ferroviárias, (ii) as diversas Administrações Ferroviárias, e (iii) as Administrações Ferroviárias e seus usuários.

De acordo com o Decreto 1.832/96, o Ministério dos Transportes é responsável pela publicação das normas e instruções que se fizerem necessárias à sua aplicação e também pela fiscalização do seu cumprimento.

Cabe à Secretaria de Transportes Terrestres, através do Departamento de Transporte Ferroviário, elaborar as normas e regulamentos aplicáveis ao setor.

Empresas do Setor

- RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A. A Lei nº 3.115 de 16.03.1957 autorizou a constituição da RFFSA, incorporando a esta todas as ferrovias de propriedade da União, e transferindo-lhe a administração das mesmas. Durante 40 anos, a RFFSA prestou serviços de transporte ferroviário, transportando mais de 80 milhões de toneladas de carga por ano, desempenhando, portanto, papel fundamental para a economia brasileira. Com objetivo de conferir maior eficiência ao transporte ferroviário, o Governo Federal incluiu a empresa no Programa Nacional de Desestatização, pelo qual a RFFSA foi dividida em seis malhas: Nordeste, Sudeste, Oeste, Centro-Leste, Sul e Tereza Cristina. Este programa foi concluído com êxito, transferindo-se para a iniciativa privada a administração das seis malhas referidas. Sob a administração privada, o transporte ferroviário de carga vem buscando à eficiência operacional, através de grandes investimentos para assegurar a modernização e a expansão do sistema ferroviário nacional, visando contribuir para o crescimento econômico do país.
- CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos. A CBTU, empresa do Governo Federal e subsidiária da RFFSA, constituiu-se na forma de sociedade de economia mista, por meio do Decreto 89.396 de 22.02.1984, com o objetivo de responsabilizar-se unicamente pelo transporte de passageiros via trens urbanos, visando atender às necessidades de deslocamento da população, de forma a contribuir para o desenvolvimento dos setores produtivos da sociedade, bem como para a melhoria da qualidade de vida nos centros urbanos. Em 1988, com o advento da atual Constituição Federal Brasileira, foram promulgadas as diretrizes que orientariam o setor de transportes nos anos posteriores. Com o disposto na Carta Magna, o setor de transportes foi reorganizado, cabendo aos Municípios o papel de organizar e prestar de forma direta ou não, os serviços públicos de interesse local, incluindo o transporte coletivo de caráter essencial. Os Estados ficaram responsáveis, no caso de regiões metropolitanas ou aglomerados urbanos, pela integração do planejamento, organização e execução dos serviços públicos de interesse comum, dentre eles o de transporte coletivo. Enquanto que à União foi atribuído o papel de instituir políticas e diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive para transporte coletivo. De modo a cumprir os preceitos constitucionais, foi sancionada a Lei nº 8.693 de 03.08.1993, que dispôs sobre a descentralização do serviços de transporte ferroviário de passageiros, transferindo-o para os Estados e Municípios. A CBTU, até então operadora do sistema de trens urbanos do Rio de Janeiro, seguindo as diretrizes da Constituição de 1988 e a Lei 8.693/93, providenciou a transferência da atividade à autoridade pública local, ou seja, ao Governo do Estado do Rio de Janeiro, o que efetivamente ocorreu em 22.12.1994. Para tanto, o sistema ferroviário na área metropolitana passou a ser operado pela Flumitrens - Companhia Fluminense de Trens Urbanos, criada pelo Decreto Estadual nº 20.288 de 28.07.1994. Semelhante fato ocorreu também em São Paulo quando da transferência da administração dos serviços de transporte ferroviário urbano no Estado para a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM. Atualmente a CBTU vem implementando o processo de estadualização nas demais capitais, além de ser a gestora dos Programas de Modernização dos sistemas de trens metropolitanos, já estadualizados, do Rio de Janeiro e São Paulo.
- Flumitrens - Companhia Fluminense de Trens Urbanos. A transferência da operação do sistema de trens urbanos da CBTU para a Flumitrens concretizou-se no ano de 1994, através do procedimento legal exigido. A transferência da operação do sistema de trens urbanos da CBTU para a Flumitrens concretizou-se no ano de 1994 através do procedimento legal exigido. Em 1998, a Flumitrens foi privatizada e o controle dos trens do subúrbio passou a ser da SuperVia, com exceção dos ramais ferroviários de Niterói-São Gonçalo-Visconde de

Itaboraí e Saracuruna-Magé-Guapimirim (em bitola métrica), os quais continuam sob responsabilidade da Flumitrens, transportando em média 1.100 passageiros diariamente. O primeiro ramal é considerado um dos principais corredores de transporte do Estado, pois interliga municípios populosos, facilitando aos usuários acesso aos sistemas viários da travessia da Ponte Rio-Niterói e a Cia das Barcas. Enquanto que o segundo ramal faz conexão, na estação de Saracuruna, com o sistema ferroviário concedido à SuperVia. Atualmente, a Flumitrens gerencia recursos de investimento destinados à recuperação dos sistemas ferroviários à gestão privada, reformando trens e instalações fixas tais como linhas férreas, estações, redes de energia, sinalização e telecomunicações. Além disso, a empresa também atua na atividade de fiscalização dos serviços concedidos à iniciativa privada, uma vez que auxilia diretamente a ASEP, fornecendo-lhe pareceres técnicos .

Transporte de Passageiros no Estado do Rio de Janeiro

O transporte de subúrbio foi iniciado em 1861 com um trem diário circulando entre as estações da Corte, hoje D.Pedro II (Central do Brasil), e Cascadura. Logo foram inauguradas as estações e paradas de São Cristóvão, Engenho Novo, Sapopemba, (Deodoro), Maxabomba (Nova Iguaçu), Queimados e Belém (Japeri). Daí até o início da década de 40, quando a rede foi eletrificada, foram construídos os 264 Km de ferrovias urbanas do Rio de Janeiro.

O processo de urbanização nesta região, e especialmente na Baixada Fluminense, ocorreu de forma desorganizada desenvolvendo-se ao longo de vetores naturais sem o planejamento de infraestrutura básica de serviços. A topografia da região, induziu vetores de desenvolvimento nas mesmas direções dos corredores de transporte de massa. Assim, a ferrovia desempenhou um papel extremamente importante na formação do espaço geográfico da Região Metropolitana. Todos os grandes centros populacionais e econômicos do Rio, com exceção da Zona Sul e do Eixo Jacarepaguá - Barra da Tijuca cresceram ao longo da estrada de ferro.

Em 1996, a população do Estado do Rio de Janeiro foi estimada em 13,5 milhões de habitantes, dos quais 96% vivem em áreas urbanas. A Região Metropolitana do Rio de Janeiro, composta por 19 municípios e uma população de 10 milhões de habitantes, foi designada de forma a promover a integração modal de municípios vizinhos facilitando o planejamento e a execução de serviços públicos de interesse comum.

Representando 15% do território do estado, a região metropolitana do Rio de Janeiro concentra 76% da população e contribui com 85% da renda do estado. Somente no município do Rio de Janeiro estão concentrados 55% da população da região, sendo o mesmo responsável por 77% da renda total produzida por esta região.

Seguindo a tendência nacional, e, devido à sua grande importância, o sistema ferroviário de transporte urbano foi incluído no Programa Estadual de Desestatização (PED), instituído desde 1995, visando à redefinição do papel do Governo do Estado do Rio de Janeiro, através da participação da iniciativa privada na gestão e operação das empresas de transportes, saneamento, energia elétrica e gás natural.

A exemplo das agências reguladoras criadas com a desestatização dos setores elétrico, de telecomunicações e petróleo, foi criada a Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos no Estado do Rio de Janeiro (ASEP-RJ), com a função de fiscalizar e regular permanentemente a prestação dos serviços públicos concedidos, incluindo a operação da malha ferroviária urbana.

Além desta função, cabe à agência decidir sobre pedidos de reajuste de tarifas, dirimir conflitos envolvendo a concessionária e o Estado, fiscalizar a execução dos programas de investimentos e aplicar as penalidades previstas no caso de não cumprimento das obrigações por parte da concessionária.

A concessão do Sistema Ferroviário Urbano do Rio de Janeiro, até então operado pela Flumitrens, foi levada a leilão em julho de 1998, tendo como vencedor o consórcio Bolsa 2000, liderado pelo fundo de *private equity* Pactual-Electra e pelo Grupo Peixoto de Castro. Participavam também o Banco Prosper (Grupo Peixoto de Castro), a administradora de recursos inglesa Electra Fleming, um fundo de *private equity* da corretora de valores PEBB e as empresas espanholas Construciones Y Auxiliares de Ferrocarriles S/A (CAF) e Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE).

Hoje, no Rio de Janeiro, a SuperVia é a concessionária responsável pela administração dos trens urbanos, operando a maioria dos ramais ferroviário, com exceção de apenas dois, os quais continuam sob a responsabilidade da Flumitrens.

X. OPERAÇÕES COM PARTES RELACIONADAS

A Emissora possui dois contratos de prestação de serviços e assistência técnica com a CAF e com a RENFE.

Em 17 de setembro de 1998, foi celebrado o Contrato de Prestação de Serviços e Outras Avenças entre a Rio Trens e a CAF, que tem como objeto a prestação de serviços, pela CAF, de manutenção técnica preventiva e corretiva, bem como a execução de programas técnicos previamente acordados pelas partes nas oficinas de São Diogo e Deodoro. A Emissora (que substituiu a Rio Trens no contrato) deverá realizar os pagamentos relativos aos serviços prestados à medida em que estes serviços forem feitos. Este contrato vigorará até 31 de dezembro de 2003, podendo ser prorrogado.

Em 22 de outubro de 1998, foi celebrado o Contrato de Prestação de Serviços de Assistência Técnica de Operação de Serviços de Transporte Ferroviário de Passageiros, entre a Rio Trens e a RENFE, através do qual a RENFE coloca à disposição da Emissora (que substituiu a Rio Trens no contrato) sua experiência técnica, comercial e operadora para a exploração dos serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros. A Emissora arcará com os custos de manutenção e despesas enquanto os funcionários da RENFE estiverem desempenhando suas funções no Brasil. Este contrato vigorará até 31 de dezembro de 2003.

Operações com o Coordenador

A Emissora possui apenas um contrato financeiro, o Contrato de Promessa de Concessão de Empréstimos nº 403.228-0 (“Contrato de Empréstimo”), celebrado com o Coordenador em 30 de maio de 2000. Através deste contrato, foi aberta, à SuperVia, uma linha de crédito cujo limite global é de R\$20.000.000,00, para quitação até 25 de maio de 2001, o qual será integralmente liquidado pela Emissora com os recursos obtidos com a colocação das Debêntures. O contrato tem vigência de 360 dias, contados a partir de sua assinatura, podendo ser rescindido a qualquer momento com aviso prévio de 10 dias.

A concessão de cada empréstimo se dá através da apresentação, por parte da SuperVia, de uma Carta de Adesão no ato do requerimento do empréstimo. Em alguns casos, será também necessária a apresentação de uma Carta de Constituição de Garantias.

Sobre cada empréstimo realizado incidirão encargos pré-fixados, pós-fixados e flutuantes - todos devidamente especificados em cada Carta de Adesão.

O prazo e forma de pagamento de cada empréstimo vêm especificados na respectiva Carta de Adesão. O pagamento será sempre na data de vencimento, sendo vedada a sua antecipação, salvo em hipóteses especiais previstas na lei ou no contrato.

O Contrato de Empréstimo poderá ser rescindido tanto com o descumprimento de qualquer cláusula como no caso em que qualquer uma das partes esteja envolvida em procedimento judicial ou extrajudicial que comprometa o cumprimento das obrigações avençadas, além das hipóteses de rescisão previstas em lei.

Como decorrência do Contrato de Empréstimo, foi assinado na mesma data um Termo de Vinculação de Receita (Recebíveis), que vigorará até a liquidação total das obrigações.

Por este termo, as obrigações decorrentes do Contrato de Empréstimo ficam garantidas por meio da vinculação de 100% da receita obtida diariamente pela SuperVia na exploração do sistema ferroviário (tarifas cobradas pelos usuários), depositada numa conta corrente de titularidade da SuperVia no Bradesco.

No caso de inadimplemento da Emissora, o valor depositado será transferido mediante notificação do Unibanco ao Bradesco para uma conta vinculada do Unibanco de titularidade da SuperVia. Esta conta foi criada única e exclusivamente para receber depósitos provenientes da receita vinculada, até a liquidação total da dívida.

Também como decorrência do Contrato de Empréstimo, foi assinado em 31 de maio de 2000, um Contrato de Assunção de Obrigações Recíprocas Decorrentes de Variação de Índices/Taxas SP. Nº ATIV00E17132 no valor de R\$7.000.000,00 com prazo de 76 dias, ou seja, até 15 de agosto de 2000. Neste contrato, tanto a Emissora como o Unibanco, em razão de suas atividades e visando a proteção recíproca contra eventuais oscilações, pretenderam a vinculação de seus ativos e obrigações a determinados parâmetros. São eles: (i) parâmetros da SuperVia – taxa pré-fixada de 17% a.a. Exponencial; e (ii) parâmetros do Unibanco – 100% do CDI CETIP acrescidos de 2,5% a.a.

ANEXO A

**Demonstrações Financeiras da SuperVia Concessionária de Transporte Ferroviário S.A. –
Demonstrações Financeiras, Relatório da Administração e Parecer dos Auditores
Independentes para o exercício social findo em 31.12.1999.**

ANEXO B

IAN - Informações Anuais da SuperVia Concessionária de Transporte Ferroviário S.A.

ANEXO C

**ITR relativo ao 1º e ao 2º Trimestres Encerrados do Exercício Social de 2000 da SuperVia
Concessionária de Transporte Ferroviário S.A.**

ANEXO D

Estatuto Social da SuperVia Concessionária de Transporte Ferroviário S.A.

ANEXO E

Atas das Assembléias Gerais Extraordinárias da SuperVia Concessionária de Transporte Ferroviário S.A. realizadas em 29 de agosto de 2000, 8 de novembro de 2000 e da Reunião do Conselho de Administração de 7 de dezembro de 2000, que aprovam a presente Emissão.

ANEXO F

Segundo e Terceiro Aditamentos ao Instrumento Particular de Escritura da 1ª Emissão Pública de Debêntures Simples, em Série Única, com Garantia Real, da SuperVia Concessionária de Transporte Ferroviário S.A., celebrados em 9 de novembro de 2000 e 11 de dezembro de 2000 entre a Emissora e o Agente Fiduciário.

ANEXO G

Segundo Aditamento ao Instrumento Particular de Contrato de Caução de Direitos Creditórios, Vinculação de Receitas, Prestação de Serviços Bancários e Outras Avenças, celebrado em e 9 de novembro de 2000, entre a Emissora, o Agente Fiduciário, o Banco Bradesco S.A. e o Coordenador.

EMISSORA

SUPERVIA CONCESSIONÁRIA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO S.A.
Av. Presidente Vargas, 3131, 18º andar
Rio de Janeiro - RJ

COORDENADOR

UNIBANCO – UNIÃO DE BANCOS BRASILEIROS S.A.
Av. Eusébio Matoso, 891
São Paulo - SP

BANCO MANDATÁRIO

BANCO BRADESCO S.A.
Av. Ipiranga – 282 – 14º andar
São Paulo - SP

AGENTE FIDUCIÁRIO

PAVARINI DISTRIBUIDORA DE TÍTULOS E VALORES MOBILIÁRIOS LTDA.
Rua Sete de Setembro, 99, 16º andar
Rio de Janeiro - RJ

CONSULTOR JURÍDICO

MACHADO, MEYER, SENDACZ E OPICE – ADVOGADOS
Rua da Consolação, 247, 4º andar
São Paulo - SP