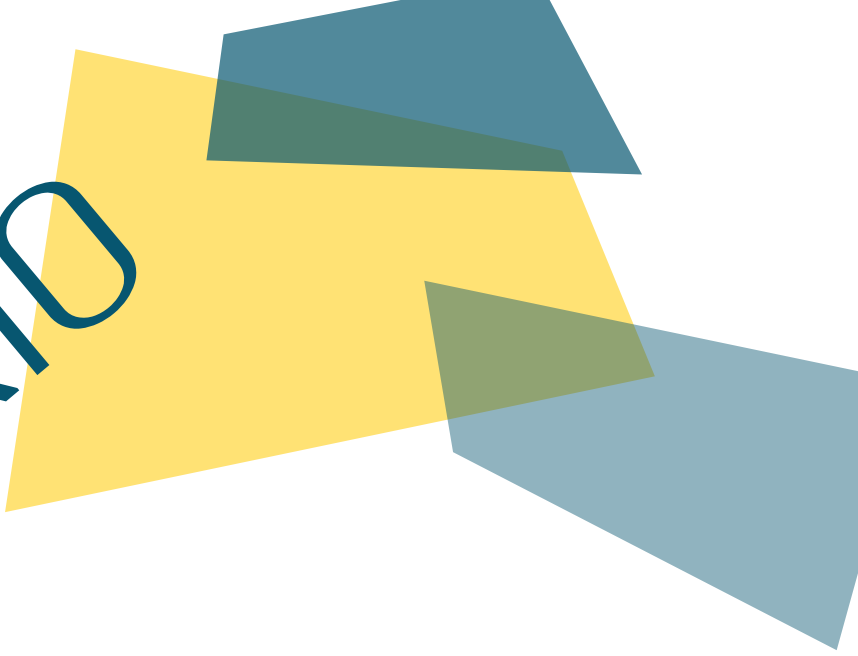




Relatório Anual

2010



SUMÁRIO

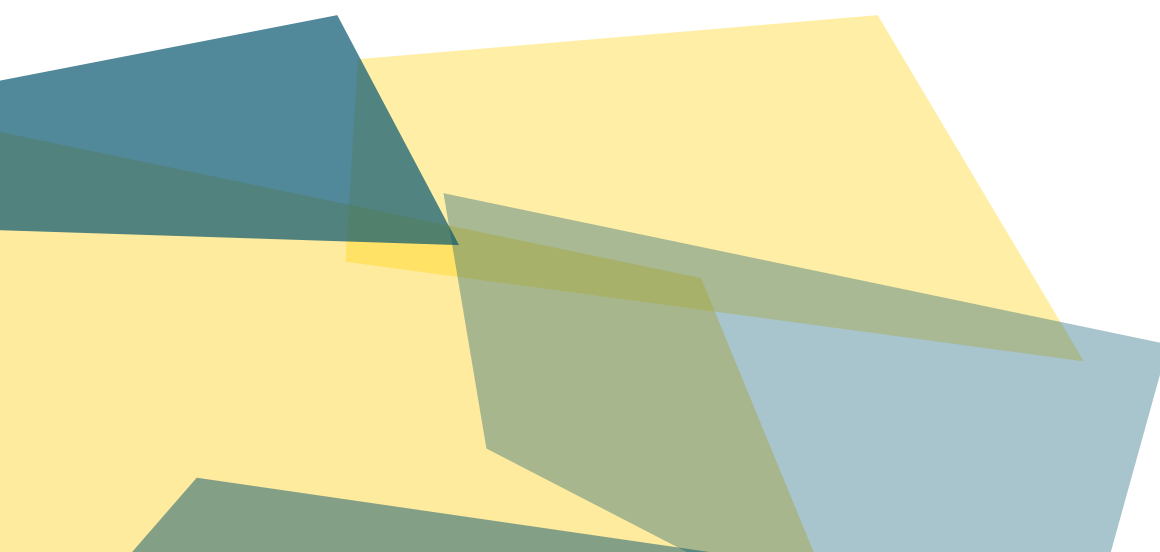
2
CARTA DO PRESIDENTE

8
A INVEPAR

26
PESSOAS E SUSTENTABILIDADE

36
DESEMPENHO FINANCEIRO

44
EMPRESAS CONTROLADAS



CARTA DO PRESIDENTE

GUSTAVO ROCHA

DIRETOR-PRESIDENTE





A INVEPAR viveu em 2010 um ano desafiador, em que o crescimento veio acompanhado da construção de estruturas sólidas e confiáveis. O aumento da receita de serviços, de 58%, traduz em números nosso desempenho. Incorporamos e aumentamos o volume de investimentos. Ganhamos em transparência e modernidade na gestão, requisitos indispensáveis para uma companhia que tem compromissos de longo prazo.

Iniciamos o ano assinando um novo Termo Aditivo, com a Prefeitura do Rio de Janeiro, para a realização de novos investimentos na Linha Amarela. O acordo teve como contrapartida a extensão do prazo de concessão da LAMSA por mais 15 anos. A Linha Amarela é a principal ligação entre o Aeroporto Internacional Tom Jobim e a Barra da Tijuca, bairro onde será realizada a maioria das competições dos Jogos Olímpicos de 2016.

A ampliação de nossa presença se tornou possível pelo espírito de empreendedorismo e pela superação de grandes desafios. Esse foi o caso da instalação da Linha 1A do METRÔRIO, que contribuiu para aumentarmos aproximadamente em 30% nossa capacidade diária de transportar passageiros.

Destacam-se igualmente o início das operações da CART, uma malha de 440km de rodovias num dos trechos com maior potencial econômico no Estado de São Paulo e a conquista da concessionária BAHIA NORTE para a operação do Sistema BA-093, que atenderá às principais indústrias da Região Metropolitana de Salvador.

Nossa visão, de buscar a liderança pela excelência, ganhou um reforço com a entrada da INVEPAR no capital da CRT, operadora da concessionária Rio-Teresópolis (BR-116/RJ), reconhecida em pesquisa do Ibope com 88% de aprovação pelos seus usuários.

Em paralelo, o Instituto INVEPAR aumentou a integração entre os trabalhos sociais das diferentes empresas do Grupo e atingiu um número recorde de beneficiários, com programas de valorização das comunidades e geração de renda. Esses fatores somados montam o retrato de um grupo que procura fazer do compromisso de servir à sociedade com eficiência a sua razão de ser.

A INVEPAR tem o objetivo de crescer juntamente com o Brasil, buscando permanentemente novas oportunidades de negócios. Com

“ ESTAMOS PREPARADOS PARA
INVESTIR EM PORTOS E AEROPORTOS.
SERVIÇOS QUE SERÃO CADA VEZ MAIS
DEMANDADOS NO BRASIL ”

Praça do Pedágio, Linha Amarela (LAMSA)

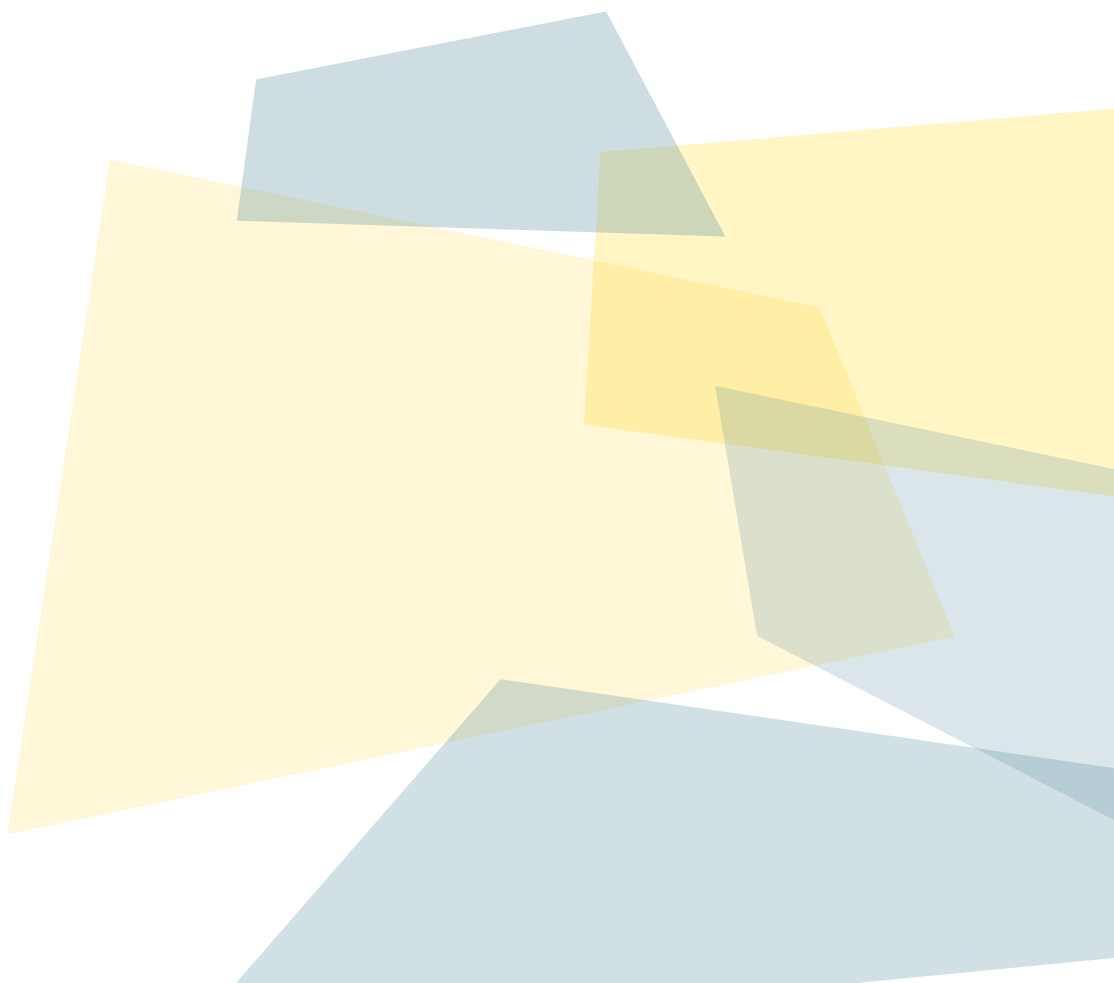




o suporte de nossos acionistas – Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil (PREVI), Fundação Petrobras de Seguridade Social (PETROS) e Fundação dos Economiários Federais (FUNCEF), os três maiores fundos de pensão do país, e o Grupo OAS – reunimos plenas condições para nos consolidarmos como uma das principais empresas de infraestrutura de transportes do país. Estamos preparados para investir também em portos e aeroportos, serviços que serão cada vez mais necessários para o Brasil, sobretudo em razão

dos grandes eventos previstos ao longo dessa década.

Finalmente, é com muita satisfação que anuncio a mais nova vitória do grupo: a Concessionária Rota do Atlântico – Complexo Viário e Logístico de Suape, em Pernambuco. Em abril de 2011, a Invepar participou do consórcio vencedor do leilão da concessão para operação, exploração, conservação e manutenção das vias dentro da área do Porto de Suape. Esse é mais um desafio para a ampliação do nosso negócio.





EXPAN

EXTENSÃO DE
CONCESSÕES.
VITÓRIA EM
LICITAÇÃO E
ENTRADA EM
EMPRESA AMPLIAM
HORIZONTES DO
GRUPO

SÃO

A INVEPAR

E X P A N S ã O



VISÃO, MISSÃO E VALORES

VISÃO

Ser líder e referência internacional no segmento de infraestrutura de transportes.

MISSÃO

Prover e operar infraestrutura de transportes com excelência na prestação de serviços e na geração de resultados que superam as expectativas da sociedade, de clientes e acionistas.

VALORES

Operamos com base nas melhores práticas de governança corporativa e valorizamos:

- Pessoas e equipes
- Honestidade
- Responsabilidade socioambiental
- Empreendedorismo
- Comprometimento
- Respeito
- Inovação





A INVEPAR cresce como o Brasil: em ritmo constante e sustentável. A expansão foi a marca de 2010, seja no volume de tráfego nas rodovias, seja na movimentação de passageiros no METRÔRIO. Ampliamos nossos horizontes, diversificando nosso portfólio e aumentando as perspectivas de retorno de longo prazo de nossos investimentos.

Os destaques comprovam o dinamismo de quem venceu grandes desafios:

- 1** Ampliação do prazo de concessão da Linha Amarela (LAMSAs) por 15 anos em contrapartida ao investimento em obras de melhoria na via e em seus acessos.
- 2** O METRÔRIO ampliou a capacidade de transporte de passageiros, com a finalização da ligação Pavuna-Botafogo entre São Cristóvão e Central (Linha 1 A), que inclui a estação Cidade Nova, inaugurada em novembro.
- 3** Duas concessões rodoviárias foram incorporadas ao portfólio: o sistema BA-093, operado pelo consórcio Bahia Norte, que atende às principais indústrias da Região Metropolitana de Salvador, e a Concessionária Rio-Teresópolis.
- 4** Início da cobrança de pedágio na Rodovia Raposo Tavares pela Concessionária Auto Raposo Tavares (CART), com os elevados padrões operacionais e de segurança que o Grupo se impõe.



Km-II da BA-524, Canal de Tráfego (BAHIA NORTE)

O crescimento foi feito com disciplina, responsabilidade e equilíbrio financeiro. O perfil de vencimentos da dívida foi alongado, com o endividamento de curto prazo caindo de 74% no fim de 2009 para 20% em 2010. Esse processo seguirá em 2011, com perspectivas de atingir um patamar de dívida de 90% a longo prazo, índice plenamente compatível com a natureza dos investimentos do Grupo.

O cenário não poderia ser mais promissor para um grupo que faz investimentos de longo prazo. A demanda por infraestrutura de transporte é crescente, com vistas a acompanhar a forte expansão do PIB (Produto Interno Bruto) para os próximos anos. O sistema logístico do Brasil depende das rodovias. Essas são responsáveis por 60% do transporte de cargas e 95% do transporte de passageiros do país. O Brasil tem uma das maiores malhas rodoviárias do mundo, com aproximadamente 1,8 milhão de quilômetros, dos quais somente 14% estavam pavimentados até o final de 2008, segundo o Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres do Ministério dos Transportes.

Os fundamentos do crescimento do país tornam ainda mais favoráveis as perspectivas para grupos bem posicionados no setor de infraestrutura. A análise do desempenho da economia brasileira em 2010 pelo Banco Central apontou uma forte recuperação do investimento, com a formação bruta de capital fixo em torno de 22%. Esse percentual se aproxima da média histórica até a década de 70, de 25%, que permitiu ao Brasil ombrear-se ao Japão na liderança do crescimento mundial nas sete primeiras décadas do século XX.

A crise financeira internacional teve seu impacto no Brasil minimizado pelas políticas sociais do governo e pela oferta adicional de crédito pelos bancos oficiais. Esses dois fatores sustentaram o mais alto nível de emprego da história recente e permitiram ao consumo das famílias alavancar o desempenho do PIB.

Estação Cidade Nova (METRÔRIO)





Investimento em alta traduz-se em ampliação da oferta industrial e agrícola. Consumo familiar em crescimento é sinal de aumento da demanda por veículos, por transportes urbanos sobre trilhos e por aeroportos e portos. Dada a sua diversidade, as empresas da INVEPAR estão, portanto, em condição privilegiada para se beneficiar dos principais fatores de dinamização do nível de atividade no Brasil, o investimento privado e a inclusão de novas camadas ao universo do consumo.

A estruturação da *holding* foi, por sua vez, um processo fundamental para o desempenho em 2010. Fortalecida, a INVEPAR pôde fornecer o direcionamento estratégico, acompanhar e apoiar a melhora do desempenho operacional de suas empresas. Com um portfólio mais amplo, mas preservando a solidez e a sustentabilidade de nossos investimentos, fizemos da superação a nossa marca.

Ipanema (METRÔRIO)



DURAÇÃO REMANESCENTE DAS CONCESSÕES

- Linha Amarela (LAMS) **27 anos**
- METRÔRIO **28 anos**
- BA-093 (BAHIA NORTE) **25 anos**
- Rodovia Litoral Norte (CLN) **25 anos**
- Rodovia Rio-Teresópolis (CRT) **11 anos**
- Rodovia Raposo Tavares (CART) **29 anos**

Obs: ano de referência - 2010

A duração média dos contratos da INVEPAR é de 24 anos, o que amplia as perspectivas de retorno financeiro para os sócios. Para efeito de comparação, a média do setor não ultrapassa 17 anos. A heterogeneidade das concessões operadas monta um mosaico atrativo, com excelente potencial de criação de valor. O METRÔRIO é uma concessão em fase madura, porém com perspectivas renovadas pela extensão do contrato e pelo aumento do volume de passageiros. Análise semelhante se aplica à LAMSA e à Concessionária Litoral Norte (CLN). BAHIA NORTE, cuja operação se iniciou em 2011, CART (Raposos Tavares) e CRT (Rio-Teresópolis) atraem receitas novas para o Grupo, com boas perspectivas de crescimento de tráfego. Em resumo, a INVEPAR é uma empresa jovem, formada por profissionais experientes e comprometida com o longo prazo.

Praça do Pedágio (CART)





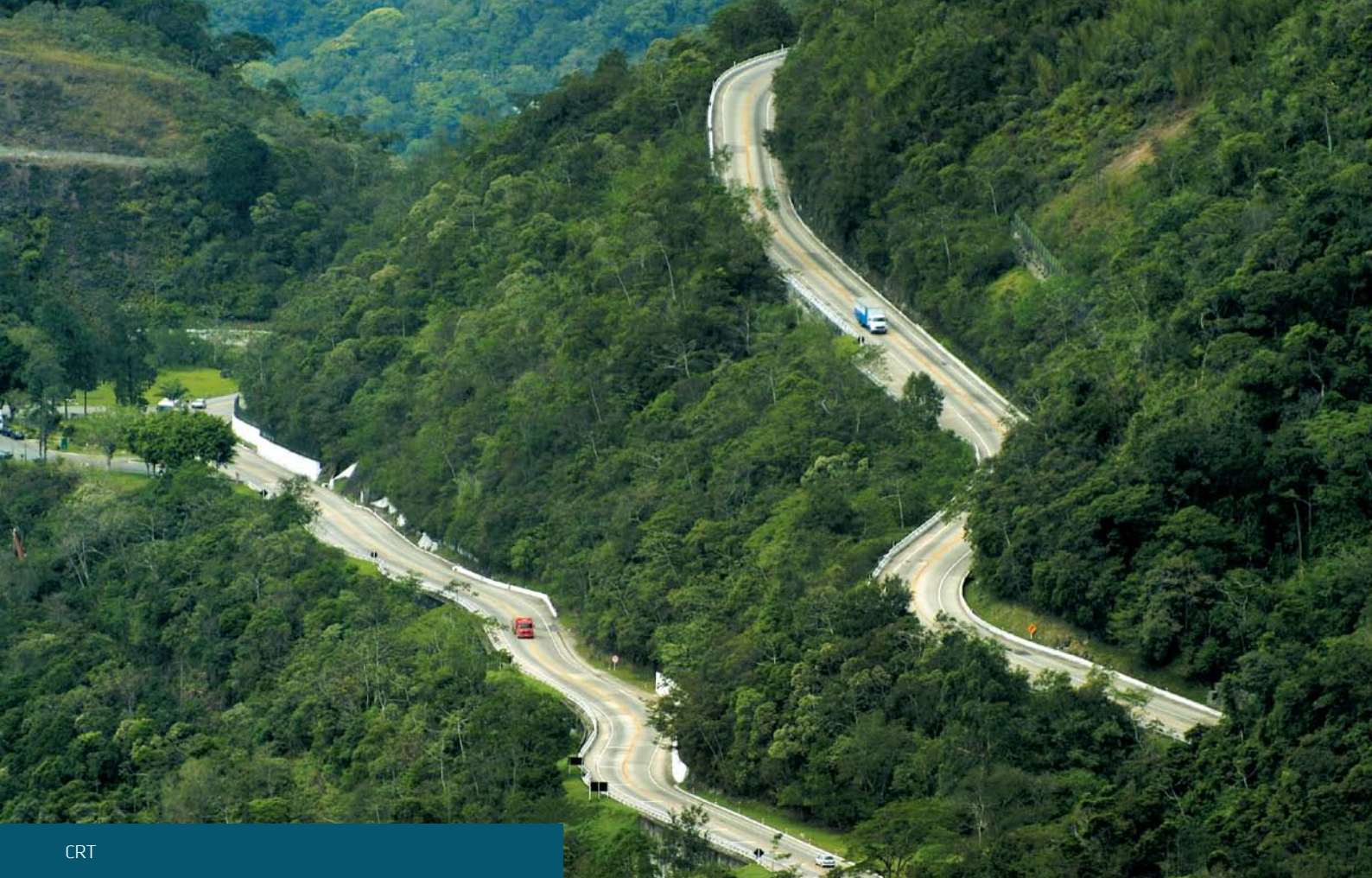
Em 2010, a INVEPAR se preparou para identificar oportunidades na infraestrutura de transporte nas grandes cidades e propor respostas integradas. Essa atitude permitiu detectar novos negócios nas principais regiões metropolitanas do país, em que se multiplicam os sinais de fadiga do transporte público.

Em um Grupo cuja maior parte dos projetos se encontra na fase inicial - serão investidos mais de R\$ 700 milhões em 2011 -, é fundamental a integração com a visão dos sócios.

Linha Amarela (LAMS)







CRT



CART

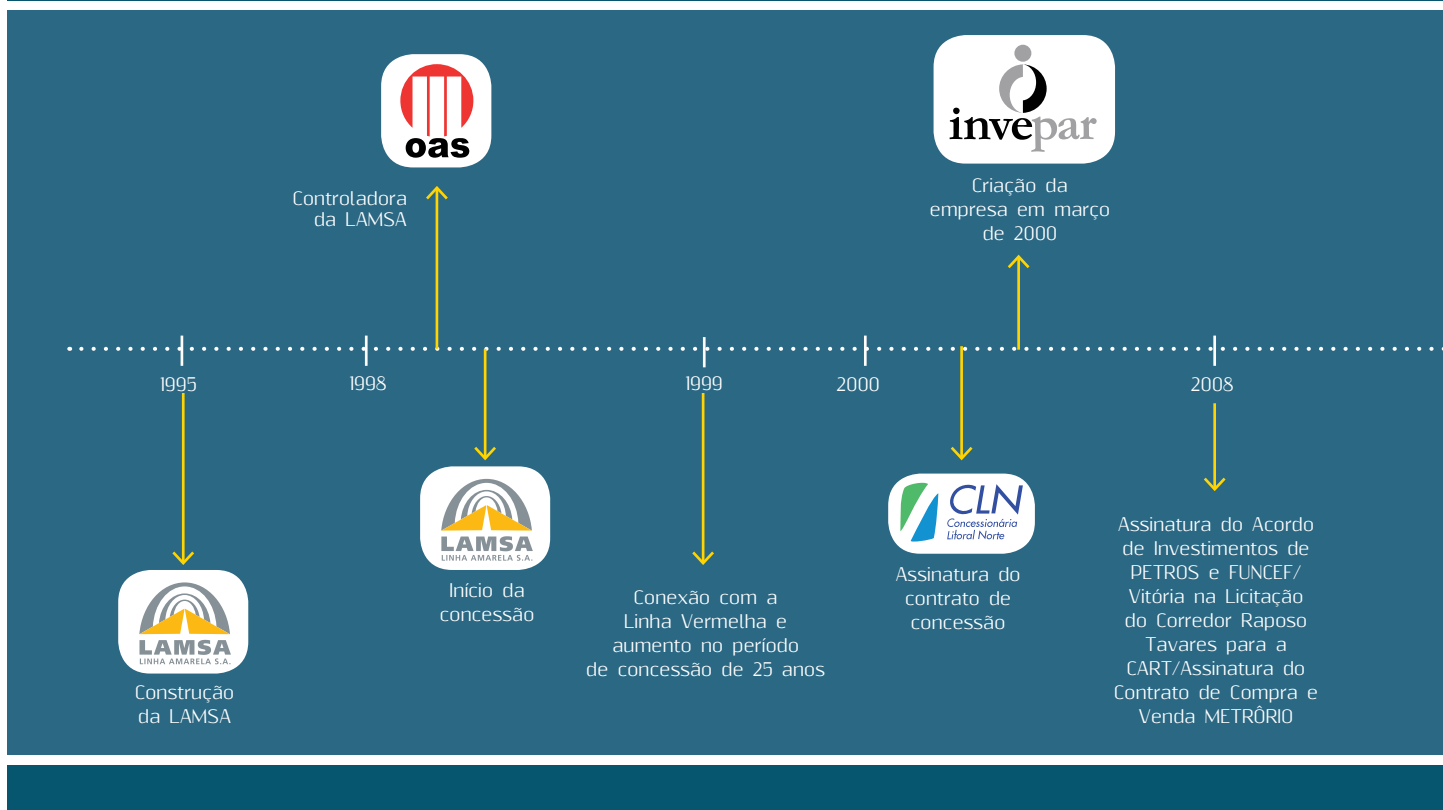


A TRAJETÓRIA

A Investimentos e Participações em Infra-Estrutura S.A. (INVEPAR) foi criada em março de 2000, pela associação do BB Carteira Livre I – Fundo de Investimento em Ações, exclusivo da Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil (PREVI) com a construtora OAS Ltda. A meta era atuar no segmento de infraestrutura, com foco nas concessões rodoviárias.

Ao ser criada, a INVEPAR já detinha 100% das ações da LAMSA, no Rio, e 91,5% do capital acionário da CLN, na Bahia. O Grupo reforçou sua capacidade de investimento em 2009, com o ingresso da Fundação Petrobras de Seguridade Social (PETROS) e da Fundação dos Economiários Federais

Linha do Tempo

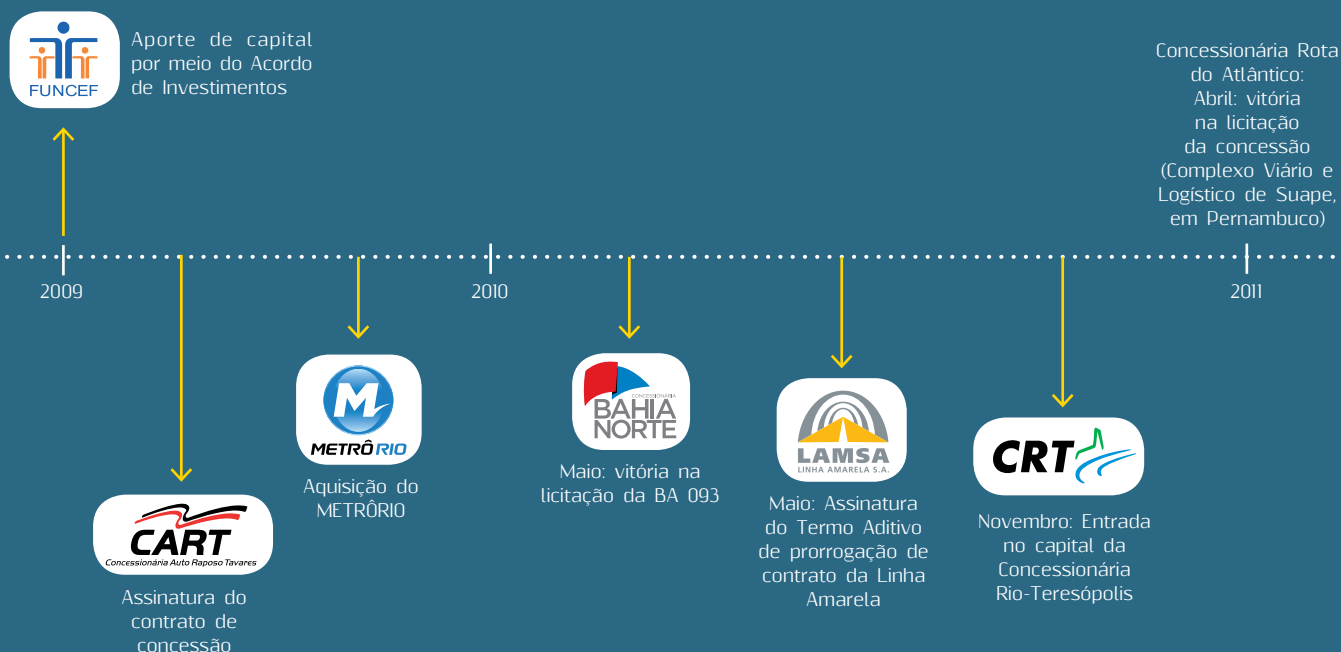




(FUNCEF). No mesmo ano, a INVEPAR cresceu e diversificou suas atividades com a compra da Concessão Metroviária do Rio de Janeiro S/A (METRÔRIO), a constituição da CART e a assinatura do respectivo contrato de concessão.

Em 2010, a vitória na licitação do Sistema BA-093 ensejou a criação da BAHIA NORTE. Compromisso de investimentos de melhoria e a eficiência e confiabilidade demonstradas nas operações cotidianas propiciaram a extensão dos contratos de concessão da Linha Amarela e do METRÔRIO. Mais recentemente, mas não por fim, o Grupo incorporou 25% do capital da CRT, operadora da Rodovia Rio-Teresópolis.

Evolução da Invepar ao longo dos anos até a sua consolidação como forte grupo de infraestrutura



ESTRUTURA SOCIETÁRIA

ACIONISTAS



PREVI – Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil. É o maior fundo de pensão da América Latina



OAS – Um dos cinco maiores grupos de construção pesada do Brasil, está presente em outros 18 países nas Américas, no Caribe e na África.



FUNCEF – Fundação dos Economistas Federais – Terceiro maior fundo de pensão do Brasil e um dos maiores da América Latina.



Petros – Fundação Petrobras de Seguridade Social – Segundo maior fundo de pensão do Brasil e pioneiro no mercado de previdência complementar no país.



EMPRESAS CONTROLADAS



LAMSA –
Linha Amarela
S/A



CLN –
Concessionária
Litoral Norte



CART –
Concessionária
Auto Raposo
Tavares



METRÔRIO



BAHIA NORTE

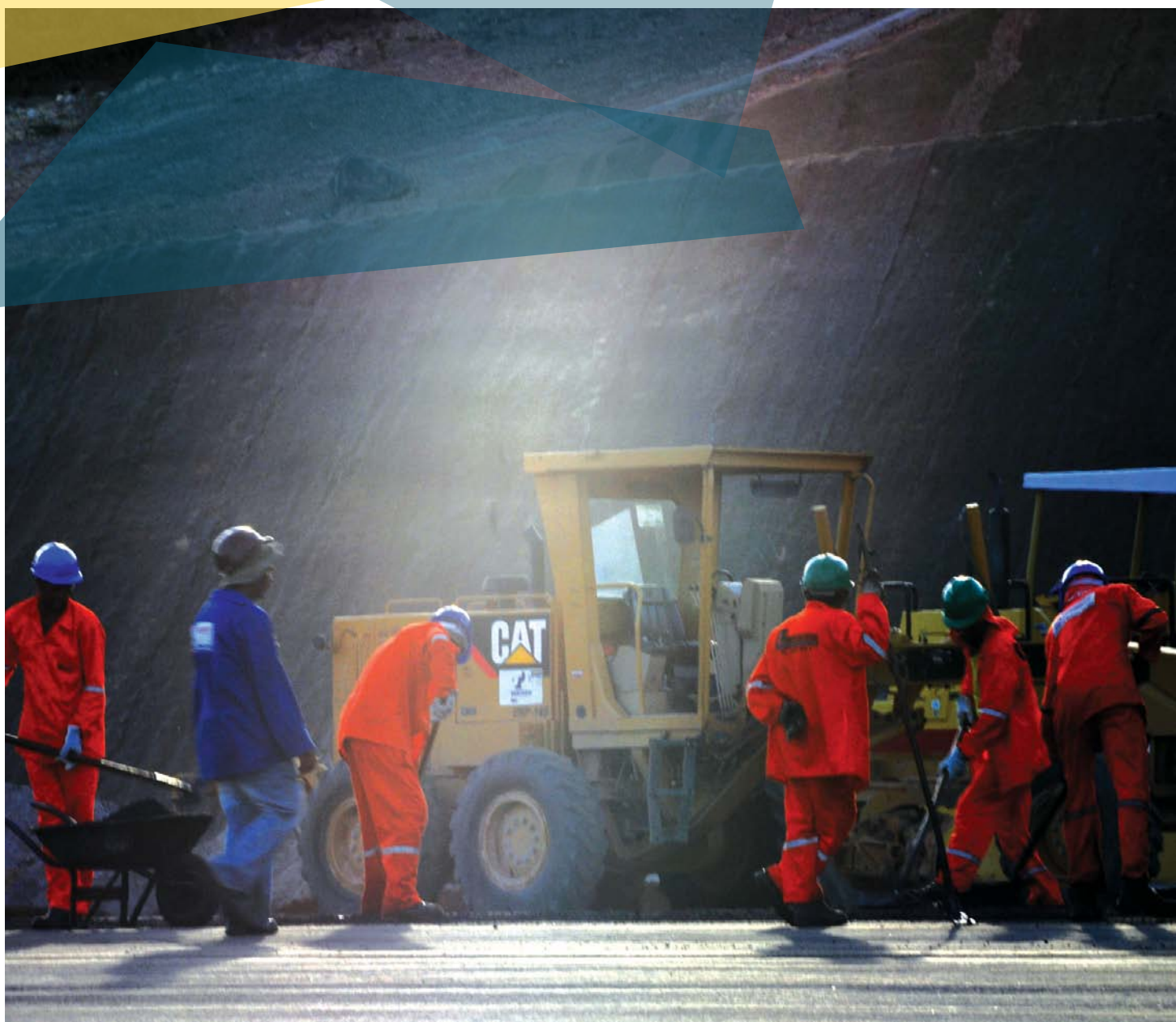


CRT –
Concessionária
Rio-Teresópolis



Complexo
Viário e
Logístico de
Suape, em
Pernambuco

AO SER CRIADA, A INVEPAR JÁ
DETINHA 100% DAS AÇÕES DA
LAMSA, NO RIO, E 91.5% DO CAPITAL
ACIONÁRIO DA CLN NA BAHIA



Via Parafuso (BAHIA NORTE)



EXECUTIVOS

Gustavo Nunes da Silva Rocha > DIRETOR-PRESIDENTE E DE RELAÇÕES COM INVESTIDORES

Marcos Bastos Rocha > DIRETOR VICE-PRESIDENTE ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO

Damião Carlos Moreno Tavares > DIRETOR-VICE-PRESIDENTE DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

José Gustavo de Souza Costa > DIRETOR-VICE-PRESIDENTE DE TRANSPORTES URBANOS

Marcus Roger Meireles Martins da Costa > DIRETOR DE GESTÃO E RECURSOS HUMANOS





CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Ricardo Carvalho Giambroni > PRESIDENTE
Antônio Bráulio de Carvalho > VICE-PRESIDENTE
Luiz Eduardo Silva Lyra Magalhães > TITULAR
Alexandre Louzada Tourinho > TITULAR
Manuela Cristina Lemos Marçal > TITULAR
Carlos Fernando Costa > TITULAR
Rogério Pedrinha Pádua > TITULAR
Carlos Eduardo Leal Neri > TITULAR
Fábio Hori Yonamine > SUPLENTE
Carlos Eduardo Paes Barreto Neto > SUPLENTE
Paola Rocha Ferreira > SUPLENTE
Luiz Antonio dos Santos > SUPLENTE
Júlio César Naves Ferreira e Costa > SUPLENTE
Roberto Yoshio Miura > SUPLENTE
Maria Tereza de Souza Silva > SUPLENTE
Paulina de Menezes Berwanger > SUPLENTE



CONSELHO FISCAL

Rosalia Maria Tereza Sergi Agati Camello > PRESIDENTE
Josedir Barreto dos Santos > TITULAR
Roosevelt Rui dos Santos > TITULAR
Paulo Roberto Fogaça dos Santos > TITULAR
Adilson de Freitas > SUPLENTE
Álvaro Carlos da Silva > SUPLENTE
Roberto Henrique Gremler > SUPLENTE
Rubens Rodrigues dos Santos > SUPLENTE

EXPERIÊ



NCIA

UM PROGRAMA ESTRUTURADO
DE CARREIRAS E A
PADRONIZAÇÃO DOS

BENEFÍCIOS

ABREM CAMINHO PARA
O DESENVOLVIMENTO DE
TALENTOS COM FOCO NA
QUALIDADE DE GESTÃO

PESSOAS E SUSTENTABILIDADE

E X P E R I Ê N C I A



QUALIFICAÇÃO

A construção da identidade do Grupo INVEPAR é uma tarefa cotidiana, contínua, que registrou avanços importantes em 2010. A diretoria assumiu, no início do ano, a tarefa de estabelecer um arcabouço de gestão comum para o Grupo. Esse alicerce se baseia numa política de remuneração padronizada e estruturada com foco nas melhores práticas de mercado, benefícios competitivos e um programa de desenvolvimento de RH que visa a sustentar a estratégia de crescimento do Grupo.

A política de RH comum ao Grupo, processo iniciado e que alcançou grande avanço em 2010, é determinante para facilitar a mobilidade de pessoas entre as empresas. Essa movimentação se revelou um atalho para que a capacidade de gestão adquirida em concessões mais maduras seja transferida para os novos projetos. O intercâmbio de experiência visa a criar um círculo virtuoso de desenvolvimento profissional dentro da INVEPAR.

O Programa de Trainees foi um passo importante dado em 2010 para atrair jovens talentos para o Grupo, criando uma forma de entrada estruturada e de qualidade. Foram 6 mil inscritos do Brasil inteiro, formados em Engenharia, Economia e Administração. Ao final do processo foram escolhidos 15 jovens, sendo oito homens e sete mulheres.







RONALDO SANTOS

Coordenador de Arrecadação da Bahia Norte

“Entrei na Linha Amarela como arrecadador, em setembro de 2002. Estava desempregado na época, e, quando consegui entrar na LAMSA, tinha acabado de entrar na faculdade. Fui atendente de pista, que vende Passe Expresso, tive treinamento de tesouraria, passei a operador, ajudando o supervisor a gerir o dia a dia das cabines e orientar o pessoal. Em fevereiro de 2009, o supervisor Marcos Cabral foi convidado para a CART e me chamou para ir com ele. Ajudei a tocar duas praças já instaladas, antes de rodovias estaduais. Participei também da instalação de praças novas, elevando o total para nove, nos 440km de malha da CART. Tornei-me supervisor na Linha Amarela, ao voltar da CART, até dezembro de 2010.

Tive novo convite e hoje sou coordenador de arrecadação na BAHIA NORTE. Pude passar experiência para os colegas, porque aqui na Bahia o Grupo só tinha uma concessão, a CLN, cujo tráfego se concentra no fim de semana, sem os superlativos da Linha Amarela. A BAHIA NORTE terá cinco praças de pedágio e, pelo que já pude observar, movimento intenso e diversificado, de carros e caminhões. Sinto-me à altura do desafio, com a preparação que tive. Estou fazendo pós-graduação na FGV (Fundação Getúlio Vargas), tenho muito que aprender ainda aos 34 anos. Mas o convívio com um pessoal tão unido e qualificado como o da Linha Amarela me ensinou muito.”

CLEDSON CASTRO

Gerente de Comunicação da BAHIA NORTE



“Quando cheguei aqui na Bahia, encontrei um cenário muito diferente. Na Linha Amarela, em que estava desde 2002, os desafios eram de uma empresa já consolidada, como o volume de tráfego e a demanda de imprensa. Pude colaborar trazendo uma visão de processo, de quem já tinha visto projetos terem começo, meio e fim. É uma experiência útil, pois a implantação de uma rodovia partindo praticamente do zero, como na BAHIA NORTE, impõe uma curva de aprendizado muito rápida. Pude ajudar com o que já tinha vivido no Rio. Em contrapartida, aprendi muito, testando o que sabia num ambiente novo. Já tinha passado por isso ajudando a implantar a CART, na Raposo Tavares, mas agora a tarefa é maior, mais difícil. Do jeito que aprendemos a enfrentar no Grupo.”



CLARISSE MONTEIRO
trainee do METRÔRIO



"Tomei conhecimento do programa de *trainees* da INVEPAR enquanto fazia intercâmbio na França, com uma bolsa da Capes. Sabia, em linhas muito gerais, que o Grupo atuava em infraestrutura de transporte, uma área de potencial interesse pra mim, que fazia Engenharia de Produção na Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Depois de inscrita, com a dinâmica da seleção, pude entender um pouco melhor o trabalho da *holding*. A mobilidade horizontal e a possibilidade de rodar por diferentes empresas foram os fatores que mais me atraíram. O programa é bem estruturado, nos dá a possibilidade de uma visão mais ampla. É muito comum, agora, que nós, *trainees*, apresentemos inovações para uma ou outra área. Entendemos o potencial de cada empresa, de cada departamento, e as possíveis interações. Aplico esse raciocínio abrangente no METRÔRIO, com o polimento de passar três meses na Escola de Transportes, focada nos desafios técnicos do setor. No futuro, como gestores, poderemos estender aos projetos sob nossa responsabilidade essa amplitude de horizontes. Sempre estudei muito, sou de uma família de engenheiros, mas vejo que um programa como esse, baseado no *job rotation*, no giro de funções e áreas, dá uma abrangência inédita à minha formação. E sei que o mesmo se aplica a meus colegas."

O sucesso da iniciativa – que prossegue em curso com a capacitação nos processos das Empresas e no desenvolvimento de Liderança – será determinante para a realização de uma nova rodada do Programa, em 2012.

O processo de consolidação da cultura INVEPAR foi objeto de encontros dos principais executivos do Grupo ao longo do ano. Os eventos incentivaram o diálogo franco entre gestores da INVEPAR e das empresas controladas, permitindo estabelecer uma base de confiança, alinhar propósitos e formas de trabalhar em equipe, sempre com foco no alto desempenho.

O crescimento acelerado do país e a consequente abertura de oportunidades de investimento em infraestrutura exigem do Grupo resposta rápida e precisa. E essa capacidade de resposta, por sua vez, está sendo construída na sintonia entre os processos de gestão e a ênfase no desenvolvimento e na formação de uma equipe motivada, alinhada e capacitada para enfrentar os desafios que teremos pela frente.



Ação Saúde e Cidadania (CART)



Projeto Joventur (CLN)

EFICIÊNCIA A SERVIÇO DO SOCIAL

O Instituto INVEPAR avançou em 2010 na otimização dos recursos para os projetos sociais. O avanço refletiu o aprimoramento do modelo de elaboração de projetos e campanhas socioambientais, com a inserção de indicadores de processo, resultado e impacto de cada iniciativa.

Num ano em que a INVEPAR cresceu suas receitas e ampliou sua presença, o Instituto se preparou para atuar na prospecção de novas frentes. A meta é estabelecer um diagnóstico preliminar dos impactos socioambientais de um projeto.

Os projetos sociais que têm o Instituto como cogestor contribuíram para a geração de emprego e renda nas regiões em que a INVEPAR e suas empresas atuam, com iniciativas nas áreas de meio ambiente, educação, cultura, esporte e lazer. O Instituto trabalha no alinhamento conceitual dos projetos e no fornecimento de tecnologia social, contribuindo para o intercâmbio entre as empresas.

Para alcançar padrões de excelência em controle e acompanhamento de resultados, o Instituto criou um portal de monitoramento e avaliação de projetos. Nele estão disponíveis os investimentos realizados, seus resultados e impactos sociais e ambientais. O acesso dos gestores dos projetos ao sistema é o processo mais importante em curso, já que o Instituto dá prioridade a projetos desenvolvidos por organizações comunitárias.





Projeto Plante Saúde (CLN)



Graffitarte (LAMSA)

Qualificado como OSCIP (Organização da Sociedade Civil de Interesse Público) desde 2005, com base na Lei 9.790/99, o Instituto está habilitado para utilizar verbas públicas de forma desburocratizada e para proporcionar benefícios fiscais a seus mantenedores.

Os projetos utilizaram um amplo leque de possibilidades, com benefícios fiscais pela Lei de Incentivo ao Esporte, pelo Fundo da Infância e da Adolescência (FIA), pela Lei de Incentivo à Cultura (Lei Rouanet) e pelas normas de isenção e redução do Imposto Sobre Serviços (ISS).

Com a filosofia de valorização do território, o Instituto promoveu a gestão socioambiental integrada nas áreas de atuação do Grupo, proporcionando o despertar dos talentos nas comunidades e a busca, permanentemente, do fortalecimento das ações de desenvolvimento comunitário. Assim, atendeu a sua função de promover rede social local, envolvendo concessionárias, poderes concedentes, comunidades e colaboradores, tendo como foco o desenvolvimento sustentável.

O Instituto recebeu o prêmio Meio Ambiente, na categoria Destaque para o Terceiro Setor, com dois projetos de educação ambiental em parceria com a empresa METRÔRIO e com a Concessionária Litoral Norte - CLN/Bahia.



Esporte e Ação (METRÔRIO)



Agrovila, entrega de brinquedos (CART)

TRANSPA

The background of the image consists of several overlapping, semi-transparent geometric shapes in various shades of light blue and white. These shapes create a layered, architectural effect, with some appearing as if they are floating above or behind others. The overall composition is clean and modern, with a focus on geometric forms and color gradients.

RÊNCIA

CONTROLES DE RISCOS
ASSEGURAM CRESCIMENTO COM
SOLIDEZ

DESEMPENHO FINANCEIRO

T R A N S P A R Ê N C I A



NOVOS INSTRUMENTOS

O crescimento da INVEPAR em 2010 foi expressivo, com a receita de serviços atingindo R\$ 740 milhões, 58% acima do ano anterior. Esse crescimento, no entanto, não implicou abrir mão da segurança. As políticas de controle de riscos garantiram uma expansão com solidez e visão de futuro. O EBITDA (Lucro antes dos juros, tributos, depreciações e amortizações) alcançou R\$ 314 milhões, 77% acima do registrado em 2009. A INVEPAR, ao longo de 2010, cresceu de forma sólida, buscando os instrumentos financeiros adequados para a continuidade futura de seu crescimento.

A estrita observância dos parâmetros da Governança Corporativa, com o acompanhamento cuidadoso da gestão das empresas-, favoreceu a melhoria da estrutura de capital do Grupo. O prazo de vencimento do endividamento do Grupo foi alongado significativamente em 2010. Ao final do ano, a dívida de curto prazo representava apenas 20% do endividamento total.

A montagem de uma estrutura de capital compatível com o perfil dos negócios do Grupo não se esgota no alongamento de dívida. A gestão operacional financeira do Grupo ganhou instrumentos importantes, como o acompanhamento dos resultados por indicadores-chaves, os KPIs (Key Performance Indicators). Esses dispositivos permitem um monitoramento









CART



CLN

mais preciso do desempenho operacional e financeiro das empresas da INVEPAR.

Na controladoria, o esforço principal foi para a adaptação dos demonstrativos financeiros ao IFRS (International Financial Reporting System). Exigência da legislação brasileira, o IFRS é um padrão global de contabilidade, que permite a comparação de *performance* entre empresas de diferentes mercados. Com isso, o IFRS se torna particularmente útil nos casos de emissões de títulos privados e ofertas primárias e secundárias de ações.

O desempenho operacional das empresas do Grupo se mostrou positivo nos principais indicadores: receita bruta, EBITDA (lucro antes de impostos, depreciações e amortizações), venda de passagens e tráfego evoluíram favoravelmente no ano passado. A relação direta entre o EBITDA e o Produto Interno Bruto ganha importância quando se leva em conta a forte correlação entre o PIB, a demanda pelo transporte urbano de passageiros e o aumento da motorização no Brasil, demonstrado pelas estatísticas da Anfavea.

A COMPARAÇÃO ENTRE O EBITDA E O PRODUTO INTERNO BRUTO GANHA IMPORTÂNCIA QUANDO SE LEVA EM CONTA A FORTE CORRELAÇÃO ENTRE O PIB E A DEMANDA PELO TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS E PELAS RODOVIAS PEDAGIADAS



GOVERNANÇA CORPORATIVA

PRINCÍPIOS TRADUZIDOS EM ESTRUTURAS

A Governança Corporativa vai além da adoção das melhores práticas, como equidade entre os acionistas, prestação regular de contas e fiscalização constante. Controlada por investidores institucionais pioneiros no incentivo à democratização das estruturas empresariais, a INVEPAR construiu mecanismos de decisão capazes de assegurar a presença dos acionistas em todas as definições estratégicas da empresa.

Com o objetivo de facilitar o fluxo de informações com os acionistas e visando a dar agilidade a seus processos de tomada de decisão, foram criados três comitês: Comitê de Recursos Humanos e Governança, Comitê de Obras e Comitê Financeiro e de Investimentos. O bom funcionamento dos comitês possibilita que os principais temas para deliberação nos conselhos tenham sido objeto de reflexão anterior.

A estrutura em construção na INVEPAR equilibra formalidade, com ritos que reduzam o risco de opções equivocadas, e flexibilidade, para que não se percam oportunidades.

COM O OBJETIVO DE FACILITAR O FLUXO DE INFORMAÇÕES COM OS ACIONISTAS E VISANDO A DAR AGILIDADE A SEUS PROCESSOS, FORAM CRIADOS TRÊS COMITÊS: COMITÊ DE RECURSOS HUMANOS E GOVERNANÇA, COMITÊ DE OBRAS E COMITÊ FINANCEIRO E DE INVESTIMENTOS



CRT



Linha Amarela (LAMS) e METRÔRIO se cruzando

MODERNI

The background of the image is a solid light blue. Overlaid on this are several large, overlapping geometric shapes in a slightly lighter shade of blue and white. These shapes are primarily triangles and quadrilaterals, creating a layered, architectural effect. The shapes are positioned in the lower half of the image, with some extending towards the top right corner. The overall aesthetic is clean, modern, and minimalist.

DADE

OPERAÇÃO EFICIENTE E
INVESTIMENTOS
ALTOS GARANTEM AMPLIAÇÃO
DE CONCESSÕES

EMPRESAS CONTROLADAS

M O D E R N I D A D E



LINHA AMARELA – LAMSA S/A

VIA EXPRESSA PARA O FUTURO

A melhoria na fluidez do tráfego e o aumento da segurança viária na Linha Amarela são ganhos esperados quando da conclusão das obras do chamado “Projeto LAMSA 2010”. O projeto surgiu com a assinatura do 11º termo aditivo de contrato entre a LAMSA e a Prefeitura do Rio, que estendeu em 15 anos o contrato de concessão e estabeleceu um ambicioso programa de investimentos em obras na Linha Amarela e nos seus entornos. A via expressa é a principal ligação entre a região do Aeroporto Internacional Tom Jobim e a Barra da Tijuca, local da maioria das competições da Rio 2016 e região que concentra a maior parte dos lançamentos imobiliários da cidade. Desde a década de 1990, a Barra cresceu 44%, segundo dados da Ademi Rio (Associação de Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário).

O aumento no tráfego, que ultrapassou 420 mil veículos/dia, reflete o bom desempenho da economia fluminense no último ano, que superou a expansão do PIB nacional, e também os avanços em segurança pública na capital. A Associação Brasileira de Concessões Rodoviárias (ABCR) destaca o crescimento do fluxo de veículos de passeio e comerciais





CIDADE DO RIO DE JANEIRO



CONCESSÃO DE VIA URBANA QUE CONECTA A
BARRA DA TIJUCA À ILHA DO FUNDÃO.

ESTADO	EXTENSÃO DO EIXO PRINCIPAL	DURAÇÃO DA CONCESSÃO	TRECHO
Rio de Janeiro	20km	25 anos (1998/2022) estendido por mais 15 anos (até 2037).	Ligação da Barra da Tijuca à Ilha do Fundão
PODER CONCEDENTE	PRAÇA DO PEDÁGIO	PRINCIPAIS BAIRROS	
Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro	1 no Bairro de Água Santa, com cobrança bidirecional.	Ilha do Governador, Bonsucesso, Del Castilho, Piedade, Méier, Taquara, Freguesia, Barra da Tijuca.	

Média Diária de Veículos na Linha Amarela

	Fora da Praça	Na Praça
2007	252.500	105.100
2008	266.500	111.400
2009	278.000	116.600
2010	297.000	123.100





leves nas estradas fluminenses, maior que 3%, atribuindo o fenômeno à melhoria do policiamento em áreas críticas. O tráfego no trecho administrado pela LAMSA cresceu ainda mais: 5%.

A Linha Amarela é um bom indicador do novo momento, pois atravessa bairros que experimentam perspectivas mais favoráveis com os investimentos nas áreas populares, fruto da cooperação entre os três níveis de governo. A Favela da Maré, onde estão situados alguns dos mais bem-sucedidos projetos sociais da LAMSA, Manguinhos, onde funciona a Fiocruz (a maior instituição de pesquisa em saúde do país), o Complexo do Alemão, o maior conjunto de favelas da cidade, e a Cidade de Deus, uma das primeiras comunidades a receber uma Unidade de Polícia Pacificadora (UPP), são exemplos marcantes desse processo.

A assinatura do novo termo aditivo com a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro permitiu diversas intervenções viárias, na Linha Amarela e nos seus entornos. Dessas obras, destacam-se as melhorias viárias nas suas extremidades. Na Avenida Ayrton Senna, no sentido Barra da Tijuca,



PRINCIPAIS OBRAS DO LAMSA 2010

Três novas faixas de rolamento e novas redes de drenagem – que eliminarão os bolsões de água que causam retenções em dias de chuva na Avenida Ayrton Senna, na Barra da Tijuca.

Um viaduto conectando os dois lados da Rua Abolição, que será mais uma opção de acesso à Linha Amarela para quem sai do Engenheiro (Estádio Olímpico João Havelange).

Dois viadutos ligando a Rua Uranos à Rua Aguiar Moreira e a Rua Londres à Rua Humboldt, para melhorar o fluxo em Bonsucesso.

Alargamento da faixa lateral e realocação da baía de ônibus, nas proximidades da Fiocruz, melhorando o acesso à Avenida Brasil em direção ao Centro.

Ampliação do Viaduto de Manguinhos sobre a Av. Brasil, com mais uma faixa em cada sentido.

Ampliação do trecho da Av. Bento Ribeiro Dantas entre o Viaduto de Manguinhos e a Linha Vermelha, que passará a contar com uma faixa adicional em cada sentido.

Instalação de Parques Lineares em 13 comunidades, com melhorias urbanísticas, tais como pistas de caminhada, quiosques, brinquedos e novas áreas verdes.

Implantação de 7.600 metros de painéis de proteção ao longo da Linha Amarela e da Linha Vermelha.





SEGURANÇA VIÁRIA

Adaptação de duas picapes para se tornarem painéis de mensagens variáveis móveis (PMVs). Esses dispositivos oferecem maior dinamismo na comunicação com os usuários sobre o motivo da sinalização à frente ou outras mensagens de advertência relevantes.

Aquisição de um caminhão munck, dotado de prancha alongada e braço mecânico, para remover veículos de grande porte avariados ou desviar veículos.

Distribuição de 1.000 antenas antilinha de pipa para os usuários da via expressa acoplarem às suas motocicletas e evitarem acidentes.

a via passará de três para seis faixas de rolamento, dobrando a sua capacidade. Na outra extremidade da via, nas proximidades da Cidade Universitária, localizada na Ilha do Fundão, o trecho da Linha Amarela compreendido entre a Av. Brasil e a Linha Vermelha passará de duas para três faixas em cada sentido.

No plano financeiro, as obras do “Projeto LAMSA 2010” também foram o destaque, com a emissão de R\$ 100 milhões em Notas Promissórias. Em 2010, as obras representaram investimento de R\$ 112 milhões e, para 2011, o valor será de R\$ 111 milhões.

O Projeto Integração, parte do LAMSA 2010, inaugurou parques lineares, com equipamentos de lazer e esporte adaptados às sugestões das comunidades. A instalação de painéis nas laterais da via expressa melhorou o isolamento acústico, aumentando o conforto para as residências mais próximas. Além disso, os painéis de acrílico resistente impedem que pessoas e animais atravessem a pista, melhorando a segurança viária.

TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

- Modernização do CCO (Centro de Controle Operacional) e instalação do novo sistema de CFTV (circuito fechado de televisão), com 37 câmeras com tecnologia digital.
- Iniciada a implantação do novo sistema de comunicação digital que melhorará a qualidade da comunicação entre o Centro de Controle Operacional e os Inspetores de Operação Viária. Em 2011, com a instalação de duas torres (completando o total de três), o sistema estará totalmente funcional, tendo inclusive o posicionamento das viaturas por GPS.
- Início da colaboração com o Centro de Operações Rio, operado pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro para cessão de imagens e condições de tráfego da via expressa em tempo real.



PASSE EXPRESSO

A Central, onde se realizam adesões ao sistema e o atendimento aos usuários, foi inteiramente reformada, com a ampliação do espaço destinado tanto aos usuários quanto ao conforto dos colaboradores e teve suas instalações modernizadas. O sistema Passe Expresso, que já operava além de sua capacidade, foi substituído por outro mais moderno e em linha com as necessidades da empresa. Mais ágil e seguro, o SGMP – Sistema de Gestão de Meios de Pagamento – incorpora ainda novas funcionalidades e ferramentas de *Business Intelligence*.

CONTROLE DE TRÁFEGO

Expansão dos horários de restrição à circulação de veículos de carga. Os veículos não podem transitar, em ambos os sentidos da via, nos dias úteis, das 6h às 10h e das 17h às 20h.



↑ Av. Brasil
↑ Linha Vermelha
↑ Internacional

SAIDA 8
Bonsucesso
Pça. das Nações
Ramos
UNISUAM

TOYOTA
GREEN
RUI RO DE JANEIRO

TAXI
COM.BR

MARCEIRO
MÁRIOS EMBUTIDOS
5215

FRETE 7825-3249
385-383
PAULO

EMPRESAS CONTROLADAS

M O D E R N I D A D E



CLN - CONCESSIONÁRIA LITORAL NORTE

ROTA DE INVESTIMENTOS

A boa aceitação dos serviços prestados é o principal trunfo da Concessionária Litoral Norte (CLN) para avançar nas negociações com o poder concedente, o governo do Estado da Bahia, e promover mudanças que combatam as rotas de fuga, estradas criadas para contornar os pedágios e maior problema da companhia. Pesquisas de opinião comprovam que a CLN, operadora da chamada Rodovia do Coco e responsável pela manutenção e conservação da Linha Verde, está muito bem avaliada pelos clientes, com destaque para o paisagismo e a manutenção da via.

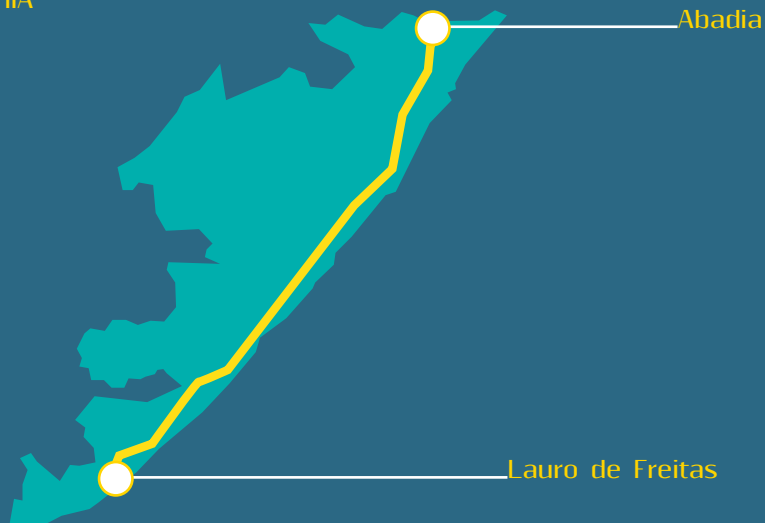
A CLN registrou uma receita de serviços de R\$ 24 milhões em 2010 com um EBITDA de R\$ 8 milhões. O desafio trazido de 2010 é encontrar soluções que harmonizem interesses dos investidores no equilíbrio econômico-financeiro da concessionária, sem onerar excessivamente os clientes.

Com o objetivo de manter os bons índices de aprovação pelo público, sua maior arma na discussão com os órgãos reguladores, a empresa





BAHIA



A CLN, RODOVIA BA-099, CONECTA O MUNICÍPIO DE LAURO DE FREITAS, NA REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR, À DIVISA DOS ESTADOS DA BAHIA E DE SERGIPE

ESTADO	PODER CONCEDENTE	EXTENSÃO
Bahia	Governo do Estado da Bahia	217km e 35km de vicinais
DURAÇÃO DA CONCESSÃO	PEDÁGIOS	TRECHO
35 anos (2000/2035)	1	Estrada do Coco Lauro de Freitas - Praia do Forte (operação e manutenção)

Localidades

- Lauro de Freitas
- Arembepe
- Praia do Forte
- Porto Sauípe
- Baixos
- Abadia
- Abrante
- Jacuípe
- Imbassai
- Subaúma
- Sítio do Conde





investiu no ano de 2010 aproximadamente R\$ 5 milhões em dispositivos que contribuem para garantir o alto padrão do pavimento e da segurança da rodovia, como sinalizações vertical e horizontal.

Paralelamente, prosseguiu com os projetos de tratamento paisagístico, que utilizam espécies da vegetação nativa da região ao longo das margens da estrada. A atenção à qualidade no atendimento prestado aos usuários que utilizam habitualmente a BA-099 assim como a manutenção de um canal permanente de comunicação com esse e demais públicos foram revistas.

A operação exemplar da BA-099 pela CLN é considerada um fator fundamental para o desenvolvimento socioeconômico da região, funcionando como vetor de desenvolvimento, sobretudo para as atividades relacionadas com o mercado imobiliário e o turismo - hotelaria, comércio,



ALÉM DE ABRIR CAMINHO PARA O
DESENVOLVIMENTO, A CLN CONTRIBUI PARA
O FOMENTO DA SUSTENTABILIDADE DE SUAS
ÁREAS DE INFLUÊNCIA. GERANDO UMA SÉRIE
DE EMPREGOS DIRETOS E INDIRETOS





condomínios e eventos –, alvos de interesse para investidores nacionais e estrangeiros.

DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO

O incremento das atividades turísticas – com empreendimentos como a Costa do Sauípe, a Vila Galé e o Iberostar – traz melhorias da qualidade de vida por meio de novas perspectivas de trabalho para a população local. Com o surgimento de uma série de novas funções relacionadas à recepção de visitantes, como as de guias, chefes de cozinha etc.,





um significativo movimento de qualificação profissional acontece entre os moradores do lugar. O desenvolvimento da região deve ganhar um impulso ainda mais forte nos próximos anos com a chegada de novos grupos estrangeiros.

Além de, literalmente, abrir caminho para o desenvolvimento, a CLN contribui para o fomento da sustentabilidade de suas áreas de influência, gerando inúmeros empregos diretos e indiretos, ocupados prioritariamente por pessoas que ali vivem. Aproximadamente 60% dos funcionários residem em comunidades próximas à praça do pedágio, e seus salários aquecem o comércio local.

PROXIMIDADE COM O CLIENTE

A Ouvidoria realizou no ano de 2010 mais de 700 atendimentos, mostrando-se um canal eficiente de interação entre usuários e empresa. As informações armazenadas no banco de dados do programa auxiliam a Companhia na tomada de decisões, possibilitando um melhor planejamento de ações corretivas ou preventivas. A implantação do KCOR, *software* desenvolvido para dar suporte ao atendimento das demandas dos usuários na rodovia, deu agilidade ao serviço de atendimento ao usuário, garantindo um retorno mais rápido e objetivo para as manifestações e solicitações.

A CLN disponibiliza, 24 horas por dia, sete dias por semana, de forma gratuita, os serviços de Resgate e Primeiros Socorros em caso de acidentes; Reboques; *Callboxes* a cada 2km; Apreensão de animais; Combate a incêndios; SAU (Serviço de Atendimento ao Usuário) e fraldário na sede da empresa; atendimento pelo 0800 0713233; e inspeção viária.



EMPRESAS CONTROLADAS

M O D E R N I D A D E



CART (CONCESSIONÁRIA AUTO RAPOSO TAVARES)

CAMINHOS PARA O DESENVOLVIMENTO

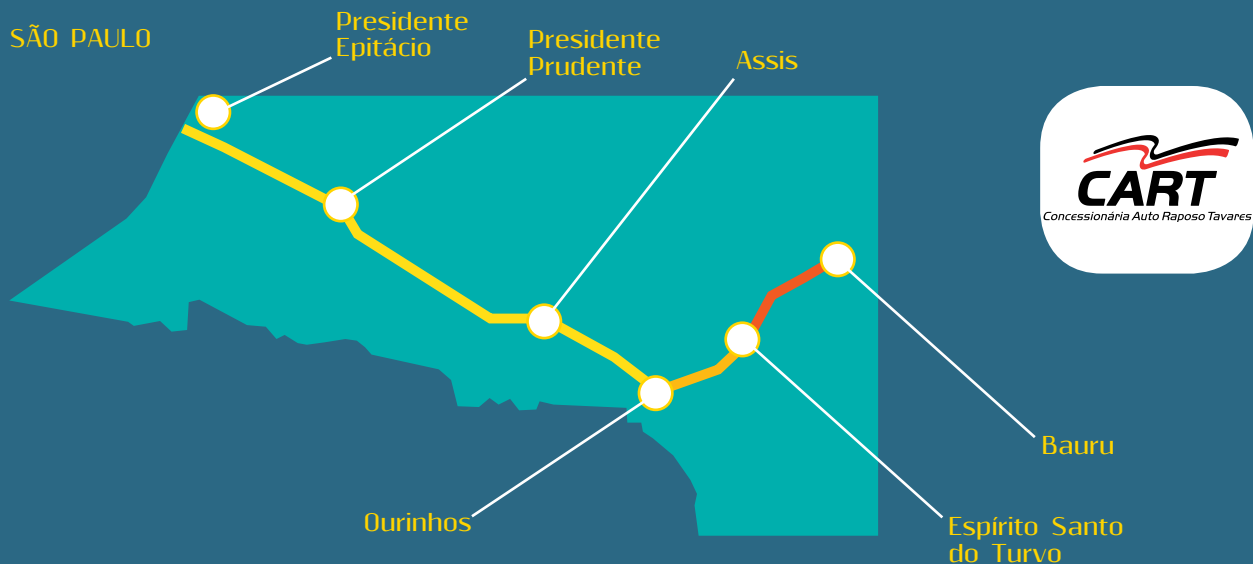
Em 2010, primeiro ano de operação completa, o resultado pôde ser observado por todos que circulam na malha. Em média, as três rodovias que integram a CART – João Baptista Cabral Rennó (SP-225), Orlando Quagliato (SP-327) e Raposo Tavares (SP-270) – recebem um fluxo médio de 115 mil veículos por dia. Em razão do tráfego intenso, a receita de serviços atingiu R\$ 159 milhões, com um EBITDA de R\$ 55 milhões.

O Corredor Raposo Tavares é um trecho com 444 quilômetros de rodovias e acessos municipais no centro-oeste do Estado de São Paulo. Recebeu esse nome porque sua principal via, a Raposo Tavares, funciona como um corredor rodoviário, ligando o Estado de Mato Grosso do Sul às regiões do Pontal do Paranapanema, e o norte do Estado do Paraná à Rodovia Castelo Branco, que dá acesso à Região Metropolitana de São Paulo e ao Porto de Santos.

Um amplo programa de investimento está em execução até 2016 para os 444km de rodovias que formam o trecho de concessão. A previsão







A CART ADMINISTRA AS RODOVIAS QUE FORMAM O CORREDOR RAPOSO TAVARES, LIGANDO BAURU À PRESIDENTE EPITÁCIO, NA DIVISA DE SÃO PAULO COM MATO GROSSO DO SUL.

ESTADO	PODER CONCEDENTE	EXTENSÃO
São Paulo	Governo do Estado de São Paulo	444km
DURAÇÃO DA CONCESSÃO	TRECHO	NÚMERO DE PRAÇAS DE PEDÁGIO
30 anos (2009/2039)	Ligação de Bauru a Presidente Epitácio	9

Investimentos

- Desembolsos em 2010: R\$ 226 milhões
- Foco: **recapeamento, construção de acostamentos, sistema de drenagem**
- Obras adicionais: **dois viadutos**
- Orçamento 2010/2015: R\$ 1,35 bilhão
- Foco: **duplicação de trechos de pista simples, obras de arte especiais, recuperação de pavimento**





é de R\$ 1 bilhão para remodelação, duplicação dos trechos de pistas simples, restauração de pavimentos, entre outras ações.

Em 2010 houve um investimento maciço de R\$ 226 milhões em obras, com recapeamento de 303km de pistas em todo o trecho, recuperação do sistema de drenagem, melhorias em dispositivos de acesso, acostamentos, e também a construção de dois viadutos, cada um deles levando cinco vigas de 70 toneladas. Pelo local passa o fluxo de veículos que vão de São Paulo para o norte do Paraná, regiões de Assis, Presidente Prudente e Mato Grosso do Sul, e vice-versa. A CART está investindo R\$ 3,4 milhões nesses dois dispositivos e vai destinar R\$ 1,2 bilhão em obras nas rodovias, nos próximos sete anos.

Os investimentos garantem não só mais segurança para o motorista como também aquecem o mercado da região, que agora pode escoar sua produção com mais agilidade, ampliando suas metas e seus negócios.





De acordo com a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), o fluxo de veículos em rodovias com pedágio subiu 7,9% em 2010, em comparação com o ano anterior – o de veículos leves cresceu 6,8% e o de pesados avançou 11,4%.

DINAMISMO

Além de mais conforto e segurança nas estradas, a CART também gerou aumento na arrecadação de imposto. Desde o início da concessão até o final do ano, os 27 municípios com território atravessado pelas rodovias já receberam mais de R\$ 26,5 milhões em repasse do ISS. A maior parte é decorrente das obras realizadas no programa de recuperação emergencial das rodovias e do funcionamento das praças de pedágio que, só elas, geraram para os municípios em torno de R\$ 9,6 milhões de ISS em 2010, uma média de R\$ 800 mil por mês.

Depois de quase dois anos de atividade, a CART é uma empresa es-



triturada, que gerou 2.380 novos empregos ao longo das cidades do trecho de concessão, 580 diretos e 1.800 por meio de prestadores de serviços. São engenheiros, técnicos, funcionários administrativos, médicos, socorristas, profissionais de enfermagem, operadores de guincho, inspetores rodoviários, operadores de arrecadação e supervisão de pedágios. Apenas as nove praças de pedágio inauguradas ao longo do Corredor empregam cerca de 300 pessoas.

Uma das grandes preocupações da CART é garantir ao usuário uma boa estrutura de suporte nas estradas. Em 2010 a CART realizou mais de 38 mil atendimentos, um crescimento de 37% em relação ao ano anterior. Foram mais de 83.000 serviços prestados nas estradas, uma média de 7.000 por mês.

A inspeção das rodovias, o conforto e a segurança dos usuários, a prestação de socorro mecânico e médico, com guinchos e ambulâncias, passaram a existir quando a CART assumiu a administração do Corredor, em março de 2009. As equipes de socorro mecânico fecharam o ano



de 2010 com quase 8.000 reparos em veículos, os guinchos socorreram 12.975 veículos leves e os guinchos para caminhões e veículos pesados e superpesados somaram 3.098 atendimentos.

Dez veículos de inspeção de tráfego estão nas estradas, 24 horas por dia, para dar ao usuário a assistência que ele precisar. Todos os veículos que prestam suporte ao usuário são equipados com GPS, sistema de monitoramento que mostra ao Centro de Controle de Operações sua localização em tempo real.



Fazem parte do serviço de apoio ao usuário 12 bases de atendimento, 12 guinchos leves, três pesados, três superpesados, 12 unidades de atendimento pré-hospitalar (Resgate), dois veículos de combate a incêndio e dois para recolhimento de animais.

A CART foi a primeira concessionária de rodovias no Brasil a utilizar tecnologia digital na radiocomunicação. O sistema, com tecnologia TDMA, de telefonia celular, permite fazer um monitoramento completo e instantâneo de todas as rodovias. É possível localizar ambulâncias, veículos de inspeção, acionar resgate, guincho, veículo de resgate a animais ou de combate a incêndio, isto é, saber qual o recurso certo que deve ser deslocado e para onde.



A empresa investiu R\$ 4,5 milhões no sistema, que permite a comunicação de voz entre as equipes e os operadores do centro de controle,

A CART FOI A PRIMEIRA CONCESSIONÁRIA DE
RODOVIAS NO BRASIL A UTILIZAR TECNOLOGIA
DIGITAL NA RADIOCOMUNICAÇÃO. O SISTEMA,
COM TECNOLOGIA TDMA, DE TELEFONIA CELULAR,
PERMITE FAZER UM MONITORAMENTO COMPLETO E
INSTANTÂNEO DE TODAS AS RODOVIAS



ARTESP

AGÊNCIA DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

FISCALIZAÇÃO
E CONTROLE
DE OBRAS
DE VIAS
E ACESSO
0800 727 8377

GOVERNO
DO ESTADO DE
SÃO PAULO

www.construloc.com.br

www.construloc.com.br

Localização de Equipamentos
para Construção Civil
1 4538-8064
www.construloc.com.br

BOMAG
MÜLLER
(11) 4538-8064

ao mesmo tempo em que é feita transmissão de dados, com a mesma qualidade em qualquer ponto da rodovia, independentemente do relevo e sem necessidade de mudança manual de frequência pelo operador.

CANAL DIRETO

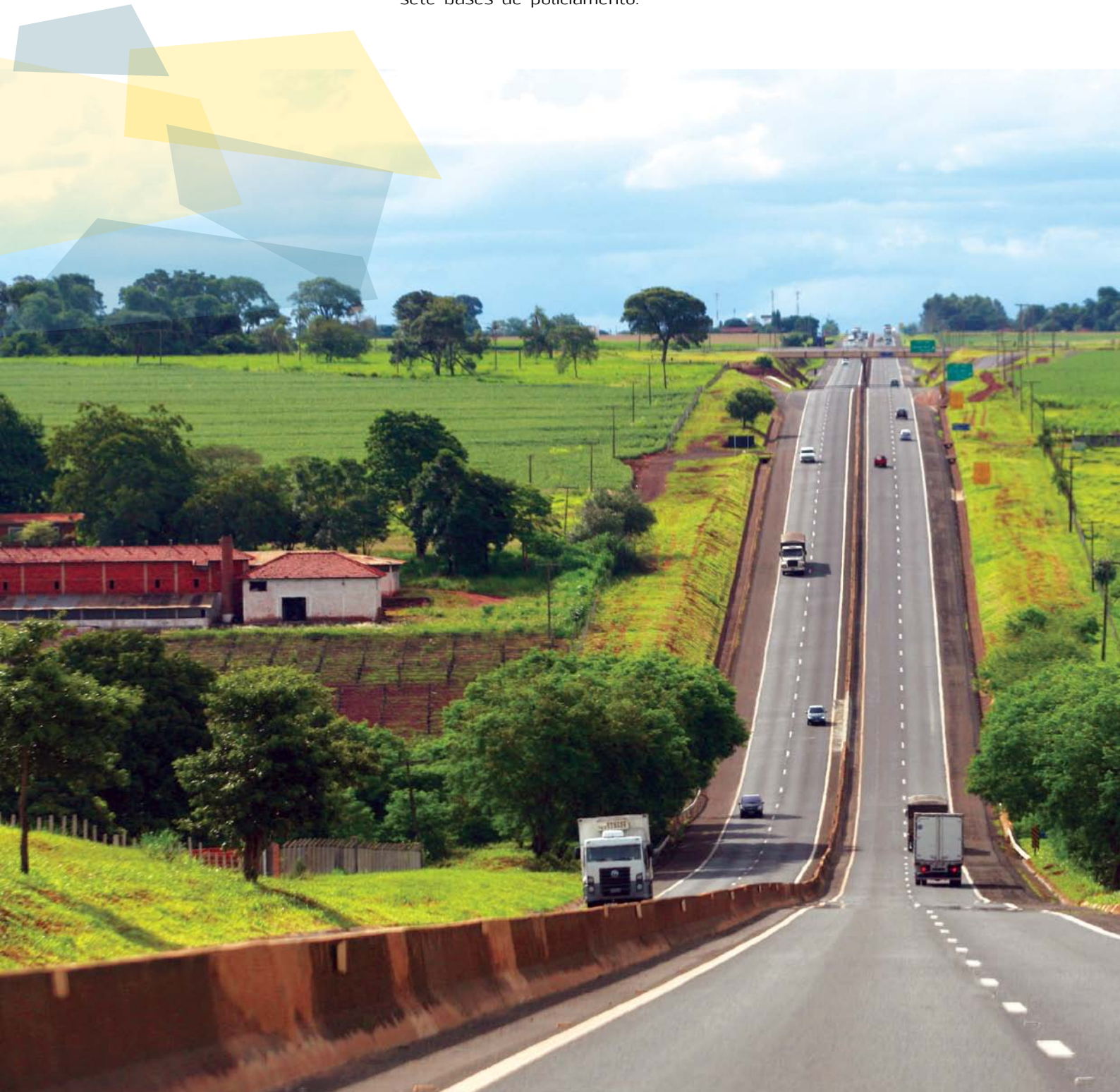
Desde o primeiro dia de trabalho no Corredor Raposo Tavares, a CART estabeleceu mecanismos de contato direto com o usuário nas rodovias. Para se fazer presente e dar auxílio aos motoristas, a empresa desenvolveu uma rede de comunicação, com destaque para o Serviço de Atendimento ao Usuário e a Ouvidoria que, juntos, registraram, em 2010, 18.174 ocorrências, sendo a maioria referente a pedidos de informação.





PATRULHAMENTO

Em 2009 a CART entregou 32 viaturas zero-quilômetro à Polícia Militar Rodoviária e firmou convênio com a Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo, realizando, no ano de 2010, o repasse de R\$ 2,2 milhões em verba à mesma instituição para manutenção e reforma de sete bases de policiamento.



EMPRESAS CONTROLADAS

M O D E R N I D A D E



R\$ 1,15 BILHÃO EM MODERNIZAÇÃO E NOVOS TRENS

Desde que a concessionária METRÔRIO assumiu a operação, em 1998, houve uma grande expansão em número de passageiros e qualidade dos serviços. No início, eram 272 mil por dia. Hoje, mais de 600 mil pessoas utilizam o METRÔRIO como seu meio de transporte e circulação pela cidade.

Em dezembro de 2007, com o aditamento por mais 20 anos do contrato assinado com o governo do Estado do Rio de Janeiro, o METRÔRIO pôde investir em melhorias e expandir sua atuação, que antes se restringia à operação e à manutenção das Linhas 1 e 2.

Desde então, a empresa se comprometeu a fazer investimentos para melhor atender a população carioca. No pacote de R\$ 1,15 bilhão destacaram-se a construção da Linha 1A (trecho entre as estações São Cristóvão e Central, ligando a Linha 2 à Zona Sul, sem transferência nos dias úteis), a reforma gradual das estações, a construção da estação Cidade Nova e de sua passarela e da estação Uruguai, a compra de novos trens,







Metrô Linha 1	Metrô Linha 2
Metrô + Ônibus Metrô Na Superfície	Metrô + Ônibus Barra Expresso
Metrô + Trem SuperVia	Metrô + Ônibus Expresso Integração Expressa
Metrô + Ônibus Intermunicipal	Bicletário

O METRÔRIO É UMA EMPRESA DE TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS RESPONSÁVEL POR ADMINISTRAR, OPERAR E MANTER AS LINHAS 1 E 2 DO SISTEMA METROVIÁRIO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

ESTADO	PODER CONCEDENTE	EXTENSÃO	CONCESSÃO	TRECHO
Rio de Janeiro	Governo do Estado do Rio de Janeiro	Linha 1: 16km / 19 Estações Linha 2: Pavuna - 30,2 km* / 26 estações*	adquirida em 2009	Linha 1: Saens Peña - Ipanema/ General Osório

Em dezembro de 2007, firmou o termo aditivo ao contrato de concessão, estendendo-o até abril de 2038.

* Incluindo trecho compartilhado.

Integrações e Extensões

- METRÔ Na Superfície (Ônibus/Metrô): **Ipanema/General Osório - Gávea**
- METRÔ Na Superfície (Ônibus/Metrô): **Botafogo - Gávea**
- Barra Expresso (Ônibus/Metrô): **3 linhas**
- Integração Expressa (Ônibus/Metrô): **14 linhas**
- Integração Intermunicipal (Ônibus/Metrô): **4 linhas**
- Integração Supervia (Metrô/Trem): **4 estações de integração**
- Bicletários: **8 estações**





a melhoria do sistema de ar-condicionado, além da modernização do Centro de Controle de Tráfego.

Começou, em novembro de 2008, a obra que ligaria o trecho entre a estação São Cristóvão e a estação Central, gerando mais de 200 mil novos lugares por dia no metrô. Foram investidos mais de R\$ 200 milhões nesse projeto. Em dezembro de 2009, com o início da nova operação (Linha 1A), houve um acréscimo de quase 8% no número de passageiros do METRÔRIO.

Com o início da operação da Linha 1A, a Estação Botafogo passou a receber um fluxo maior de pessoas. A fim de oferecer ao cliente um melhor serviço, a concessionária investiu na infraestrutura da estação. Foram R\$ 6,1 milhões na reforma de seis acessos, instalando cobertura







naqueles que ainda faltavam, bem como na revitalização das áreas comuns e bilheterias. As estações Nova América/Del Castilho e Largo do Machado também ganharam novo visual. A concessionária está ainda ampliando e modernizando os sistemas de sinalização, ventilação e energia de todas as estações.

Em 2010, o METRÔRIO alcançou recordes de movimentação, com a entrada em funcionamento da ligação direta entre as estações São Cristóvão e Central, ligando a Linha 2 da Pavuna a Botafogo. O pico ultrapassou 665 mil passageiros, em 5 de novembro. A média por dia útil subiu para 587.610, num aumento de mais de 7% sobre a média do ano anterior, que já havia sido recorde. Esse aumento contribuiu decisivamente para que a receita de serviços alcançasse R\$ 387 milhões, com um EBITDA de R\$ 171,4 milhões.

Número de passageiros por dia útil

	Média dia útil	Total de passageiros transportados
1999	399.083	106.890.339
2000	424.844	113.021.017
2001	416.357	109.918.325
2002	417.146	110.870.357
2003	429.352	113.382.589
2004	444.234	120.405.232
2005	468.236	129.091.112
2006	494.205	135.211.605
2007	539.122	150.185.819
2008	547.120	154.012.574
2009	547.908	152.746.976
2010	587.610	164.240.599



A estação Cidade Nova e a passarela sobre a Avenida Presidente Vargas foram inauguradas, pouco depois, em novembro de 2010. Com isso, cariocas e turistas podem desfrutar de um complexo arquitetônico de 3.267m² de área construída. No total, os investimentos destinados ao projeto chegaram a pouco mais de R\$ 100 milhões, incluindo a recuperação urbanística da área e a construção de jardim e praça para as comunidades locais.

A previsão é que a estação Cidade Nova receba cerca de 10 mil passageiros/dia no primeiro ano e meio de operação. Com esse novo acesso para os clientes da Linha 2, não é necessário mais fazer transferência na estação Central para chegar às regiões atendidas pelas Estações Praça Onze ou Estácio. A estação Cidade Nova também já está preparada para permitir a ligação do metrô com a Rodoviária Novo Rio e com a Leopoldina, possível terminal do trem-bala que ligará o Rio a São Paulo e Campinas. Outro compromisso assumido pela empresa é a construção da estação Uruguai, na Tijuca, que será entregue à população até dezembro de 2014.

O METRÔRIO está dependendo R\$ 300 milhões na compra das novas composições, que vão aumentar em 63% a capacidade atual, oferecendo o que há de mais moderno em tecnologia, conforto e rapidez nas viagens. Em 2010, a empresa investiu R\$ 52,2 milhões na compra de 19 novos trens, num total de 114 carros.

Com a entrada em operação dos novos trens, os primeiros beneficiados serão os passageiros da Linha 2 (Pavuna-Botafogo). As composições começam a chegar no final de 2011, e a previsão é que, com todos os

Investimentos do METRÔRIO (R\$ milhões)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Valores (R\$)	2,5	4,8	9,4	15	13,3	12,5	11,3	11,9	17,9	23,8	49,8	363,1	250,7



novos trens, o intervalo de espera entre as estações Central e Botafogo, trecho de maior carregamento do sistema, seja reduzido para dois minutos.

O projeto dos novos trens foi desenvolvido em parceria com a MTR, empresa operadora do metrô de Hong Kong, referência mundial em transporte metroviário. A Changchun Railway Vehicles (CRC) é a responsável pela fabricação das composições. É uma fábrica de renome internacional, que também está produzindo carros para os metrôs de Sydney, na Austrália, e de Pequim, na China. A CRC construiu uma via com as mesmas características do METRÔRIO para realização dos testes dos trens.

Os novos trens contam com mais espaço interno para os clientes. No interior das composições não haverá porta separando os carros, que serão interligados por sanfonas, permitindo ao passageiro passar de um vagão para o outro sem precisar desembarcar. As barras para apoio em



pé terão nova distribuição e contarão ainda com pega-mãos para facilitar o apoio dos clientes. As modificações não vão interferir na capacidade de 1.800 pessoas por trem.



Outro foco de investimento do METRÔRIO foi o sistema de climatização dos novos trens. Um sistema fabricado pela australiana Sigma vai refrigerar o interior das composições com capacidade 33% superior ao que existe hoje nos carros. A temperatura média dentro dos vagões será de 23 graus, impulsionados por 336 mil BTUs, o equivalente a 33 aparelhos de ar-condicionado ligados simultaneamente em cada composição.

Foram aplicados R\$ 17,2 milhões na reforma de ar-condicionado de toda a frota atual, 182 carros, montados em 32 trens. Só em 2010, o investimento em manutenção foi de R\$ 38 milhões, perfazendo um acumulado de R\$ 83 milhões em três anos. Esse valor acumulado é 322% maior que o total investido em manutenção em 2008, que foi de R\$ 19,7 milhões.

DATA DE INAUGURAÇÃO DAS ESTAÇÕES ABERTAS A PARTIR DE 1998

1998 Estação Cardeal Arcoverde, Estação Pavuna, Estação Irajá, Estações Acari/Fazenda Botafogo, Estação Engenheiro Rubens Paiva, Estação Coelho Neto e Estação Colégio

2003 Estação Siqueira Campos

2007 Estação Cantagalo

2009 Estação Ipanema/General Osório

2010 Estação Cidade Nova

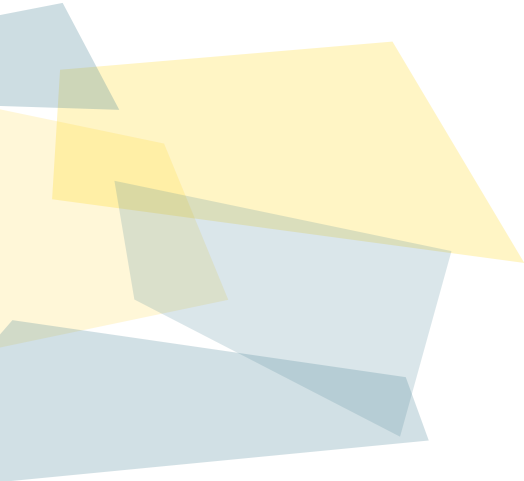


Todos os evaporadores e compressores foram reformados e os condensadores substituídos, melhorando o desempenho do sistema e aumentando a vida útil de cada um dos 364 aparelhos de ar-condicionado instalados nos trens (são dois por carro). Para isso, o METRÔRIO contou com a consultoria das empresas Carrier e Interfleet, reconhecidas internacionalmente.

Antes de fazer a reforma, o METRÔRIO já tinha instalado sensores em todos os carros para medir a temperatura, o que agiliza muito o trabalho de manutenção em caso de detecção de problemas. São 75 profissionais trabalhando exclusivamente nesse projeto e na manutenção diária dos equipamentos.

Estes são alguns dos passos importantes que foram dados a fim de ampliar ainda mais a média de entradas no sistema metroviário. A meta é chegar ao número de 1,1 milhão de passageiros por dia em 2014, ano da Copa do Mundo no Brasil.





MULTIMODALIDADE

O METRÔRIO aposta na multimodalidade no setor de transporte, com a integração de rodovias, ferrovias e hidrovias para garantir uma solução ao trânsito nas grandes metrópoles. Implantado em 2004, o sistema de integração conecta o METRÔRIO a quase todos os bairros da cidade, nas regiões Norte, Sul e Oeste.

São 14 linhas de Integração Expressa (Metrô+Ônibus Expresso) que oferecem aos clientes opções de trajeto pela cidade, partindo das estações Botafogo, Cardeal Arcoverde, Largo do Machado, Estácio, São Francisco Xavier, Saens Peña e Nova América/Del Castilho. A nova linha de Integração Expressa 240, última a ser inaugurada em setembro de 2010, faz o trajeto da estação Nova América/Del Castilho a Curicica, em Jacarepaguá.

A integração com os trens da SuperVia (Metrô+Trens da SuperVia) beneficia os moradores da Baixada Fluminense e pode ser realizada em 4 estações: Pavuna, Triagem, São Cristóvão e Central.

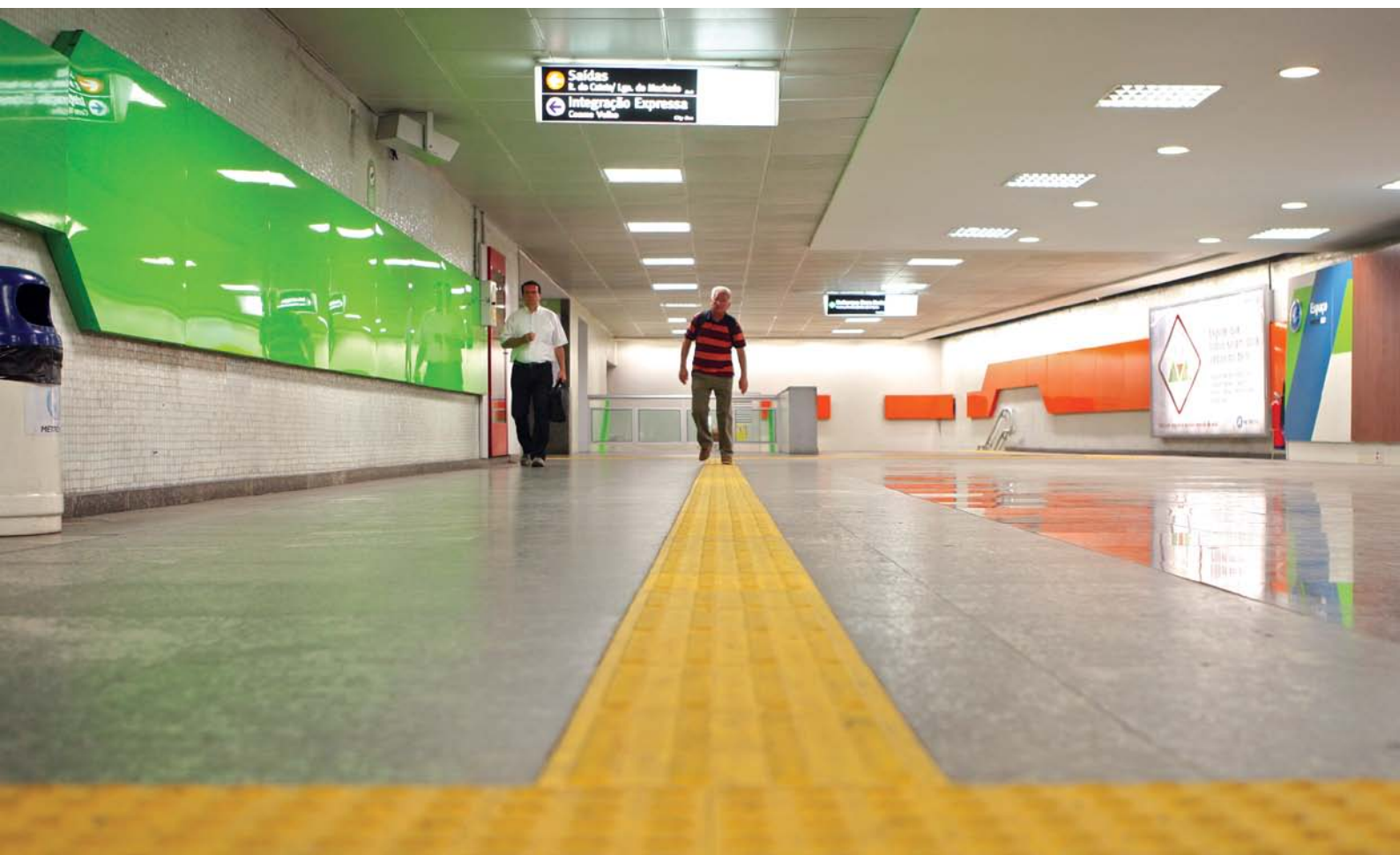


ACESSIBILIDADE

O METRÔRIO firmou o compromisso de oferecer acessibilidade em todas as estações do sistema. O plano de modernização, aprovado pela empresa, está implantando serviços eletromecânicos e táteis, mecanismos auditivos e pisos podotáteis para garantir o acesso de pessoas com deficiência.

As estações construídas pelo governo do estado recentemente (Cardenal Arcoverde, Siqueira Campos, Cantagalo e Ipanema/Gen. Osório) contam com acessibilidade, diferentemente das outras 30 construídas antes da década de 90.

Com a renovação do contrato de concessão feita pelo governo do estado em dezembro de 2007, a concessionária assumiu o compromisso de acessibilidade, e foi desenvolvido um projeto para cada estação, levando em consideração as características estruturais da construção.



EMPRESAS CONTROLADAS

M O D E R N I D A D E



ROTA PARA O DESENVOLVIMENTO

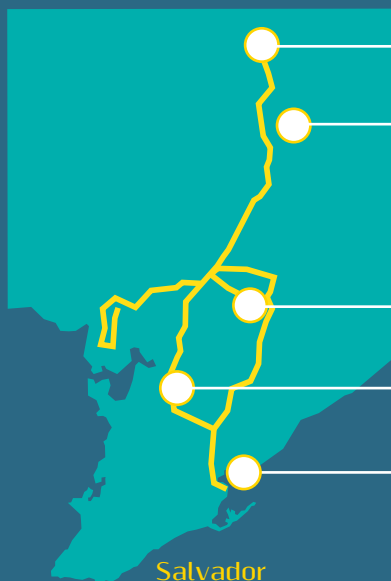
Iniciada por uma licitação em maio de 2010, com a vitória da BAHIA NORTE (INVEPAR-Odebrecht), a reestruturação do Sistema de Rodovias BA-093, com investimentos superiores a R\$ 1 bilhão, trará grande impulso à Região Metropolitana de Salvador. O sistema, que compreende nove rodovias, é o caminho para o escoamento de uma produção que corresponde a 60% do PIB baiano, de acordo com dados da Secretaria Estadual de Infraestrutura.

São 121km de estradas que receberão investimentos da ordem de R\$ R\$ 640 milhões (2010 a 2015) na sua recuperação, melhoria de acessos, conservação, manutenção e duplicação de trechos, além da oferta de serviço de atendimento aos usuários.

A importância econômica da reestruturação das rodovias está no fato de que elas atendem às maiores empresas e aos conglomerados industriais com atuação no estado. O Porto de Aratu, o Polo Industrial de Camaçari e o Centro Industrial de Aratu têm no sistema BA-093 suas principais artérias de escoamento. O sistema também dá acesso ao Aeroporto In-







Pojuca

Mata de
São João

Camaçari

Simões Filho

Lauro de Freitas

Salvador



EM AGOSTO DE 2010, O CONSÓRCIO FORMADO PELA INVEPAR E PELA ODEBRECHT PARTICIPAÇÕES E INVESTIMENTOS ASSINOU CONTRATO DE CONCESSÃO DA BA-093

ESTADO	PODER CONCEDENTE	EXTENSÃO	DURAÇÃO DA CONCESSÃO
Bahia	Governo do Estado da Bahia	121,45km	25 anos (2010/2035)
	NÚMERO DE PRAÇAS DE PEDÁGIO	ESTRADAS PRINCIPAIS	
	5	BA-093 (trecho Simões Filho-Pojuca) Via Parafuso Centro Industrial de Aratu (CIA)/Aeroporto BA-512 (acesso a Camaçari) BA-524 (Canal de Tráfego, que liga Camaçari ao Porto de Aratu)	



ternacional Luiz Eduardo Magalhães e, além disso, outros setores podem se desenvolver na região, como o turístico, já que as obras vão melhorar o acesso a diversas cidades.

Nos primeiros seis meses de concessão foram realizadas as obras emergenciais de recuperação e, a partir do sétimo mês, entraram em operação o atendimento aos usuários, os serviços de guincho, socorro médico, inspeção viária e as bases de apoio operacional, tendo início a restauração e a revitalização de toda a malha concedida. A cobrança de pedágio teve início em 16 de abril de 2011 (três praças) e 26 de abril de 2011 (uma praça), somente após os serviços para os usuários estarem em plena operação.



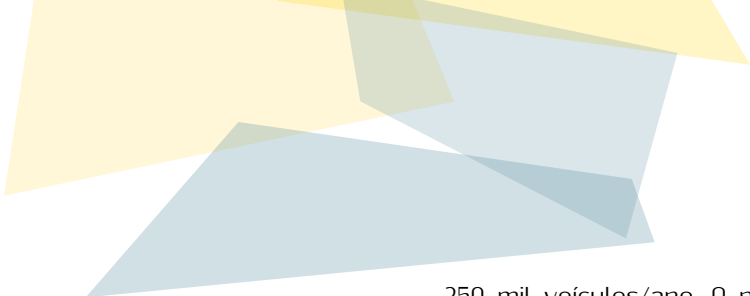


O Sistema de Rodovias BA-093 interliga diversos municípios da Região Metropolitana de Salvador: além da capital baiana, Pojuca, Mata de São João, Dias D'Ávila, Camaçari, Simões Filho, Lauro de Freitas, Candeias. O sistema compreende a BA-093 (trecho Simões Filho-Pojuca); a Via Parafuso (BA-535); a Aratu-Aeroporto (BA-526), além das rodovias BA-512 (acesso a Camaçari), BA-521 e BA-524 (Canal de Tráfego – liga Camaçari ao Porto de Aratu).

A duplicação da BA-093 foi uma das principais reivindicações da Carta do Polo Industrial de Camaçari, entregue ao governador Jacques Wagner, em junho de 2008, pelo Comitê de Fomento Industrial de Camaçari (COFIC). As melhorias na BA-093 representam redução do tempo e do custo de transporte, viabilizando novos investimentos, boas condições para o transporte de passageiros e mais opções para o escoamento da produção local.

O Polo de Camaçari tem hoje, segundo dados do COFIC, capacidade instalada acima de 11,5 milhões de toneladas/ano de produtos químicos e petroquímicos básicos, 220 mil toneladas/ano de cobre eletrolítico e de





250 mil veículos/ano. O polo emprega 15 mil pessoas diretamente e 20 mil por meio de empresas contratadas.

As melhorias no Sistema BA-093 também vão levar benefícios diretos para o Porto de Aratu. A Codeba (Companhia das Docas do Estado da Bahia) informa que o Porto movimentou, no primeiro semestre de 2010 (últimos dados consolidados disponíveis), 2.919.000 toneladas, 60% da movimentação de cargas dos portos públicos administrados pela Codeba. Gerou-se, no estado, 50 mil empregos diretos e indiretos, 5 mil dos quais nas cercanias.

O Centro Industrial de Aratu (CIA), próximo ao porto, abriga empresas dos setores químico, de fertilizantes, eletroeletrônicos, bebidas, logística, moveleiro, têxtil, serviços e comércio, minerais, metalurgia, alimentos, calçados e plástico, e também encontra no Sistema BA-093 sua principal via de acesso. Dados da Sudic (Superintendência de Desenvolvimento Industrial e Comercial) revelam que o CIA é composto por 208 unidades industriais, com geração de cerca de mais de 15 mil empregos diretos. Nesse contexto, um sistema de rodovias eficiente vai trazer mais competitividade e incentivar investimentos.

O setor turístico também deve ser beneficiado, tendo em vista que o conjunto de rodovias é utilizado para ligar a capital a cidades do interior com apelo crescente nessa área, como Mata de São João.

Cerca de três mil empregos serão gerados durante as obras nos próximos três anos. Após esse período, serão mantidos dois mil empregos, entre diretos e indiretos, na operação e na manutenção da concessionária. De agosto de 2010 até janeiro de 2011, foram criados mais de 1.700 empregos. As comunidades vizinhas às rodovias recebem prioridade nas contratações, seguindo uma diretriz da concessionária de treinamento e aproveitamento de mão de obra local.

Aproximadamente 300 moradores de Salvador e Região Metropolitana começaram o ano de 2011 com suas carteiras assinadas, contratados para trabalhar nas obras de recuperação das rodovias do Sistema BA-093.



EMPRESAS CONTROLADAS

M O D E R N I D A D E



CRT (CONCESSIONÁRIA RIO-TERESÓPOLIS)

CAMINHO PARA O ALTO

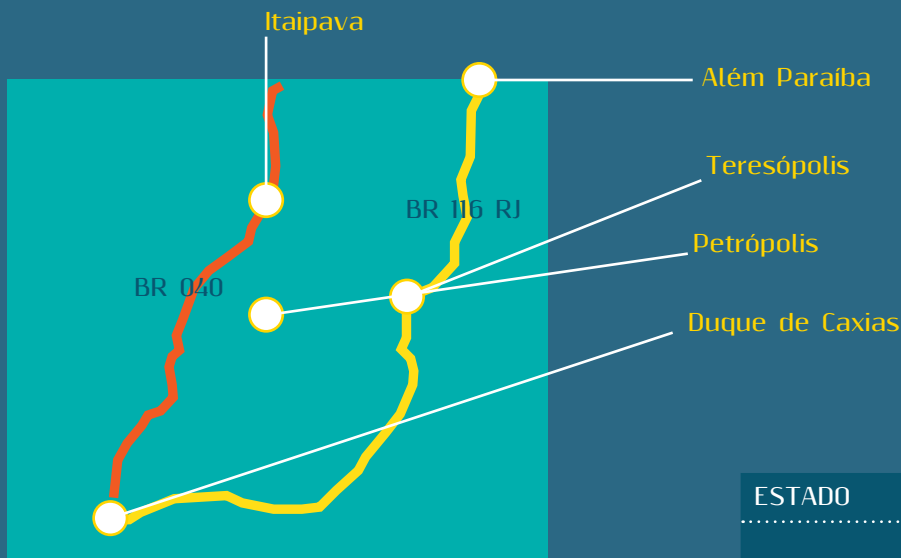
Mais recente integrante do Grupo INVEPAR, que se tornou sócio com 25% do capital em novembro de 2010, a CRT (Concessionária Rio-Teresópolis) teve em 2010 seu melhor desempenho desde a criação, há 15 anos. Os dividendos foram acima da expectativa, refletindo a entrada da empresa em seu período de maturidade de investimento. A receita de serviços chegou a R\$ 115 milhões, o que resultou um EBITDA de R\$ 72 milhões, excluindo-se a receita e custo de construção, itens decorrentes das novas práticas contábeis (IFRS).

A rentabilidade veio acompanhada de ganhos de eficiência e segurança, reconhecidos pela clientela. Houve redução no número de acidentes como colisões e atropelamentos. Em 2010, a rodovia recebeu a avaliação mais positiva pelos usuários, de acordo com pesquisa do Ibope, realizada desde 1996, a cada dois anos, por determinação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

A empresa tem mais 11 anos de exploração da rota, de acordo com o contrato firmado no âmbito do Programa Brasileiro de Concessões de







A CRT, RODOVIA BR-116/RJ, CONECTA O MUNICÍPIO DE DUQUE DE CAXIAS, NA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO, COM A DIVISA DO ESTADO DE MINAS GERAIS, PRÓXIMO À CIDADE DE ALÉM PARAÍBA, PASSANDO POR TERESÓPOLIS

ESTADO

Rio de Janeiro

PODER CONCEDENTE

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

EXTENSÃO

142,5km

DURAÇÃO DA CONCESSÃO

25 anos
(1996/2021)

TRECHO

Duque de Caxias-
Além Paraíba

NÚMERO DE PRAÇAS DE PEDÁGIO

Uma principal e duas auxiliares

OBRAS

Construção da terceira faixa de rolamento em 12 dos 14 quilômetros da Serra, que irá conferir maior agilidade e segurança ao tráfego de veículos na região.

Eliminação de 36 retornos irregulares e cruzamentos em nível, responsáveis pelos maiores índices de acidentes.

Cinco viadutos

15 quilômetros de ruas laterais

Alargamento e recuperação de 10.788 metros quadrados de pontes

Implantação de 17 passarelas e recuperação das três já existentes

Implantação do sistema de iluminação pública no trecho da Baixada Fluminense (entre os quilômetros 144,5 e 104)

Programa de monitoramento permanente de encostas, com obras de contenção em 174 pontos.

Recuperação e implantação de sinalização horizontal (faixas) e vertical (placas e pórticos), com material refletivo para melhor visualização noturna e sob neblina.

Restauração e recuperação do pavimento.



Rodovias. O trecho de serra, em forte declive, está em obras para receber uma terceira faixa de rolamento, orçada em R\$ 40 milhões. A nova faixa deverá trazer um ganho de fluidez, particularmente importante diante do crescimento recente do tráfego de caminhões na Rio-Teresópolis.

O trecho da BR-116/RJ (Rio-Teresópolis-Além Paraíba), administrado pela CRT, tem 142,5km e abrange a região onde estão os municípios de Duque de Caxias (a partir do entroncamento com a BR-040/RJ), Magé, Guapimirim, Teresópolis, São José do Vale do Rio Preto e Sapucaia, indo até a divisa com Minas Gerais, próximo à cidade de Além Paraíba. Ao longo da via, 40,4km são de pistas duplas, na Baixada Fluminense; 14km de pistas simples, na Serra dos Órgãos; e outros 88km de pistas simples, entre Teresópolis e Além Paraíba.

Considerada uma das mais belas rodovias do país, a BR-116/RJ é a única rota a partir da cidade do Rio de Janeiro para se contornar a Baía de Guanabara, permitindo o acesso à Região dos Lagos, ao norte do estado e às regiões Norte e Nordeste do país. É a principal ligação para o município de Teresópolis, porta de acesso para a Região Serrana do Estado do Rio de Janeiro.





A rodovia atravessa o Parque Nacional da Serra dos Órgãos, primeiro do país em pesquisa científica e segundo em visitação. O local é privilegiado, pela beleza natural do entorno, a visão completa da Baía de Guanabara e a biodiversidade da região. Essa localização, contudo, impõe cuidados adicionais, como a construção de passagens subterrâneas e aéreas para animais silvestres, ou o acompanhamento regular por biólogos, que atravessam a rodovia para identificar eventuais problemas.

A proximidade da serra, com terrenos por vezes instáveis, levou a medidas inovadoras de prevenção e controle de riscos. As chuvas que castigam a região são monitoradas por equipamentos próprios da companhia, com boletins das cinco estações pluviométricas a cada quinze minutos. No trecho mais crítico do ponto de vista geológico foi instalada uma tela de proteção de 600 metros. Feita de material especial, com base numa tecnologia usada nas estradas que cruzam os Alpes, as telas suportam rochas de até dez toneladas, num declive de até 450 metros.



SOS USUÁRIOS

● Socorro médico e Resgate. A CRT mantém, em plantão 24 horas, uma UTI-móvel, uma ambulância e dois carros-resgate - com médico, enfermeiros e especialistas em resgate - para atendimento nos casos de acidente ou emergência médica.

● Guincho. Três guinchos leves, dois pesados e um superpesado são mantidos na rodovia para reboque de veículos até locais seguros, em caso de pane mecânica ou acidente.

● Inspeção. Atualmente, cinco viaturas monitoram a rodovia em todo o trecho de concessão para ajuda aos usuários e informação ao CCO sobre acidentes, incidentes ou irregularidades detectados.

● Telefones de emergência. (*callboxes*) Comunicação direta com o CCO - Centro de Controle Operacional para solicitação de apoio, socorro ou informações.

● Um total de 100 aparelhos está disponível a cada dois quilômetros da rodovia e, no trecho da serra, a cada quilômetro.



Obras de drenagem, que levam em conta as características da Serra do Mar, complementam o esforço de prevenção. Instituições acadêmicas do peso da Coppe, um dos principais centros de pesquisa do país, da Universidade Federal de Juiz de Fora e do Instituto Nacional de Meteorologia acompanham o processo, sugerindo intervenções e estudando seus eventuais impactos.

ATENDIMENTO AO USUÁRIO 24 HORAS



Atender com presteza e profissionalismo os seus usuários e as comunidades servidas pela rodovia é prioridade para a CRT. Esse compromisso se estende a todos os setores e níveis hierárquicos da concessionária.

A fim de contribuir para o bom atendimento e gerir as demandas dos usuários, a CRT implantou, no início da concessão, o CAU - Centro de Atendimento ao Usuário.



O contato com o CAU pode ser feito pelo número 0800 0210278, pelo e-mail usuario@crt.com.br, por carta, fax ou pelas sete caixas coletoras disponibilizadas em pontos estratégicos da rodovia. Os deficientes auditivos e de fala dispõem do número 0800 0210279, em que são atendidos por profissionais especializados.

CAU - CENTRO DE ATENDIMENTO AO USUÁRIO



Km-133,5 - Praça de Pedágio Engenheiro Pierre Berman (pista sentido Teresópolis)

Banheiros, telefone e atendimento personalizado.

BASE DE APOIO AO USUÁRIO

Km-41 - BOP- Base Operacional de Águas Quentes
Ponto de apoio com banheiros, telefone e atendimento.



CAUBÓIS DO ASFALTO

Laçadores de animais de grande porte em apoio à Polícia Rodoviária Federal. O projeto recebeu o prêmio *Toll Innovation Awards*, em 1999.

CCO

Central de Controle de Operações (Central de Inteligência 24 horas) com supervisor e operadores de tráfego, que comandam todos os serviços de apoio aos usuários, além da integração com a Polícia Rodoviária Federal, o Corpo de Bombeiros do Estado do Rio de Janeiro e a Defesa Civil.

OUTROS SERVIÇOS

Pesagem. Controle de Pesagem de Caminhões (sob supervisão da ANTT).

ESTRUTURA OPERACIONAL DE APOIO AOS USUÁRIOS

- Central de controle de pedágio
- Radiocomunicação, interligando os serviços da rodovia
- Estações automáticas completas
- Pluviógrafos
- Sistema intercomunicação CRT-INMET-COPPE/UFRJ
- Inclinômetros
- Piezômetros
- Sistema analisador de tráfego
- Câmeras de CFTV
- Detectores de altura
- Sistema GPS

INFORMAÇÕES CORPORATIVAS



Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. / INVEPAR
Avenida Almirante Barroso, 52 - 30º andar | Centro | Rio de Janeiro | RJ | 20031-003
T. 21 2211-1300 | F. 21 2211-1313
www.invepar.com.br



Instituto INVEPAR
Avenida Carlos Lacerda, s/n | Praça de Pedágio | Água Santa | Rio de Janeiro | RJ | 20745-150
T. 21 3296-3684
www.invepar.com.br



Linha Amarela S.A. / LAMSA
Avenida Carlos Lacerda, s/n | Praça de Pedágio | Água Santa | Rio de Janeiro | RJ | 20745-150
T. 21 3296-3600 | F. 21 3296-3677
www.lamsa.com.br



Concessionária Litoral Norte S.A. / CLN
Estrada do Coco / BA-099 | Praça do Pedágio | Distrito de Abrantes | Camaçari | BA | 42840-000
T. 71 3623-8000 | F. 71 3623-8008
www.clnorte.com.br



Concessionária Auto Raposo Tavares S.A. / CART
Avenida Getúlio Vargas, 20-59 | Jardim Europa | Bauru | SP | 17017-383
T. 14 3104- 2300 | F. 14 3104-2333
www.cart.invepar.com.br



Concessão Metroviária do Rio de Janeiro S.A. / METRÔ RIO
Avenida Presidente Vargas, 2.000 | Centro | Rio de Janeiro | RJ | 20210-031
T. 21 3211-6300
www.metrorio.com.br



Concessionária Bahia Norte S.A.
Rua Doutor José Peroba, 297 - 7º andar | Ed. Atlanta Empresarial - Stiep | Salvador | BA | 41770-235
T. 71 3023-6300 | F. 3021-4108
www.cbnorte.com.br



Concessionária Rio-Teresópolis S.A. / CRT
Rodovia BR-116/RJ | Rio-Teresópolis-Além Paraíba | Praça Eng. Pierre Berman, km 133,5, s/n | Piabetá | Magé | RJ | 25915-000
T/F. 21 2777-8300
www.crt.com.br

DIRETORIA DA INVEPAR

Gustavo Nunes da Silva Rocha
Diretor » Presidente e de Relações com Investidores
Marcos Bastos Rocha
Diretor » Vice-Presidente Administrativo-financeiro
Damião Carlos Moreno Tavares
Diretor » Vice-Presidente de Concessões Rodoviárias
José Gustavo de Souza Costa
Diretor » Vice-Presidente de Transportes Urbanos
Marcus Roger Meireles Martins da Costa
Diretor de Gestão e Recursos Humanos

PRODUÇÃO EDITORIAL

COORDENAÇÃO GERAL
Gabriel Nogueira » Gerente Executivo de Comunicação e Marketing (INVEPAR)

COORDENAÇÃO
Adriane Badauy » Gerente de Comunicação e Marketing (LAMSA)
Fernanda Pereira » Assistente de Produção (INVEPAR)

FICHA TÉCNICA
Projeto Gráfico, Produção e Redação » Insight Engenharia de Comunicação (www.insightnet.com.br)
Fotógrafos » Adriana Lorete, Marcelo Carnaval e Francisco Vicente (fotos CRT)



Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. / INVEPAR
Avenida Almirante Barroso, 52 - 30º andar | Centro
Rio de Janeiro | RJ | 20031-003
T. 21 2211-1300 | F. 21 2211-1313
www.invepar.com.br