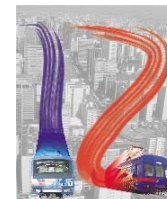




A Concessão e sua Gestão





Sumário

- ☑ A LICITAÇÃO
- ☑ A EMPRESA
- ☑ O QUE DEU CERTO SOB A ÓTICA DO ESTADO
- ☑ O QUE DEU CERTO SOB A ÓTICA DO CLIENTE
- ☑ PRINCIPAIS INVESTIMENTOS REALIZADOS PELA CONCESSIONÁRIA
- ☑ DIFICULDADES A SEREM SUPERADAS
- ☑ RESULTADOS
- ☑ NOVOS PROJETOS





A LICITAÇÃO

| CONSÓRCIO | Lances (R\$) | Ágio (%) |
|---|-----------------------|----------------|
| PROPOSTA 1 | 133.728.112,99 | 368,24% |
| PROPOSTA 2 | 111.111.827,00 | 289,05% |
| PROPOSTA 3 | 205.560.000,00 | 619,75% |
| CONSORCIO OPPORTRANS | 291.660.000,00 | 921,22% |
| <input checked="" type="checkbox"/> Sorocaba Empreendimentos e Participações Ltda | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Cometrans | | |

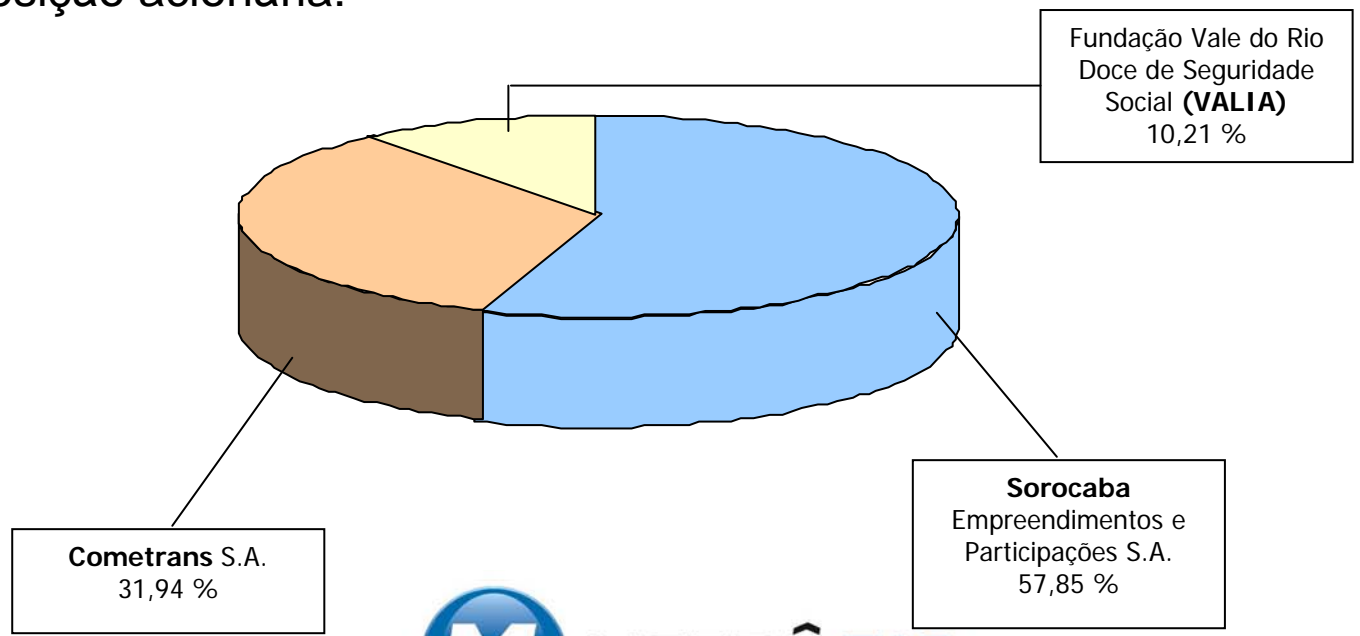


☑ O METRÔ RIO

Início dos Serviços da Opportrans: 5 de abril de 1998

Objeto: a exploração, por 20 anos prorrogáveis por mais um período igual, dos serviços públicos de transporte metroviário de passageiros.

Composição acionária:

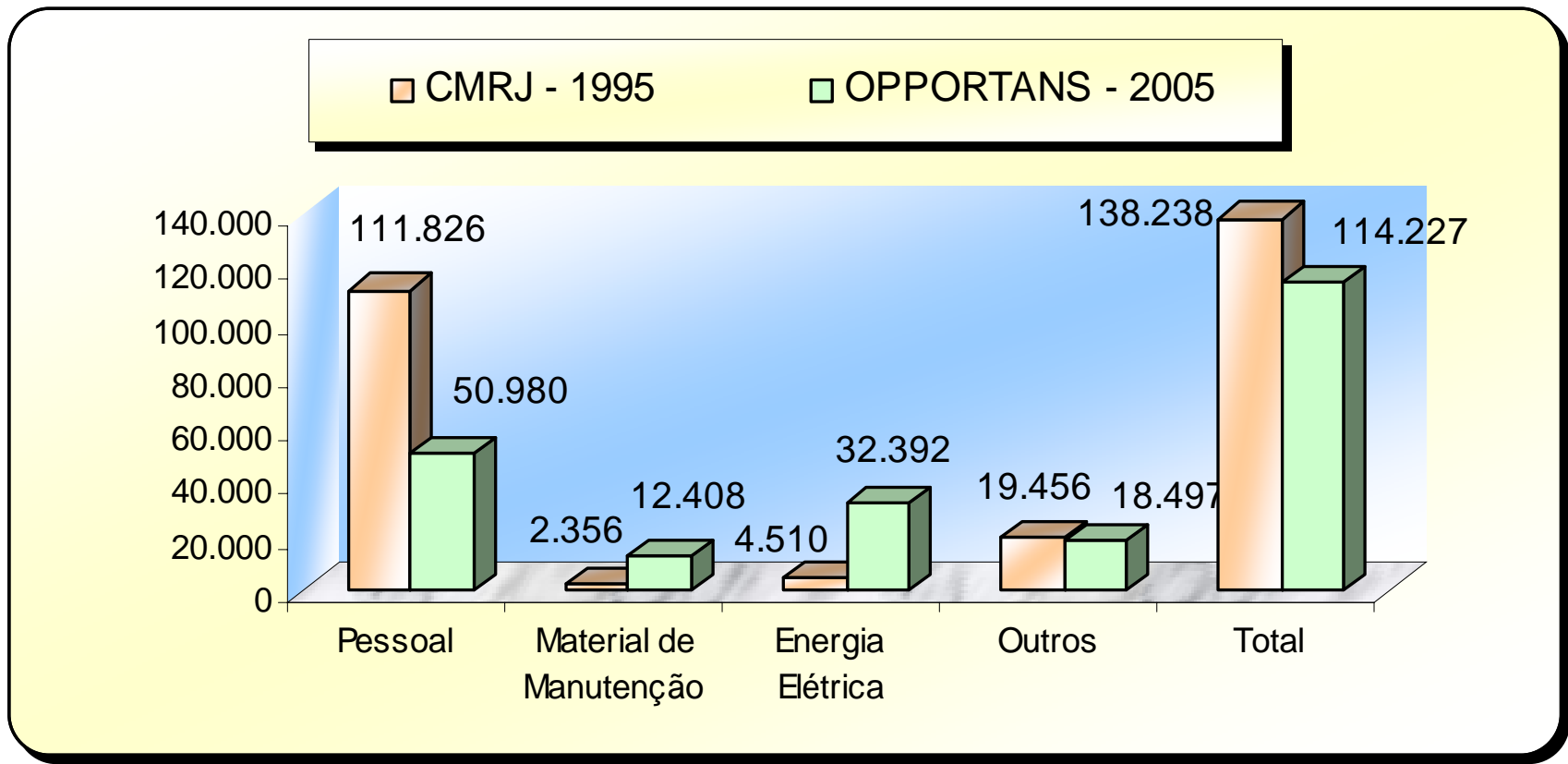




☑ O QUE DEU CERTO SOB A ÓTICA DO ESTADO

1 - Economia para o Estado, referente aos custos operacionais e de manutenção, os quais eram subsidiados através do erário, e na Concessão através dos investimentos dos acionistas

Perfil das Despesas – Valor Absoluto

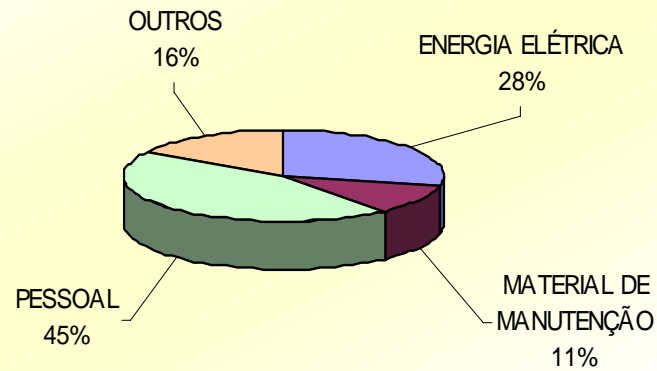




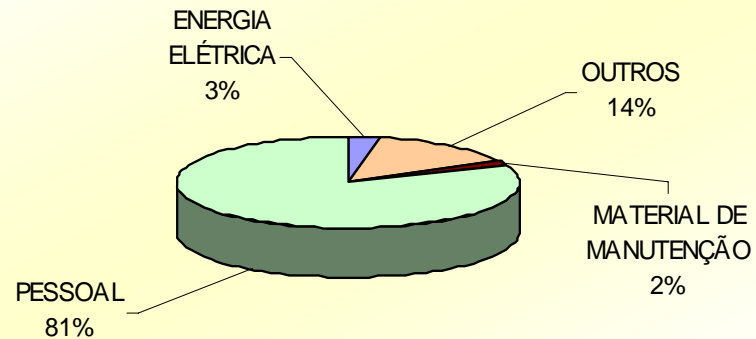
☑ O QUE DEU CERTO SOB A ÓTICA DO ESTADO

PERFIL DAS DESPESAS – VALOR PERCENTUAL

Perfil de Despesas Oportans- 2006



Perfil das Despesas - CMRJ - 1995





O QUE DEU CERTO SOB A ÓTICA DO ESTADO

| Índices | Taxa de Cobertura |
|-----------------|-------------------|
| 1995 CMRJ | 22,67% |
| 2001 OPPORTRANS | 128,84% |

Taxa de Cobertura = Razão entre a receita tarifária e o total de custos x 100

Observação: o Metrô Rio registrou no período um prejuízo acumulado de R\$ 36.006.000,00 considerando, basicamente os seguintes itens:

- ✓ Despesas de Amortização e Depreciação:
- ✓ Despesas de Atualização da Dívida, corrigida pelo IGP-M:
- ✓ Impostos (IR e CSLL):





O QUE DEU CERTO SOB A ÓTICA DO ESTADO

2 – Receita para o Poder Concedente, através dos pagamentos das outorgas previstas no Contrato de Concessão.

VALOR ATUAL DA PRESTAÇÃO MENSAL DA OUTORGA R\$ 2.200.000,00





EVOLUÇÃO DA TARIFA

Início da Concessão – 05 de abril de 1998

Tarifa Inicial – R\$ 1,00

| Reajustes | |
|-----------|----------|
| Data | Valor |
| 22/jun/00 | R\$ 1,20 |
| 21/abr/01 | R\$ 1,30 |
| 10/abr/02 | R\$ 1,47 |
| 04/abr/03 | R\$ 1,88 |
| 03/abr/04 | R\$ 2,00 |
| 26/mar/05 | R\$ 2,25 |
| 02/jan/06 | R\$ 2,20 |
| 26/mar/06 | R\$ 2,25 |
| 03/ago/06 | R\$ 2,30 |

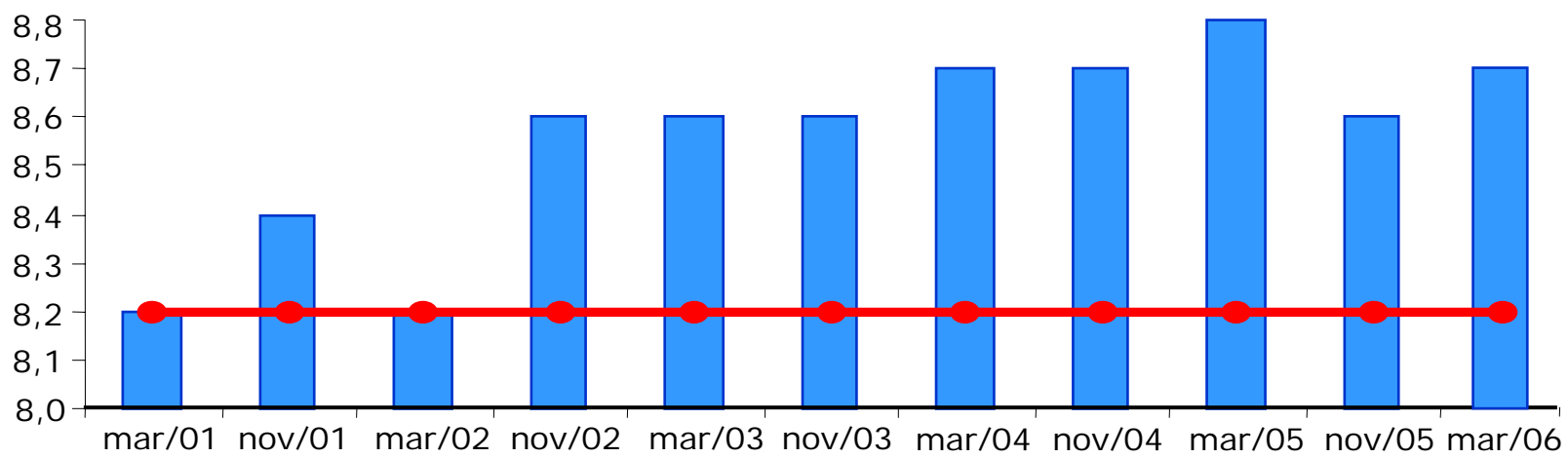




Indicador de Qualidade do Serviço - IQS

| | | | |
|----------------------|-----------------------------|-------------------------------|-----------------------------|
| Limpeza de Estação | Conservação de Estação | Tempo de Espera na Plataforma | Tempo de Compra de Bilhetes |
| Limpeza de Trens | Conservação dos Trens | Conforto | Iluminação das Estações |
| Comunicação Visual | Atendimentos dos Empregados | Sonorização das Estações | Sonorização dos Trens |
| Segurança do Sistema | Tempo de Viagem | Escadas Rolantes | Informação aos Usuários |

Qualidade do Serviço em Geral



■ IQS Real —●— IQS Contrato







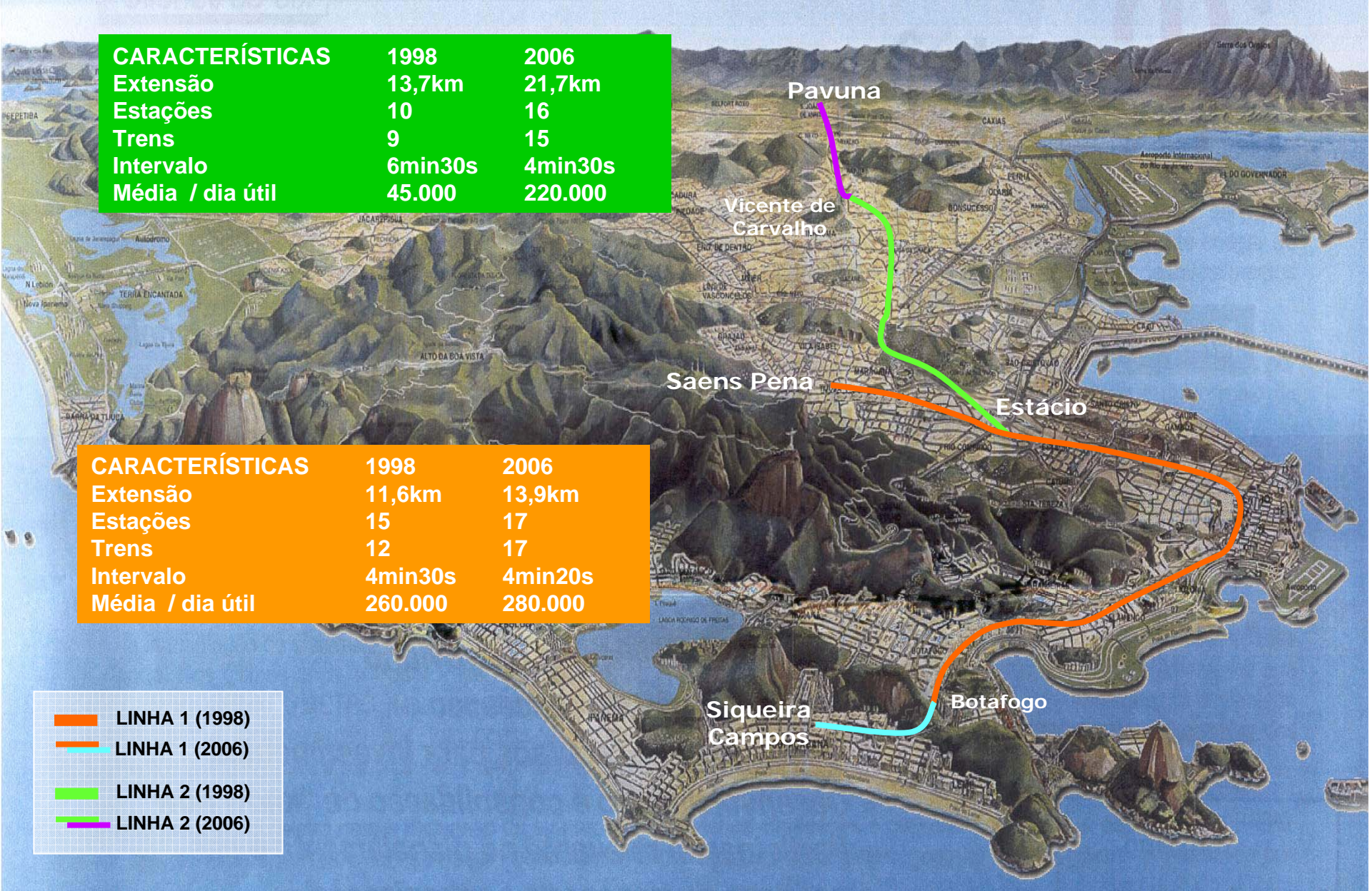


Composição do Sistema

| CARACTERÍSTICAS | 1998 | 2006 |
|------------------|---------|---------|
| Extensão | 13,7km | 21,7km |
| Estações | 10 | 16 |
| Trens | 9 | 15 |
| Intervalo | 6min30s | 4min30s |
| Média / dia útil | 45.000 | 220.000 |

| CARACTERÍSTICAS | 1998 | 2006 |
|------------------|---------|---------|
| Extensão | 11,6km | 13,9km |
| Estações | 15 | 17 |
| Trens | 12 | 17 |
| Intervalo | 4min30s | 4min20s |
| Média / dia útil | 260.000 | 280.000 |

-  LINHA 1 (1998)
-  LINHA 1 (2006)
-  LINHA 2 (1998)
-  LINHA 2 (2006)





☑ O QUE DEU CERTO SOB A ÓTICA DO CLIENTE

Metrô Na Superfície

Linha de Ônibus Metro / Ipanema - Gávea



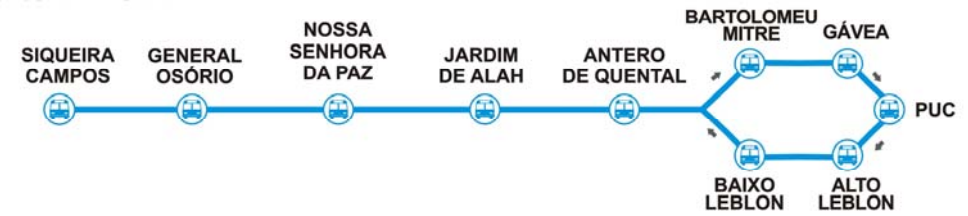


☑ O QUE DEU CERTO SOB A ÓTICA DO CLIENTE

IPANEMA SEGUNDA A SEXTA



GÁVEA SEGUNDA A SEXTA








ITINERÁRIO UNIFICADO SÁBADOS, DOMINGOS E FERIADOS







Integração Expressa

| Empresa | Origem - Destino | Linha | Inauguração | Extensão (km) | Demanda/dia (pagantes-jul-06) |
|--|-------------------------------------|-------------|-------------|---------------|-------------------------------|
| Linhas Expressas | | | | | |
|  | Saens Peña - Muda | 413A | 11/set/04 | 2,9 km | 4.200 |
|  | Saens Peña - Usina | 220A | 11/set/04 | 3,7 km | 6.800 |
|  | Saens Peña - Grajaú | 226A | 25/set/04 | 4,6 km | 5.200 |
|   | Del Castilho - Cidade Universitária | 696A e 634A | 15/out/04 | 11 km | 2.000 |
|   | Largo do Machado - Cosme Velho | 422A e 584A | 11/dez/04 | 3,0 km | 3.900 |
|  | Estácio - Rio Comprido | 401 A | 8/jan/05 | 2,6 km | 1.800 |
|  | Saens Peña - Andaraí | 217A | 19/fev/05 | 4,0 km | 3.900 |
|  | Estácio - São Cristóvão - Caju | 209A | 19/mar/05 | 12,0 km | 1.700 |
|  | Largo do Machado - Rodoviária | 406A | 18/jun/05 | 23,0km | 2.600 |
|  | Cardeal Arcoverde - Leme | 591A | 9/jul/05 | 3,0 km | 900 |
|  | São Francisco Xavier - Vila Isabel | 222A | 25/jun/05 | 9,0 km | 2.800 |
|  | Largo do Machado - Silvestre | 407A | 16/jul/05 | 14,0 km | 200 |
|  | Botafogo - Urca | 511A | 13/ago/05 | 6,0 km | 2.200 |
|  | Cinelândia - Paula Matos | 214A | 27/ago/05 | 9,9 km | 700 |
| Total | | | | | 38.900 |



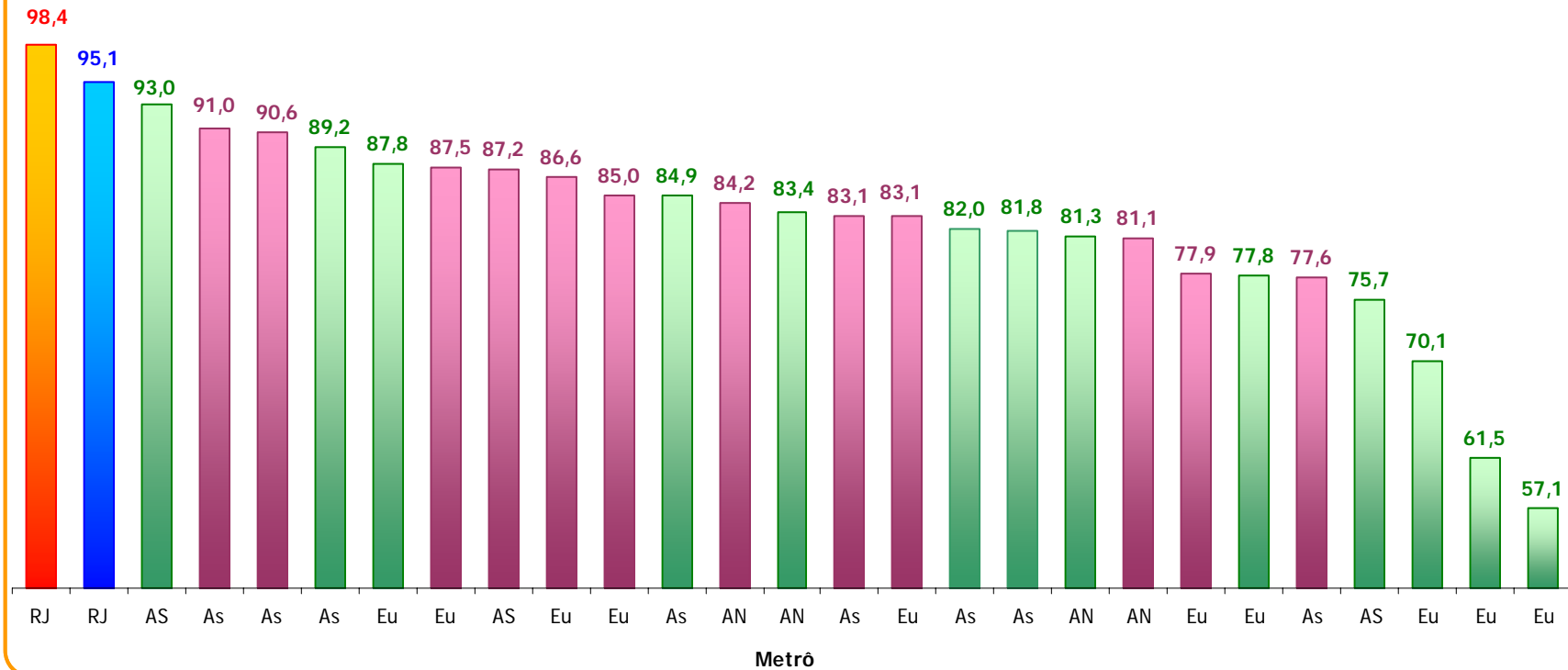


Integração Expressa





| Empresa | Origem - Destino | Linha | Inauguração | Extensão (km) | Demanda/dia (pagantes-jul-06) |
|---|---|---------|-------------|---------------|-------------------------------|
| Linhas Especiais | | | | | |
|  METRÔ RIO | Siqueira Campos - Ipanema | Ipanema | 24/ago/02 | 7,5 km | 10.500 |
| | Siqueira Campos - Gávea | Gávea | 14/jun/03 | 16,5 km | 12.400 |
| Total | | | | | 22.900 |
| Integração SUPERVIA | | | | | |
|  | Metrô - SUPERVIA | - | 4/dez/00 | - | 27.600 |
| Integração Intermunicipal em Pavuna | | | | | |
| | Pavuna - Nova Iguaçu/Nilópolis/Mesquita | - | set/98 | - | 4.500 |
| | Diversas linhas e estações | - | abr/98 | - | 3.100 |



Carros em Uso no Horário de Pico - Ano 2004 (em %)



Legenda:

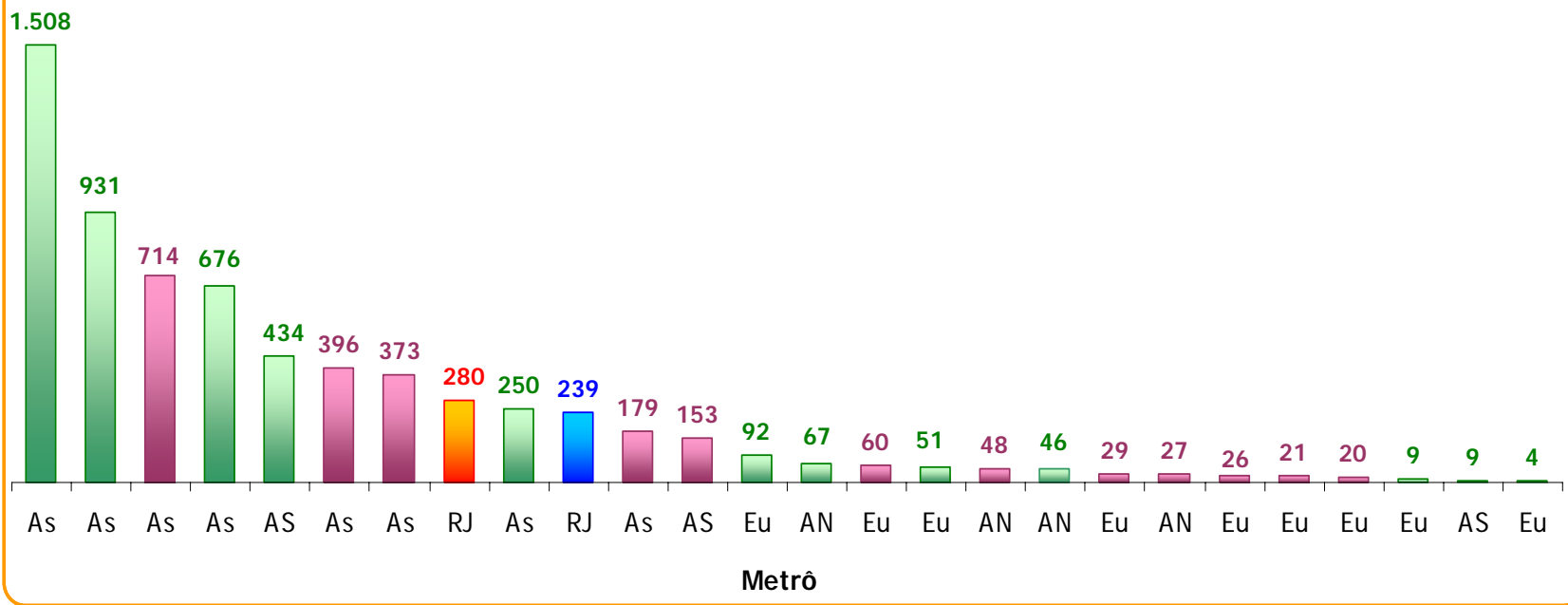
-  Metrô Rio 2005
-  Metrô Rio
-  Metrô do Grupo Nova
-  Metrô do Grupo CoMET







- AS** – Localizado na América do Sul
- AN** – Localizado na América do Norte
- Eu** – Localizado na Europa
- As** – Localizado na Ásia



Carro.km entre Incidentes - Ano 2004 (em milhares)



Legenda:

-  Metrô Rio 2005
-  Metrô Rio
-  Metrô do Grupo Nova
-  Metrô do Grupo COMET

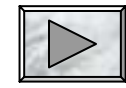
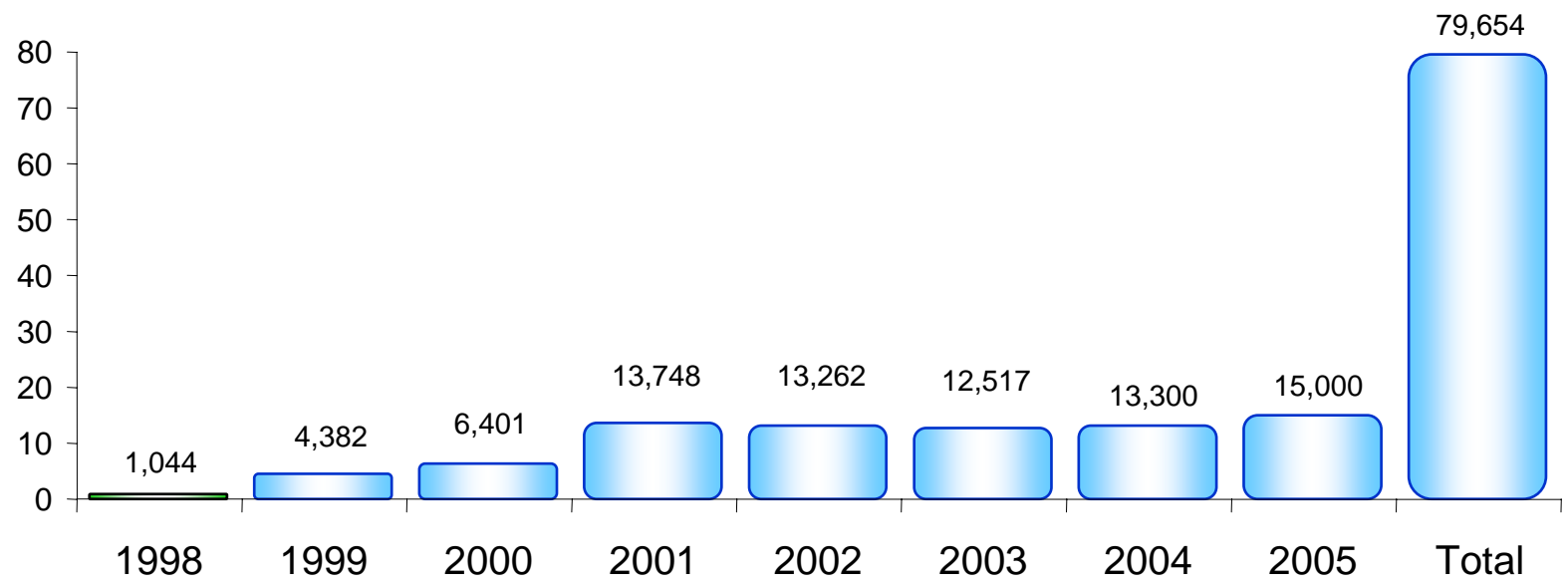
- AS** – Localizado na América do Sul
- AN** – Localizado na América do Norte
- Eu** – Localizado na Europa
- As** – Localizado na Ásia





Investimentos Realizados na Recuperação dos Sistemas

Milhões R\$





☑ DIFICULDADES A SEREM SUPERADAS

Conclusão

- Linha 1 – conclusão das obras (Estações Cantagalo / General Osório)
- Linha 2 – conclusão das obras (Estácio – Carioca)
- Complementação da Frota





✓ RESULTADOS

| INDICADORES | 1997 | 2006 |
|--|-------------|-------------|
| Extensão das Linhas (km) | | |
| Linha 1 | 11,6 | 13,9 |
| Linha 2 | 13,8 | 21,7 |
| Sistema | 25,4 | 35,6 |
| Quantidade Estações (1) | | |
| Linha 1 | 15 | 17 |
| Linha 2 | 10 | 16 |
| Sistema | 24 | 32 |
| Horário de Funcionamento | | |
| Dias úteis | 06:00/23:00 | 05:00/24:00 |
| Domingos | - | 07:00/23:00 |
| Intervalo no picos (2) | | |
| Linha 1 | 4min30s | 4min20s |
| Linha 2 | 6min30s | 4min30s |
| Frota programada nos picos | | |
| Linha 1 | 12 | 17 |
| Linha 2 | 9 | 16 |
| Oferta de Lugares Programada/hora/sentido (3) | | |
| Linha 1 | 20.013 | 31.000 |
| Linha 2 | 9.815 | 19.149 |
| Carro x km (média mensal) | | |
| Linha 1 | 633.871 | 908.277 |
| Linha 2 | 260.787 | 1.005.269 |
| Evacuações de Trens (média mensal) | | |
| Linha 1 | 19,4 | 4,0 |
| Linha 2 | 24,3 | 5,0 |

| INDICADORES | 1997 | 2006 |
|---|---------|-----------|
| Carro x km (média mensal) | | |
| Linha 1 | 633.871 | 908.277 |
| Linha 2 | 260.787 | 1.005.269 |
| Evacuações de Trens (média mensal) | | |
| Linha 1 | 19,4 | 4,0 |
| Linha 2 | 24,3 | 5,0 |
| Frota (carros metrô) | | |
| Patrimonial | 146 | 182 |
| Operacional | 119 | 179 |
| Imobilizado | 21 | - |
| Indisponível | 6 | - |
| Disponível | 140 | 182 |
| Cumprimento da Oferta Programada no Picos (%) | | |
| Linha 1 | 94,6 | 99,9 |
| Linha 2 | 96,8 | 99,6 |
| Cumprimento da Programação de Partidas/Dia (%) | | |
| Linha 1 | 96,6 | 100,0 |
| Linha 2 | 95,5 | 99,8 |



| INDICADORES | 1997 | 2006 |
|-------------|------|------|
|-------------|------|------|

Passageiros Transportados - média mensal (4)

| | | |
|---------|-----------|------------|
| Linha 1 | 5.707.022 | 7.875.934 |
| Linha 2 | 992.893 | 2.746.167 |
| Sistema | 6.699.915 | 10.622.101 |

Integrações (demanda média mensal)

| | | |
|------------|--------|-----------|
| Ônibus | 12.251 | 1.228.867 |
| Automóveis | 10.438 | - |
| Barcas | 7.496 | - |
| Trem | 15.688 | 527.251 |
| Total | 45.873 | 1.756.118 |

Integração Ônibus

| | | |
|----------------|--------|-----------|
| Municipal | | |
| Linhas | 16 | 18 |
| Demanda/mês | 12.251 | 62.956 |
| Intermunicipal | | |
| Linhas | - | 4 |
| Demanda/mês | - | 145.739 |
| Expresso | | |
| Linhas | - | 14 |
| Demanda/mês | - | 1.020.172 |

Linhas de Extensão

| | | |
|-------------|---|---------|
| Linhas | - | 2 |
| Demanda/mês | - | 425.251 |

Observações:

- (1) Estação de transferência, Estácio, contada em ambas as linhas
- (2) Considerado o menor intervalo que ocorre no ponto mais carregado da linha
- (3) Considerado um carregamento de 6 pass/m², no ponto mais carregado das linhas
- (4) Inclui entradas pagas e grátis



NOVOS PROJETOS

Sistema de Bilhetagem

Sistema de Controle de Tráfego







☑ PRINCIPAIS INVESTIMENTOS REALIZADOS PELA CONCESSIONÁRIA

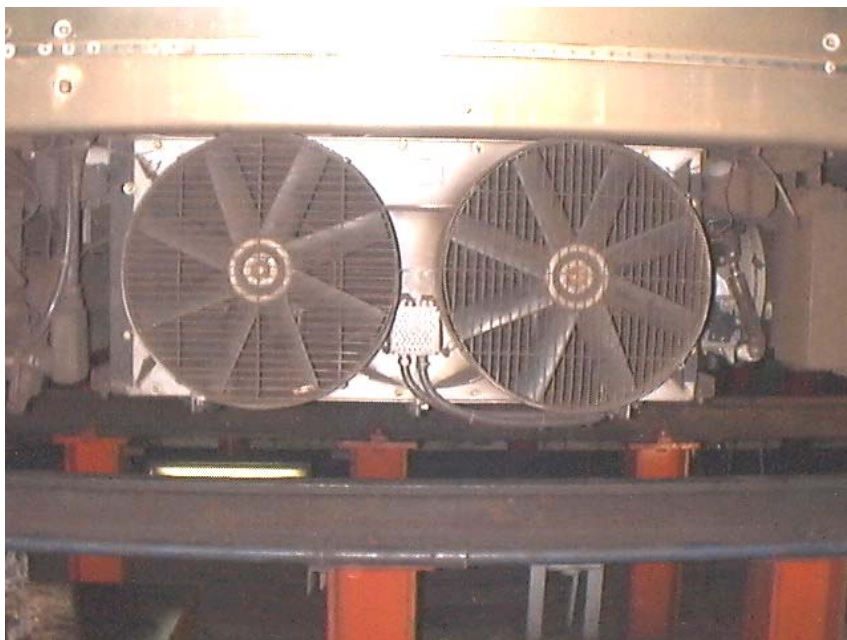
- Recuperação de carros da frota de trens
- Recuperação do sistema pneumático dos trens





☑ PRINCIPAIS INVESTIMENTOS REALIZADOS PELA CONCESSIONÁRIA

- Recuperação do ar condicionado dos trens





☑ PRINCIPAIS INVESTIMENTOS REALIZADOS PELA CONCESSIONÁRIA

- Recuperação de pilares dos túneis da linha 1
- Renivelamento da via permanente das Linha 2
- Troca de dormentes e recuperação da via permanente





✓ PRINCIPAIS INVESTIMENTOS REALIZADOS PELA CONCESSIONÁRIA

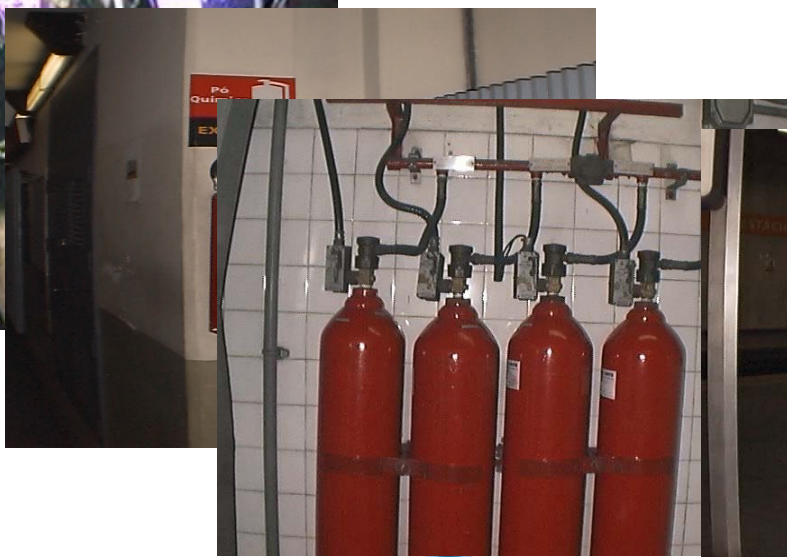
- Recuperação de elementos da arquitetura interna e externa das estações
- Recuperação, atualização e incremento de comunicação visual e sonora de estações e trens





✓ PRINCIPAIS INVESTIMENTOS REALIZADOS PELA CONCESSIONÁRIA

- Recuperação e compra de equipamentos de segurança (CFTV, Extintores, EPI, CO2, e outros)
- Instalação de grupos geradores diesel em estações da linha 2
- Instalação de bancos nas plataformas das estações, contribuindo para o aumento do nível de conforto dos clientes
- Instalação de ventiladores nas plataformas de estações, contribuindo para a melhoria do conforto térmico





Melhorias nas Oficinas do Centro de Manutenção





CENÁRIO ATUAL

Sistemas de Bilhetagem em operação:

(com uso de bilhetes Edmonson)

Sistema Centralizado – instalação em 1979

Controla 63% das entradas nas estações.





CENÁRIO ATUAL

Sistemas de Bilhetagem em operação:

(com uso de bilhetes Edmonson)

Sistema Descentralizado – instalação em 1998 e 2003

Controla 20% das entradas nas estações.





CENÁRIO ATUAL

Sistemas de Bilhetagem em operação:

Sistema Smart Card – instalação em 2005

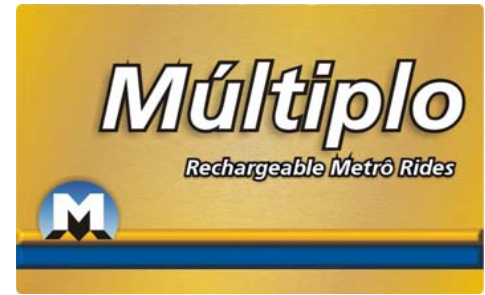
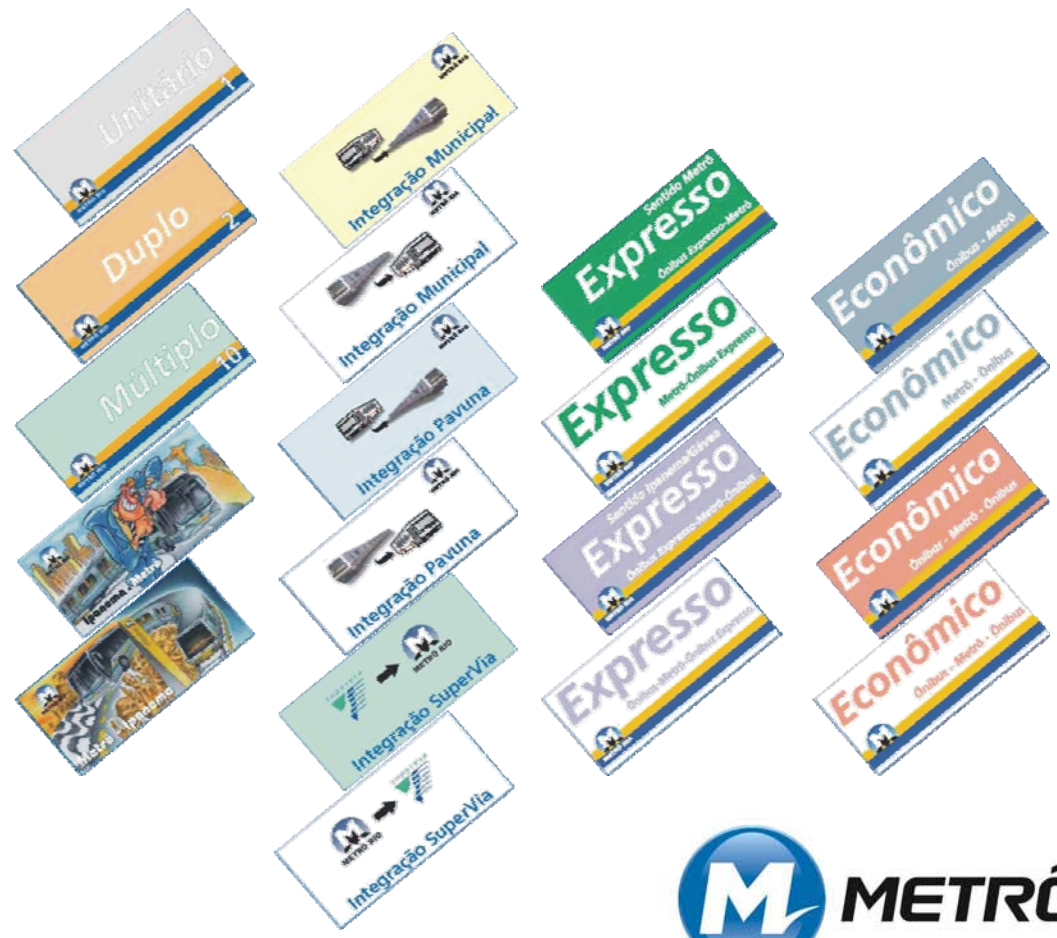
Controla 17% das entradas nas estações.





SOLUÇÃO

Adotar integralmente o sistema Smart Card, abandonados os sistemas de tratamento de bilhetes Edmonson.





VANTAGENS

- ✓ Melhoria na qualidade dos dados.
- ✓ Alto índice de automação no sistema e melhor atendimento ao cliente.
- ✓ Possibilidade de auditoria dos dados.
- ✓ Possibilidade de lançamento de novos produtos (tarifas diferenciadas).
- ✓ Centralização total do gerenciamento do sistema.