



CONERJ

Companhia de Navegação do Estado do Rio de Janeiro

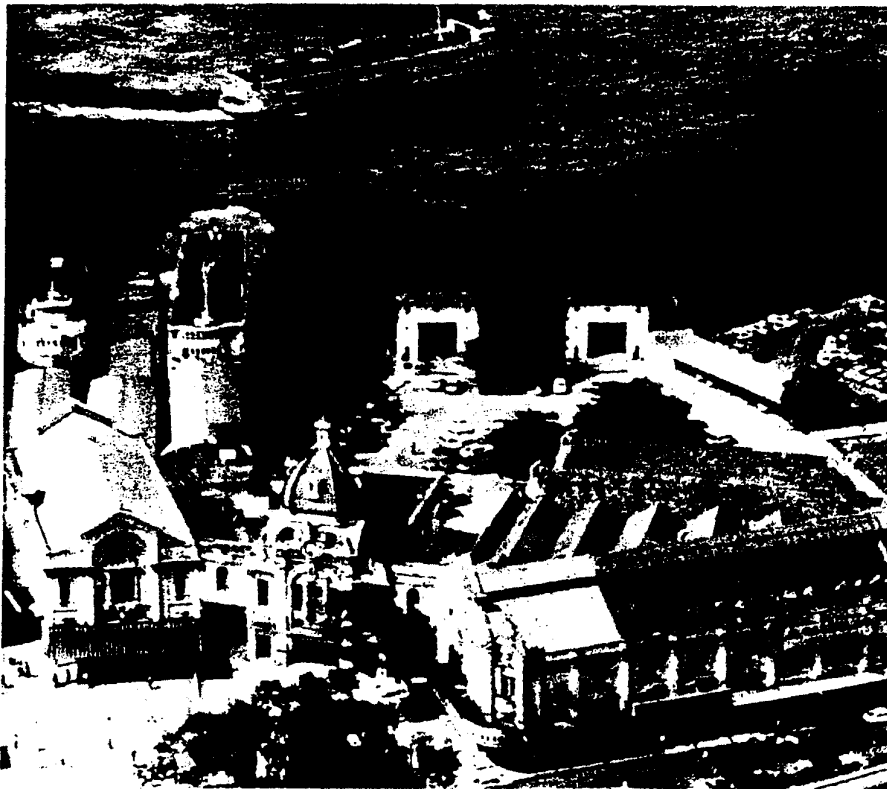
Caixa 4 - CONERJ

Doc. 5 - cópia

MODELAGEM FINAL DA PRIVATIZAÇÃO E OPERACIONALIZAÇÃO DA VENDA

RELATÓRIO CONCLUSIVO

Setembro / 97



TREVISAN

BALMAN

P^od PLANAVE S.A.
Estudos e Projetos de Engenharia

LIBERAL

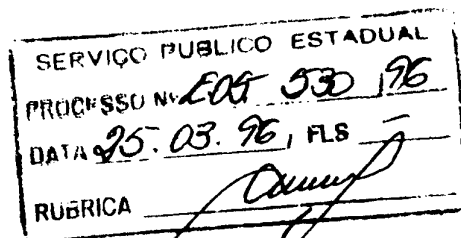
MODELAGEM E SISTEMÁTICA DE ALIENAÇÃO DE AÇÕES DA CIA DE NAVEGAÇÃO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - CONERJ

ÍNDICE

I - OBJETO DE VENDA	3
II - SISTEMÁTICA PARA ALIENAÇÃO DAS AÇÕES	5
III - PREÇO E CONDIÇÕES DE PAGAMENTO	6
IV - PONTOS CRÍTICOS E AJUSTES NECESSÁRIOS À PRIVATIZAÇÃO	7
V - INFORMAÇÕES SOBRE O PASSIVO DA EMPRESA	15
VI - PRÉ-QUALIFICAÇÃO DE CANDIDATOS	18
VII - SISTEMÁTICA TARIFÁRIA	20
VIII - PARÂMETROS OPERACIONAIS E DE ATENDIMENTO À QUALIDADE DE SERVIÇOS	22
IX - PARTICIPAÇÃO DE EMPREGADOS	29
X - PARTICIPAÇÃO DE INVESTIDORES ESTRANGEIROS	32
XI - RELAÇÃO DE POTENCIAIS COMPRADORES CONTATADOS	33
XII - CRONOGRAMA TENTATIVO DE VENDA	35

ANEXOS

1. Minuta de Edital
2. Minuta do Contrato de Compra e Venda de Ações
3. Minuta do Contrato de Concessão
4. Minuta do Estatuto Social
5. Minuta do Decreto de Concessão
6. Minuta do Projeto de Lei



I - OBJETO DE VENDA

A modelagem proposta pelo Consórcio para a privatização da CONERJ é a venda da totalidade das ações representativas do capital social da empresa, ou seja, 1.159.489.112 ações ordinárias nominativas de propriedade do Estado do Rio de Janeiro, 1 ação de propriedade da Cia. do Metropolitano do Rio de Janeiro - METRÔ e 1 ação de propriedade da Cia. de Desenvolvimento Rodoviário e Terminais - CODERTE.

Simultaneamente à venda das ações, o Estado concederá à empresa o direito exclusivo de exploração das linhas regulares de transporte aquaviário de passageiros e veículos nas rotas a seguir discriminadas:

1. Pça. XV/ Pça. Araribóia - social
2. Pça. XV/ Charitas - seletiva
3. Pça. XV/Paquetá - social
4. Pça. XV/Ribeira (opcionalmente, Cocotá) - social
5. Pça. XV/Guia de Pacobaíba - social
6. Pça XV/São Gonçalo - social
7. Mangaratiba/Ilha Grande (Abraão) - social
8. Ilha Grande (Abraão)/Angra dos Reis - social
9. Pça. XV/Barra da Tijuca - seletiva
10. Ilha do Fundão/São Gonçalo (Niterói) – seletiva especial

Linha social é a que terá por objetivo atender a população de baixa renda, operada com embarcações em velocidade máxima de serviço superior a 10 nós, desprovidas de ar condicionado, equipadas com bancos ou cadeiras fixas. Nas embarcações utilizadas nas linhas sociais será admitida a existência de serviços de primeira classe, pelos quais o concessionário poderá cobrar tarifas livres, existindo ou não linha seletiva atendendo a mesma rota.

Linha Seletiva é a que terá por objetivo atender a população de renda média e alta, operada com embarcações em velocidade de serviço não inferior a 15 nós, dotadas de ar condicionado e equipadas com poltronas individuais.

Linha especial é a que terá por objetivo o transporte de veículos de carga e/ou de passeio com embarcações do tipo “ferry-boat”.

No capítulo destinado à definição dos parâmetros operacionais serão apresentados os requisitos exigidos para cada tipo de linha de forma detalhada.

O regime de concessão para exploração do transporte aquaviário de passageiros será instituído por Decreto (Anexo 5) e Lei (Anexo 6), conforme as conveniências do Estado, e através de contrato próprio (Anexo 3) entre o Estado, representado pela Secretaria de Transportes e a CONERJ, com anuência do novo grupo controlador. O prazo da concessão será de 25 anos, renovável por mais 25 anos.

Segundo entendimentos mantidos com o Estado, a linha seletiva Pça. XV/Pça. Araribóia não será objeto de licitação por ocasião da privatização da CONERJ. A autorização precária em vigor, concedida à Transtur, será mantida por um período de 5 anos, a contar da data de promulgação do Decreto de Concessão, até nova licitação.

A exploração do transporte regular de passageiros e veículos estará limitada a estas linhas podendo o Concessionário participar da licitação de qualquer outra linha no futuro, nas condições estabelecidas pelo poder concedente à época, e desde que não haja prejuízo para o atendimento das linhas em operação.

Ao Concessionário será permitido o transporte de passageiros na modalidade turismo (linhas não regulares de transporte) em qualquer rota, independente de licitação, desde que não prejudique as atividades normais da concessão no que se refere ao transporte de passageiros e autorizado pelas Autoridades Marítimas competentes.

A exploração de outras atividades comerciais ou de prestação de serviços nas embarcações e estações de passageiros por parte do Concessionário é livre, desde que não prejudique as atividades normais da concessão no que se refere ao transporte regular de passageiros.

Ao Concessionário também será permitida a livre utilização das embarcações e estações de passageiros para fins publicitários.

Os imóveis, quer operacionais quer não operacionais, serão vendidos juntamente com a empresa, sendo os operacionais reversíveis ao final do período de concessão.

Qualquer modificação que vier a ser realizada pelo Concessionário nos imóveis operacionais que venha permitir a obtenção de receitas extra-operacionais (outras que não decorrentes do transporte de passageiros), além de atender às posturas municipais, deverá contar com a aprovação prévia do Estado, na qualidade de poder concedente. A autorização do Estado deverá estar condicionada à definição de uma forma de implantação de benefícios aos usuários ou remuneração do Estado, ou ainda a conjugação de ambos, inclusive levando à eventual redução da tarifa.

II - SISTEMÁTICA PARA ALIENAÇÃO DAS AÇÕES

A proposta do Consórcio é que as ações da CONERJ sejam alienadas em 02 (duas) etapas, denominadas OFERTA AOS EMPREGADOS e OFERTA AO NOVO GRUPO DE CONTROLE. A primeira etapa consiste numa oferta de 115.948.911 ações da CONERJ aos empregados habilitados, representando aproximadamente 10% da participação que o ESTADO detém no capital da CONERJ. O remanescente será alienado num lote único de 1.043.540.203 ações ordinárias nominativas, representativo de aproximadamente 90% do capital social da CONERJ.

As ações referentes à OFERTA AO NOVO GRUPO DE CONTROLE serão vendidas em leilão público na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro, devendo os potenciais compradores apresentar suas ofertas em envelope fechado.

Na definição desta sistemática dois fatores básicos foram levados em consideração. De um lado, a natureza do negócio, concessão de serviço público de transporte de passageiros, que requer a definição de um grupo controlador com determinadas características para outorga da concessão. De outro, o fato de se tratar de uma empresa de capital fechado e, portanto, sem liquidez, o que não justifica a manutenção de ações por parte do Estado que não tenham influência sobre o controle acionário. Adicionalmente, não identificamos nos contatos com os próprios administradores do Estado interesse em manter qualquer participação minoritária no negócio ou vínculo com a prestação dos serviços.

Além disso, todas as garantias de que necessita o Estado quanto a regularidade e qualidade do serviço são suficientemente previstas no Contrato de Concessão a ser firmado e na sistemática de fiscalização que vem sendo implantada.

III - PREÇO E CONDIÇÕES DE PAGAMENTO

O Consórcio estabeleceu um preço mínimo de venda para as ações da empresa. A metodologia de cálculo deste valor é parte integrante do relatório de avaliação econômico-financeira apresentado ao Estado.

Esta modalidade atende ao que estabelece o inciso II, do artigo 15, da lei nº 8987, de 13 de fevereiro de 1995.

A forma de pagamento das ações referentes à OFERTA AO NOVO GRUPO DE CONTROLE será à vista, em moeda corrente nacional. O uso de Certificados de Privatização deverá ser admitido sugerindo-se um limite de 20% do preço mínimo para pagamento mediante esta moeda.

O objetivo é o de criar condições que facilitem a venda da empresa e permitam ao novo investidor (Concessionário) dispor de um período em que possa conciliar o pagamento das ações adquiridas com os investimentos necessários à operação da concessão.

) A escolha do modelo atende ao disposto na legislação estadual e federal quanto à escolha do concessionário, já que o valor da outorga das concessões está embutido no preço das ações da CONERJ, no momento de sua desestatização.

IV - PONTOS CRÍTICOS E AJUSTES NECESSÁRIOS À PRIVATIZAÇÃO

Esse capítulo tem por finalidade expor os ajustes regulamentares, societários, operacionais e patrimoniais necessários ao processo de privatização da CONERJ com o objetivo de torná-lo o mais transparente possível de modo que o futuro Concessionário receba a empresa sem pendências de natureza jurídica ou operacionais relevantes.

IV.1 - Regulatórios

O regime de concessões para a prestação dos serviços de transporte coletivo de passageiros via marítima será instituído através do Contrato de Concessão, um Decreto e uma Lei específica que regulamentará a matéria.

Essa regulamentação poderá ocorrer anteriormente ou concomitantemente à transferência da empresa. No último caso, não haverá prejuízo para o processo tendo em vista que todos os contratos jurídicos serão disponibilizados aos interessados quando da publicação do Edital de Venda.

IV.2 - Societários

Proposição de Alterações nos Estatutos Sociais

Para que seja possível a implementação do modelo de desestatização da CONERJ, é necessário que se proceda à alteração de seu Estatuto Social, na forma a seguir indicada. Foi analisado o texto do Estatuto Social a partir de um impresso datado de 1990, fornecido pela Companhia, tendo sido informado que conteria a versão atualmente vigente.

As alterações a seguir propostas e que digam respeito especialmente à perda do caráter estatal da Companhia podem ser feitas antes ou após o Leilão. Esta decisão cabe ao PED - Programa Estadual de Desestatização, que já manifestou sua intenção de fazer essas alterações após o Leilão.

A manutenção de determinados dispositivos estatutários poderá ser garantida através do contrato de concessão a ser firmado com o adquirente da Companhia, em vez de optar-se, por exemplo, pela emissão de ações especiais (*golden shares*) que teriam a mesma função, mas com maiores e desnecessários entraves para sua criação e administração.

É certo que, em regra, ao detentor do capital majoritário é lícito alterar o Estatuto Social de acordo com suas conveniências e interesses, mas no caso da CONERJ, a manutenção de determinados dispositivos estatutários mostra-se.

Denominação, sede, foro, objeto e duração

Parte-se do pressuposto de que não existe interesse na alteração da denominação social da Companhia, pelo que não há necessidade de modificá-la neste momento, cabendo ao novo Administrador, se for o caso, proceder a escolha da nova razão social. É necessário que se altere a natureza de sociedade de economia mista, passando para uma condição de sociedade comercial comum.

Mostra-se, portanto, necessária, a alteração do artigo 1º do Estatuto, sugerindo-se a seguinte redação:

Artigo 1º A Companhia de Navegação do Estado do Rio de Janeiro é uma sociedade anônima por ações, de capital fechado, e rege-se por estes Estatutos e pela legislação em vigor.

No que tange às disposições constantes do parágrafo 3º do artigo 2º, onde é definido o objeto da Companhia, sugerimos que a redação seja adaptada ao ordenamento constitucional vigente, levando-se também em conta a perda da sua natureza de sociedade de economia mista, que dependeria de autorização legislativa para a participação em outras sociedades. Assim, propomos a seguinte redação:

Parágrafo 3º A sociedade tem por objeto a navegação de cabotagem e a travessia na costa do Estado do Rio de Janeiro, transportando passageiros e bens nas rotas que lhe foram concedidas, na forma da lei e dos contratos respectivos, bem como a prestação de serviços navais, em geral, a terceiros, além da prática comercial ou prestação de serviços de comodidade aos passageiros, sendo-lhe facultado, ainda, participar de outras sociedades para alcançar seu objeto.

Capital Social

É necessário que se proceda, também em Assembléia Geral Extraordinária, o ajuste do capital social da Companhia, em importância correspondente, no mínimo, aquela relativa à reserva resultante da correção monetária do capital realizado em atendimento ao disposto no artigo 167 da Lei de Sociedades Anônimas.

Muito embora hoje o capital social da Companhia seja representado apenas por ações ordinárias escriturais, é autorizada, pelo parágrafo 2º do artigo 5º, do Estatuto Social, a emissão de ações preferenciais. Não há, portanto, necessidade de alteração do estatuto social quanto a este aspecto, bastando que a Assembléia Geral de Acionistas delibere pela emissão dessas ações preferenciais, se for o caso.

O artigo 6º necessita ser alterado para dar efetividade ao processo de desestatização. Por certo deverá ser excluída a exigência de que 51% do capital social seja titulado pelo Estado do Rio de Janeiro. Sugerimos a seguinte alteração na redação do artigo 6º:

Artigo 6º Somente pessoas jurídicas constituídas segundo as leis brasileiras poderão ser titulares de ações que representem, no mínimo, 50% do total mais uma ação do capital da Sociedade.

Assembléia Geral

As alterações que se fazem necessárias no capítulo concernente à Assembléia Geral restringem-se à natureza estatal da Companhia. Assim, o parágrafo único do artigo 8º deve ser alterado para excluir a necessidade de encaminhamento, à Secretaria de Planejamento, dos documentos mencionados no artigo 16, letra 'a'. A redação sugerida para o referido parágrafo é:

Parágrafo Único. As convocações serão feitas na forma do disposto no artigo 124 da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976.

Administração da Sociedade

Entendemos que não há necessidade de alteração dos dispositivos do artigo 10, que apenas indica que a Sociedade será administrada pelo Conselho de Administração e por uma Diretoria.

Dentro da competência do Conselho de Administração, entendemos ser necessário suprimir a alínea 'a' do artigo 16, com seus incisos, de tal forma que o artigo passe a ter redação composta do *caput* e dos incisos da alínea 'b'.

Deverá ser suprimido o inciso XI do artigo 21, que será objeto do contrato de concessão a ser firmado, procedendo-se à remuneração dos demais incisos.

Sugerimos alterar a redação do artigo 25, de forma a excluir o limite de remuneração imposto, de 20 % da média da remuneração da Diretoria para os membros do Conselho de Administração. Propomos a seguinte redação:

Artigo 25. Os membros do Conselho de Administração farão jus a uma remuneração a ser fixada pela Assembléia Geral de Acionistas.

O artigo 26 também deverá ter sua redação alterada, de forma a adaptar o estatuto da Companhia a uma administração privada:

Artigo 26. Os honorários da Diretoria serão fixados em Assembléia Geral e serão reajustados, dentro da periodicidade autorizada pela mesma Assembléia, segundo índices econômicos que reflitam a perda da capacidade aquisitiva da moeda.

Os artigos 27, 28, 29 e 30 deverão ser suprimidos, eis que exclusivamente relacionados com o caráter estatal da Companhia e de funcionários públicos de seus dirigentes.

Conselho Fiscal

Os parágrafos 1º, 2º e 3º do artigo 31 deverão ser suprimidos, substituindo-se sua redação pela seguinte:

§1º A função de membro do Conselho Fiscal é indelegável.

§2º Compete ao Conselho Fiscal fiscalizar os atos dos administradores e verificar o cumprimento dos seus deveres legais e estatutários, além das atribuições contidas no artigo 163 da Lei 6.404, de 15 de dezembro de 1976.

§3º Os acionistas minoritários, desde que representem ao menos 10% do capital social, poderão eleger, em separado, um membro do Conselho Fiscal.

O artigo 34 deverá ser alterado para ficar em consonância com os artigos correspondentes, dentro da seguinte redação:

Os membros do Conselho Fiscal farão jus a uma remuneração a ser fixada pela Assembléia Geral dos Acionistas.

Exercício Social

É necessário suprimir o parágrafo único do artigo 38, que diz respeito à destinação dos dividendos a que faz jus o Estado do Rio de Janeiro, na condição de acionista.

Empregados da Companhia

Entendemos que todos os artigos deste Capítulo estão exclusivamente relacionados com o caráter estatal da Companhia, razão pela qual devem ser suprimidos.

Auditoria

Não há alterações a serem introduzidas nos dispositivos deste Capítulo, exceto uma eventual supressão da parte final do parágrafo 2º do artigo 46, onde é vedada a contratação do mesmo Auditor Externo se tiver prestado serviços durante dois anos seguidos. Essa restrição não se coaduna com a administração privada da Companhia.

Disposições Finais

Entendemos que os dois artigos deste Capítulo devem ser suprimidos, já que intimamente ligados à característica estatal da Companhia.

Disposições Transitórias

Devem ser suprimidos os artigos 49 e 51.

O artigo 50 deve ter a seguinte redação:

Em caso de transferência de ações, a mesma somente poderá ser feita a pessoas jurídicas na forma do disposto no artigo 6º, sendo vedada a transferência do controle societário sem prévia aprovação do Governo do Estado do Rio de Janeiro enquanto vigentes contratos de concessão de serviço público.

De acordo com entendimentos mantidos com o Estado, far-se-á uma convocação de assembléia para o dia seguinte ao da liquidação financeira da operação para modificação dos Estatutos Sociais da CONERJ e eleição da nova Diretoria

A minuta do novo Estatuto será divulgada, a título sugestivo, como anexo ao Edital de Venda.

IV.3 - Bens Imóveis

a) Imóveis de propriedade da CONERJ:

Imóvel	Endereço	Comentário
Terminal Rio	Pça XV de novembro. Rio de Janeiro	Esses imóveis são objeto de trabalhos contratados pelo Estado para regularizar seus registros junto ao SPU. de modo que o futuro concessionário não terá nenhum tipo de gravame com esses imóveis.
Terminal Niterói	Pça Araribóia 6/8. Niterói	
Estaleiro Mangaratiba	r. 11 de novembro n. 296. Mangaratiba	
Terminal Paquetá	Pça Pintor Pedro Bruno s/n. Paquetá	
Estaleiro Cruzeiro do Sul	r. Miguel Lemos 74/84 e 53. Niterói	
Estaleiro Rodrigues Alves	r. Alexandre Moura n. 10. Niterói	
Terreno não operacional	r. Visconde do Rio Branco n 10 Niterói	

b) Outros imóveis:

- No que se refere à estação Ribeira (Ilha do Governador), o terminal é de propriedade da Transtur. Segundo informações obtidas junto à própria Companhia e posteriormente averiguadas junto ao SPU, parte do imóvel anteriormente alugado da TRANSTUR, Ponte Dr. Luiz Paixão, pertencia, na realidade, ao Estado do Rio de Janeiro e estava sendo cedida à CONERJ.

Constatado tal fato, a CONERJ restringiu seu uso à ponte, de propriedade do Estado, e deixou de pagar aluguel à TRANSTUR, alegando ter rescindido o contrato já que desocupou a área pertencente à locadora, passando a ocupar imóvel cujo domínio útil pertence ao Estado e estaria sendo transferido à CONERJ.

Assim é que, para regularização da situação do imóvel em questão, deve ser obtido, através de processo junto ao SPU, o domínio útil da referida ponte, regularizando a cessão de uso junto ao SPU, para ser rescindido ou reformado o contrato de locação, a fim de restituir à TRANSTUR o restante do imóvel alugado, ou, excluir do objeto do contrato a área da ponte, cujo uso será transferido à CONERJ.

Para que a concessionária possa examinar a opção de operar na Praia de Cocotá, deve ser examinada a situação do terreno onde será localizada a estação de embarque, uma vez que o mesmo foi cedido à CONERJ pela União Federal e o prazo da cessão encontra-se vencido desde 03/10/1996.

- O terminal hidroviário utilizado pela CONERJ na Ilha Grande está instalado em terreno cujo domínio pertence à Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), para que esta promova estudos ambientais na área.

Deverá ser celebrado entre a CONERJ e UERJ, um novo contrato de cessão de uso, locação, comodato, ou qualquer outra roupagem jurídica, que preveja a utilização do imóvel pela Companhia, pelo menos enquanto estiver em vigor o contrato de concessão.

- O terminal de Angra dos Reis é de propriedade da Cia. Docas do Rio de Janeiro (CDRJ). Assim sendo, para possibilitar ao novo concessionário a operação da linha Angra-Mangaratiba-Ilha Grande, está em fase de negociação entre a CONERJ e a referida CDRJ, um contrato de cessão de uso, locação, comodato, ou qualquer outra roupagem jurídica, que preveja a utilização do imóvel pela Companhia, pelo menos enquanto estiver em vigor o contrato de concessão.
- O terminal a ser construído em Guia de Pacobaíba (Mauá-Magé) situa-se em terreno de propriedade da Rede Ferroviária Federal, além de ser área tombada pelo IPHAN. A CONERJ tem uma concessão de direito real de uso deste imóvel desde novembro de 1994. Antes da desestatização da Companhia e, portanto, antes da concessão dessa nova linha ao adquirente da Companhia, deve ser regularizada a situação do referido imóvel de forma a garantir ao novo concessionário todos os meios de exploração dos serviços concedidos, assim entendidos também, os pontos de atracação das embarcações.

Assim sendo, deve ser celebrado entre a CONERJ e a RFFSA um contrato de cessão de uso do imóvel, locação, comodato, ou qualquer outra roupagem jurídica, que preveja a utilização do imóvel pela Companhia, pelo menos enquanto estiver em vigor o contrato de concessão.

- Em relação ao imóvel para o terminal de Charitas, está em fase de negociação com a prefeitura de Niterói um contrato de cessão de uso, locação, comodato, protocolo ou qualquer outra roupagem jurídica, que preveja a utilização do imóvel pela Companhia, pelo menos enquanto estiver em vigor o contrato de concessão.
- Com relação ao terminal de Mangaratiba, a CONERJ informa possuir contrato de aforamento do imóvel utilizado, sendo certo, no entanto, que não foi localizado junto ao SPU nenhum processo ou cadastro do referido imóvel.

Portanto, para garantir ao novo concessionário todos os meios de exploração dos serviços concedidos, assim entendidos também, os pontos de atracação das embarcações, deve ser a exemplo do imóvel da Pça. XV, apresentado um novo requerimento junto ao SPU, o que representará a propositura de um novo processo, com documentos, plantas e memoriais descritivos dos imóveis efetivamente ocupados pela CONERJ, para possibilitar a solução das divergências de área e a assinatura do correspondente contrato de aforamento, o que está condicionado ao pagamento das taxas e foros vencidos e não pagos.

De outro lado, caso não venha a ser confirmado o aforamento do imóvel pela CONERJ, tão logo seja descoberto o detentor do domínio do referido imóvel, deve ser celebrado entre a CONERJ e o mesmo, um contrato de cessão de uso, locação, comodato, ou qualquer outra roupagem jurídica, que preveja a utilização do imóvel pela Companhia, pelo menos enquanto estiver em vigor o contrato de concessão.

IV.4 - Bens Móveis

- O rebocador “Mestre China” é de propriedade do Corpo de Bombeiros do Estado do Rio de Janeiro. Faz-se necessário regularizar o uso deste equipamento pela CONERJ através de um contrato de doação, locação, venda, etc.
- A embarcação “Boa Viagem” foi financiada pelo FMM - Fundo de Marinha Mercante (BNDES é o gestor) com garantia hipotecária. O vencimento da última parcela do financiamento se dará em 20.01.2002. Como a embarcação foi considerada como tendo ‘condição insatisfatória’ pela ABS - Marine Services, há necessidade de se regularizar a questão da hipoteca junto ao BNDES (liquidar o financiamento ou oferecer outra embarcação em garantia).

IV.5 - Contratos

A CONERJ assumiu, em 31 de dezembro de 1996, uma dívida com o Estado do Rio de Janeiro para financiar um programa de demissão voluntária (PDV).

Em sua cláusula quinta, o respectivo instrumento de dívida diz: “(...) em caso de privatização (...) a dívida objeto deste instrumento deverá ser integralmente quitada pelo Devedor [CONERJ] ao Credor [Estado do Rio de Janeiro]”¹

É de entendimento do Estado que a CONERJ liquide essa dívida antes do Leilão de privatização.

IV.6 - Operacional

O Estado deverá providenciar a implementação das linhas de ônibus necessárias para o transporte de passageiros até a estação de Charitas, assim como disponibilizar área para o estacionamento de veículos.

IV.7 - Contábil

Em função da avaliação patrimonial realizada pelo Consórcio e da defasagem existente entre os valores apurados por este trabalho e o valor contábil do imobilizado da empresa, recomendamos a reavaliação dos bens integrantes do ativo imobilizado.

Adicionalmente, dado não ter sido ajustado até o momento, recomendamos a correção monetária do capital social da empresa, através da incorporação das reservas correspondentes.

A fim de evitar grandes distorções entre o valor do preço mínimo de venda e o valor patrimonial das ações, recomendamos proceder a estes ajustes anteriormente ao leilão, de modo a evitar a existência de níveis expressivos de ágio a serem amortizados.

¹ O que aparece entre parênteses são observações nossas.

V - INFORMAÇÕES SOBRE O PASSIVO DA EMPRESA

V.1 - Passivo Fiscal

A Trevisan Auditores avaliou a necessidade de constituição de contingências fiscais na CONERJ, no período de 1992 a 1995, tendo em vista que tal entidade não vinha escriturando seus livros fiscais obrigatórios.

Com base nos trabalhos efetuados (na extensão, metodologia e limitações descritas no relatório de auditoria especial), o valor do passivo fiscal, atualizado até 30 de junho de 1996, é:

<u>Ano</u>	<u>IRPJ</u>	<u>CSL</u>	<u>PASEP</u>
1992	969	247	102
1993	40	49	5
1994	726		76
1995	13	151	1
Total	1.748	447	184

O futuro operador poderá compensar a base de cálculo do imposto de renda e contribuição social com os prejuízos fiscais acumulados, base negativa de contribuição social e saldo IPC/BTNF, no seguinte montante:

Base de Cálculo Negativa:	13.745.249
Prejuízo Fiscal	9.352.948
Saldo Devedor IPC/BTNF	2.113.570

V.2 - Passivo Trabalhista

O passivo trabalhista estimado é de R\$ 7,8 milhões e encontra-se discriminado no relatório de avaliação jurídica. Para efeito de avaliação econômico-financeira, este valor está sendo deduzido do valor presente líquido no cálculo do preço mínimo de venda.

Outro passivo trabalhista relevante é o relacionado ao processo 801/80, estimado em R\$ 170 milhões, cujo advogado responsável, Dr. Carlos Eduardo Bozizio, considera baixo o risco de exigibilidade para a empresa. O Estado já está estudando a situação desta causa. Caso seja concluído que exista alguma possibilidade, mesmo remota, da exigibilidade desse montante, o Estado deverá assumir o pagamento desse valor.

V.3 - Financeiro

A seguir fazemos uma descrição do perfil de endividamento da empresa, base 30 de junho de 1996, indicativo das obrigações da empresa naquela data.

V.3.1 Fornecedores

A composição de Fornecedores em 30 de junho de 1996 era:

Fornecedor	R\$ 1,00
Mobil Oil do Brasil	47.101
BR Distribuidora	39.830
Outros	32.008
TOTAL	118.939

O prazo de pagamento para a Mobil Oil e para BR Distribuidora é a vista. Os outros fornecedores (35 empresas) têm prazos distintos.

V.3.2 Empréstimo e financiamento

Os empréstimos do BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - números 83.914.111 (Boa Viagem) e 83.914.211 (Urca) têm as seguintes características:

Casco	Taxa de Juros	Vencimento	Saldo em 30/06/96
AM - 093 - Boa Viagem	3% a.a.	20.01.2002	R\$ 142.886
AM - 094 - Urca	3% a.a.	20.05.2002	R\$ 170.967

A amortização do empréstimo é mensal e a atualização monetária é função da variação da URBT - 20

V.3.3 Encargos Fiscais a Recolher

A composição dessa conta em 30 de junho de 1996 era a seguinte:

Tributo	R\$ 1.000,00
IRRF	519
ISS a recolher	4
Contribuição social sobre faturamento	19
IR descontado na fonte de terceiros	5
Total	547

O IRRF dos empregados é pago no terceiro dia útil do mês subsequente do fato gerador (o crédito para o funcionário). No caso da CONERJ a exigibilidade dos recursos deu-se dia 3 de julho de 1996.

V.3.4 Encargos Sociais a Recolher

Registra o montante de encargos sociais a recolher e as provisões para férias e 13º salário (e seus respectivos encargos), e sua composição em 30 de junho de 1996 era.

Tributo / Encargo / Provisão	R\$ 1.000,00
INSS a recolher	864
FGTS a recolher	108
PASEP a recolher	22
Provisão para férias	3.435
Provisão para encargos sobre férias	1.071
Provisão para 13º salários	573
Provisão para FGTS sobre 13º salários	46
Total	6.119

A exigibilidade do INSS é dia 2 de julho, do FGTS é dia 7 de julho e do PASEP dia 11 de julho.

Para as provisões de férias e seus encargos não é viável calcular-se uma data para sua exigibilidade. Apenas cabe um comentário que existe uma concentração do número de funcionários em férias nos meses *do verão*.

V.3.5 Provisões Trabalhistas

Utilizando-se o levantamento dos advogados contratados pelo Consórcio e considerando a legislação aplicável, o montante de provisões para reclamações trabalhistas em 30 de junho de 1996 e de R\$ 8.867 mil.

Esse valor representa o montante envolvido nos processos trabalhistas que possuem a CONERJ como ré, ponderado pela probabilidade de ganho de causa em cada causa (de acordo com as normas do IBRACON - Instituto Brasileiro de Contabilidade). Portanto esse valor representa uma obrigação provável, não sendo possível determinar períodos nos quais essas serão de fato exigíveis.

V.3.6 Dívida Consolidada com o INSS

Decorrente do não recolhimento de encargos previdenciários no período de abril de 1986 a julho de 1991. O vencimento da dívida é 20 de setembro de 1999.

Em 30 de junho de 1996, esta representava um montante de 1.473.553,408 Ufir's que devem ser amortizadas mensalmente até seu vencimento.

VI - PRÉ - QUALIFICAÇÃO DE CANDIDATOS À CONCESSÃO

Na privatização da CONERJ será admitida a participação de investidores estratégicos, institucionais ou financeiros, pessoas físicas (exceção ao operador) ou jurídicas, nacionais ou estrangeiras, isoladamente ou organizadas sob a forma de consórcio, cabendo, neste caso, a liderança à empresa brasileira.

A questão da pré-qualificação de investidores foi examinada pelo Consórcio durante o processo de avaliação e modelagem da empresa para privatização.

Considerando que a CONERJ terá a outorga de uma concessão para prestação de serviço público de transporte aquaviário de passageiros e que a operação destes serviços de forma eficiente requer a participação de uma empresa especializada, decidimos por recomendar a participação obrigatória de, no mínimo, um operador entre os novos acionistas da CONERJ.

Este(s) investidor(es) deverá(ão) possuir, direta ou indiretamente, no mínimo, 15% das ações ordinárias da CONERJ e deverão permanecer nesta condição por um prazo mínimo de 10 anos.

Os critérios de pré-qualificação recomendados pelo Consórcio para o(s) operador(es) são de natureza legal e técnica-operacional. Estes deverão ser cumulativamente atendidos, e estão listados a seguir:

- a) deverá ser uma pessoa jurídica legalmente constituída;
- b) não poderá ser empresa declarada inidônea por qualquer órgão da Administração Pública direta ou indireta da União, Estados, Distrito Federal ou Municípios, ou ainda, que esteja com o direito de participar de licitação suspenso;
- c) deverá comprovar mais de 05 (cinco) anos de experiência em serviços de transporte ou apoio aquaviário, diretamente ou através de empresa integrante do seu grupo controlador, atuando em, pelo menos, um dos seguintes segmentos:
 - c.1) transporte de passageiros, operando linhas de, no mínimo, 200.000 passageiros/mês (média aritmética dos últimos 06 meses anteriores à publicação do Edital) ou,
 - c.2) serviços de navegação operando com o mínimo de 10 embarcações próprias ou afretadas, cuja soma de tonelagem de arqueação bruta de registro (*gross register ton*) não seja inferior a 3000 TAB;
- d) deverá possuir em seus quadros (pelo menos um dos operadores), à época da pré-identificação, profissional qualificado de nível superior (engenheiro naval ou mecânico naval), com mais de 08 anos de experiência, o qual será indicado para representá-lo tecnicamente junto aos órgãos competentes.

A proposta do Consórcio é que seja divulgado um Edital prévio que estabeleça as condições básicas da privatização da empresa (sem preço mínimo de venda e condições de pagamento) que estabeleça as regras de pré-qualificação dos candidatos.

A pré-qualificação do operador ocorrerá anteriormente ao leilão e será julgada pela CLC (Câmara de Liquidação e Custódia S.A.). Somente participarão do leilão operadores pré-qualificados.

A pré-qualificação se aplicará somente ao Operador. Os demais investidores serão pré-identificados pela Câmara de Liquidação e Custódia (CLC), anteriormente à sua participação no leilão.

VII - SISTEMÁTICA TARIFÁRIA

As tarifas a serem praticadas pela empresa concessionária do transporte aquaviário de passageiros serão fixadas pelo Poder Concedente e revisadas de acordo com regras a serem estabelecidas no contrato de concessão.

O preço dos serviços de transporte de passageiros em linhas não regulares (turismo) sera livremente fixado pelo Concessionário.

No que se refere ao transporte regular de passageiros, as tarifas serão diferenciadas de acordo com a categoria do serviço, social ou seletivo.

No desenvolvimento do trabalho de avaliação econômico-financeira, o Consórcio realizou vários estudos visando determinar a relação entre a tarifa atualmente cobrada nas linhas em operação, a tarifa adequada ao equilíbrio econômico das linhas em operação e das novas linhas nas condições de investimento e demanda projetada e a tarifa mais apropriada para estimular o interesse de investidores na empresa. Em todos os casos, estas tarifas foram cotejadas com a renda média do passageiro usuário de cada modalidade de serviço, assim como com o pleno atendimento da demanda de passageiros prevista em cada trajeto.

Com base nestes estudos, o Consórcio recomenda a cobrança das seguintes tarifas iniciais para as linhas a serem concedidas:

LINHA	TARIFA - R\$ (1)
Pça. XV / Pça. Araribóia - social	0,80
Pça. XV / Charitas - seletiva	4,00
Pça. XV / Paquetá - social	1,00
Pça. XV/ Ribeira ou Cocotá - social	0,80
Pça. XV / Guia de Pacobaiba - social	A ser definida
Pça XV/São Gonçalo - social	A ser definida
Mangaratiba / I. Grande (Abraão) - social	1,60
I. Grande (Abraão) / Angra Reis - social	1,60
Pça. XV / Barra da Tijuca - seletiva	A ser definida

(1) reais p passageiro p um único sentido

Nas linhas Pça XV Paquetá, Mangaratiba/Ilha Grande e Ilha Grande/Angra dos Reis as tarifas para não moradores serão de livre fixação para o novo concessionário.

Essas tarifas não incluem o possível efeito da incidência do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) nas linhas intermunicipais e da Taxa de Regulação em todas as linhas. Portanto, essas tarifas poderão ser alteradas antes da transferência da CONERJ.

A tarifa dos serviços de primeira classe nas embarcações utilizadas nas linhas sociais serão livremente estabelecidas pelo concessionário, independentemente de existirem ou não linhas seletivas operando na mesma rota.

As tarifas serão reajustadas a cada 12 meses, a contar da data da assinatura do contrato de concessão, revisadas de acordo com a sistemática apresentada pelo Consórcio.

VIII - PARÂMETROS OPERACIONAIS E DE ATENDIMENTO À QUALIDADE DOS SERVIÇOS

Em função da outorga de uma concessão relacionada à prestação de serviço público e da legislação inerente ao transporte marítimo de passageiros, a CONERJ estará obrigada a atender determinadas regras relacionadas à sua organização como empresa, segurança, procedimentos operacionais e qualidade na prestação de serviços que deverão ser observadas ao longo da concessão.

No que se refere ao conceito de linha social e linha seletiva, os seguintes requisitos deverão ser observados em cada caso:

Linhas sociais

1. Ventilação

A ventilação nas áreas destinadas a passageiros será realizada por meio da abertura das janelas. Estas deverão ser corrediças e, quando abertas, deverão deixar livre uma abertura de pelo menos 0,80 m x 0,50 m.

2. Poltronas

As poltronas serão individuais, com braços, construídas em plástico ou madeira, de formato anatômico sem estofamento, com assentos rebatíveis para facilitar o trânsito dos passageiros pelas poltronas já ocupadas. A distância mínima entre o assento e encosto da poltrona da frente será de 0,30 m.

3. Nível de ruído

O nível de ruído nas áreas destinadas a passageiros não poderá exceder 85 dB.

4. Pé Direito

As áreas destinadas a passageiros devem possuir um pé direito livre de no mínimo 2,00 m.

5. Velocidade de Serviço

A velocidade de serviço da embarcação deverá ser superior a 10 nós.

6. Sanitários

A embarcação deverá dispor de banheiros masculino e feminino, cada um com sanitários, pia e bebedouros refrigerados em cada um dos conveses.

Espaços de 1ª classe

Poderão ser criados opcionalmente nas embarcações destinadas às linhas sociais, espaços segregados com maior índice de conforto, denominados "espaços de primeira classe", com as seguintes características:

1. Capacidade

A capacidade destinada à 1ª classe não poderá ser superior a 20% da capacidade da embarcação.

2. Poltronas

As poltronas serão individuais, com braços, assentos e encostos estofados com tecido impermeável. A distância mínima entre as poltronas será de 0,45 m. A largura mínima dos corredores será de 1,00 m.

3. Ar condicionado

As embarcações deverão ser equipadas com ar condicionado central em todas as áreas destinadas a passageiros, com no mínimo 18 trocas de ar/hora. A temperatura interna deverá atingir 23° C com umidade relativa de 50% para as seguintes condições externas:

- temperatura da água do mar: 30° C
- umidade relativa do ar: 86%
- temperatura de bulbo seco: 36° C

4. Diversos

A embarcação deverá dispor de, no mínimo, 1 sanitário completo (WC e pia) para cada 100 passageiros e bebedouros refrigerados.

Linhas Seletivas

1. Ar condicionado

A embarcação deverá ser equipada com ar condicionado central em todas as áreas destinadas a passageiros, com um mínimo de 18 trocas de ar/hora. A temperatura interna deverá atingir 23° C com umidade relativa de 50% para as seguintes condições externas:

- temperatura da água do mar: 30° C
- umidade relativa do ar: 86%
- temperatura de bulbo seco: 36° C

2. Poltronas

As poltronas deverão ser individuais, com estofamento de tecido impermeável e resistência média. A distância mínima entre o assento e o encosto das poltronas da frente será de 0,45 m. A largura mínima dos corredores entre poltronas será de, no mínimo, 1,00 m.

3. Nível de ruído

O nível de ruído no salão de passageiros não poderá ser superior a 75 dB.

4. Pé Direito

O salão de passageiros deverá possuir um pé direito livre de no mínimo 2,00 m.

5. Velocidade de Serviço

A velocidade de serviço da embarcação não deverá ser inferior a 15 nós.

6. Diversos

A embarcação deverá dispor de, no mínimo, 2 sanitários completos (WC e pia), com acessos independentes e bebedouros refrigerados em cada um dos conveses.

Linha especial

1. velocidade de serviço deverá ser igual ou superior a 12 nós
2. condições adequadas ao transporte de caminhões do tipo dos que trafegam na Ponte Rio-Niterói
3. condições adequadas ao transporte de veículos de passeio do tipo dos que trafegam na Ponte Rio-Niterói

No que se refere a linha Praça XV / Guia de Pacobaiba, este prazo estará condicionado a implantação, pelo Estado, de linhas de ônibus que possibilitem o acesso de passageiros ao terminal, bem como as obras de um pátio de estacionamento destes ônibus na proximidade do terminal em área livre existente.

8. No que se refere às linhas para as quais lhes está sendo outorgada a concessão, a empresa deverá observar a seguinte frequência de atendimento.

As demandas projetadas deverão ser atendidas com a seguinte programação de horários

LINHAS atuais:

1. Praça XV - Niterói

2ª a 6ª feira.

Niterói a partir das 5 horas as 23 horas.

Rio a partir das 5h 30min as 23h 30min.

Até 6 horas cada 30 minutos.

De 6 as 7 horas a cada 15 minutos.

De 7 as 9 horas a cada 9 minutos.

De 9 as 17 horas a cada 15 minutos.

De 17 as 20 horas a cada 9 minutos.

De 22 as 23 horas a cada 30 minutos.

Sábado, Domingo e feriados

Mesmo período a cada 30 minutos.

2. Praça XV - Ribeira

2ª a 6ª feira.

Ribeira a partir das 6 horas.

Das 6 as 9 horas a cada 30 minutos.

Das 9 as 16 horas a cada 75 minutos.

De 16 as 20h 30min a cada 30 minutos.

Da Praça XV a Ribeira 35 a 40 minutos mais tarde a partir das 6h35min.

3 Praça XV - Paquetá

Horários de saída 5:30, 7:00, 10:30, 13:30, 16:00, 21:00 e 23:00h.

Paquetá - Praça XV

Horários de saída 5:30, 7:00, 9:00, 12:00, 15:00, 20:30 e 22:00h.

4 Mangaratiba - Abraão - Angra dos Reis

Manter os horários atuais

01 viagem redonda diária durante o ano e duas durante o período do verão (dezembro a março).

LINHAS novas:

1. Praça XV - Pacobaiba

2ª a 6ª feira

- 5 horas
- 5h 40min.
7h 50min 6h 20 min.
10h 50min 9h 20 min.
13h 50 min 12h 20min.
16h 50min 15h 20min.
19h 50min 18h 20min.
20h 30min
21h 10min

2 Charitas - Praça XV

2ª a 6ª feira.

A partir de 6h 40min.

Até 10 horas a cada 20min.

De 10 até 16 horas a cada 40min.

De 16 até as 21 horas a cada 20min

3 Barra da Tijuca - Praça XV

A partir de 7h a cada 40min até as 20 horas saindo da Barra.

A partir de 7h e 40min até as 20 horas 40min saindo da Praça XV.

9 Além de cumprir com as especificações técnicas acima estabelecidas, a empresa concessionária estará obrigada a manter os terminais e embarcações sempre em bom estado de conservação, mais especificamente no que se refere a pintura, limpeza, funcionamento de instalações elétricas, hidráulicas e sanitárias, estado dos assentos de passageiros, etc

10 A concessionária também será responsável pela manutenção de serviços de segurança adequados, próprios ou através de terceiros sub-contratados, nas embarcações, terminais e estaleiros.

11 A concessionária deverá zelar pela qualidade e treinamento de seus recursos humanos, os quais deverão se apresentar sempre uniformizados quando alocados à funções de operação de embarcações, terminais e estações de passageiros, ou qualquer outra de contato com o público. Também deverá zelar para que os funcionários de empresas subcontratadas atendam aos mesmos requisitos.

12. A concessionária será obrigada a apresentar, no prazo de 48 meses a contar da data da assinatura do contrato de concessão, certificado de qualidade emitido por empresa certificadora nacional ou internacional, de acordo com o padrão ISO 9002.

13 A Secretaria de Transportes, ou o órgão normativo que vier a ser criado pelo Poder Concedente, procederá a uma revisão periódica dos padrões de qualidade de serviços estabelecidos acima e emitirá um certificado de qualidade no qual fornecerá o conceito atribuído à atuação da empresa. Esta revisão ocorrerá num intervalo máximo de 4 anos, independente da que será feita na época da revisão tarifária.

IX - PARTICIPAÇÃO DE EMPREGADOS

A parcela de ações a ser alienada aos empregados deverá ser objeto de discussão e definição com o Estado. Em termos legais, esta participação não é obrigatória, seja no plano federal ou estadual, tendo se constituído numa liberalidade do vendedor nas privatizações realizadas até o momento.

A título ilustrativo e de subsídio à tomada de decisão, damos a seguir algumas informações a respeito do assunto no âmbito da privatização federal e estadual.

A análise das privatizações federais levadas a efeito pelo Governo Federal até o momento mostra que os percentuais de ações oferecidas aos empregados variam de 3,1% (Copene) a 20% (CSN, Cosipa, Açominas, Caraíba). Em geral, o percentual mais comum é de 10%, o que ocorreu em outras 15 privatizações realizadas. No caso da Light, última empresa de grande porte a ser privatizada no plano federal, a oferta aos empregados foi de 10% das ações da companhia. Cabe ressaltar que no caso da Copene, as ações alienadas pelo Governo Federal representavam apenas 30% do capital da empresa. O valor médio de aquisição por empregado foi de US\$ 2,843.00 variando de US\$ 48.00 na Mafersa a US\$21,718.00 na Copesul. A maior quantidade de investidores ocorreu na CSN com 30.504 funcionários adquirindo ações da empresa.

No que se refere às condições de preço e pagamento, a modalidade mais comum foi a de um subsídio até 70% sobre o preço mínimo de avaliação fixado por ação para a empresa, admitindo-se o pagamento em moedas de privatização quando estas fossem aceitas no leilão de privatização. No caso da Light, o Governo ofereceu aos empregados um lote de 4,1 % de ações com subsídio de 70% sobre o preço mínimo de avaliação e outro de 5,9% sem qualquer subsídio, admitindo o pagamento de 30% do valor em moedas de privatização. Os funcionários adquiriram os 4,1% com recursos próprios ou financiamentos bancários privados e estão negociando com o BNDES um financiamento para aquisição do lote de 5,9%.

No plano estadual, as experiências recentes mais relevantes ocorreram no Rio Grande do Sul, com a venda de 35% das ações da CRT - Cia Riograndense de Telecomunicações, e no Rio de Janeiro, com a privatização da CERJ - Cia. de Eletricidade do Estado do Rio de Janeiro

No primeiro caso, o Estado ofereceu aos empregados da CRT uma quantidade de ações equivalente a 3% do capital votante da companhia, a um preço correspondente a 40% do preço mínimo de venda das ações. As ações ainda não foram adquiridas pelos empregados que estão tentando obter uma linha de financiamento junto ao BNDES.

No caso da CERJ, o Governo do Rio de Janeiro ofereceu aos empregados um lote de ações correspondentes a 7,7% do capital da empresa (10% das ações de propriedade do Estado) com um deságio de 30% em relação ao preço mínimo das ações colocadas a venda. Pelas informações disponíveis, apenas parte dos empregados adquiriu as ações que *thes toram oferecidas*.

A análise do perfil de recursos humanos da CONERJ, realizada pela L.H.Moura, empresa especializada contratada pelo Consórcio para este serviço, demonstra que a empresa conta com cerca de 50% do seu efetivo com idade acima de 45 anos, deduzindo-se que não houve renovação no seu quadro de funcionários. Também foi constatado um baixo nível de escolaridade com 81% da força de trabalho possuindo apenas o 1º grau e com apenas 14% possuindo o 2º grau completo, identificando-se uma carência escolar que posteriormente dificultará a absorção de novas tecnologias. Finalmente, 60% do efetivo possui uma remuneração na faixa de 7 (R\$ 784,00) à 12 (R\$ 1 344,00) salários mínimos, constituindo-se uma média alta para a realidade da massa salarial brasileira.

Pelo que se observa nesta análise, existe uma tendência de ocorrer uma profunda modificação no quadro de recursos humanos da empresa após a privatização, inclusive com a dispensa de um grande número de funcionários.

No que se refere as ações da empresa como negócio para os empregados é importante considerar que a CONERJ é uma empresa de capital fechado, portanto, sem liquidez para as suas ações no mercado de capitais. Por outro lado, não se cogita da participação dos empregados no bloco de controle, o que não confere às ações a serem oferecidas a estes empregados um valor estratégico. Neste sentido, a liquidez das ações somente seria possível se o acionista majoritário se dispusesse a comprá-las quando o empregado desejasse vendê-las.

Adicionalmente, em se tratando de uma empresa concessionária de serviços públicos, é bem provável que continue como uma companhia fechada, pelo menos por um período longo de tempo, até que o mercado pudesse avaliar adequadamente seu "modus operandi", constatar a qualidade de seus serviços, ter segurança com relação à política tarifária e condições de fazer projeções de resultados confiáveis.

Outra questão relevante é o preço de venda e as condições de pagamento destas ações. Como se observa nas informações acima, o nível de deságio em relação ao preço de avaliação vem sendo reduzido.

Nossa proposta é que o Estado, de qualquer forma, destaque uma parcela de ações para oferta aos empregados, a qual sugerimos seja de 10% das ações a serem colocadas à venda.

O preço das ações deverá considerar um subsídio no entorno de 30%, o qual será compensado no preço mínimo de venda a ser oferecido aos demais investidores em leilão, de modo que o Estado receba pela venda das ações remanescentes o valor integral pela qual a sua participação foi avaliada. O pagamento do preço das ações adquiridas na OFERTA AOS EMPREGADOS será efetuado à vista, em moeda corrente nacional.

As ações ofertadas serão divididas igualmente entre os funcionários ativos a época da publicação do Edital de Venda no Diário Oficial do Estado. As ações provenientes da OFERTA AOS EMPREGADOS não adquiridas pelos EMPREGADOS individualmente

ou através de sociedade de participação, condomínio ou clube de investimentos que vierem a organizar deverão ser adquiridas pelo NOVO GRUPO DE CONTROLE, pelo mesmo preço por ação pago no leilão

Nossa recomendação foi estruturada de modo a atender aos interessados do quadro funcional e ser exequível do ponto de vista econômico

X - PARTICIPAÇÃO DE INVESTIDORES ESTRANGEIROS

A legislação presente não faz qualquer restrição à participação de estrangeiros em atividades como as que serão desenvolvidas pela CONERJ.

Nos termos do que dispõe o artigo 2º, V, da lei número 9.432, de 8 de janeiro de 1997, empresa brasileira de navegação é a "pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no país que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente".

Dessa forma, nada impede que investidores estrangeiros participem do leilão de ações da CONERJ, já que serão estas empresas acionistas de uma empresa de navegação brasileira, a própria CONERJ.

Entre os potenciais interessados existem empresas de origem estrangeira que estarão participando, isoladamente ou como membros de consórcio, do leilão de venda das ações

XI - RELAÇÃO DE POTENCIAIS COMPRADORES CONTATADOS

A seguir relacionamos os nomes de empresas e pessoas que, até o momento, mantiveram contatos com o Consórcio e manifestaram algum interesse pela privatização da CONERJ

1. AUSTRALIAN TRADE COMMISSION

Mr. Kirk Thompson - Director Marine Marketing
800, Oak Boulevard - Houston - Texas
Tel.: (001-713) 629.9131 Fax: (001-713) 622.6924

Mr. Walter Gheller - Consul Geral da Austrália no Brasil
Rua Tenente Negrão, 140 - 12º andar - São Paulo
Tel.: (011) 829.6281 Fax: (011) 822.8412

2. SEABROKERS CHARTERING AS

Mr. Jan S. Skåre -
Forusbeen 80, N-4033 Forus, Norway
Tel.: (47) 51801040
Fax: (47) 51800399

3. DEL BENE S.A. C.I.F.

Mr. Leandro M. Franco - Chartering Manager
Piedras, 77 - Piso 9 - Buenos Aires - Argentina
Tel.: 342.5079 Fax: 541 112267

4. SEA CONTAINERS SOUTH AMERICA (GRUPO SHERWOOD)

Mr. Jan Focken
Av. N. S. de Copacabana, 327
Tel.: (021) 235 1091
Fax: (021) 255 2071

5. CONSORCIO ANDRADE GUTIERREZ

(Andrade, Wilson Sons, Transtur, 1001, Guanabara Diesel)
Sr. Vitor Brasil de Rezende Alt - Superintendência de Concessões
Rua dos Pampas, 484 - Belo Horizonte - MG
Tel.: (031) 290 6771 Fax: (031) 290.6307

6. ARBI PARTICIPAÇÕES / BANCO SHECK S/A

Sr. Frank de Luca - Special Partner (Arbi)
Av. Almirante Barroso, 52 - 11º andar - Rio de Janeiro
Tel.: 212 6282 Fax: 220 3457

Sr. Jayme Ghitnick (Sheck)

Pça. Pio X, 55 - 7º andar - Rio de Janeiro
Tel.: 263 5225 Fax: 253.8300

7. SOCICAM (Administradora de Terminais)
Sr. Victor Figueiredo
Rua Bela Cintra, 1149 - 8º andar - São Paulo
Tel.: (011) 881 7166 Fax: (011) 64.336

8. TRANSDEV
Mr. Raymond Pic - Diretor de Serviços de Transportes Urbanos
Atrium 6, Place Abel Gance 92.652 Boulogne - Billancourt
Tel.: (33.1.46) 944846
Fax: (33.1.46) 944892

9. BANCO BOREAL/LIBRA NAVEGAÇÃO
Sr. Roberto Terziani - Diretor
Av. Presidente Wilson 231- 29º andar - Rio de Janeiro
Tel.: (021) 277.3232
Fax: (021) 240.5536

10. SERVENG - CIVILSAN S/A - Empresas Associadas de Engenharia
Sr. Julio Cesar Borges - Diretor de Projetos Especiais
Rua Deputado Vicente Penido 255 - São Paulo
Tel.: (011) 292 5522
Fax: (011) 292 0858

11. Booz Allen & Hamilton - Empresa de Consultoria
Sr. Davi Buenfil - Consultor
Rua Gomes de Carvalho 1.765, 7º andar Vila Olimpia. São Paulo - SP
Tel.: (011) 828 4999
Fax: (011) 820 6750

A partir da definição do modelo de privatização e encaminhamento dos ajustes necessários, o Consórcio intensificará os seus contatos com estes potenciais compradores e organizará apresentações para outros grupos interessados no sentido de promover a venda da empresa

Para estas apresentações está sendo elaborado um prospecto de venda que contém todas as informações relativas à empresa e à sua privatização, o qual será distribuído aos interessados por ocasião das visitas.

XII - CRONOGRAMA TENTATIVO DE VENDA

A apresentação do cronograma a seguir leva em consideração que, até a data indicada para a publicação do Edital, a modelagem de privatização terá sido definida, os ajustes necessários à solução dos pontos críticos terão sido feitos ou estarão satisfatoriamente encaminhados e o preço mínimo de venda e condições de pagamento ajustados entre o Consórcio e o Estado.

Data	Evento
Mai 06	Divulgação de anúncio de Audiência Pública
21	Audiência Pública, no Rio de Janeiro - Bolsa de Valores
Ago 12	Publicação da Minuta do Edital e seus Anexos para Sugestões
Out 14	Publicação do Edital e da Minuta do Contrato de Concessão
16	Início da Distribuição do Memorando Informativo
16	Distribuição do Edital em Inglês
16	Distribuição do Prospecto Sintético para os Empregados
20	Reunião Técnica, no Rio de Janeiro, para esclarecimento sobre as condições de venda constantes do Edital
21	Reunião de esclarecimento aos Empregados
21	Início das visitas ao Centro de Informações e às dependências da CONERJ
22	Início do período de Oferta aos Empregados
22	Manual de Instrução da CLC à disposição dos interessados
27	Início do recebimento da documentação para pré-identificação dos Participantes
Nov 07	Término da pré-identificação dos Participantes
10	Anúncio dos candidatos pré-identificados
11 - 17	Apresentação de recurso da decisão sobre pré-identificação dos Participantes
14	Convocação da AGE p/ alteração dos Estatutos e eleição dos Conselhos de Administração e Fiscal e da Diretoria
17	Término das visitas ao Centro de Informações e às dependências da CONERJ
18	Término do período de Oferta aos Empregados
18	Divulgação pela CLC dos Participantes pré-identificados aprovados
19	Entrega de garantias financeiras à CLC
21	Divulgação, pela CLC, dos Participantes com garantia aprovados
21	Leilão de venda das ações, na BVRJ, às 10:00 hs
21	Encaminhamento pela CONERJ à CLC da listagem dos Empregados habilitados
26	Liquidação Financeira do Leilão
26	Assinatura do Contrato de Compra e Venda de Ações e do Contrato de Concessão
26	Assembleia Geral para aprovação dos Estatutos e eleição dos Conselhos de Administração e Fiscal e da Diretoria
Dez 02	Liquidação Financeira da oferta aos Empregados
04	Divulgação das sobras de ações da Oferta aos Empregados a serem rateadas entre os Empregados adquirentes das ações na Oferta Original
05	Oferta das sobras aos Empregados
08	Encaminhamento pela CONERJ à CLC da lista dos Empregados que reservaram sobras de ações
10	Liquidação Financeira das sobras
12	Divulgação das sobras de ações da Oferta aos Empregados a serem adquiridas pelo Novo Grupo de Controle
14	Liquidação financeira das Sobras pelo Novo Grupo de Controle
16	Recebimento do Relatório do Auditor do Processo
22	Divulgação do Anúncio de encerramento do Processo

SERVIÇO PÚBLICO ESTADUAL
PROCESSO Nº 60.000.000, 26
DATA 25.03.96, FLS -
RUBRICA 