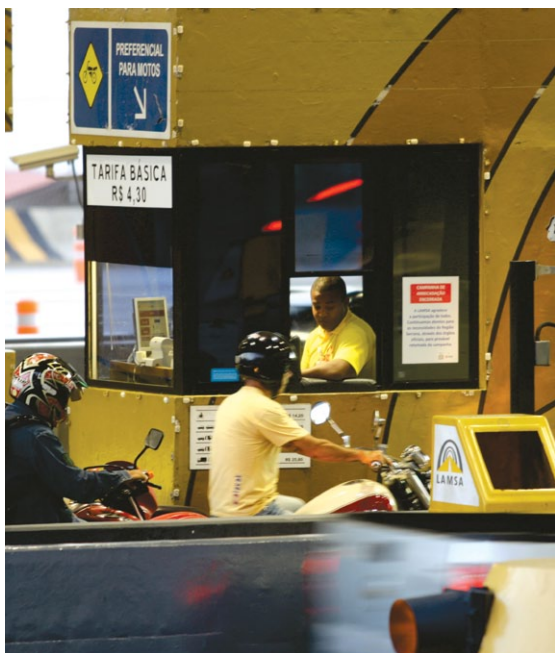


AEROPORTO
INTERNACIONAL
DE SÃO PAULO

GRU AIRPORT



3

102

RELATÓRIO
ANUAL

invepar





Sobre o relatório

[GRI 3.1 3.2 3.3 3.5 3.6 3.7 3.8 3.10 3.11]

O Relatório Anual de 2013 da Invepar foi produzido de acordo com a metodologia GRI (*Global Reporting Initiative*), uma das mais utilizadas e reconhecidas em todo o mundo. Criada por ONG homônima, ela contribui para a adoção da prática de medir, divulgar e prestar contas para *stakeholders* (públicos de interesse) internos e externos do desempenho organizacional, tendo como objetivo final promover o desenvolvimento sustentável.

Foi utilizada a versão G3 da metodologia. Para identificar seu nível e determinar o conteúdo de seu relatório, a Invepar promoveu, em 2012, uma consulta aos *stakeholders* e executou um teste de materialidade, conforme orientações da GRI. Ao todo, foram identificados 24 temas muito relevantes, 10 relevantes, 6 pouco relevantes e 9 não relevantes. Apenas os 34 muito relevantes e relevantes estão relatados nesta publicação.

De acordo com as regras da GRI, a Invepar se autodeclara como nível C. Os indicadores reportados cobrem o período entre 1º de janeiro e 31 de dezembro de 2013 e se referem às empresas em operação ou em fase de investimentos – Linha Amarela, Concessionária Litoral Norte, MetrôRio, Concessionária Auto Raposo Tavares, Concessionária Bahia Norte, Concessionária Rio-Teresópolis, Concessionária Rota do Atlântico, ViaRio, GRU Airport e Via Parque Rímac. Como são pré-operacionais, a Concessionária Rota do Atlântico e a ViaRio reportarão apenas os indicadores que já são aplicáveis às suas atividades. Não foram incluídos indicadores referentes às concessionárias: MetrôBarra, VLT Carioca e BR 040.

Para mais informações sobre o processo de determinação do conteúdo do relatório, acesse o *link* <http://ri.invepar.com.br/rao2013/>.

Nosso jeito de fazer negócios

01

| | |
|-----------------------------|-----------------------|
| Mensagem do Presidente__05 | Perfil da Invepar__10 |
| Destaques 2013__08 | Estratégia__16 |
| Visão, Missão e Valores__09 | Modelo de gestão__18 |

Nossos negócios

02

| |
|---------------------------|
| Conjuntura de mercado__29 |
| Nossas empresas__31 |

Resultados sustentáveis

03

| | |
|-------------------------------|---|
| Sustentabilidade__59 | Relacionamento com as partes interessadas__80 |
| Desempenho financeiro__62 | Gestão ambiental__84 |
| Desempenho operacional__70 | |
| Desempenho socioambiental__74 | |

Índice GRI__91

Contatos__97

Créditos__97



01

Nosso jeito de fazer negócios

Mensagem do Presidente

[GRI 1.1]

Para o grupo Invepar, o ano de 2013 foi marcado por conquistas, desafios e crescimento. Mas, realmente, o que fez a diferença foi a dedicação e competência das pessoas que nos ajudam a buscar o caminho certo. Sejam os usuários que utilizam nossas concessões de rodovias, aeroportos e mobilidade urbana; o nosso talentoso quadro funcional que se empenha diariamente; os acionistas que nos apoiam no objetivo de nos tornarmos uma empresa cada vez melhor e maior; e as comunidades do entorno de nossas concessões, com as quais buscamos construir um relacionamento de confiança e respeito mútuos.

Temos a convicção de que essas pessoas tiveram participação fundamental nos momentos importantes que vivenciamos no decorrer do ano. E foram muitos. Em fevereiro, assumimos o controle definitivo de GRU Airport – Aeroporto Internacional de São Paulo e os resultados superaram nossas expectativas. Assim que começou a participar da gestão do aeroporto, a Concessionária investiu na ampliação da segurança e conforto dos passageiros. Substituímos toda a sinalização de orientação, ampliamos as áreas de raio-X dos Terminais 1 e 2, inauguramos o novo edifício-garagem, que adicionou mais de 2,6 mil vagas às áreas de estacionamento, e aumentamos o Terminal 2 do aeroporto, com a inauguração de uma nova área de 6 mil m², que trouxe mais opções de alimentação e compras para os passageiros. Também construímos mais um pátio de estacionamento de aeronaves. Todos esses investimentos beneficiaram diretamente os cerca de 36 milhões de passageiros que utilizaram GRU Airport em 2013.

Em maio de 2014, cumprimos o principal compromisso assumido pela Invepar desde que começamos a operação de GRU Airport. Vamos iniciar a operação do Terminal 3, com 192 mil m² – área maior que os Terminais 1, 2 e 4 somados –, capacidade inicial para 12 milhões de passageiros e pátio de aeronaves com 34 posições, sendo 20 pontes de embarque. A ampliação das pistas de taxiamento e de pouso e decolagem permitirá que o novo terminal receba os maiores aviões em operação no mundo.



Em dezembro, a Invepar consolidou sua presença entre os principais grupos de concessão de rodovias do País, ao vencer o leilão do trecho de 936,8 quilômetros da rodovia BR-040, que liga o Distrito Federal, Goiás e Minas Gerais (até Juiz de Fora), ou seja, três dos principais polos econômicos do País. Essa concessão é o segundo maior trecho concessionado do Brasil em quilômetros

No segmento de Mobilidade Urbana, a Invepar participou do consórcio que ganhou a concessão do VLT Carioca e será responsável pela construção e operação do sistema de Veículos Leves sobre Trilhos (VLT), que ligará a Zona Portuária ao centro financeiro do Rio de Janeiro e ao Aeroporto Santos Dumont. Será o primeiro projeto de mobilidade urbana do País a integrar todos os modais de transporte urbano. O projeto do VLT insere-se em um importante contexto de revitalização urbana da região do porto do Rio de Janeiro.

Outra boa notícia nesse segmento foi o início da produção, na China, dos novos 15 trens que servirão à operação da Linha 4 do MetrôRio, que ligará a Zona Sul à Barra da Tijuca. As novas composições se somarão aos 49 trens em operação, incluindo os 19 trens que entraram em operação em março de 2013. O cronograma de entregas garantirá a entrada em operação da Linha 4 no primeiro semestre de 2016. Mas antes disso, em março de 2014, inauguramos a estação Uruguai do MetrôRio. Trata-se de uma nova estação, com 300 metros de plataforma e sete mil metros quadrados de área escavada, que atenderá cerca de 30 mil pessoas diariamente.

O setor de Rodovias também foi marcado por fatos e conquistas importantes em 2013. Demos início às obras da ViaRio – via expressa que ligará os bairros de Deodoro e Barra da Tijuca, os dois principais polos de competição dos Jogos Olímpicos de 2016 –, com destaque ao começo da escavação de um dos túneis da ligação Transolímpica. Quando finalizado, a via terá trajeto de 13 quilômetros, com duas pistas com duas faixas para veículos, além de uma exclusiva para BRT (Bus Rapid Transit).

Além disso, iniciamos a operação da Via Parque Rímac, na região metropolitana de Lima, no Peru. Primeira concessão internacional da Invepar, a via expressa de 25 quilômetros é considerada o projeto de infraestrutura urbana mais importante daquele país.

Finalmente, em dezembro, a Invepar consolidou sua presença entre os principais grupos de concessão de rodovias do País, ao vencer o leilão do trecho de

936,8 quilômetros da rodovia BR-040, que liga o Distrito Federal, Goiás e Minas Gerais (até Juiz de Fora), ou seja, três dos principais polos econômicos do País. Trata-se de um projeto desafiador, que diversificará ainda mais o portfólio de concessões do grupo em termos geográficos.

O crescimento de 2013 refletiu-se no desempenho operacional e financeiro da Invepar. No segmento de Rodovias, o número total de veículos equivalentes pagantes cresceu 44%, ultrapassando a marca de 212 milhões. No segmento de Aeroportos, GRU Airport atingiu 36 milhões de passageiros transportados durante o ano, representando um aumento de aproximadamente 10%. No segmento de Mobilidade Urbana, o MetrôRio registrou um movimento de 192 milhões de passageiros transportados no exercício, número 2,5% superior ao de 2012.

Os resultados financeiros da Invepar foram robustos. A receita líquida de serviços, não incluindo receita de construção, foi de R\$2,5 bilhões, um crescimento de 124% em relação a 2012. O lucro líquido da Companhia foi de R\$96,2 milhões no exercício, o que representa um aumento de 291% em relação ao ano anterior. O EBITDA ajustado consolidado atingiu R\$1,1 bilhão em 2013, valor 178% superior ao de 2012. Realizamos investimentos da ordem de R\$3 bilhões em todos os nossos segmentos de atuação.

Continuaremos em busca de novas oportunidades de negócios. O crescimento da empresa, porém, acompanha o constante aprimoramento do nosso modelo de gestão. Passa pelo fortalecimento da cultura, pela implantação de novas ferramentas e maior integração e alinhamento entre a comunicação corporativa e o mercado. Temos consciência de que nossos objetivos dependem diretamente do desenvolvimento de pessoas, por meio de capacitação profissional e treinamentos, resultando na formação de novas lideranças.

Em 2013, demos ênfase à gestão do conhecimento e replicação de melhores práticas realizadas em nossos projetos, promovendo a melhoria contínua em nossos processos. Essas ações são sustentadas por dois pilares

fundamentais: qualidade da prestação de serviços aos usuários e geração de valor para os acionistas.

Temos plena consciência do nosso papel perante a sociedade e, por isso, cada vez mais buscamos adequar nossas atividades às melhores práticas socioambientais. A começar pelo uso, em todas as empresas com operação, de uma ferramenta de diagnóstico – os Indicadores Ethos de Negócios Sustentáveis e Responsáveis – para elaboração de Planos de Melhoria Contínua. Buscamos manter um diálogo franco e aberto com nossos stakeholders, base fundamental para elaboração da nossa estratégia de negócio.

Temos como compromisso promover o desenvolvimento econômico local, assim como fomentar melhores práticas em toda nossa cadeia de valor. Para tanto, implementamos treinamentos, incluímos cláusulas socioambientais nos contratos com nossos fornecedores e criamos, em parceria com o Sebrae, um projeto de desenvolvimento que visa gerar oportunidades de inclusão produtiva para micro e pequenas empresas da região de abrangência de GRU Airport. Desde o segundo semestre de 2013, quando foi iniciado, o projeto Decolando com Guarulhos tem identificado e capacitado empresas locais para o fornecimento de produtos e serviços para o aeroporto, o que elevou em 3% o número de fornecedores locais na base de compras de GRU Airport.

Somos ainda signatários do Pacto Global e apoiamos a adoção dos seus princípios nas nossas empresas. Temos um cenário promissor pela frente, amparado, principalmente, por novas oportunidades de concessões de rodovias, aeroportos e mobilidade urbana. E muitos desafios, potencializados pelos anseios da sociedade brasileira por mais qualidade na prestação de serviços de infraestrutura de transportes. O grupo Invepar está pronto para atender tais expectativas, contribuindo para o crescimento sustentável do país.

Você encontrará mais informações sobre o nosso grupo e seu desempenho em 2013 ao longo deste relatório. Desejo a todos uma boa leitura.

Gustavo Rocha



Os resultados financeiros da Invepar foram robustos. A receita líquida de serviços, não incluindo receita de construção, foi de R\$2,5 bilhões, um crescimento de 124% em relação a 2012. O lucro líquido da Companhia foi de R\$96,2 milhões no exercício, o que representa um aumento de 291% em relação ao ano anterior. O EBITDA ajustado consolidado atingiu R\$1,1 bilhão em 2013, valor 178% superior ao de 2012. Realizamos investimentos da ordem de R\$3 bilhões em todos os nossos segmentos de atuação

Destaques 2013

| Operacionais | 2012 | 2013 | Varição |
|--|-------|-------|---------|
| Rodovias (em milhões de reais) | | | |
| VEPs ¹ | 147,4 | 212,2 | 44,0% |
| 1. Veículos Equivalentes Pagantes | | | |
| Mobilidade urbana (em milhões de reais) | | | |
| PAX ² transportados | 187,7 | 192,5 | 2,5% |
| PAX pagantes | 168,6 | 173,4 | 2,9% |
| 2. Passageiros | | | |
| Aeroportos (em milhões de reais) | | | |
| PAX Total (mil) | 32,7 | 36,0 | 9,9% |
| MTA3 Total (mil) | 273,8 | 284,2 | 3,8% |
| Carga total (mil ton) | 335,2 | 343,8 | 2,6% |
| 3. Movimento Total de Aeronaves | | | |

| Econômico-financeiros | 2012 | 2013 | Varição |
|---|----------------|----------------|---------------|
| Receita (em milhões de reais) | | | |
| Receita Bruta | 2.383,9 | 5.077,0 | 113,0% |
| Receita Líquida Ajustada ¹ | 1.095,3 | 2.455,3 | 124,2% |
| 1. Desconsidera os impactos do IFRS em relação à Receita de Construção | | | |
| Custos e Despesas (em milhões de reais) | | | |
| Custos e Despesas Operacionais | (2.095,0) | (4.336,8) | 107,0% |
| Custos e Despesas Operacionais Ajustados ² | (914,3) | (1.976,2) | 116,1% |
| 2. Desconsidera os impactos do IFRS em relação à Receita e ao Custo de Construção e à Provisão para Manutenção. | | | |
| EBITDA & Margem EBITDA (em milhões de reais) | | | |
| EBITDA ³ | 420,8 | 1.174,2 | 179,0% |
| EBITDA Ajustado ⁴ | 406,8 | 1.133,1 | 178,5% |
| Margem EBITDA (%) Ajustada ⁴ | 37,1% | 46,1% | 9,0 p.p. |
| 3. Instrução CVM N°527/12. | | | |
| 4. Desconsidera os impactos do IFRS em relação à Receita e ao Custo de Construção e à Provisão para Manutenção | | | |
| Resultado financeiro líquido | (152,5) | (232,1) | 52,2% |
| Lucro Líquido | 24,6 | 96,2 | 291,1% |
| Dívida Líquida | 1.801,9 | 4.179,2 | 131,9% |

| Socioambientais | 2012 | 2013 | Varição |
|--|---------------|---------------|-----------------------|
| Investimentos do Instituto Invepar em iniciativas de responsabilidade socioambiental (em milhões de reais) | | | |
| Recursos próprios | 1,8 | 2,4 | 33,3% |
| Recursos incentivados | 2,2 | 3,0 | 36,4% |
| Recursos de terceiros | 1,2 | - | - |
| Indicadores ambientais | | | |
| Consumo de energia direta ¹ em GJ (fontes não renováveis) | 104.698,60 | 98.625,3 | -5,8% |
| Consumo de energia direta em GJ (fontes renováveis) | 10.803,5 | 13.576,5 | 25,7% |
| Consumo de energia hidrelétrica em GJ | 727.177.588,0 | 776.699.141,1 | 6,8% |
| Consumo de água em m ³ | 183.401,0 | 2.367.835,4 | 1.191,1% ² |
| Descarte de água | 594,0 | 9.730,6 | 1.538,1% ² |
| Emissões | | | |
| Resíduos | 175.929,2 | 193.092,2 | 9,8% |
| Investimentos ambientais | 13.008.542,0 | 20.157.126,0 | 55,0% ² |
| 1. Produzida dentro dos limites da organização. | | | |
| 2. A diferença elevada entre os números é decorrente do fato de que em 2013 passaram a ser contabilizados também os indicadores de GRU Airport e da VPR, pois nesse ano a primeira empresa passou a ser efetivamente controlada pela Invepar e a segunda entrou em operação. | | | |
| 3. Os dados de 2012 não foram reportados porque mudanças no controle do indicador prejudicaram a comparabilidade. | | | |

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, clientes e acionistas.



Valores



Operar com base nas melhores práticas de governança corporativa, sempre valorizando:

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



Perfil da Invepar

[GRI 2.1 2.2 2.3 2.5 2.7 2.9]

A Invepar é um dos maiores operadores privados de infraestrutura de transporte da América Latina, com atuação nos segmentos de rodovias, aeroportos e mobilidade urbana. O grupo, que iniciou suas operações em 2000 com a LAMSA (Linha Amarela S.A. - RJ) e a CLN (Concessionária Litoral Norte - BA), controlava até o final de 2013, oito concessões rodoviárias, totalizando 1.027 quilômetros; GRU Airport, concessão do Aeroporto Internacional de Guarulhos, considerado o maior da América Latina em termos de passageiros e carga; e duas concessões no segmento de mobilidade urbana: o MetrôRio e o VLT Carioca. No segmento de mobilidade urbana, o grupo também está investindo na Linha 4 do metrô do Rio de Janeiro (RJ) por meio da MetrôBarra, com a prerrogativa de poder adquirir a concessão ao final da obra, em 2016.

Em dezembro de 2013, a Invepar sagrou-se vencedora do leilão da BR-040 (DF/GO/MG), rodovia com 936,8 quilômetros de extensão entre o Distrito Federal e Juiz de Fora (MG). Após a assinatura do contrato, ocorrida em março de 2014, a Invepar passou a administrar 1.964 quilômetros de rodovias. No território nacional, as concessões do grupo estão distribuídas pelos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco. Com a BR-040, serão incluídos o Distrito Federal, Minas Gerais e Goiás. Esses Estados representam aproximadamente 66% do PIB (Produto Interno Bruto) brasileiro e possuem quase 50% da população nacional, conforme os dados mais recentes divulgados pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), de 2011.

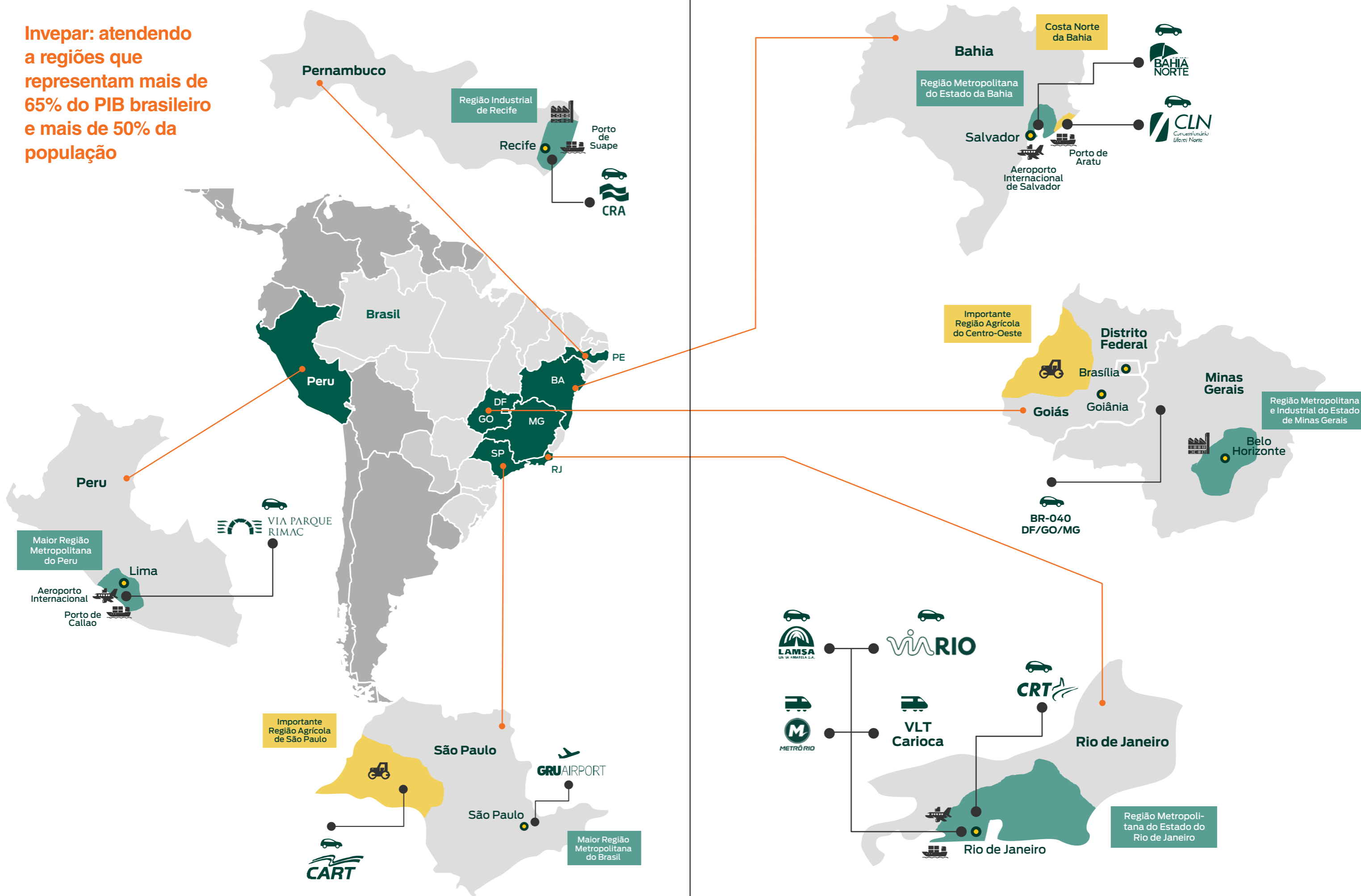
As rodovias administradas pelas concessionárias do grupo Invepar registraram, em 2013, um total de 212 milhões VEPs (Veículos Equivalentes Pagantes). No mesmo período, GRU Airport atingiu a marca de 36 milhões

de passageiros e 344 mil toneladas processadas no Terminal de Cargas. Já o MetrôRio transportou 192 milhões de passageiros em 2013. Nesse mesmo ano, a Invepar compôs um consórcio que conquistou o direito de construir e operar o sistema de Veículos Leves sobre Trilhos, que integrará a malha de transportes da cidade do Rio de Janeiro.

O grupo Invepar já investiu mais de R\$6 bilhões em seus empreendimentos, incluindo valores de aquisições e outorgas de concessão entre recursos próprios e de terceiros. Além das concessões mencionadas anteriormente, a empresa constituiu em 2012 a PEX, empresa voltada à cobrança automática de pedágios e MetrôBarra, empresa responsável pela aquisição e disponibilização dos materiais rodantes e sistemas que serão utilizados na Linha 4 do metrô no Estado do Rio de Janeiro, com entrada em operação prevista para 2016.

A Invepar é um dos maiores operadores privados de infraestrutura de transporte da América Latina, com atuação nos segmentos de rodovias, aeroportos e mobilidade urbana segmentos de atuação

Invepar: atendendo a regiões que representam mais de 65% do PIB brasileiro e mais de 50% da população



Mobilidade Inteligente

O termo "Mobilidade Inteligente" foi escolhido como *slogan* da Invepar por se tratar do conceito primordial de seu negócio. O grupo foca sua atuação no desenvolvimento e na operação de forma proativa e planejada, proporcionando mobilidade e acessibilidade a milhões de brasileiros e abrindo caminhos para o crescimento econômico do País.

A Invepar tem a certeza de que a integração entre diferentes modais com agilidade, conforto e segurança é a melhor forma para transformar investimentos em respostas eficientes para os enormes gargalos de infraestrutura em transporte que o Brasil apresenta. Exemplo é o VLT Carioca, primeiro projeto de mobilidade urbana do País a integrar todos os modais de transporte. O consórcio que a Invepar integra será responsável pela construção e operação do sistema de Veículos Leves sobre Trilhos (VLT) que ligará a Zona Portuária ao centro financeiro do Rio de Janeiro e ao Aeroporto Santos Dumont. Ao final do projeto, estarão interligados ônibus, BRT, trens, barcas, metrô e aeroporto. Esse conceito está em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que prega uma mobilidade sustentável, definida como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que permitam proporcionar o acesso ao espaço urbano. Esse acesso deve ser amplo e socialmente inclusivo, sem segregações espaciais, e ecologicamente sustentável (saiba mais na pág. 60).

A trajetória da Invepar



2000

NÚMERO DE
CONCESSÕES
2

- Constituição da Invepar a partir da associação entre OAS e Previ, tendo como empresas controladas a LAMSA (Linha Amarela) e a CLN (Concessionária Litoral Norte).



2009

NÚMERO DE
CONCESSÕES
4

- A CART (Concessionária Auto Raposo Tavares), que administra o Corredor Raposo Tavares, com 444 quilômetros de extensão integra o portfólio do grupo
- A Invepar adquire a operação do MetrôRio
- Petros e a Funcef se tornam acionistas e ampliam a capacidade de investimento da Invepar



2010

NÚMERO DE
CONCESSÕES
6

- Duas novas concessões ingressam no grupo: a CBN (Concessionária Bahia Norte) e a CRT (Concessionária Rio-Teresópolis)



2011

NÚMERO DE
CONCESSÕES
7

- O consórcio Invepar-Odebrecht ganha a licitação do Complexo Viário e Logístico Suape/Express Way, em Pernambuco, que passa a ser administrado pela CRA (Concessionária Rota do Atlântico)



2012

NÚMERO DE
CONCESSÕES
10

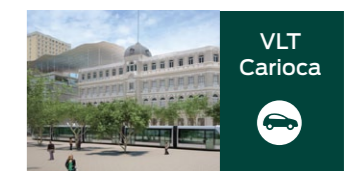
- A Invepar anuncia a incorporação da V.P.R. Brasil participações e assume a Lamsac (Línea Amarilla S.A.C.), responsabilizando-se por construir, manter e operar a Via Parque Rimac, o maior projeto viário da Região Metropolitana de Lima, no Peru
- O Consórcio Via Rio, do qual a Invepar faz parte, vence a licitação para implantar e operar o Corredor Expresso Transolímpico, no Rio de Janeiro
- O consórcio liderado pelo grupo Invepar vence o leilão de privatização do Aeroporto Internacional de Guarulhos, hoje GRU Airport
- A Invepar firma contrato de outorga de opções de compra e de venda de ações de emissão da Concessionária Rio Barra S.A., que detém o direito de concessão para construir, operar e manter a Linha 4 do metrô do Rio de Janeiro. Após assinatura do contrato, a Invepar cedeu os direitos e obrigações à sua controlada Metrobarra S.A.



2013

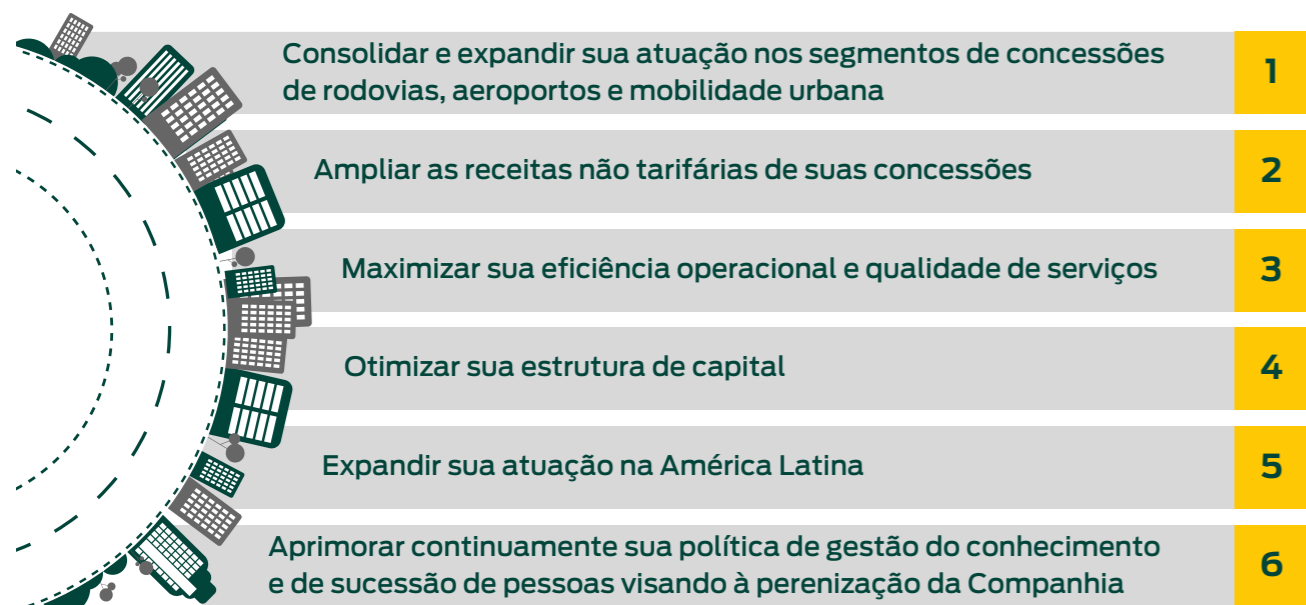
NÚMERO DE
CONCESSÕES
12

- O grupo participa do Consórcio VLT Carioca, vencedor da licitação para a construção e operação do sistema de Veículos Leves sobre Trilhos, que ligará a Zona Portuária do Rio de Janeiro ao centro financeiro da cidade
- A Invepar vence o certame relativo à contratação, na modalidade de concessão, da recuperação, operação, manutenção, conservação, implantação de melhorias e ampliação do sistema rodoviário BR-040 DF/GO/MG.



Estratégia

Conforme estabelecido em sua Visão, a Invepar busca ser reconhecida internacionalmente como uma referência no segmento de infraestrutura de transportes. Para atingir esse objetivo, a Invepar estabeleceu as estratégias descritas a seguir.



Para a Invepar, os pontos fortes que a permitem se diferenciar no mercado e executar suas estratégias competitivamente estão listados a seguir.

Portfólio de investimentos diversificado

A diversidade geográfica das operações da Invepar e a variedade de segmentos de atuação (saiba mais a partir da pág. 31) faz com que a empresa, suas controladas e coligadas estejam sujeitas à fiscalização de poderes concedentes distintos, tanto na esfera federal, quanto estadual e municipal. Isto faz com que a Invepar não fique exposta aos riscos de apenas um segmento, região geográfica ou mudanças regulatórias emanadas de um único poder concedente, o que proporciona estabilidade e resiliência ao grupo. Somado a esses fatores, as concessões da Invepar encontram-se em diferentes estágios de maturação, com empresas tanto do tipo greenfield em estágio inicial de desenvolvimento, até empresas maduras.

Negócios de qualidade diferenciada

As concessões da Invepar estão localizadas em regiões estratégicas e privilegiadas do Brasil. As rodovias se situam em importantes corredores de comércio do País, o que colabora para o escoamento da produção e o consequente desenvolvimento dessas regiões. As vias urbanas se localizam em áreas densamente povoadas de grandes cidades, viabilizando o movimento pendular (entre residência e trabalho) da população.

A Invepar acredita que a capacidade de selecionar novas empresas que possibilitem maiores retornos ao grupo consiste em diferencial competitivo frente aos seus principais concorrentes.

Solidez financeira e forte crescimento

Nos últimos cinco anos, o grupo Invepar apresentou um significativo crescimento em seu resultado operacional, o que vem se refletindo em seus resultados financeiros. Entre 2009 e 2013, o crescimento médio anual da Receita Líquida Ajustada da Invepar foi de 79,4% ao ano e, no mesmo período, o EBITDA Ajustado (que não considera receitas e custos de construção) cresceu 95,8%.

Além disso, o grupo possui grau de alavancagem compatível com o nível de maturidade de seus projetos, tendo registrado endividamento financeiro líquido de R\$4,2 bilhões ao fim de 2013, o equivalente a 3,7 vezes o EBITDA Ajustado registrado no ano. Essa posição facilita a captação de recursos junto a instituições financeiras para financiamento de projetos.

Em resumo, a exposição financeira da Invepar concentra-se no nível dos projetos, uma vez que os financiamentos contraídos e a maior parte das garantias concedidas são realizados no âmbito das sociedades investidas, seguindo o modelo de *project finance*. Os diversos graus de maturidade de suas concessões (a maioria em estágio inicial ou pré-operacional) também beneficiam o grupo. Considerando que o prazo médio remanescente para as concessões é de 25 anos, acima da média das principais empresas do segmento, há um potencial de crescimento da geração operacional de caixa nos próximos anos, considerando o fluxo não maturado de usuários e as ampliações planejadas.

Expertise na originação e implementação de grandes projetos de infraestrutura

Ao longo de seus mais de dez anos de atuação no setor, a Invepar demonstrou ter alta capacidade de originação e implementação de novos projetos. Seus acionistas – o grupo OAS, pioneiro no desenvolvimento de obras em concessões rodoviárias no Brasil, com mais de 30 anos de experiência no setor de construção civil, e os maiores fundos de previdência privada do País (PREVI, PETROS e FUNCEF) – viabilizam os recursos necessários para os projetos em andamento e o suporte financeiro para o desenvolvimento de novos empreendimentos.

Como diferencial, a Invepar atua na estruturação de PMIs (Procedimentos de Manifestação de Interesse), instrumento legal pelo qual o setor privado desenvolve estudos de viabilidade para projetos de interesse público, demonstrando a abordagem proativa da Invepar e criando uma vantagem competitiva. As concessões da ViaRio, CRA e VLT foram originadas por meio de PMIs apresentados pela Invepar.

Adicionalmente, a Invepar possui um histórico vitorioso em processos licitatórios de novas concessões, tendo conquistado entre 2009 e 2013, 6 das 13 licitações das quais participou.

Modelo de governança corporativa

Com o objetivo de ser uma empresa com elevados padrões de governança, a Invepar estruturou um modelo que adota as melhores e mais reconhecidas práticas para uma companhia de seu porte. Encontre mais informações em Governança corporativa (pág. 22). Adicionalmente, a Invepar é signatária do Pacto Global, iniciativa desenvolvida pelo ex-secretário-geral da ONU, Kofi Annan, com o objetivo de mobilizar a comunidade empresarial internacional para a adoção, em suas práticas de negócios, de valores fundamentais e internacionalmente aceitos nas áreas de direitos humanos, relações de trabalho, meio ambiente e combate à corrupção (saiba mais em Compromissos Voluntários, página 79). A empresa também elabora relatório de sustentabilidade de acordo com as diretrizes da GRI.

Equipe de administradores experientes e qualificados

A Invepar conta com uma equipe de administração altamente qualificada e comprometida com a execução dos projetos e metas estabelecidos, com foco em crescimento, rentabilidade, geração de resultados e sustentabilidade. Seus administradores possuem experiência e extenso conhecimento no setor de infraestrutura, com qualificação gerencial e um alto grau de profissionalismo, o que contribuiu para o histórico de sucesso e credibilidade da empresa. Os principais membros da administração da Invepar possuem mais de 20 anos de experiência profissional.

PMI

PMIs (Procedimentos de Manifestação de Interesse) são um instrumento legal pelo qual o setor privado desenvolve estudos de viabilidade para projetos de interesse público. Esses estudos são uma importante contribuição do setor privado para que os poderes concedentes possam estruturar soluções e projetos de maior qualidade para os gargalos do setor de infraestrutura e publicar os editais de licitação de contratos de concessão.

Modelo de gestão

Gestão de pessoas

Perfil do público interno

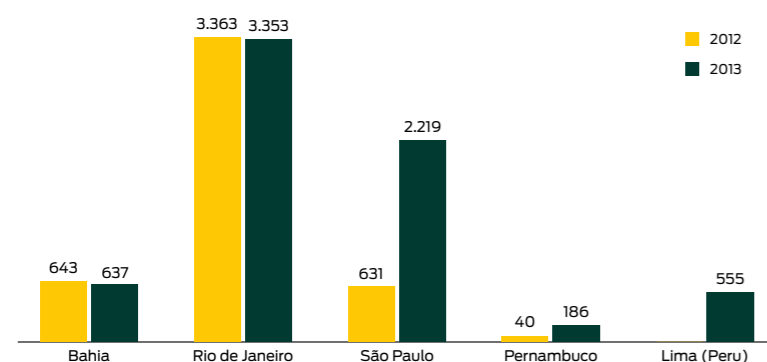
[GRI LA1 LA2 LA10 LA13]

| Total de funcionários das empresas do grupo Invepar [GRI LA1]* | | | | | | | | | | | | |
|--|------------|------------|------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|
| | LAMSA | | CLN | | CART | | METRÔ | | CBN | | CRT | |
| | 2012 | 2013 | 2012 | 2013 | 2012 | 2013 | 2012 | 2013 | 2012 | 2013 | 2012 | 2013 |
| Diretoria | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 4 | 5 | 6 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Gerência | 9 | 9 | - | - | 14 | 13 | 89 | 25 | 8 | 8 | 6 | 6 |
| Administrativo | 115 | 87 | 43 | 43 | 161 | 149 | 212 | 330 | 98 | 93 | 90 | 90 |
| Operacional | 282 | 267 | 138 | 128 | 444 | 474 | 2123 | 2.040 | 331 | 343 | 232 | 250 |
| Terceirizados | 290 | 334 | 128 | 127 | 2073 | 3.821 | 687 | 2.005 | 1603 | 1.170 | 796 | 563 |
| Estagiários | 12 | 10 | 2 | 2 | 3 | 2 | 36 | 44 | 3 | 4 | - | 4 |
| Aprendizes | - | 8 | 5 | 5 | 6 | 6 | 29 | 28 | 10 | 6 | 2 | 5 |
| Total | 711 | 718 | 319 | 308 | 2.704 | 4.469 | 3.181 | 4.478 | 2.055 | 1.626 | 1.128 | 920 |

| Total de funcionários das empresas do grupo Invepar [GRI LA1]* (continuação) | | | | | | | | | | |
|--|--------------|------------|---------------|------------|-----------|-----------|------------|------------|---------------|---------------|
| | CRA | | GRU Airport | VPR | ViaRio | | Holding | | Total | |
| | 2012 | 2013 | 2013 | 2013 | 2012 | 2013 | 2012 | 2013 | 2012 | 2013 |
| Diretoria | 2 | 2 | 9 | 1 | - | 3 | 5 | 7 | 25 | 42 |
| Gerência | 4 | 5 | 33 | 8 | 3 | 5 | 20 | 18 | 153 | 130 |
| Administrativo | 28 | 39 | 512 | 135 | 8 | 26 | 77 | 77 | 832 | 1.581 |
| Operacional | 5 | 140 | 927 | 406 | - | - | - | - | 3.555 | 4.975 |
| Terceirizados | 1192 | 647 | 14.173 | - | - | - | 4 | 4 | 6.645 | 22.844 |
| Estagiários | 1 | - | 33 | - | - | - | 3 | 3 | 60 | 102 |
| Aprendizes | - | - | 57 | 5 | - | - | - | - | 52 | 120 |
| Total | 1.232 | 833 | 15.744 | 555 | 11 | 34 | 109 | 109 | 11.450 | 29.794 |

- Todos os funcionários das categorias Gerência, Administrativo e Operacional são contratados CLT (Consolidação das Leis do Trabalho). Do total de Diretores, 22 são estatutários e 20 são CLT. Os Aprendizes e Estagiários também são contratados CLT, mas de acordo com regras específicas para essas categorias.
- Não foi possível determinar o número de autônomos trabalhando na Invepar, pois a maioria das empresas não possui esse dado disponível.
- O dado referente aos funcionários terceirizados de GRU Airport inclui trabalhadores alocados nas obras do Terminal 3.
- A VPR não possui atualmente controle sobre a quantidade de terceiros que emprega.
- GRU Airport não reportou o número de funcionários em 2012 porque assumiu o controle do Aeroporto Internacional de Guarulhos somente em novembro desse ano. A VPR também não reportou porque passou a operar somente em outubro de 2013.

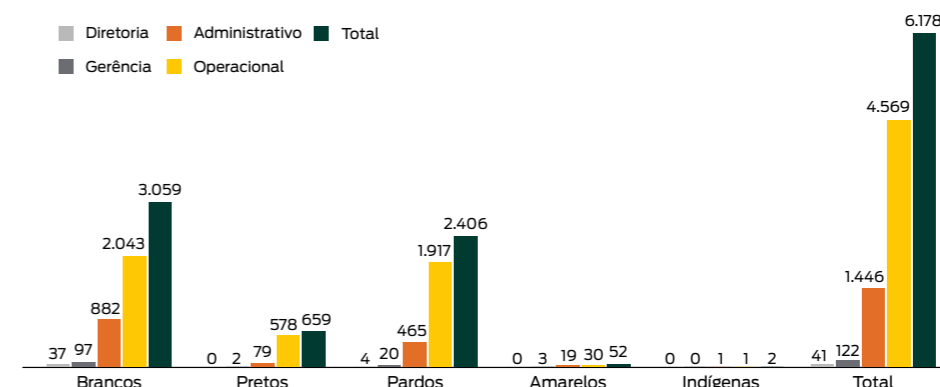
Colaboradores por Região¹



1. Considera somente colaboradores CLT (incluindo estagiários e aprendizes).

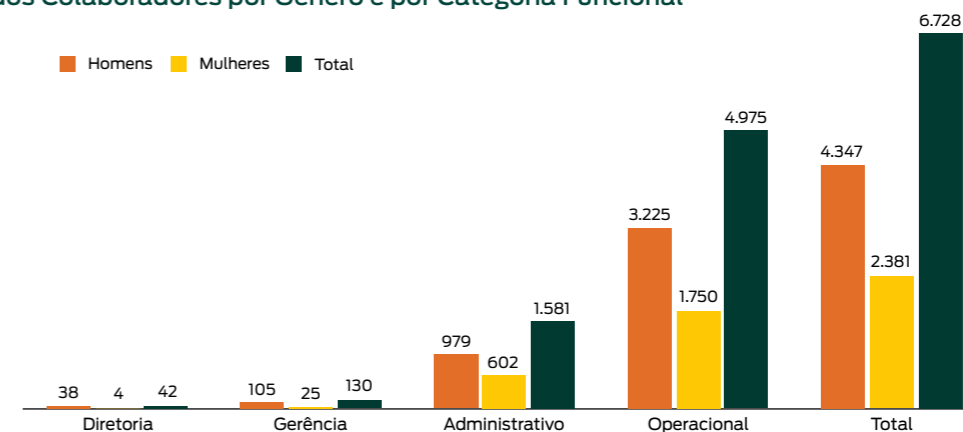
Indicadores de diversidade

Divisão dos Colaboradores por Raça e Categoria Funcional

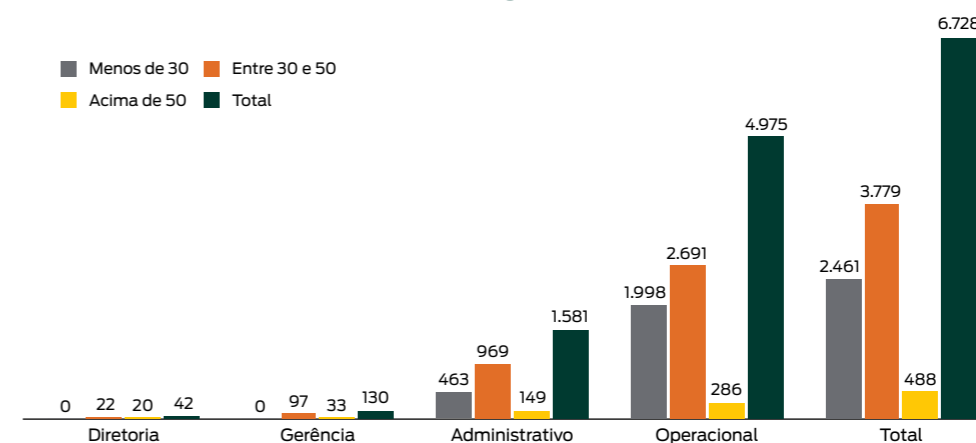


Não contempla os dados da VPR, pois no Peru não são utilizadas as mesmas divisões de raça.

Divisão dos Colaboradores por Gênero e por Categoria Funcional



Divisão dos Colaboradores por Faixa Etária e Categoria Funcional



Conheça outros detalhes sobre o quadro funcional do Grupo Invepar no [link](http://ri.invepar.com.br/rao2013/) http://ri.invepar.com.br/rao2013/.

Gestão por competências

Uma das grandes preocupações da Invepar é capacitar e desenvolver seus funcionários para prepará-los para os desafios futuros, possibilitando um crescimento contínuo. Para assegurar o cumprimento da Missão e da Visão e facilitar o processo de desenvolvimento dos funcionários da empresa, foram mapeadas as competências estratégicas para a Invepar e empresas controladas, ou seja, os conhecimentos, habilidades e atitudes necessários para garantir o atingimento pleno da estratégia de crescimento do grupo.

Ao todo, são nove competências estratégicas (veja quadro), desdobradas em comportamentos observáveis e aplicáveis a todos os níveis da organização. São elas que norteiam a gestão de talentos do grupo, que é feita por meio do Programa de Carreira e Sucessão.



A gestão dessas competências norteia o Programa de Carreira e Sucessão, por meio do qual é definido o Mapa de Sucessão da empresa. É também apoiada pelos programas de desenvolvimento profissional: Programa de *Trainees*, Programa de Desenvolvimento de Líderes, Encontro de Gestores e Programa Inovar (saiba mais sobre os programas no [link](http://ri.invepar.com.br/rao2013/) <http://ri.invepar.com.br/rao2013/>).

A Invepar também investe na capacitação de seus profissionais por meio da realização de treinamentos. Em 2013, o grupo promoveu uma média total de 23,1 mil horas de atividades desse tipo sobre os mais diversos temas direta ou indiretamente relacionados com os negócios da empresa.

Saúde, segurança e qualidade de vida

[GRI LA7 LA8]

Saúde e segurança são preocupações constantes para a Invepar. O grupo Invepar atua nesse sentido cumprindo as regras trabalhistas. É política corporativa do grupo a adoção de programas visando à prevenção e ao cuidado com a saúde e a segurança de seus funcionários.

A seguir estão apresentadas as taxas de lesões, de doenças ocupacionais, de dias perdidos e de absenteísmo ocorridos nas empresas ao longo de 2013 entre os funcionários próprios (nenhuma das empresas controla essas taxas entre os colaboradores terceiros). Também são apresentadas as quantidades de óbitos. Para o cálculo das taxas, foram utilizadas fórmulas relacionadas à OIT (Organização Internacional do Trabalho), conforme apresentado a seguir. Foi adotado o fator 1.000.000, de acordo com a norma trabalhista brasileira NBR ABNT 14280, o número de 52 semanas trabalhadas no ano e o número de horas trabalhadas na semana.

No relatório *on-line* podem ser encontradas mais informações sobre as práticas de cada uma das empresas, incluindo a *holding*, relacionadas à saúde e segurança dos colaboradores (acesse o [link](http://ri.invepar.com.br/rao2013/) <http://ri.invepar.com.br/rao2013/>).

| Indicadores de saúde e segurança por empresa ¹ | | | | | | | | | | |
|---|----------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|-------|-----------|-----------|
| | LAMSA | | CLN | | CART | | CBN | | MetrôRio | |
| | 2012 | 2013 | 2012 | 2013 | 2012 | 2013 | 2012 | 2013 | 2012 | 2013 |
| Taxa de lesões | 20,2 | 29,22 | 4,83 | 9,66 | 8,43 | 5,62 | 2,76 | 3,66 | 94,73 | 111,59 |
| Taxa de dias perdidos | 1.252,70 | 969,95 | 53,12 | 615,75 | 83,42 | 169,26 | 26,71 | 10,05 | 538,05 | 899,94 |
| Óbitos | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Taxa de doenças ocupacionais | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,01 | 0,01 | 7,58 | 1,80 |
| Taxa de absenteísmo | 1,91 | 1,40 | 0,70 | 2,35 | 0,00 | 2,90 | 0,01 | 0,01 | 11.852,26 | 12.424,51 |

| Indicadores de saúde e segurança por empresa ¹ (continuação) | | | | | | |
|---|----------|----------|--------|-------|--------------------------|------------------|
| | CRT | | CRA | | GRU Airport ² | VPR ³ |
| | 2012 | 2013 | 2012 | 2013 | 2013 ¹ | 2013 |
| Taxa de lesões | 0,00 | 0,00 | 21,85 | 1,57 | 10,97 | 14,89 |
| Taxa de dias perdidos | 18,43 | 27,24 | 142,05 | 10,49 | 64,7 | 496,37 |
| Óbitos | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Taxa de doenças ocupacionais | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Taxa de absenteísmo | 1.184,81 | 1.439,96 | 0,00 | 0,02 | 0,00 | 1.716,73 |

1. Taxa de lesões: a frequência de lesões em relação ao tempo total trabalhado pelo total de trabalhadores no período coberto pelo relatório. Taxa de doenças ocupacionais: a frequência de doenças ocupacionais em relação ao tempo total trabalhado pelo total de trabalhadores no período coberto pelo relatório. Taxa de dias perdidos: o impacto de acidentes de trabalho e doenças ocupacionais que resultaram em afastamento do trabalho por parte dos trabalhadores afetados. É expressa comparando-se o total de dias perdidos (dias de trabalho perdidos em decorrência de acidente de trabalho ou doença ocupacional) com o número total de horas programadas para serem trabalhadas pelos empregados no período coberto pelo relatório. Taxa de absenteísmo: percentual do número real de dias perdidos, conforme definido acima, em relação ao total de dias programados para serem trabalhados pelos empregados no mesmo período.

2. GRU Airport assumiu o controle do Aeroporto Internacional de São Paulo somente em novembro de 2012 e, portanto, os dados desse ano eram de responsabilidade da antiga controladora. A VPR iniciou suas operações de pedágio somente em 2013 e, por essa razão, não há dados de 2012 a serem reportados.

3. Para a taxa de doenças ocupacionais, a VPR considerou apenas o pessoal próprio e o período a partir do início das operações da empresa, em outubro. Já as demais taxas foram calculadas considerando fevereiro a dezembro, ocasião em que foram contratados muitos profissionais para atuar na Via de Evitamento.

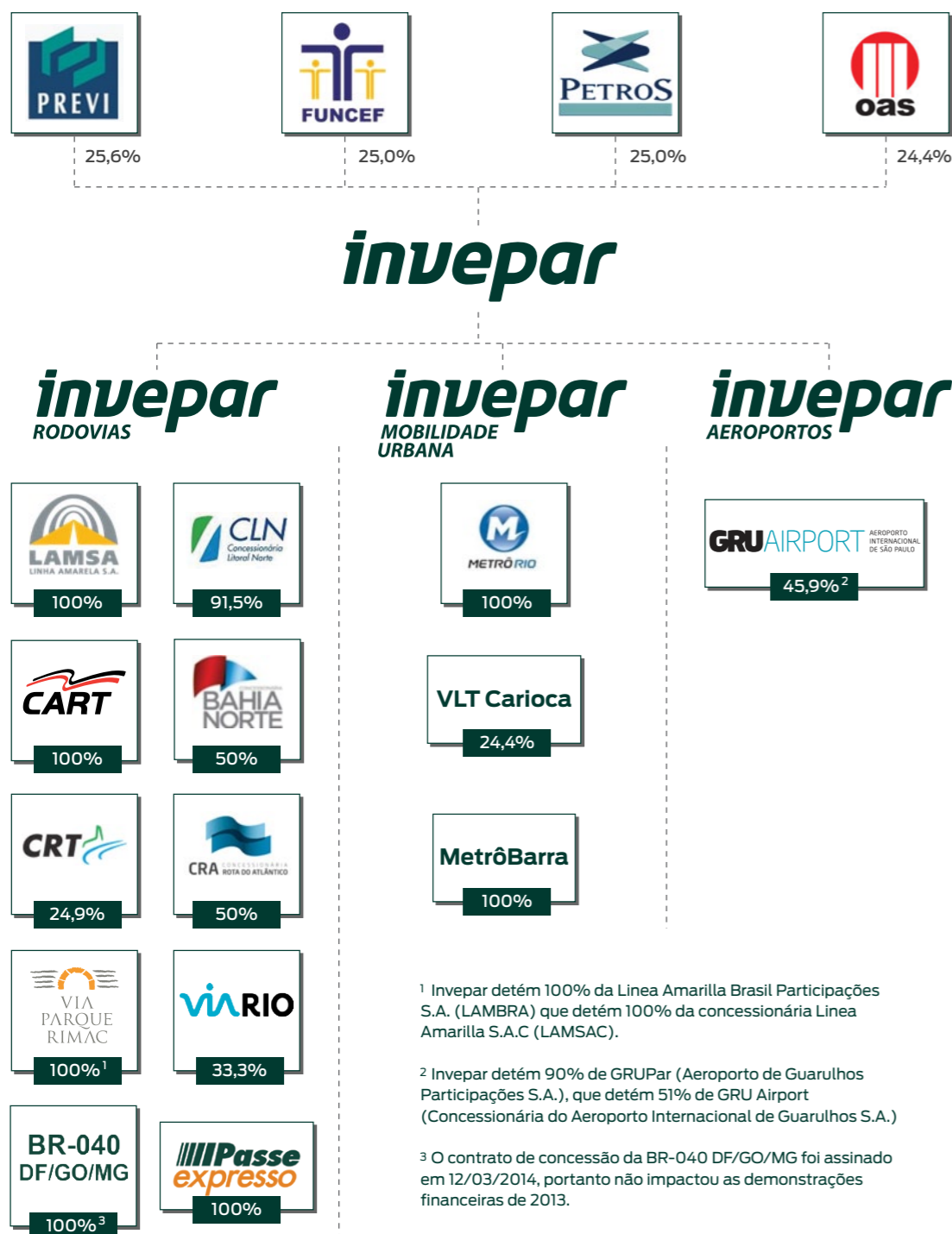
4. A ViaRio não reportou indicadores por se tratar de uma empresa em fase pré-operacional.

Governança corporativa

Perfil de governança Invepar

No início de 2012, a Invepar recebeu, da Petros e da Funcef, aporte de capital na ordem de R\$1,3 bilhão, respectivamente nas proporções de 41,5% e 58,5%. Esse movimento foi realizado concomitantemente à incorporação da V.P.R. Brasil Participações S.A. (Via Parque Rímac), que pertencia à Construtora OAS S.A. Como consequência, a partir de 21 de março de 2012, a composição acionária da Invepar passou a ser a seguinte: PREVI – 25,56%; FUNCEF – 25,00% e PETROS – 25,00% e Grupo OAS – 24,44%.

Como resultado, passou a haver uma participação mais equilibrada na estrutura societária, com todos os acionistas contando com cerca de 25% de *share* do capital total.



Estrutura de governança

[GRI 4.1 4.2 4.3]

Embora não tenha suas ações negociadas em bolsa de valores, a Invepar possui registro de companhia aberta desde 2000, sendo classificada como Categoria A desde a entrada em vigor da Instrução CVM 480/09. Sua estrutura societária em 2013 contemplava a existência de quatro comitês de assessoramento ao Conselho de Administração: Financeiro e de Investimento, de Auditoria Interna, de Obras e de RH & Governança. Os cargos de Diretor Presidente e Presidente do Conselho de Administração não são ocupados pela mesma pessoa, o que gera maior independência e agrega profissionalismo à gestão.

A Invepar conta, ainda, com um Conselho Fiscal de funcionamento permanente e uma área de Governança Corporativa, que acompanha o processo decisório junto aos acionistas, Comitês e aos Conselhos de Administração e Fiscal.

Para conhecer a composição de cada uma dos órgãos de governança corporativa da empresa ao final de 2013, acesse o relatório *on-line* (<http://ri.invepar.com.br/rao2013/>). Para saber qual a composição atual, acesse a seção Governança Corporativa em www.ri.invepar.com.br/invepar.

Sistemas e metodologias de gestão

Devido à sua posição de destaque entre as empresas de infraestrutura e aos seus planos de crescimento, a Invepar vem adotando as melhores práticas de gestão do mercado, buscando conferir maior robustez e confiança aos seus processos. Nesse sentido, a empresa procurou uma plataforma tecnológica capaz de integrar as informações das empresas do grupo para fornecer dados de maneira ágil e confiável. A plataforma SAP, uma das mais renomadas e utilizadas mundialmente, foi implantada em 2013 na *Holding*, no MetrôRio e nas rodovias controladas no Brasil. Em 2014, será implantada na nova rodovia (BR-040 DF/GO/MG).

Ainda em 2013, a Invepar implantou o *software* BPC (*Business Planning & Consolidation*), com o qual automatizou o processo de planejamento e orçamento. O orçamento para o ano de 2014 será acompanhado por meio dessa ferramenta. A Invepar também passou a utilizar a metodologia do OBZ (Orçamento Base Zero), cujo principal objetivo é melhorar a eficiência na gestão dos gastos. Trata-se de método mundialmente utilizado, que apregoa a construção do orçamento a partir de uma base zero, minimizando o uso dos dados históricos e a indexação dos valores em sua elaboração. A partir dos objetivos estratégicos, serão definidos os processos fundamentais para o funcionamento das empresas e criados cenários incrementais, que irão além das necessidades mínimas do negócio. Ao priorizar os processos, a empresa estará apta a construir o seu orçamento de forma realista e preparada para realizar os acréscimos e reduções, se necessário, de forma organizada e eficiente. O OBZ permitirá, assim, um conhecimento profundo das operações da Invepar, possibilitando evitar desperdícios e antever os diversos cenários, enfrentando-os com antecedência. A metodologia está sendo implantada na *Holding*, na LAMSA, na CART, no MetrôRio e em GRU Airport, com previsão de finalização no início do segundo semestre de 2014.

Outras metodologias de gestão foram adotadas em 2013. Uma delas consistiu na criação de um PMO (*Project Management Office*) para o gerenciamento dos projetos do grupo, que contemplou processos e ferramentas baseados na metodologia PMI (*Project Management Institute*). O PMO confere maior visibilidade aos projetos, facilitando a tomada de decisão por parte da administração. Ele permitirá o planejamento, acompanhamento e controle físico e financeiro dos projetos de forma organizada, dentro de padrões previamente definidos. As primeiras empresas a trabalhar com essa metodologia foram MetrôRio, CART, GRU Airport, Via Parque Rímac, ViaRio e MetrôBarra.

Gestão de riscos

A Invepar vem, desde 2012, definindo regras rígidas para a gestão de riscos financeiros, que permitem conhecer de antemão o que pode prejudicar ou beneficiar o grupo. O processo de Gestão do Risco Corporativo tem como objetivo principal fazer do modelo de gestão de riscos uma ferramenta para a tomada de decisão dentro da alta direção. O foco está na mitigação dos riscos identificados como passíveis de impactar os objetivos estratégicos da empresa.

A metodologia adotada segue os parâmetros da ISO 31000 (Gestão de Risco Corporativo), por meio da qual foi executado um processo de levantamento, classificação e definição do apetite ao risco (o quanto a empresa está disposta a se expor a determinado risco ou não). Em 2013, a Gestão do Risco Corporativo foi implantada na concessionária MetrôRio e na *holding*. Em 2014, esse processo irá se estender para a LAMSA, a CART e GRU Airport.

Gestão de comunicação estratégica

Ao longo de 2013, a marca Invepar esteve ainda mais presente nos veículos de imprensa e foi mais intensamente exposta em comunicações de *marketing*. Ao todo, foram 1.134 citações ao nome Invepar na mídia, quase 160% a mais que em 2012. A marca também apareceu em painéis e anúncios, feitos para os usuários de suas controladas ou para o público em geral.

Esses números apontam a consolidação da marca, em cumprimento a um dos objetivos do Plano Estratégico de Comunicação, traçado em 2012 com as regras de gerenciamento da comunicação feita pela Invepar. O propósito do documento é aumentar o conhecimento e a empatia dos públicos estratégicos, ampliando o valor percebido e facilitando os relacionamentos; fixar uma identidade corporativa diferenciada e relevante para os *stakeholders*; e criar uma reputação firme. Todo esse movimento vem sendo feito em função do crescimento da Invepar, que atrai as atenções, demandando, conseqüentemente, maior espaço para uma comunicação clara e transparente, com a qual possa manter sua imagem e reputação.

A Invepar desenvolveu, em 2013, novos procedimentos de gestão de crise. Ferramentas e processos foram criados visando proteger a imagem do grupo diante de ocorrências que possam prejudicar o entendimento do público interno ou externo sobre o seu desempenho e o de suas atividades. A partir das orientações contidas no guia, a Invepar orientou, por meio da Gerência de Comunicação, a instalação de comitês de crise nas empresas, além de ter realizado treinamentos com os executivos do grupo.

Ética e Transparência

O Código de Ética e Conduta foi implementado pela Invepar em 2012 com objetivo de estabelecer diretrizes e parâmetros de conduta ética que devem ser seguidos por conselheiros, membros de comitês e da Diretoria Executiva, diretores das empresas do grupo, funcionários, estagiários e terceiros, no dia a dia de suas atividades profissionais. Juntamente com o Código de Ética e Conduta, foi implementado um canal de ética para receber denúncias de atitudes inadequadas e em desacordo com princípios do documento. Com o objetivo de tornar esse canal mais efetivo, em 2013 a Invepar promoveu mudanças em sua estrutura de comunicação. Hoje, as denúncias chegam primeiramente à área de RH da empresa na qual o denunciante atua, que posteriormente as redireciona ao RH da Invepar. Somente após análise prévia de sua relevância e complexidade, caso realmente requeira uma investigação mais aprofundada, a denúncia é encaminhada ao Comitê de Ética, que é formado por profissionais da Invepar das áreas de Recursos Humanos, Auditoria Interna e Departamento Jurídico.

Como acessar o canal da de ética da Invepar

Endereço: Caixa Postal 1881, CEP 20010-974 - Rio de Janeiro – RJ

Telefone: (21) 2211-1363

Ativos intangíveis



Pessoas

Os colaboradores movem a Invepar e colocam em prática sua estratégia. São, portanto, fundamentais para o crescimento e a perenidade da empresa. O grupo conta com competências bem-definidas, que permitem praticar uma remuneração justa e investir nos colaboradores de forma a incentivar o seu desenvolvimento profissional associado ao progresso da empresa. Veja a página 20 para saber mais sobre o tema.



Marca

A Invepar entende que a sua marca é um de seus mais relevantes ativos intangíveis, com proteção legal garantida por seu registro junto ao Instituto Nacional da Propriedade Intelectual (INPI). Essa marca resume quem é a empresa, para onde ela vai e quais são seus valores.

Em 2012, foi feita uma revisão das diretrizes de uso dessa marca, que resultou em um novo Manual de Linguagem e Identidade. O documento define que a essência da marca Invepar é “Compromisso é confiança” e seus atributos são “Parceira”, “Mobilizadora” e “Arrojada”. A empresa ganhou um novo logo e suas cores são, desde então, o amarelo, inspirado nos sistemas de sinalização da área de transporte, para transmitir energia e vivacidade à marca, e o verde, referente à origem e ao orgulho de ser brasileiro e para identificar a Invepar em ambientes internacionais. As frentes de atuação da Invepar passam a ser representadas por pictogramas.



Imagem

Boa reputação é fundamental no negócio da Invepar, que lida diretamente com o poder público e participa da gestão da infraestrutura nacional de transportes. A empresa adota as melhores práticas de governança corporativa e transparência. Também é signatária do Pacto Global e está engajada em cumprir à risca a nova lei anticorrupção que entrou em vigor no País. Essa reputação é acompanhada de perto pela área responsável pela comunicação da empresa, que possui ligação direta com a imprensa e gerou, em 2013, documentos para gestão de crise no grupo. Internamente, mantém um Código de Ética e Conduta que deve ser respeitado e seguido por todos os seus colaboradores.

Governança corporativa na Invepar – pág. 22

Pacto Global – pág. 79

Lei anticorrupção – pág. 80

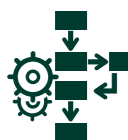
Código de Ética e Conduta – pág. 24



Gestão de Conhecimento

A Invepar iniciou, em julho de 2013, um projeto piloto na área de Novos Negócios visando estabelecer a cultura de gestão do conhecimento no grupo. O propósito é identificar as oportunidades e desafios nesse sentido, mapear os conhecimentos críticos para o grupo, fomentar a aquisição, a retenção, a transferência e o compartilhamento desses conhecimentos e implantar a gestão deles de maneira sistêmica.

A gestão do conhecimento é de extrema importância para garantir o bom funcionamento da empresa em qualquer situação, como, por exemplo, na saída de profissionais estratégicos. Ela permite que esses profissionais não levem o que aprenderam consigo, fazendo com que outra pessoa tenha que dar início ao mesmo ciclo de experiência para atuar com o mesmo domínio. A ideia é que com a gestão sistêmica as informações geradas na Invepar sejam cada vez mais compartilhadas.



Inovação

A Invepar tem na inovação um de seus ativos mais importantes. É por meio dela que a empresa gera novas oportunidades e negócios para a empresa.

O principal componente do modelo de inovação é o programa de gestão do conhecimento associado ao processo contínuo de P&D (pesquisa e desenvolvimento), que ocorre de forma estruturada no grupo Invepar, nomeadamente nas áreas de negócios e de estruturação financeira. O objetivo da empresa é atender às necessidades de cada um de seus clientes com soluções customizadas, oferecendo um serviço público de transporte de qualidade e de acordo com sua capacidade de investimento.

Gestão do conhecimento – pág. 26

Premiações a inovações na estruturação financeira – pág. 27



Prêmios e reconhecimentos

[GRI 2.10]

A Invepar recebeu, em 2013, três importantes prêmios, que reconheceram a excelência em estruturação financeira das operações de financiamento das concessões Via Parque Rímac, CART e GRU Airport:

Latin Finance Infrastructure Finance Awards 2013 - categoria Best Infrastructure Finance - Andean Region

A Invepar foi reconhecida nessa premiação, promovida pela revista *LatinFinance*. O financiamento de US\$520 milhões equivalentes da Via Parque Rímac foi vencedor na categoria *Best Infrastructure Finance - Andean Region* (Melhor Estrutura de Finanças - Região Andina). Esse mesmo projeto já havia sido vencedor do prêmio *Latin America PPP Deal of The Year 2012*, da revista *Project Finance* (*Euromoney*).

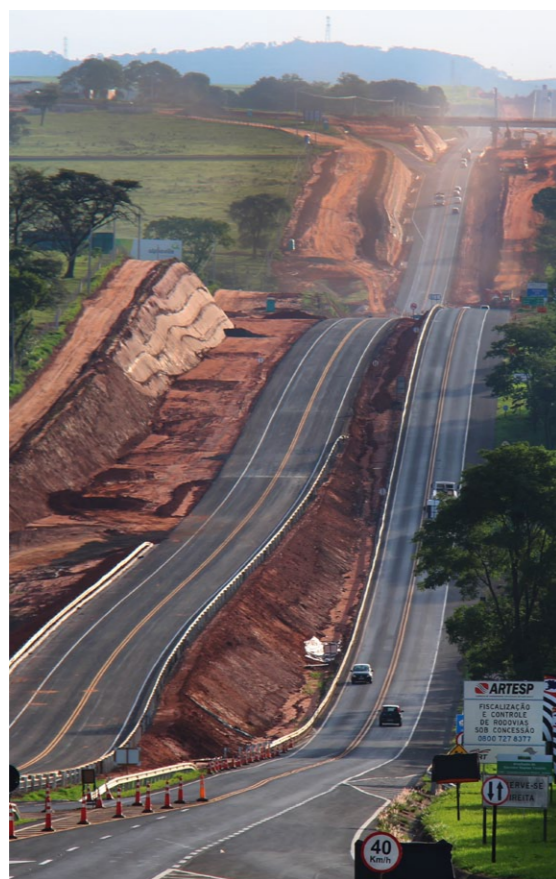
Latin Finance Infrastructure Finance Awards 2013 - categoria Best Infrastructure Finance - Brazil

A emissão de duas séries de debêntures da CART, sendo uma delas de debêntures de infraestrutura incentivadas, realizada em dezembro de 2012, no valor total de R\$750 milhões, foi premiada na categoria *Best Infrastructure Finance - Brazil* (Melhor Estrutura de Finanças - Brasil). A emissão da CART representou também a primeira debênture de infraestrutura a contar com a participação de investidores estrangeiros, o que foi destacado pela premiação.

Latin America Airports Deal of the Year 2013

Prêmio concedido à Invepar e GRU Airport pela revista *Project Finance* (*Euromoney*) em reconhecimento ao projeto de financiamento do maior aeroporto da América Latina. Entre os fatores destacados pela publicação estão a estruturação do projeto na modalidade *Project Finance Non-Recourse* desde o momento do empréstimo-ponte; o fato de ser uma das maiores operações do gênero na área de transporte na América Latina em 2013; o pioneirismo em ser a primeira operação de financiamento de longo prazo realizada por uma concessão de aeroporto no Brasil; e a estrutura de financiamento agregando BNDES (Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social), bancos privados e emissão de debêntures de infraestrutura, compartilhando o mesmo pacote de garantias.





02

Nossos negócios

Ao longo de 2013, o Governo Federal conduziu diversos processos de licitações de infraestrutura de transporte, transferindo para a iniciativa privada cerca de 4,3 mil quilômetros de rodovias federais e 2 aeroportos internacionais - Galeão, no Rio de Janeiro, e Confins, em Belo Horizonte. Outras concessões também foram licitadas nas esferas estaduais e municipais, como, por exemplo, o VLT Carioca, na cidade do Rio de Janeiro

Conjuntura de mercado

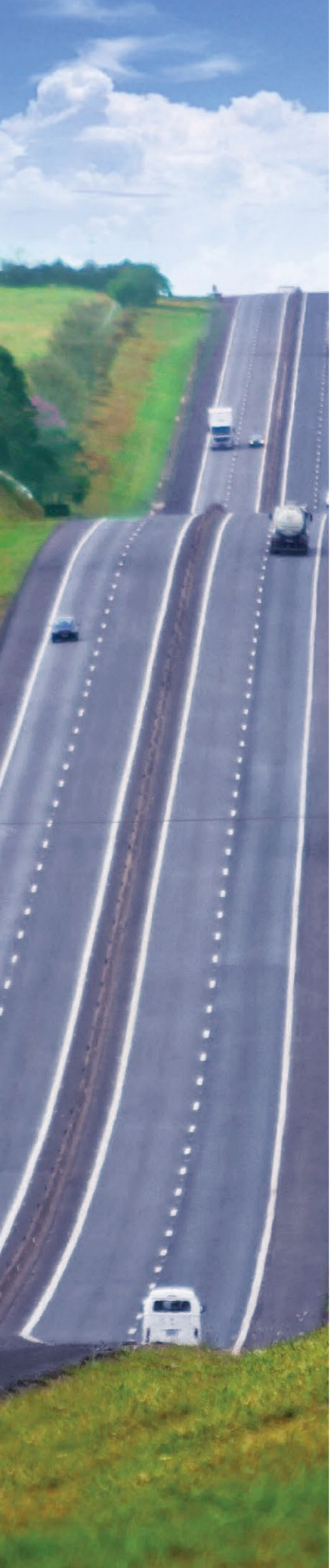
De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o PIB brasileiro cresceu 2,3% em 2013, encerrando o ano em R\$4,8 trilhões (valores correntes). A inflação, medida pelo IPCA, atingiu 5,9%, valor ligeiramente acima do verificado em 2012 (5,84%)¹. Analistas de mercado atribuem o resultado pouco expressivo do PIB a um possível esgotamento do modelo de crescimento baseado no consumo. Para eles, a solução para retomar o progresso econômico é aumentar significativamente os investimentos em infraestrutura. Por essa razão, a Invepar acredita que o setor de infraestrutura de transportes deve continuar na pauta das prioridades dos Governos Federal, Estaduais e Municipais.

Ao longo de 2013, o Governo Federal conduziu diversos processos de licitações de infraestrutura de transporte, transferindo para a iniciativa privada cerca de 4,3 mil quilômetros de rodovias federais e 2 aeroportos internacionais - Galeão, no Rio de Janeiro, e Confins, em Belo Horizonte. Outras concessões também foram licitadas nas esferas estaduais e municipais, como, por exemplo, o VLT Carioca, na cidade do Rio de Janeiro.

O balanço² da segunda edição do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que presta contas sobre o rumo do programa federal desde seu início, em 2011, até 30 de dezembro de 2013, destaca, no segmento de rodovias, a conclusão de 3,1 mil quilômetros de obras de construção e duplicação e mais 6.915 quilômetros em andamento em todas as regiões do País. No segmento de aeroportos, foram concluídos 22 empreendimentos, que elevaram a capacidade dos aeroportos brasileiros em 15 milhões de passageiros por ano. Há mais 26 obras em andamento em 15 aeroportos brasileiros. O segmento de mobilidade urbana, por sua vez, registrou a finalização de sete empreendimentos. Estão em andamento 50 obras em 13 cidades, que incluem 16 BRTs, além de 7 corredores de ônibus, 1 monorail, 2 VLTs e 1 trem urbano, entre outras. Pouco mais de 82% das ações previstas para o período de 2011-2014 já foram concluídas. Foram investidos R\$583 bilhões em obras de infraestrutura de energia, logística, social e urbana até 30 de dezembro de 2013. O resultado é 19,4% maior que o obtido no balanço anterior, de R\$488,1 bilhões.

1. http://ftp.ibge.gov.br/Contas_Nacionais/Contas_Nacionais_Trimestrais/Fasciculo_Indicadores_IBGE/pib-vol-val_201304caderno.pdf

2. <http://www.pac.gov.br/pub/up/relatorio/bd73d3affded625141bee7b35a53d10c.pdf> e <http://www.pac.gov.br/noticia/ab20f792>



Principais Acontecimentos de 2013

4,3 mil km de rodovias federais e **2 aeroportos internacionais** concessionados à iniciativa privada



Conclusão de **3,1 mil km** de obras de construção e duplicação



Construção de **6,9 mil km** de rodovias em andamento



26 obras em andamento em **15 aeroportos brasileiros**



Ao longo de 2013, o Governo Federal conduziu diversos processos de licitações de infraestrutura de transporte, transferindo para a iniciativa privada cerca de 4,3 mil quilômetros de rodovias federais e 2 aeroportos internacionais - Galeão, no Rio de Janeiro, e Confins, em Belo Horizonte. Outras concessões também foram licitadas nas esferas estaduais e municipais, como, por exemplo, o VLT Carioca, na cidade do Rio de Janeiro



Nossas empresas

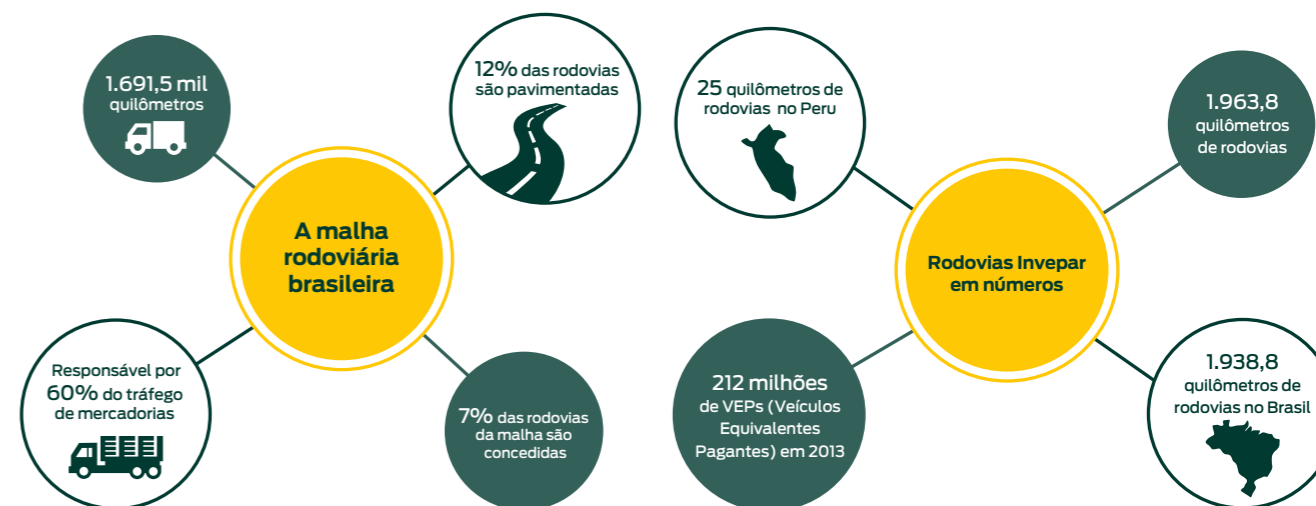
Rodovias

O transporte rodoviário vem, historicamente, sendo a modalidade responsável pela maior parte do fluxo de mercadorias e serviços no Brasil, o que torna o aprimoramento e a expansão da malha rodoviária brasileira essencial para o desenvolvimento econômico do País. De acordo com os dados divulgados pela ABCR (Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias), o tráfego de veículos pagantes em rodovias em concessão no Brasil em 2013 foi cerca de 2,5% superior ao de 2012. O salto foi de 1.586,4 milhões para 1.626,3 milhões de veículos pagantes com uma malha de 15,4 mil quilômetros de rodovias sob concessão operando no País. A receita gerada com pedágios foi de R\$14.508,5 bilhões, 8,3% acima do registrado em 2012.

Ainda segundo a associação, as rodovias respondem, atualmente, por mais de 60% do volume de cargas transportadas no País. Apesar disso, a qualidade da malha rodoviária brasileira está abaixo dos padrões internacionais, com somente 12% das rodovias pavimentadas, sendo que, desse total, apenas 7% estão concedidas à iniciativa privada.

Em 2012 foi anunciado o lançamento de um novo pacote de concessões rodoviárias, que destinará um total de R\$42 bilhões à construção de 7,5 mil quilômetros de rodovias. Em 2013, cinco trechos foram leiloados, totalizando 4,247 quilômetros, que devem estar totalmente duplicados em cinco anos. Esses investimentos foram avaliados em R\$28,52 bilhões ao longo do tempo de vigência dos contratos, que é de 30 anos.

Pacotes desse tipo devem resultar em negócios atrativos para as concessionárias, com alto potencial de geração de resultados. Para os usuários, significarão aumento expressivo na qualidade e segurança das rodovias.





LAMSA

A LAMSA (Linha Amarela S.A.) é a concessionária que administra a Linha Amarela, uma das mais importantes vias expressas da cidade do Rio de Janeiro. Seus 20 quilômetros de extensão ligam bairros e encurtam distâncias, permitindo a revitalização de grande parte da Zona Norte da cidade, que passou a receber diversos empreendimentos comerciais e residenciais. A via é um importante corredor viário, que liga a Barra da Tijuca e a Baixada de Jacarepaguá a vias expressas como a Linha Vermelha e Avenida Brasil, passando pelos bairros de Água Santa, Encantado, Méier, Engenho de Dentro, Abolição, Pilares, Del Castilho, Inhaúma, Manguinhos, Higienópolis, Bonsucesso, Maré e Fundão, e passando por estações metroviárias e ferroviárias. Em 2013, aproximadamente 140 mil veículos passaram pela praça de pedágio da Linha Amarela, diariamente, o que comprova a sua importância como um dos principais eixos viários metropolitanos do Rio de Janeiro.

Em 1997, a LAMSA iniciou suas operações, conforme previsto no contrato assinado com a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. O período inicial de concessão vencia em 2022, mas foi prorrogado em maio de 2010 por mais 15 anos (até 2037) e, como contrapartida, foi executado um projeto chamado LAMSA 2010, em que diversos investimentos foram realizados para garantir a fluidez do trânsito e a



A LAMSA promove o desenvolvimento do entorno de sua via não apenas por meio dos investimentos diretos, mas também com a geração de empregos e a promoção de iniciativas de responsabilidade socioambiental

segurança viária dos usuários. A LAMSA investiu, em 2013, R\$15,1 milhões¹. O montante foi distribuído entre projetos voltados para fluidez e segurança viária, e qualidade no atendimento e nos serviços prestados aos usuários. Para os colaboradores, o investimento foi direcionado para treinamentos e projetos de qualidade de vida.

A LAMSA promove o desenvolvimento do entorno de sua via não apenas por meio dos investimentos diretos, mas também com a geração de empregos e a promoção de iniciativas de responsabilidade socioambiental. Atualmente, a empresa emprega 384 pessoas diretamente e 334 indiretamente. Gerou, em 2013, valor econômico direto de R\$274,6 milhões, dos quais R\$26,5 milhões foram destinados ao pagamento de salários e benefícios aos empregados e aproximadamente R\$1,2 milhão foi investido na comunidade.

Conheça os detalhes das atividades da LAMSA em 2013 no [link http://ri.invepar.com.br/rao2013/](http://ri.invepar.com.br/rao2013/).

1. Investimento total realizado pela concessionária. Não considera a participação da Invepar.

Perfil da LAMSA

Localização

Rio de Janeiro

Estrutura acionária

100% Invepar

Objeto da concessão

Concessão de serviço público de operação e manutenção da via denominada Linha Amarela (subtrecho de 20 km entre a Cidade de Deus e a Ilha do Fundão) com exploração de pedágio

Extensão

20 km

Período de concessão

1997 a 2037

Valor econômico direto gerado (em milhares de R\$) – [GRI EC1]

| | |
|----------|------------|
| Receitas | 274.614,00 |
|----------|------------|

Valor econômico distribuído (em milhares de R\$)

| | |
|---|----------------|
| Custos operacionais | 31.688 |
| Salários e benefícios | 26.519 |
| Pagamentos a provedores de capital | 164.022 |
| Pagamentos ao governo | 61.334 |
| Investimentos na comunidade | 1.079 |
| Total do valor econômico distribuído | 284.642 |
| Valor econômico acumulado (valor econômico gerado - valor econômico distribuído) | -10.058 |



CLN

A CLN (Concessionária Litoral Norte) administra a Rodovia BA-099, que compreende o Sistema Estrada do Coco/Linha Verde, conectando a cidade de Lauro de Freitas à divisa dos Estados da Bahia e do Sergipe. Com extensão total de 217 quilômetros, ela corta uma região turística de praias, incluindo áreas de preservação ambiental, como a do Projeto Tamar. Possui uma única praça de pedágio, localizada no município de Camaçari.

O fechamento, em 2012, do desvio localizado próximo a essa praça, que vinha sendo utilizado como rota de fuga por alguns motoristas, implicou em aumento de receita para a CLN, permitindo que a empresa retomasse os investimentos de duplicação da rodovia. Esses investimentos estão detalhados em um TAC (Termo de Ajuste de Conduta), firmado em maio de 2013, com o Ministério Público, a Secretaria de Infraestrutura e a Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transporte e Comunicação do Estado da Bahia. A empresa investiu em 2013 um total de R\$36,8 milhões¹.

Conforme estabelecido no documento, a CLN está duplicando o trecho compreendido entre Itacimirim e Praia do Forte (BA), de 5,4 quilômetros, e duplicando a Ponte sobre o Rio Pojuca (BA), com extensão de 180 metros. A previsão para a conclusão das obras é junho de 2014. Com elas, acabam-se as obrigações de investimentos previstas no contrato da concessão.



A CLN está duplicando o trecho compreendido entre Itacimirim e Praia do Forte (BA), de 5,4 quilômetros, e duplicando a Ponte sobre o Rio Pojuca (BA), com extensão de 180 metros. A previsão para a conclusão das obras é junho de 2014

¹. Investimento total realizado pela concessionária. Não considera a participação da Invepar.

O TAC também proporcionou à CLN um reajuste na ordem de 8,7% sobre a tarifa praticada, que passou de R\$4,60 para R\$5,00 nos dias úteis e de R\$6,90 para R\$7,50 nos feriados e fins de semana para carros de passeio.

A CLN emprega ao todo 308 pessoas, sendo 181 diretamente e 127 indiretamente. Em 2013, gerou valor econômico direto de R\$42,0 milhões, dos quais R\$9,4 milhões foram destinados ao pagamento de salários e benefícios aos empregados e R\$134 mil a investimentos na comunidade.

Conheça os detalhes das atividades da CLN em 2013 no [link http://ri.invepar.com.br/rao2013/](http://ri.invepar.com.br/rao2013/).

Perfil da CLN

Localização

Bahia

Estrutura acionária

91,5% Invepar e 8,5% Odebrecht Transport

Objeto da concessão

Recuperar, melhorar, manter, conservar, operar e explorar por meio de cobrança de pedágio o Sistema Estrada do Coco/Linha Verde, composto pela Rodovia BA-099 e trechos rodoviários de acesso a Areembepe, Praia do Forte, Porto Sauípe – Sauípe, Subaúma, Palame - Baixios e Conde – Sítio de Conde

Extensão

217 km

Período de concessão

2000 a 2035

Valor econômico direto gerado (em milhares de R\$) – [GRI EC1]

| | |
|----------|----------|
| Receitas | 41.673,3 |
|----------|----------|

Valor econômico distribuído (em milhares de R\$)

| | |
|---------------------|----------|
| Custos operacionais | 20.641,8 |
|---------------------|----------|

| | |
|-----------------------|---------|
| Salários e benefícios | 9.421,8 |
|-----------------------|---------|

| | |
|-----------------------|---------|
| Provedores de capital | 3.006,4 |
|-----------------------|---------|

| | |
|---------|---------|
| Governo | 6.414,6 |
|---------|---------|

| | |
|------------|-------|
| Comunidade | 133,6 |
|------------|-------|

| | |
|---|-----------------|
| Total do valor econômico distribuído | 39.618,1 |
|---|-----------------|

| | |
|---|----------------|
| Valor econômico acumulado (valor econômico gerado - valor econômico distribuído) | 2.055,1 |
|---|----------------|



CART

Desde 17 de março de 2009, a CART (Concessionária Auto Raposo Tavares) explora o Corredor Raposo Tavares, formado pelas rodovias SP-225 João Baptista Cabral Rennó, SP-327 Orlando Quagliato e SP-270 Raposo Tavares, totalizando 444 quilômetros entre Bauru e Presidente Epitácio de eixo principal e conserva 390 quilômetros de vicinais.

A concessão tem duração de 30 anos, sendo que em 2013 foram investidos R\$289 milhões¹. A CART concluiu no período a duplicação de cerca de 86 quilômetros de pista, a implantação de novos dispositivos de acesso ou retorno nesses trechos e a melhoria de outros já existentes. A duplicação dos trechos de pista simples, acrescida dos dispositivos, transforma a rodovia e contribui para uma maior segurança e conforto dos usuários, além de melhorar a fluidez do tráfego. Isso fomenta o desenvolvimento econômico regional e, principalmente, das comunidades lindeiras.

Conforme previsto em contrato de concessão, em 2013 a empresa firmou convênio com 23 municípios dos 24 previstos para a manutenção de vicinais. Das 40 vicinais previstas, 38 já estão sendo recuperadas pela CART.

Para 2014, conforme contrato de concessão, a CART dará continuidade à duplicação de trechos de pista simples da SP-270 Raposo Tavares e da SP-225 João Baptista Cabral Rennó. As obras contemplam também a construção de novos dispositivos de acesso ou retorno e a melhoria de



A duplicação dos trechos de pista simples, acrescida dos dispositivos, transforma a rodovia e contribui para uma maior segurança e conforto dos usuários, além de melhorar a fluidez do tráfego. Isso fomenta o desenvolvimento econômico regional e, principalmente, das comunidades lindeiras

1. Investimento total realizado pela concessionária. Não considera a participação da Invepar.

outros já existentes. Paralelamente, será executada a manutenção do pavimento de todo o eixo principal.

Com sede na cidade de Bauru e escritórios administrativos em Assis, Presidente Prudente e São Paulo, a CART gera hoje 4.469 empregos, dos quais 648 são diretos e 3.821 são de prestadores de serviços. Em 2013, a empresa gerou um valor econômico direto de R\$535,098 milhões dos quais R\$30,077 milhões foram destinados ao pagamento de salários e benefícios para os empregados e R\$137 mil a investimentos na comunidade.

Conheça os detalhes das atividades da CART em 2013 no [link http://ri.invepar.com.br/rao2013/](http://ri.invepar.com.br/rao2013/).

Perfil da CART

Localização

São Paulo

Estrutura acionária

100% Invepar

Objeto da concessão

Explorar o sistema rodoviário composto pelas Rodovias SP-225, SP-327 e SP-270, com seus devidos acessos e vicinais, cabendo executar, gerir e fiscalizar as funções operacionais e de conservação e ampliação

Extensão

444 quilômetros no eixo principal e 390 quilômetros de vicinais

Período de concessão

2009 a 2039

Valor econômico direto gerado (em milhares de R\$) – [GRI EC1]

| | |
|----------|---------|
| Receitas | 535.098 |
|----------|---------|

Valor econômico distribuído (em milhares de R\$)

| | |
|---|----------------|
| Custos operacionais | 231.215 |
| Salários e benefícios de empregados | 30.077 |
| Pagamentos para provedores de capital | 146.000 |
| Pagamentos ao governo | 1.085 |
| Investimentos na comunidade | 137 |
| Total do valor econômico distribuído | 408.514 |
| Valor econômico acumulado (valor econômico gerado - valor econômico distribuído) | 126.584 |



CBN
[GRI EC9]

A Concessionária Bahia Norte foi criada pelo Consórcio Invepar-Odebrecht Transport, vencedor do leilão para administrar por 25 anos as rodovias do Sistema BA-093, que interligam Salvador a diversos municípios da região metropolitana: Pojuca, Mata de São João, Dias D'Ávila, Camaçari, Simões Filho, Lauro de Freitas e Candeias. Ao todo, são 121 quilômetros de extensão. O Sistema é o caminho para o escoamento de uma produção que corresponde a 40% do PIB baiano, de acordo com dados da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (Fieb). Suas rodovias são as principais artérias de transporte do Porto de Aratu, do Polo Industrial de Camaçari e do Centro Industrial de Aratu (CIA). O Sistema também dá acesso ao Aeroporto Internacional Luiz Eduardo Magalhães. Como suas obras melhoram o acesso a diversas cidades, outros setores, como o turístico, podem se desenvolver.

Assim que a concessionária assumiu o controle do sistema, passou a promover a restauração das rodovias e a estabelecer um canal de relacionamento com seus diversos públicos, como forma de apresentar a CBN e o cronograma de obras para a região, bem como desmistificar a atividade "concessão de rodovias" para a sociedade baiana.

Em 2013, a Concessionária concluiu as obras de duplicação dos 14 quilômetros da rodovia CIA/Aeroporto (BA-526) e de 20 dos 25 quilômetros da Via Parafuso (BA-535). Importante medida para garantir a fluidez do tráfego nesse trecho foi a abertura dos corredores expressos que conectam Salvador ao Polo Industrial de Camaçari, feita por meio de pistas que contornam a praça de pedágio da CIA/Aeroporto. A intervenção já estava prevista no contrato de concessão.



As rodovias administradas pela CBN são as principais artérias de transporte do Porto de Aratu, do Polo Industrial de Camaçari e do Centro Industrial de Aratu (CIA). O Sistema também dá acesso ao Aeroporto Internacional Luiz Eduardo Magalhães

Depoimentos de representantes das empresas do Polo Industrial e de usuários apontaram a percepção de uma redução de até 50% no tempo de deslocamento após a duplicação das rodovias.

A BA-093, também administrada pela CBN, está em estágio avançado de restauração e duplicação após a obtenção da licença ambiental obrigatória e da licença do Iphan (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional).

A concessionária chegou ao terceiro ano de concessão com R\$32 milhões em ISS repassados aos municípios que integram o sistema BA-093. Em 2013, foram investidos pela CBN R\$120,5 milhões¹. Foram restaurados e requalificados 37,3 quilômetros de pavimento e implantados 16,2 quilômetros de novas pistas. Foram, ainda, instaladas 1.205 novas placas, 58.820 metros de defensas metálicas. Mais de 100 quilômetros de pistas receberam a requalificação da sinalização horizontal.

A CBN contribui para o desenvolvimento da região por meio da geração de emprego e renda. Emprega hoje um total de 1.626 trabalhadores, dos quais 456 são diretos e 1.170 indiretos. Gerou em 2013 um valor econômico direto de R\$100,5 milhões, dos quais R\$18,1 milhões foram direcionados ao pagamento de salários e benefícios aos empregados.

Os novos empreendimentos que se instalarão na região nos próximos cinco anos vão gerar mais de 17 mil novos postos de trabalho, assim como uma demanda estimada em 5 mil profissionais para reposição de mão de obra. O carro-chefe desse crescimento será a implantação do projeto acrílico da Basf em Camaçari, que vai operar a primeira fábrica de ácido acrílico e superabsorventes da América Latina, o maior investimento da empresa ao longo de sua história de cem anos na América do Sul.

Conheça os detalhes das atividades da CBN em 2013 no link <http://ri.invepar.com.br/rao2013/>.

1. Investimento total realizado pela concessionária. Não considera a participação da Invepar.

| Perfil da CBN | |
|---|---|
| Localização | Bahia |
| Estrutura acionária | 50% Invepar e 50% Odebrecht Transport |
| Objeto da concessão | Explorar a infraestrutura e prestar o serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade do Sistema Rodoviário BA-093 (BA-093, BA-512, BA-521, BA-524, BA-526 e BA-535) |
| Extensão | 121,4 km |
| Período de concessão | 2010 a 2035 |
| Valor econômico direto gerado (em milhares de R\$) – [GRI EC1] | |
| Receitas | 100.487,00 |
| Valor econômico distribuído (em milhares de R\$) | |
| Custos operacionais | 24.182,00 |
| Salários e benefícios | 18.093,00 |
| Provedores de capital | 29.581,00 |
| Governo | 11.830,00 |
| Comunidade | - |
| Total do valor econômico distribuído | 83.686,00 |
| Valor econômico acumulado (valor econômico gerado - valor econômico distribuído) | 184.173,00 |



CRT

A CRT (Concessionária Rio-Teresópolis) administra o trecho da rodovia BR-116/RJ que 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. Seus 142,5 quilômetros de extensão vão até o entroncamento com a BR-393, fronteira com Minas Gerais, próximo à cidade de Além Paraíba.

A Concessionária será, até março de 2021, responsável pelas obras de melhoria, aprimoramento, conservação e manutenção da rodovia. Desde que assumiu a administração da Rio-Teresópolis, em 1996, a CRT fez investimentos em obras, serviços e custos operacionais. Somente em 2013, foram investidos R\$46,9 milhões¹, direcionados, principalmente, a obras de manutenção e ampliação.

As principais obras foram:

- Recuperação estrutural, alargamento e reforço do pontilhão sobre a Grota do Inferno (Km 94,8);
- Recuperação estrutural e reforço da ponte sobre o Rio Soberbo (Km 97,1);
- Contenção e proteção da encosta dos quilômetros 93,7; 97,15; 105,9, 33,05; 49,2; 49,8; 52,5; 69,5; 81,0 e 90,3;
- Ampliação da capacidade de subida da serra no trecho III (do quilômetro 94 ao 97);



Desde que assumiu a administração da Rio-Teresópolis, em 1996, a CRT fez investimentos em obras, serviços e custos operacionais. Somente em 2013, foram investidos R\$46,9 milhões, direcionados, principalmente, a obras de manutenção e ampliação

1. Investimento total realizado pela concessionária. Não considera a participação da Invepar.

- Implantação da passarela dos quilômetros 107,6 e 142;
- Reconstrução do pavimento dos quilômetros 89 a 71;
- Aplicação de microrevestimento asfáltico no trecho entre os quilômetros 18 e 40.

Por meio da geração de empregos, da arrecadação de impostos e da melhoria na infraestrutura rodoviária, a CRT contribui para o desenvolvimento das comunidades do entorno. A empresa emprega ao todo 920 trabalhadores, dos quais 357 são diretos e 563 indiretos. Gerou, em 2013, R\$191,5 milhões de valor econômico direto, dos quais R\$44,4 milhões foram direcionados ao pagamento de salários e benefícios aos empregados e R\$146,4 mil a investimentos na comunidade.

Conheça os detalhes das atividades da CRT em 2013 no [link http://ri.invepar.com.br/rao2013/](http://ri.invepar.com.br/rao2013/).

Perfil da CRT

Localização

Rio de Janeiro

Estrutura acionária

24,9% Invepar, 21,4% Carioca Christian-Nielsen Concessões, 16,9% Strata Construção e Concessão Integradas, 11,9% Queiroz Galvão Participações e Concessões, 9,5% Construtora Queiroz Galvão, 11,0% CRT Fundo de Investimento em Participações e 4,5

Objeto da concessão

Recuperação, monitoramento, melhoramento, manutenção, conservação, operação e exploração da Rodovia Santos Dumont – BR-116/RJ - Trecho Além Paraíba - Teresópolis - Entroncamento BR-040(A) – e de seus respectivos acessos

Extensão

142,5 km

Período de concessão

1996 a 2021

Valor econômico direto gerado (em milhares de R\$) – [GRI EC1]

| | |
|----------|------------|
| Receitas | 191.532,00 |
|----------|------------|

Valor econômico distribuído (em milhares de R\$)

| | |
|---|----------------|
| Custos operacionais | 38.820 |
| Salários e benefícios de empregados | 19.988 |
| Pagamentos para provedores de capital | 44.418 |
| Pagamentos ao governo | 42.977 |
| Investimentos na comunidade | 190 |
| Total do valor econômico distribuído | 146.393 |
| Valor econômico acumulado (valor econômico gerado - valor econômico distribuído) | 45.139 |



CRA

Com um contrato de 35 anos, a CRA (Concessionária Rota do Atlântico) administra cerca de 45 quilômetros do Complexo Viário e Logístico Suape, em Pernambuco. O empreendimento, colocado em operação em dezembro de 2013, atende a uma demanda de investimentos em infraestrutura do Complexo Portuário e Industrial de Suape, que concentra atualmente mais de 100 empresas e outras 35 em implantação, de acordo com o Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros (Suape), incluindo estaleiros, plantas petroquímicas e uma refinaria de petróleo. A rodovia concessionada também impulsiona o desenvolvimento turístico do Estado, como uma alternativa qualificada à rodovia PE-60, que liga o município de Recife às praias do Litoral Sul. Ao longo dos 35 anos de concessão, uma série de investimentos serão realizados para desafogar o tráfego do entorno do Complexo Industrial e Portuário de Suape.

No final de 2013, a CRA conseguiu concluir as obras e o licenciamento ambiental para início do faturamento. A empresa investiu, nesse ano, R\$123,5 milhões¹. Desde o início da concessão, a CRA já removeu as interferências mais complexas e fez algumas desapropriações, além de ter solucionado problemas com o solo mole no acesso de 5,5 quilômetros que liga Suape a PE-038 (Porto de Galinhas). Com isso, iniciou a operação de pedágio em 2014 com as principais obras já concluídas: o complexo de viadutos, com 4,4 quilômetros e 14 alças, com ligações para a BR-101; a via de 5,5 quilômetros de Suape a PE-038 e a requalificação do pavimento e da sinalização de outros trechos existentes. Para operação plena do sistema,

O Complexo Viário e Logístico Suape, colocado em operação em 2013 pela CRA, atende a uma demanda de investimentos em infraestrutura do Complexo Portuário e Industrial de Suape, que concentra atualmente mais de 100 empresas e outras 35 em implantação, incluindo estaleiros, plantas petroquímicas e uma refinaria de petróleo

1. Investimento total realizado pela concessionária. Não considera a participação da Invepar.

o acesso à Ilha de Cocaia – onde fica o Polo Naval –, com cerca de 13 quilômetros, deve ser entregue já em 2014 pelo poder concedente (Suape).

Devido ao fato de que a CRA foi a primeira rodovia pedagiada de Pernambuco, a reação dos usuários à cobrança foi algo monitorado e trabalhado para mitigar desgastes de imagem no início da operação. A liberação do tráfego em toda a via expressa, desde a BR-101 até a PE-038, logo no primeiro mês de operação, proporcionou ao usuário todos os benefícios oferecidos por uma via concessionada, como ganho de tempo no trajeto, maior conforto e disponibilidade de serviços de auxílio.

A CRA movimentou também a economia local proporcionando geração de renda por meio dos 1375 postos de trabalho do atual período de obras. Quando as operações em andamento, serão oferecidos 833 empregos, sendo 187 diretos e 647 indiretos. A Concessionária gerou, em 2013, benefício econômico direto na região de cerca de R\$137,7 milhões, dos quais R\$20,6 milhões foram destinados a pagamentos de salários e benefícios aos empregados.

Conheça os detalhes das atividades da CRA em 2013 no [link http://ri.invepar.com.br/rao2013/](http://ri.invepar.com.br/rao2013/).

Perfil da CRA

Localização

Pernambuco

Estrutura acionária

50% Invepar e 50% Odebrecht Transport

Objeto da concessão

Exploração do Complexo Viário e Logístico de SUAPE e prestação dos serviços de construção, recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação e implantação de melhorias, fiscalização e exploração do sistema rodoviário. Apoio à integração logística e tecnológica do sistema rodoviário ao complexo industrial-portuário

Extensão

45 km

Período de concessão

2011 a 2046

Valor econômico direto gerado (em milhares de R\$) – [GRI EC1]

| | |
|----------|------------|
| Receitas | 137.729,00 |
|----------|------------|

Valor econômico distribuído (em milhares de R\$)

| | |
|---|------------------|
| Custos operacionais | 41.673.267,13 |
| Salários e benefícios | 20.641.763,89 |
| Provedores de capital | 9.421,83 |
| Governo | 3.006,38 |
| Comunidade | 6.414,60 |
| Total do valor econômico distribuído | 62.333,87 |
| Valor econômico acumulado (valor econômico gerado - valor econômico distribuído) | 75.395,13 |



VPR

A concessionária LAMSAC (Linea Amarilla S.A.C.) administra a Via Parque Rímac (VPR), que está localizada na região metropolitana de Lima, capital peruana, e é considerada o projeto de infraestrutura urbana mais importante do país, pois prevê não apenas melhorias na mobilidade, como também a recuperação do entorno do Rio Rímac e investimentos na área social. Devido às suas características, o projeto possui grande similaridade com a experiência da Invepar na operação da Linha Amarela, no Rio de Janeiro.

Em fevereiro de 2013, a VPR entrou em operação, passando a disponibilizar gratuitamente serviços modernos, que beneficiam os milhares de limenhos que utilizam diariamente a via. A Concessionária investiu, no período, R\$396,4 milhões¹. A fluidez vem sendo o principal foco da empresa. Na seção 1, entre outras medidas, está sendo construída uma pista adicional em ambos os sentidos da Via de Evitamiento e a capacidade das praças de pedágio também vem sendo melhorada, com a instalação de mais cabines.

O sistema de cobrança de pedágio adotado foi o POS (pontos de venda em cabines), que é informatizado e, portanto, mais ágil; e totalmente integrado. Ele substituiu o método utilizado anteriormente pelo órgão municipal responsável, que possuía uma série de processos manuais e não gerava relatório de faturamento automático.

Para empresas que têm frotas de caminhões e outros usuários, a VPR inovou, implantando a cobrança por meio de *smart card*, que começou a funcionar em outubro de 2013. Esses veículos foram cadastrados pelas empresas proprietárias e cada um recebeu um cartão, que será



A concessionária LAMSAC (Linea Amarilla S.A.C.) administra a Via Parque Rímac (VPR), que está localizada na região metropolitana de Lima, capital peruana, e é considerada o projeto de infraestrutura urbana mais importante do país, pois prevê não apenas melhorias na mobilidade, como também a recuperação do entorno do Rio Rímac e investimentos na área social

1. Investimento total realizado pela concessionária. Não considera a participação da Invepar.

passado por um funcionário do pedágio em um aparelho de leitura. Estando dentro das exigências pré-estabelecidas, os veículos poderão avançar. O valor da tarifa é enviado quinzenalmente à empresa para pagamento em boleto. Com o sistema, o tempo de atendimento nos pedágios para veículos leves diminuirá, evitando a formação de filas. Os caminhões também passarão mais rápido. A novidade já havia conquistado a aderência de 20% da frota que circula pela via antes mesmo do início da operação.

Ainda em 2013, o contrato de concessão da Via Parque Rímac, assinado em 12 de novembro de 2009 com vigência até 2039, foi prorrogado até 2049, por meio da assinatura de um aditivo, tendo como contrapartida a responsabilidade da Invepar de realizar investimentos adicionais, além do pagamento de uma taxa de outorga variável no valor de 7% do faturamento da concessionária.

São muitos os impactos positivos da via em seu entorno, entre os quais se destacam o aumento da dinâmica econômica, com aumento do consumo local e da presença de negócios, o avanço na qualidade de vida do usuário devido à melhoria na fluidez do trânsito na via, a interconexão de 11 distritos da cidade, a seleção de Lima como sede dos Jogos Panamericanos de 2019 e o incremento do PIB por meio da inserção de US\$703 milhões no setor de construção. As obras da Via Parque Rímac estão gerando 555 empregos diretos e 3 mil indiretos.

Ao todo, serão 25 quilômetros de via expressa, que ligarão as principais radiais que chegam a Lima, seguindo para o Porto de Callao e para o Aeroporto Internacional. Destes, nove quilômetros serão de novas vias, três de pontes e viadutos, quatro de ampliação de pista e dois de um túnel sob o Rio Rímac. Em 2013, entraram em funcionamento os 16 quilômetros que compõem a Seção 1, que vai de Trébol de Javier Prado a Ovalo de Habich. A Seção 2 ainda está em construção.

Conheça os detalhes das atividades da VPR em 2013 no [link http://ri.invepar.com.br/rao2013/](http://ri.invepar.com.br/rao2013/).

Perfil da VPR

Localização

Lima (Peru)

Estrutura acionária

100% Invepar

Objeto da concessão

Poder de construir e explorar o Projeto Línea Amarilla, para o desenho, financiamento, construção, operação e manutenção de 25 quilômetros de vias, divididos em duas seções (vias existentes e vias novas), para o qual concede o aproveitamento econômico dos Bens da Concessão durante o prazo de vigência

Extensão

25 km

Período de concessão

2009 a 2049

Valor econômico direto gerado (em milhares de R\$) – [GRI EC1]

| | |
|----------|------------|
| Receitas | 145.585,44 |
|----------|------------|

Valor econômico distribuído (em milhares de R\$)

| | |
|---|------------------|
| Custos operacionais | 30.869,26 |
| Salários e benefícios de empregados | 27.239,76 |
| Pagamentos para provedores de capital | 6.957,76 |
| Pagamentos ao governo | 0,00 |
| Investimentos na comunidade | 1.090,86 |
| Total do valor econômico distribuído | 66.157,64 |
| Valor econômico acumulado (valor econômico gerado - valor econômico distribuído) | 79.427,80 |



ViaRio

A Invepar contribuirá diretamente com as melhorias em infraestrutura no Rio de Janeiro, resultantes da escolha da cidade para sediar as Olimpíadas de 2016. A empresa foi líder do consórcio que venceu, em abril de 2012, na licitação municipal para a implantação e a operação do corredor expresso transolímpico, que ligará as regiões da Avenida Brasil, em Magalhães Bastos, à Avenida Salvador Allende, em Jacarepaguá. Considerado a maior obra viária da cidade nos últimos 30 anos, o corredor está previsto no Plano Olímpico da Rio 2016, pois fará a conexão direta entre os Centros Olímpicos da Barra da Tijuca e de Deodoro. A previsão é que o tempo de deslocamento entre esses dois pontos, feito hoje em 2 horas, passe para apenas 30 minutos.

O contrato tem duração de 35 anos e, durante esse período, o consórcio será responsável por executar as obras de implantação da via, incluindo os sistemas de operação e manutenção. Entre as principais obras, estão a construção de 13 quilômetros de pistas, com 2 faixas por sentido para veículos e outra adicional para o BRT (corredor expresso de ônibus, em português); de um túnel de 1,53 quilômetro de extensão; e de 48 pontes e viadutos. O corredor cortará os bairros



Considerado a maior obra viária da cidade nos últimos 30 anos, o corredor está previsto no Plano Olímpico da Rio 2016, pois fará a conexão direta entre os Centros Olímpicos da Barra da Tijuca e de Deodoro. A previsão é que o tempo de deslocamento entre esses dois pontos, feito hoje em 2 horas, passe para apenas 30 minutos

Jacarepaguá, Curicica, Taquara, Jardim Sulacap, Magalhães Bastos, Vila Militar e Deodoro, beneficiando diretamente mais de 400 mil pessoas. Ao todo, está previsto R\$1,6 bilhão em investimentos. Em 2013, foram investidos R\$121,0 milhões¹.

O cronograma das obras são revistos quase que semanalmente, devido às necessidades de desapropriações e demolições, às interferências em redes de água, esgoto, luz, telefonia e telecomunicações, e às questões ambientais. Em 2013, uma importante conquista, em especial para a comunidade do entorno, foi a redução de 37% na necessidade de desapropriações, devido à mudança no trajeto de dois grandes trechos da ViaRio.

Conheça os detalhes das atividades da ViaRio em 2013 no [link http://ri.invepar.com.br/rao2013/](http://ri.invepar.com.br/rao2013/).

1. Investimento total realizado pela concessionária. Não considera a participação da Invepar.

Perfil da ViaRio

Localização

Rio de Janeiro (Rio de Janeiro)

Estrutura acionária

33,34 % invepar, 33,33% Odebrecht e 33,33% CCR

Objeto da concessão

Concessão para implantação e exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de operação, manutenção, monitoração e realização de melhorias da ligação Transolímpica, via expressa urbana que liga a Avenida Brasil a barra da tijuca, zona oeste do Rio de Janeiro

Extensão

13 km

Período de concessão

2012 a 2047

Indicadores econômicos da ViaRio¹

| | 2013 |
|-----------------------------------|---------------|
| Despesas gerais e administrativas | -2.657 |
| Custo com pessoal | -4.243 |
| Outros | -1.176 |
| Total | -8.076 |

1. A ViaRio é uma empresa pré-operacional e, portanto, ainda não gera receitas.

PEX

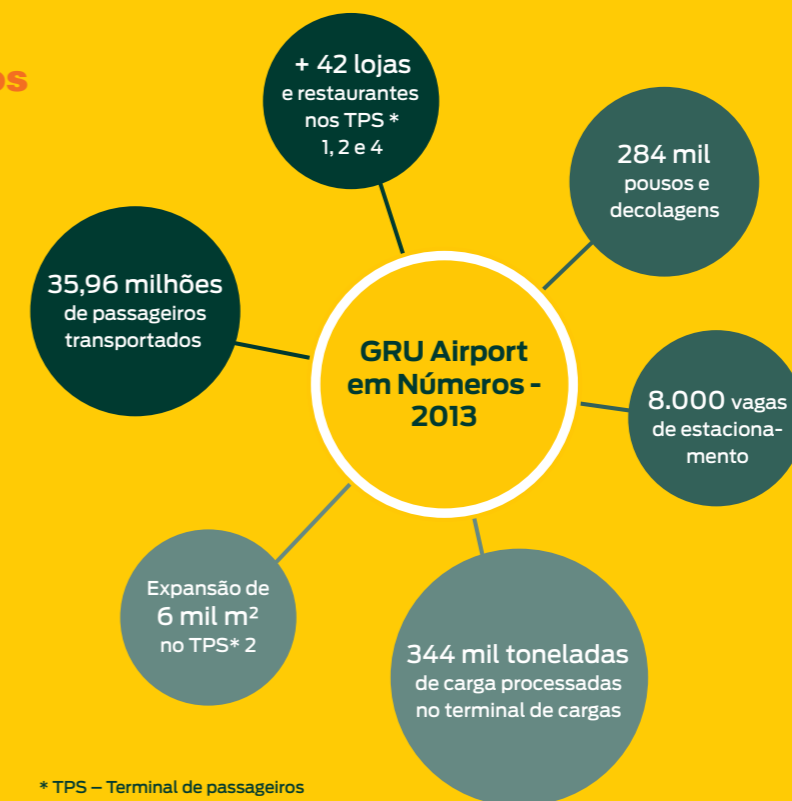
A PEX é a empresa da Invepar que administra o sistema Passe Expresso, que possibilita a passagem pelo pedágio por meio de pistas exclusivas, mediante o pagamento antecipado. Além de ser mais rápido, esse serviço é mais seguro porque evita o manuseio de dinheiro a cada passagem. Atualmente, o PEX está operando em três Estados do Brasil e no Peru (na VPR). No Rio de Janeiro o serviço é prestado na LAMSA, CCR ViaLagos, CCR Ponte e CRT. Na Bahia, o serviço é prestado na CBN e na CLN. Em Pernambuco, na CRA. Essa empresa investiu, em 2013, um total de R\$2,5 milhões.

As vantagens do Passe Expresso são:

- ▶ Menor mensalidade do mercado;
- ▶ Taxa de recarga e adesão zero;
- ▶ Desconto a partir do segundo Passe Expresso;
- ▶ Economize tempo e dinheiro;
- ▶ Não pegue filas;
- ▶ Maior comodidade;
- ▶ Pague todas as passagens em uma única conta;
- ▶ Facilidade de pagar tarifas de pedágio de rodovias diferentes em uma única data;
- ▶ Conforto, praticidade, segurança e muito mais agilidade;
- ▶ Acesso rápido através das pistas automáticas exclusivas de pedágios, sem necessidade de parar e manusear dinheiro;
- ▶ Maior economia de combustível e menor desgaste nos freios;
- ▶ Consolidar e gerenciar todas as despesas com pedágios em uma única fatura.



Aeroportos



De acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), de 2004 a 2013 o fluxo nos aeroportos brasileiros cresceu 137%, passando de 82 milhões para 194 milhões de pessoas por ano, o que corresponde a uma taxa média anual de aproximadamente 10%, colocando o Brasil entre os cinco maiores mercados de aviação doméstica do mundo. O crescimento da demanda pelo transporte aéreo é baseado em três elementos fundamentais: o crescimento da economia brasileira, que resultou no surgimento de uma nova classe média, com maior poder de compra; a introdução no Brasil do conceito de companhias aéreas low cost (de baixo custo), que induziu uma maior competição no sistema aéreo; e a organização de grandes eventos de impacto mundial, cuja publicidade favorece o turismo e o investimento.

Mesmo com todo o crescimento da última década, o Brasil ainda tem uma relação de passageiros aéreos por habitante – cerca de 1 passageiro por habitante – muito longe dos países mais desenvolvidos. A União Europeia, por exemplo, teve uma média de 1,6 passageiro por habitante em 2012, segundo dados da Eurostat. Para os próximos 20 anos, as previsões da Airbus (*Airbus-Global Market Forecast – Future Journeys 2013 – 2032*) são de um crescimento médio anual de 5% a 6% para o mercado doméstico brasileiro, e de uma forte expansão da demanda regional dentro da América do Sul. Três dos dez mercados para os quais a Airbus tem perspectiva de maior crescimento a longo prazo incluem a América do Sul e o Brasil.

O Brasil, especificamente, além de vir experimentando crescimento da demanda internamente, vai sediar a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016, eventos que tornam imprescindível o ganho de eficiência dos investimentos em infraestrutura aeroportuária.

Dentro desse contexto, o Governo Federal decidiu, em 2011, iniciar um amplo plano de concessões dos principais terminais. Com isso, o setor de infraestrutura aeroportuária passou a representar uma excelente oportunidade de negócios para a iniciativa privada, seja para empresas nacionais de infraestrutura ou mesmo para operadores de aeroportos de outros países. Em agosto de 2011, foi realizado o primeiro leilão, transferindo o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, em Natal, a uma empresa privada. Em 2012, o governo leiloou os aeroportos de Brasília, Guarulhos e Viracopos. No fim de 2013, foram concedidos Confins e Galeão. Ao todo, o Governo Federal arrecadará mais de R\$45 bilhões com a concessão dos seis aeroportos.

Segundo levantamento divulgado pela Secretaria de Acompanhamento Econômico (SAE), do Ministério da Fazenda, o investimento estimado apenas nos aeroportos de Brasília, Guarulhos e Viracopos é de R\$7 bilhões até o fim de 2014.



GRU Airport

Desde novembro de 2012, a Invepar administra o Aeroporto Internacional de São Paulo por meio da empresa Grupar (Aeroporto de Guarulhos Participações S.A.), constituída entre a Invepar e a *Airport Company South Africa SOC Limited*, companhia responsável pelas operações de alguns dos aeroportos mais eficientes do mundo, como o de Johannesburgo, na África do Sul, e o de Mumbai, na Índia. A Grupar e a Infraero constituíram, em 2012, GRU Airport, concessionária com prazo de duração de 20 anos, responsável pela administração do Aeroporto Internacional de São Paulo. Considerado o maior aeroporto da América Latina em número de passageiros, segundo dados da ACI (*Airports Council International*), por GRU Airport passaram, aproximadamente, 36 milhões de passageiros em 2013 e 344 mil toneladas de carga.

Devido à crescente demanda por melhorias no sistema de transporte aeroportuário brasileiro, aliada à necessidade de modificações para atender o volume adicional esperado de passageiros em decorrência dos eventos esportivos que serão sediados no País nos próximos anos, GRU Airport deverá realizar, até 2014, um total de R\$2,9 bilhões de investimentos nas áreas de infraestrutura, segurança, novos processos e serviços. Até o final da concessão, serão investidos, ao todo, R\$4,5 bilhões em projetos que elevarão a capacidade do aeroporto de cerca de 30 milhões de passageiros por ano para 60 milhões.

Em 2013, os investimentos somaram R\$1,8 bilhão¹. GRU Airport já promoveu uma série de melhorias no curto prazo, visando ampliar a segurança e o conforto dos passageiros,

GRU AIRPORT

A Grupar e a Infraero constituíram, em 2012, GRU Airport, concessionária com prazo de duração de 20 anos, responsável pela administração do Aeroporto Internacional de São Paulo, considerado o maior aeroporto da América Latina em número de passageiros, por ele passaram, aproximadamente, 36 milhões de passageiros em 2013 e 344 mil toneladas de carga

1. Investimento total realizado pela concessionária. Não considera a participação da Invepar.

como a adoção de sinalização similar à utilizada nos grandes complexos aeroportuários internacionais, permitindo uma melhor identificação das informações por pessoas de todo o mundo.

A reformulação das áreas de estacionamento também foi uma ação importante e que aprimorou bastante a percepção dos passageiros em relação à disponibilidade de vagas. A empresa também já concluiu sua primeira grande obra: o edifício-garagem, inaugurado em maio de 2013. O prédio de oito andares tem 84 mil metros quadrados de área construída e capacidade para 2.644 veículos. Ampliou, ainda, o Terminal 2 em aproximadamente 6 mil metros quadrados, incluindo um aumento na área de raio-X do embarque doméstico, uma nova praça de alimentação, com nove lojas no *check-in* D do Piso de Embarque, e uma área praticamente duplicada de *Duty Free* (comércio com impostos reduzidos) no Piso de Desembarque.

Em outubro, GRU Airport obteve aprovação da Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) para a operação de mais um pátio de aeronaves, o Pátio L (Lima). Com área de 69 mil metros quadrados, o espaço é reservado para aviões de companhias aéreas internacionais e acrescentará 13 novas posições para o estacionamento de aeronaves classe E.

GRU Airport emprega, hoje, 1.571 pessoas diretamente e 14.173 indiretamente. A Concessionária gerou, em 2013, benefício econômico direto na região de cerca de R\$3,2 milhões, dos quais R\$161,8 mil foram destinados a pagamentos de salários e benefícios aos empregados e R\$1,5 mil foram investidos na comunidade.

Conheça os detalhes das atividades de GRU Airport em 2013 no [link http://ri.invepar.com.br/rao2013/](http://ri.invepar.com.br/rao2013/).

Perfil GRU Airport

Localização

Guarulhos (São Paulo)

Estrutura acionária

51% GRUpar (sendo 90% Invepar e 10% ACSA) e 49% Infraero

Objeto da concessão

Concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária do Complexo Aeroportuário do Aeroporto Internacional de São Paulo

Extensão

13.774.086 m²

Período de concessão

2012 a 2032

Valor econômico direto gerado (em milhares de R\$) – [GRI EC1]

| | |
|----------|---------|
| Receitas | 3.191,7 |
|----------|---------|

Valor econômico distribuído (em milhares de R\$)

| | |
|---|----------------|
| Custos operacionais | 2.172,9 |
| Salários e benefícios de empregados | 161,8 |
| Pagamentos para provedores de capital | 67,2 |
| Pagamentos ao governo | 239,5 |
| Investimentos na comunidade | 1,5 |
| Total do valor econômico distribuído | 2.642,8 |
| Valor econômico acumulado (valor econômico gerado - valor econômico distribuído) | 548,9 |

1. Não inclui depreciação, lucro (prejuízo) do período e receita financeira.

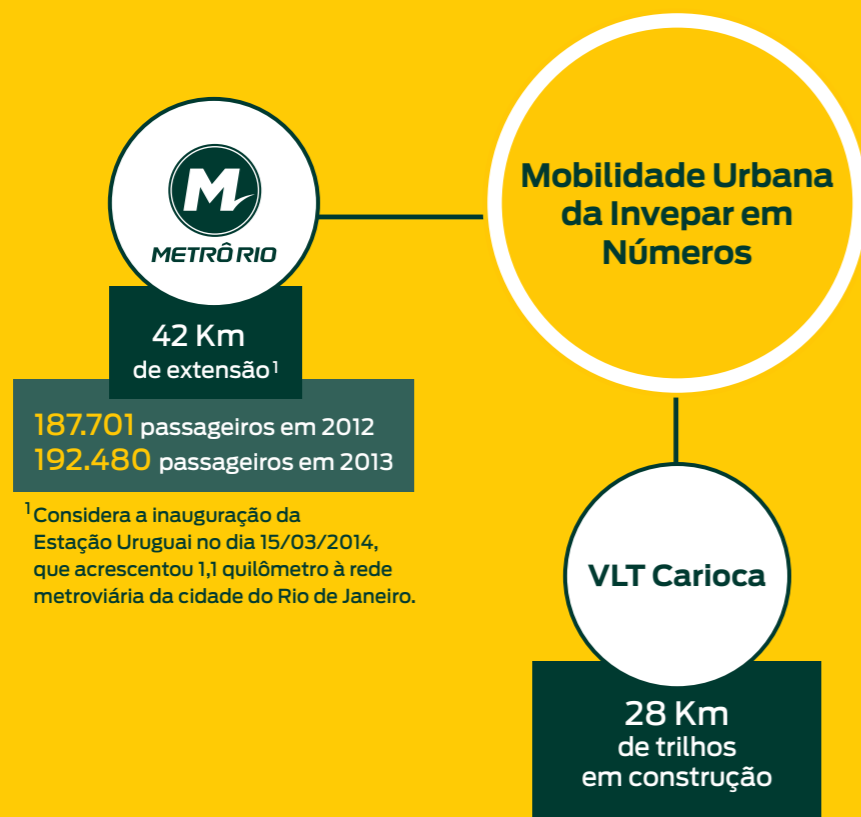


Mobilidade urbana

A Invepar controla, desde 2009, o MetrôRio, que administra, mantém e opera as Linhas 1 e 2 do sistema metroviário da cidade do Rio de Janeiro (RJ), composto, atualmente, por 36 estações e 41,9 quilômetros de vias. Circularam por esse sistema em 2013 cerca de 192 milhões de passageiros.

Como os demais modais de infraestrutura de transportes, o segmento de mobilidade urbana possui elevado potencial de crescimento no Brasil. De acordo com o Banco Mundial, mais de 80% da população brasileira vive atualmente em aglomerados urbanos, em especial na região Sudeste, cuja taxa de urbanização, calculada em mais de 90%, representa aproximadamente 70 milhões de pessoas. Apesar dessa alta concentração demográfica, esses grandes centros carecem de um sistema de transporte público eficiente. Esse fator, somado à ascendência da taxa de motorização, resulta em sérios prejuízos econômicos, sociais e ambientais, como congestionamento, poluição do ar e sonora, acidentes e perda de qualidade de vida. Esse cenário deve ser agravado nos próximos anos devido aos eventos esportivos (Copa do Mundo de 2014 e Olimpíadas de 2016).

A premente necessidade de ampliar e melhorar os sistemas de mobilidade tem estimulado diversos projetos de construção e expansão dos sistemas de metrô e VLT nas cidades de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Fortaleza e Recife. Dentro desse contexto, o Governo Federal anunciou recentemente PACs (Programa de Aceleração do Crescimento) específicos para a mobilidade urbana, incluindo o PAC Mobilidade Grandes Cidades e o PAC Mobilidade Médias Cidades.



A Invepar controla, desde 2009, o MetrôRio, que administra, mantém e opera as Linhas 1 e 2 do sistema metroviário da cidade do Rio de Janeiro (RJ), composto, atualmente, por 36 estações e 41,9 quilômetros de vias. Circularam por esse sistema em 2013 cerca de 192 milhões de passageiros



MetrôRio

Sob o controle da Invepar desde 2009, o MetrôRio opera duas linhas de metrô na cidade do Rio de Janeiro (RJ), atualmente com um total de 36 estações. Em 2014, foi inaugurada mais uma estação, a Uruguai, situada na Tijuca, totalizando agora 42 quilômetros de extensão. O sistema conecta o centro de atividade econômica da região metropolitana às Zona Sul e Norte e à Baixada Fluminense, áreas residenciais e de maior concentração de mão de obra. O MetrôRio também opera duas linhas de ônibus sob a denominação Metrô Na Superfície, que são utilizadas para trazer às estações os passageiros de bairros não atendidos diretamente pelas linhas do metrô.

O sistema metroviário é interligado aos demais modais utilizados na cidade por meio do Bilhete Único Intermunicipal, incluindo as 17 linhas de ônibus, o sistema ferroviário urbano e as barcas que ligam o município de Niterói ao centro do Rio de Janeiro.

O MetrôRio investiu, em 2013, R\$247,7 milhões¹ em melhorias do sistema e outras ações. A empresa completou nesse ano a entrada em operação de seus 19 novos trens, elevando em 63% a frota total. A concessionária investiu R\$320 milhões na compra das composições. Os recursos fazem parte de um pacote de R\$1,15 bilhão de investimentos em melhorias no sistema.

1. Investimento total realizado pela concessionária. Não considera a participação da Invepar.

O MetrôRio investiu, em 2013, R\$247,7 milhões em melhorias do sistema e outras ações. A empresa completou nesse ano a entrada em operação de seus 19 novos trens, elevando em 63% a frota total. A concessionária investiu R\$320 milhões na compra das composições. Os recursos fazem parte de um pacote de R\$1,15 bilhão de investimentos em melhorias no sistema

Com os novos trens, o MetrôRio ofertou 830 mil lugares diários ao longo do ano. Em dezembro, com a reabertura da estação General Osório – fechada em virtude das obras na Linha 4 –, permitindo a operação plena de todos os 49 trens, a oferta de lugares subiu para 1,2 milhão diários.

A empresa emprega, hoje, 4.478 trabalhadores, dos quais 2.473 são diretos e 2.005 são prestadores de serviço. Em 2013, a empresa gerou um valor econômico direto de R\$583,8 milhões, dos quais R\$167,0 milhões foram destinados a pagamentos de salários e benefícios a colaboradores.

Conheça os detalhes das atividades do MetrôRio em 2013 no link <http://ri.invepar.com.br/rao2013/>.

Perfil MetrôRio

Localização

Rio de Janeiro

Estrutura acionária

100% Invepar

Objeto da concessão

Operar e manter o sistema metroviário da cidade do Rio de Janeiro, tendo sob seu controle a exploração do serviço público de transporte metroviário de passageiros das Linhas 1 e 2, além dos trechos decorrentes da expansão dessas linhas

Extensão

Linha 1: 17 km (20 estações – contando com a estação Uruguai); Linha 2: 30,2 km (26 estações). Considerando trecho compartilhado - extensão total: 41,9 km

Período de concessão

2009 a 2038

Valor econômico direto gerado (em milhares de R\$) – [GRI EC1]

| | |
|----------|---------|
| Receitas | 3.191,7 |
|----------|---------|

Valor econômico distribuído (em milhares de R\$)

| | |
|---------------------|------------|
| Custos operacionais | 170.056,69 |
|---------------------|------------|

| | |
|-------------------------------------|------------|
| Salários e benefícios de empregados | 167.044,31 |
|-------------------------------------|------------|

| | |
|---------------------------------------|-----------|
| Pagamentos para provedores de capital | 69.224,00 |
|---------------------------------------|-----------|

| | |
|-----------------------|-----------|
| Pagamentos ao governo | 76.243,00 |
|-----------------------|-----------|

| | |
|-----------------------------|------|
| Investimentos na comunidade | 0,00 |
|-----------------------------|------|

| | |
|---|----------------|
| Total do valor econômico distribuído | 482.568 |
|---|----------------|

| | |
|---|-------------------|
| Valor econômico acumulado (valor econômico gerado - valor econômico distribuído) | 101.195,80 |
|---|-------------------|

MetrôBarra

No final de 2012, a Invepar firmou contrato que lhe conferiu o direito de concessão para construir, operar e manter a Linha 4 do metrô do Rio de Janeiro até 2036. A controlada responsável foi batizada de MetrôBarra. Essa empresa fez, em 2013, investimentos que perfizeram R\$66,4 milhões¹. Com sua entrada em operação, em 2016, a Linha 4 deverá acrescentar 16 quilômetros e seis novas estações ao sistema metroviário da cidade, fazendo a ligação entre a Barra da Tijuca e o centro, atingindo cerca de 300 mil passageiros por dia. As obras já começaram, acarretando no fechamento, em 2013, das Estações Cantagalo e Ipanema/General Osório. Ambas foram reabertas no fim do ano, a última dez dias antes do cronograma preestabelecido.

1. Investimento total realizado pela concessionária. Não considera a participação da Invepar.



VLT Carioca

A Invepar passou a integrar, em 2013, o Consórcio VLT Carioca, formado também pelas empresas Actua Assessoria S.A. (controlada pela CCR S.A.), Odebrecht TransPort S.A., RIOPAR Participações S.A., Benito Roggio Transporte S.A. e RATP do Brasil Operações, Participações e Prestações de Serviços para Transporte Ltda. Esse consórcio venceu a licitação para as obras de implantação, compra dos trens e sistemas, operação e manutenção do sistema de VLTs (Veículos Leves sobre Trilhos), que ligará a Zona Portuária ao centro financeiro da cidade do Rio de Janeiro e ao Aeroporto Santos Dumont.

O Rio de Janeiro será a primeira cidade a receber o VLT. Ao todo, serão seis linhas, distribuídas ao longo de 28 quilômetros de extensão e com integração com os mais diversos modais, do metrô às barcas de transporte marítimo Rio-Niterói, o que demonstra mais uma vez a preocupação da Invepar com a mobilidade inteligente e sustentável

O contrato da concessão foi assinado com o Município do Rio de Janeiro em 14 de junho de 2013, sendo válido por um período de 25 anos. Desde a assinatura até o fim de 2013, foram investidos R\$40,6 milhões¹ dos sistema VLT.

O Rio de Janeiro será a primeira cidade a receber esse tipo de veículo. Ao todo, serão seis linhas, distribuídas ao longo de 28 quilômetros de extensão e com integração com os mais diversos modais, do metrô às barcas de transporte marítimo Rio-Niterói, o que demonstra mais uma vez a preocupação da Invepar com a mobilidade inteligente e sustentável. As obras para a construção do sistema, iniciadas no segundo semestre de 2013, foram divididas em duas etapas. A primeira será a implantação do trecho Vila de Mídia-Santo Cristo-Praça Mauá-Cinelândia, com prazo para conclusão no segundo semestre de 2015. A segunda, a ser finalizada no primeiro semestre de 2016, contemplará os trechos Central-Barcas, Santo Cristo-América-Central-Candelária, América-Vila de Mídia, e Barcas-Santos Dumont. Em 2013, foram feitos o acompanhamento e gerenciamento do projeto linha 4 e a contratação de fornecedor para a fabricação de 15 trens, com 90 vagões no total.

1. Investimento total realizado pela concessionária. Não considera a participação da Invepar.



03

Resultados sustentáveis

Sustentabilidade

O conceito de sustentabilidade

Em linhas gerais, o conceito de desenvolvimento sustentável está apoiado em um tripé formado por múltiplas dimensões que, quando trabalhadas em conjunto, permitem "satisfazer as necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir suas próprias necessidades" (Brundtland, Gro Harlem. Relatório da Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, 1988).

No contexto empresarial, a sustentabilidade visa assegurar o sucesso do negócio em longo prazo e ao mesmo tempo contribuir para o desenvolvimento econômico e social da comunidade, um meio ambiente saudável e uma sociedade estável, conceito formulado por John Elkington e que se tornou amplamente conhecido como o *Triple Bottom Line*. Na prática esse conceito considera três critérios de avaliação do desempenho empresarial: Econômico, Social e Ambiental e, igualmente importante, requer também a prática de três processos fundamentais: o engajamento das partes interessadas, a transparência e a responsabilidade e prestação de contas.

A Invepar busca responder a essa pergunta conduzindo seus negócios de maneira ética e responsável, superando as exigências das legislações nacionais e internacionais. Ao produzir mais uma vez um relatório de sustentabilidade, no qual reporta indicadores relacionados às dimensões do tripé – tratados nos capítulos a seguir –, dá continuidade ao ciclo de aperfeiçoamento da gestão da responsabilidade social iniciado em 2012. E, principalmente, valendo-se de seu *core business*, a Invepar procura contribuir para uma mobilidade sustentável, tema que será tratado com maior profundidade em "Mobilidade sob a ótica da sustentabilidade" (veja na pág. 60).

Preceitos para uma Atuação Empresarial Sustentável





Mobilidade sob a ótica da sustentabilidade

A Invepar contratou, em 2013, o UniEthos, organização de apoio e assessoramento ligada ao Instituto Ethos, com o objetivo de obter subsídios para a formulação de uma estratégia corporativa de mobilidade sustentável, que combine a oferta de serviços de alta qualidade com a rentabilidade dos investimentos, o desenvolvimento econômico e a melhoria da mobilidade das cidades e regiões onde atua.

Para tanto, o UniEthos formatou um amplo estudo sobre o tema, que envolveu uma série de avaliações intermediárias, incluindo uma análise dos requisitos de sustentabilidade exigidos por investidores globais (bancos de desenvolvimento regionais, fundos de investimento, bolsas de valores) com olhar específico sobre a materialidade de empresas do setor de infraestrutura de transporte (veja no texto Materialidade no setor de infraestrutura e transporte), e um estudo aprofundado sobre os Desafios da Mobilidade. Este último tópico foi complementado com a realização de uma pesquisa de *benchmarking* com as principais referências nacionais e internacionais de mobilidade no setor privado e em políticas públicas de transporte.

O resultado final do estudo será utilizado internamente para guiar as decisões da Invepar relacionadas às licitações de modais de transporte público e rodoviários, bem como na pesquisa de soluções para a circulação nos grandes centros urbanos. Com esse material, a Invepar acredita que poderá contribuir de maneira ainda mais proativa com os governos, ajudando-os a tomar medidas que atendam às necessidades de mobilidade da população. Devido à relevância do estudo para a sociedade, a Invepar e o UniEthos decidiram publicá-lo em 2014.

O desenvolvimento de modelos de negócios para a oferta de serviços integrados de mobilidade sustentável pela Invepar responde a oportunidades identificadas nas análises de mercado e de expectativas da sociedade. No levantamento sobre investidores globais no setor de infraestrutura e transportes foi identificado um grande interesse em empresas que gerenciem de forma adequada os impactos sociais e ambientais e que explorem novas oportunidades no mercado de serviços de mobilidade. A pesquisa de *benchmarks* mostrou também que a oferta de serviços diversificados e integrados é uma estratégia que vem sendo adotada por empresas líderes no setor.

A mobilidade é normalmente considerada uma responsabilidade dos governos e é agravada pela dificuldade da integração dos planos das distintas esferas de poder, mas a insuficiência dos investimentos realizados nas últimas décadas e a falta de recursos para uma solução consistente dos problemas abrem uma grande oportunidade para as empresas privadas. O desenvolvimento de soluções integradas de mobilidade nos serviços oferecidos pelas empresas de infraestrutura e de transporte pode proporcionar ampliação desse mercado. Mais do que isso, a solução de problemas sociais de forma lucrativa pode proporcionar às empresas um propósito que as coloque em novas posições no relacionamento com a sociedade. Empresas com legitimidade são mais capazes de reduzir riscos, de atrair melhores talentos, melhores fornecedores e clientes, atrair investidores com visão de longo prazo, facilitar a identificação de oportunidades de inovação, além de exercer um papel de liderança na sociedade.

Essas são algumas das premissas consideradas na proposição de uma estratégia de mobilidade sustentável para a Invepar, que em 2014 aplicará o conceito em projeto piloto a ser conduzido em uma das empresas do grupo.

De acordo com o WBCSD (sigla em inglês para Conselho Empresarial Mundial para o Desenvolvimento Sustentável), mobilidade sustentável por ser definida como a capacidade de satisfazer desejos e necessidades da sociedade para mover livremente, obter acesso, comunicação, comércio e estabelecer relações sem sacrificar outros valores fundamentais humanos ou ecológicos, hoje ou no futuro

Materialidade no setor de infraestrutura e transporte

Empresas que atuam no setor de infraestrutura são normalmente objeto de avaliação específica por parte dos investidores. Na análise da materialidade do setor, nas condições específicas do mercado e da regulação brasileira, podem ser destacados critérios relevantes entre as questões ambientais, sociais e relacionadas à governança corporativa. Veja esses critérios no quadro abaixo.

Fazendo a comparação entre as políticas ambientais, sociais e de governança da Invepar e os critérios utilizados pelos investidores para avaliação das empresas, foram identificados os principais eixos para o fortalecimento da estratégia e gestão da empresa para essas questões. Os gaps identificados serão objeto de reflexões e planos de ação em 2014.

Questões ESG¹ mais relevantes para o setor de infraestrutura e transporte

| GOVERNANÇA | SOCIAL | AMBIENTAL | CONFORMIDADE | REPUTAÇÃO |
|---------------------------------|---|------------------------|-------------------------|---------------------------------|
| Padrões do Novo Mercado Bovespa | Condição de Trabalho na Empresa e na Cadeia de Fornecedores | Impactos Sobre o Clima | Políticas Anticorrupção | Relacionamento com Stakeholders |
| Transparência | Impactos sobre Comunidades | Biodiversidade | Riscos de Regulação | Relação com Governo |
| | Impactos Sobre a Mobilidade | Resíduos | Transparência | Exposição na Mídia |

1. ESG - sigla em inglês para os temas de Meio Ambiente, Social e Governança

Desempenho financeiro

Receitas

Em 2013, a Invepar atingiu uma Receita Bruta Consolidada de R\$5,1 bilhões, mais que o dobro em relação ao mesmo exercício de 2012. Parte dessa receita, R\$2,4 bilhões, é relacionada à receita de construção advinda das normas do IFRS.

| R\$ MM | 2013 | 2012 | Δ |
|---|----------------|----------------|---------------|
| Receita Bruta | 5.077,0 | 2.383,9 | 113,0% |
| Receita de Rodovias | 691,3 | 498,8 | 38,6% |
| Receita de Mobilidade Urbana | 576,3 | 541,3 | 6,5% |
| Receita de Aeroportos | 1.407,8 | 148,9 | 845,5% |
| Receita de Construção (IFRS) | 2.401,7 | 1.194,8 | 101,0% |
| Receita Bruta Ajustada¹ | 2.675,4 | 1.189,1 | 125,0% |
| Deduções da Receita Bruta | (220,1) | (93,7) | 134,8% |
| Receita Bruta Ajustada¹ | 2.455,3 | 1.095,3 | 124,2% |

¹ Desconsidera os impactos do IFRS em relação à Receita de Construção.

Para efeito de análise, a Receita Líquida Ajustada não contempla os impactos do IFRS (itens não caixa). A Receita Líquida Ajustada (ROL Ajustada) atingiu aproximadamente R\$2,5 bilhões em 2013, um crescimento de R\$1,4 bilhão ou 124,2% em relação ao exercício anterior.

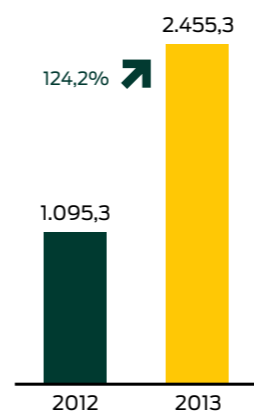


R\$ 5,1 bilhões

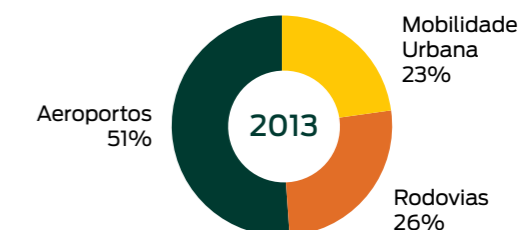
de Receita Bruta Consolidada em 2013

mais que o dobro em relação ao mesmo exercício de 2012

Receita Líquida Ajustada (em R\$ milhões)



Composição da Receita Líquida Ajustada



Desempenho proporcional da Invepar em 2013

Considerando a proporcionalidade da Invepar nas Empresas, a Receita Líquida Ajustada Pró-forma em 2013 atingiu R\$ 1.856,7 milhões, um aumento de 69,3% frente à receita de 2012 de R\$ 1.096,6 milhões.

| Indicadores Financeiros (R\$ MM) | 2013 | 2012 | Δ |
|---|----------------|----------------|--------------|
| Receita Líquida Ajustada¹ | 1.856,7 | 1.096,6 | 69,3% |
| Receita de Rodovias | 726,0 | 528,6 | 37,3% |
| Receita de Mobilidade Urbana | 551,7 | 506,9 | 8,8% |
| Receita de Aeroportos | 579,0 | 61,1 | 847,3% |

Destaques por segmento



Rodovias: o crescimento de R\$186,9 milhões em relação a 2012 ocorreu, principalmente, devido ao aumento no volume de tráfego ocasionado pelo início da prestação de serviço da VPR, assim como pelo aumento da demanda na CART e na CLN.



Mobilidade Urbana: o crescimento de R\$44,8 milhões em relação ao período anterior foi decorrente do aumento no volume de passageiros pagantes do MetrôRio.



Aeroporto: o crescimento de R\$1,1 bilhão de receita se justifica pelo fato de 2013 ter sido o primeiro ano de operação completa do Aeroporto Internacional de São Paulo pela Invepar, sendo que em 2012 as receitas só passaram a ser auferidas pela concessionária a partir de 15 de novembro.

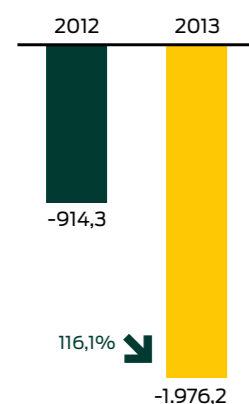
Custos e Despesas

Os Custos e Despesas Operacionais totalizaram R\$4,3 bilhões em 2013. Foram incluídos nesse valor R\$2,3 bilhões de custo de construção e R\$12,9 milhões de provisão para manutenção relacionados ao IFRS. Para efeito de análise, os Custos e Despesas Operacionais Ajustados não contemplam esses valores. Em relação a 2012, houve um aumento de R\$1,1 bilhão em Custos e Despesas Operacionais Ajustados.

| R\$ MM | 2012 | 2013 | Δ |
|--|------------------|------------------|---------------|
| Custos & Despesas Operacionais | (4.336,8) | (2.095,0) | 107,0% |
| Pessoal | (501,1) | (277,9) | 80,4% |
| Conservação & Manutenção | (174,7) | (90,3) | 93,4% |
| Operacionais | (287,8) | (163,8) | 75,7% |
| Outorga Variável | (151,8) | (21,6) | 601,8% |
| Despesas Administrativas | (209,3) | (141,1) | 48,4% |
| Custo de Construção (IFRS) | (2.347,7) | (1.174,2) | 99,9% |
| Provisão para Manutenção (IFRS) | (12,9) | (6,5) | 97,6% |
| Depreciação & Amortização | (651,4) | (219,6) | 196,6% |
| Custos & Despesas Operacionais Ajustado¹ | (1.976,2) | (914,3) | 116,1% |

¹ Desconsidera os impactos do IFRS em relação à Receita e ao Custo de Construção e à Provisão para Manutenção.

Custos e Despesas Operacionais Ajustados¹ (em R\$ milhões)



¹ Desconsidera os impactos do IFRS em relação à Receita e ao Custo de Construção e à Provisão para Manutenção.

Razões para o aumento nos Custos e Despesas Operacionais Ajustados

Novas empresas (desconsiderando GRU Airport): as empresas pré-operacionais ou com menos de 12 meses de operação – VPR e MetrôBarra – adicionaram R\$56,0 milhões de custos e despesas ao grupo.

Mobilidade Urbana: aumento de custos e despesas na operação do MetrôRio em R\$49,0 milhões no ano de 2013 devido à evolução do quadro de funcionários, reajustes salariais, renovação e aumento de locação da frota de ônibus da operação Metrô Na Superfície, além de maiores gastos operacionais advindos do aumento da frota de 30 para 49 trens.

Aeroporto: primeiro ano completo de operação de GRU Airport, elevando em R\$887,2 milhões de custos e despesas no ano.

EBITDA & Margem EBITDA

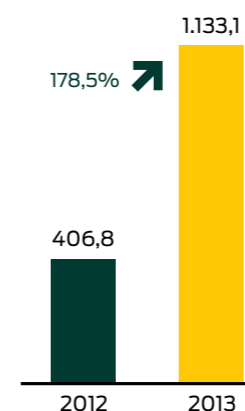
O EBITDA consolidado, considerando o impacto IFRS, totalizou R\$1,2 bilhão, um aumento de 179,0% em relação a 2012. O EBITDA Ajustado consolidado, líquido do efeito do IFRS, atingiu R\$1,1 bilhão, com uma Margem EBITDA de 46,1%. Com esse resultado, houve crescimento de R\$726,3 milhões e aumento de 9,0 p.p. da Margem EBITDA Ajustada em relação a 2012.

| R\$ MM | 2012 | 2013 | Δ |
|---|------------------|----------------|------------------|
| Equivalência Patrimonial | 2,6 | 6,2 | -57,4% |
| EBIT | 522,8 | 201,2 | 159,8% |
| (+) Depreciação & Amortização | 651,4 | 219,6 | 196,6% |
| EBITA¹ | 1.174,2 | 420,8 | 179,0% |
| Ajustes | (41,1) | (14,0) | 193,6% |
| (-) Receita de Construção (IFRS) | (2.401,7) | (1.194,7) | 101,0% |
| (+) Custo de Construção (IFRS) | 2.347,7 | 1.174,2 | 99,9% |
| (+) Provisão de Manutenção (IFRS) | 12,9 | 6,5 | 97,6% |
| EBITDA Ajustado² | (1.133,1) | 406,8 | 178,5% |
| Receita Líquida Ajustada² | (2.455,3) | 1.095,3 | 124,2% |
| Margem EBITDA (%) Ajustada¹ | 46,1% | 37,1% | 9,0 p.p.% |

¹ Instrução CVM N°527/12;

² Desconsidera os impactos do IFRS em relação à Receita e Custo de Construção e à Provisão para Manutenção;

EBITDA Ajustado² (em R\$ milhões)



¹ Desconsidera os impactos do IFRS em relação à Receita e Custo de Construção e à Provisão para Manutenção;

Desempenho proporcional

O EBITDA Ajustado Pró-forma atingiu R\$ 825,5 milhões em 2013, 92,6% maior do que resultado de 2012.

| Indicadores Financeiros (R\$ MM) | 2013 | 2012 | Δ |
|----------------------------------|-------|-------|----------|
| EBITDA Ajustado ¹ | 825,5 | 428,7 | 92,6% |
| Margem EBITDA (%) Ajustada | 44,5% | 39,1% | 5,4 p.p. |
| Resultado Líquido | 96,32 | 24,6 | -491,2% |

Impactos de cada segmento no EBITDA e na Margem EBITDA

Rodovias: R\$120,9 milhões de crescimento entre 2012 e 2013, principalmente relacionado ao início da prestação de serviços da VPR (R\$84,7 milhões), em fevereiro de 2013, ao *ramp up* da CART (R\$23,9 milhões) e à adição de R\$13,0 milhões da LAMSA.

Mobilidade Urbana: R\$0,9 milhão de crescimento influenciado pelo aumento de passageiros pagantes entre os períodos.

Aeroporto: primeiro ano completo de operação de GRU Airport, que adicionou ao grupo R\$624,1 milhões de EBITDA Ajustado no período.

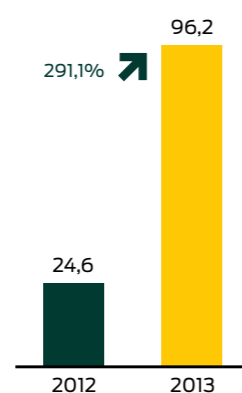
Resultado financeiro

O resultado financeiro de 2013 totalizou R\$232,1 milhões em dívidas líquidas, valor R\$80,0 milhões superior ao verificado em 2012. Os segmentos de Rodovias e Aeroportos tiveram um aumento das despesas líquidas de R\$59,0 milhões e R\$57,4 milhões, respectivamente, totalizando R\$116,3 milhões. Por outro lado, o segmento de Mobilidade Urbana apresentou uma melhora no resultado financeiro de R\$66,9 milhões, devido ao menor custo da dívida e de variação cambial sobre provisões contábeis.

Lucro líquido

O Lucro Líquido do exercício foi de R\$96,2 milhões, representando um aumento de quase quatro vezes ou de R\$71,6 milhões em relação a 2012 (R\$24,6 milhões).

Lucro Líquido (em R\$ milhões)



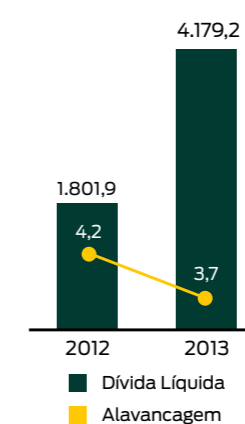
Disponibilidades e endividamento

| R\$ MM | 2013 | 2012 | Δ |
|-------------------------------|----------------|----------------|---------------|
| Dívida Bruta | 6.147,6 | 3.518,6 | 74,7% |
| Curto Prazo | 463,2 | 116,2 | 298,6% |
| Longo Prazo | 5.684,5 | 3.402,4 | 67,1% |
| Disponibilidades | 1.698,5 | 1.716,7 | 14,7% |
| Caixa e equivalentes de caixa | 1.410,6 | 1.025,3 | 37,6% |
| Aplicações Financeiras | 557,9 | 691,4 | -19,3% |
| Dívida Líquida | 4.179,2 | 1.801,9 | 131,9% |

O grupo Invepar encerrou o exercício de 2013 com saldo de caixa disponível e aplicações financeiras no total aproximado de R\$2,0 bilhões, 14,7% superior a 2012. O aumento decorreu das captações e da geração de caixa operacional do grupo.

- ▶ A dívida bruta consolidada atingiu R\$6,1 bilhões no exercício, um aumento de 74,7% em relação a 2012, equivalente a R\$2,6 bilhões de captações líquidas. O montante da dívida com vencimento no longo prazo representava 92% em 31 de dezembro de 2013, ante 96% na mesma data de 2012.
- ▶ O crescimento da dívida ocorreu em razão da captação de empréstimos, debêntures e notas promissórias para os investimentos das concessões, entre as quais se destacam:
 - ▶ Captação de R\$1,8 bilhão para GRU Airport. Parte desse montante quitou o empréstimo-ponte contratado no final de 2012. Essa captação é parte de um montante total contratado junto ao BNDES de R\$3,4 bilhões (R\$2,4 bilhões a serem liberados diretamente pelo BNDES e R\$1,0 bilhão por repasse, dividido entre BB, Bradesco, CEF, HSBC e IBBA);
 - ▶ Captação de R\$600 milhões por meio de emissão de debêntures para o MetrôBarra (parte dessa captação quitou uma primeira emissão de R\$150 milhões ocorrida no primeiro semestre);
 - ▶ Liberação de parte do financiamento contratado para a VPR em 2012, no valor de cerca de R\$330 milhões (405 milhões de Novos Soles Peruanos);
 - ▶ Emissão da 6ª Nota Promissória do MetrôRio no montante de R\$160 milhões;
 - ▶ Liberação de cerca de R\$95 milhões para a CART, no contexto do contrato de financiamento de longo prazo junto ao BNDES assinado em 2010.

Endividamento (em R\$ milhões)



Principais investimentos

Os investimentos feitos pelo grupo Invepar totalizaram R\$2,8 bilhões em 2013. Entre os principais investimentos realizados neste ano e a serem realizados para os próximos, podem ser destacados:

Rodovias



Via Parque Rímac

- Avanço na construção do túnel de 2 quilômetros por baixo do Rio Rímac;
- Início da construção de 6 dos 12 viadutos previstos para o projeto;
- Construção do Complexo Multifamiliar Patio Unión, destinado às famílias reassentadas;
- Requalificação de 16 quilômetros da Via de Evitamiento;
- Implementação tecnológica (CCO, ITS, Vídeo Wall, Contadores Laser, câmeras de vídeo);
- Aquisição de veículos;
- Implementação das praças de pedágio.

CLN

Obras de restauração e retomada das obras de duplicação da última etapa do Trecho Itacimirim - Praia do Forte e Ponte sobre Rio Pojuca.

CART

- Continuação das obras de duplicação de via – cerca de 86 quilômetros concluídos no quinto ano da concessão;
- Implantação de melhorias na via como as obras no “Trevão de Ourinhos”, recuperação de mais de 206 pontos de erosão e restauração de cerca de 209 quilômetros de pista simples ao longo do trecho sob concessão, entre outras ações.

Mobilidade urbana



MetrôRio

- Entrada em operação dos 19 novos trens adquiridos, que possibilitaram a expansão da capacidade em mais de 60%, totalizando 49 trens, com 294 carros;
- Construção da Estação Uruguai (inaugurada em 15 de março de 2014);
- Implantação de novas subestações retificadoras de energia nas Estações e no Centro de Manutenção, com previsão de conclusão no segundo trimestre de 2014;
- Construção de novo estacionamento de trens.

MetrôBarra

- Acompanhamento e gerenciamento do projeto linha 4 e contratação para fabricação de 15 trens com 90 vagões no total.

Aeroportos



GRU Airport

Ao longo de 2013, foram concluídos diversos investimentos relevantes para a ampliação e modernização da estrutura do aeroporto:

- O primeiro edifício-garagem, em maio de 2013, que acrescentou 2.644 vagas de estacionamento;
- Um novo Data Center e Centro de Controle (GCC), em julho de 2013;
- A expansão do TPS 2, em agosto de 2013, em aproximadamente 6 mil metros quadrados, com uma nova praça de alimentação e duplicação da loja de *Duty Free* de desembarque;
- O Pátio Lima, com 13 novas posições para aeronaves categoria E;
- A ampliação do Terminal de Cargas, totalizando 97 mil metros quadrados;
- O início da reforma e da ampliação da pista de taxiamento, a PR-A, que irá aumentar a eficiência operacional aérea;
- A aquisição de veículo de combate a incêndios, o Panther, um dos mais modernos do mundo, utilizado em mais de 80 aeroportos;
- Até abril de 2014, serão inaugurados dois pátios adicionais, aumentando em mais 34 posições de aeronaves;
- Em maio de 2014 será inaugurado o novo terminal de passageiros (TPS 3), que aumentará a capacidade do aeroporto em 12 milhões de passageiros por ano. Também foi iniciada a reforma e o alargamento da pista 09L/27R visando receber aeronaves da categoria “F”.

Destinação dos resultados

Propõe-se que o Lucro Líquido de R\$96,2 milhões obtido no exercício concluído em 31 de dezembro de 2013 seja distribuído da seguinte forma:

- R\$4,8 milhões para constituição da reserva legal de 5% conforme a Lei nº 6.404/76;
- R\$22,8 milhões referente aos dividendos mínimos obrigatórios de 25%, conforme estabelecido no Estatuto Social da Invepar;
- R\$68,6 milhões para a conta de Reserva de Retenção de Lucros, conforme Orçamento de Capital apresentado nos termos do art. 196 § 1º da Lei nº 6.404/76.

Desempenho operacional

Rodovias

O tráfego consolidado de Veículos Equivalentes Pagantes (VEP) nas rodovias controladas pela Invepar cresceu 44,0% em 2013 em relação ao ano anterior. Esse aumento foi influenciado principalmente pelo início da prestação de serviços da Via Parque Rímac em Lima, no Peru, pela qual circularam 55 milhões de VEPs; pelo aumento de 12,1% no tráfego da CBN devido às melhorias na via em função das obras realizadas; e pelo crescimento de 9,6% no tráfego da CART, influenciado pelo agronegócio da região.

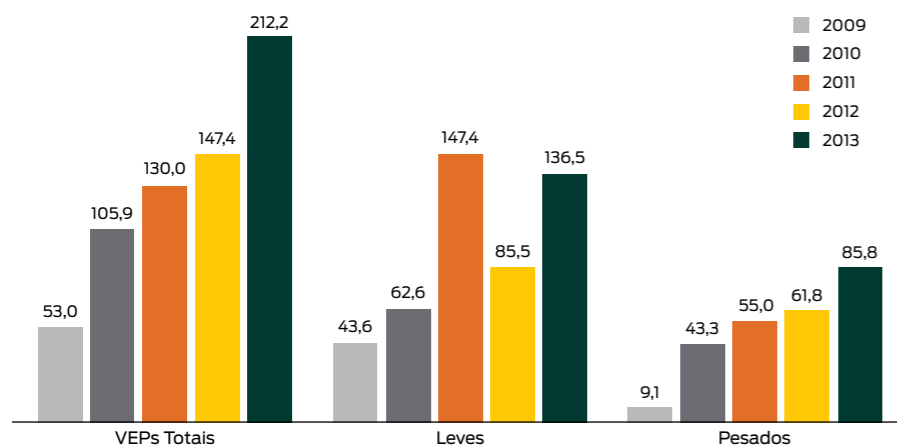


A Invepar possui **1.963,8 quilômetros de rodovias**, sendo 1.938,8 quilômetros **no Brasil** e 25 quilômetros **no Peru**

Foram feitos diversos investimentos nas rodovias da Invepar em 2013, entre os quais se destacam:

- ▶ **Via Parque Rímac:** avanço na construção do túnel de dois quilômetros por baixo do Rio Rímac; início da construção de 6 dos 12 viadutos previstos para o projeto; construção do Complexo Multifamiliar Patio Unión, destinado às famílias reassentadas; requalificação de 16 quilômetros da Via de Evitamiento; implementação tecnológica (CCO, ITS, Video Wall, Contadores Laser, câmeras de vídeo); aquisição de veículos; e implementação das praças de pedágio.
- ▶ **CLN:** obras de restauração e retomada das obras de duplicação da última etapa do Trecho Itacimirim - Praia do Forte e Ponte sobre o Rio Pojuca.
- ▶ **CART:** continuação das obras de duplicação de via – mais de 80 quilômetros concluídos no quinto ano da concessão; e implantação de melhorias na via, como as obras no “Trevão de Ourinhos”, a recuperação de mais de 206 pontos de erosão e a restauração de 209 quilômetros de pista simples ao longo do trecho sob concessão, entre outras ações.

Tráfego de Veículos nas Rodovias da Invepar (em milhões)



Mobilidade urbana

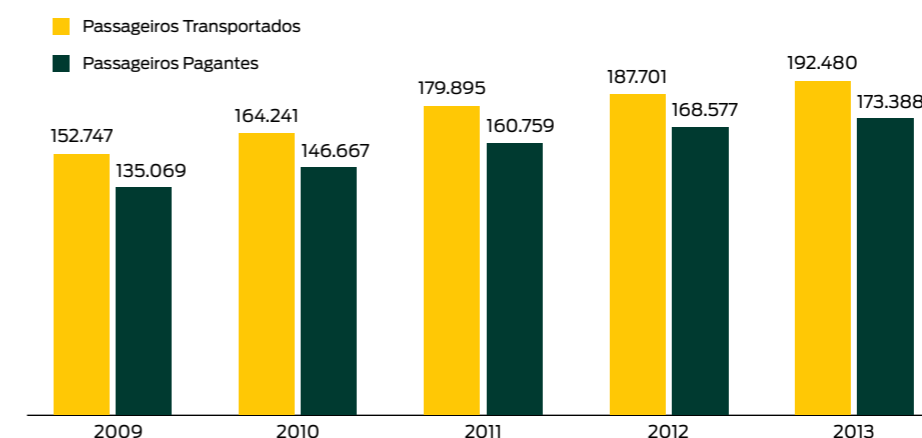
O fechamento provisório, em fevereiro, da Estação General Osório para a execução de obras de expansão da Linha 4 do metrô do Rio de Janeiro (RJ) impactou negativamente o crescimento do fluxo de passageiros em 2013. A reabertura na segunda quinzena de dezembro aponta para uma recuperação em 2014. A estação Cantagalo também ficou provisoriamente fechada por duas semanas no primeiro trimestre do ano. Apesar desses acontecimentos, devido à maior capacidade do sistema com a operação dos novos trens e ao reforço dos ônibus na superfície, a Invepar registrou um número de passageiros transportados pelo metrô 2,5% maior em 2013 comparado ao ano anterior. O fluxo de passageiros pagantes foi ainda maior: 2,9% superior ao de 2012.

Ao todo, foram 19 novos trens adquiridos, que possibilitaram a expansão da capacidade em mais de 60%, totalizando 49 trens com 294 carros. Também foi feita a construção da Estação Uruguai (inaugurada em 15 de março de 2014); iniciada a implantação de novas subestações retificadoras de energia nas Estações e no Centro de Manutenção, com previsão de conclusão no segundo trimestre de 2014, e construído um novo estacionamento de trens.



Em 2013, os intervalos entre os trens do MetrôRio caíram de 6 para **4 minutos e 30 segundos** nas pontas das linhas e de 3 para **2 minutos e 15 segundos** no trecho de linha compartilhado

Tráfego de Veículos nas Rodovias da Invepar (em milhões)



Aeroportos

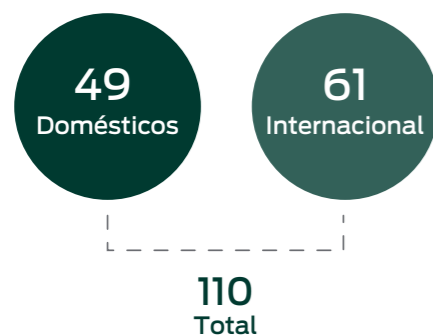
Em seu primeiro ano completo de operação do Aeroporto Internacional de Guarulhos, a concessionária GRU Airport registrou o crescimento de passageiros de 10% frente a 2012, atingindo a marca de 36 milhões de passageiros transportados. O que estimulou esse crescimento operacional foi a consolidação de GRU como um *hub* na América Latina. Houve aumento significativo no número de voos, tanto domésticos quanto internacionais, em decorrência das estratégias das companhias aéreas de concentrar tráfego em GRU e oferecer uma maior possibilidade de serviços e novas rotas aéreas aos seus passageiros. Também foram efetuados 284 mil pousos e decolagens, um aumento de 3,8% em relação a 2012, e processadas 344 mil toneladas de carga no Teca, volume 2,6% superior ao do ano anterior.



No segmento de aeroportos, a Invepar, que detém a concessão da GRU Airport, registrou **mais de 36 milhões de usuários em 2013**

Para atender à crescente demanda, foram feitos investimentos na ampliação e modernização da estrutura do aeroporto, incluindo: o primeiro edifício-garagem, que em maio acrescentou 2.644 vagas de estacionamento; novos *Data Center* e Centro de Controle, inaugurados em julho; a expansão do terminal de passageiros (TPS) 2 em aproximadamente 6 mil metros quadrados, que começou a funcionar em agosto com uma nova praça de alimentação e duplicação da loja de *Duty Free* de desembarque; o Pátio Lima, com 13 novas posições para aeronaves de categoria E; a ampliação do Terminal de Cargas (Teca), totalizando 97 mil metros quadrados; o início da reforma e ampliação da pista de taxiamento, a PR-A, que irá aumentar a eficiência operacional aérea; e a aquisição de veículo de combate a incêndios, o *Panther*, um dos mais modernos do mundo e utilizado em mais de 80 aeroportos. Entre abril e maio de 2014 serão inaugurados dois pátios adicionais, aumentando em mais 34 posições de aeronaves categoria C, e o novo TPS 3, que elevará a capacidade do aeroporto em 12 milhões de passageiros por ano. Também foram iniciados a reforma e o alargamento da pista 09L/27R, visando receber aeronaves da categoria F.

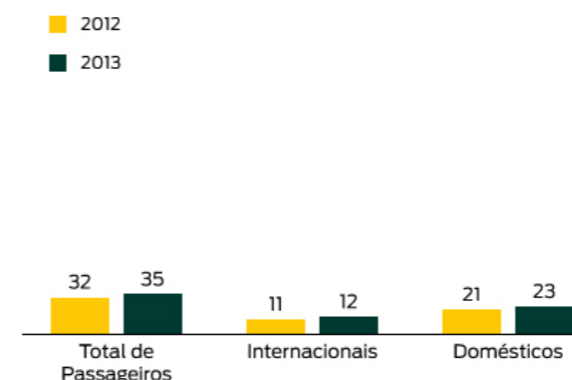
Destinos servidos Diretamente ou Por Meio de Escalas



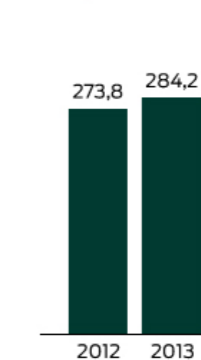
Novos Destinos Servidos desde 2013



Fluxo de Passageiros no Aeroporto (em milhões)



Movimento Total de Aeronaves em 2013 (em milhares)



Carga Total (em milhares de ton)



Desempenho socioambiental


Instituto Invepar

Como um grupo empresarial compromissado com o destino do País, a Invepar adota uma gestão responsável, promovendo a sustentabilidade no longo prazo e o desenvolvimento econômico com equilíbrio social e ambiental das comunidades em que atua. Por meio de seu Instituto, elabora suas diretrizes e princípios de Responsabilidade Social e Investimento Social Privado, tendo como seus principais focos de atuação:

Apoio ao desenvolvimento de iniciativas e processos de gestão responsável e sustentável às empresas do grupo



Valorização dos locais e das comunidades impactadas pelos seus negócios



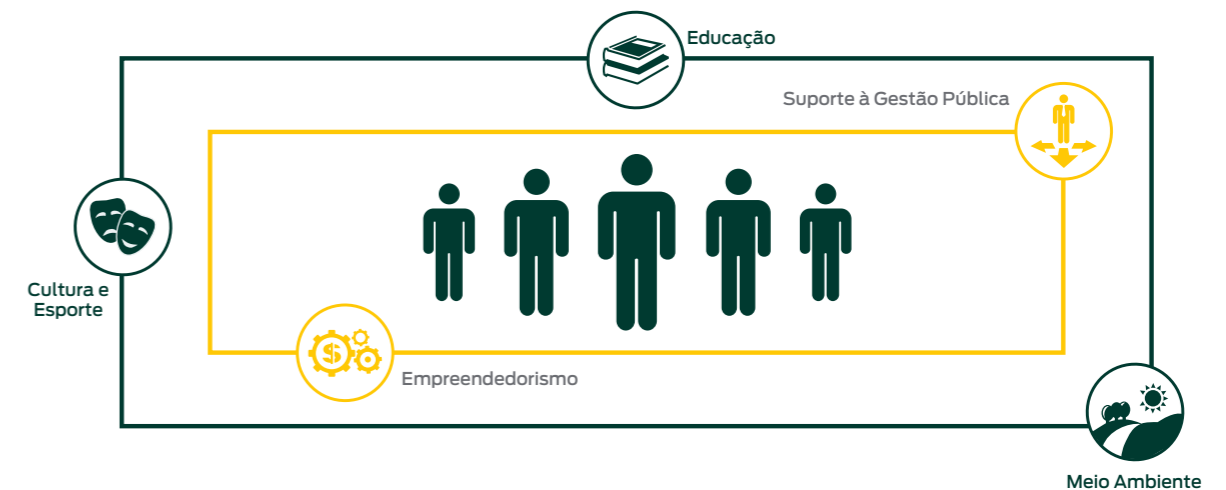
A atuação do Instituto tem suas responsabilidades pautadas na Política de Responsabilidade Socioambiental, que tem como diretrizes:

- A responsabilidade socioambiental é compromisso da Invepar, inerente ao jeito de suas empresas operarem, e é orientada pelo Instituto Invepar, por meio de padrões e procedimentos específicos.
- A responsabilidade socioambiental na Invepar é uma competência reconhecida e valorizada, que deve ser exercitada em todos os níveis.
- Cabe ao Instituto Invepar oferecer suporte técnico às empresas, visando à promoção de oportunidades e meios para orientar, esclarecer e favorecer ações e iniciativas sociais interna e externamente.
- O entendimento da realidade social, econômica e ambiental dos territórios e a efetiva participação das empresas na dinâmica socioterritorial.
- Ampliação da capacidade de atendimento socioambiental da empresa por meio de parceria com outras empresas, instituições públicas e/ou privadas, que atuam na região.

| Instituto Invepar | | |
|--|---|---|
| Missão | Visão | Valores |
| Mobilizar e apoiar a Invepar nas iniciativas de responsabilidade social em que as empresas do grupo atuam, articulam as ações e potencializam os resultados dos investimentos sociais. | Ser referência nacional em responsabilidade socioambiental, por meio da articulação de redes de parceria e de tecnologias sociais, contribuindo para o desenvolvimento sustentável. | Os mesmos da Invepar: - Pessoas e Equipes; - Honestidade; - Responsabilidade Socioambiental; - Empreendedorismo; - Comprometimento; - Respeito; - Inovação |

Investimento Social Privado

Pautada por sua Política de Responsabilidade Socioambiental, atua em três áreas temáticas consideradas fundamentais para o desenvolvimento e a valorização dos territórios impactados: educação, cultura e esporte, e meio ambiente, tendo o empreendedorismo e o suporte à gestão pública como temas transversais. Por meio do Instituto, a Invepar pode atuar também como agente modificador das comunidades de entorno.

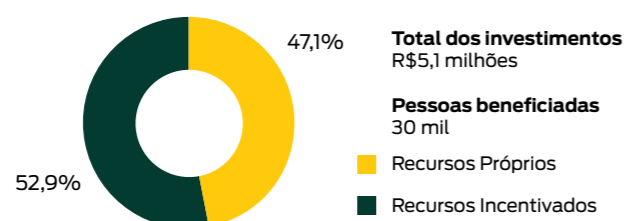


Investimentos

O Instituto elabora seu planejamento financeiro a partir do diagnóstico local das empresas e da aderência ao negócio. As despesas operacionais são custeadas pelas empresas do grupo em forma de rateio, utilizando como base o orçamento anterior, e de forma proporcional aos projetos a serem executados. Também são obtidos recursos por meio de parcerias com outras empresas, associações e fundações.

Nas empresas, outras formas de financiamento a projetos são os valores obtidos por conta do resultado financeiro, utilizando o FIA (Fundo para Infância e Adolescência) e as Leis Rouanet, ISS (Imposto sobre Serviços) e do Esporte. Em 2013, foram investidos, ao todo, R\$5,1 milhões em projetos socioambientais. A proporção desse investimento ficou em R\$2,4 milhões de recursos próprios e R\$2,7 milhões de recursos incentivados. Trinta mil pessoas foram diretamente beneficiadas pelos projetos.

Proporção dos Investimentos Socioambientais da Invepar em 2014



II Edital de seleção de projetos

O Instituto Invepar e as concessionárias LAMSA (RJ), CLN (BA), CART (SP), MetrôRio (RJ) e CBN (BA) abriram, em 25 de outubro de 2013, as inscrições para o II Edital de Seleção de Projetos Socioambientais, com conclusão agendada para 15 de janeiro de 2014.

Podem participar somente propostas relacionadas às áreas de atuação do Instituto. De 300 projetos inscritos, cerca de 40 projetos foram selecionados para receber apoio e recursos. Os investimentos contribuirão para a promoção do desenvolvimento socioambiental e econômico dos entornos das rodovias, da via expressa e das estações do MetrôRio, prioritariamente nas regiões de vulnerabilidade social, possibilitando a sinergia entre os resultados das ações de responsabilidade socioambiental e a presença das empresas nas regiões de forma mais eficiente

Os projetos selecionados podem ser conhecidos no link:

<http://www.invepar.com.br/midias/conteudo/pdf/resultado%20texto%20final.pdf>.

Iniciativas Apoiadas pela Invepar

Na área de apoio à gestão pública, o Instituto Invepar é parceiro de iniciativas de grande relevância social.

Rio Como Vamos

Trata-se de movimento de cidadania com o objetivo de melhorar a qualidade de vida do município do Rio de Janeiro. Entre outros projetos, a organização vem promovendo a discussão sobre mobilidade urbana na cidade com a participação do governo, das empresas e da sociedade civil. O Instituto Invepar tem acompanhado ativamente esse debate com cada um dos agentes envolvidos.



BISC Comunitas

O BISC (Benchmarking em Investimento Social Corporativo) representa um esforço de levantamento e análise de dados qualitativos e quantitativos. Trata-se de uma concepção abrangente e inovadora que pretende contemplar as diversas formas de ação social empreendidas pelas empresas com o objetivo de refletir o cenário brasileiro no setor. Também permite maior assertividade na tomada de decisão para os líderes empresariais e facilita a ação dos gestores dos programas de investimento social corporativo.



Plurale

A Invepar apoia e patrocina, desde sua criação, o Plurale, projeto independente e arrojado em defesa do amplo debate da Sustentabilidade, conduzido pela jornalista Sônia Araripe, que possui 30 anos de experiência jornalística, tendo passado pelas principais redações do País, entre as quais se destacam *Jornal do Brasil* e *O Dia*. Em 2013 foram comemorados seis anos da iniciativa com um seminário que discutiu como é possível ampliar práticas de sustentabilidade em um cenário hipermediático.



5ª Conferência das Cidades

A Invepar apoiou, em 2013, a 5ª Conferência Estadual das Cidades, cujo tema foi "Quem muda a cidade somos nós: reforma urbana já", presidida pela Secretaria de Estado de Obras do Rio de Janeiro, com apoio das Secretarias Estadual de Habitação, de Transportes, de Direitos Humanos e Assistência Social e de Desenvolvimento Regional, Abastecimento e Pesca. A finalidade do evento foi avançar na construção da Política Nacional e Estadual de Desenvolvimento Urbano, indicar as prioridades de atuação ao Governo do Estado e ao Ministério das Cidades e eleger os delegados e as entidades e membros do Conselho Estadual das Cidades para o triênio 2014/2016.



Sustainable Brands

Realizada em 8 e 9 de maio de 2013, na cidade do Rio de Janeiro, a Conferência *Sustainable Brands* reuniu profissionais de sustentabilidade e comunicação de todo o mundo interessados em construir melhores marcas. A Invepar patrocinou o evento e participou da mesa "Transformando a mobilidade de pessoas e bens" por meio de seu Diretor de Novos Negócios, Hilário Pereira. A *Sustainable Brands* é uma comunidade global que se propõe a repensar o papel das marcas corporativas e sua capacidade de gerar valor, fortalecer tendências e disseminar soluções sustentáveis para a sociedade.



Projetos de Investimento Social Privado

As empresas controladas pela Invepar executam iniciativas sociais próprias, financiadas por meio de investimento social privado. No geral, essas atividades têm cunho educacional, cultural ou ambiental e, em alguns casos, são voltadas à geração de renda ou à promoção do desenvolvimento socioeconômico das comunidades do entorno. Os principais projetos e ações realizados por cada empresa podem ser conferidos no [link](http://ri.invepar.com.br/rao2013/) <http://ri.invepar.com.br/rao2013/>.

Responsabilidade Social Corporativa

Internamente, a Invepar conta com a Gerência Executiva de Responsabilidade Social Corporativa, estabelecida em 2012 para viabilizar a transição da gestão de responsabilidade social para uma gestão mais alinhada ao conceito de sustentabilidade, em que os desempenhos social, econômico e ambiental têm equivalente relevância. A área atua lado a lado com os Comitês Internos de Responsabilidade Social, alocados nas empresas do grupo, com quem mantém contato constante para o intercâmbio de informações e experiências, o planejamento de ações e o estabelecimento conjunto de Planos Anuais de Melhoria em Responsabilidade Social, com objetivos e metas alocadas em diversas áreas funcionais das empresas.

A Invepar conta, ainda, com um grupo de pontos focais de responsabilidade social dentro das empresas, que se reúnem três vezes ao ano para discutir os desafios comuns, compartilhar informações e boas práticas e usar esses momentos para a capacitação.

Indicadores Ethos de Responsabilidade Social

Os Indicadores Ethos constituem uma ferramenta de gestão, com características de autoavaliação e planejamento. A Invepar vem estimulando desde 2012 o uso desses indicadores como importante subsídio para fundamentar o desenvolvimento anual de Planos de Melhoria Contínua para a gestão socialmente responsável e sustentável. Em 2013, CART, CBN, CLN, LAMSA, MetrôRio, VPR e GRU Airport elaboraram planos de ação tendo como referência a versão intermediária para 3ª geração dos Indicadores Ethos.

Invepar, CART, MetrôRio, LAMSA e CLN são empresas associadas ao Instituto Ethos de Empresas e Responsabilidade Social.



Compromissos voluntários

Pacto Global

Desde 2010, a Invepar assina o Pacto Global, iniciativa da ONU (Organização das Nações Unidas) que tem como objetivo mobilizar a comunidade empresarial internacional para a adoção, em suas práticas de negócios, de valores fundamentais e internacionalmente aceitos nas áreas de direitos humanos, relações de trabalho, meio ambiente e combate à corrupção.

Esses temas estão refletidos em dez princípios, derivados da Declaração Universal de Direitos Humanos, da Declaração da Organização Internacional do Trabalho sobre Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho, da Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento e da Convenção das Nações Unidas Contra a Corrupção.

Aderir ao Pacto foi um movimento natural, uma vez que os valores da Invepar convergem com esses princípios. Das empresas integrantes da Invepar, quatro já assinaram o documento, além da holding e do Instituto Invepar: LAMSA, CLN, CART e MetrôRio. Ser signatário da iniciativa reforça as convicções da Invepar e contribui para a sua boa reputação. As empresas signatárias compulsoriamente devem prestar contas anuais da evolução da implementação dos dez princípios em seus negócios por meio mecanismo de COP (Communication on Progress ou Comunicação de Progresso).



Invepar contra a corrupção

Com a entrada em vigor da nova lei brasileira anticorrupção, esse tema passou a fazer parte dos riscos regulatórios que envolvem os negócios do grupo.

Em 2013, todos os dirigentes e principais gestores das empresas controladas receberam explicações acerca da nova lei anticorrupção. As apresentações feitas pela Auditoria Interna tiveram como objetivo, além de explicar a lei e seus impactos para os negócios, compartilhar o plano Invepar de melhoria dos seus mecanismos de *compliance*.

Programa na Mão Certa

A LAMSA, a CLN, a CART e a CRT são signatárias dessa iniciativa, criada para estimular as empresas a assumir publicamente o compromisso de se engajar em ações contrárias à exploração sexual de crianças e adolescentes nas rodovias brasileiras.

Relacionamento com as partes interessadas

Stakeholders

A Invepar concluiu, em 2013, seu mapeamento de *stakeholders*. *Stakeholder* é o termo em inglês empregado para definir os públicos de relacionamento de uma companhia, ou seja, aqueles com os quais esta deve se relacionar institucionalmente, de acordo com a forma como eles impactam ou são impactados por ela. A empresa conseguiu determinar que seus principais *stakeholders* são: mercado, acionistas e sócios, público interno, poder público, poder concedente, sociedade, formadores de opinião e fornecedores.

No final desse mesmo ano, a Invepar iniciou a implantação de um sistema baseado na web para suporte à Gestão de *Stakeholders*, o que permitirá à empresa, a partir de 2014, fazer a gestão estratégica de seus públicos de relacionamento a partir da criação de planos específicos de engajamento.

São muitas as vantagens de mapear e compreender quem compõe os públicos de relacionamento de uma companhia. Mantendo um diálogo aberto, é possível entender as necessidades de ambas as partes e, a partir daí, traçar estratégias de impacto mútuo mais positivo.

As formas utilizadas atualmente para o diálogo com cada um dos stakeholders da Invepar estão detalhadas a seguir.

Desafio de 2013

Um dos grandes acontecimentos de 2013 foram as manifestações populares, ocorridas especialmente em meados do ano. Concentradas inicialmente em São Paulo (SP), rapidamente elas se espalharam por todo o País, levando milhares de pessoas, em sua maioria jovens, às ruas.

As manifestações começaram logo após o anúncio, pela Prefeitura Municipal paulistana, do reajuste das tarifas de ônibus. Capitaneadas pelo Movimento Passe Livre – que prega uma mobilidade pública gratuita –, exigiam o não aumento. Apesar de mais causas terem sido agregadas posteriormente, essa razão também foi adotada pelas populações das demais capitais brasileiras, onde reajustes também foram anunciados. Estendeu-se, inclusive, para outros tipos de transporte, como o rodoviário.

Como empresa administradora de concessões de infraestrutura de transportes, a Invepar viu-se no centro da discussão. Seus investimentos só podem ser feitos com contrapartidas financeiras, o que se tornou assunto delicado na ocasião. A empresa precisou enfrentar a situação diante da imprensa e de seus usuários, o que escolheu fazer com transparência.

Para tal, contou a *expertise* de seu Comitê de Crise. Em nenhum momento a Invepar emitiu opinião sobre as manifestações, por não julgar justo e cabível devido ao seu envolvimento com uma questão social. O que a Invepar buscou foi garantir a segurança e a mobilidade dos usuários em suas unidades e informá-los de forma clara, além de colocar em prática, com agilidade, um plano de contingência para proteger os patrimônios das empresas controladas. Não foram registrados fechamentos de praças de pedágio e apenas estações-chave do MetrôRio, posicionadas no epicentro dos eventos, ocasionalmente não operaram.

Os métodos para gerenciamento de crise são discutidos na Invepar e em suas empresas controladas há algum tempo, o que fez com que na ocasião do movimento popular, a empresa estivesse preparada para lidar com suas causas e efeitos. As consequências operacionais e financeiras podem ser conferidas nas seções específicas (páginas 70 e 62).

Usuários

[GRI PR5]

A Invepar serve a diferentes usuários, de diversos segmentos: passageiros, companhias aéreas, motoristas de veículos, entre outros. Como os usuários são influenciadores diretos do sucesso econômico da empresa, é fundamental estabelecer uma série de canais de comunicação com esse público. A ideia é que eles percebam o serviço não apenas como essencial para a sua locomoção obrigatória, mas também como um facilitador para a mobilidade, que permite uma conexão de qualidade a outras partes da cidade ou do País.

Além dos canais mais tradicionais, como os de emergência, sites e Fale Conosco, algumas empresas já criaram também perfis nas principais redes sociais, como o *Facebook* e o *Twitter*. Com eles, é possível interagir mais com os usuários, incluindo os mais jovens.

Um importante instrumento para avaliar a percepção do usuário, tanto no que tange ao diálogo com as empresas quanto à qualidade do serviço em si, são as Pesquisas de Satisfação. Aplicaram estudos desse tipo em 2013 a LAMSA, a CLN, a CART, o MetrôRio, a CBN, a CRT, GRU Airport e a VPR. Os resultados finais podem ser conferidos no relatório *on-line*, no *link* <http://ri.invepar.com.br/rao2013/>.

Acionistas

[GRI 4.4 4.14 4.15]

Atualmente, os acionistas da Invepar se restringem à OAS, Previ, Funcef e Petros. A interface entre ele e a Administração da empresa é feita via área de Governança Corporativa. Com a perspectiva de realizar um IPO (sigla em inglês para Oferta Pública de Ações) em um horizonte de curto ou médio prazo, foi criada uma área de Relações com Investidores, estabelecendo um canal de comunicação com os futuros acionistas.

Saiba mais sobre as atividades da área no *link* <http://ri.invepar.com.br/invepar>.

Público interno

O público interno do grupo Invepar era composto, em dezembro de 2013, por mais de 13.898 colaboradores próprios. Ciente da importância de cada um deles para seu bom funcionamento, a empresa promove ações de comunicação específicas, além de programas voltados à gestão de carreira. Confira mais informações no capítulo Gestão de Pessoas (página 18).

Imprensa

O material produzido por esse público tem o poder de atingir a todos os demais stakeholders da Invepar, seja por meio de revistas, jornais, televisão, rádio ou outros meios. Dessa forma, manter um bom relacionamento com a imprensa é importante para colocar a Invepar em evidência e, ao mesmo tempo, evitar ou minimizar danos à sua imagem, pois é por meio dela que a empresa divulga esclarecimentos sobre as atividades e fatos relativos à sua atuação com a maior agilidade e transparência possíveis.

Desde 2012, a Invepar conta com uma área de Comunicação Corporativa, uma Política de Comunicação e uma equipe interna de assessoria de imprensa totalmente focadas nesse relacionamento. Em 2013, a empresa criou seu Guia de Comunicação de Crise, para orientar seu comportamento na hora de lidar com a imprensa em casos de acidentes, paralisações das operações, entre outras questões. Prosseguiu também com o treinamento de porta-vozes do grupo, para tornar ainda mais eficaz a comunicação com a imprensa.

As empresas do grupo mantêm contratos com agências de assessoria ou profissionais próprios, também dedicados a isso. Esses profissionais e fornecedores estão aptos a divulgar notícias, fornecer press-releases e informações e abrir contato com porta-vozes oficiais. Também são importantes fontes de informação para a imprensa os *sites* da *holding* e das controladas, onde são encontrados notícias, publicações e arquivos de *press-releases*.

Comunidade

As comunidades do entorno das concessões têm perfis diferentes de acordo com o tipo de via e região onde se encontram. Independentemente de suas características, manter um bom relacionamento com elas pode contribuir para mitigar os impactos causados pela chegada e operação de uma empresa.

Por um lado, as empresas podem contar com pessoas que compreendem que, apesar dos impactos causados pelas concessões em suas vidas, elas são importantes para a infraestrutura do País e seu crescimento. Por outro, essas comunidades podem se aproveitar dos empregos e do movimento originados nas concessões para se desenvolver, gerando riqueza para a região. Podem, também, receber ajuda para que esse desenvolvimento chegue mais rápido, como, por exemplo, via programas de responsabilidade socioambiental.

Para estruturar seu relacionamento com esse público, a empresa mantém o Instituto Invepar, por meio do qual promove iniciativas com recursos próprios ou via leis de incentivo. As empresas também atuam nesse sentido, com programas e canais de diálogo constante.

Para saber sobre o Instituto Invepar, consulte a página www.invepar.com.br/pages/instituto-invepar. Para entender as iniciativas por empresa, acesse o *link* <http://ri.invepar.com.br/rao2013/>.

Fornecedores e prestadores de serviço

Uma organização não pode se preocupar apenas com os impactos socioambientais diretos, mas também precisa ter em foco os impactos causados pelos agentes de sua cadeia produtiva. É isso que torna os fornecedores e prestadores de serviço tão relevantes para a Invepar.

Em 2013, a Invepar, por meio de sua área Jurídica, elaborou e orientou as empresas do grupo quanto ao uso de um documento com critérios de contratação desses parceiros, considerados requisitos mínimos a serem cumpridos pelo contratado. Os requisitos são relacionados à qualidade dos serviços prestados, aos aspectos ambientais, regulatórios e trabalhistas, à saúde e à segurança, e à subcontratação.

Nesse mesmo ano, as empresas do grupo também deram início a uma dinâmica de encontros com seus principais fornecedores, com o objetivo de estreitar o relacionamento com esse grupo e alinhar valores e princípios. Os encontros foram uma oportunidade ímpar para a troca de informações entre as diferentes áreas das empresas (Jurídico, Suprimentos, Administrativo e Responsabilidade Social) e os fornecedores e prestadores de serviço.

A área de Suprimentos de GRU Airport iniciou, em 2013, o projeto piloto de homologação com um grupo de fornecedores considerados críticos, dividindo-os por serviços e materiais. O projeto contempla etapas que incluem o recebimento de documentação, análise financeira e visitas técnicas.

No médio prazo, a Concessionária estima que todos os fornecedores sejam homologados e, futuramente, iniciará o processo de qualificação. A empresa conduz projeto voltado diretamente a esse público, chamado Decolando com Guarulhos. Realizado em parceria com o Sebrae, tem como objetivo o desenvolvimento de fornecedores locais para, se possível, incorporá-los à cadeia fornecedora do aeroporto. Com a iniciativa, pretende-se contribuir com o desenvolvimento econômico e social de Guarulhos (SP) por meio da formalização de novos negócios, do estímulo ao empreendedorismo, da geração de trabalho e renda, e da criação de oportunidades para a inclusão produtiva de micro e pequenas empresas. [GRI EC9 HR1]

A Invepar elaborou, em 2013, um documento com requisitos mínimos para a contratação de fornecedores, que consideram, entre outros critérios, os aspectos ambientais, regulatórios e trabalhistas

Governo

[GRI SO5]

Esse público abrange órgãos dos governos municipais, estaduais e federais e as agências reguladoras das empresas do grupo em áreas em que a empresa deseja se expandir. A Invepar possui hoje uma área de Relações Institucionais, que procura ir além do relacionamento obrigatório devido às operações. Muito do foco sobre esse tema tem recaído sobre o Aeroporto Internacional de São Paulo, cujas operações sob controle da Invepar começaram em novembro de 2012.

A parceria com a Invepar pode ser de grande valia à formulação de políticas públicas, pois as obras de infraestrutura têm que ser executadas segundo uma lógica e tendo em vista proporcionar crescimento ao País. Além disso, em virtude do caráter público-privado das concessões, é necessário agir sempre em prol da ética e do bom relacionamento com as comunidades.

As empresas também reforçam essa atuação por meio da participação em órgãos de defesa ou de iniciativas governamentais nas regiões em que se localizam. Saiba mais sobre a atuação das empresas nesse sentido no *link* xxxxxx.

Canais de relacionamento do grupo Invepar

As empresas do Grupo Invepar possuem uma série de canais de comunicação com seus diversos públicos, que vão de números telefônicos a e-mail, site e páginas em redes sociais. Acesse o *link* xxxx e conheça todos os canais disponibilizados pelo Grupo.

Gestão ambiental

Energia

[GRI EN3 EN4 EN5]

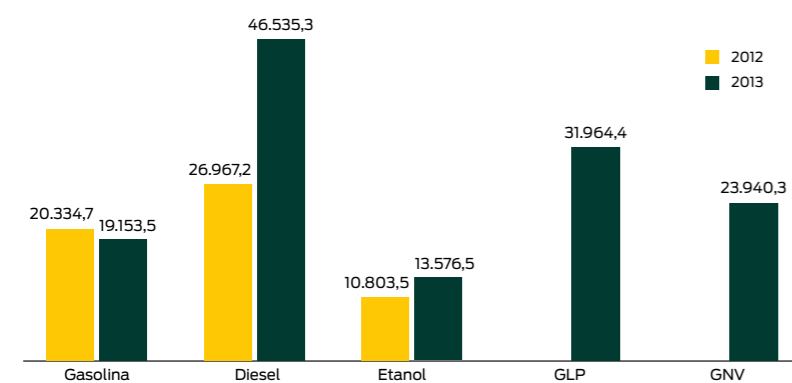
Entre as empresas controladas, somente o MetrôRio executa, hoje, programa formal de melhorias visando à conservação de energia elétrica. A empresa possui um Grupo de Energia que cria e promove ações para o aumento da eficiência energética. Os equipamentos das estações (escada rolante, iluminação, painéis de publicidade, etc.) foram automatizados, as lâmpadas de todo metrô foram trocadas por versões de LED, os elevadores foram remodelados e os trens estão sendo geridos de forma diferenciada nos fins de semana, entre outros exemplos. A empresa não mensura atualmente a economia obtida.

Entre as demais empresas, algumas executam ações pontuais ou fazem campanhas de sensibilização. GRU Airport, por exemplo, vem implementando, desde junho de 2013, ações pontuais. O regulador de temperatura do Sistema de ar condicionado vem sendo alterado em dias de menor temperatura, as luminárias estão sendo total ou parcialmente desligadas nos andares sem movimentação no Edifício Garagem e em áreas de pouca utilização, como as galerias dos terminais de passageiros 1 e 2, as galerias de utilidades e as casas de máquinas. Com essas iniciativas, o aeroporto economizou, até o fim de dezembro, 6062 GJ de energia elétrica.

O consumo de energia direta (energia gerada pela própria organização) pelo grupo Invepar foi de 196.045,0 GJ em 2013, 237,4% superior ao de 2012. Esse aumento se justifica pela contabilização dos consumos da Via Parque Rímac (VPR), que entrou em operação no ano, e de GRU Airport, que passou a ser efetivamente controlado pela Invepar. Verificou-se também uma maior demanda nas diversas empresas. Desse total, 121.593,5 GJ foram provenientes de fontes não renováveis (gasolina, diesel, GLP e GNV) e 13.576,5 GJ de fontes renováveis (etanol), excluindo-se, neste caso, o consumo da VPR, que controla somente o valor global.

O consumo de gasolina caiu de 20.334,7 GJ para 19.153,5 GJ. Esse movimento é decorrente do aumento do consumo de etanol, fonte mais limpa. O consumo de diesel, no entanto, também aumentou de 26.967,2 GJ para 46.535,3 GJ. Os combustíveis citados são consumidos especialmente em automóveis da frota de atendimento e socorro médico e no funcionamento de geradores. O GLP é usado por GRU Airport em empilhadeiras no terminal de cargas e pela CRT em sua Usina de Asfalto. Em 2013, o MetrôRio usou GNV em sua frota de veículos.

Consumo de Energia Direta (em GJ)



Consumo de Energia Indireta (em mil GJ)



1. Para a conversão do consumo de gasolina, diesel e etanol em GJ o volume dos galões foi estimado em 3,7 litros. Para a conversão de GLP, a fórmula utilizada foi 1KG = 0,0481482 GJ.

2. Não foram consideradas no cálculo do indicador as empresas CRA e ViaRio, que não estavam em operação em 2013, e a holding, que está instalada em um prédio comercial e não executa atividades operacionais.

3. Os dados de consumo da VPR não estão considerados no gráfico porque essa empresa não faz o controle por fonte.

4. GRU Airport utiliza diesel somente para funcionamento dos geradores de emergência. Nos meses de janeiro e fevereiro de 2013 não houve aquisição de diesel. A partir de março foi registrado um volume elevado de consumo devido ao início do procedimento mensal de testes de carga.

Água

Consumo de água

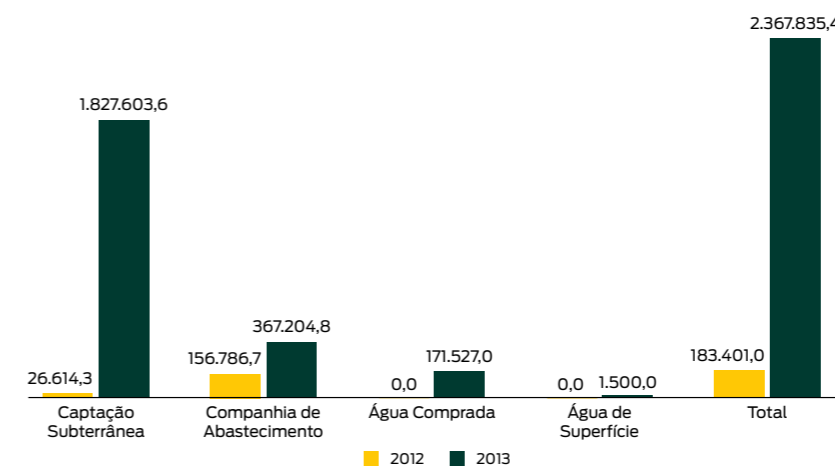
[GRI EN8 EN10]

Foram consumidos, em 2013, 2.367,8 mil metros cúbicos de água no grupo Invepar. Esse volume é expressivamente maior que o apresentado em 2012 (183.401) devido à contabilização dos dados também de GRU Airport, que passou a ser efetivamente controlado pela Invepar, e da Via Parque Rímac (VPR), que entrou em operação. Somente o aeroporto consome aproximadamente 1.176,4 mil metros cúbicos de água, provenientes, em sua maior parte, de oito poços artesianos.

A maioria das empresas utiliza água proveniente de captação subterrânea ou adquirida junto a companhias de abastecimento. Além da captação subterrânea (poço artesiano), GRU Airport compra água de empresas particulares em casos de contingência. Somente o MetrôRio faz reuso de água, proveniente de efluente previamente tratado em estação própria para isso. Foram reutilizados em 2013 30,8 metros cúbicos, o equivalente a 3% do total de água captada por essa empresa. Essa empresa conta com um grupo de gestão de águas, cujas ações proporcionaram a redução de 39.023 metros cúbicos no consumo de água em 2013.

Em 2013, a CART incluiu nos indicadores de seu Sistema de Gestão uma meta de redução de 5% no consumo de água em relação ao ano anterior. Para isso, adotou ações para mitigar situações identificadas como geradoras do consumo excessivo, conseguindo atingir reduzir esse índice em 40%.

Consumo de Água (em m³)



Descarte de água

[GRI EN21]

Entre as empresas do grupo, somente GRU Airport e o MetrôRio mensuram seus descartes de água. Foram somados 9.730,6 metros cúbicos de água descartados em 2013, todos de maneira planejada. Cabe ressaltar que a leitura no aeroporto foi iniciada somente em outubro, quando foi instalada a Calha Parshall para a medição de vazão de efluente tratado. O tratamento ocorre em uma ETE (Estação de Tratamento de Esgoto) e é feito por digestão biológica. O descarte é realizado no Rio Baquirivú. De acordo com as análises realizadas, o efluente se encontra em conformidade com os regulamentos Conama 357 e 430 e o Decreto Estadual 8468.

Descartes de Água (em metros cúbicos)



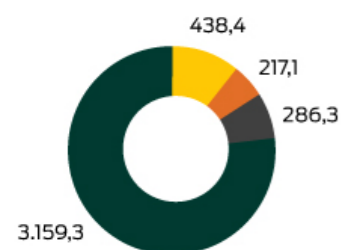
O MetrôRio também conta com estrutura própria de tratamento físico, químico, biológico e para reúso. Os efluentes dessa empresa também se encontram em conformidade com as normas ambientais. Após o tratamento, o efluente é encaminhado para rede da concessionária de águas e esgoto do estado do Rio de Janeiro. Já a CRT utiliza o sistema fossa-filtro para tratamento do esgoto sanitário gerado em suas instalações. A água utilizada nas dependências, como chuveiro, pia e vaso sanitário, também é direcionada para o mesmo sistema. Estima-se que 85% da água retirada da fonte (poços artesianos) seja descartada pela empresa. Os demais 15% são utilizados em serviços de jardinagem e abastecimento de carro pipa de 2 mil litros, para limpeza de pistas, acidentes e combate a pequenos focos de incêndio, e vão diretamente para o solo.

Emissões

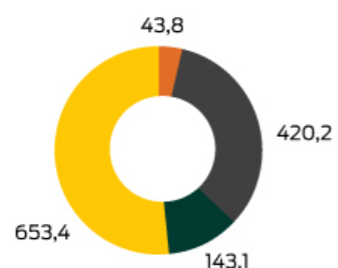
[GRI EN16]

A Invepar sabe que o seu trabalho traz impactos ambientais diversos, como a emissão de gases que provocam o Efeito Estufa e o consequente aumento da temperatura em nível global. Por isso, tomou a iniciativa de inventariar a emissão de GEE em todas as empresas do grupo, com a finalidade de identificar as fontes e volumes de emissões para tomar medidas afirmativas de redução de suas emissões. Quatro empresas do grupo já finalizaram seus inventários de 2013: LAMSA, CLN, CBN e VPR. O total de emissões de Escopos 1, 2 e 3¹ estão apresentados nos gráficos abaixo.

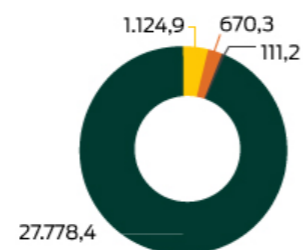
Emissões¹ de GEE em 2013 (em tCO₂e²) - Escopo 1



Emissões¹ de GEE em 2013 (em tCO₂e²) - Escopo 2



Emissões¹ de GEE em 2013 (em tCO₂e²) - Escopo 3



1. Para o cálculo das emissões da LAMSA, da CLN e da VPR foram utilizadas como referências a Norma NBR ISO 14064, da Associação Brasileira de Normas Técnicas; e as Especificações do Programa Brasileiro GHG Protocol. Para o cálculo das emissões da CBN foi utilizada metodologia própria, que abrange as especificações do Programa Brasileiro GHG Protocol e foi aprovada pelo próprio programa.

2. Toneladas de CO₂ equivalente.

3. O total foi calculado considerando somente as empresas que concluíram seu inventário em 2013 até o momento da publicação deste relatório. Não reflete, portanto, o total de emissões do grupo.

Conforme o conceito do escopo, para todas as empresas o Escopo 2 considera somente o consumo de energia elétrica como fonte de emissões. O volume do consumo e, consequentemente, das emissões provenientes pode variar conforme o porte da empresa, entre outros fatores.

Na LAMSA, as emissões de Escopo 1 corresponderam, especialmente, à combustão móvel (436,3 tCO₂e). As de Escopo 3, ao cimento, concreto e aço usados nas obras realizadas no período; ao transporte de funcionários até a sede da empresa; ao descarte de resíduos e de efluentes, às viagens aéreas e aos táxis utilizados em atividades de trabalho. Na CLN, a maior quantidade de emissões de Escopo 1 foi gerada por combustão móvel (206,5 tCO₂e). Já no Escopo 3, foi proveniente de bens e serviços comprados (357,4 tCO₂e). Na CBN, os combustíveis e lubrificantes foram a maior fonte de emissões de Escopo 1 (105,4 tCO₂e). No Escopo 3, foram as matérias-primas. A VPR, por sua vez, teve a combustão estacionária direta como maior fonte de emissões de Escopo 1 e os bens e serviços comprados como maior fonte para o Escopo 3.

O MetrôRio também fez inventário em 2013, mas, até a divulgação deste relatório, os resultados não estavam concluídos. Sobre essa empresa, serão expostas as emissões referentes ao ano de 2012. Cabe destacar que o MetrôRio apresentou, nesse ano, um avanço com relação aos inventários produzidos anteriormente, passando a relatar também as emissões de Escopo 3, referentes à compra dos 19 novos trens para operar no sistema metroviário da cidade do Rio de Janeiro.

GRU Airport e CART farão seus primeiros inventários de emissões utilizando como base o ano de 2013. A CRA divulgará seus dados referentes a 2013 no próximo relatório.

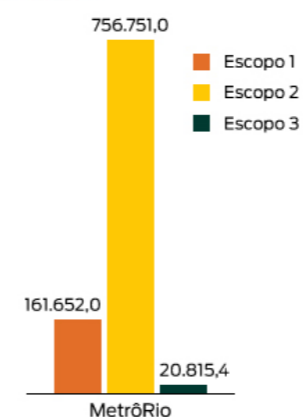
Escopo: o conceito de 'escopo' (scope) foi introduzido pelo GHG Protocol com a finalidade de auxiliar as empresas na definição de seus limites operacionais. Os escopos são diferenciados em três categorias, separadas em emissões diretas e emissões indiretas.

Escopo 1: abrange a categoria das emissões diretas de GEE da organização, ou seja, que se originam em fontes que pertencem ou são controladas pela empresa dentro dos limites definidos. Como exemplo, podem-se citar as emissões da queima de combustíveis fósseis e de processos de fabricação.

Escopo 2: abrange a categoria das emissões indiretas de GEE relacionadas à aquisição externa de energia. Exemplo disso é o consumo de energia elétrica gerada pelas concessionárias fornecedoras do Sistema Interligado Nacional (SIN) e energia térmica adquirida.

Escopo 3: abrange a categoria das emissões indiretas de GEE por outras fontes, ou seja, emissões que ocorrem em função das atividades da organização, mas que são originadas em fontes não pertencentes ou não controladas pela mesma. Alguns exemplos de fontes de Escopo 3 são: transportes de produtos em veículos que não pertencem à empresa, utilização de veículos de terceiros, transporte de funcionários e viagens de negócios.

Emissões¹ de GEE em 2012 (em tCO₂e²)



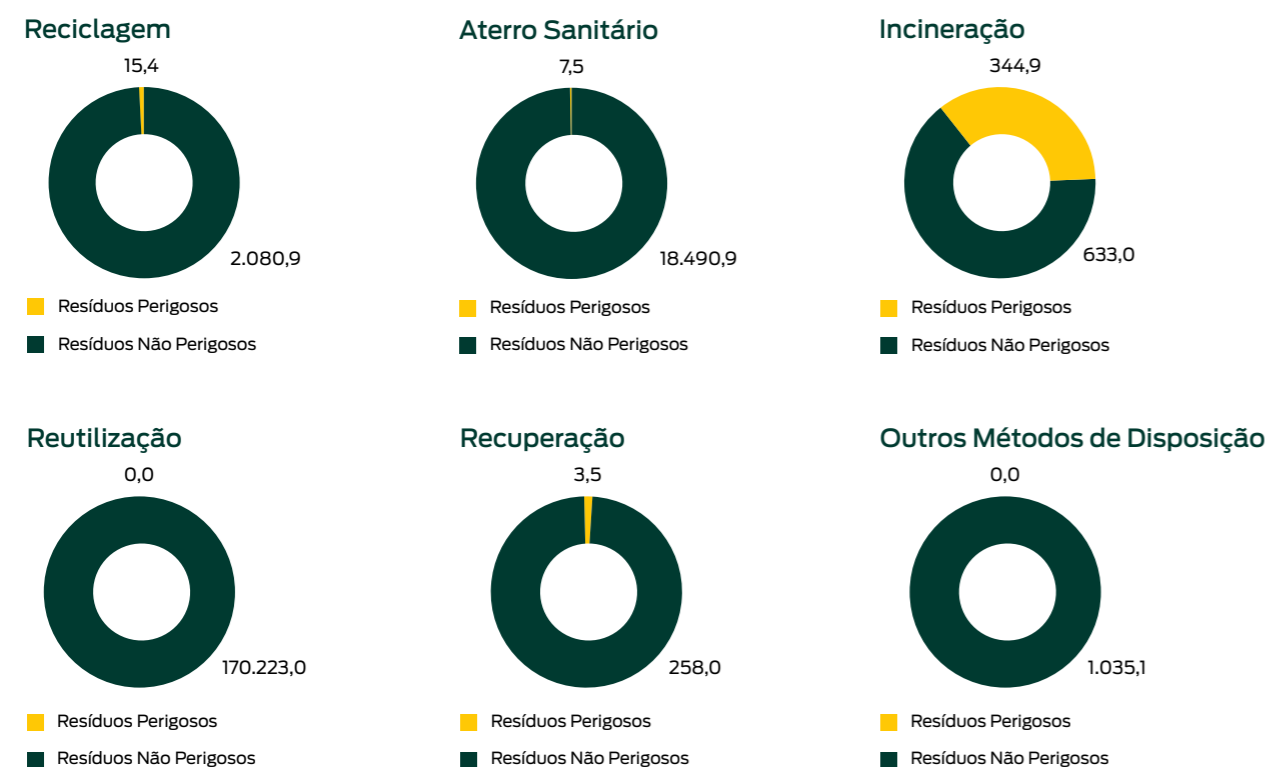
1. Para o cálculo das emissões foram utilizadas como referências a Norma NBR ISO 14064, da Associação Brasileira de Normas Técnicas; e as Especificações do Programa Brasileiro GHG Protocol.

2. Toneladas de CO₂ equivalente.

Resíduos

[GRI EN22]

As empresas do grupo Invepar somaram, em 2013, 193.408,5 toneladas de resíduos em 2013. Dessas, apenas 687,6 toneladas corresponderam a resíduos perigosos. Os volumes de resíduos por método de disposição estão apontados abaixo (não contempla os resíduos gerados pela CRA e a ViaRio, que não estavam em operação em 2013, e pela holding, que não controla esse indicador). A disposição é feita pelas próprias empresas e, em alguns casos, por empresas terceiras.



1. Até 2012, a CBN não reciclava seus resíduos, utilizando somente a coleta municipal para destinação ao aterro sanitário das cidades que fazem parte do Sistema BA 093. Em 2013, a empresa iniciou uma parceria com uma cooperativa local para reciclar, beneficiando paralelamente algumas famílias da região.

2. A CBN ainda não executa uma pesagem adequada dos resíduos, razão pela qual, em seu caso, está sendo usada uma média.

Biodiversidade

[GRI EN15]

Entre as empresas do grupo, quatro possuem operações ou instalações em áreas de proteção da biodiversidade - a CLN, a CART, a CRT e a CBN. Com exceção da CBN, cada uma delas cataloga as espécies de fauna e flora desses locais.

| | CART | CLN | CRT | GRU | Total |
|------------------------|------|-----|-----|-----|-------|
| Em extinção | - | - | 2 | - | 2 |
| Criticamente ameaçadas | 4 | - | 10 | - | 14 |
| Ameaçadas | 1 | 7 | 27 | - | 35 |
| Vulneráveis; | 18 | 5 | 19 | 1 | 43 |
| Quase ameaçadas; | - | 2 | - | - | 2 |
| Mínimo de preocupação | - | 1 | 1 | - | 2 |
| LC | - | - | - | - | - |
| Dados insuficientes | - | - | 1 | - | 1 |

A rodovia controlada pela CLN, a BA-099, atravessa áreas de Mata Atlântica e Restinga. Com base nas listas do MMA (Ministério do Meio Ambiente) e da Lista Vermelha da IULCN (União Internacional para Conservação da Natureza e dos Recursos Naturais), a concessionária mapeou e monitora as espécies de fauna e flora ameaçadas de extinção.

As três rodovias que compõem o Corredor Raposo Tavares (SP-225, SP-327 e SP-270) cortam os biomas de Cerrado e Mata Atlântica. Com base nos relatórios IBGE para Aves (2005); Mamíferos, Répteis e Anfíbios (2006) e Insetos e Outros Invertebrados (2007), a concessionária mapeia e monitora desde 2009 as espécies de fauna ameaçadas de extinção nesses locais.

Entre as iniciativas para preservação dessas espécies está a implantação de mais passagens para animais e a adequação das existentes, visando à redução de atropelamento de fauna. Com foco na sustentabilidade, a CART também desenvolve projetos para garantir que as obras de melhoria, ampliação e duplicação do Corredor Raposo Tavares causem o menor impacto possível ao meio ambiente. Fruto dessa postura foi a implantação em 2013 do Projeto de Remanejamento de Fauna - aprovado pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) e pela Secretaria de Meio Ambiente -, no qual a concessionária resgata e transfere para local seguro os animais silvestres que vivem nas áreas que poderão sofrer impacto direto das obras. Também lançou, em novembro de 2013, em parceria com o Ministério Público de São Paulo e a Cetesb, o Projeto de Reflorestamento das nascentes da Mata Ciliar do Córrego do Cedro, no município de Presidente Prudente (SP).

A rodovia BR-116/RJ, cujo trecho compreendido entre os quilômetros 2,1 e 144,6 é administrado pela CRT, atravessa o Parnaso (Parque Nacional da Serra dos Órgãos), na região da Serra de Teresópolis, e margeia o Parque Estadual dos Três Picos.

Com vistas a proteger a fauna, a empresa executa, em parceria com o Parnaso, o Projeto Fauna Viva desde 2008. A iniciativa visa identificar e monitorar os animais silvestres encontrados, atropelados ou não, na BR-116/RJ para o planejamento e a execução de ações que ajudem na redução dessas ocorrências, como a implantação de dispositivos que permitam a travessia segura dos animais, a criação de passagens aéreas e subterrâneas, entre outras.

Quanto à flora, não existe ainda um trabalho de levantamento de todas as espécies vegetais presentes no entorno da rodovia BR-116/RJ. Dessa forma, foram utilizadas para análise as espécies descritas na Instrução Normativa N° 6 do MMA, de 23 de setembro de 2008, tomando como base as ocorrências no Estado do Rio de Janeiro em ambientes semelhantes aos existentes ao redor da rodovia. Adicionalmente, foram adotados indicadores da Lista Vermelha da IUCN.

GRU Airport está localizado em área urbana na qual vive uma espécie de ave considerada vulnerável. Em caso de captura pela equipe do GRU Airport, ela será encaminhada para o Centro de Reabilitação de Animais Silvestres, localizado no Parque Ecológico do Tietê. Estando em boas condições físicas e sanitárias, o animal será destinado a uma área de soltura de animais silvestres licenciada.

Investimentos ambientais

[GRI EN30]

Foram destinados, em 2013, R\$20.157,1 mil a gastos ambientais. O salto em relação a 2012 foi de 55,0% devido, principalmente, à soma dos investimentos feitos por GRU Airport, que passou a ser efetivamente controlado pela Invepar, e pela Via Parque Rímac (VPR), que entrou em operação.

| Investimentos ambientais | 2013 | 2012 |
|--|-----------------|-----------------|
| Gestão ambiental | R\$5.441.033,0 | R\$3.608.666,0 |
| Tecnologias ambientais | R\$203.084,00 | R\$1.152.252,8 |
| Prevenção | R\$7.007.810,0 | R\$6.224.434,4 |
| Limpeza | - | R\$3.723.827,2 |
| Compras verdes | - | R\$534.000,0 |
| Treinamento de pessoal | - | R\$460,9 |
| Outros (consultorias, serviços de gestão feitos por terceiros) | R\$356.614,9 | R\$4.913.484,2 |
| Total | R\$13.008.541,9 | R\$20.157.125,5 |

Índice GRI

[GRI 3.12]

| Indicadores GRI | Resposta |
|--|---|
| 1. Estratégia e Análise | |
| 1.1 Declaração do detentor do cargo com maior poder de decisão sobre a relevância da sustentabilidade para a organização | Página 5 |
| 2. Perfil Organizacional | |
| 2.1 Nome da organização | Página 10 |
| 2.2 Principais marcas, produtos e/ou serviços | Página 10 |
| 2.3 Estrutura operacional, incluindo principais divisões, unidades operacionais, subsidiárias e joint ventures | Página 10 |
| 2.4 Localização da sede da organização | Av. Almirante Barroso, 52 - 30º andar Centro - Rio de Janeiro - RJ 20031-000 www.invepar.com.br 55 21 2211-1300 – fax: 55 21 2211-1313 |
| 2.5 Número e nome de países em que a organização opera | Página 10 |
| 2.6 Tipo e natureza jurídica da propriedade | Página 22 |
| 2.7 Mercados atendidos (incluindo discriminação geográfica, setores atendidos e tipos de clientes/beneficiários) | Página 10 |
| 2.8 Porte da organização | Páginas 18, 62 |
| 2.9 Principais mudanças durante o período coberto, referentes a porte, estrutura ou participação acionária | Página 10 |
| 2.10 Prêmios recebidos no período coberto pelo relatório | Página 27 |
| 3. Parâmetros para o Relatório | |
| Perfil do Relatório | |
| 3.1 Período coberto pelo relatório | Página 2 |
| 3.2 Data do relatório anterior mais recente | Página 2 |
| 3.3 Ciclo de emissão dos relatórios | Página 2 |
| 3.4 Dados para contato | Página 97 |
| Escopo e Limite do Relatório | |
| 3.5 Processo para definição do conteúdo do relatório | Página 2 |
| 3.6 Limite do relatório | Página 2 |
| 3.7 Declaração sobre quaisquer limitações específicas quanto ao escopo ou ao limite do relatório | Página 2 |
| 3.8 Base para elaboração do relatório no que se refere a joint ventures, subsidiárias, instalações arrendadas, operações terceirizadas e outras organizações | Página 2 |
| 3.10 Explicação das consequências de quaisquer reformulações de informações fornecidas em relatórios anteriores | Página 2 |
| 3.11 Mudanças significativas em comparação com anos anteriores no que se refere a escopo, limite ou métodos de medição aplicados no relatório | Página 2 |
| Sumário de Conteúdo da GRI | |
| 3.12 Tabela que identifica a localização das informações no relatório | Página 91 |

| Indicadores GRI | | Resposta |
|---|---|--|
| 4. Governança, Compromissos e Engajamento | | |
| 4.1 | Estrutura de governança | Página 23 |
| 4.2 | Indicação caso o presidente do mais alto órgão de governança também seja um diretor executivo | Página 23 |
| 4.3 | Para organizações com uma estrutura de administração unitária, declaração do número de membros independentes ou não executivos do mais alto órgão de governança | Não há membros não executivos no Conselho de Administração da Invepar. |
| 4.4 | Mecanismos para que acionistas e empregados façam recomendações ou deem orientações ao mais alto órgão de governança | Página 81 |
| 4.14 | Relação de grupos de stakeholders engajados pela organização | Página 81 |
| 4.15 | Base para a identificação e seleção de stakeholders com os quais se engajar | Página 81 |
| 5. Forma de Gestão e Indicadores de Desempenho | | |
| ECONÔMICO | | |
| Aspecto: Desempenho Econômico | | |
| EC1 | Valor econômico direto gerado e distribuído | Páginas 33, 35, 37, 39, 41, 43, 45, 51, 55 |
| EC4 | Ajuda financeira recebida do governo | A LAMSA, a CBN, a CRT, a CRA e a VPR não receberam qualquer tipo de ajuda do governo em 2013. A CLN recebeu R\$114,8 mil em incentivos fiscais em 2013 e mais R\$24,5 mil em outros tipos de ajuda governamental. Esse valor é superior ao verificado em 2012 em função do aumento do lucro do exercício. A CART é habilitada ao Regime de Incentivo ao Desenvolvimento de Infraestrutura (Reide) desde 2010. A concessionária recebeu, em 2013, R\$10,3 milhões em incentivos fiscais, valor bastante superior ao de 2012 devido ao volume de investimentos em obras de infraestrutura executadas no período, como a duplicação das rodovias e a implantação e as melhorias de dispositivos de acesso (pontes e viadutos). GRU Airport recebeu R\$23.196.094,5 em incentivos fiscais em 2013. |

| Indicadores GRI | | Resposta |
|--|---|---|
| Aspecto: Impactos Econômicos Indiretos | | |
| EC9 | Identificação e descrição de impactos econômicos indiretos significativos, incluindo a extensão dos impactos | Para as empresas: Os impactos econômicos indiretos gerados pela holding se resumem à movimentação da economia da região onde está sediada na cidade do Rio de Janeiro, porém não é feito nenhum controle ou especificação desses impactos. A holding sedia, no entanto, o Instituto Invepar, por meio do qual o grupo apoia as empresas controladas na promoção de iniciativas de cunho socioambiental, muitas delas com impactos econômicos indiretos benéficos às comunidades do entorno de suas operações. |
| AMBIENTAL | | |
| Aspecto: Energia | | |
| EN3 | Consumo de energia direta discriminado por fonte de energia primária | Página 84 |
| EN4 | Consumo de energia indireta discriminado por fonte de energia primária | Página 84 |
| EN5 | Energia economizada devido a melhorias em conservação e eficiência | Página 84 |
| Aspecto: Água | | |
| EN8 | Total de água retirada por fonte | Página 85 |
| EN10 | Percentual e volume total de água reciclada e reutilizada | Página 85 |
| Aspecto: Biodiversidade | | |
| EN15 | Número de espécies na Lista Vermelha da IUCN e em listas nacionais de conservação com habitats em áreas afetadas por operações, discriminadas pelo nível de risco de extinção | Página 89 |
| Aspecto: Emissões, Efluentes e Resíduos | | |
| EN16 | Total de emissões diretas e indiretas de gases causadores do efeito estufa, por peso | Página 86 |
| EN21 | Descarte total de água, por qualidade e destinação | Página 86 |
| EN22 | Peso total de resíduos, por tipo e método de disposição | Página 88 |
| Aspecto: Produtos e Serviços | | |
| EN26 | Iniciativas para mitigar os impactos ambientais de produtos e serviços e a extensão da redução desses impactos | A holding não conduz atualmente nenhum tipo de iniciativa para mitigação de impactos ambientais, mas incentiva que as empresas do grupo promovam iniciativas desse tipo. Exemplo é o inventário de emissões, que em 2013 foi conduzido pela LAMSA, pela CBN, pela CLN, pela VPR e pelo MetrôRio. |

| Indicadores GRI | | Resposta |
|--|---|--|
| Aspecto: Conformidade | | |
| EN28 | Valor monetário de multas significativas e número total de sanções não monetárias resultantes da não conformidade com leis e regulamentos ambientais | A holding não está sujeita leis e regulamentos ambientais. |
| Aspecto: Geral | | |
| EN30 | Total de investimentos e gastos em proteção ambiental, por tipo | Como sua sede está instalada em um prédio comercial compartilhado com outras empresas, a holding não possui, atualmente, iniciativas de proteção ambiental, razão pela qual não realiza gastos desse tipo. Os investimentos do grupo Invepar são feitos por meio das empresas. |
| PRÁTICAS TRABALHISTAS E TRABALHO DECENTE | | |
| Aspecto: Emprego | | |
| LA1 | Total de trabalhadores por tipo de emprego, contrato de trabalho e região | Página 18 |
| LA2 | Número total e taxa de rotatividade de empregados por faixa etária, gênero e região | Página 18 |
| Aspecto: Relações entre os Trabalhadores e a Governança | | |
| LA4 | Percentual de empregados abrangidos por acordos de negociação coletiva | 100% dos colaboradores brasileiros são abrangidos por acordos desse tipo. Na VPR, os funcionários não são atualmente cobertos por sindicatos. |
| Aspecto: Saúde e Segurança no Trabalho | | |
| LA7 | Taxas de lesões, doenças ocupacionais, dias perdidos, absenteísmo e óbitos relacionados ao trabalho, por região | Página 20 |
| LA8 | Programas de educação, treinamento, aconselhamento, prevenção e controle de risco em andamento para dar assistência a empregados, seus familiares ou membros da comunidade com relação a doenças graves | Página 20 |
| Aspecto: Treinamento e Educação | | |
| LA10 | Média de horas de treinamento por ano, por empregado, discriminadas por categoria funcional | Página 18 |
| Aspecto: Diversidade e Igualdade de Oportunidades | | |
| LA13 | Composição dos grupos responsáveis pela governança corporativa e discriminação de empregados por categoria, de acordo com gênero, faixa etária, minorias e outros indicadores de diversidade | Página 18 |

| Indicadores GRI | | Resposta |
|---|---|---|
| Aspecto: Impactos Econômicos Indiretos | | |
| HR1 | Percentual e número total de contratos de investimentos significativos que incluam cláusulas referentes a direitos humanos ou que foram submetidos a avaliações referentes a direitos humanos | Todos os contratos significativos da LAMSA, da CLN e da CRT contaram com cláusulas referentes a direitos humanos. Os contratos de investimento significativos da CART estão vigentes há cerca de quatro anos. Há um monitoramento documental periódico relacionado à questões de direitos humanos. Nas auditorias de certificação pelas quais a empresa passa, esse aspecto também é observado. Em 2013, a CBN possuía 26 contratos significativos com cláusulas referentes a direitos humanos. Esse total é equivalente a 100% dos contratos significativos da empresa. Já o MetrôRio possuía 207 contratos significativos com cláusulas referentes a direitos humanos. Esse total é equivalente a 100% dos contratos significativos da empresa. Em GRU Airport, foi elaborado o Anexo III - Declaração de Aceitação dos Requisitos Mínimos a Serem Cumpridos pelo Contratado(a), que prevê cláusulas sociais, trabalhistas e de direitos humanos no que se refere ao combate ao trabalho análogo ao escravo, trabalho infantil e quaisquer práticas de discriminação. Dos 8 contratos significativos estabelecidos em 2013, aproximadamente 70% possuem o Anexo III. A VPR não possui contratos de investimentos significativos em vigor. |
| Aspecto: Práticas de Segurança | | |
| HR8 | Percentual do pessoal de segurança submetido a treinamento nas políticas ou procedimentos da organização relativos a aspectos de direitos humanos que sejam relevantes às operações | 100% das equipes de segurança da LAMSA e da CART passaram por treinamentos relativos a direitos humanos. O pessoal de segurança da CBN é terceirizado e ainda não passa por treinamentos relativos a direitos humanos. Em 2013, o índice de Agentes de Segurança do MetrôRio submetidos aos treinamentos mencionados aumentou para 19,74% do efetivo total. Na CLN e na CRT, o pessoal de segurança é terceirizado e as empresas não têm controle sobre os treinamentos realizados. Em GRU Airport, não são realizados treinamento com foco em direitos humanos. O tema está sendo discutido internamente acerca da abordagem no saguão e o adequado acompanhamento da polícia quando necessário. NA VPR, o pessoal de segurança é terceirizado, começou a operar apenas em outubro de 2013 e não passou por treinamentos relativos a direitos humanos. O pessoal de segurança da holding é empregado pela administradora do prédio comercial onde está instalada e, portanto, não há controle sobre as práticas de treinamento. |
| SOCIEDADE | | |
| Aspecto: Comunidade | | |
| SO1 | Natureza, escopo e eficácia de quaisquer programas e práticas para avaliar e gerir os impactos das operações nas comunidades, incluindo a entrada, operação e saída | A holding não conduz, atualmente, nenhum tipo de iniciativa relacionada a este indicador. Sua equipe apoia, no entanto, as empresas em suas iniciativas de mitigação de impactos das operações, como as relacionadas a reassentamento de famílias, por exemplo. |

| Indicadores GRI | | Resposta |
|--|---|--|
| Aspecto: Corrupção | | |
| SO3 | Percentual de empregados treinados nas políticas e procedimentos anticorrupção da organização | Em 2013, todos os dirigentes e principais gestores das empresas controladas receberam explicações acerca da nova lei anticorrupção. As apresentações feitas pela Auditoria Interna tiveram como objetivo, além de explicar a lei e seus impactos para os negócios, compartilhar o plano Invepar de melhoria dos mecanismos de compliance. |
| Aspecto: Políticas Públicas | | |
| SO5 | Posições quanto a políticas públicas e participação na elaboração de políticas públicas e lobbies | Página 83 |
| SO6 | Valor total de contribuições financeiras e em espécie para partidos políticos, políticos ou instituições relacionadas, discriminadas por país | Essa prática é proibida pelo Código de Ética da Invepar. |
| Aspecto: Conformidade | | |
| SO8 | Valor monetário de multas significativas e número total de sanções não monetárias resultantes da não conformidade com leis e regulamentos | A LAMSA sofreu, em 2013, processo administrativo fiscal no valor de R\$906.521,79 por erro material da contabilidade em compensar créditos tributários judiciais. A CLN, a CART, a CBN e a VPR não registraram multas ou sanções não monetárias nesse sentido no ano. O MetrôRio sofreu um processo administrativo referente à aplicação da penalidade de multa pela Agetransp, que transitou em julgado em outubro de 2013. Essa cobrança encontra-se em discussão na esfera judicial. No GRU Airport, não houve pagamento de multas em 2013, mas foram registrados dez autos de infração contra a empresa. |
| RESPONSABILIDADE PELO PRODUTO | | |
| Aspecto: Saúde e Segurança do Cliente | | |
| PR2 | Número total de casos de não conformidade com regulamentos e códigos voluntários relacionados aos impactos causados por produtos e serviços na saúde e segurança durante o ciclo de vida, discriminados por tipo de resultado | A Invepar não registrou casos de não conformidade desse tipo em 2013. |
| Aspecto: Rotulagem de Produtos e Serviços | | |
| PR5 | Práticas relacionadas à satisfação do cliente, incluindo resultados de pesquisas que medem essa satisfação | Página 81 |
| Aspecto: Conformidade | | |
| PR9 | Valor monetário de multas (significativas) por não conformidade com leis e regulamentos relativos ao fornecimento e uso de produtos e serviços | A Invepar não registrou multas ou sanções não monetárias desse tipo em 2013. |

Contatos

[GRI 3.4]

Responsabilidade Social

Claudia Jeunon
55 21 2211-1364
claudia.jeunon@invepar.com.br

Relações com Investidores

Gustavo Zeno
55 21 2211-1300
zeno@invepar.com.br

Créditos

Consultoria GRI, redação e revisão

MZ Group

Projeto gráfico

MZ Group

Tradução

MZ Group

Fotografia

Arquivos Invepar

invepar