



Relatório Anual 2014 - Invepar

Sobre o relatório.....	5
Mensagem do Presidente	9
Nosso jeito de fazer negócios	11
Destaques 2014.....	11
Operacionais	Erro! Indicador não definido.
Econômico-financeiros.....	13
Socioambientais.....	15
<i> Holding</i>	16
Visão, Missão e Valores	19
[GRI G4-56].....	19
Visão	19
Missão.....	19
Valores	19
Perfil da Invepar.....	19
A trajetória da Invepar.....	21
Estratégia.....	25
Governança corporativa.....	27
Gestão do negócio.....	33
Relações com Investidores.....	38
Responsabilidade Social Corporativa.....	38
Ética e Transparência	40
Gestão de Pessoas.....	42

Ativos intangíveis	58
Prêmios e reconhecimentos	59
Nossos negócios	60
Nossas empresas	60
Rodovias	60
Aeroportos.....	83
Mobilidade urbana	87
Resultados sustentáveis	93
Sustentabilidade	94
Mobilidade sob a ótica da sustentabilidade	94
Desempenho econômico-financeiro	95
Desempenho operacional.....	105
Aeroportos.....	105
Mobilidade urbana	108
Desempenho socioambiental	109
Instituto Invepar	109
Investimentos	111
Iniciativas apoiadas.....	113
Relacionamento com as partes interessadas	114
<i>Stakeholders</i>	114
Gestão ambiental.....	144
Investimentos ambientais	144

Energia.....	148
Água.....	151
Emissões.....	154
Resíduos.....	160
Biodiversidade.....	162
Conformidade.....	164
Relatório de asseguarção limitada.....	166

[G4-18 G4-19 G4-20 G4-21 G4-26 G4-28]

1. **Metodologia.** O Relatório Anual de 2014 da Invepar foi, pela terceira vez consecutiva, produzido de acordo com a metodologia GRI (*Global Reporting Initiative*), uma das mais utilizadas e reconhecidas em todo o mundo. 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. A metodologia GRI está em sua quarta edição, chamada de G4. Essa foi a versão utilizada pela Invepar neste material.

Como parte do processo de melhoria contínua no relato e monitoramento dos indicadores GRI, o Instituto Invepar realizou seis “**Oficinas GRI G4: o processo de relato na Invepar**” (duas no Rio de Janeiro, uma em São Paulo, uma em Bauru, uma em Salvador e uma em Lima, no Peru), com participação de 123 colaboradores das empresas do grupo. Os objetivos principais das oficinas foram discutir o relato de sustentabilidade na perspectiva da geração de valor para o negócio da Invepar e explicar as mudanças no processo de relato como um todo com a versão G4.

Outra importante mudança no ciclo de relato 2014 é que a Invepar passou a contar com uma plataforma eletrônica para coleta das informações, o sistema GRS (Gestão de Relatório de Sustentabilidade). Nele, representantes de todas as empresas puderam informar os resultados dos indicadores econômicos, ambientais e sociais. O novo método garantiu maior confiabilidade, segurança e praticidade à coleta dos dados. As respostas dos indicadores por empresa podem ser vistas no Índice Remissivo GRI.

2.Consulta aos *stakeholders*. Como parte do processo para determinar o conteúdo de seu relatório, a Invepar consultou, em 2014, seus *stakeholders* via pesquisa *on-line*. A pesquisa foi respondida por 461 *stakeholders* de diferentes públicos:

- Colaboradores;
- Fornecedores;
- Comunidade e Sociedade Civil (inclui ONGs, associações, lideranças comunitárias, instituições de ensino e entidades de classe);
- Usuários (motoristas, passageiros e clientes);
- Poder Público (inclui poder concedente, órgãos licenciadores e regulamentadores, empresas públicas, autarquias, poderes executivo, legislativo e judiciário);

- Formadores de opinião e Imprensa (inclui consultorias e especialistas em gestão para a sustentabilidade);
- Mercado (inclui outras empresas do setor, investidores, analistas e instituições financeiras);
- Acionistas e Sócios.

3. Conteúdo. Na consulta, os *stakeholders* puderam indicar quais, em sua opinião, são os aspectos (temas) propostos pela GRI que devem ser objeto de maior atenção para a Invepar em seus processos de gestão. Os aspectos foram, então, submetidos a um “teste de materialidade”, em que foi possível cruzar a visão dos *stakeholders* com a do grupo. Os testes foram realizados pelos Comitês de Responsabilidade Social das empresas LAMSA, CART, CBN, LAMSAC, MetrôRio e *holding*. A Invepar consolidou os testes em uma única matriz de materialidade com os aspectos separados em “Muito relevantes”, “Relevantes”, “Pouco relevantes” e “Irrelevantes” para o negócio do grupo. Somente os dois primeiros grupos de indicadores (Muito relevantes e Relevantes) foram reportados. As exceções são de temas que a Invepar julgou importante incluir devido ao seu impacto em determinadas empresas. Essas exceções estão apontadas juntamente com a **Matriz de Materialidade**.

Como mais uma evolução, o relatório de 2014 foi submetido a um processo de asseguarção limitada, que resultou em um parecer independente da empresa Pricewaterhouse Coopers. Para ver os indicadores assegurados e as respostas dos indicadores por empresa, acesse o Índice GRI.

4. Reporte de indicadores. Seguindo a GRI G4, este relatório está enquadrado na opção “de acordo Essencial”. Estão respondidos ao longo deste material 34 indicadores Padrão Gerais (obrigatórios) e 44 indicadores Padrão Específicos, determinados conforme a materialidade. Os indicadores reportados cobrem o período entre 1º de janeiro e 31 de dezembro de 2014 e se referem às empresas em operação – Linha Amarela (LAMSA), Concessionária Litoral Norte (CLN), Concessionária Auto Raposo Tavares (CART), MetrôRio, Concessionária Bahia Norte (CBN), Concessionária Rio-Teresópolis (CRT), Concessionária Rota do Atlântico (CRA), Concessionária LAMSAC (LAMSAC) e GRU Airport. Como são pré-operacionais, a ViaRio, a VLT Carioca e a Via 040 reportaram apenas os indicadores que já são aplicáveis às suas atividades. A *holding*, como sede administrativa, relatou os indicadores Padrão Gerais. Quanto aos Padrão Específicos, relatou os de recursos humanos relacionados ao porte da organização e, como também faz o inventário de emissões, os indicadores relativos a esse tema. Não foram incluídos indicadores referentes à empresa MetrôBarra, constituída para compra de material rodante da Linha 4. As respostas dos indicadores por empresa podem ser vistas no Índice Remissivo GRI.

REPRESENTAR A MATRIZ DE MATERIALIDADE GRAFICAMENTE. CONTEÚDO:

Título: Materialidade

Total: 29 aspectos

Aspectos muito relevantes
Econômicos
Desempenho econômico
Impactos econômicos indiretos
Práticas de compra
Ambientais
Emissões
Avaliação ambiental de fornecedores
Práticas trabalhistas e trabalho decente
Emprego
Saúde e segurança no trabalho
Diversidade e igualdade de oportunidades
Avaliação de fornecedores em práticas trabalhistas
Sociedade
Comunidades locais
Combate à corrupção
Responsabilidade pelo produto
Saúde e segurança do cliente
Aspectos relevantes
Ambientais
Energia
Água



Biodiversidade
Efluentes e resíduos
Conformidade (com leis e regulamentos ambientais)
Geral (investimentos e gastos com proteção ambiental)
Mecanismos de Queixas e Reclamações Relacionadas a Impactos Ambientais
Práticas trabalhistas e trabalho decente
Treinamento e educação
Relações entre trabalhadores e empregadores
Mecanismos de Queixas e Reclamações Relacionadas a Práticas de Trabalho
Direitos humanos
Investimentos
Trabalho forçado ou análogo ao escravo
Práticas de Segurança
Mecanismos de Queixas e Reclamações Relacionadas a Direitos Humanos
Soceidade
Políticas Públicas
Responsabilidade pelo produto

Mensagem do Presidente

Assim que 2014 terminou, nós, do grupo Invepar, tivemos a certeza de que, durante todo o ano, fomos fiéis a valores e compromissos dos quais não abdicamos: capacidade de entrega, incessante busca da satisfação de nossos usuários, diálogo com a sociedade, bom relacionamento com o poder concedente e retorno para nossos acionistas, sempre observando rígidos princípios éticos e sustentáveis.

Mesmo enfrentando desafios conjunturais, a Invepar conseguiu registrar resultados significativos e cumprir metas. Podemos destacar, com orgulho, dentre os principais marcos do ano, a entrega, em maio, do Terminal 3 de GRU Airport – Aeroporto Internacional de São Paulo, no prazo estabelecido no contrato de concessão. O novo terminal, com capacidade para 12 milhões de passageiros e área de 192 mil metros quadrados, representa um novo conceito para a infraestrutura aeroportuária do País e um divisor de águas na experiência dos passageiros com o aeroporto.

Em 2014, houve avanços em todos os segmentos de atuação. Em Rodovias, tivemos, logo no começo do ano, o início da operação da Concessionária Rota do Atlântico, em Pernambuco, um dos principais eixos viários do Complexo Portuário de Suape e do Litoral Sul daquele estado. Os investimentos realizados na rodovia trazem mais conforto, segurança e agilidade aos usuários.

Em março, entregamos, com antecedência, a estação Uruguai, do MetrôRio, que ampliou e melhorou a mobilidade urbana da capital fluminense. A 36ª estação de metrô do Rio conta com 300 metros de plataforma com 100% de acessibilidade e mais de sete mil metros quadrados de área construída e 2,9 quilômetros de via.

Além da estação Uruguai, o grupo Invepar teve outros motivos para comemorar em 2014. Durante a Copa do Mundo, realizada entre junho e julho, o MetrôRio foi escolhido como um dos destaques no Rio de Janeiro, por meio de enquetes realizadas por veículos de comunicação junto ao público. .

A Copa de 2014 foi também um enorme desafio para GRU Airport. O minucioso planejamento para a operação durante o evento foi executado com sucesso por toda a equipe da concessionária. Guarulhos ganhou destaque na imprensa como a principal porta de entrada do país, registrando um crescimento de 11% no movimento de passageiros nos 30 dias de competição.

Para aprimorar ainda mais o relacionamento com nossos usuários e público em geral, estamos investindo no aprimoramento da tecnologia para tornar mais fácil e acessível nossos serviços para o usuário. Exemplos disso são os aplicativos do MetrôRio, de GRU Airport e da Via 040, que disponibilizam informações para facilitar a tomada de decisões do usuário sobre a melhor forma e horário para utilizar os serviços.

Outro grande momento de 2014 foi a segunda emissão de debêntures da concessionária GRU Airport, cuja captação somou R\$ 300 milhões. Foi a maior operação financeira já realizada em aeroportos no Brasil. Essa operação recebeu reconhecimentos importantes, como os prêmios *Airport Deal of the Year*, concedido pela *World Finance*, um dos principais veículos de finanças do mundo; e o *Latin Finance Infrastructure Finance Awards*, da revista *Latin Finance*, na categoria *Best Airport Financing*.

No segmento de Rodovias, 2014 foi um ano que marcou uma nova etapa em nossa história. Em abril, começaram as obras de recuperação, duplicação e adequação da Concessionária Via 040, responsável pela gestão de quase mil quilômetros da BR-040 entre Brasília (DF) e Juiz de Fora (MG). Com as obras, os usuários passaram a ter mais segurança e conforto na rodovia. Seis meses depois, em outubro, iniciaram-se as atividades de operação da concessionária com serviços de atendimento ao usuário.

Na CART, novas obras ofereceram aos usuários uma rodovia cada vez melhor, mais moderna e segura. No ano passado, a concessionária realizou duplicação de quase 90 quilômetros de rodovia, além de entregar de melhorias em toda a infraestrutura.

Todos os investimentos em melhorias, conforto e segurança vem aumentando a mobilidade e a fluidez. Isso se reverteu em crescimento no desempenho operacional de todas as áreas de atuação do grupo. No segmento de Rodovias, foi registrado um movimento de 243,3 milhões de veículos equivalentes pagantes, volume 14,6% superior ao de 2013. Em Mobilidade Urbana, o número de passageiros pagantes do MetrôRio foi de 207 milhões, 19,4% acima do ano anterior. Em Aeroportos, o total de passageiros no GRU Airport foi de 39,5 milhões, cerca de 10% a mais que em 2013.

Infelizmente, não houve apenas boas notícias em 2014. No fim de janeiro, houve a queda de uma passarela na Linha Amarela, via expressa no Rio de Janeiro administrada pela Lamsa. O acidente foi causado por um caminhão que trafegava irregularmente na via com a caçamba levantada e, lamentavelmente, houve

vítimas fatais e feridos. A empresa atuou rapidamente e prestou assistência aos familiares das vítimas. Uma passarela provisória foi instalada e, em julho, foi erguida a nova passarela definitiva. Além disso, estamos instalando pórticos limitadores de altura ao longo da via, para evitar que esse tipo de incidente se repita.

Olhando para frente e buscando um desempenho cada vez melhor, sempre em benefício dos nossos usuários, estamos nos dedicando às entregas previstas, com destaque para as relacionadas aos Jogos Olímpicos de 2016, no Rio de Janeiro. No ano passado, houve avanços importantes nas obras da ViaRio. No VLT Carioca, que mudará o conceito de integração modal na capital Rio de Janeiro, as obras estão mudando a paisagem no centro da cidade. Além disso, cinco trens que circularão nas ruas da cidade estão em fase final de produção na França. Outros 27 serão fabricados no Brasil.

No MetrôRio, os novos trens que a MetrôBarra adquiriu para operar na Linha 4 do metrô, que ligará a Barra da Tijuca à Ipanema a partir do primeiro semestre de 2016, começaram a ser embarcados na China rumo ao Brasil. O primeiro chegou em fevereiro de 2015.

O ano de 2015 será um ano de foco na consolidação do nosso modelo de gestão e melhoria de nossos processos e sistemas e da governança corporativa. Em relação à gestão, lançamos uma nova versão do Código de Ética e Conduta, adaptada de acordo com a nova Lei Anticorrupção.

Também mantivemos total atenção à nossa atuação socioambiental. Elaboramos, pela primeira vez, um relatório GRI nos moldes da versão G4, a mais recente e aprimorada, e ainda contamos pela primeira vez com assecuração externa das informações contidas no relatório anual, o que mostra nossos esforços não apenas com a profundidade da informação que prestamos, mas com a rastreabilidade e transparência.

Espero que aproveitem o que preparamos. Boa leitura.

Nosso jeito de fazer negócios

Destaques 2014

Rodovias - VEPS¹ (em milhões)

2013 – 212,2

2014 – 243,3

Variação 14/13 – 14,6%

- ✓ Início da prestação de serviços aos usuários e dos trabalhos de duplicação da Via 040
- ✓ Assinatura do aditivo contratual da CBN, para construção, operação e manutenção da Via Metropolitana Camaçari-Lauro de Freitas
- ✓ Constituição da PEX PERU, empresa de pagamento automático de pedágio, que será responsável pelo serviço na LAMSAC.

Mobilidade urbana – PAX² (em milhões)

PAX transportados

2013 – 192,5

2014 – 228,2

Variação –18,6%

Passageiros pagantes

2013 – 173,4

2014 – 207,0

Variação –19,4%

- ✓ Inauguração da estação Uruguai do MetrôRio, localizada no bairro da Tijuca, que adicionou 1,1 quilômetro de extensão na Linha 1. A estação tem mais de 7 mil m² de área construída e conta com 5 pontos de acesso, pelos quais passam aproximadamente 36 mil passageiros por dia útil.
- ✓ Aquisição dos 15 trens da Linha 4 pelo MetrôBarra

Aeroportos

PAX total (mil)

2013 – 36,0

2014 – 39,5

Variação – 9,9%

MTA total (mil)

2013 – 284,2

2014 – 304,6

Variação – 7,2%

Carga total (mil ton.)

2013 – 343,8

2014 – 339,8

Variação – (1,2%)

- ✓ Inauguração do Terminal 3 de GRU AIRPORT, com 192 mil m², área maior que as dos Terminais 1, 2 e 4 somadas.
- ✓ 2 novos pátios com 34 novas posições para estacionamento de aeronaves no TPS3.
- ✓ Inauguração de duas novas câmaras frias no Teca (Terminal de Cargas).
- ✓ CVM concede registro de companhia aberta para GRU Airport.

1. Veículos Equivalentes Pagantes
2. Passageiros
3. Movimento Total de Aeronaves

Econômico-financeiros

Em milhões de reais

Receita Líquida Ajustada¹

2013 – 2.455,3

2014 – 3.033,0

Variação – 23,5%



uma empresa Atitude

Custos e Despesas Operacionais Ajustados²

2013 – -1.976,2)

2014 – -2.422,2)

Variação – 22,6%

EBITDA Ajustado⁴

2013 – 1.133,1

2014 – 1.442,0 bilhões

Variação – 27,3%

Margem EBITDA (%) Ajustada⁴

2013 – 46,1%

2014 – 47,5%

Variação – 1,4 p.p

Resultado Líquido

2013 – 96,2

2014 – (262,9)

Variação – (373,3%) – *saiba mais em Desempenho econômico-financeiro*

Dívida Líquida

2013 – 4.179,2

2014 – 7.579,2

Variação – 81,%

Resultado financeiro líquido

2013 – - 232,1

2014 – - 968,1

Variação – 3,2%

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

Socioambientais

Investimentos do Instituto Invepar em iniciativas de responsabilidade socioambiental (em milhões de reais)

Recursos próprios

2013 – 2,4

2014 – 1,8

Varição – - 25,0%

Recursos incentivados

2013 – 3,0

2014 – 2,8

Varição – - 6,7%

- ✓ A LAMSAC ultrapassou a marca de 1.000 famílias reassentadas (de um total de 1.300) e concluiu a construção da passarela Ramiro Prialé.

Indicadores ambientais

Consumo total de energia em KWh - 455.514,9 mil

Consumo de energia em KWh (fontes não renováveis) – 65.202,3 mil

Consumo de energia em KWh (fontes renováveis) – 163,1 mil

Consumo de energia elétrica em KWh – 390.149,5 mil

Consumo de água em m³ – 1.491,9 mil

Descarte de água em m³ – 954,8 mil



Emissões totais em tCO₂e – 80,4 mil¹

Geração de resíduos em toneladas – 53,4 mil

1. Não considera as emissões de Escopo 3.
- ✓ Implementação do sistema eClimas para gestão climática em todas as empresas operacionais (*)
 - ✓ Implementação de sistema GRS para coleta de indicadores GRI nas empresas

(*) com exceção de CBN e CRA, que usam sistema próprio.

Holding

- ✓ Revisão do Código de Ética e Conduta à luz da lei brasileira anticorrupção e criação de canal de ética e conduta independente
- ✓ Aprimoramento do modelo de governança com a criação de uma gerência específica, diretamente subordinada ao Conselho de Administração (*saiba mais em Governança Corporativa*)
- ✓ Criação da Diretoria de Engenharia (*saiba mais em Perfil de governança*)
- ✓ Aprovação das Políticas de Compras e Contratações e de Saúde, Segurança e Meio Ambiente (SMS) (*saiba mais em Políticas corporativas*)
- ✓ Elevação do *rating* da Invepar (*saiba mais no site de Relações com Investidores*)
- ✓ Participação ativa na Copa do Mundo de 2014 por meio das nossas concessionárias

BOX – Copa do Mundo 2014

Responsável por concessionárias de diferentes modais de infraestrutura instalados em importantes cidades, a Invepar se viu, em 2014, como participante ativa da Copa do Mundo. Parte do sucesso do evento dependia de sua competência na adaptação ao fluxo proveniente da presença dos turistas e torcedores.

GRU Airport

Havia um grande receio em relação ao funcionamento da infraestrutura aeroportuária brasileira durante a Copa do Mundo. O desempenho final, contudo, foi mais que satisfatório. GRU Airport funcionou adequadamente em todas as suas áreas operacionais, não tendo registrado nenhuma ocorrência impactante.

Para receber as delegações, a empresa montou uma operação especial e um *lounge* no Terminal 4, em uma área separada do fluxo comum de passageiros. Para os torcedores, foi criado um espaço específico, o Torcida GRU, que ofereceu atividades interativas relacionadas ao evento e TVs para acompanhar os jogos e programas esportivos. A equipe do aeroporto foi reforçada, especialmente na área de atendimento aos passageiros.



Relatório Anual 2014

uma empresa Atitude

GRU treinou mais de 3 mil colaboradores e a comunidade aeroportuária para a recepção de passageiros durante a Copa do Mundo. O Ministério do Turismo e a própria Fifa enviaram voluntários para prestar informações sobre o evento. Todos os agentes envolvidos com o aeroporto (Polícias Federal, Civil e Militar, Anvisa e Vigiagro) também aumentaram suas equipes na ocasião.

LAMSA

Todas as áreas da empresa atuaram de forma integrada na preparação para receber os turistas que passaram pela Linha Amarela, fosse a caminho da *Fan Fest*, festa oficial da Fifa, ou advindos do aeroporto do Galeão. As atividades envolveram desde treinamento, até criação de vestimenta especial e iniciativas de motivação dos colaboradores para que eles pudessem replicar o sentimento para os usuários. A empresa buscou mostrar que estava de braços abertos para receber todos que vierem à Copa, o que foi feito por meio do hasteamento de bandeiras dos mais diversos países, não apenas aqueles que competiram no evento.

CLN

Para receber os visitantes que circulavam pela rodovia por conta dos jogos realizados na Bahia, a CLN se preparou de acordo com três premissas: hospitalidade, mobilidade e bom atendimento. O primeiro foi colocado em prática por meio da caracterização da rodovia e da praça de pedágio com bandeiras dos diversos países e *banners* com mensagens de boas-vindas em diversas línguas. Já para garantir a mobilidade, a empresa reforçou a equipe operacional e contou com o apoio da polícia rodoviária. Quanto ao bom atendimento, a CLN fez trabalho interno motivacional para mostrar ao funcionário como ele era importante para receber bem os turistas da Copa.

MetrôRio

A preparação do MetrôRio para receber o fluxo de turistas e torcedores começou em 2012, com a criação da gerência de Megaeventos. Como uma das atividades preparatórias, a equipe foi ao metrô de Londres (Inglaterra) para acompanhar a atuação durante os Jogos Olímpicos de 2012. A empresa pôde treinar seus aprendizados na visita do Papa ao Rio de Janeiro e na Copa das Confederações, realizada nessa mesma cidade, em 2013.

Durante a Copa do Mundo, o atendimento nas estações passou a ser feito nas mais diversas línguas, assim como o aviso sonoro dos trens. O MetrôRio tinha ainda 40 funcionários voluntários, fluentes em idiomas, que ficaram à disposição nas estações de maior movimento – incluindo as do entorno do estádio - para tirar qualquer dúvida a respeito dos trajetos e acessos em direção ao Maracanã. Toda a comunicação visual foi pensada com o conceito “A festa começa aqui”, considerando o conagraçamento de várias nações durante a Copa do Mundo da Fifa, não apenas as dos países competidores.

Nos dias de jogos, foram praticados os intervalos de horário de pico, com frota máxima operando, e trens extras ficaram posicionados em pontos estratégicos da operação e foram usados quando necessário. A segurança nessas ocasiões foi feita por 516 homens e mulheres, e contou com o apoio da Polícia Militar.

Em levantamento feito pelo sistema Globo após o evento os estrangeiros apontaram o MetrôRio como o segundo melhor item do Rio de Janeiro, atrás apenas da paisagem natural. Em outra pesquisa, os estrangeiros compararam o metrô Carioca com os metrôs de seus países. Sessenta por cento deles disseram que o Carioca era igual ou melhor.

O MetrôRio encerrou a operação especial para os sete dias de jogos da Copa do Mundo da Fifa com o número de 686,2 mil torcedores transportados nas estações Maracanã, São Cristóvão e São Francisco Xavier, próximas ao estádio do Maracanã. A Concessionária foi responsável por levar mais de 70% do público que assistiu às partidas no palco do futebol ou que aproveitaram a estadia na cidade para visitar o estádio ou torcer nas suas imediações. Durante os sete dias, foram transportados em todo o sistema 2,9 milhões de passageiros. No período da Copa do Mundo como um todo, entre 12 de junho e 13 de julho de 2014, foram 18,67 milhões de passageiros.

CRT

A Granja Comary, centro de treinamento da seleção brasileira de futebol, fica em Teresópolis, à beira da BR-116/RJ. A CRT teve sucesso nas operações de apoio durante as diversas passagens da delegação pela rodovia. A área de Engenharia esteve diretamente envolvida no processo, tendo preparado a rodovia com execução de sinalização especial, de suspensão das obras que pudessem interferir na passagem da seleção e de pavimentação da Avenida Rotariana, principal acesso à cidade de Teresópolis.

Já o departamento de Operações promoveu ação integrada com as autoridades responsáveis pela segurança e deslocamento da seleção. Ele foi responsável pelo fechamento, pela varredura e pela posterior liberação do trecho da Serra de Teresópolis e da praça principal de pedágio. O grande desafio foi realizar essas operações a cada passagem dos jogadores no menor espaço de tempo, de forma a minimizar os transtornos à equipe e aos usuários. A comunicação com os usuários durante o evento também foi fundamental para reduzir o desconforto causado pelo fechamento da via.

Outra iniciativa de destaque foi a decoração da CRT e o envolvimento dos colaboradores na campanha de boas-vindas à seleção. Foi montado um estúdio fotográfico na sede da empresa, onde grupos de funcionários foram registrados caracterizados como torcedores. Mais de 200 pessoas participaram da campanha e as imagens de todas foram veiculadas no painel aéreo sobre a praça principal de pedágio e nos 14 *banners* de acesso às cabines de arrecadação. Além disso, todo o trecho da Baixada Fluminense em ambos os sentidos recebeu galhardetes nos postes e no acesso a Teresópolis, totalizando 800 peças. A decoração foi mostrada pela imprensa em duas ocasiões, em veículos diferentes, e recebeu elogios por parte dos usuários.

Visão, Missão e Valores

[GRI G4-56]

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 G4-1 G4-4 G4-6 G4-8 G4-9 G4-13]

A Invepar iniciou suas operações em 2000, com a LAMSA (Linha Amarela S.A. - RJ) e a CLN (Concessionária Litoral Norte - BA). O grupo é, atualmente, um dos maiores operadores privados de infraestrutura de transporte da América Latina, com atuação nos segmentos de rodovias, aeroportos e mobilidade urbana.

Ao todo, opera nove concessões rodoviárias, totalizando 1.975 quilômetros, dos quais 1.950 estão no Brasil e 25 no Peru, onde administra a LAMSAC. Desse total, 936,8 quilômetros pertencem à concessionária Via 040 (BR-040 - DF/GO/MG), cujo contrato de concessão foi assinado pela Invepar em março de 2014

para administrar trecho localizado entre o Distrito Federal e Juiz de Fora (MG). Além das concessões, a empresa mantém a PEX e a PEX PERU, empresas voltadas à cobrança automática de pedágios no Brasil e no Peru. *(saiba mais em PEX)*.

A Invepar também detém 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. Neste último segmento o grupo está investindo, ainda, 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, caso as condições precedentes sejam atendidas. A empresa é responsável pela aquisição e disponibilização dos materiais rodantes e sistemas que serão utilizados nessa linha.

Em 2014, o grupo investiu cerca de R\$ 3,0 bilhões em seus empreendimentos, incluindo valores de aquisições e outorgas de concessão entre recursos próprios e de terceiros. A Invepar trabalha com o conceito de mobilidade inteligente, que visa oferecer meios de deslocamento de pessoas e bens para a realização de atividades cotidianas, como trabalho, abastecimento, educação, saúde, cultura, recreação e lazer por meio do aproveitamento eficiente dos espaços disponíveis para a infraestrutura de transportes nas cidades.

Perfil das concessões da Invepar

Destaque 1

12 concessões

1.950 km de rodovias no Brasil

25 km de rodovias no Peru

70 km de extensão de trilhos de Metrô (42 km) e VLT Carioca (28 km)

Capacidade para movimentar 42 milhões de passageiros em GRU Airport, com 387 mil m² em área de terminais e 975,5 mil m² de pátios de aeronaves, com 124 posições

Capacidade para movimentar 425 mil toneladas de carga por ano de carga em GRU Airport, considerando a carga sob gestão da concessionária nos segmentos de importação e exportação

Olho

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 gargalos de infraestrutura em transporte que o Brasil apresenta. 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.

2000 (Total: 2 concessões)

- ✓ Constituição da Invepar a partir da associação entre Previ e OAS, tendo como empresas controladas a LAMSA (Linha Amarela) e a CLN (Concessionária Litoral Norte)
- ✓ Criação do Instituto Invepar, em novembro, para coordenar as iniciativas de Responsabilidade Socioambiental Empresarial da Invepar

2009 (total: 4 concessões)

- ✓ 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 (Total: 6 concessões)

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

2011 (Total: 7 concessões)

- ✓ 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 (Total: 10 concessões)

- ✓ 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 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 MetrôBarra S.A.



2013 (Total: 12 concessões)

- ✓ 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

2014 (Total: 12 concessões)

- ✓ A Invepar assina o contrato de concessão referente à licitação da BR-040 DF/GO/MG, criando a concessionária Via 040, que inicia a prestação de serviços aos usuários em outubro do mesmo ano
- ✓ Inauguração do Terminal 3 de GRU Airport
- ✓ Assinatura do aditivo contratual da CBN para construção da Via Metropolitana Camaçari-Lauro de Freitas
- ✓ Constituição da PEX Peru S.A.C.

Informações para o mapa

São Paulo

CART

Marcar região da CART no mapa. Olho: Importante região agrícola de São Paulo.

GRU Airport

Marcar região de GRU Airport no mapa. Olho: Maior região metropolitana do Brasil.

BOX:

População estimada em 44,04 milhões¹

Veículos 25,72 milhões²

Fontes: 1: IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística)

2: Denatran (Departamento Nacional de Trânsito)

Rio de Janeiro

LAMSA

ViaRio

MetrôRio

MetrôBarra

VLT Carioca

Marcar no mapa região coberta pelas concessões acima. Olho: Região metropolitana do Estado do Rio de Janeiro.

BOX:

População 16,46 milhões¹

Veículos 5,91 milhões²

Fontes:

1: IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística)

2: Denatran (Departamento Nacional de Trânsito)

Bahia

CLN

CBN

Marcar no mapa região coberta pelas concessões acima. Olhos: Costa norte da Bahia./ Região metropolitana do Estado da Bahia

BOX:

População 15,13 milhões¹

Veículos 3,42 milhões²

Fontes:

1: IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística)

2: Denatran (Departamento Nacional de Trânsito)

CRA

Marcar no mapa região coberta pela concessão acima. Olho: Região industrial de Recife.

BOX:

População estimada em 3,94 milhões¹

Veículos 2,57 milhões²

Fontes:

1: IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística)

2: Denatran (Departamento Nacional de Trânsito)

Distrito Federal, Goiás e Minas Gerais

Via 040

Marcar no mapa região coberta pela concessão acima. Olhos: Importante região agrícola do Centro-Oeste./Região metropolitana e industrial do Estado de Minas Gerais .

BOX:

População estimada¹: 2,85 milhões no Distrito Federal, 6,52 milhões em Goiás e 20,73 milhões em Minas Gerais

Veículos²: 1,59 milhões no Distrito Federal, 3,39 milhões em Goiás e 9,44 milhões em Minas Gerais

Importante polo siderúrgico e industrial do País

Fontes:1: IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística)

2: Denatran (Departamento Nacional de Trânsito)

Peru

LAMSAC

Marcar no mapa região coberta pela concessão acima. Olho: Maior região metropolitana do Peru.

BOX:

População 30,81 milhões¹

Fontes:

1: Inei (Instituto Nacional de Estadística e Informática)

Estratégia

Para conquistar suas metas, a Invepar atua de acordo com estratégias bem-estabelecidas, definidas com base em seu objetivo de se tornar referência internacional e a principal empresa do setor de infraestrutura de transportes.

1. Consolidar e expandir sua atuação nos segmentos de concessões de rodovias, aeroportos e mobilidade urbana
2. Ampliar as receitas não tarifárias de suas concessões
3. Maximizar sua eficiência operacional e qualidade de serviços
4. Otimizar sua estrutura de capital
5. Capturar sinergias entre as empresas do grupo
6. Aprimorar continuamente sua política de gestão do conhecimento e de sucessão de pessoas visando à perenização da empresa

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 em **Rodovias**, **Aeroportos** e **Mobilidade urbana**) 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.

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 sete anos, o grupo Invepar apresentou um significativo crescimento em seu resultado operacional, o que vem se refletindo em seus resultados financeiros. Entre 2008 e 2014, o crescimento médio anual da Receita Líquida Ajustada da Invepar foi de 56,6% ao ano e, no mesmo período, o EBITDA Ajustado (que não considera receitas e custos de construção) cresceu 47,0%.

Além disso, o grupo possui grau de alavancagem compatível com o nível de maturidade de seus projetos, tendo registrado endividamento financeiro líquido de R\$7,6 bilhões ao fim de 2014, o equivalente a 5,2 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 24,1 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 lideradas ou em consórcios dos quais a Invepar fazia parte.

*Os 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 desse setor 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 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. Acesse mais informações no capítulo **Modelo de Governança corporativa**. 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.

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.

Governança corporativa

MODELO DE GOVERNANÇA



Perfil de governança Invepar

[GRI G4-7]

Embora não tenha suas ações negociadas em bolsa, a Invepar possui registro de companhia aberta desde 2000. A empresa é atualmente classificada como Categoria A, que autoriza a negociação de quaisquer valores mobiliários do emissor, conforme a Instrução CVM 480/09. Todas as ações da Invepar se encontram, hoje, em poder dos acionistas controladores: Previ, Funcef, Petros e OAS (*veja as proporções no organograma a seguir*).



A empresa possui mecanismos de governança corporativa baseados nas melhores práticas de mercado. Para fortalecer essa atuação, foi criada, em 2014, a gerência de Governança Corporativa, com reporte direto para o Conselho de Administração, o que lhe garante autonomia e independência.

Algumas iniciativas já estão sendo implementadas pela nova área, como a elaboração do Regimento Interno e do Formulário de Autoavaliação do Conselho de Administração, bem como a revisão dos regimentos internos dos comitês de assessoramento (*saiba mais em Estrutura de governança*), que passaram a se reunir com maior frequência a fim de avaliar assuntos relevantes para a Companhia e subsidiar as deliberações do Conselho de Administração. Já este último órgão, passou a ter uma atuação mais próxima das empresas controladas por meio de visitas *in loco* e do acompanhamento do cronograma físico-financeiro das obras. Adicionalmente, o processo deliberativo foi revisto e ajustado de forma a facilitar a análise e a tomada de decisão.

Em razão do crescimento do grupo Invepar foi identificada, ainda, a necessidade de uma maior aproximação e alinhamento entre as práticas adotadas pelas controladas, o que levou a nova gerência a produzir uma cartilha na qual estão compiladas as principais regras do processo decisório da Invepar. Depois de apresentar o material, a gerência de governança corporativa deu início a uma série de visitas às controladas para tirar dúvidas sobre o processo, além de outros temas, e coletar percepções que possam gerar outras melhorias.

BOX - OAS

Em março de 2015, a OAS apresentou pedido de recuperação judicial e colocou à venda sua participação acionária na Invepar. Na ocasião, surgiram questionamentos do mercado e da imprensa sobre eventuais impactos do processo nas atividades da Invepar e, prontamente, a empresa informou que seus negócios seguiam em absoluta normalidade.

Estrutura de governança

[GRI G4-34]

A Invepar conta com um Conselho de Administração, que é assessorado por quatro Comitês de Assessoramento: 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.

Conselho de Administração

O Conselho de Administração é composto por oito membros e seus respectivos suplentes, todos naturais e residentes no País, eleitos e destituíveis pela Assembleia Geral da empresa. O mandato é de dois anos, sendo permitida a reeleição.

O Conselho da Invepar é composto por no mínimo cinco membros e mandato máximo de dois anos.

A remuneração do Conselho da empresa é fixada anualmente pela Assembleia Geral Ordinária (AGO), que também define, quando é o caso, a participação dos administradores no lucro da empresa e os benefícios que lhes serão atribuídos, incluindo verbas de representação. Cabe ao órgão estabelecer as condições de rateio da remuneração entre seus membros e os diretores.

Suas funções também contemplam a definição da política e a orientação geral dos negócios da Invepar. O Conselho de Administração se reúne ordinariamente uma vez por mês, mediante convocação de seu presidente ou, na ausência deste, de seu vice-presidente. Extraordinariamente, encontra-se sempre que convocado pelo presidente ou por, no mínimo, dois conselheiros.

Nome	Cargo eletivo ocupado	Data da eleição	Prazo do mandato
Carlos Augusto Borges	Presidente do Conselho	29/04/2014	Assembleia Geral Ordinária de 2016
Josedir Barreto dos Santos	Vice-presidente do Conselho	29/04/20	Assembleia Geral Ordinária de 2016
Carlos Fernando Costa	Membro titular	29/04/20	Assembleia Geral Ordinária de 2016
Renato Fermiano Tavares	Membro titular	15/12/2014	Assembleia Geral Ordinária de 2016
Manuela Cristina Lemos Marçal	Membro titular	29/04/20	Assembleia Geral Ordinária de 2016
Paulo Cesar Campos	Membro titular	29/04/20	Assembleia Geral Ordinária de 2016
Ricardo Carvalho Giambroni	Membro titular	29/04/20	Assembleia Geral Ordinária de 2016

Para ver a composição do Conselho atualizada, clique aqui.

Diretoria Executiva

A Diretoria da Invepar é atualmente composta por três Diretores Estatutários, eleitos pelo Conselho de Administração, e quatro Diretores Executivos.

À Diretoria compete: propor ao Conselho de Administração as diretrizes fundamentais relacionadas aos objetivos e metas da empresa; assegurar o bom andamento dos negócios sociais no sentido de cumprir esses objetivos; e aprovar o quadro de pessoal, estabelecendo o regime de cargos e salários, a remuneração fixa e variável e a política de benefícios, entre outras atribuições.

Nome	Cargo ocupado	Data da eleição	Prazo do mandato
Gustavo Nunes da Silva Rocha	Diretor-presidente e de Relações com Investidores	30/04/2012	Assembleia Geral Ordinária de 2016
Marcos Bastos Rocha	Diretor vice-presidente Administrativo-Financeiro	30/04/2012	Assembleia Geral Ordinária de 2016
Damião Carlos Moreno Tavares	Diretor vice-presidente de Concessões Rodoviárias	30/04/2012	Assembleia Geral Ordinária de 2016
Joilson Rodrigues Ferreira*	Diretor de Performance de Gestão	N/A	N/A
Nelma Souza Tavares*	Diretora de Planejamento Estratégico	N/A	N/A
Carlos Castanho*	Diretor de Engenharia	N/A	N/A
Cargo vago	Diretor de RH e Gestão		

* Diretores não estatutários. Para ver a composição atualizada clique aqui

Auditoria Interna

O grupo Invepar possui uma área de auditoria interna independente, que se reporta diretamente ao Conselho de Administração. Regularmente a área apresenta os resultados de sua atividades tanto para o Conselho quanto para o Comitê de Auditoria.

Nessas apresentações, são discutidos desde o plano anual da auditoria interna, no qual são definidos quais empresas e processos serão revisados ao longo do ano, quanto às principais quebras de controles identificadas e os respectivos planos de ação que endereçarão tais fragilidades.

Trabalhando em esquema de *co-sourcing*, a Auditoria Interna vem desempenhando importante papel no sentido de fortalecer a governança corporativa da Invepar.

Gestão do negócio

Para colocar suas estratégias em prática e dar suporte à administração da empresa de forma a facilitar o crescimento pretendido, a Invepar vem, ano a ano, fortalecendo seus sistemas de gestão, políticas, processos e procedimentos. A empresa está implementando na *holding* e nas controladas as melhores ferramentas e práticas disponíveis no mercado.

Gestão de Riscos Corporativos

Em linha com as melhores práticas de governança, a Invepar iniciou a implementação do processo de Gestão de Riscos Corporativos, com o objetivo de gerenciar adequadamente os riscos que possam impactar o alcance de seus objetivos estratégicos e agir preventivamente. Esse processo foi iniciado por meio de um projeto piloto realizado no MetrôRio, em 2013, com o apoio da PwC (*PricewaterhouseCoopers*), e agora está sendo expandido para as demais empresas do grupo, seguindo a mesma metodologia de mercado (COSO e ISO 31000).

O processo de ERM (*Enterprise Risk Management*) consiste em realizar o alinhamento do modelo de gestão de riscos corporativos (estratégia e apetite), identificando os principais diretamente relacionados às atividades de cada ativo, sob a análise Financeira, Operacional e Regulatória, entre outras, suas respectivas causas, o proprietário do risco, suas atividades de monitoramento e reporte. Dentro dessa atividade consta, ainda, disseminação da cultura de gestão de riscos na organização por meio de *workshops* e formalização de políticas e normativos. A antecipação e mitigação de potenciais riscos garante a qualidade do serviço e retorno para o acionista. Como resultado, busca-se garantir a segurança do usuário e a disponibilidade do serviço prestado nos ativos. Por fim, esse processo ajuda a mitigar os riscos financeiros, regulatórios, operacionais, socioambientais, de imagem e de reputação.

Em 2014 foi efetuada a implantação do modelo de gestão de riscos na *holding*, na LAMSA, na CLN, na CART, na LAMSAC e em GRU Airport e dada sequência ao modelo já implantado em 2013 no MetrôRio.

Planejamento Estratégico

A Diretoria de Planejamento Estratégico foi criada em 2013 com o objetivo de fortalecer e gerenciar o planejamento estratégico do grupo Invepar, auxiliando a gestão executiva da empresa e de suas controladas em seu planejamento estratégico e na tomada de decisões, de forma a facilitar a análise, estimular a discussão e garantir o alinhamento da estratégia.

Em 2014, a área focou seus esforços no desenho e na implementação de um modelo único de planejamento estratégico estruturado para o grupo Invepar. Durante o segundo semestre, a Diretoria de Planejamento Estratégico e o Presidente da empresa, Gustavo Rocha, visitaram cada uma das empresas do grupo, participando das discussões sobre os objetivos estratégicos para 2015 e promovendo a implementação do novo modelo. O processo visa assegurar o alinhamento estratégico entre os acionistas, a Invepar e suas controladas, e também entre os objetivos estratégicos, o orçamento e as metas e incentivos dos executivos. Uma metodologia comum com definição clara dos papéis e responsabilidades contribuiu para um diálogo estratégico disciplinado, com todos os participantes falando uma linguagem comum.

Gestão de comunicação estratégica

A partir de 2012 a Invepar começou a colocar em prática o Plano Estratégico de Comunicação, que contém as regras de gerenciamento da comunicação feita pela empresa. A adoção do documento vem levando à consolidação da marca Invepar, que está sendo cada vez mais reconhecida e tem marcado presença nos veículos de imprensa e de comunicação de marketing. Em 2014, foram feitas 2.032 citações ao nome da empresa na mídia, cerca de 80% a mais que em 2013.

O plano foi criado em função do crescimento da Invepar, que atrai as atenções, demandando, conseqüentemente, maior espaço para uma comunicação com clareza e transparência, que permita manter a imagem da empresa. Tem como objetivos 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 sólida. A viabilização desses objetivos fica por conta da área de Comunicação, que também atua nos bastidores, apresentando os porta-vozes do grupo, de forma a torná-los referência quando o assunto é Invepar, suas concessões e o setor de infraestrutura de transportes.

Essa área conta com o apoio de dois comitês. O Comitê Interno de Comunicação se reúne quinzenalmente para apreciar demandas do mercado, materiais para a imprensa sobre a *holding* e as empresas do grupo e recomendar ações de comunicação à Diretoria Executiva da Invepar. Participam, além dos profissionais de Comunicação, as equipes de Marketing, Relacionamento com Investidores e Imprensa. Já o Comitê de Comunicação de Empresas tem como objetivos fazer o alinhamento estratégico, o planejamento anual e a troca de experiências quanto às atividades comunicacionais do grupo. As reuniões são mensais e participam os profissionais das áreas de Comunicação de todas as empresas nas quais a Invepar tenha participação igual ou superior a 30%

Outro ponto estratégico da comunicação da Invepar é a gestão de crise. Desde 2013, a empresa possui um Guia de Comunicação de Crise, compilação das ferramentas e processos por meio dos quais o grupo e as controladas podem proteger sua imagem diante de ocorrências passíveis de prejudicar o entendimento do público interno ou externo sobre o seu desempenho e o de suas atividades. A partir das orientações contidas no guia, foram instalados comitês de crise nas empresas e definidos os fluxos de comunicação diante de situações que ponham em risco a imagem da Companhia. Os executivos do grupo também são treinados para lidar com essas circunstâncias.

Plano Estratégico de Comunicação em resumo

Plano Estratégico de Comunicação

Comunicação Externa

Política de Comunicação (definição de alçadas, temas e porta-vozes)

Manual de linguagem e identidade (diretrizes do uso da marca)

Guia de Comunicação de Crise

Comitês de crise

Políticas Corporativas

Política de Comunicação

Tem como objetivo promover a comunicação integrada entre as empresas do grupo Invepar e destas com os seus públicos de relacionamento, de forma alinhada, coordenada e sinérgica, tendo como base as diretrizes e os objetivos da empresa.

Política de Compras e Contratações

Compilado de regras para a aquisição de bens e serviços nas empresas do grupo Invepar que tem como propósito garantir a eficiência na utilização dos recursos do grupo, a transparência e segurança das transações e a contínua qualificação dos fornecedores.

Política de Saúde, Segurança e Meio Ambiente

Estabelece as diretrizes para aqueles atuam em nome da Invepar o façam sempre com o compromisso de garantir a saúde, a segurança, a proteção ao meio ambiente e aos usuários. Aplica-se a todos os administradores e colaboradores do grupo Invepar e também aos administradores e colaboradores de terceiros contratados pelo grupo Invepar, incluindo, sem limitação, fornecedores de bens, prestadores de serviço e empresas construtoras

Política da Segurança da Informação

Tem como objetivo declarar formalmente o compromisso da empresa com a proteção das informações de sua propriedade ou sob sua guarda, dos ativos intangíveis e dos Recursos de TIC, devendo ser cumprida por todos os seus colaboradores.

Política de Responsabilidade Social do Instituto Invepar

Para saber quais são as premissas dessa política acesse a seção Responsabilidade Social Corporativa.

Política de Gestão de Riscos Financeiros da Invepar

Visa apresentar e formalizar o projeto de implantação da gestão de risco de mercado e gestão de disponível na Invepar, em conformidade com as melhores práticas internacionais e coerente com os padrões definidos por órgãos reguladores do Brasil e do exterior. Esta política corporativa descreve a filosofia de proteção de riscos financeiros da Invepar e estabelece suas diretrizes.

Política de Divulgação de Ato ou Fato Relevante

Trata das diretrizes de divulgação e sigilo de atos ou fatos relevantes, conforme Instrução 358 da CVM (Comissão de Valores Mobiliários), a serem seguidas pela Invepar. Correspondem a qualquer decisão de acionista controlador, deliberação da assembleia geral ou dos órgãos da administração, ou qualquer outro ato ou fato de caráter político-administrativo, técnico, negocial ou econômico-financeiro relacionado aos negócios da companhia que possa influenciar de modo ponderável na cotação dos valores mobiliários; na decisão dos investidores de comprar, vender ou manter os valores mobiliários; ou na decisão dos investidores de exercer quaisquer direitos inerentes à condição de titular desses valores.

Política de Negociação com Valores Mobiliários

Documento com as regras que a Invepar deve seguir para negociar valores mobiliários de emissão da Companhia. Deve ser aplicado pelos acionistas controladores, pelos administradores, por quaisquer órgãos com funções técnicas ou consultivas criados por disposição estatutária e pelas demais pessoas mencionadas em seu próprio conteúdo, caso seja aplicável.

Política de Transação de Partes Relacionadas

Visa fornecer regras para assegurar que todas as decisões, em particular aquelas envolvendo partes relacionadas com potencial conflito de interesses, estejam alinhadas com os interesses da Companhia, prezando pelas melhores práticas de governança corporativa. Esta política é aplicável a todos os membros do conselho de administração, diretores e colaboradores da Invepar.

Sistemas de gestão

A implementação de novas ferramentas de gestão permitiu à Invepar ter uma visão ampla de toda a operação de suas empresas controladas, contribuindo, assim, para a criação de indicadores, processos e procedimentos que possam ser adotados de maneira padrão em todo o grupo.

BPM (*Business Process Management*)

Em 2014 a Invepar deu início à implantação da metodologia BPM, de gestão de processos de negócios, nas rodovias administradas pela LAMSA, CLN, CART, LAMSAC e Via 040. Até o fim do ano, além da definição da cadeia de valor das rodovias, cinco processos já haviam sido revistos: de compras, de relacionamento e atendimento ao usuário, de operação de pedágio e de arrecadação. A forma como essas ações eram realizadas nas diferentes rodovias foi comparada e, a partir daí, foi definido um padrão Invepar baseado nas melhores práticas, que será monitorado por meio de KPIs (indicadores-chave de performance). A padronização nivela o controle do desempenho, melhorando, assim, os resultados dos negócios como um todo.

OBZ (Orçamento Base Zero)

Método cujo principal objetivo é melhorar a eficiência na gestão dos gastos. 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, são definidos os processos fundamentais para o funcionamento das empresas e criados cenários incrementais, que vão além das necessidades mínimas do negócio. Ao priorizar os processos, a empresa está 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 permite, assim, um conhecimento profundo das operações da Invepar, possibilitando evitar desperdícios e antever os diversos cenários, enfrentando-os com antecedência.

Estágio de implementação: implantação finalizada nas empresas controladas e em GRU Airport. Já foi possível identificar economias geradas devido ao uso da metodologia. A prática sistemática de metodologias de gestão para acompanhamento das metas tornou-se realidade no dia a dia das empresas. Além da *holding*, as controladas também farão seu orçamento de 2015 totalmente baseado no OBZ.

Criação da Diretoria de Engenharia e PMO

Área criada em 2014 para atuar lado a lado com Novos Negócios e com as empresas controladas. É responsável por compreender as sinergias entre essas empresas e estabelecer um padrão para a implementação e o gerenciamento de projetos de engenharia da Invepar. Esse padrão incidirá tanto sobre os processos de engenharia em si quanto sobre os processos relacionados, como de orçamentos, contratos etc. Os modelos já estabelecidos estão sendo monitorados mensalmente nas empresas que possuem empreendimentos em estágio de execução, nas quais está sendo feito o acompanhamento do avanço

físico e financeiro. A principal ferramenta para isso é o PMO (*Project Management Office*). Trata-se de método que contempla processos e instrumentos baseados na metodologia PMI (*Project Management Institute*). O PMO permite o planejamento, o acompanhamento e o controle físico e financeiro dos projetos de forma organizada, dentro de padrões previamente definidos. A ferramenta já foi implementada na CART, no MetrôRio, em GRU Airport, na LAMSAC, na ViaRio e no MetrôBarra.

A definição de um padrão proporciona ganho em escala e permite antever problemas. Dessa forma, é possível encontrar soluções precocemente e com melhores condições do ponto de vista de praticidade e custo. Outro benefício é municiar os acionistas com informações mais acuradas. A interface com esse público é feita por meio do Comitê de Obras.

Relações com Investidores

A área de RI (Relações com Investidores) exerce um papel fundamental no atual cenário da Invepar: é responsável por traduzir a Companhia usando a linguagem que o mercado financeiro entende. Foi criada no primeiro semestre de 2012 para intensificar o relacionamento com o mercado de capitais, sendo um importante interlocutor do grupo com o mercado e o ponto focal para a divulgação de informações financeiras e operacionais da Invepar. Sua missão é zelar pela imagem da Companhia, de suas empresas e de seus acionistas. Saiba mais na página de RI.

Responsabilidade Social Corporativa

[GRI G4-15]

Desde 2012 a Invepar conta com a Gerência Executiva de Comunicação e Responsabilidade Social Corporativa, que estabelece as diretrizes da atuação socioambiental e do investimento social privado para o grupo. A gestão da responsabilidade social em cada empresa está a cargo dos Comitês de RSE (Responsabilidade Social Empresarial), que são compostos por profissionais de diversas áreas. A atuação conjunta da *holding* e das empresas, possibilita o intercâmbio de informações e o planejamento de ações que dão origem aos Planos Anuais de Melhoria em Responsabilidade Social, com objetivos e metas direcionadas a diversas áreas funcionais das empresas. Em cada uma dessas empresas há, ainda, pontos focais de responsabilidade social, que se reúnem três vezes ao ano para discutir os desafios comuns, compartilhar conhecimentos e boas práticas, e participar de atividades de capacitação.

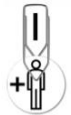
Desde 2010, a Invepar, assim como o Instituto Invepar são signatários do Pacto Global da Organização das Nações Unidas (ONU) que tem como objetivo mobilizar a comunidade empresarial internacional para a adoção, em suas práticas de negócios, de valores fundamentais e internacionalmente aceitos nas áreas de direitos humanos, relações de trabalho, meio ambiente e combate à corrupção. Esses temas estão refletidos em dez princípios e todas as organizações signatárias devem, compulsoriamente, prestar contas anuais da evolução da implementação dos dez princípios em seus negócios por meio do mecanismo de COP (*Communication on Progress* ou Comunicação de Progresso).

Também aderiram ao Pacto, a LAMSA, CLN, CART e MetrôRio.

A partir de 2012, a Invepar, por meio do Instituto Invepar, passou a incentivar as empresas a adotarem os Indicadores Ethos, ferramenta de gestão que visa apoiar as organizações na incorporação da sustentabilidade e da responsabilidade social empresarial em suas estratégias de negócio. Em 2014, as seguintes empresas realizaram um diagnóstico tendo como referência os Indicadores Ethos de Negócios Sustentáveis e Responsáveis (3ª geração) e elaboraram Planos de Melhoria Contínua: LAMSA, CLN, CART, MetrôRio, CBN, CRA, LAMSAC e GRU Airport. Invepar, LAMSA, CLN, CART e MetrôRio são empresas associadas ao Instituto Ethos de Empresas e Responsabilidade Social.

Já em 2014, a empresa aderiu ao Movimento Nacional pela Cidadania e Solidariedade, iniciativa da sociedade civil composta por empresas, governos e organizações sociais para envolver toda a sociedade e governos no cumprimento dos Objetivos do Milênio, estabelecidos pela ONU.

Os dez princípios do Pacto Global



As empresas devem apoiar e respeitar a proteção de direitos humanos reconhecidos internacionalmente;



Assegurar-se de sua não participação em violações desses direitos.



As empresas devem apoiar a liberdade de associação e o reconhecimento efetivo do direito à negociação coletiva;



A eliminação de todas as formas de trabalho forçado ou compulsório;



A abolição efetiva do trabalho infantil;



Eliminar a discriminação no emprego.



As empresas devem apoiar uma abordagem preventiva aos desafios ambientais;



Desenvolver iniciativas para promover maior responsabilidade ambiental;



Incentivar o desenvolvimento e difusão de tecnologias ambientalmente amigáveis.



As empresas devem combater a corrupção em todas as suas formas, inclusive extorsão e propina.

Ética e Transparência

[GRI G4-56]

Com objetivo de se adequar à nova lei brasileira anticorrupção, a Invepar lançou em 2014 uma série de iniciativas para reforçar seu *compliance* corporativo. Como parte dessas iniciativas, uma nova versão de seu Código de Ética e Conduta foi implementada. Nesta versão, a Invepar comunica a todos os seus dirigentes e funcionários, de forma clara e objetiva, o seu repúdio a qualquer forma de corrupção no dia a dia de suas atividades, seja no relacionamento entre funcionários, com fornecedores, clientes, governo e comunidade em geral. Para garantir uma comunicação adequada, o novo documento foi divulgado na *holding* e em todas as empresas controladas por meio de palestras, cartazes, página fixa em revista de circulação interna, entre outras ações. É esperado que todo profissional do grupo Invepar, independentemente de cargo ou função, conheça o Código de Ética e Conduta, o que deve ser atestado via assinatura em documento que fica arquivado junto à ficha funcional. O Código está disponível na *intranet* da Invepar. Versões físicas podem ser obtidas com as áreas de Recursos Humanos de cada controlada.

Juntamente com o novo Código foi implementado o canal de ética com atendimento terceirizado e especializado, pensado para garantir o anonimato dos contatos e aumentar a eficiência do processamento de denúncias. Desde setembro de 2014, o canal ético pode ser acessado por web, telefone e e-mail. Em 31 de dezembro o canal já havia registrado 18 manifestações. Todas as denúncias são averiguadas e, se necessário, medidas corretivas são tomadas.

Adicionalmente, a Invepar iniciou projeto para estruturação de uma área de compliance que irá centralizar o monitoramento das atividades relacionadas ao tema nas empresas do grupo.

BOX – A Lei Anticorrupção

[G4-DMA COMBATE À CORRUPÇÃO G4-SO3 G4-SO4 G4-SO5]

A Lei Anticorrupção nº 12.846/2013 tornou mais severas as medidas para punir a corrupção no Brasil. Os principais riscos para o grupo Invepar da não adequação às suas normas são multa correspondente a 20% do faturamento, proibição de buscar financiamento público nos próximos cinco anos após a condenação, interrupção das atividades, perda dos atuais contratos de concessão e impossibilidade de conseguir novas concessões.

Para mitigar esses riscos, além de contar com ferramentas como Código de Ética e Conduta e o Canal Ético, a Invepar possui uma forte estrutura de governança corporativa (*saiba mais em Modelo de Governança corporativa*). Não foram registrados casos de corrupção no grupo em 2014.

Os executivos do Conselho de Administração, da Diretoria Executiva e do Comitê de Auditoria foram devidamente informados e comunicados, tanto sobre os impactos e riscos da lei brasileira anticorrupção, como das iniciativas que seriam implementadas para reforçar o compliance corporativo (exemplos: Código de Ética e Conduta e Canal Ético). Considerando-se a *holding* e as empresas controladas; LAMSA, CLN, CART, MetrôRio, LAMSAC e Via 040–, de 5.050 colaboradores próprios (incluem-se somente os colaboradores listados nas categorias funcionais), 92% foram informados sobre a revisão do Código e 24% foram efetivamente treinados em seu uso. Oito empresas do grupo passaram por avaliações de riscos relacionados à corrupção, correspondendo a 100% das empresas controladas e 61,5% de total de empresas (controladas e coligadas). Em 2015 será criada uma estrutura de *Compliance* que ficará responsável por mapear e monitorar a evolução desses riscos.

O novo Código de Ética e Conduta

Objetivo: implementado em 2012, o Código tem como objetivo 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. Os princípios abordados no documento orientam o relacionamento justo e responsável com todos os públicos estratégicos da empresa (acionistas, funcionários, usuários, sindicatos, parceiros, prestadores de serviço, poder público, comunidade e sociedade em geral).

O que mudou na nova versão:

Uso de uma linguagem mais clara e direta quanto às diretrizes da Invepar para o relacionamento com os órgãos governamentais e agentes públicos. O conteúdo está totalmente alinhado com a nova lei brasileira anticorrupção (Lei 2.846) e deixa transparente que a Invepar não admite qualquer prática relativa a corrupção, suborno e propina, em todas as suas formas.

Estabelecimento de limite de R\$ 200 para a concessão e recebimento de brindes, refeições e entretenimento.

Inclusão de tópico específico para informações financeiras e contábeis, o que mostra a preocupação da empresa com a veracidade de seus registros.

Lançamento do canal de ética com atendimento feito por empresa terceirizada e especializada, que garante o anonimato e confere maior eficiência ao processo.

Como acessar o novo canal de ética:

Web: www.canaleticogrupoinvepar.com.br

Telefones: Brasil: 0 800 721 0748, Peru: : 0 800 55407

E-mail: canaletico@grupoinvepar.com.br

Gestão de Pessoas

O grupo Invepar oferece, nas regiões em que atua, oportunidade de emprego direto a um número cada vez mais ampliado de colaboradores, buscando valorizar, sempre que possível, a contratação local. A empresa também gera um significativo número de empregos indiretos. Esse posicionamento contribui para o desenvolvimento dessas localidades, pois repercute positivamente nos aspectos socioeconômicos.

Os colaboradores são a imagem direta da Companhia perante seus usuários. Por essa razão, o cuidado na realização de processos de seleção, contratação de pessoal e retenção de talentos é prática habitual. As empresas da Invepar também estão sempre atentas às legislações trabalhistas e procuram respeitar as individualidades.

Em 31 de dezembro de 2014, o quadro funcional do grupo Invepar estava composto por 23.578 colaboradores. Desses, 7.963 eram próprios, entre colaboradores com contrato por prazo indeterminado ou permanente e aqueles com contrato por prazo determinado ou temporário. A taxa de rotatividade dos colaboradores próprios da Companhia no ano foi de 24,6%.

A gestão de talentos na *holding* da Invepar é baseada em nove competências estratégicas (*veja quadro*), que resumem os conhecimentos, habilidades e atitudes necessários aos colaboradores para garantir o atingimento pleno da estratégia de crescimento do grupo.

Essas competências são desdobradas em comportamentos observáveis e aplicáveis a todos os níveis da organização e ajudam a orientar o processo de desenvolvimento profissional dos colaboradores. A capacitação é uma das grandes preocupações da Invepar, cujo objetivo nesse sentido é preparar seus profissionais para os desafios futuros, possibilitando um crescimento contínuo que facilite o cumprimento de sua Missão e Visão.

- ✓ Liderança
- ✓ Espírito de equipe
- ✓ Comunicação
- ✓ Agente de mudança
- ✓ Foco no usuário
- ✓ Inovação/Empreendedorismo
- ✓ Comprometimento
- ✓ Foco em resultado
- ✓ Relacionamento institucional

Remuneração e benefícios

O sistema de remuneração da Invepar é baseado na metodologia de *work measure* da consultoria *Hay Group*, que é reconhecida e praticada por inúmeras empresas no mundo todo. Por meio dela é possível estruturar os cargos e salários, garantir a equidade e, por consequência, a mobilidade entre as empresas; comparar salários com os praticados no mercado e proporcionar uma remuneração competitiva.

A Invepar também prioriza a meritocracia ao valer-se de um modelo estruturado de remuneração variável, o que permite premiar o desempenho anualmente de acordo com indicadores quantitativos e qualitativos. O valor oferecido é calculado a partir de múltiplos salariais estabelecidos para todos os níveis da organização.

A empresa disponibiliza, ainda, um pacote de benefícios competitivo e unificado, em sua maioria, para todas as empresas do grupo.

Programa de Carreira e Sucessão

Programa criado pela Invepar para dar suporte à estratégia de crescimento do grupo e, dessa forma, garantir a perenidade do negócio. Consiste no mapeamento dos possíveis direcionamentos de carreira, alinhados aos objetivos e metas da organização, e na equalização das avaliações por meio do levantamento de diferentes percepções, de modo a obter, assim, uma visão mais completa do avaliado.

Desde 2013 é aplicada, anualmente, a avaliação de desempenho 180°, em que o gestor avalia a equipe e esta, por sua vez, também avalia o gestor. São consideradas nesse processo as nove competências da Invepar, conjunto de conhecimentos, habilidades e atitudes que, quando integrados e utilizados, permitem o desenvolvimento de capacidades e potenciais do profissional. Essas competências são mensuráveis por meio da observação dos comportamentos do avaliado.

Os resultados já obtidos com o Programa de Carreira e Sucessão foram utilizados para gerar o Mapa de Carreira e Sucessão da empresa, um processo que envolve todos os gestores, incluindo o presidente da Invepar. Conhecer e garantir a sucessão internamente ajuda a reforçar e manter a cultura Invepar.

Desenvolvimento profissional

Tendo suas competências como ponto de partida, a Invepar promove iniciativas com o propósito de atrair talentos, capacitá-los e desenvolvê-los de forma a sempre contar com profissionais capazes de colocar suas estratégias de crescimento em prática. São os casos do Programa de *Trainees*, do Programa de Desenvolvimento de Líderes e do Encontro de Gestores.

Trata-se de iniciativas com caráter corporativo, ou seja, estendidas para toda a Invepar até o nível gerencial e de *Trainees*. Com públicos e formatos diferentes, todas oferecem a mesma contrapartida: a oportunidade de evoluir junto com a empresa. Confira a seguir detalhes de cada uma delas.

Programa de Trainees

Em sua edição de 2014, o Programa de *Trainees* da Invepar recebeu 8,4 mil inscrições, um aumento de 4,9 mil em relação à edição anterior, de 2012, o que comprova a capacidade do grupo de atrair novos talentos. Outra novidade foi o ingresso da empresa Via 040, que passou a contar com 3 dos 14 *trainees* aprovados.

A seleção dos candidatos prevê uma série de avaliações, que incluem testes *on-line* e dinâmicas em grupo, e culminam em entrevistas com os gestores da empresa. Uma vez no grupo, esses profissionais passarão 14 meses em atividades que incluem visitas às empresas controladas, rodízio na empresa para a qual foram selecionados, além de sessões de treinamento e desenvolvimento.

O propósito do programa é formar novos talentos para atuarem nas áreas de operações (engenharia e manutenção), novos negócios, finanças e relações com investidores, garantindo a renovação dos quadros do grupo.

Programa de Desenvolvimento de Líderes

Programa específico para os cargos de liderança, da presidência a especialistas e coordenadores, tanto da *holding* quanto das empresas do grupo. É realizado em conjunto com a Fundação Dom Cabral, um dos mais renomados centros de desenvolvimento de executivos do Brasil, com 36 anos de experiência. Em 2014, foi lançado módulo sobre gestão de projetos. As atividades também têm como propósito desenvolver as competências Invepar.

Encontro de Gestores

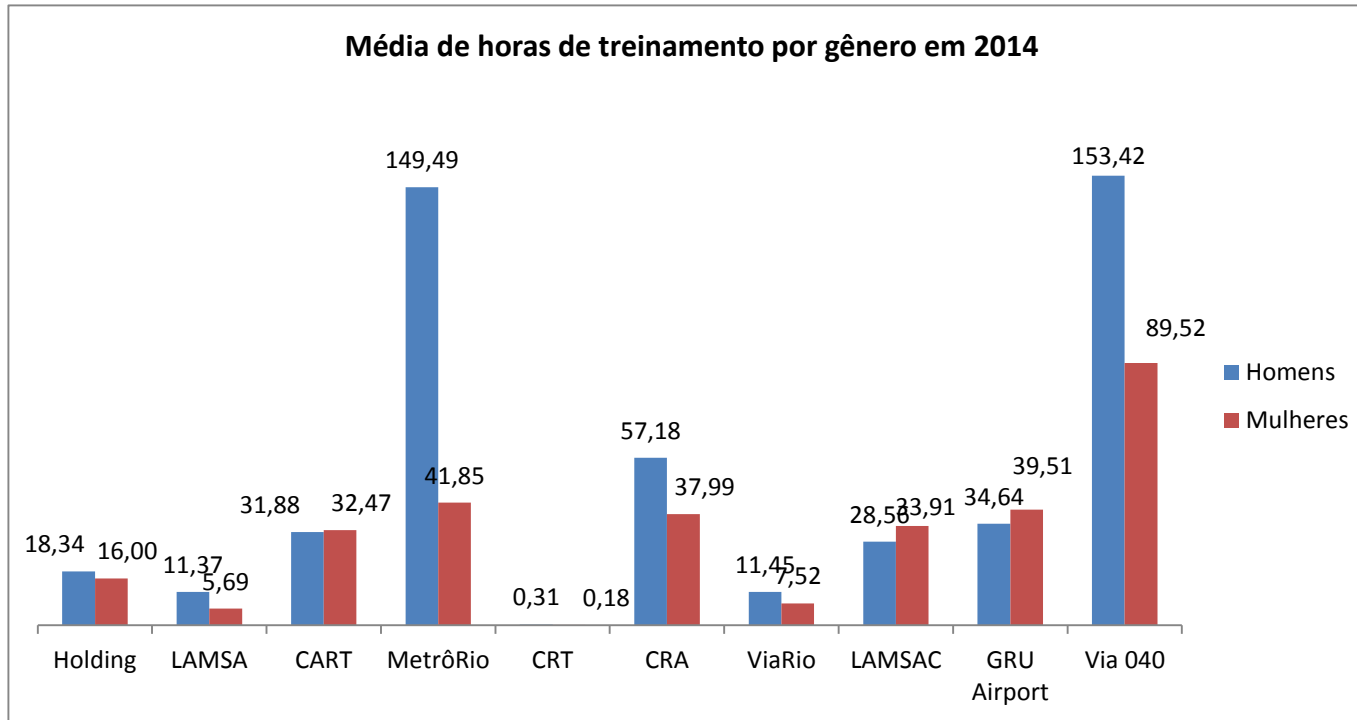
Trata-se de encontro anual entre os principais líderes do grupo Invepar para discutir as perspectivas e oportunidades do mercado e do mundo. Participam presidentes, diretores e gerentes. Em 2014, a primeira edição foi realizada em março, com o tema “Foco no Usuário”; e a segunda em agosto, sobre “Planejamento Estratégico”. O propósito da iniciativa é permitir o alinhamento das visões e estratégias de liderança, o entrosamento e a integração das equipes, e estimular a sinergia e a troca de experiências e de melhores práticas.

Média de horas de treinamentos

[GRI G4-LA9]

Cada uma das empresas do grupo Invepar investe, de acordo com práticas próprias, em treinamento e capacitação de seus profissionais. Em 2014, 7.667 colaboradores participaram de 444,49 mil horas de treinamento. A média de horas de treinamento por pessoa foi de 57,97.

Categoria funcional	Média de horas de treinamento									
	<i> Holding </i>	LAMSA	CART	MetrôRio	CRT	CRA	ViaRio	LAMSAC	GRU Airport	Via 040
Presidente	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	60,00	2,00	17,00	15,00	0,00
Diretores	12,80	22,00	123,33	59,00	3,20	60,00	2,00	21,00	13,75	48,00
Gerentes	43,11	19,75	125,67	21,86	1,04	39,00	15,00	83,08	24,97	26,00
Administrativo	17,24	30,55	104,26	189,61	0,00	39,77	9,14	65,87	20,09	10,73
Operacional	-	3,77	20,15	73,04	6,00	21,00	-	17,13	45,39	9,58
Estagiários	-	4,15	0,20	29,70	0,00	-	-	8,59	136,17	202,27
Aprendizes	-	6,55	3,67	638,04		640,00	-	-	17,21	-



Nota: a CLN e a CBN não possuem hoje mecanismos de controle da média de horas de treinamento por categoria funcional e por gênero. Em 2014, os treinamentos promovidos pela empresa totalizaram 3.172 horas.

Programa de qualidade de vida

Os colaboradores da *holding* contam com um programa de qualidade de vida. São oferecidos mensalmente acompanhamento nutricional e avaliação física. Paralelamente há o Programa na Medida, pensado para ajudar os colaboradores a atingirem seus objetivos nutricionais e físicos. Para que a alimentação saudável seja levada a cabo, a Invepar contratou empresa para disponibilizar diariamente lanches da manhã e da tarde de boa qualidade. Já para apoiar os colaboradores em atividades físicas foi contratada uma assessoria esportiva, que contribuiu com a condução do grupo de caminhada e corrida da empresa.

Semanalmente também são convidados à empresa profissionais especializados para promover momentos de relaxamento em sessões de *Shiatsu*.

Pesquisa de Clima

Pesquisa realizada pela Invepar na *holding* e nas empresas controladas com o objetivo de mensurar o nível de satisfação dos colaboradores em relação aos aspectos do ambiente organizacional que afetam os níveis de motivação e desempenho. Sua última edição foi realizada em dezembro de 2013 e teve os resultados divulgados em 2014.

Seis dimensões macro foram avaliadas:

Pessoas

Processos de trabalho

Poder de decisão

Recompensas

Aspectos institucionais e Comunicação

Liderança

Os resultados foram compilados refletindo a satisfação na companhia em geral e por categoria funcional. Para melhorar os pontos de insatisfação, foi criado um grupo de trabalho, composto por gestores e profissionais de diversas áreas, para avaliar os resultados e propor um plano de ação. Ao todo, foram definidas 32 ações, que foram aprovadas junto à diretoria da Invepar. A priorização dessas iniciativas foi feita levando-se em consideração o impacto, o esforço, o prazo de implantação e práticas do mercado.

O plano está em andamento e muitas iniciativas foram implementadas já em 2014, como, por exemplo:

- ✓ Apresentação e reforço do entendimento da metodologia de *Remuneração* e entrega do manual prático sobre os critérios de remuneração para os funcionários e futuros admitidos.
- ✓ Criação do programa de integração para novos funcionários do grupo Invepar, com as informações mais importantes para conhecimento do negócio, processos, políticas e ambientação nas empresas do grupo.
- ✓ Apresentação dos resultados trimestrais a todos os funcionários da Invepar
- ✓ Capacitação: realização do Programa + Talentos (ações de desenvolvimento focada em analistas)
- ✓ Realização de projeto-piloto de avaliação de desempenho de analistas
- ✓ Capacitação: treinamento de feedback e coaching para gerentes e diretores

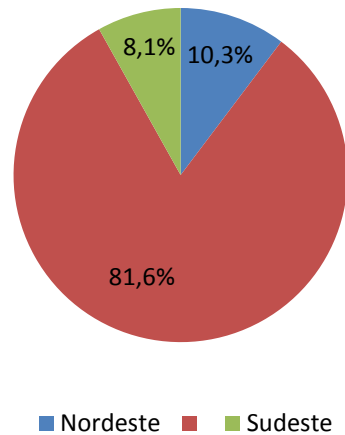
Uma nova pesquisa será realizada em dezembro de 2015 e permitirá avaliar a efetividade das ações já concluídas ou em andamento.

Perfil do quadro funcional

[GRI G4-10 G4-LA1 G4-LA12]

Total de colaboradores próprios em tempo integral	7.772
Total de colaboradores próprios em meio período	191
Total de colaboradores próprios	7.963
Total de terceiros	15.615
Total de colaboradores próprios + terceiros	23.578

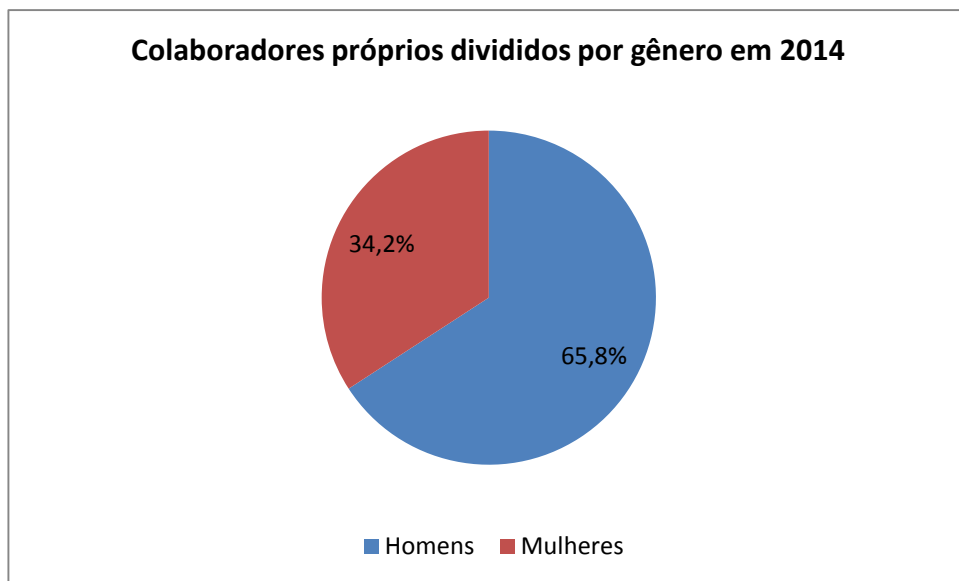
Colaboradores próprios divididos por região em 2014



Nordeste	819
Sudeste	6.498
Lima (Peru)	646

Total	7.963
-------	-------

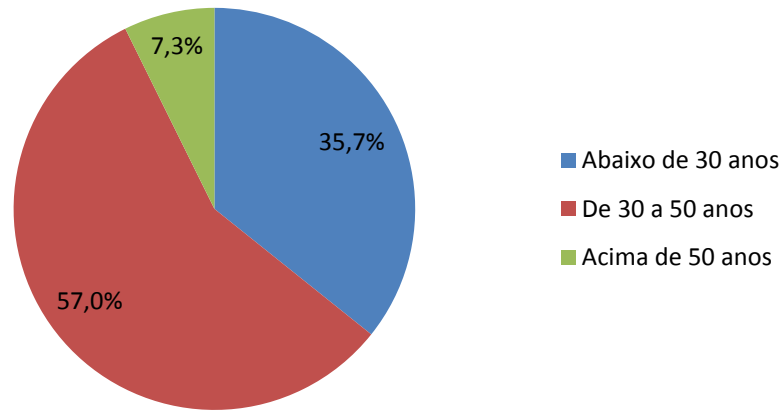
Nota: o total de colaboradores próprios inclui os colaboradores em tempo integral e os colaboradores em meio período.



Homens	5.242
Mulheres	2.721
	7.963

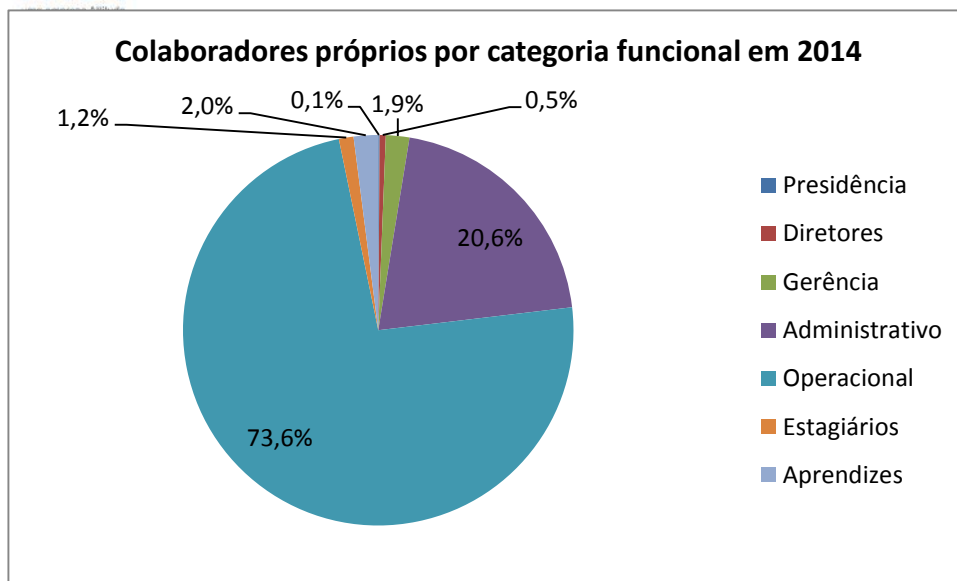
Nota: o total de colaboradores próprios inclui os colaboradores em tempo integral e os colaboradores próprios em meio período.

Colaboradores próprios divididos por faixa etária em 2014



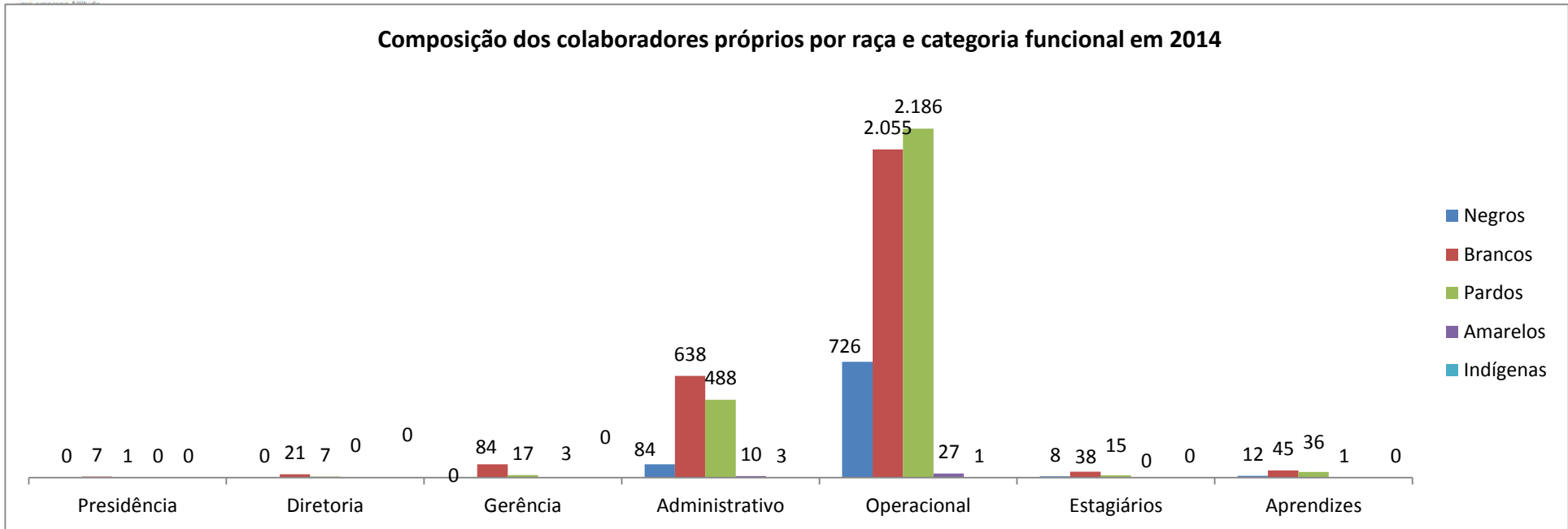
Abaixo de 30 anos	2.758
De 30 a 50 anos	4.396
Acima de 50 anos	565
	7.719

Nota: não contabiliza os colaboradores próprios com contrato de meio período da LAMSA (44), da CLN (7), do MetrôRio (111), da CBN (9), da CRA (6) e da Via 040 (14), pois essas empresas não possuem atualmente mecanismos de controle de faixa etária desse público. Também não contabiliza os empregados temporários ou com contrato por prazo determinado da CRT (27) e de GRU Airport (26).

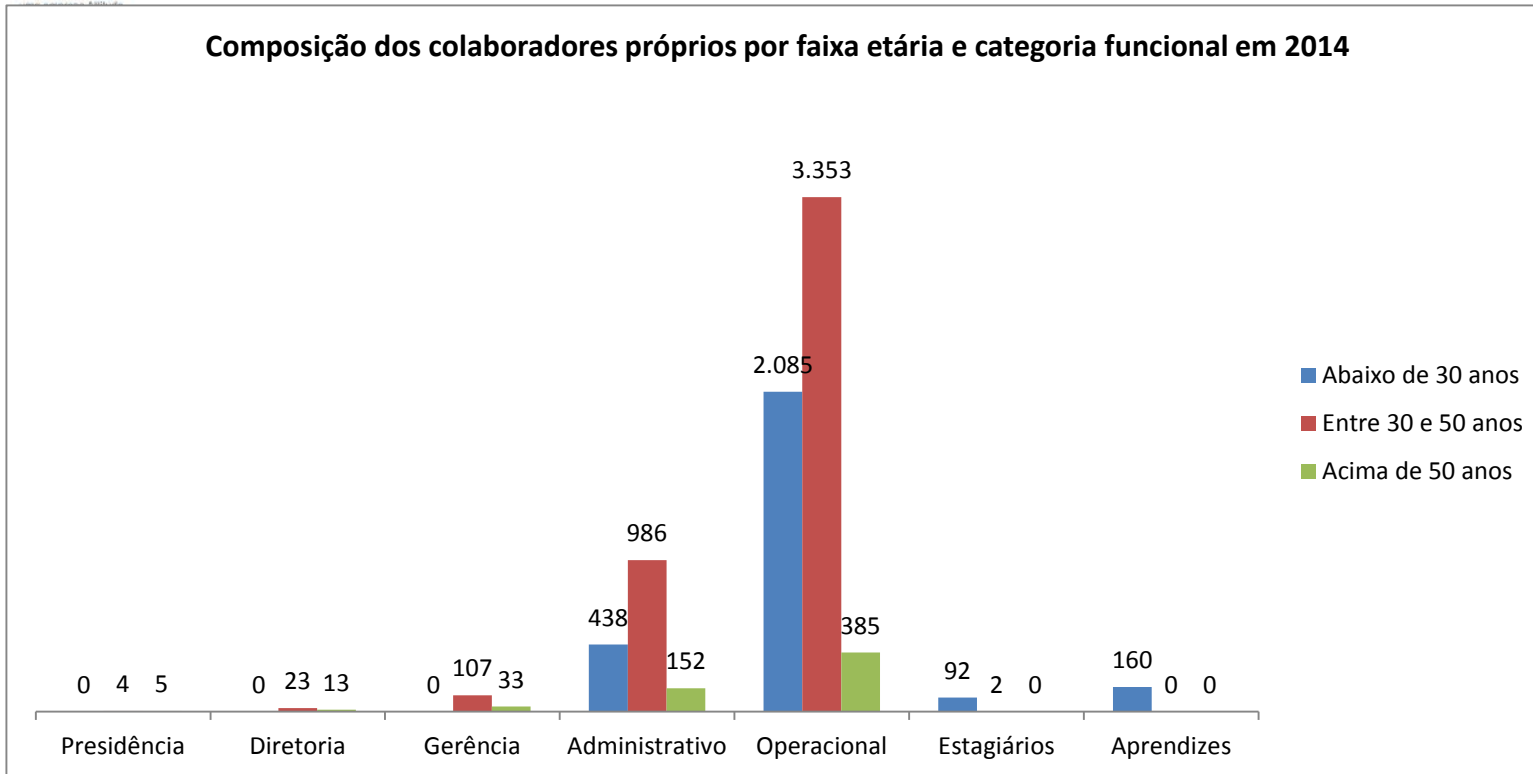


Presidência	9
Diretores	40
Gerência	154
Administrativo	1.626
Operacional	5.825
Estagiários	96
Aprendizes	160
Total	7.910

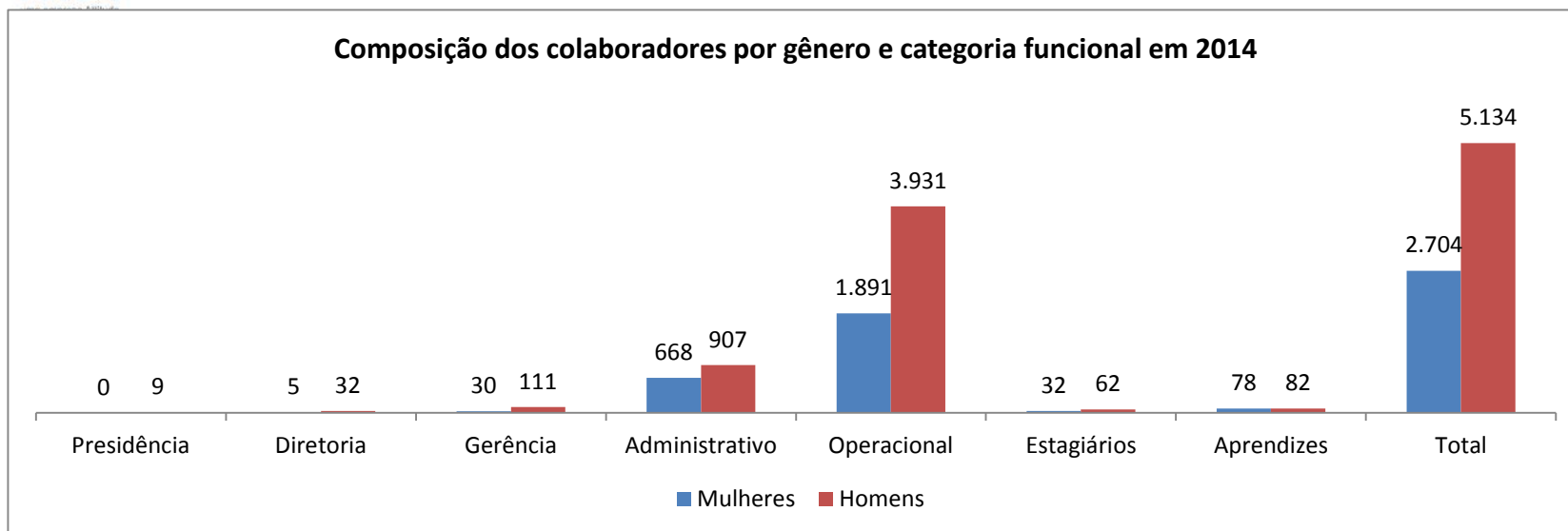
Nota: no MetrôRio e na CRT os profissionais com funções de presidentes são considerados diretores estatutários. A LAMSA está sem a figura de presidente. Não contabiliza colaboradores próprios com contrato por prazo determinado ou temporário da CRT (27) e de GRU Airport (26), pois essas empresas não os alocam em categorias funcionais específicas.



Nota: a *Holding* e a LAMSAC não controlam atualmente a divisão dos colaboradores por raça. Este gráfico não contabiliza colaboradores próprios com contrato por prazo determinado ou temporário da CRT (27) e de GRU Airport (26), pois essas empresas não os alocam em categorias funcionais específicas. Também não contabiliza 538 colaboradores de GRU Airport e 4 da LAMSA cujas raças não foram autodeclaradas.



Nota: este gráfico não contabiliza colaboradores próprios com contrato por prazo determinado ou temporário da CRT (27) e de GRU Airport (26), pois essas empresas não os alocam em categorias funcionais específicas.



Nota: este gráfico não contabiliza colaboradores próprios com contrato por prazo determinado ou temporário da CRT (27) e de GRU Airport (26), pois essas empresas não os alocam em categorias funcionais específicas.

Rotatividade total por empresa	
Holding	32%
LAMSA	21%
CLN	32%
CART	21%
MetrôRio	20%
CBN	26%
CRT	12%
CRA	38%
ViaRio	23%
LAMSAC	31%
GRU Airport	21%
VLT Carioca	42%

Via 040	6%
---------	----

Rotatividade por empresa, por gênero													
	Holding	LAMSA	CLN	CART	MetrôRio	CBN	CRT	CRA	ViaRio	LAMSAC	GRU Airport	VLT Carioca	Via 040
Homens	18%	13%	14%	10%	14%	9%	8%	22%	11%	16%	12%	35%	48%
Mulheres	14%	8%	18%	11%	6%	18%	4%	16%	12%	15%	9%	6%	8%

Rotatividade por empresa, por faixa etária													
	Holding	LAMSA	CLN	CART	MetrôRio	CBN	CRT	CRA	ViaRio	LAMSAC	GRU Airport	VLT Carioca	Via 040
Abaixo de 30 anos	14%	11%	22%	11%	10%	15%	7%	23%	8%	22%	12%	14%	17%
Entre 30 e 50 anos	15%	9%	8%	9%	9%	11%	4%	15%	12%	9%	9%	24%	36%
Acima de 50 anos	3%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	1%	3%	0%	1%	5%	2%

Nota: as taxas de rotatividade foram calculadas de acordo com a fórmula n° de desligamentos + n° de admissões/2/pelo total de funcionários e, posteriormente, transformadas em porcentagem.

Saúde e Segurança Ocupacional

[GRI G4-LA5 G4-LA6 G4-LA7]

Saúde e segurança são preocupações constantes para a Invepar. O grupo atua nesse sentido cumprindo as regras trabalhistas e tem como política corporativa a adoção de programas visando à prevenção e ao cuidado com a saúde e a segurança de seus funcionários (*veja em Políticas Corporativas, Política de Saúde, Segurança e Meio Ambiente*).

Todas as empresas em operação contam com comitês formais de saúde e segurança. O órgão comum a todas é a Cipa (Comissão Interna de Prevenção Acidentes) que, afora algumas peculiaridades por empresa, tem como atuação usual observar e relatar as condições de risco nos ambientes de trabalho e solicitar medidas para reduzir ou eliminar esses riscos. As Cipas são formadas por representantes dos colaboradores e da administração. A exceção é a LAMSAC, que conta com a Comissão de Segurança e Saúde do Trabalho, constituída por representantes dos colaboradores. Seus integrantes participaram, em

2014, da aprovação do Regulamento Interno de Saúde e Segurança do Trabalho; da Matriz de Identificação de Perigos, Avaliação de Riscos e Controle; do Estudo de Linha Base relacionado ao tema; e do Plano Anual de Segurança e Segurança do Trabalho.

Além da Cipa, o MetrôRio possui o PDSMA (Plano Diretor de Saúde, Segurança e Meio Ambiente). Formado por funcionários de diferentes níveis hierárquicos, esse comitê tem como objetivo levantar oportunidades de melhoria para as áreas de manutenção e operação que contribuam para alcançar a excelência em saúde, segurança e meio ambiente. Já GRU Airport conta também com o CSO (Comitê de Segurança Operacional), que atua no nível estratégico para tratar as questões relacionadas ao desempenho do Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional da empresa. Tem caráter permanente e, além dos membros requeridos pelo Regulamento Brasileiro de Aviação Civil 153 da Anac (Agência Nacional de Aviação Civil), está composto pelos membros da alta direção de GRU Airport, incluindo o Diretor-presidente. Outra iniciativa semelhante da concessionária é a reunião de gestão de rotina do Teca (Terminal de Cargas), denominada Gerrot, dirigida pelo Diretor de Cargas, com periodicidade mensal, para tratar de assuntos administrativos e operacionais diversos. A primeira parte dedicada à segurança das operações do terminal.

Devido a essa atuação com foco em prevenção e mitigação, quando os indicadores de saúde e segurança do trabalho das empresas do grupo são somados resultam em taxas que podem ser consideradas baixas em relação ao total de colaboradores.

Indicadores de saúde e segurança por empresa										
	LAMSA	CLN	CART	MetrôRio	CBN	CRT	CRA	LAMSAC	GRU Airport	Via 040
Total de Colaboradores Próprios	397	171	673	2.578	470	357	178	646	1.738	477
Lesões										
Taxa de Lesões (TL)	27,37	7,73	16,44	12,34	2,69	3,18	6,62	42.785,23	11,34	0
Número de Lesões	19	3	20	67	3	12	3	51	41	0
Doenças ocupacionais										
Taxa de doenças ocupacionais (TDO)	2,88	0,00	0,00	0,74	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Número de Doenças Ocupacionais	2	0	0	4	0	0	0	0	0	0
Dias perdidos										

Taxa de dias perdidos (TDP)	145,47	131,46	190,71	78,62	3,59	12,47	6,62	720.637,58	95,16	0,00
Número de dias perdidos	101	51	232	427	4	47	3	859	344	0
Absentéismo										
Taxa de absenteísmo (TA)	1.529,59	1.260,51	2.407,69	1.556,47	1.248,41	316,72	2.071,05	899.328,86	2.656,96	0,00
Absenteísmo em 2014	1062	489	2929	8.453	1.390	1.194	939	1.072	9.605	0
Óbitos										
Número de óbitos	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0

1. Entenda o que está incluso em cada uma das taxas no *Índice GRI*, indicado G4-LA6.
2. Considera somente os colaboradores incluídos nas categorias funcionais das empresas. Ver *Índice GRI, G4-10, Colaboradores por categoria funcional*.
3. A taxa de absenteísmo incide somente sobre os colaboradores diretos e os Aprendizes (384). Como o universo considerado para o indicador inclui os colaboradores por categoria funcional (397), há uma distorção nessa taxa da LAMSA.
4. MetrôRio não controlava, até 2013, suas taxas de lesões. Em 2014, foram considerados para esse cálculo os acidentes típicos e de trajeto e o óbito ocorrido na empresa. No cálculo das doenças ocupacionais foram incluídos os quatro colaboradores que tiveram seu benefício transformado de B31 (Auxílio-doença Previdenciário) para B91 (Auxílio-doença Acidentário) na primeira perícia do INSS (Instituto Nacional do Seguro Social).
5. As horas homem trabalhadas utilizadas para calcular o indicador não correspondem às horas homem utilizadas internamente pela LAMSAC, calculadas conforme a legislação peruana.
6. A ViaRio controla somente os afastamentos, mas não registrou nenhum evento desse tipo em 2014.

Algumas das empresas também avaliam se suas atividades ocupacionais implicam em riscos de doenças específicas. Na LAMSA, foram identificados os riscos de insalubridade e periculosidade entre os colaboradores que operam, respectivamente, com eletricidade de alta tensão e em locais com níveis de ruídos acima do tolerado. Os técnicos eletrônicos da CBN também são foco de perigo. Na CART, foram identificados os riscos de LER (Lesão por Esforço Repetitivo), Dort (Distúrbio Osteomuscular Relacionado ao Trabalho) e outras patologias osteomoleculares, perda auditiva e silicose. Os indivíduos sujeitos são trabalhadores terceiros com funções de pedreiro, carpinteiro, servente e operador de máquinas e equipamentos. Já a LAMSAC observa os riscos de obesidade, perda de audição, doenças osteomoleculares, diabetes e epilepsia tanto entre os colaboradores administrativos quanto operacionais. Essas empresas executam programas específicos de prevenção e controle para evitar que esses problemas se tornem realidade ou mitiga-los. Mesmo as demais concessionárias em que não foram identificados riscos promovem iniciativas nessa linha.

Ativos intangíveis

Pessoas

Os colaboradores da Invepar são fundamentais para o crescimento e a perenidade da empresa, pois a movem e colocam em prática sua estratégia. De forma a incentivar o seu desenvolvimento profissional associado ao progresso da empresa, o grupo conta com competências bem-definidas, que permitem praticar uma remuneração justa e investir nos colaboradores. *Clique aqui para saber mais sobre o tema.*

Marca

A marca resume quem é a empresa, para onde ela vai e quais são seus valores. Desse modo, a Invepar entende que a sua marca é um de seus mais relevantes ativos intangíveis, com proteção legal garantida por seu registro no Instituto Nacional da Propriedade Intelectual (INPI).

A essência da marca Invepar é “Compromisso é confiança” e seus atributos são “Parceira”, “Mobilizadora” e “Arrojada”. O logo da empresa é amarelo, inspirado nos sistemas de sinalização da área de transporte, para transmitir energia e vivacidade à marca, e verde, referente à origem e ao orgulho de ser brasileiro e para identificar a Invepar em ambientes internacionais. As frentes de atuação da Invepar são representadas por pictogramas. As diretrizes de uso de sua marca estão compiladas no Manual de Linguagem e Identidade

Uso da marca – *clique aqui para saber mais*

Reputação

A empresa adota práticas de governança corporativa e transparência, além de ser signatária do Pacto Global e estar engajada em se adequar à nova Lei Anticorrupção que entrou em vigor no País. Boa reputação é fundamental no negócio da Invepar, que lida diretamente com o poder público e participa da gestão da infraestrutura de transportes nacional. A área responsável pela comunicação da empresa, que possui ligação direta com a imprensa, acompanha de perto essa reputação. Em 2013, tal área gerou documentos para gestão de crise no grupo. Internamente, a Invepar mantém um Código de Ética e Conduta que deve ser respeitado e seguido por todos os seus colaboradores. Esse Código passou por uma revisão em 2014.

Governança corporativa na Invepar – *clique aqui para saber mais*

Pacto Global – *clique aqui para saber mais*

Lei anticorrupção – *clique aqui para saber mais*

Inovação

As tendências globais em mobilidade indicam que os novos mercados não mais serão centrados no automóvel como solução principal, mas sim em sistemas integrados, cujo acesso ao destino seja mais rápido, seguro, confortável e acessível financeiramente. Com isso, o usuário passará a interagir cada vez mais por meio das tecnologias disponíveis com os seus mais diversos fornecedores de serviços de mobilidade, fazendo escolhas baseadas na instantaneidade e na qualidade da informação recebida.

A Invepar tem investido nesse tipo de inovação, tendo como foco a melhoria da experiência dos usuários nas empresas do grupo. Exemplos são os aplicativos lançados pelo MetrôRio, GRU Airport e Via 040 com o propósito de facilitar a mobilidade e disponibilizar informações em tempo real para os usuários. Saiba mais aqui.

Prêmios e reconhecimentos

Invepar entre as 100 maiores do país

A Invepar foi listada pela primeira vez em 2014 no anuário *Época Negócios 360°*, cuja terceira edição foi publicada em setembro. A empresa ficou em 82º lugar entre as 250 maiores empresas do país. A publicação aponta ainda que a Invepar aparece em 97º entre as maiores empresas do Brasil por receita líquida. O bom desempenho mostra a evolução dos negócios da Invepar, que em 2012 estava no 174º posição nesse *ranking* relacionado à receita líquida.

O anuário *Época 360°* é coordenado pela revista *Época Negócios* com a parceria técnica da Fundação Dom Cabral, da Boa Vista Serviços e da Econômica, e avalia seis dimensões de gestão: desempenho financeiro, governança corporativa, práticas de recursos humanos, capacidade de inovar, visão de futuro e responsabilidade socioambiental

Outros reconhecimentos:

World Finance - Airport Deal of the Year 2014 pelo financiamento de GRU Airport

Latin America Airport Deal of The Year 2013

Latin Finance Infrastructure Finance Awards - Best Airport Financing

Saiba mais sobre esses prêmios aqui.



uma empresa Atitude

Nossos negócios

Nossas empresas

Rodovias

Contexto Setorial

De acordo com a ABCR (Associação Brasileira de Concessões de Rodovias), o tráfego nas rodovias brasileiras concedidas à iniciativa privada cresceu 2,4%, com aumento de 4,2% no movimento de veículos leves e queda de 2,6% no fluxo de veículos pesados.

O fluxo de veículos leves, influenciado pelas baixas taxas de desemprego e pela expansão do rendimento médio real, manteve o índice positivo em 2014. Por outro lado, o movimento de veículos pesados foi impactado pela Copa do Mundo e por uma desaceleração no crescimento da produção industrial.

2,4% de crescimento no tráfego nas rodovias brasileiras

4,2% de aumento no fluxo de veículos leves

2,6% de queda no fluxo de veículos pesados

LAMSA (Linha Amarela S.A.)

Concessionária administradora da Linha Amarela, um dos principais eixos viários da cidade do Rio de Janeiro. Interliga bairros e encurta distância, o que revitalizou grande parte da Zona Norte da cidade, onde estão sendo construídos novos empreendimentos comerciais e residenciais.

Localização: Rio de Janeiro

20 quilômetros de extensão

60 acessos, entre saídas e entradas

1 praça de pedágio

Liga a Barra da Tijuca e a Baixada de Jacarepaguá a vias expressas como a Linha Vermelha e a Avenida Brasil, e passa por estações metroviárias e ferroviárias

Bairros conectados: Barra da Tijuca, Baixada de Jacarepaguá, Água Santa, Encantado, Méier, Engenho de Dentro, Abolição, Pilares, Del Castilho, Inhaúma, Manginhos, Higienópolis, Bonsucesso e Fundão

Estrutura acionária 100% controlada pela Invepar

Período da concessão: de 1997 a 2037

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

Serviços viários

- ✓ S.O.S. Reboque
- ✓ S.O.S. Médico
- ✓ Telefone de Emergência 0800 para atendimento imediato a acidentes e problemas mecânicos
- ✓ Central de Relacionamento com o Usuário (CERU) para receber reclamações, dúvidas e sugestões, com retorno a 100% dos atendimentos
- ✓ Circuito fechado de TV composto por 57 câmeras, que transmitem 24 horas por dia para o Centro de Controle Operacional e mais 70 câmeras que possibilitam a detecção automática de incidentes na via

448 empregos diretos

51,69 milhões de veículos passaram pela praça de pedágio da LAMSA em 2014

R\$19,0 milhões investidos ao longo de 2014

Controle de evasão de pedágio

Um dos problemas mais impactantes enfrentados pela LAMSA em termos operacionais é a evasão do pedágio por meio da pista automática. Ao longo de 2014 a LAMSA contou com o apoio de sua equipe de operação e da própria polícia para minimizar o problema. O resultado foi significativo: a evasão caiu de 820.774 automóveis em 2013 para 570.549 em 2014, o que contribuiu para o aumento de 1,72% na receita.

Queda de passarela

Em janeiro, uma passarela da Linha Amarela, na altura de Pilares, caiu em virtude da batida de um caminhão que trafegava com a caçamba levantada. Apesar de o acidente ter ocorrido por interferência de terceiros, a LAMSA prontamente assumiu o socorro às vítimas, bem como prestou todos os esclarecimentos pertinentes à imprensa. A empresa está acompanhando uma das vítimas até hoje.

A LAMSA conseguiu repor a passarela em agosto sem incidentes e com um desvio de tráfego eficiente. A nova estrutura é mais moderna e possui uma iluminação mais eficaz.

Convênio com a prefeitura para fiscalização

A LAMSA fechou, em 2014, convênio com a prefeitura municipal do Rio de Janeiro para fiscalização automática tanto do uso indevido da faixa automática quanto do tráfego de caminhões. Há também um convênio com a Polícia Militar em que policiais apoiam no problema da evasão. As medidas devem inibir a evasão do pedágio. Quanto aos caminhões, aqueles que trafegarem pela via fora do horário permitido serão eletronicamente multados.

Estudo de fluidez

Foi concluído, em 2014, um estudo de fluidez da via, que incluiu simulação, pesquisa de origem e destino dos usuários, entre outros aspectos. O propósito foi descobrir formas de facilitar o deslocamento na Linha Amarela e, com isso, aumentar a velocidade média da via para favorecer os usuários.

Novidades na via

O túnel da Linha Amarela passou a contar com redundância de alimentação de energia. Dessa forma, caso ocorram problemas de fornecimento, geradores conectados à rede de alimentação da empresa manterão a iluminação desse trecho. Paralelamente, toda a alimentação de aparelhos eletrônicos, importantes para o controle operacional da via, contam agora com *no break*, o que faz com que não desliguem nessas situações.

A LAMSA também recuperou um trecho que foi danificado durante um período de cheia do Rio Faria Timbó. Outros serviços de manutenção foram prestados paralelamente visando manter a qualidade da via. A empresa internalizou, ainda, a pintura das faixas da pista após adquirir caminhão próprio para isso, conseguindo reduzir os custos relacionados a essa atividade. Essa também foi uma solução importante devido à dificuldade de realizar manutenções da via, que só podem ocorrer no período noturno, para não prejudicar o tráfego.

Outra novidade foi a instalação, ao longo do ano, de câmeras de detecção automática de incidentes como acidentes, veículos na contramão, objetos caídos na via, fumaça no túnel, entre outros. Essas câmeras permitem agilizar a solução desses problemas e, conseqüentemente, garantir a segurança do usuário e a fluidez da via.

Modernização da praça de pedágio

A modernização disponibilizará aos usuários e colaboradores uma praça com um *design* diferenciado, com curvas harmônicas que refletem um movimento contínuo e que, por conseguinte, remetem à fluidez, que é um dos objetivos estratégicos da empresa. A nova estrutura terá iluminação LED, conferindo à praça um visual mais arrojado. Será composta em aço e terá a fachada em alumínio revestido (*alucobond*), que proporciona melhor estética ao conjunto.

Além disso, a nova estrutura proporcionará ao usuário uma melhor percepção do atendimento, pois oferecerá um nível de serviço superior, proporcionado pelas novidades nas cabines de pedágio. As cabines estão sendo totalmente reformuladas para dar mais conforto e melhores condições ergonômicas para os colaboradores, o que, conseqüentemente, poderá resultar em um atendimento diferenciado.

Executar a obra da Praça de Pedágio sem suspender as atividades de arrecadação e no curto período disponível para manutenção e obras foram apenas alguns dos desafios dessa empreitada. A conclusão da nova praça está prevista para o primeiro semestre de 2015.

As 20 pistas e 19 ilhas foram mantidas.

Melhorias no atendimento ao usuário

A LAMSA inovou em 2014 ao adotar um veículo que atua como viatura de inspeção e reboque. Anteriormente, o primeiro atendimento ao usuário parado na via era feito com caminhonete comum e, caso houvesse a necessidade de reboque, outro automóvel era chamado. A nova viatura possui estrutura para executar ambas as funções. A novidade agilizou o atendimento ao usuário e otimizou os ativos da empresa.

Outro benefício para os usuários foi que a LAMSA passou a contar com equipe própria para atendimento ao canal 0800. O pessoal responsável é treinado e habilitado para atender ao usuário que utiliza esse serviço. Também foi reestruturada a área de relacionamento com o usuário, que passou a funcionar como uma ouvidoria. Adicionalmente, a URA (Unidade de Resposta Audível) foi integrada ao *Twitter*, o que na prática significa que todo tópico de atendimento gera um tuite, permitindo que quem estiver conectado a essa rede social possa conhecer de antemão eventuais problemas na via.

Melhorias na infraestrutura da empresa

Foram concluídas, em 2014, as obras civis do projeto de ampliação do edifício sede. Foi construído um prédio anexo, que tem como objetivo a melhoria das condições físicas de trabalho da empresa, visando atender às necessidades de seus colaboradores, usuários e demais *stakeholders*. Nesse contexto, estão sendo implantados novos *Data Center*, Centro de Controle de Operações e Centro de Controle de Vigilância Patrimonial, que proporcionarão maior segurança

dos recursos humanos e patrimoniais, além de uma adequada estruturação para prestar um serviço mais qualificado a seus usuários, melhorando a operação e fluidez da via.

A O *data center* contará com equipamento de última geração. Para o Centro de Controle Operacional a empresa investiu em tecnologia e infraestrutura física. As mudanças, que entrarão em operação em 2015, melhorarão a gestão e o controle da via. O minicentro de controle de vigilância patrimonial, por sua vez, tem visão de todos os pontos de acesso da empresa, assim como de outros pontos dos prédios que compõem a sede.

Com a conclusão das obras do prédio anexo, a LAMSA avança com o projeto de *retrofit* do prédio antigo, priorizando a reforma e redimensionamento dos banheiros, vestiários e refeitórios, atendendo às necessidades dos colaboradores e à legislação vigente. As demais intervenções em fase de finalização do projeto executivo e deverão acontecer em 2015.

Redução no número de acidentes

A empresa fez, ao longo do ano, 1.570 atendimentos com o SOS Médico na Linha Amarela e 10.180 atendimentos com o SOS Reboque. O número de acidentes na via caiu de 1.483 em 2013 para 1.171 em 2014. Essa queda pode ser atribuída, além de ao advento da Lei Seca, às seguintes ações da LAMSA:

- Instalação de *banners* educativos para prevenção de acidentes com moto;
- Revitalização das mensagens dos PMVs (Painéis de Mensagens Variáveis);
- Disponibilização de telefone 0800, 24 horas por dia;
- Aquisição de três VIR (Viatura de Inspeção e Reboque);
- Multagem eletrônica de caminhões.

A LAMSA investiu mais de R\$ 3,5 milhões em modernização da via, aumentando a fluidez do tráfego e aperfeiçoando seus serviços. Na área de manutenção, a empresa realizou 12 mil metros quadrados de pintura de faixa horizontal, manutenção de 160 quilômetros de faixas e sinalizações de orientação, 250 mil metros quadrados de conservação do paisagismo e melhoria no acesso para reversível. Também foi feita a expansão, na via e nos túneis, do Sistema de Detecção Automática de Incidentes (DAI), que possui atualmente um total de 70 câmeras aptas a identificar com precisão e rapidez qualquer momento incomum na via expressa.

CLN (Concessionária Litoral Norte)



Relatório Anual 2014

A CLN administra a Rodovia BA-099, que compreende o Sistema Estrada do Coco/Linha Verde, conectando a cidade de Lauro de Freitas à divisa entre os Estados da Bahia e do Sergipe. Ao longo de sua extensão, corta uma região turística de praias, incluindo áreas de preservação ambiental, como a do Projeto Tamar. A BA-099 se consolidou como uma rodovia de alto padrão de qualidade, conforto e segurança e um importante agente de desenvolvimento econômico e social da região. Suas boas condições propiciam a realização de empreendimentos de grande porte pela iniciativa privada, principalmente de hotelaria e imobiliários.

Localização: Bahia

217 quilômetros de extensão

1 praça de pedágio

Conecta a cidade de Lauro de Freitas à divisa entre os Estados da Bahia e do Sergipe

Estrutura acionária: 91,5% Invepar e 8,5% Odebrecht Transport

Período da concessão: 2000 a 2035

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 Arembepe, Praia do Forte, Porto Sauípe - Sauípe, Subaúma, Palame - Baixios e Conde - Sítio de Conde

Serviços viários

- ✓ S.O.S. Mecânico composto por 4 viaturas e 2 guinchos
- ✓ S.O.S. *Call Box*
- ✓ S.O.S Médico composto por 1 UTI móvel e 1 veículo de resgate
- ✓ Ouvidoria
- ✓ Inspeção viária 24 horas

171 empregos diretos

7,9 milhões de veículos passaram pela praça de pedágio da CLN em 2014

R\$2,1 milhões investidos na rodovia ao longo de 2014

Obras

Foi mantido, em 2014, o fechamento do desvio localizado próximo à única praça de pedágio da CLN , que anteriormente vinha sendo utilizado como rota de fuga por alguns motoristas. Esse movimento foi mais uma vez fundamental para o bom desempenho econômico-financeiro da Companhia, permitindo a conclusão dos investimentos de duplicação previstos no contrato de concessão. Esses investimentos compreenderam o trecho Itacimirim-Praia do Forte e a construção do elevado de concreto entre os distritos de Açú da Torre e Praia do Forte. Este último elevado foi desenvolvido para atender a uma necessidade da população local, pois permite a passagem de carroças, animais e motos com mercadorias que são comercializadas na Praia do Forte.

Também foi feita uma ampliação e atualização do parque de equipamentos e periféricos da praça do pedágio, e a implantação de circuito fechado de TVs digitais na praça e no prédio da administração.

CART (Concessionária Auto Raposo Tavares)

A CART explora o Corredor Raposo Tavares, formado pelas rodovias SP-225 João Baptista Cabral Rennó, SP-327 Orlando Quagliato e SP-270 Raposo Tavares. Ao todo, são 444 quilômetros de eixo principal entre Bauru e Presidente Epitácio. A empresa também é responsável, desde 2013, pela manutenção e conservação de 390 quilômetros de vicinais.

Localização: Bauru - Estado de São Paulo

444 quilômetros no eixo principal e 390 quilômetros de vicinais

9 praças de pedágio

Estende-se no eixo entre Bauru, Ourinhos, Assis e Presidente Epitácio

Estrutura acionária 100% controlada pela Invepar

Período da concessão: 2009 a 2039

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

Serviços viários

- ✓ Serviço de Inspeção na rodovia 24h composto por 16 viaturas de inspeção/guincho leve
- ✓ Socorro mecânico composto por 16 guinchos leves, 3 guinchos pesados e 3 guinchos superpesados;
- ✓ Unidades de Atendimentos Pré-Hospitalar (socorro médico), compostas por 3 unidades de resgate avançado e 9 unidades de resgate básico;
- ✓ 2 viaturas de resgate de animais e 2 carretinhas de transporte de animais
- ✓ 2 viaturas de combate a incêndio
- ✓ Telefone 0800 para emergências
- ✓ 282 *callbox* (telefones de SOS instalados ao longo da rodovia)
- ✓ 12 Bases de Serviço de Atendimento ao Usuário
- ✓ Centro de Controle Operacional

673 empregos diretos

25,31 milhões de veículos passaram pelas praças de pedágio da CART em 2014

R\$422,7 milhões investidos na rodovia ao longo de 2014

Recorde de Investimentos R\$ 420 milhões

Em 2014, o índice VEP (Veículos Equivalentes Pagantes) superou as expectativas e chegou aos 215.241 no dia 22 de abril

Obras no trecho principal

Em 2014, a CART finalizou 16 novos dispositivos, que são estruturas viárias de acesso e/ou retorno, e reformou outros 5. Também concluiu a duplicação de 72,4 quilômetros de rodovia. No que se refere à manutenção das vias que administra, concluiu 152 obras referentes à correção de Passivos Ambientais e contratou, após aprovação de projeto executivo, mais 244 obras com o mesmo objetivo. A Concessionária finalizou, ainda, 29 outras obras de manutenção, entre elas recuperação de pontes, de viadutos, de galerias e de passagens de gado. Com as melhorias no trecho da SP-225 João Baptista Cabral Rennó, administrado pela CART, e na SP-327 Orlando Quagliato, as rodovias saíram da classificação “bom” para “ótimo”, conforme pesquisa da Confederação Nacional de Transportes divulgada em 16 de outubro de 2014. Além disso, a CART implantou mais de 200 atenuadores de impacto e executou sinalização horizontal para corrigir não conformidades apontadas pela Artesp (Agência de Transporte do Estado de São Paulo).

Obras nas vicinais

Os convênios assinados pela CART com as prefeituras preveem a execução das atividades iniciais em 39 rodovias vicinais. Em 2014, a Concessionária concluiu essas atividades em 38 delas. A empresa deve também executar a conserva especial de pavimento de outras 37, das quais 2 são de terra. Isso já foi realizado em 36 dessas rodovias. Restará para 2015 somente uma vicinal, cuja prefeitura municipal ainda não assinou convênio com a CART.

Comunicação com o usuário

A comunicação com os usuários nos pontos das rodovias que estão em obras, bem como a divulgação dos serviços oferecidos pela CART, foi reforçada em 2014 por meio de *outdoors*. O processo de definição da identidade visual da empresa também foi concluído. Agora, a CART está reformulando seu *site* e criando um aplicativo, ambos voltados para ampliar a comunicação com o usuário.

Reajuste de tarifa

Conforme previsto no Contrato de Concessão, em junho de 2014 a Artesp (Agência de Transporte do Estado de São Paulo) publicou os índices do reajuste a serem aplicados nas tarifas de pedágio das rodovias estaduais paulistas. O índice de reajuste médio de 2014 foi de 5,29%. Nas praças de pedágio do Corredor Raposo Tavares, o índice foi de 5,98%, conforme metodologia disposta pela agência em 2013, que alterou os princípios de reajuste elencados no Edital.

Reclassificação tarifária

Em 24 de novembro, quatro praças de pedágio da Rodovia Raposo Tavares (SP-270) e uma praça da Rodovia Engenheiro João Batista Cabral Rennó (SP-225) tiveram as tarifas alteradas após reclassificação tarifária. A mudança foi autorizada pela Artesp (Agência de Transporte do Estado de São Paulo) após conclusão da duplicação equivalente a 86,73 quilômetros nessas duas rodovias. A reclassificação segue a determinações do contrato de concessão da CART. Cada praça de pedágio realiza a cobrança por uma determinada extensão em quilômetros da rodovia (trecho de cobertura da praça). Para calcular o valor final da tarifa nas praças, o trecho de cobertura é multiplicado pela tarifa quilométrica (considerando pista simples, pista dupla ou sistema).

BOX - Obras de duplicação concluídas

Obrigações de duplicação no contrato de concessão: 217,2 km

2014: 86,1 km, dos quais 72 km estão em homologação pela Artesp

2013: 87,6 km

2011: 1,0 km

Restam: 42,5 km

A aquisição de 16 inspeguinhos em 2014 agilizou a solução de incidentes na CART. Trata-se de caminhões adaptados que, além da inspeção usual, podem corrigir as anormalidades, remover veículos de passeio e utilitários com problemas mecânicos e transportar os passageiros em atendimento.

Tecnologia

A entrada em operação do CCSE (Centro de Controle de Segurança Empresarial) permitiu à empresa substituir a segurança armada das praças de pedágio e demais instalações físicas por circuito fechado de TV. Agora os operadores do CCSE podem monitorar esses pontos remota e constantemente.

A CART também concluiu a customização do *software* para atender a 100% das necessidades das áreas quanto ao registro de solicitações de manutenção. Esse *software* inclui as manutenções de todo tipo, sejam operacionais ou administrativas e patrimoniais. Com a novidade, foram extintos os formulários impressos, o que possibilitou o acompanhamento sistemático das solicitações, conferindo maior agilidade e transparências aos processos.

Segurança

Uma conquista de 2014 foi a redução de vítimas fatais nas rodovias administradas pela CART de 42 em 2013 para 27 em 2014, representando uma queda de 36%. A empresa conta com um comitê multidisciplinar chamado NIA (Núcleo de Investigação de Acidentes), conduzido pelo CCO (Centro de Controle de Operações), que trabalha em conjunto com uma equipe de profissionais das áreas de engenharia, saúde, segurança, desenvolvimento social e comunicação. Esse trabalho tem sido fundamental, pois, com base nele, importantes decisões para melhorias na segurança viária e estrutura das rodovias foram tomadas.

CBN (Concessionária Bahia Norte)

A CBN administra 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. As melhorias na rodovia estão atraindo novos empreendimentos. As empresas 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 complexo acrílico de uma grande empresa química em Camaçari, que vai operar a primeira fábrica de ácido acrílico e superabsorventes da América Latina.

Localização: Bahia

132,65 quilômetros



uma empresa Atitude
5 praças de pedágio

Relatório Anual 2014

Interliga Salvador a Pojuca, Mata de São João, Dias D´Avila, Camaçari, Simões Filho, Lauro de Freitas e Candeias

Estrutura acionária: 50% Invepar e 50% Odebrecht Transport

Período da concessão: 2010 a 2040

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)

Serviços viários

- ✓ Centro de Controle Operacional
- ✓ 4 bases de Serviço de Apoio ao Usuário (SAU)
- ✓ Equipe e 5 viaturas de inspeção
- ✓ 4 guinchos leves e um guincho pesado
- ✓ Socorro pré-hospitalar composto por 4 resgates e 1 UTI
- ✓ Viatura para apreensão de animais Viatura de combate a incêndio
- ✓ Telefone 0800 para emergências

470 empregos diretos

24,13 milhões de veículos passaram pelas praças de pedágio da CBN em 2014

R\$120 milhões investidos na rodovia ao longo de 2014

Obras

A CBN concluiu, em 2014, as obras de restauração de cinco das seis rodovias do sistema. Finalizou, ainda, a duplicação de 14 quilômetros da BA-526 (CIA/Aeroporto) e BA-535 (Via Parafuso). A empresa também dará início à construção da Via Metropolitana Camaçari - Lauro de Freitas, que terá 11,2 quilômetros de extensão e agregará mais tráfego e receita ao sistema.

A implantação dessa via, além de melhorar a mobilidade na região da cidade de Lauro de Freitas, induzirá, ao longo de seu comprimento, um novo vetor de desenvolvimento, permitindo o planejamento de ocupação adequada do solo em seu entorno e a criação de um novo acesso à cidade, por meio da Rua Gerino de Souza Filho. O trecho será composto de duas faixas por sentido de tráfego e contará com um avançado sistema de operação e monitoramento das vias. Os usuários contarão com atendimento médico pré-hospitalar e socorro mecânico, serviços que serão gerenciados pela CBN em um moderno centro de controle operacional.

Aditivo contratual

Para que a empresa possa construir, operar e manter a Via Metropolitana Camaçari-Lauro de Freitas foi celebrado pela Bahia Norte, em setembro de 2014, o 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão com o Poder Concedente, que teve como finalidade incluir o novo trecho situado entre o Km 18,5 da BA-526 e o Km 8,5 da BA-099. O Aditivo prevê a instalação de uma praça de pedágio adicional, aumento do prazo de concessão em mais cinco anos e revisões extraordinárias de tarifa nos próximos três anos.

Comunicação com o usuário

As rodovias que tiveram duplicação concluída, a exemplo da Via parafuso, receberam a instalação de pórticos de sinalização. A novidade fez parte das ações de comunicação articuladas pela CBN ao longo do ano, que incluíram a instalação das tradicionais placas, a divulgação de mensagens em painéis eletrônicos e *outdoors*, até eventos, como a Semana Nacional do Trânsito, que sensibilizou os usuários para um comportamento seguro no tráfego.

Tecnologia

A CBN utiliza tecnologia de ponta para executar suas obras e administrar as rodovias. Em 2014, uma das ações realizadas foi o monitoramento de pavimentos, que se configura na identificação da qualidade do pavimento. Foram vistoriados mais de 100 quilômetros de pista simples e 34 quilômetros de pista dupla. Os resultados deram origem ao planejamento de manutenção preventiva das rodovias. Esse sistema de gestão promove a segurança e o conforto de todos os motoristas que trafegam pelo sistema BA-093.

Segurança

Para garantir a segurança de pedestres e motoristas, a CBN realizou diversas ações durante 2014, como o procedimento de desocupação da faixa de domínio das rodovias, o monitoramento de pavimento e a instalação de 12,8 quilômetros de defensas metálicas, 43,9 quilômetros de sinalização horizontal e 443 placas de sinalização vertical. A empresa também realizou ações de educação para o trânsito nas escolas do entorno da BA-093. Em resposta a essas ações, a concessionária registrou uma redução de 23% nos acidentes com vítimas fatais em comparação com o mesmo período de 2013.

CRT (Concessionária Rio-Teresópolis)

A CRT 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 até o entroncamento com a BR-393, fronteira com Minas Gerais, próximo à cidade de Além Paraíba. Sua infraestrutura rodoviária contribui para o desenvolvimento local.

Localização: Rio de Janeiro

142,5 quilômetros

3 praças de pedágio, sendo 1 principal (integral) e 2 auxiliares (70% do valor), sem sobreposição de cobrança entre elas

Passa pelos municípios de Duque de Caxias, Magé, Guapimirim, Teresópolis, São José do Vale do Rio Preto e Sapucaia até a fronteira com Minas Gerais.

Estrutura acionária: 24,9% Invepar, 21,4% CCNE Carioca Concessões S/A, 16,6% Strata Construtora e Concessionária S.A., 11,9% Queiroz Galvão e Logística S.A., 11% CRT Fundo de Participações S.A., 9,5% Construtora Queiroz Galvão S.A., 2,5% ERG Participações Ltda., 1,4% Credicom Comercial Informática e Serviços Ltda. E 0,8% MG Consultoria e Participações Ltda.

Período da concessão: 1996 a 2021

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

Serviços viários

- ✓ Socorro Médico e Resgate
- ✓ Serviço de Guincho
- ✓ Veículos de Inspeção/SOS
- ✓ Call Box
- ✓ Laçadores de Animais
- ✓ CCO (Centro de Controle Operacional)
- ✓ Painéis de Mensagens Variáveis
- ✓ Balanças fixa e móveis



uma empresa Atitude

✓ Site e URA com 0800

✓ CAU - Centro de Atendimento ao usuário 24 horas

Relatório Anual 2014

384 empregos diretos

10,13 milhões de veículos passaram pelas praças de pedágio da CRT em 2014

R\$29,2 milhões investidos na rodovia ao longo de 2014

Obras

Foi concluída em 2014 a ligação da BR-116/RJ à BR-493, com o Arco Metropolitano instalado na altura de Duque de Caxias. Essa nova ligação irá atrair novos usuários para a rodovia, em especial veículos de cargas que se dirigem a São Paulo e ao Sul do País ou que saem dessas regiões com destino ao Norte ou ao Nordeste. Com a novidade, cerca de 270 caminhões foram agregados ao atual tráfego diário da rodovia. Também foram colocados em operação dois novos viadutos, um no entroncamento da BR-116/RJ com a BR-493, outro com a BR-040. Ambas as estruturas foram construídas pelos governos Estadual e Federal.

A CRT começou novas obras de contenção nos pontos indicados pelo Sistema de Monitoramento e Análise das Encostas, que têm relevância qualitativa para a segurança dos usuários. Outra intervenção iniciada no fim do ano foi a de construção de um retorno no quilômetro 111. Essa obra não estava prevista no contrato, mas foi incluída devido ao aditivo de reequilíbrio contratual para atender a uma demanda da comunidade do entorno.

CRA (Concessionária Rota do Atlântico)

A CRA administra o Complexo Viário e Logístico Suape, em Pernambuco, que atende a uma demanda de investimentos em infraestrutura do Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros (Suape). A região concentra, atualmente, mais de 100 empresas e outras 35 em implantação, de acordo com o próprio Suape, incluindo estaleiros, plantas petroquímicas e uma refinaria de petróleo. O projeto desafogará o tráfego do entorno por meio de uma solução integrada de segurança e acessibilidade composta, entre outras estruturas, além de impulsionar o desenvolvimento turístico do Estado, como uma alternativa qualificada à rodovia PE-60, que liga o município de Recife às praias do Litoral Sul.

Localização: Pernambuco

44 quilômetros de extensão



1,2 quilômetros de viadutos

14 alças, com ligações para a BR-101

Via de 5,5 quilômetros que liga Suape a Pe-038, em Nossa Senhora do Ó, acesso para Porto de Galinhas.

Estrutura acionária: 50% Invepar e 50% Odebrecht Transport

Período da concessão: 2011 a 2046

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

Serviços viários

- ✓ Monitoramento e atendimento 24 horas
- ✓ Ambulância com atendimento pré-hospitalar
- ✓ Remoção de veículos parados na via
- ✓ 1 guincho leve e 1 superpesado
- ✓ 1 base de Serviço de Auxílio ao Usuário (SAU)

178 empregos diretos

6 milhões de veículos passaram pela praça de pedágio da CRA em 2014

R\$17,5 milhões investidos na via ao longo de 2014

Início da cobrança de pedágio

O principal acontecimento para a CRA em 2014 foi o início da cobrança de pedágio. Como a CRA é a segunda rodovia pedagiada de Pernambuco, foi preciso conduzir esse processo aos poucos. Durante três meses, algumas cabines de pedágio foram abertas sem que houvesse cobrança aos usuários. Isso foi feito como parte do treinamento dos arrecadadores e para acostumar os motoristas, que recebiam folhetos com informações sobre o funcionamento da concessão, os serviços oferecidos, as tarifas a serem cobradas e como aderir ao sistema de pagamento automático. Também foram realizadas reuniões com representantes das

empresas do Complexo de Suape, para apresentar a novidade. Como resultado, a empresa não enfrentou repercussão negativa nos meios de comunicação ou protestos e registrou uma adesão acima da esperada ao sistema de pagamento automático.

Em todo o processo, a CRA buscou ressaltar as vantagens do Complexo Viário. Com a interligação de trechos, os trabalhadores do Complexo de Suape passaram a ter acesso facilitado a seus locais de trabalho, economizando cerca de 30 minutos na ida e na volta às suas residências, o que se transforma em ganhos na qualidade de vida. Além disso, agora é possível chegar a Porto de Galinhas, principal destino turístico do sul do Estado, em aproximadamente 25 minutos. Antes, o trajeto levava mais de uma hora nos finais de semana e feriados.

Obras

Foi construída pela CRA uma nova via que liga Suape ao Litoral Sul. Existe, contudo, uma rotatória pendente, que é a Curva do Boi, que deve ser construída interligando a Avenida Portuária à PE-009. Um estudo vem sendo feito para definir a data de início dessa obra. Existem ainda as manutenções e adequações da via, que serão permanentes até o fim da concessão.

LAMSAC

A concessionária LAMSAC (Linea Amarilla S.A.C.) está localizada na região metropolitana de Lima, capital peruana, e é considerado 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. A via aumenta a dinâmica econômica da região, elevando o consumo local e a 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.

Localização: Lima, Peru

25 quilômetros de extensão

7 praças de pedágio

Seção 1: trecho atualmente em operação vai do trevo de Javier Prado até o entroncamento Habich. Extensão: 16 quilômetros

Seção 2: via expressa que se conectará ao quilômetro 10 da Seção 1 até as cercanias do Aeroporto Internacional Jorge Chaves e do Porto de Callao.

Compreende 1,8 mil metros de túnel abaixo do Rio Rimac, 12 viadutos, 4 praças de pedágio e 12 quilômetros de novas vias

Estrutura acionária 100% controlada pela Invepar

Período da concessão: 2009 a 2049

Objeto da concessão: 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 a exploração da via expressa durante o período de vigência contratual.

Serviços viários

- ✓ Centro de Controle Operacional
- ✓ Atendimento com 4 guias leves e 3 pesadas
- ✓ Auxílio mecânico
- ✓ Atendimentos especiais feito por 1 veículo contra incêndios e 1 para produtos perigosos
- ✓ Serviço telefônico de atendimento de emergências 24 horas

646 empregos diretos

48,67 milhões de veículos passaram pela praça de pedágio da LAMSAC em 2014

R\$250,5 milhões investidos na via ao longo de 2014, incluindo o sistema de Pedágio Eletrônico Passe Expresso (PEX).

Estágio das obras

Durante 2014, 76,7% das obras da seção 2 foram executadas. A construção do principal componente do projeto – o túnel abaixo do Rio Rímac – está em fase avançada. Três dos 12 viadutos foram concluídos. Também foi construída uma nova pista na Via de Evitamiento, entre a ponte de Huascar e a Avenida Javier Prado.

Paralelamente às da Seção 2, foram executadas obras de uma via na Seção 1 em adição às três pistas existentes. Também foi dado início à reabilitação e à manutenção integral das outras vias nessa seção. Foram, ainda, implementadas oito novas passarelas – em substituição às já existentes, com mais de 40 anos – com rampas e elevadores, que permitem um melhor acesso para os pedestres e aproximam as comunidades da concessão. Exemplo é a passarela na Avenida Ramiro Prialé, que beneficia 8,8 mil vizinhos de quatro urbanizações precárias pertencentes a duas comunidades lindeiras.

Melhorias na Via de Evitamiento

Infraestrutura:

560.000 m² de pavimento reabilitado bidirecionais

8 passarelas novas com LED de iluminação e rampas para deficientes

17 passarelas já existentes pintadas

Construção de uma pista adicional de 9 quilômetros em ambos os sentidos

34.000 metros lineares de muro de New Jersey (tipo de barreira de segurança) instalados com malhas

1.200 “olhos de gato” instalados nos muros de New Jersey

53 paradas de ônibus pintadas

Segurança:

3 torres de segurança instalados e em funcionamento com pessoal especializado

26 câmeras de monitoramento e 10 de vigilância

300 luminárias LED renovadas na parte do Distrito de Lima

125 postes de luz instalados

Paisagismo:

99.000 m² de áreas verdes novas

224.000 m² de áreas verdes recuperadas

8.000 metros lineares de meio fio pintados

Melhorias no Centro Histórico

Foram instalados 125 postes de 18 metros, com 250 lâmpadas de LED, no trecho entre o entroncamento Habich, que marca o início da concessão, e a Ponte Huánuco, localizada a aproximadamente quatro quilômetros. Também foi feita a reabilitação de pavimentos rígidos entre as Pontes Huascar e Caquetá, em um trecho total de aproximadamente 4,5 quilômetros.

Reassentamento de famílias

Das 1,3 mil moradias desapropriadas em função do trajeto da LAMSAC, 1.005 foram realocadas até dezembro de 2014. Dessas, 402 se mudaram para apartamentos construídos pela LAMSAC, sendo 355 no Complexo Multifamiliar Patio Unión e 47 no Complexo Multifamiliar Acomayo, e 61 para prédios de terceiros. As demais famílias foram monetariamente compensadas. Todos os reassentamentos devem ser concluídos no segundo semestre de 2015.

Implantação do Passe Expresso

A LAMSAC está investindo mais de US\$ 1,3 milhões em infraestrutura e nos custos de administração e vendas do Passe Expresso (PEX). A novidade permite fazer pagamentos automáticos de pedágio no interior das praças das Vias de Evitamento, oferecendo ao usuário um novo e exclusivo conjunto de benefícios: rapidez, conforto e segurança (*saiba mais em PEX*). Foi lançada comercialmente no mercado peruano em dezembro de 2013 e, ao longo de 2014, consolidou-se como o principal meio de pagamento automático para pedágios em Lima.

No fim do ano, 33 mil veículos leves estavam cadastrados na modalidade pré-pago e 13,6 mil na modalidade pós-pago, destinado somente a empresas, sendo que 670 delas eram usuárias do serviço ao término de 2014. Com pouco mais de um ano de funcionamento, o PEX já era responsável por aproximadamente 15% da renda da LAMSAC com pedágios.

ViaRio

A ViaRio é a concessionária responsável pela implantação e operação do corredor expresso transolímpico. A via está prevista no Plano Olímpico da Rio 2016, pois fará a conexão direta entre os Centros Olímpicos da Barra da Tijuca e de Deodoro. Sua extensão ligará as regiões da Avenida Brasil, em Magalhães Bastos, à Estrada dos Bandeirantes, em Jacarepaguá. Com a obra, a Invepar contribuirá diretamente com as melhorias em infraestrutura no Rio de Janeiro. A previsão é que o tempo de deslocamento entre os dois pontos de destino, feito hoje em 2 horas, passe para apenas 30 minutos.

Localização: Rio de Janeiro

13 quilômetros de extensão

1 praça de pedágio

Obra prevista no Plano Olímpico da Rio 2016, ligará os Centros Olímpicos da Barra da Tijuca e de Deodoro

Estrutura acionária: 33,34% Invepar, 33,33% Odebrecht Transport e 33,33% CCR

Período da concessão: 2012 a 2047

Objeto da concessão: 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 à Barra da Tijuca, Zona Oeste do Rio de Janeiro

45 empregos diretos



R\$214,1 milhões investidos na via ao longo de 2014

Estágio das obras

Há diversas frentes ainda em execução, sendo que a etapa mais importante atualmente é a construção dos dois túneis sob o maciço da Pedra Branca. A perfuração total está prevista para junho de 2015.

O evento para a primeira detonação do túnel na Serra do Engenho Velho, localizada sob o Maciço da Pedra Branca, aconteceu em novembro de 2013, com a presença de governantes e representantes de órgãos olímpicos. Esse túnel contará com duas galerias e terá uma extensão de 1,3 mil metros, tornando-se o quinto maior da cidade. O segundo túnel, que será construído na Estrada da Boiúna, terá duas galerias de 200 metros cada. A estrutura dos túneis será uma das mais modernas da cidade, desenvolvida de acordo com as diretrizes de segurança da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas). Conterá com inovações como iluminação em LED, revestimento em placas brancas, sistema à prova de apagões e prevenção contra incêndios.

Os 350 mil metros cúbicos de rocha escavados em ambos os túneis serão utilizados como aterro nas obras de urbanização previstas para a adequação das pistas ao BRT (Veículo Leve Sobre Pneus), fazendo com que a ViaRio minimize a geração de resíduos e a aplicação de britas e saibro.

Do total das 23 obras previstas no projeto, já foram finalizados 5 viadutos (Fontenelle, Carlos Pontes, Avenida Brasil, Ipadú e Bandeirantes) e estão em processo de construção mais 11 pontes e viadutos.

Via 040

A Invepar assinou, em 2014, o contrato de concessão para gerir o trecho de 936,8 quilômetros da BR-040 entre Brasília (DF) e Juiz de Fora (MG). A concessão tem prazo contratual de 30 anos e o percurso compreende 35 municípios com uma população de aproximadamente 8 milhões de habitantes. O empreendimento conecta a segunda e a terceira maiores economias do País (RJ e MG) à capital brasileira. Por ele são transportados recursos e produtos fundamentais para o crescimento do Brasil, como minérios, automóveis, laticínios, entre outros.

Localização: Distrito Federal, Goiás, Minas Gerais

936,8 quilômetros de extensão

11 praças de pedágio

21 postos de atendimento ao usuário



Liga Brasília (DF) a Juiz de Fora (MG)

O percurso compreende 35 municípios e uma população estimada de 8 milhões de habitantes

Estrutura acionária 100% controlada pela Invepar

Período da concessão: 2013 a 2043

Objeto da concessão: recuperar, operar, manter, recuperar, conservar, implantar melhorias e ampliar um dos principais corredores rodoviários do Brasil, com foco na excelência, inovação e responsabilidade socioambiental, contribuindo para o desenvolvimento da infraestrutura brasileira em transportes e promovendo maior segurança e conforto aos usuários.

Serviços viários

- ✓ Socorro mecânico prestado com frota própria composta por 26 guinchos leves, 7 guinchos superpesados e 2 guinchos extrapesados
- ✓ Atendimento Médico de Urgência, com 22 ambulâncias tipo resgate e 7 ambulâncias tipo UTI Móvel
- ✓ 23 viaturas de inspeção, com inspeção viária 24 horas por dia
- ✓ Centro de Controle Operacional
- ✓ 21 postos de atendimento
- ✓ 6 viaturas de resgate de animais
- ✓ 6 viaturas de combate a incêndios

477 empregos diretos

R\$539,6 milhões investidos na via ao longo de 2014

Obras de duplicação

A Via 040 iniciou, em 9 de julho, as obras de duplicação da BR-040. As frentes de trabalho abrangem seis trechos da rodovia nos Estados de Goiás e Minas Gerais, que totalizam 56 quilômetros de extensão. Esses trechos estão localizados nos municípios de Valparaíso de Goiás, Luziânia e Cristalina, em Goiás, e João Pinheiro, em Minas Gerais. Somadas, as populações dessas cidades chegam a 415 mil moradores. Circulam por esses segmentos da BR-040 cerca de 58 mil veículos por dia.

Para minimizar os impactos gerados pelas intervenções sem que a eficiência dos trabalhos seja prejudicada, a Via 040 adotou a estratégia de realizar as obras entre Valparaíso e Luziânia apenas no período noturno, entre as 23h e 5h, e nos demais pontos em horário diurno, com adoção do sistema siga e pare nos trechos de pistas simples.

Também serão instaladas 11 novas praças de pedágio, sendo a primeira delas no km 93,3, em Cristalina (GO) e a décima primeira no km 714,1, em Barbacena (MG). A previsão é que essas etapas estejam concluídas no primeiro semestre de 2015. Também serão construídas vias marginais, novos acessos, trevos, retornos em nível, retornos em desnível, passarelas e viadutos, bem como melhorias no traçado da via, conforme previsão contratual.

Socialmente é importante ressaltar que a Via 040 prioriza a contratação de trabalhadores locais para a execução das obras.

Obras de melhoria

Desde que assumiu a gestão da BR-040, em abril de 2014, a Via 040 está trabalhando na conservação e recuperação da via. As ações englobam, entre outras, reparos profundos do pavimento, a exemplo da eliminação de imperfeições como ondulações e desníveis, e da revitalização das faixas pintadas; limpeza e revitalização da sinalização horizontal e vertical, incluindo a instalação de novas placas e de tachões reflexivos no centro da pista (olhos de gato); recuperação e desobstrução do sistema de drenagem e limpeza; e conservação da faixa de domínio e de áreas verdes.

Até o final de dezembro de 2014, as atividades resultaram no recolhimento de um volume de resíduos (entulho, pneus, massa verde etc.) equivalente a 1.818 caminhões; na desobstrução de 882 quilômetros de sistemas de drenagem; na roçada de 939 quilômetros de vegetação nas margens da estrada; e na caiação de 590 quilômetros de guarda-corpos, guarda-rodas e passeios, entre outras estruturas.

Recuperação do Anel Rodoviário de Belo Horizonte

A Via 040 investiu em obras de recuperação dos 10,5 quilômetros do Anel Rodoviário de Belo Horizonte. O trecho começa na altura do km 532 e vai até o km 543,5. As atividades incluem recuperação do pavimento, restauração da barreira central e das estruturas de drenagem, além da completa revitalização da sinalização (placas, pintura, instalação de olhos-de-gato etc).

Implantação de serviços

Os serviços de atendimento e socorro ao usuário foram implementados em outubro de 2014, quando a concessão entrou efetivamente em operação. Os usuários têm à disposição socorro mecânico, com a utilização de guinchos leves e pesados operados por equipes treinadas e atuantes em regime de prontidão nas Bases

Operacionais. Também podem contar com a presença de inspetores de tráfego, aptos a colaborar sempre que necessário. Adicionalmente são oferecidos serviços de atendimento médico de emergência, sistema de combate a incêndios e apreensão de animais.

Foram instalados 21 postos de atendimento ao usuário – um a cada 45 quilômetros do trecho sob concessão, em média –, guarnecidas com banheiros e fraldário. Cada um dos postos de atendimento e veículos operacionais é monitorado e mantém comunicação constante com o CCO (Centro de Controle Operacional), localizado na sede da empresa, em Nova Lima (MG), que é informado sobre qualquer tipo de acontecimento ao longo trecho, como congestionamentos, acidentes, pontos com necessidade de reparos, solicitações de atendimentos médicos, socorro mecânico etc. As informações relevantes para os usuários são compartilhadas por meio de oito PMVs (Painéis Móveis de Mensagens Variáveis), equipamentos com telas de alta luminosidade que podem ser deslocados de acordo com a necessidade e são atualizados em tempo real. Dessa forma, o CCO funciona como o centro de inteligência da operação e concentra o máximo de informações no menor tempo possível, disponibilizando recursos para a gestão eficaz e estratégica da BR-040.

O usuário também pode enviar sugestões e críticas por meio de canais de comunicação como o atendimento telefônico, com ligação gratuita, o *site* e a Ouvidoria. Todos os serviços funcionam 24 horas por dia, sete dias por semana.

Sede da Via 040

A Via 040 inaugurou, na segunda quinzena de agosto, sua sede administrativa e operacional em Nova Lima (MG). A estrutura de dois andares ocupa uma área de 3,8 mil metros quadrados e abriga as equipes de Operação, Implantação, Manutenção e Conservação, Tecnologia da Informação, Administrativo, Financeiro, Recursos Humanos, Jurídico, Contrato de Concessão, Atendimento ao Usuário e Comunicação e Marketing, além das diretorias e da presidência da concessionária.

A escolha de Nova Lima para abrigar a sede da Via 040 gera ganhos para o município, como movimentação do comércio e do setor de serviços e incremento na arrecadação de impostos, contribuindo para a promoção do desenvolvimento da economia local. A localização também é estratégica, com fácil acesso à rodovia BR-040.

PEX

A PEX S.A. e a PEX Peru S.A.C. administram o serviço de pagamento eletrônico de pedágio por meio do Passe Expresso respectivamente em território brasileiro e peruano. O Passe Expresso é o sistema 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.

Com ele, os usuários brasileiros passam rapidamente pelas praças da Linha Amarela, Ponte Rio-Niterói; Via Lagos e Concessionária Rio-Teresópolis (RJ); pela Estrada do Coco e o Sistema BA-93 (BA); pelo Complexo Viário de Suape e a Barra da Jangada (PE). Adicionalmente a essas estradas, os usuários também podem usufruir da facilidade do Passe Expresso no *Shopping Via Parque*, na Barra da Tijuca, Rio de Janeiro. Desde 2013, a Invepar controla a empresa e está expandindo o sistema para outras rodovias e estacionamentos de *shoppings*.

O PEX Peru S.A.C. (PEX Peru), é uma empresa pré-operacional que prestará serviços de cobrança automática de pedágios na Concessionária LAMSAC.

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

Contexto setorial

Segundo os dados estatísticos da Anac (Agência Nacional de Aviação Civil), em 2014 houve um crescimento do mercado de brasileiro de transporte aéreo doméstico e internacional de 5,8% e 4,9%, respectivamente, quando comparado com os números de 2013. Ainda conforme a agência, o recente ciclo de investimento no setor – entre 2011 e 2014 – apenas nos aeroportos que atendem capitais ultrapassa o montante de R\$13 bilhões, já aplicados no desenvolvimento da infraestrutura. Como resultado, a expansão em áreas de terminais foi de 47%, atingindo 1,7 milhão de metros quadrados. Os investimentos refletem ainda o aumento de disponibilidade de pátios, vagas de estacionamento e criação de novos serviços para melhoria do atendimento ao passageiro e elevação da qualidade associada.

Em linhas gerais, a capacidade anual de processamento de passageiros saltou mais de 37% nesse período, o equivalente a 295 milhões de pessoas. Especificamente nos aeroportos concedidos, o aumento da capacidade de movimentação nominal, em dezembro de 2014, atingiu 76% de crescimento. Esses números são essenciais para dar o suporte necessário ao cenário de expansão no setor^[1].

Analisando por uma perspectiva global, conforme o *Global Market Forecast (GMF)*, as companhias aéreas da América Latina terão uma demanda de 2.120 novas aeronaves de 2012 até 2031, em um valor estimado de US\$ 242 bilhões. Em termos mundiais, até 2031 haverá a necessidade de cerca de 28.200 novas aeronaves, no valor de US\$ 4 trilhões, para atender a demanda projetada do mercado.

5,8% de crescimento do mercado brasileiro de transporte aéreo doméstico

4,9% de crescimento do mercado brasileiro de transporte aéreo internacional

+ de R\$13 bilhões investidos no setor entre 2011 e 2014

47% de expansão em áreas de terminais, que atingiram 1,7 milhão de m²

37% mais capacidade anual de processamento de passageiros, o equivalente a 295 milhões de pessoas

76% mais capacidade de movimentação nominal nos aeroportos concedidos

Previsão de demanda de 2.120 novas aeronaves na América Latina de 2012 até 2031, em valor estimado de US\$242 bilhões, segundo o *Global Market Forecast*

Previsão de demanda de 28.200 novas aeronaves no mundo até 2031, segundo a mesma instituição

GRU Airport

Concessionária que administra o Aeroporto Internacional de São Paulo, considerado o maior aeroporto da América Latina em número de passageiros.

Localização: São Paulo

387 mil metros quadrados de área construída de terminais de passageiros

^[1] Fonte: <http://www.aviacaocivil.gov.br/noticias/2015/01/passageiros-voam-mais-e-melhor-no-brasil>



2 pistas de pouso e decolagem

Capacidade para transportar 42 milhões de passageiros por dia

52 companhias aéreas

112 destinos em 35 países diferentes

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

Período da concessão: 2012 a 2032

Objeto da concessão: ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária do Complexo Aeroportuário do Aeroporto Internacional de São Paulo

Serviços

Alimentação

Lojas

Serviços gerais

1.764 empregos diretos

27.275 indiretos (terceiros de GRU e cessionários)

39.5 milhões de passageiros embarcados em 2014

339,8 mil toneladas de cargas movimentadas no Teca (Terminal de Cargas de GRU Airport)

R\$1.129,0 milhões investidos no aeroporto ao longo de 2014

Terminal 3

O terminal foi inaugurado em maio de 2014. Em outubro, foi concluído o processo de transferência das companhias aéreas para o local, que, hoje, representa 80% do fluxo internacional do aeroporto. A ampliação elevou a capacidade operacional para 42 milhões de passageiros, 40% a mais que o potencial dos outros três terminais em operação juntos. O novo terminal tem uma área de 192 mil metros quadrados e conta com tecnologias e equipamentos comparáveis aos dos melhores aeroportos do mundo, como, por exemplo, portões com leitura óptica do cartão de embarque. Os dois pátios que atendem à área têm capacidade para 34 aeronaves.

A entrega do Terminal 3 finalizou a primeira fase das obras previstas no contrato de concessão e eliminou gargalos considerados críticos até então, como o número de vagas no estacionamento, que saltou de 3,9 mil, no período pré-concessão, para 8 mil; e a capacidade dos pátios, que antes suportavam 61 aeronaves e agora contam com 108 posições. A área é dividida em dois blocos de edifícios, com cinco níveis. O primeiro é reservado à recepção e ao processamento de passageiros, onde estão as áreas de *check-in*, raios-X, controle de passaporte, alfândega e restituição de bagagem, enquanto o segundo é um pier de acesso às aeronaves, com 20 pontes de embarque. A ligação com o Terminal 2 e o edifício-garagem é feita por passarelas elevadas envidraçadas, equipadas com esteiras rolantes.

Adicionalmente, o projeto arquitetônico do novo terminal tem características sustentáveis. Sua estrutura prioriza a iluminação natural por meio de paredes envidraçadas, construídas sem o peso das esquadrias. Além da economia de energia, o vidro proporciona ampla visão da área externa do pátio de aeronaves. A cobertura do terminal foi projetada para captar as águas da chuva, que, junto com as águas provenientes das pias e chuveiros dos sanitários, são direcionadas a um sistema de tratamento químico. O sistema funcionará a partir do segundo semestre de 2015, e a água tratada será reutilizada nas descargas de bacias, sem contato humano direto. Essa reutilização irá gerar uma economia que impacta não somente no custo da operação, mas principalmente na preservação dos recursos hídricos demandados pelo aeroporto.

Modernização dos Terminais 1 e 2

Em outubro, GRU Airport iniciou a segunda fase do plano de investimentos em infraestrutura com as obras nos Terminais 1 e 2. Esses terminais têm praticamente 30 anos e somente uma reforma poderia torná-los aptos a oferecer serviços do mesmo nível do Terminal 3.

O projeto arquitetônico dará um ar mais moderno a esses espaços. As antigas estruturas metálicas, bastante características da arquitetura da década de 1980, serão removidas, assim como os balcões de *check-in* que ficam próximos às portas de entrada dos dois terminais. Com isso, a largura do corredor de circulação nos saguões vai passar de três metros para sete metros. Também serão ampliadas áreas-chave dos terminais, como os setores de *check-in*, restituição de bagagem e controle de passaporte, e os saguões de embarque e desembarque.

Uma das principais mudanças será a centralização do setor de raio-X, onde são feitas a inspeção de bagagem de mão e a detecção de metais nos passageiros. Hoje, os Terminais 1 e 2 contam com quatro áreas, duas em cada, considerando voos domésticos e internacionais. No novo projeto, os passageiros acessarão a área de embarque por um único local e depois migrarão para o respectivo terminal de seu voo.

Com a nova configuração, o Terminal 1 será destinado exclusivamente a voos nacionais. A área de controle de passaporte será extinta, tanto no embarque quanto no desembarque. O Terminal 2 receberá voos domésticos e internacionais de curta distância, mantendo as áreas de alfândega e controle migratório.

A área de varejo também será expandida com o objetivo de oferecer mais opções de alimentação e lojas aos passageiros. O novo projeto prevê a construção da “Avenida GRU” na área restrita, um espaço com vista para o pátio de aeronaves reservado apenas à instalação de lojas, restaurantes e bares. No mezanino da área pública será construída uma praça de alimentação.

A reforma permitirá um ganho de capacidade considerável, de 34 milhões de passageiros por ano. No entanto, o mais relevante será o aumento do nível de conforto nos setores-chave, como o *check-in* e a inspeção no raio-X. A conclusão está prevista para o segundo semestre de 2016.

Em 2015, novas obras serão iniciadas, desta vez para a construção de mais um edifício-garagem. Também será feito o alargamento da pista 09L/27R, algumas adaptações nas pistas de taxiamento e saídas rápidas para tornar o aeroporto apto a receber as aeronaves código “F”, as maiores em operação no mundo.

Mobilidade urbana

Contexto setorial

Um dos grandes desafios nos maiores centros urbanos brasileiros é oferecer às populações um transporte público eficiente e confortável. Em junho de 2013, o Governo Federal estabeleceu os critérios do Pacto da Mobilidade Urbana, para reforçar os investimentos no setor, sempre em parceria com estados e municípios, para oferecer maior qualidade ao transporte público e desafogar o trânsito nas cidades, dando mais qualidade de vida às pessoas. Segundo o Ministério do Planejamento, foram disponibilizados R\$ 143 bilhões em recursos para requalificar e implantar novos sistemas de transporte público, visando ampliar a capacidade atual e promover a integração entre diferentes modais. Desse total, R\$ 50 bilhões foram direcionados ao Pacto de Mobilidade Urbana. A primeira fase desse pacto beneficiava as grandes capitais e regiões metropolitanas do País. Em abril de 2014, o Pacto entrou na sua segunda fase, estabelecendo recursos para projetos de municípios com populações entre 400 mil e 700 mil habitantes, entre eles algumas capitais.

De acordo com os Ministérios do Planejamento e das Cidades, as obras de mobilidade urbana em andamento no País somam quase 3,9 mil quilômetros de vias para transporte coletivo urbano. Em trilho, são 270 quilômetros de VLT Carioca (Veículos Leves sobre Trilhos) e 250 quilômetros de metrô. Há também mais de 2 mil quilômetros de corredores de ônibus e mais de mil quilômetros de BRTs (*Bus Rapid Transit*). A maior utilização do metrô e do VLT Carioca nos deslocamentos cotidianos é uma alternativa mais eficiente, rápida e ambientalmente mais responsável. A população, mais do que nunca, exige soluções de longo prazo para suas necessidades de mobilidade e esse tema deve continuar na agenda política nos próximos anos, demandando investimentos elevados e aproximando as diferentes esferas de governo com o setor privado. As concessões ou as parcerias público-privadas (PPPs) apresentam vantagens significativas quando

comparadas aos investimentos exclusivamente públicos: possibilidade que o setor privado introduza soluções inovadoras; exploração de economias de escopo na realização das diversas atividades e, como o ente privado continuará a operar e manter a infraestrutura por muitos anos, o projeto terá incentivos para ser melhor estruturado e executado nas suas fases iniciais de investimento.

R\$50 milhões direcionados ao Pacto da Mobilidade Urbana

Investimentos beneficiarão 26 municípios com populações entre 400 mil e 700 mil habitantes

3,9 mil quilômetros de via para transporte coletivo em andamento

270 quilômetros de VLT Carioca

250 quilômetros de metrô

2 mil quilômetros de corredores de ônibus

Mil quilômetros de BRTs

Fonte: <http://www.brasil.gov.br/governo/2014/04/quando-voce-supera-a-miseria-absoluta-e-so-um-comeco-quando-voce-muda-as-condicoes-do-exercicio-de-cidadania-tambem-e-so-um-comeco-afirma-dilma>

MetrôRio

O MetrôRio opera o sistema de metrô da cidade do Rio de Janeiro, conectando 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. Esse sistema inclui 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.

Localização: Rio de Janeiro

42 quilômetros de extensão

2 linhas

36 estações

49 trens

Integração com 17 linhas de ônibus, o sistema ferroviário urbano e as barcas que ligam o município de Niterói ao centro do Rio de Janeiro por meio do Bilhete Único



uma empresa Atitude

Estrutura acionária 100% controlada pela Invepar

Relatório Anual 2014

Período da concessão: 2007 a 2038

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

2.578 empregos diretos

228,2 milhões de passageiros

R\$147,8 milhões investidos no metrô ao longo de 2014

Expansão do metrô

Foi inaugurada, em março de 2014, a Estação Uruguai, situada no bairro da Tijuca. A estação conta, ao todo, com cinco acessos: um na Rua Dona Delfina, dois na Itacuruçá e dois acessos na Conde de Bonfim, sendo um na calçada sentido Praça Saens Peña e outro no sentido Usina. São mais de sete mil metros quadrados de área construída, sendo 300 metros de plataforma, e 2,9 quilômetros de via. A nova estação, que somou mais 1,1 quilômetro de extensão à Linha 1, recebe cerca de 40 mil passageiros por dia e é, portanto, fundamental para a estratégia de expansão do metrô do Rio de Janeiro.

Além de inaugurar a nova estação, a concessionária deu continuidade ao esquema de operação adotado, desde outubro de 2013, para auxiliar o plano de mobilidade urbana para o Centro da Cidade durante as obras na região do Porto. Com a mudança do sistema viário pela Prefeitura, como a demolição do Elevado da Perimetral, o MetrôRio registrou um crescimento no número de passageiros de 193 milhões de usuários em 2013 para 228 milhões em 2014.

A elevação da demanda também levou o MetrôRio a tomar medidas mais imediatas, como mudar o layout das bilheterias de algumas estações para aumentar a capacidade de atendimento e mudar o fluxo de outras para evitar filas. Foram implantados, ainda, trens que saem da Estação da Pavuna na hora de pico e, em vez de seguir o trajeto comum, vão até a Estação Estácio, recolhem os passageiros e voltam direto, sem parar nas demais estações ao longo do trajeto. Esse trem sai da primeira estação a cada 2 minutos e 15 segundos, quando o intervalo normal é de 4 minutos.

Foco no usuário

O MetrôRio quer entender cada vez mais qual é a percepção do usuário acerca de seus serviços e, dessa forma, melhorar ainda mais sua qualidade. Por essa razão criou, em 2014, a área de Gestão da Experiência do Usuário. As atividades ainda estão se desenvolvendo, mas a ideia é pensar em tecnologias e

processos que permitam interagir com esse público antes mesmo que este se dirija ao metrô e sempre com o melhor atendimento possível. Um primeiro passo nesse sentido foi dado em março de 2014, com o lançamento do aplicativo do MetrôFácil (*saiba mais aqui*).

Outro serviço diferenciado é a possibilidade de o cadeirante avisar que está a caminho de determinada estação, para ser devidamente recepcionado quando chegar. Também é informada a estação de destino, para que outro funcionário do metrô o espere no momento de descer do trem. O propósito como um todo é fazer com que o relacionamento do MetrôRio com os usuários passe a ser mais proativo.

Ainda em 2014, a empresa deu início a estudos para reformular suas estações. O plano é agregar serviços que possam ser realizados ali mesmo, sem que o usuário tenha que se deslocar grandes distâncias, como clínicas, salões de cabeleireiro, entre outros, proporcionando uma maior qualidade de vida. O conjunto de iniciativas voltadas ao usuário deve elevar a avaliação que o MetrôRio vem recebendo de seus serviços nos últimos anos (*saiba mais em Usuários*).

BOX – MetrôRio recebe selo por atuação em rede social e bate a marca de 100 mil fãs no Facebook

Por seu foco no usuário, o MetrôRio foi reconhecido com o selo *Socially Devoted*, concedido pela *SocialBakers*, empresa mundialmente reconhecida em análise, métricas e estratégia em redes sociais, às marcas que se preocupam com seus usuários e atendem suas dúvidas, reclamações e solicitações feitas por esses meios.

Foram analisados o volume de perguntas recebidas na página, as respostas realizadas pela marca, a qualidade das interações e o tempo de atendimento. A taxa de respostas total deve ser acima de 65%. O MetrôRio respondeu, no período analisado, a 88% das perguntas. De acordo com a *SocialBakers*, apenas 5% das marcas globais respondem aos usuários das redes sociais.

Além de receber o selo, a empresa bateu, em 2014, a marca de 100 mil fãs em sua página do *Facebook*. Antes da Copa do Mundo, realizada em junho, esse número era de 18 mil. O perfil do MetrôRio no Twitter também já conta com mais de 85 mil seguidores.

Jeito de Ser e de Fazer do MetrôRio

O projeto mais importante executado internamente no MetrôRio em 2014 foi o de transformação cultural – batizado de Jornada de Transformação –, que tem como objetivo criar uma nova identidade cultural que possa dar continuidade à história de sucesso da empresa, garantindo sua perpetuidade e contribuindo para que esta seja referência em mobilidade urbana nas Américas. Esse processo foi desenvolvido em parceria com consultoria especializada no tema. Em 2014, a Jornada teve dois grandes marcos: todos os 2,6 mil colaboradores foram mobilizados na Disseminação do Jeito de Ser e de Fazer da empresa e foi realizado um evento no final do ano para pactuação de todas as Lideranças do MetrôRio, no qual cada líder assumiu seu compromisso na Jornada.

Investimentos

Em 2007, o poder concedente estendeu o prazo de concessão do MetrôRio em 20 anos. Com isso, a empresa passou a ter como obrigação contratual investir mais de R\$ 1 bilhão no sistema de metrô. Foi como consequência desse movimento, por exemplo, que o MetrôRio adquiriu os 19 novos trens, cuja entrada em operação se deu em 2013. Em 2014, a empresa concluiu suas obrigações contratuais de investimentos relacionadas à extensão do contrato.

MetrôBarra

Em 2012, a Invepar firmou 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 MetrôBarra S.A.

A Linha 4, ainda em fase de construção, irá ligar a Barra da Tijuca a Ipanema, transportando, a partir de 2016, mais de 300 mil pessoas por dia e retirando das ruas cerca de 2 mil veículos por hora. Será possível ir da Barra a Ipanema em 15 minutos e, da Barra ao Centro, em 34 minutos. O projeto é um dos compromissos do Governo do Estado do Rio de Janeiro com o Comitê Olímpico Internacional (COI) por ocasião dos Jogos Olímpicos. Serão seis estações (Jardim Oceânico, São Conrado, Gávea, Antero de Quental, Jardim de Alah e Nossa Senhora da Paz) e aproximadamente 16 quilômetros de extensão.

Coube à MetrôBarra a compra de 15 novos trens, a aquisição dos diversos sistemas para a Linha 4, além dos equipamentos, máquinas e veículos que serão usados na manutenção da Linha 4. O primeiro trem chegou ao Rio de Janeiro em fevereiro de 2015.

VLT Carioca

Consórcio responsável pelas obras de implantação, compra dos trens e sistemas, operação e manutenção do sistema de VLT Carioca (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 o segundo município brasileiro a receber esse tipo de veículo.

Estrutura acionária: INVEPAR (24,8%), Actua Assessoria S.A., controlada da CCR (24,8%), Odebrecht TransPort S.A. (24,8%), RIOPAR Participações S.A. (24,8%), Benito Roggio Transporte S.A. (0,25%) e RATP do Brasil Operações, Participações e Prestações de Serviços para Transporte Ltda. (0,25%)

32 trens comprados

Capacidade para transportar 420 passageiros por veículo

Demanda estimada em 300 mil pessoas por dia

Integração com os mais diversos modais, do metrô às barcas de transporte marítimo Rio-Niterói

Obras iniciadas em 2014

Primeiro trecho a ser implantado: da Rodoviária ao aeroporto Santos Dumont, passando pelas Avenidas Rio Branco e Beira-Mar, com prazo para conclusão no primeiro semestre de 2016.

Segundo trecho: da Central do Brasil à Praça XV, passando por Campo de Santana, Saara e Rua 7 de Setembro, com prazo para conclusão no segundo semestre de 2016.

Período da concessão: 2013 a 2038

Objeto da concessão: implantação, operação e manutenção de um sistema de Veículos Leves sobre Trilhos, nas regiões portuária e central da cidade do Rio de Janeiro.

Cerca de 600 empregos entre diretos e indiretos, quando estiver em operação plena

R\$191,6 milhões investidos ao longo de 2014

Obras de implantação

Toda a infraestrutura de vias de sistemas, paradas, entre outros detalhes, está em projeto e a implantação deve começar no segundo semestre de 2015. As obras do Porto Maravilha já deixaram prontas as calhas onde circularão os veículos leves sobre trilhos. Outros detalhes estão sendo construídos em quatro frentes na região portuária e duas na Avenida Rio Branco. Na avenida os transtornos são maiores, mas ainda pequenos, uma vez que a empresa tem atuado noturnamente.

Já foram adquiridos 32 trens, que estão em produção. Cinco deles virão da França e o restante de fabricante instalado em Taubaté (SP). Os dois primeiros já foram finalizados e um deles passou por testes. Também na fábrica paulista estão sendo produzidos sistemas auxiliares, de sinalização e artigos correlatos.

Tecnologia de ponta, sem emissão de gases poluentes, baixo ruído e baixa interferência visual marcam a implantação do VLT Carioca na cidade do Rio. Além dessas premissas conceituais do projeto, a concessionária do VLT Carioca possui atuação sustentável, respeitando o ambiente em que está inserida. O novo modal será um agente transformador da cidade, já que prevê a requalificação urbana da paisagem no seu entorno.

Benefícios sociais

O principal benefício do VLT Carioca é a integração entre os diversos modais que chegam ao centro da cidade do Rio de Janeiro. Serão interligados à Central do Brasil, na qual já chegam trens, metrô e ônibus, às estações do metrô, ao Aeroporto Santos Dumont e às barcas que vêm da Ilha do Governador e Paqueta. Outras vantagens são o custo baixo, a possibilidade de usar bilhete único, o intervalo curto entre um veículo e outro, e a segurança, uma vez que o transporte é feito sobre trilhos.

As estações estão sendo planejadas para serem acessíveis aos portadores de deficiência. A frota será 100% climatizada, com piso baixo e *design* moderno e bastante transparente, com vidros nas laterais.

Benefícios ambientais

Tecnologia de ponta, sem emissão de gases poluentes, baixo ruído e baixa interferência visual marcam a implantação do VLT Carioca na cidade do Rio. Além dessas premissas conceituais do projeto, a concessionária do VLT Carioca possui atuação sustentável, respeitando o ambiente em que está inserida. O novo modal será um agente transformador da cidade, já que prevê a requalificação urbana da paisagem no seu entorno.

Alimentação elétrica

A movimentação do veículo ocorre por meio de energia elétrica, sem emissão de gases poluentes na atmosfera. Duas fontes de energia são responsáveis pelo funcionamento do VLT Carioca. Uma delas é uma espécie de terceiro trilho, que por segurança é energizado apenas quando o veículo está em contato, evitando choques. A outra é o supercapacitor, dispositivo alocado na parte superior do veículo que funciona como uma bateria, recarregada nas frenagens do veículo e pelo terceiro trilho.

Aproveitamento de resíduos

O asfalto fresado em toda a extensão da obra de implantação do VLT Carioca será reutilizado. Apenas na Avenida Rio Branco, 3.680 toneladas do material considerado nobre será reutilizado na infraestrutura do VLT Carioca. Para se ter uma ideia da quantidade, caso fosse transportado de uma só vez, seriam necessárias **dez** viagens do maior caminhão de mineração do mundo. Além de representar economia financeira, a ação economiza recursos naturais que usualmente são descartados.

Resultados sustentáveis

Sustentabilidade

Nas empresas, 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, conforme conceito formulado por John Elkington e que se tornou amplamente conhecido como o *Triple Bottom Line*.

Mobilidade sob a ótica da sustentabilidade

A participação do setor privado nos investimentos em infraestrutura e sistemas de transporte cresceu fortemente na última década, principalmente depois da regulamentação das parcerias público-privadas. Essa mudança institucional permitiu que as empresas privadas passassem a exercer um papel de liderança e indutor de inovação para o desenvolvimento de projetos de mobilidade sustentável. Para isso, empresas começam a desenvolver novas tecnologias, novos modelos de negócios e liderar processos colaborativos que ampliem sua posição competitiva e que, ao mesmo tempo, gere valor para a sociedade.

O Uniethos, com apoio do Instituto Invepar, produziu uma análise dos desafios e das estratégias empresariais nesse momento de importantes mudanças nos investimentos em infraestrutura e nos mercados de serviços de mobilidade no Brasil (*confira o estudo aqui*).

A iniciativa deu origem ao “Estudo Setorial: Desafios e estratégias empresariais para mobilidade sustentável”. Esse estudo apresenta os desafios da mobilidade, com foco nas maiores regiões metropolitanas brasileiras, faz uma análise dos impactos sociais e ambientais da mobilidade, apresenta iniciativas governamentais e da sociedade civil, mas sobretudo, mostra que existem grandes oportunidades de negócios e analisa como as empresas estão exercendo um papel determinante no desenvolvimento de soluções inovadoras e eficazes para a solução dos problemas da mobilidade.

Os casos empresariais analisados mostram que para estruturar modelos de negócios as empresas precisam compreender em profundidade as demandas por mobilidade, ampliar a capacidade de integrar diferentes serviços e criar parcerias com outras empresas e órgãos públicos.

O estudo mostra que esses casos resultam da combinação de três objetivos simultâneos. O primeiro é a oferta de serviços seguros, confortáveis, rápidos, disponíveis e acessíveis. O segundo objetivo é fazer com que esses serviços e as infraestruturas necessárias tenham impactos na sociedade e no ambiente cujo balanço final seja positivo. O terceiro é que sejam negócios lucrativos. A combinação desses objetivos depende de uma efetiva integração entre as áreas que normalmente se relacionam pouco nas empresas, como as áreas de gestão de negócios e as de sustentabilidade. É necessário também que os negócios sejam desenhados e monitorados com o uso de novas formas de relacionamento com os usuários, garantindo o atendimento adequado das necessidades dinâmicas e diversificadas de mobilidade da população.

Desempenho econômico-financeiro

Receita Operacional

R\$ MM	2014	2013	Δ
Receita Líquida Ajustada¹	3.033,0	2.455,3	23,5%
Receita de Rodovias	754,6	642,2	17,5%
Receita de Mobilidade Urbana	702,2	551,7	27,3%
Receita de Aeroportos	1.576,3	1.261,4	25,0%

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

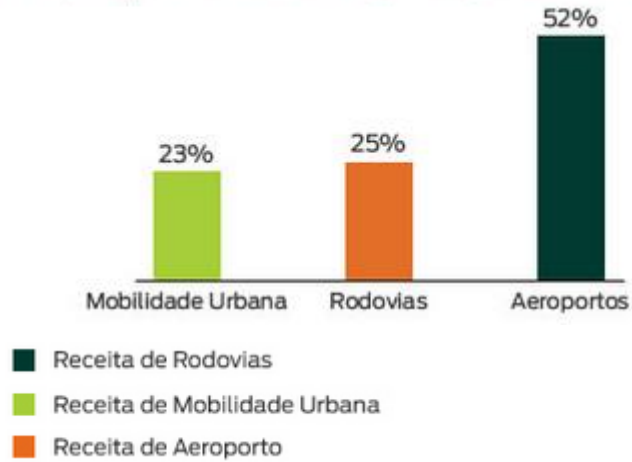
A Receita Líquida Ajustada (ROL Ajustada) superou R\$ 3,0 bilhões em 2014, um crescimento de R\$ 578 milhões ou 23,5% em relação ao exercício anterior. Os principais impactos em cada segmento foram:

Rodovias: o crescimento de R\$112,4 milhões em relação a 2013 ocorreu, principalmente, pelo início da operação completa de 2014 na LAMSAC (em 2013 a cobrança foi iniciada em 10 de fevereiro) e pelo incremento de 14% no tráfego das rodovias do grupo.

Mobilidade Urbana: o crescimento de R\$ 150,5 milhões em relação ao período anterior ocorreu principalmente devido ao aumento no volume de passageiros pagantes do MetrôRio.

Aeroportos: o crescimento de R\$314,9 milhões de receita em relação a 2013 ocorreu, principalmente, com a inauguração do Terminal 3. Além do crescimento orgânico dos outros terminais, a inauguração gerou um aumento do número de voos e passageiros que resultou em elevação das receitas tarifárias e não tarifárias. Estas também foram impulsionadas pelas novas áreas comerciais inauguradas no Terminal 3, com mais de cem novas lojas, praças de alimentação e maior número de vagas de estacionamento.

Composição da Receita Líquida Ajustada em 2014



Os números apresentados seguem as normas internacionais de relatório financeiro (IFRS) e estão em conformidade com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

Custos e Despesas

Em 2014, os Custos e Despesas Operacionais totalizaram aproximadamente R\$5,1 bilhões. Incluído neste valor, estão R\$2,6 bilhões de custo de construção e R\$28,0 milhões de provisão para manutenção, ambos relacionados exclusivamente às práticas do IFRS. Para efeito de análise, os Custos e Despesas Operacionais Ajustados não contemplam esses valores. Em relação ao ano anterior, o aumento de R\$446,0 milhões em Custos e Despesas Operacionais Ajustados tem como justificativas por segmento:

Rodovias: aumento de R\$126,9 milhões em relação ao ano anterior, principalmente relacionado à implantação da Via 040;

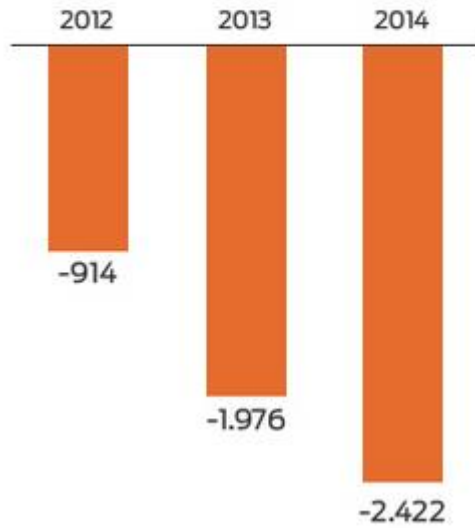
Mobilidade Urbana: aumento de R\$74,4 milhões, basicamente relacionados ao MetrôRio por conta de despesas não recorrentes ligadas ao evento da Copa do Mundo, maior disponibilidade da frota com a implantação do sistema de “carro extra” na linha 2 e apropriação dos custos de depreciação e amortização dos investimentos realizados ao longo do período;

Aeroportos: aumento de R\$237,4 milhões devido à inauguração do Terminal 3 de GRU Airport, maior depreciação e amortização decorrentes e maior custo de outorga variável relacionada ao aumento de receita.

R\$ MM	2014	2013	Δ
Custos & Despesas Operacionais	(5.100,1)	(4.336,8)	17,6%
Pessoal	(572,2)	(501,1)	14,2%
Conservação & Manutenção	(219,7)	(174,7)	25,8%
Operacionais	(314,0)	(287,8)	9,1%
Outorga Variável	(195,2)	(151,8)	28,5%
Despesas Administrativas	(281,5)	(209,3)	34,5%
Custo de Construção (IFRS)	(2.649,9)	(2.347,7)	12,9%
Provisão para Manutenção (IFRS)	(28,0)	(12,9)	116,9%
Depreciação & Amortização	(839,6)	(651,4)	28,9%
Custos & Despesas Operacionais Ajustado¹	(2.422,2)	(1.976,2)	22,6%

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

Custos e Despesas Operacionais Ajustados ¹ (em R\$ milhões)



Os números apresentados seguem as normas internacionais de relatório financeiro (IFRS) e estão em conformidade com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

EBITDA e Margem EBITDA

R\$ MM	2014	2013	Δ
Equivalência Patrimonial	(8,5)	2,6	-421,3%
EBIT	622,5	522,8	19,1%
(+) Depreciação & Amortização	839,6	651,4	28,9%
EBITDA ¹	1.462,2	1.174,2	24,5%
Ajustes	(20,2)	(41,1)	-50,9%
(-) Receita de Construção (IFRS)	(2.698,1)	(2.401,7)	12,3%
(+) Custo de Construção (IFRS)	2.649,9	2.347,7	12,9%
(+) Provisão de Manutenção (IFRS)	28,0	12,9	116,9%
EBITDA Ajustado ²	1.442,0	1.133,1	27,3%
Receita Líquida Ajustada ²	3.033,0	2.455,3	23,5%
Margem EBITDA (%) Ajustada ²	47,5%	46,1%	1,4p.p.

¹ Instrução CVM Nº527/12;

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

Os números apresentados seguem as normas internacionais de relatório financeiro (IFRS) e estão em conformidade com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

Desempenho proporcional da Invepar em 2014

R\$ MM	2014	2013	Δ
EBITDA Ajustado ¹	1.442,0	1.133,1	27,3%
Rodovias	383,2	376,4	1,8%
Mobilidade Urbana	274,7	196,2	40,0%
Aeroportos	860,7	628,6	36,9%
Holding ²	(76,6)	(68,1)	12,4%

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

² Incorporadas às eliminações relacionadas à equivalência patrimonial.

O EBITDA consolidado, considerando o impacto IFRS, totalizou R\$ 1,4 bilhão, um aumento de 27,3% em relação ao ano de 2013. O EBITDA Ajustado consolidado, líquido do efeito do IFRS, também atingiu R\$1,4 bilhão em 2014, com uma Margem EBITDA de 47,5%, resultando em crescimento de R\$308,9 milhões e aumento de 1,4 p.p. da Margem EBITDA Ajustada em relação a 2013. Os principais impactos em cada segmento foram:



Relatório Anual 2014

Rodovias: R\$6,8 milhões de crescimento entre os períodos, principalmente relacionado à prestação de serviços da LAMSAC, com R\$26,9 milhões, *ramp up* (fase de crescimento acelerado pós-duplicação) da CART, contribuindo com R\$ 16,7 milhões e adição de R\$20,6 milhões provenientes da LAMSA, parcialmente compensados pelo efeito de R\$54,5 milhões decorrente dos custos operacionais da Via 040, sem receitas associadas.

Mobilidade Urbana: R\$78,5 milhões de crescimento, influenciado basicamente pelo aumento de passageiros pagantes do MetrôRio.

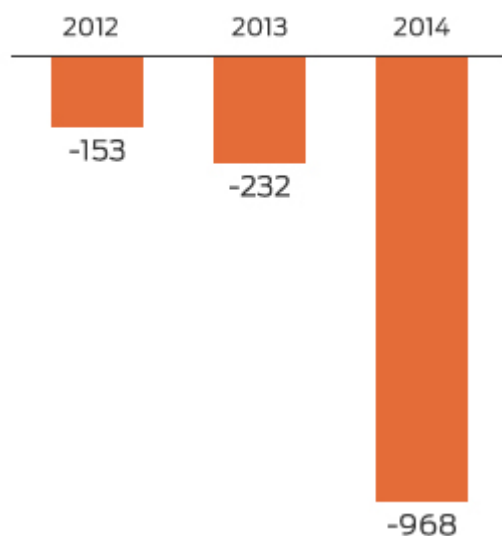
Aeroportos: no ano de 2014 GRU Airport aumentou significativamente as receitas não tarifárias com a inauguração do Terminal 3 e da implantação de diversas iniciativas comerciais, como, por exemplo a inauguração de novas lojas, de nova praça de alimentação e uma maior utilização do edifício garagem. Tais fatores adicionaram ao grupo R\$232,1 milhões de EBITDA ajustado no período.

Resultado Financeiro

Em 2014, o resultado financeiro líquido totalizou R\$968,1 milhões de despesas líquidas, apresentando um crescimento de R\$736,0 milhões em relação a 2013.

Essa variação, relacionada principalmente ao aumento de R\$555,6 milhões de despesas financeiras líquidas, deve-se ao fato de que, com a entrega do Terminal 3 e de outros investimentos, parte da atualização monetária sobre a outorga fixa de GRU Airport deixou de ser capitalizada no balanço, na linha do ativo intangível, e passou a ser contabilizada como despesa financeira no resultado.

Resultado Financeiro

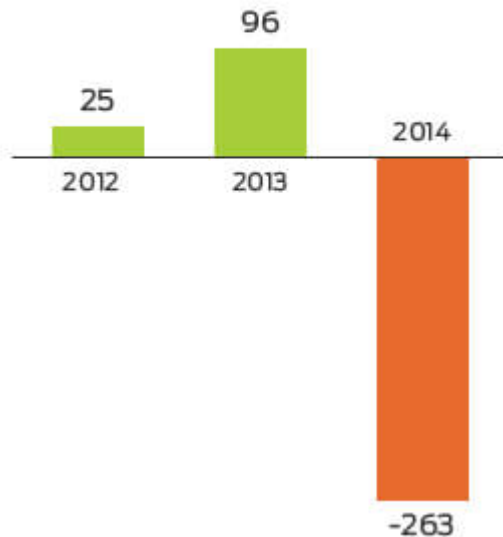


Os números apresentados seguem as normas internacionais de relatório financeiro (IFRS) e estão em conformidade com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

Resultado do exercício

O resultado negativo de R\$262,9 milhões no exercício decorre fundamentalmente de despesas financeiras oriundas do endividamento consolidado da Invepar, bem como de efeitos não caixa referentes a GRU Airport, descritos a seguir. A evolução do plano de investimentos de GRU Airport, que culminou com a entrada em operação do Terminal 3 a partir de maio de 2014, resultou na alteração do tratamento contábil aplicável, segundo as normas vigentes, dando origem à atualização monetária da Outorga Fixa de GRU Airport. Conforme os investimentos (Capex) vão sendo realizados, essa atualização monetária deixa de ser capitalizada no Ativo Intangível e passa a ser reconhecida nas despesas financeiras. Adicionalmente, em decorrência do início da operação comercial do novo terminal, passou-se a incorrer em maiores despesas de amortização desse Ativo Intangível.

Resultado do exercício



Os números apresentados seguem as normas internacionais de relatório financeiro (IFRS) e estão em conformidade com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

Disponibilidades e Endividamento

Consolidado R\$ MM	2014	2013	Δ
Dívida Bruta	8.990,3	6.147,6	46,3%
Curto Prazo	949,8	463,2	105,1%
Longo Prazo	8.040,5	5.684,5	41,5%
Disponibilidades	1.411,1	1.968,5	-28,5%
Caixa e equivalentes de caixa	341,5	1.410,6	-76,3%
Aplicações Financeiras	1.069,6	557,9	92,5%
Dívida Líquida	7.579,2	4.179,2	81,5%
EBITDA Ajustado¹	1.442,0	1.133,1	27,3%
Dívida Líquida/EBITDA Ajustado¹	5,3	3,7	1,6 p.p.

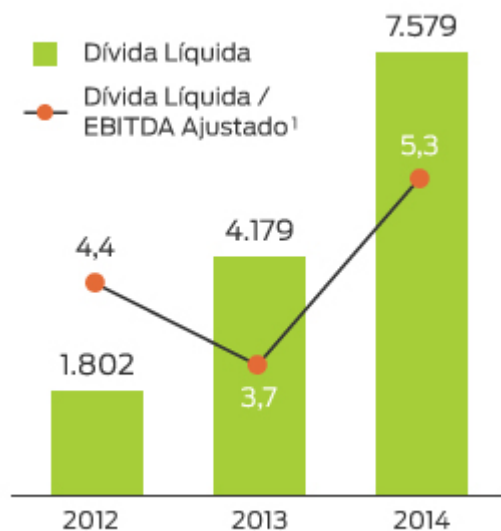
O grupo Invepar encerrou o exercício de 2014 com saldo de caixa disponível e aplicações financeiras no total de R\$1,4 bilhão. O movimento desse saldo reflete os investimentos realizados principalmente em GRU Airport, na CART e na MetrôBarra.

A dívida bruta consolidada da Companhia atingiu R\$8,9 bilhões no período, representando um aumento de R\$2,8 bilhões (+46,3%) em relação a 2013. O montante da dívida com vencimento no longo prazo representou 89% em 2014 (ante 92% em 2013). O crescimento da dívida ocorreu em razão das captações de empréstimos para os investimentos das concessões, entre as quais se destacam:

- ✓ Realização da segunda emissão de debêntures na *Holding*, com valor nominal de R\$470 milhões, totalmente integralizados;
- ✓ Captação de R\$350 milhões no MetrôRio (R\$210 milhões em debêntures, R\$85 milhões nos termos da Lei 4.131/62 para *roll outda* dívida e uma emissão de Notas Promissórias de R\$55 milhões);
- ✓ Liberação de empréstimos do BNDES no valor de R\$269 milhões para GRU Airport;
- ✓ Captação de R\$600 milhões em GRU Airport por meio de duas emissões de debêntures;
- ✓ Liberação do empréstimo-ponte com o BNDES para a Via 040 no valor de R\$512 milhões, de um total contratado de R\$965,8 milhões;
- ✓ Liberação de empréstimos do BNDES no valor de R\$423 milhões para CART;

- ✓ Liberação de empréstimos do BNB no valor de R\$35 milhões para CLN;
- ✓ Liberação de R\$130 milhões de reais do financiamento contratado para a LAMSAC.

Cabe destacar que o endividamento da Invepar é fundamentalmente realizado em moeda local (real nas concessões brasileiras e em Novo Sol peruanos para a LAMSAC). Quanto às taxas contratadas, o maior percentual da dívida está indexado a TJLP (44%), em seguida ao IPCA (17%) e em outras dívidas indexadas ao IPCA, TR e Pré-fixados, perfazendo um total de 23% e apenas 16% atrelada exclusivamente ao CDI.



Os números apresentados seguem as normas internacionais de relatório financeiro (IFRS) e estão em conformidade com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

Principais Investimentos

Em 2014, os investimentos totalizaram R\$2,9 bilhões, dos quais R\$1,3 bilhão em Rodovias, R\$1,1 bilhão em Aeroportos e R\$402,9 milhões em Mobilidade Urbana.

Os valores apresentados a seguir, são os resultados líquidos dos investimentos das empresas considerando as adições ao imobilizado e ao intangível, excluindo as transações não caixa e a margem de construção.

Os principais investimentos do período foram:

Rodovias

CART: intensificação das obras de duplicação e dispositivos, além da recuperação e manutenção das vias vicinais e da implantação de barreiras duplas (dispositivos de segurança).

Via 040: investimentos em obras de construção e duplicação; conservação especial e recuperação de vicinais; aquisição de equipamentos, veículos e sistemas de controle; e construção de edificações como Centro de Controle Operacional, Postos de Atendimento e Praças de Pedágio.

LAMSAC: avanço da construção do túnel de dois quilômetros por baixo do Rio Rímac e dos 12 viadutos projetados. Está previsto para o primeiro semestre de 2015 o término de quatro viadutos. Os oito restantes devem ficar prontos no segundo semestre. A previsão de término do túnel também é para o segundo semestre de 2015; além de melhorias nas praças de pedágio.

Mobilidade urbana

MetrôBarra: gerenciamento do projeto da Linha 4 (acompanhamento das obras e implantação dos sistemas e compras dos trens); fabricação de 15 trens, com 90 carros no total e entrega de 6 posições de estacionamento no pátio Oeste para os novos trens que estão sendo adquiridos junto à CRC.

MetrôRio: 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 e implantação de piloto automático.

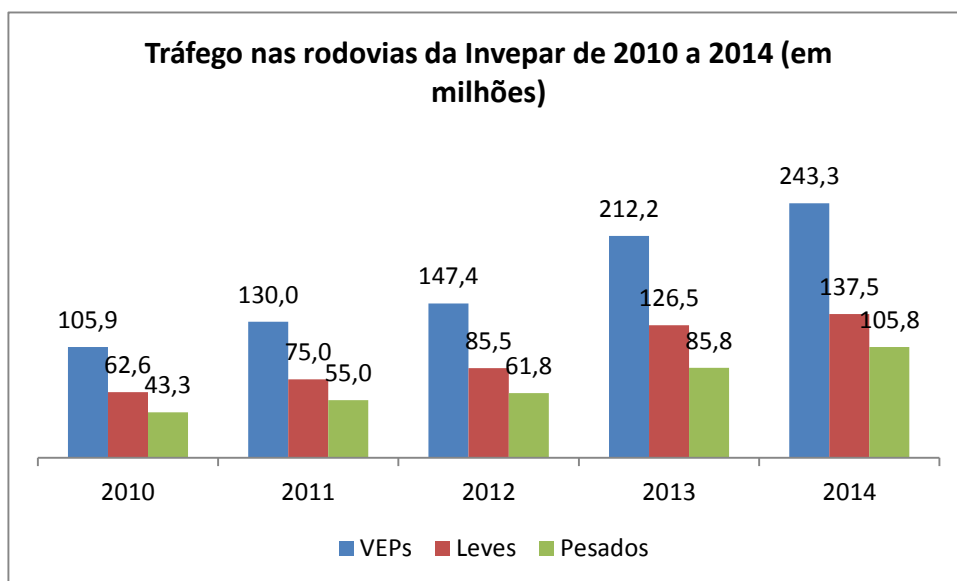
Aeroportos

GRU Airport: investimentos no Terminal de Passageiros 3, inaugurado em maio de 2014; obras da SCI - Seção de Combate à Incêndio; início da reforma e da ampliação dos Terminais de Passageiros 1 e 2; investimentos no Teca (Terminal de Cargas), como as novas câmaras frias e licença de uso de *software* e implantação de sistemas, como Sistema de Gerenciamento Predial (BMS), *Cargo Management System* (CMS) e Sistema de Gestão Integrada SAP (ERP – *Enterprise Resource Planning*).

Os números apresentados seguem as normas internacionais de relatório financeiro (IFRS) e estão em conformidade com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

Rodovias

O tráfego consolidado em 2014 ultrapassou 243 milhões de Veículos Equivalentes Pagantes (VEP), um crescimento de 14,6% em relação ao ano anterior, influenciado principalmente pelo início da cobrança de pedágio da CRA (adicionando 8,6 milhões de VEPs) e pelo aumento do tráfego da LAMSAC, da CBN e da CART (+27,0%, 9,9% e 4,9%, respectivamente).



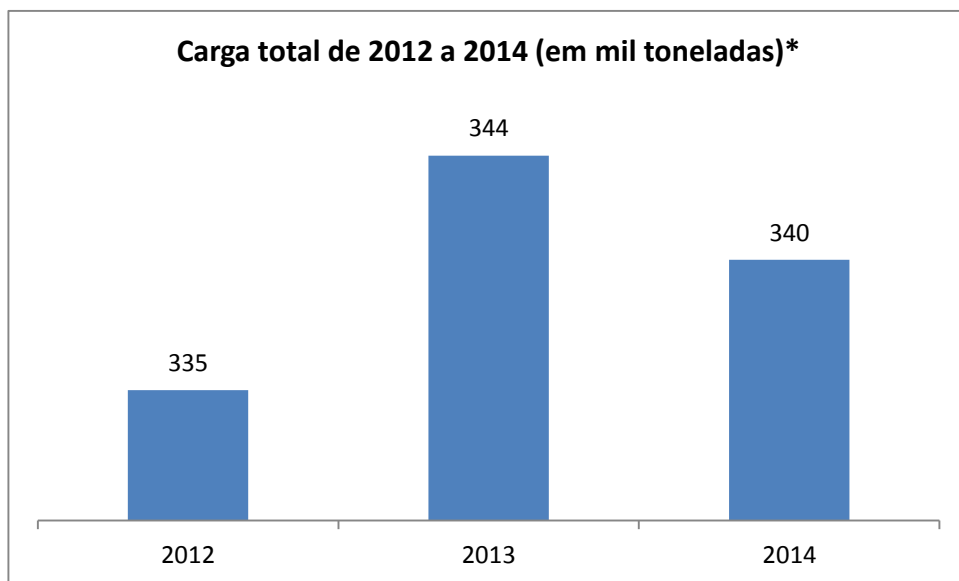
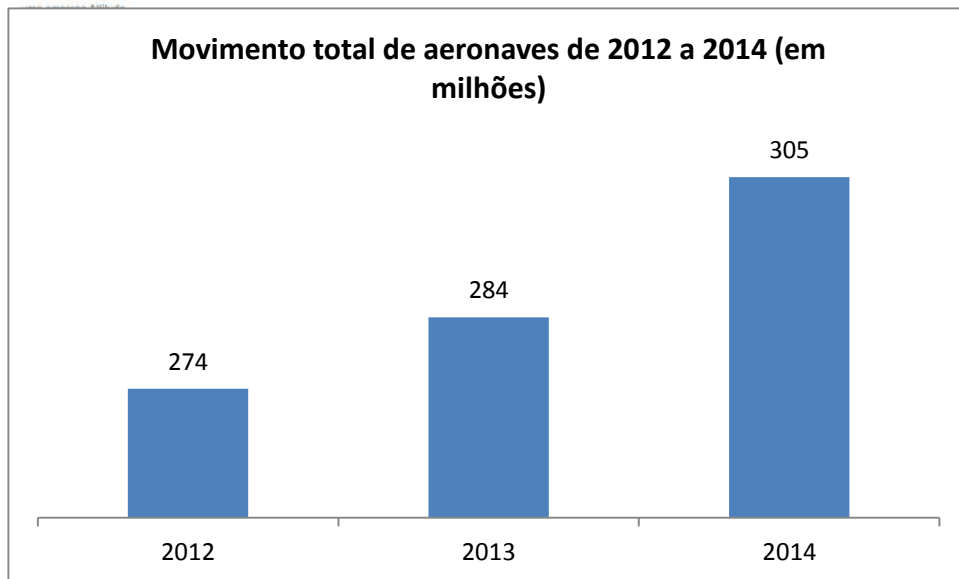
Aeroportos

Com a entrega do Terminal 3 em GRU Airport, novas companhias aéreas e novos destinos passaram a ser operados no aeroporto e novas frequências em rotas já existentes também foram criadas. Com isso, a empresa recebeu 9,9% a mais de passageiros em 2014 em comparação a 2013 (39,5 milhões de passageiros frente a 36 milhões registrados, respectivamente). Houve também um acréscimo de 7,2% nas movimentações de aeronaves na comparação entre os anos.

Além disso, o aumento de área útil proporcionou um crescimento de 69,4% no número de estabelecimentos comerciais no complexo aeroportuário. A seguir, estão apresentados os principais dados operacionais:



	2012	2013	2014
Total de passageiros	33	36	40



(*)Volume de cargas embarcadas e desembarcadas no terminal de cargas de GRU Airport (TECA)

Indicadores Operacionais	2014	2013	▲
Companhias Aéreas ¹	50	45	11,1%
Vagas de Estacionamento ²	8.345	8.005	4,2%
Estabelecimentos Comerciais ³	244	144	69,4%

¹ Posição estática de dezembro de cada ano, considera apenas as companhias aéreas que realizam voos regulares

² Incluindo vagas para motocicletas

³ Não considerados bancos, ATM, *Vending Machines*, *Secure Bags* e Casas de Câmbio.

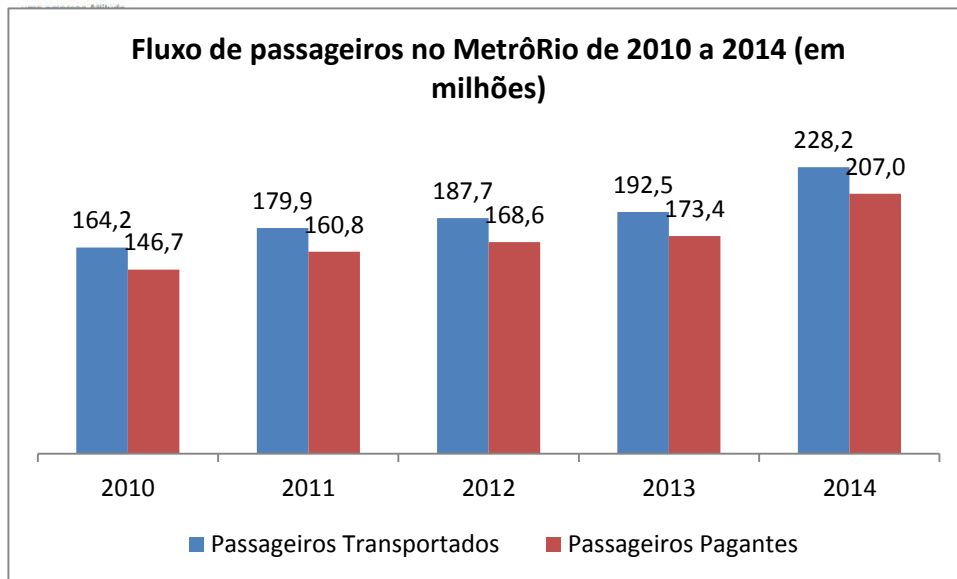
Mobilidade urbana

O MetrôRio transportou 228,2 milhões de passageiros em 2014, um crescimento de 18,6% em relação a 2013. Esse aumento foi decorrente, principalmente, da inauguração da Estação Uruguai, em 15 de março de 2014; da reabertura da Estação General Osório, que permaneceu fechada entre fevereiro de 2013 e dezembro de 2014 devido às obras da Linha 4; e das mudanças viárias no centro da cidade do Rio de Janeiro, que desestimularam a circulação e o estacionamento de veículos particulares na região. Além disso, em novembro, houve a interdição de parte da Av. Rio Branco, uma das principais avenidas do centro do Rio de Janeiro, para as obras do VLT Carioca.

¹ Posição estática de dezembro de cada ano, considera apenas as companhias aéreas que realizam voos regulares

² Incluindo vagas para motocicletas

³ Não considerados bancos, ATM, *Vending Machines*, *Secure Bags* e Casas de Câmbio.



Desempenho socioambiental

Instituto Invepar

Entidade criada em 2000 para estabelecer e colocar em prática os princípios de Responsabilidade Social da Invepar e direcionar iniciativas de Investimento Social Privado nas comunidades do entorno das empresas controladas. A atuação do Instituto é pautada na Política de Responsabilidade Socioambiental.

Os investimentos sociais privados são direcionados a 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.

Instituto Invepar em resumo

Missão

Mobilizar e apoiar a Invepar nas iniciativas de responsabilidade social em que as empresas do grupo atuam, articulando as ações e potencializando os resultados dos investimentos sociais.

Visão

Ser referência nacional em responsabilidade socioambiental, por meio da articulação de redes de parceria e de tecnologias sociais, contribuindo para o desenvolvimento sustentável.

Valores

Os mesmos da Invepar:

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

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.

Guia de atuação

Política de Responsabilidade Socioambiental

“A Invepar, por meio de seu Instituto, elabora suas diretrizes e princípios de Responsabilidade Social e articula suas ações nessa área, em linha com seus valores, gerando benefícios sociais, econômicos e ambientais nas comunidades onde atua e na sociedade”.

Diretrizes da Política Socioambiental

- ✓ 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.

Focos dos Investimentos Sociais Privados

Educação	Meio ambiente	Cultura e Esporte
Empreendedorismo	Suporte à gestão pública	

Investimentos

Em 2014, o Instituto Invepar direcionou R\$4,59 milhões em projetos socioambientais. Desse total, R\$1,806 milhão foram provenientes de recursos próprios e R\$2,78 milhões de recursos incentivados. As despesas operacionais da entidade 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. O planejamento financeiro do Instituto é feito a partir do diagnóstico local das empresas e da aderência dos projetos e iniciativas ao negócio.

Em 25 de outubro de 2013, o Instituto e as concessionárias LAMSA (RJ), CLN (BA), CART (SP) e MetrôRio (RJ) abriram as inscrições para o II Edital de Seleção de Projetos Socioambientais, com conclusão em 15 de janeiro de 2014. Já GRU Airport abriu seu primeiro edital em 2014, encerrando sua seleção em abril desse mesmo ano (*veja quadro*).

Puderam participar somente propostas relacionadas às áreas de atuação do Instituto. De 300 projetos inscritos, cerca de 40 foram selecionados para receber apoio técnico e recursos financeiros. As iniciativas contribuirão para promover o 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.

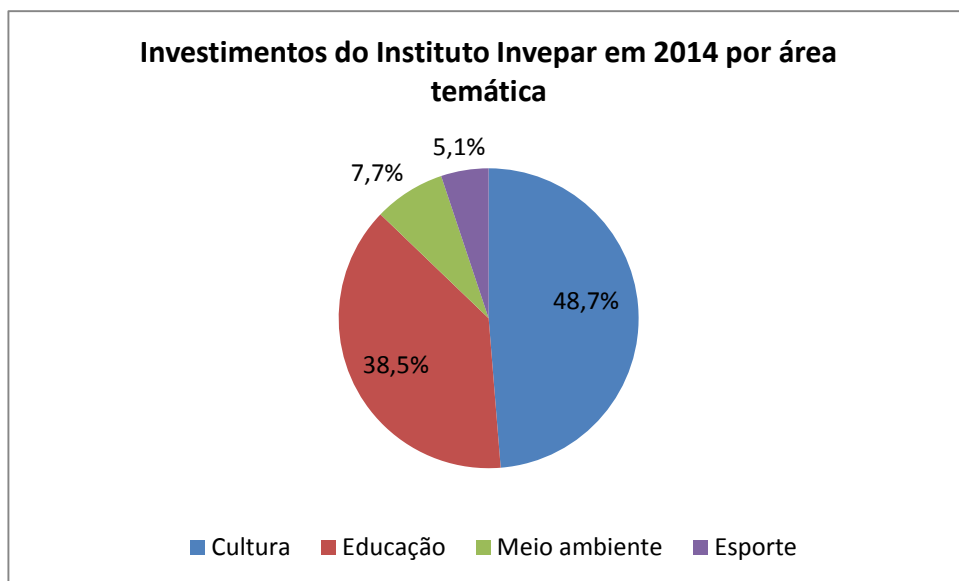
BOX - Edital de Seleção de Projetos Sociais

Com o apoio do Instituto Invepar, GRU Airport lançou, em 2014, seu primeiro Edital de Seleção de Projetos Sociais. O recurso, proveniente do Subcrédito Social C (linha de investimento do BNDES), destina-se à implantação, expansão e consolidação de projetos e programas de investimentos sociais que sejam, preferencialmente, articulados com o poder público local e/ou que visem somar esforços com programas ou políticas públicas.

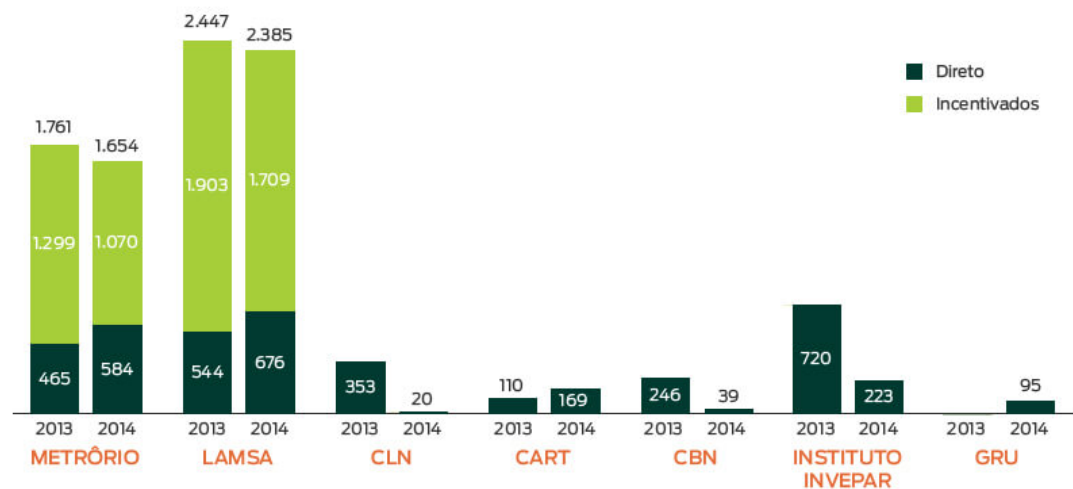
Os proponentes desses projetos podem ser ONGs ou o Poder Público. Contudo, a abrangência das iniciativas deve ser de influência local e/ou microrregional (populações localizadas em comunidades do entorno ou das áreas de influência geográfica do aeroporto).

No primeiro ano, foram pré-selecionados dez projetos. Até 2017 serão feitos R\$ 17 milhões de investimentos sociais.

Mais detalhes podem ser conferidos no site <http://www.gru.com.br/pt-br/Projeto-Social>.



Cultura	19
Educação	15
Meio ambiente	3
Esporte	2



Iniciativas apoiadas

O Instituto Invepar e a Invepar são parceiros de iniciativas de grande relevância social e também apoiam iniciativas de outras instituições. Conheça as ações apoiadas em 2014:

Rio Como Vamos

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.

Um Dia Sem Carro

O Instituto Invepar e o MetrôRio, que já é um sistema de transporte que utiliza energia limpa, participaram da ocasião, celebrada em 22 de setembro, apoiando dois eventos: um passeio ciclístico e um fórum. O primeiro aconteceu no dia 21, com largada e ponto final no Aterro do Flamengo. Participaram do Um Dia Sem Carro aproximadamente 25 mil pessoas, número superior ao do ano anterior (20 mil pessoas).

Bicirio

Realizado de 21 a 23 de setembro, contou com a presença de 400 participantes. Teve o objetivo de intensificar a educação e a cultura da sociedade civil para o uso da bicicleta como modal de transporte. Além do patrocínio, o apoio do MetrôRio incluiu a cessão de seis mil *vouchers* (metade para ida, metade para volta) para os participantes dos eventos.

Sustainable Brands 2014

A Invepar participou e patrocinou a conferência pela segunda vez consecutiva em 2014, realizada nos dias 24 e 25 de abril, na cidade do Rio de Janeiro. A empresa esteve no painel “O papel das empresas na reinvenção de nossas metrópoles”. 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. Seus eventos reúnem profissionais de sustentabilidade e comunicação de todo o mundo interessados em construir melhores marcas.

7º Fórum Internacional pelo Desenvolvimento Sustentável

Em maio a Invepar colaborou com o Sustentar 2014 – Cidades Sustentáveis, fórum internacional que está em sua sétima edição. Claudia Jeunon, gerente executiva de comunicação e responsabilidade social apresentou a palestra “Contribuição da Invepar para a mobilidade nas cidades”,

Relacionamento com as partes interessadas

Stakeholders

Usuários

Visando estreitar seu relacionamento com os usuários, as empresas da Invepar vêm trabalhando em novidades destinadas a esse público. MetrôRio, LAMSAC, GRU Airport e Via 040 inovaram em 2014 com a disponibilização de aplicativos para dispositivos móveis, como celulares e *tablets*, que têm como objetivo fazer com que os usuários percebam o serviço não apenas como essencial para a sua locomoção obrigatória, mas também como um facilitador para a mobilidade.

Batizado de MetrôFácil, a ferramenta do MetrôRio fornece ao usuário informações sobre o planejamento de sua viagem, mapas do sistema metroviário, horários de funcionamento de cada linha e como chegar a cada estação e os serviços ali existentes, entre outras que permitam enxergar o cenário do tráfego. De posse desses dados, o usuário poderá tomar suas decisões sobre como se deslocar.

Aplicativo da LAMSAC

Foi desenvolvido pela LAMSAC aplicativo para dispositivos móveis com a função de enviar alertas de três diferentes tipos: grua, ambulância e alertas de segurança.

O aviso é visto no CCO (Centro do Controle de Operações) e as medidas cabíveis são tomadas. A novidade agiliza o atendimento aos problemas relatados. Também é possível enviar pelo site da LAMSAC notificações sobre estado do trânsito na via para dispositivos móveis.

Aplicativo de GRU Airport

GRU Airport lançou, em novembro, a primeira versão do aplicativo do aeroporto, disponível para os sistemas operacionais IOS e Android. A novidade está disponível em três línguas – português, inglês e espanhol – para que possa ser utilizada por usuários do mundo todo. Ao baixar o aplicativo, o celular define automaticamente a língua que será adotada, de acordo com a configuração utilizada no aparelho. Caso o passageiro use outro idioma em seu celular, o sistema definirá o inglês como padrão.

Entre as principais funções da ferramenta está a possibilidade de o passageiro cadastrar seu voo e receber notificações de *status* em tempo real (atrasado, cancelado, embarque imediato etc.). Há, ainda, mapas de todos os terminais, com a lista de lojas e estabelecimentos comerciais dentro do aeroporto, com localização e horário de funcionamento.

Para facilitar o trajeto até o aeroporto, o aplicativo, por meio do Google Maps ou do Waze, conta com uma função para traçar a melhor rota e mostrar o tempo estimado de chegada. O mesmo vale para passageiros que estão desembarcando em Guarulhos.

O aplicativo está, ainda, conectado ao *Twitter* do aeroporto, permitindo conferir as informações e novidades postadas diariamente no canal @gruairportsp, mesmo que o usuário não esteja cadastrado na rede social.

Essa é apenas a primeira fase de desenvolvimento da ferramenta. No primeiro trimestre de 2015 serão lançadas mais funções e novidades para os passageiros.

Aplicativo da Via 040

Foi criado pela Via 040 com o objetivo de levar aos usuários da BR-040 informações úteis sobre a rodovia e sobre o trajeto nos 936,8 quilômetros entre Juiz de Fora e Brasília. Tem como propósito também simplificar o contato com a concessionária a qualquer momento. O aplicativo tem fácil navegabilidade e está disponível para *Android* e *IOS*.

A ferramenta possibilita, ainda, identificar a localização de Postos de Atendimento e Postos de Gasolina e ter acesso ao calendário de obras e manutenções, permitindo ao usuário programar a viagem facilmente, de forma a evitar alguns trechos em momentos em que houver intervenções na pista.

Satisfação dos usuários

Os mecanismos para medição da satisfação dos usuários com os serviços prestados pelas empresas do grupo são as pesquisas conduzidas por cada uma delas. Os resultados baseiam ações corretivas ou de melhoria.

LAMSA

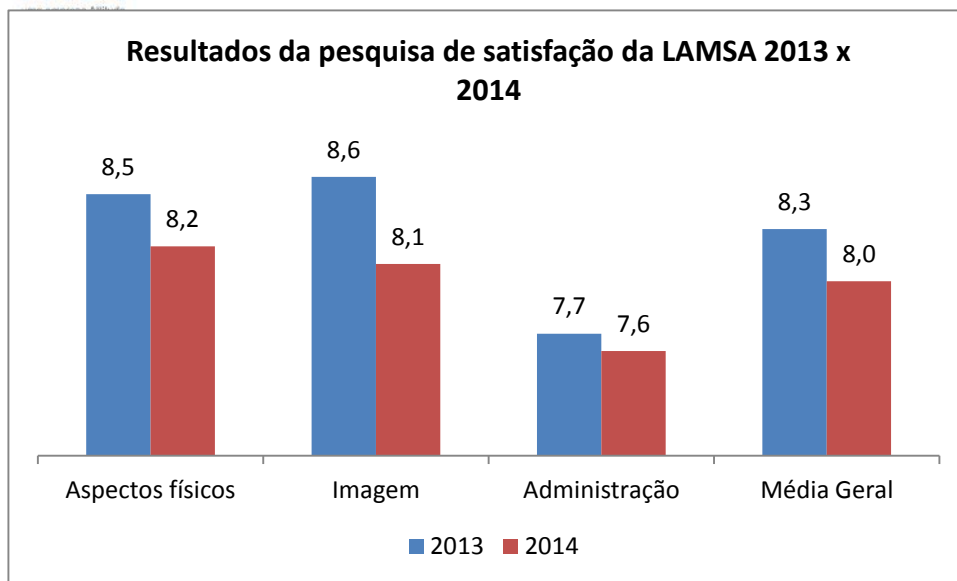
Objetivo: conhecer perfil e os hábitos dos usuários, avaliar o conhecimento e o uso dos serviços oferecidos, a administração, a imagem e o grau de satisfação dos motoristas que utilizam a Linha Amarela em comparação com os resultados do ano anterior.

Metodologia: entrevistas qualitativas por telefone com os usuários sobre os serviços de Socorro Médico, Socorro Mecânico e Pistas Automáticas. Entrevistas pessoais por meio de abordagem na praça de pedágio.

Amostragem: 401 entrevistas

Critérios avaliados: Aspectos físicos, Administração e Imagem.

Resultados:



Notas: Notas medidas em uma escala de 1 a 10. Margem de erro da amostra total: 4,9 % para mais e para menos, com um intervalo de confiança de 95%

CLN

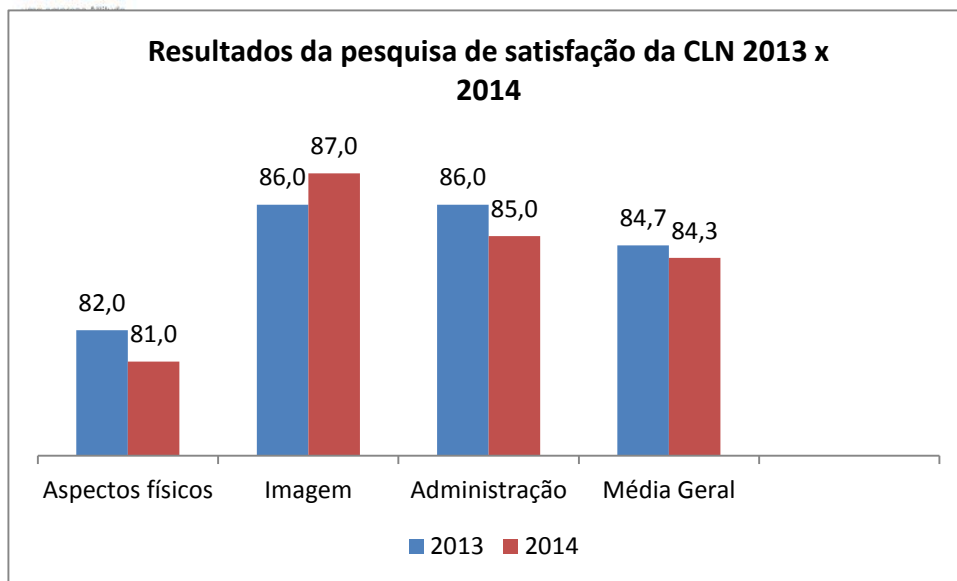
Objetivo: conhecer perfil e os hábitos dos usuários, e avaliar o conhecimento e o uso dos serviços oferecidos, a administração, a imagem e o grau de satisfação dos motoristas que utilizam a Linha Amarela em comparação com os resultados do ano anterior.

Metodologia: entrevistas qualitativas. Cerca de ¾ da amostragem é convidada em abordagem aleatória na praça de pedágio a responder um questionário. A outra parte é constituída por usuários que em algum momento utilizaram os serviços da CLN, principalmente os de Socorro Médico e Mecânico. Além da pesquisa de satisfação, a CLN realiza por meio da Ouvidoria, diariamente, pesquisa de pós-atendimento com usuários que foram atendidos em situações de emergência na via.

Amostragem: aproximadamente 400 entrevistas

Crerios avaliados: Aspectos físicos, Administração e Imagem

Resultados:



Notas:

1. Notas medidas em uma escala de 0 a 100.

CART

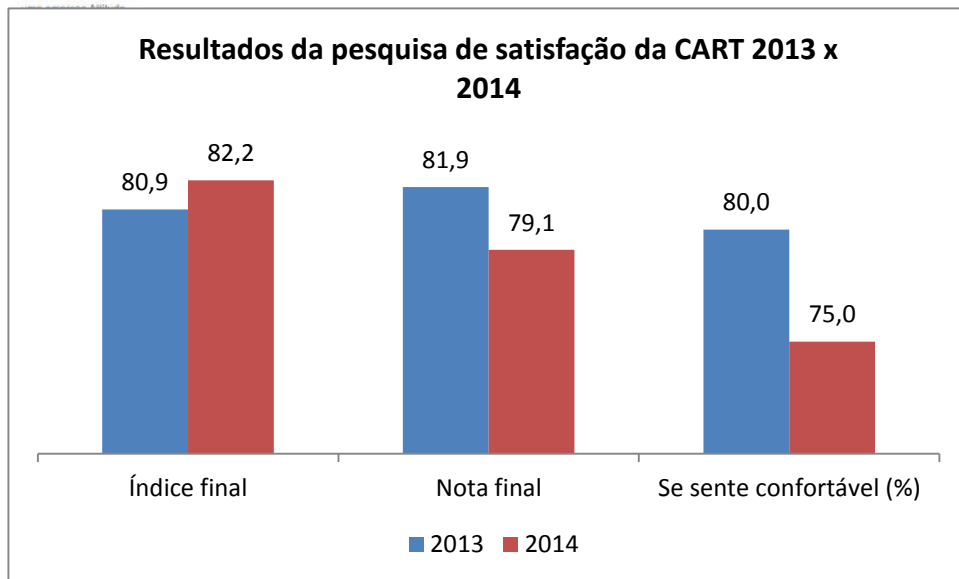
Objetivo: conhecer perfil e os hábitos dos usuários, e avaliar o conhecimento e o uso dos serviços oferecidos, a administração, a imagem e o grau de satisfação dos motoristas que utilizam a Rodovia Raposo Tavares em comparação com os resultados do ano anterior.

Metodologia: entrevistas presenciais na rodovia e entrevistas telefônicas com os usuários dos serviços de Socorro Médico e Mecânico. Aplicação de questionário pré-estruturado e pré-testado, baseado no instrumento aplicado em 2013

Amostragem: 811 entrevistas e 100 contatos via telefone

Crerios avaliados: Aspectos Físicos, Serviços, Atendimento, e Imagem

Resultados:



Nota: As notas são uma médias das avaliações feitas de acordo com os critérios ótimo, bom regular, ruim e péssimo.

MetrôRio

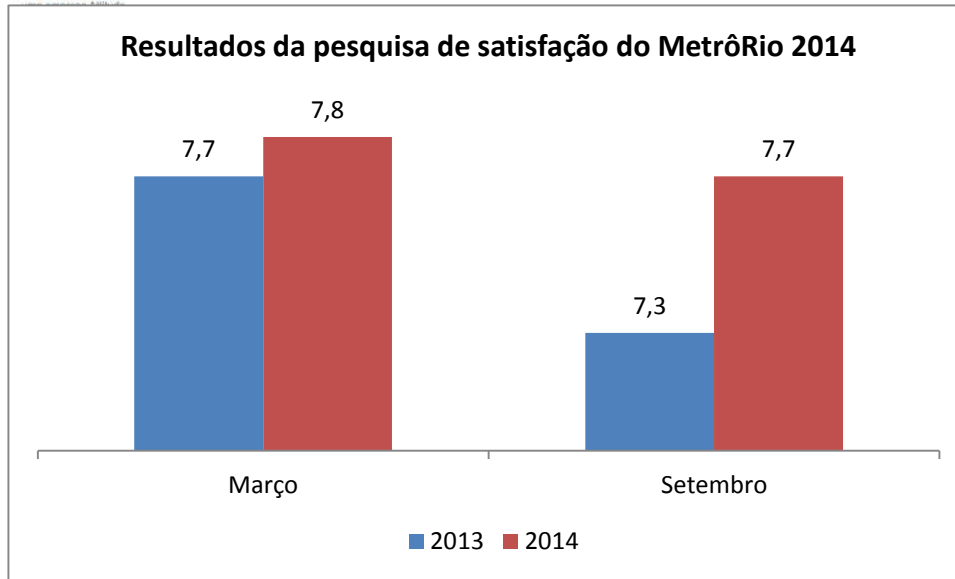
Objetivo: acompanhamento do índice de satisfação do usuário

Metodologia: entrevistas presenciais realizadas por uma equipe do Ibope (Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística) devidamente treinada para a abordagem de públicos como os usuários do MetrôRio. São realizadas anualmente durante os meses de março e setembro.

Amostragem: 1.001 entrevistados

Critérios avaliados: são avaliados 18 atributos, como limpeza das estações e dos trens, iluminação nos vagões, segurança do sistema, atendimento dos funcionários e da equipe de segurança, conforto, entre outros.

Resultados:



Notas:

1. As notas são medidas em uma escala de 0 a 10. O intervalo de confiança estimado é de 95% e a margem de erro máxima estimada é de 3 pontos percentuais para mais ou para menos sobre os resultados do total da amostra.

CBN

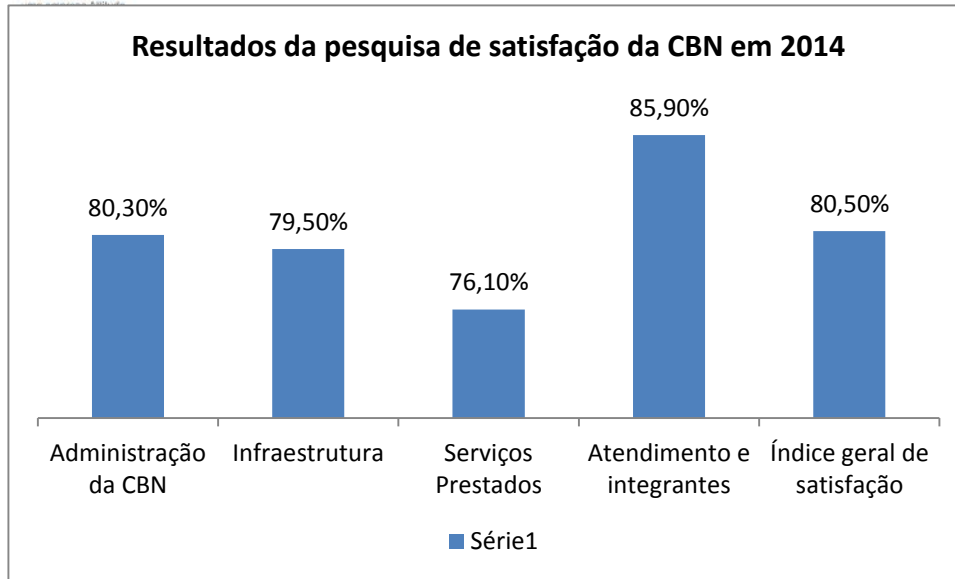
Objetivo: identificar percepções e expectativas dos usuários das vias que compõem o Sistema de Rodovias BA-093 a respeito das obras e da atuação da Concessionária.

Metodologia: pesquisa quantitativa com os usuários do sistema de rodovias, por meio de entrevista presencial, com o preenchimento de uma ficha. Há também uma pesquisa qualitativa, aplicada a três diferentes grupos: moradores do entorno, motoristas profissionais e empreendedores do entorno. Esses públicos participam de entrevistas em grupo, em sala de espelho, com gravação de áudio e vídeo. Por fim, há os registros de ocorrências via sistema de auditoria da empresa, composto por e-mail (ouvidoria@cbnorte.com.br), Fale Conosco on-line (www.cbnorte.com.br/faleconosco) e telefone (+ 55 71 3023 6342).

Amostragem: 220 entrevistas

Critérios avaliados: Administração, Infraestrutura, Serviços Prestados, Atendimento e Integrantes

Resultados:



Nota: Nível de confiança de 95% e margem de erro amostral de 6,6%.

CRT

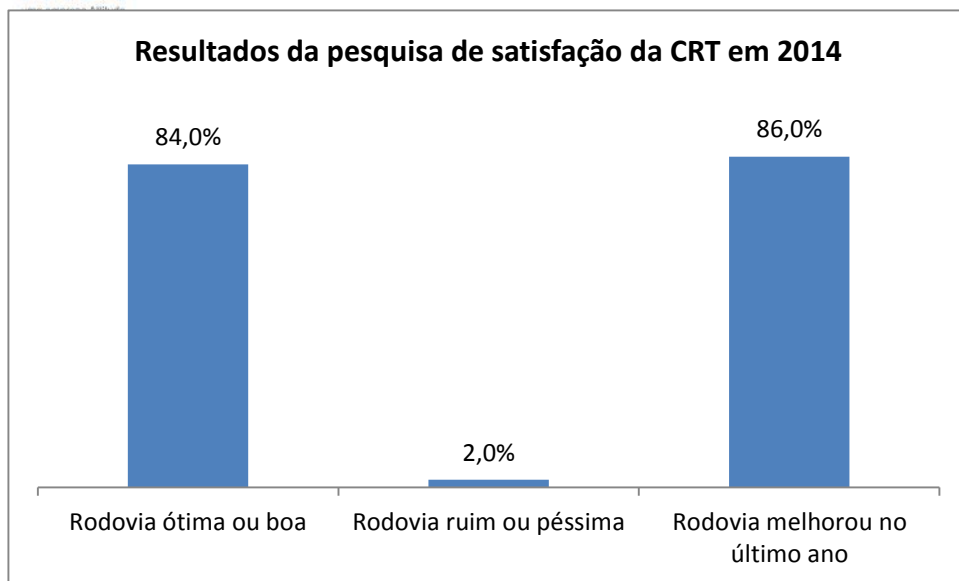
Objetivo: avaliar o grau de satisfação dos usuários quanto à via

Metodologia: pesquisa realizada pelo Instituto Ibope Inteligência a cada dois anos, de acordo com determinações do Contrato de Concessão. São feitas entrevistas com motoristas de caminhão e de veículos particulares em pontos de parada ao longo do trecho da Baixada Fluminense e da Serra dos Órgãos

Amostragem: 400 entrevistas

Critérios avaliados: estado da rodovia

Resultados:



Nota: a empresa também passa por levantamentos mensais realizados pela ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres). Esses levantamentos seguem a “Minuta de Padronização do Relatório de Reclamações e Sugestões dos Usuários”, instituída em outubro de 2011 pela agência reguladora.

CRA

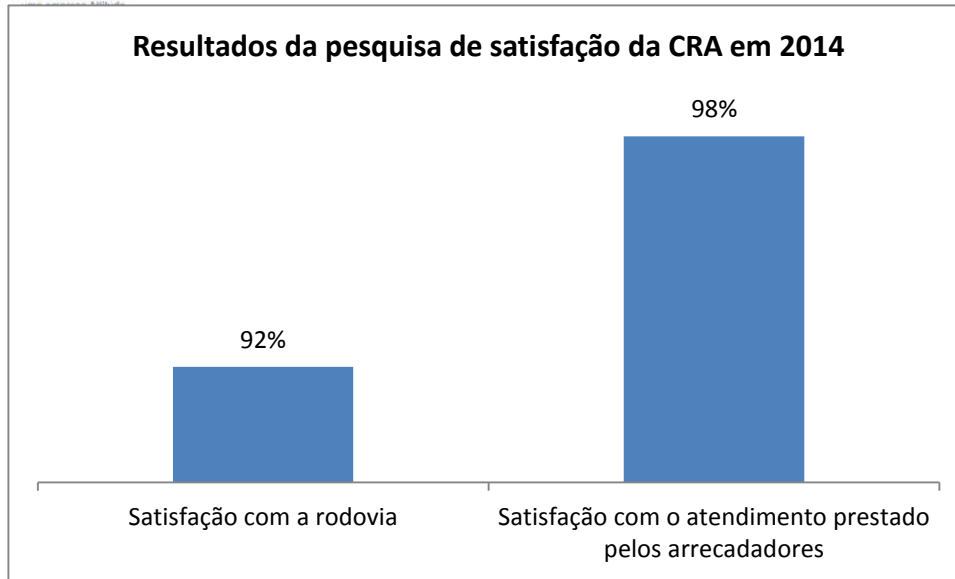
Objetivo: avaliar o grau de satisfação dos usuários quanto à via e os serviços oferecidos

Metodologia: quantitativa, composta por entrevistas com usuários da rodovia em todos os acessos ao pedágio, feitas por um período de cinco dias.

Amostragem: 500 entrevistados

Critérios avaliados: **atendimento, conservação, segurança, sinalização e avaliação geral**

Resultados:



Nota: Entre os resultados também foram identificadas as necessidades de disponibilizar novos meios de informação do número 0800 da rodovia e de melhorar a qualidade do pavimento.

LAMSAC

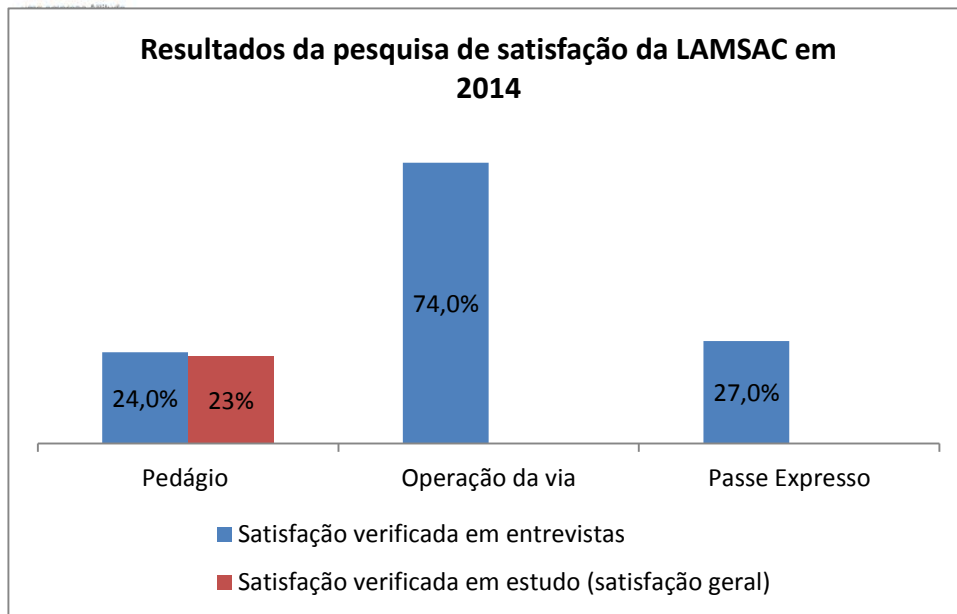
Objetivo: avaliar o grau de satisfação dos usuários quanto à via e os serviços oferecidos

Metodologia: entrevistas com usuários de cada serviço avaliado e estudo geral de satisfação realizado trimestralmente ao longo do trecho de concessão

Amostragem: 350 usuários por serviços no caso das entrevistas e 650 usuários no caso do estudo

Critérios avaliados: serviços de pedágio, operação da via e de Passe Expresso no caso das entrevistas e satisfação geral com a via no caso do estudo

Resultados:

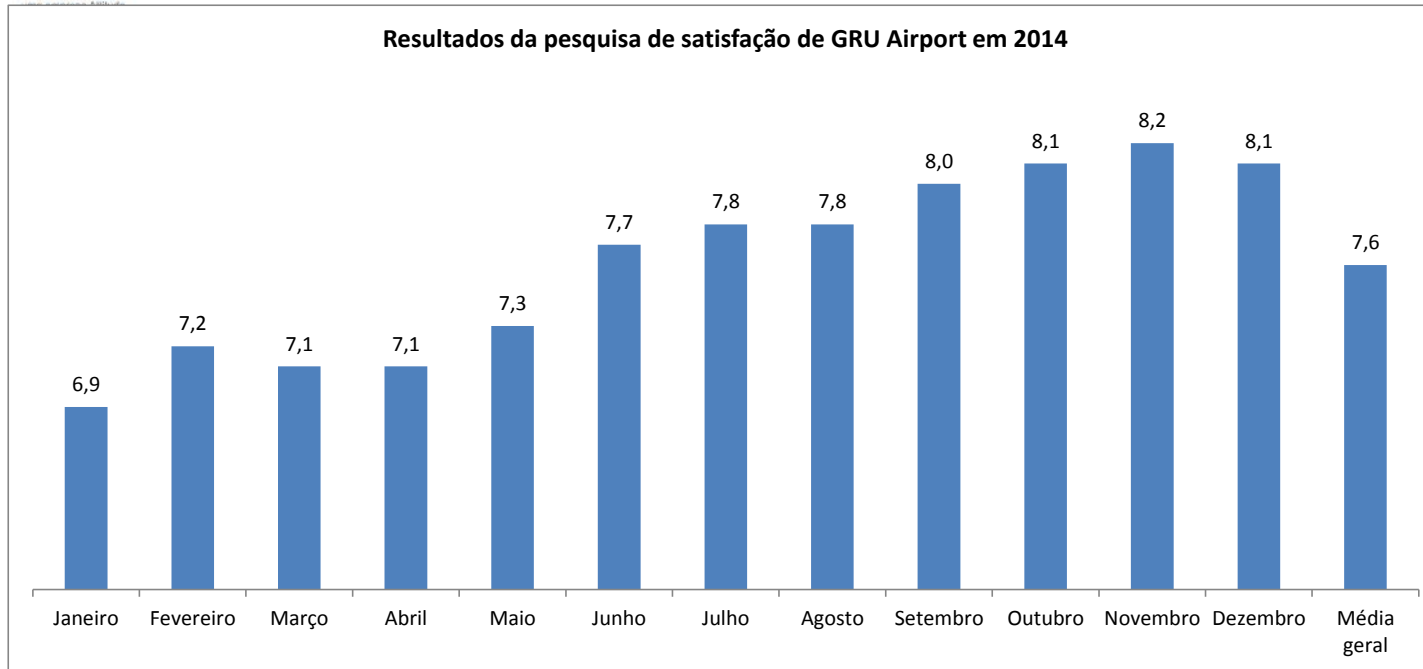


GRU Airport

Objetivo: verificar a satisfação geral dos usuários em relação ao aeroporto

Metodologia: consiste na aplicação mensal de entrevistas de acordo com metodologia descrita na portaria Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) nº 3111, de 28 de novembro de 2013. Atende aos requisitos estabelecidos no Contrato de Concessão e regulamentação da Anac.

Resultados:



Acionistas

Atualmente os acionistas da Invepar são Previ, Funcef, Petros e OAS. A interface entre eles e a administração da empresa é feita por meio da Gerência de Governança Corporativa. Saiba mais em Modelo de Governança corporativa.

Público interno

[GRI G4-LA16]

Ciente da importância de seus colaboradores para seu bom funcionamento, o grupo Invepar promove ações de comunicação específicas, além de programas voltados à gestão de carreira. Confira mais informações no capítulo Gestão de Pessoas e na seção Plano de Comunicação.

Cada uma das empresas que compõem o grupo possui mecanismos próprios para o registro de queixas dos colaboradores, incluindo, nas empresas controladas, o canal de denúncias relacionado ao Código de Ética e Conduta da Invepar (*saiba mais em Ética e Transparência*). Além disso, a empresa monitora de perto as

queixas registradas via mecanismos externos, como a Justiça do Trabalho, por exemplo. Esse acompanhamento é fundamental para manter um bom clima interno e mitigar os passivos trabalhistas.

Em 2014, foram registradas em todo o grupo 2.120 reclamações desse tipo, das quais 251 foram resolvidas já no período coberto pelo relatório, o equivalente a 11,8%.

Imprensa

O relacionamento com a imprensa é conduzido na Invepar pela Gerência de Comunicação Corporativa, que conta com uma equipe interna de assessoria de imprensa e a colaboração de uma agência externa. A atuação da área é pautada na Política de Comunicação. As empresas do grupo também mantêm contratos com agências de assessoria ou possuem profissionais próprios dedicados a essa função, responsáveis por divulgar notícias, fornecer *press-releases* e informações e abrir contato com porta-vozes oficiais. Outras importantes fontes de informação para a imprensa são os sites da *holding* e das controladas, onde são encontrados diversos materiais institucionais e noticiosos.

Em janeiro de 2015, a Invepar implementou mais uma ferramenta para reforçar sua comunicação com os seus diferentes públicos. A Invepar Notícias, *newsletter* com periodicidade quinzenal, reúne os principais e mais recentes destaques sobre a atuação da *holding* e das 12 empresas concessionárias do grupo em diversos segmentos e áreas. Além de ampliar a visibilidade às ações da companhia, o boletim também reafirma o compromisso da empresa com a transparência.

Para receber a Invepar Notícias, basta acessar a área de Media Center, disponível dentro do canal de Imprensa no site da companhia <www.invepar.com.br>, e preencher o cadastro com nome, empresa e *e-mail*.

Comunidade

[GRI G4-SO1]

O relacionamento do grupo Invepar com a comunidade se dá por meio das empresas e suas iniciativas voltadas à convivência e ao diálogo junto aos moradores do entorno. Cada uma das concessionárias promove, patrocina ou apoia uma série de ações, mas, para este relato foram selecionadas as de maior destaque e impacto.

LAMSA

A LAMSA não executa hoje avaliações de impactos sociais ou planos de engajamento de partes interessadas. No entanto, implanta uma série de ações nesse campo junto às comunidades locais. Os projetos sociais promovidos estão descritos a seguir.

A empresa põe em prática também o projeto Portas Abertas, em que são realizados fóruns com lideranças comunitárias, coordenadores de projetos patrocinados pela LAMSA e produtores culturais. Nesses eventos são compartilhadas as atividades desenvolvidas em cada comunidade e debatidos temas diversos que ajudem esses atores sociais no desenvolvimento de seu trabalho. Os fóruns são momentos em que a LAMSA dissemina aos seus parceiros a sua política de atuação e gera espaços para discussão de antigas e novas demandas locais.

Além do canal de ética e conduta da Invepar, a empresa não conta com mecanismos formais de queixa e reclamação voltados à comunidade, mas a organização de trabalho da área socioambiental permite um acompanhamento seguro e eficaz também desse tipo de manifestação. As comunidades possuem acesso direto à empresa por meio da área socioambiental e suas demandas são devidamente registradas na Matriz de Vulnerabilidades Sociais, que permite um acompanhamento de cada situação pontuada por esses territórios e que precisam de uma intervenção da empresa.

Foram desenvolvidos pela LAMSA 27 projetos socioambientais, em 21 comunidades vizinhas à Linha Amarela, nas temáticas: educação, esporte, cultura, meio ambiente, empreendedorismo e capacitação profissional. Entre os projetos, destacam-se os quatro a seguir:

Favela Mundo

Projeto que tem como objetivo oferecer oficinas de arte (teatro, música e danças) para crianças e jovens de 6 a 18 anos moradores das comunidades Cariocas. Prevê também palestras de saúde, cidadania, consciência ambiental, autoestima e direito para as famílias dos participantes. Em 2014, 940 pessoas foram contempladas na região de Água Santa, na cidade do Rio de Janeiro.

Em dia 31 de outubro de 2014 o projeto foi reconhecido pela ONU, tendo sido escolhido para ser um dos representantes brasileiros no evento *World Cities Day*, em Nova York, promovido pela própria organização.

Eco Rede – Rede Comunitária de Desenvolvimento Socioambiental da Cidade de Deus e da Maré

Projeto patrocinado pela LAMSA por meio do Edital de Seleção de Projetos do Instituto Invepar e que conta com o apoio desse instituto. Tem como propósito promover o desenvolvimento social, econômico e ambiental da Cidade de Deus e da Maré a partir de um amplo e integrado Projeto de Educação Ambiental e Geração de Trabalho e Renda. Em 2014, aproximadamente 7,2 mil pessoas foram contempladas pela iniciativa, que desenvolveu diversas atividades de educação com crianças nas escolas públicas da Cidade de Deus e da Maré. Seis catadores da região da Cidade de Deus também foram capacitados e apoiados

como agentes de promoção ambiental que, por meio de Eco Pontos instalados nas instituições que compõem a rede parceira local (ONGs, igrejas, empresas etc.), arrecadam materiais recicláveis para a geração de renda.

Oficina de Percussão da Maré

Visa capacitar jovens em música e percussão com o objetivo de inseri-los no mercado de trabalho profissional desse segmento. Beneficiou, em 2014, 30 jovens da comunidade Vila do João, na Maré. As aulas ocorreram na Ação Comunitária do Brasil. O projeto, além de capacitar, tem o intuito de despertar o lado lúdico que a música pode trazer, ensinando uma nova linguagem de comunicação e integração social.

A Oficina de Percussão da Maré conta com Guto Goffi – baterista da Banda Barão Vermelho – como coordenador pedagógico do projeto e Abel Duere – renomado músico angolano – como coordenador geral. A iniciativa tem ganhado cada vez mais projeção na comunidade por meio do desenvolvimento social e musical dos jovens envolvidos.

Real Maré

Essa ação dá continuidade ao funcionamento da Associação Real Maré Futebol Clube, de prática de futebol de campo dividido em cinco categorias: Pré-mirim, Mirim, Infantil, Juvenil e Juniores. Capacita gratuitamente 120 crianças e adolescentes. Acontece no Complexo da Maré, onde surgiu pela necessidade de promover atividades no contraturno escolar. O Clube é filiado à Federação de Futebol do Rio de Janeiro e disputa torneios, campeonatos estaduais e outras competições Brasil afora.

A iniciativa fez parte do Projeto Esporte e Cidadania da Linha Amarela por um período de dez anos aproximadamente, que teve como objetivo capacitar os instrutores de esporte das comunidades vizinhas à via em leis de incentivo, conhecimentos técnicos de aula e aquecimento, primeiros socorros e lei da Infância e Juventude. Hoje, a LAMSA apoia o Real Maré por meio da Lei Federal do Esporte. Em 2014, 1.819 pessoas foram beneficiadas diretamente pela iniciativa.

CLN

A empresa ainda não promove avaliações de impactos sociais ou possui ações de engajamento com a comunidade lindeira. No entanto, promove projetos sociais baseados nas necessidades dessa comunidade, identificadas informalmente. Os projetos estão descritos a seguir.

Os mecanismos por meio dos quais os moradores do entorno podem fazer queixas ou reclamações sobre a empresa são os telefones (071) 3623-8020, 3623-8038 e 3623-8043 ou o *e-mail* ouvidoria@clnorte.com.br.

Projeto Banco Comunitário de Desenvolvimento: fortalecendo uma Rede de Economia Solidária na Costa dos Coqueiros

Projeto implementado na comunidade de Vila de Abrantes, no município de Camaçari (BA). Trata-se de uma proposta de desenvolvimento local sob o eixo da economia solidária. Envolve a geração de trabalho e renda por meio da constituição de um Banco Comunitário para financiar a economia local com linhas de microcrédito.

O Banco Comunitário pode também assessorar a gestão dos novos empreendimentos, cujo impacto é fundamental para a sustentabilidade das iniciativas; incitar outras formas de práticas solidárias, como as trocas de serviços como forma de valorizar um circuito não monetário de relações extremamente importantes no fortalecimento da sociabilidade local, entre outras iniciativas. Além disso, a introdução da moeda social como circulante local lastreado em real revela-se uma tecnologia social com caráter profundamente educativo e capaz de gerar importante impacto na realidade local, tanto em termos econômicos, pela sua capacidade em evitar a evasão de recursos financeiros da comunidade, quanto em termos sociais, políticos ou culturais, ao fomentar o sentimento de identidade dos moradores com o seu local.

Projeto Trânsito Legal

A CLN mantém desde 2000, em parceria com o Instituto Invepar, o Projeto Trânsito Legal, que abrange atividades de educação para o trânsito que visam estimular um comportamento seguro e de valorização da vida. O foco é combater as causas frequentes de acidentes na rodovia BA-099 por meio de ações preventivas.

A edição de 2014 incluiu intervenções em passarelas ao longo da BA-099, com dicas e orientações sobre educação de trânsito para pedestres e ciclistas, além de palestras educativas, atividades, jogos e oficinas de educomunicação em escolas dos municípios de Camaçari, Mata de São João, Esplanada, Entre Rios, Conde e Jandaíra.

CART

Periodicamente a CART realiza o mapeamento da rede social dos municípios do entorno (34 cidades) de acordo com indicadores do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) e dados locais, fornecidos pelas secretarias sociais. As localidades que serão impactadas com as obras da concessionária passam por uma avaliação extra, feita em reuniões multidisciplinares nas quais são avaliadas e planejadas ações de mitigação de riscos para serem executadas com o apoio do poder público local ou dos *stakeholders* envolvidos.

Os resultados das iniciativas implementadas em função dessas avaliações são periodicamente divulgados por meio de postagens nas mídias sociais, da *Revista Caminhos* (veículo sobre a CART distribuído aos públicos de relacionamento), mídia local e nacional, e do *site* da empresa. Todos os processos conduzidos junto à Cetesb são públicos e qualquer pessoa, entidade ou órgão pode solicitar uma cópia ou vistas.

A empresa também ouve a sociedade local por meio do Café com Ideia na Comunidade, que visa reunir órgãos públicos, ONGs e Sociedade Civil para discutir temáticas de interesse comum e realizar ações de mobilização da comunidade. Os encontros são realizados nos meses de fevereiro, março, abril, maio, outubro e dezembro.

Quanto às queixas e reclamações, a sociedade local pode registrá-las por meio da central de atendimento da CART, seja por telefone, *call box* (telefones de emergência instalados ao longo da rodovia), teleatendimento, correspondência, pessoalmente ou por *e-mail*. As solicitações são encaminhadas à Ouvidoria, que analisa e aciona as áreas responsáveis por responder às demandas. O prazo de envio de justificativa ou resposta é de sete dias. Todos os retornos são dados individualmente, via contato telefônico.

A CART possui, ainda, uma parceria com o Instituto Invepar para promover projetos socioambientais. Esses projetos estão descritos a seguir.

Cabe ressaltar que a empresa ainda não realizou um mapeamento formal das partes interessadas, porém fez um levantamento informal das principais, o que contribui com a definição de estratégias corporativas. A empresa reconhece a relevância desse processo e objetiva realizá-lo no decorrer dos próximos anos.

Trânsito Legal

É uma iniciativa da CART para atender ao Programa de Redução de Acidentes que consiste na conscientização da população por meio de palestras, campanhas e atividades práticas. Atendeu, em 2014, 5.404 pessoas residentes em 21 municípios do Corredor Raposo Tavares. Foram distribuídos 200 mil folhetos e cartilhas educativas e instalados nove *outdoors* alusivos ao tema segurança viária.

CARTmóvel

Trata-se de carreta projetada para a mobilidade dos projetos socioambientais e conforto dos usuários. Em 2014, 2.840 pessoas participaram dos testes preventivos de saúde que ocorreram na CARTmóvel dentro do Projeto Saúde & Cidadania. Outras 3.274 participaram de atividades educativas sobre trânsito e meio ambiente e puderam conhecer os projetos socioambientais da CART.

Parceria entre a CART, o Instituto Socioambiental Invepar e a Geoambiental Junior - Empresa Junior da Unesp de Presidente Prudente que tem como finalidade capacitar pessoas e acompanhar, diagnosticar e aperfeiçoar os processos organizacionais internos de Associações de Reciclagem dos Municípios de Álvares Machado e Presidente Venceslau (SP). Visa também o incremento da quantidade e qualidade de materiais recicláveis por meio da conscientização da população e do apoio dos comércios locais. Como resultado, o peso dos materiais recicláveis recebidos por uma das associações aumentou 327% entre os meses de junho de 2013 a novembro de 2014, o que representou, conseqüentemente, uma elevação de 210% na renda.

Projeto Malha

Propõe contribuir para um processo integrado de coleta, armazenamento, análise e proposição de medidas de mitigação de impactos de empreendimentos lineares relacionados a atropelamento de fauna selvagem.

Projeto Integr@Assis

Tem como proposta a inclusão social de adolescentes em situação de vulnerabilidade por meio do esporte, da arte e da profissionalização. Selecionado pelo II Edital do Instituto Invepar, atende 340 adolescentes que cumprem medida socioeducativa de Liberdade Assistida. A ONG executora é a Associação Nosso Lar de Assis/SP.

MetrôRio

A atuação social do MetrôRio está alinhada às diretrizes do Instituto Invepar, que privilegia três áreas temáticas consideradas fundamentais para o desenvolvimento e a valorização dos territórios impactados: educação, meio ambiente e esporte e cultura. Essa atuação é pautada nas necessidades das comunidades, mapeadas em um Perfil Socioeconômico, que é atualizado periodicamente. Ao todo, foram executadas 19 iniciativas socioambientais no ano de 2014, incluindo investimento social privado, projetos incentivados e apoio institucional a projetos, programas e ações, realizadas em 25 comunidades vizinhas às Linhas 1 e 2. Entre esses projetos, destacam-se os quatro descritos a seguir.

O MetrôRio também busca reforçar as ações e o compromisso com as comunidades por meio de ações de relacionamento direto, como a Rede Comunitária, o Programa de Voluntariado, a Estação Alegria e o Programa Iniciando Carreiras. O objetivo é potencializar o desenvolvimento local e ampliar o diálogo.

A empresa conta, ainda, com um corpo de empregados que participam do Comitê de Responsabilidade Social Empresarial, órgão interno do qual participam diversas áreas e cujas atividades consistem na discussão de ações, políticas e diretrizes relacionadas ao tema Responsabilidade Social.

Atualmente, não existem processos de atendimento formais de reclamação da comunidade. No entanto, a empresa recebe todos e quaisquer tipos de solicitações por meio de seus canais de atendimento, sejam de informações quanto ao sistema operacional, seja para suporte ou solução de ocorrências relatadas pelos moradores do entorno das estações ou usuários. Para isso, o MetrôRio conta com cinco canais de atendimento: caixas de sugestão, Teleatendimento, Espaço do Cliente, Fale Conosco e Correspondências.

Ecologia em Ação

Projeto de educação ambiental realizado nas escolas municipais do entorno da Linha 2 do metrô do Rio de Janeiro que visa formar agentes multiplicadores de práticas sustentáveis. Busca reforçar o campo pedagógico e a criatividade dos alunos por meio de oficinas e atividades culturais de teatro e música. Foram realizadas, em 2014, 48 atividades com a participação de 216 alunos, 17 professores, 1 coordenador pedagógico, 6 estagiários e outros profissionais.

Irrigar Saberes Sociais – por uma cidadania participativa

Esse projeto tem como propósito capacitar os moradores e as lideranças comunitárias em gestão social com ênfase no empreendedorismo social de forma a despertar sua atuação na gestão de políticas, programas e projetos sociais junto às organizações governamentais, empresariais e da sociedade civil, buscando, sempre, um maior desenvolvimento das comunidades. Com duração de dez meses, qualificou 58 pessoas de comunidades de 15 bairros da Zona Norte, atendidos pela Linha 2 do MetrôRio. Todas as oficinas foram gratuitas, incluindo o material didático.

Uma Janela para o Futuro

Iniciativa voltada à promoção de oficinas de dança, música e capoeira nas comunidades de Jacarezinho, Engenho da Rainha, Coelho Neto, Colégio e Pavuna. Contou, em 2014, com a participação de 576 crianças.

Inscrever os Direitos Humanos em 1 e 1.000 escolas do Rio de Janeiro

Conscientização sobre o tema “direitos humanos” nas escolas por meio de oficinas de pintura em azulejos com objetivo de refletir as questões relacionadas à Declaração Universal dos Direitos Humanos. Envolveu, em 2014, 150 alunos.

Pedalando para o Futuro – Novos Talentos

Realizado em parceria com a Fecierj (Federação de Ciclismo do Estado do Rio de Janeiro), tem como objetivo promover a inclusão social de crianças e adolescentes residentes no entorno da Estação do Metrô de Acari por meio da iniciação e da prática do ciclismo. A proposta é orientar os beneficiários do projeto para o uso correto e seguro da bicicleta, incluindo informações sobre os direitos e deveres dos ciclistas de acordo com as disposições do Código Brasileiro de

Trânsito. Inclui atividades educacionais e lúdicas, agregando, inclusive, noções de cidadania. O projeto inicialmente previa o atendimento a 30 crianças, mas, devido à grande procura e interesse da comunidade, foi expandido e hoje atende 73.

CBN

A CBN conta com um levantamento das condições de bem-estar das comunidades lindeiras composto por informações cedidas por moradores e lideranças comunitárias. Além disso, por meio de reuniões sistemáticas e da disponibilização de canais de comunicação, dimensiona possíveis impactos sociais nessas localidades e age para mitigá-los. A empresa possui, ainda, registro do alcance das iniciativas sociais que promove de acordo com o gênero por meio de relatórios que expressam o quantitativo de mulheres e homens influenciados direta e indiretamente.

Não há um plano estruturado para o engajamento das partes interessadas. No entanto, anualmente a CBN realiza o Café com Responsa, que objetiva tratar da Responsabilidade Social Empresarial com os principais *stakeholders* da empresa. Os resultados dessas iniciativas são divulgados diretamente para os envolvidos e por meio de veículos de grande, média e pequena circulação para o público em geral.

Foram desenvolvidos pela CBN nove projetos socioambientais em 2014, entre os quais se destacam os cinco a seguir:

Programa de Educação para o Trânsito - Projeto Turma do Trânsito

Iniciativa de continuidade do projeto de educação para o trânsito. Consiste em trabalho educativo sistemático nas escolas da rede municipal dos municípios de Camaçari, Dias D'Ávila, Pojuca, Mata de São João, Simões Filho, Candeias, Lauro de Freitas e Salvador (BA), que envolvem professores e alunos do ensino fundamental. Foram beneficiados em 2014 2.298 estudantes e 78 professores.

Programa Via Cultura - Projeto Cine Brasil na Estrada

A ideia desse programa é aproximar a linguagem cinematográfica das crianças e adolescentes moradoras das comunidades lindeiras do Sistema BA-093 na região metropolitana de Salvador. São realizadas atividades pedagógicas que promovem cidadania por meio do acesso à cultura e à valorização da identidade nacional. Beneficiou, em 2014, 40 professores e 2.195 espectadores.

Programa Esporte e Cidadania - Projeto Atletas do Futuro

Vale-se da prática esportiva para o desenvolvimento de habilidades motoras e da aptidão física entre crianças e adolescentes. Procura também promover a adoção dos valores positivos do esporte, propiciando desenvolvimento humano e social. Participaram, em 2014, 550 crianças e adolescentes.

Esse projeto tem como intenção melhorar as qualificações profissionais e a capacidades de geração de emprego e renda para 100 jovens e mulheres afrodescendentes das comunidades de Fazenda Cassange, Nova Esperança, Jardim Campo Verde, Bosque das Bromélias e Areia Branca, localizadas na Região Metropolitana de Salvador. Com pessoas foram atendidas no ano.

CRT

A CRT não promove hoje avaliações de impactos ambientais ou desenvolve planos de engajamento com as comunidades do entorno. Executa, entretanto, projetos socioambientais voltados para essas comunidades. Em 2014, foram desenvolvidos pela empresa seis projetos desse tipo, entre os quais se destacam os quatro a seguir:

APAEXONADOS

Parceria entre a Apae-Magé, a CRT e o Ministério da Cultura que oferece diretamente a 80 participantes do município de Magé e adjacências oficina de teatro e, indiretamente a outros 30, atividades destinadas à confecção de figurinos, cenários e instrumentos para utilização nas apresentações. Inclui também o atendimento de aproximadamente 100 pais e responsáveis pelos participantes.

Oficina de Marcenaria e de Informática

Por meio de métodos dinâmicos voltados para o dia a dia, esta atividade busca trabalhar a profissionalização e também conteúdo pedagógico com alunos da instituição Pestalozzi.

Olhares

Realizado em parceria entre o Lar Tia Anastácia, a CRT e o Ministério da Cultura, consiste em aulas de fotografia para adolescentes, além de palestras em temas gerais e acompanhamento social. O projeto tem como foco resgatar a história local, propiciar conhecimento básico sobre técnicas de fotografia, estimular ações comunitárias e realizar uma mostra fotográfica pública com o resultado.

Som da Serra

Consiste em atividades artístico-pedagógicas para adolescente tendo a música popular como agente prioritariamente educador. Inclui também palestras e outras ações. É realizado em parceria com a Criativa, o Grêmio Recreativo Musical Guapiense e o Ministério da Cultura.

A CRA considera que seu principal impacto social seria o pagamento do pedágio para entrada na rodovia pelos moradores que residem nas comunidades lindeiras, razão pela qual concedeu a eles isenção para atender as suas necessidades básicas de deslocamento diário.

A concessionária está em constante contato com a comunidade local, seja por meio das ações socioambientais que promove, descritas a seguir, ou de reuniões informativas com moradores e sua comissão representativa. A comissão da comunidade de Mercês, considerada vulnerável, foi montada com a ajuda da CRA. Queixas e reclamações podem ser feitas nessas reuniões ou por meio da Ouvidoria da empresa.

Os resultados das iniciativas socioambientais são divulgados por meio de *e-mail*, cartazes fixados em murais, redes sociais, *site* da empresa, revista interna, nos meios de comunicação das empresas sócias e nos relatórios mensais enviados ao Poder Concedente.

Foram desenvolvidos pela CRA quatro projetos/programas socioambientais, em pelo menos cinco comunidades dos dois municípios em que a CRA está inserida. Entre esses projetos, destacam-se os quatro a seguir:

Projeto Social Love.Futebol – Arena Massangana

Beneficiou cerca de 1.500 crianças jovens da comunidade de Vila de Massangana por meio da disponibilização dos meios para que fosse possível planejar e reformar de forma participativa o campo de futebol local.

Projeto Renovando Nossa Escola

Projeto de requalificação dos espaços internos e externos de duas escolas públicas dos municípios de Cabo de Santo Agostinho e Jaboatão dos Guararapes por meio do uso de metodologia participativa que beneficiou mais de 1.200 pessoas, entre alunos, gestores, pais e funcionários.

Projeto Viva o Mercado Nossa Senhora do Ó

Consistiu na adequação das condições de infraestrutura e de ocupação econômica desse espaço público por meio da qualificação dos comerciantes locais. O propósito foi elevar o nível de competitividade tendo como premissa a excelência no atendimento. O mercado é hoje um atrativo turístico e uma referência cultural, gastronômica e de artesanato. Cerca de 200 permissionários foram beneficiados.

Programa Cidadania na Pista



Relatório Anual 2014

Iniciativa que tem como objetivo promover atividades voltadas a estimular, conscientizar, educar e integrar usuários do sistema viário e pessoas das comunidades do entorno da CRA nas temáticas de segurança, saúde e educação para o trânsito e ambiental. As ações são desenvolvidas por meio de campanhas realizadas, principalmente, em datas comemorativas, como por exemplo Maio Amarelo, Carnaval, Dia do Motorista, Semana do Meio Ambiente, Semana Nacional do Trânsito, Dia do Caminhoneiro etc.

LAMSAC

A estratégia social da LAMSAC está pautada em diferentes ações e projetos desenvolvidos no entorno, configurados a partir de dois grandes objetivos: em curto prazo, o reassentamento da população afetada pelo traçado da via e, em longo prazo, a consolidação de uma adequada relação com as localidades vizinhas, que mitigue qualquer risco social potencial.

Dentro desse contexto, em 2011 foi dado início ao Processo de Participação Cidadã da LAMSAC, que teve como marco a realização do Estudo de Impacto Ambiental. Foram feitas 16 reuniões exploratórias e de coleta de demandas da população, 14 oficinas informativas e 2 audiências públicas em toda a área de influência da concessão. Como resultado, foram elaboradas estratégias de manejo socioambiental, como, por exemplo, um Plano de Relações Comunitárias, o Programa de Compensação e Liberação de Áreas e um programa de monitoramento e controle das iniciativas executadas. Cabe ressaltar que a LAMSAC, desde 2010, mantém um ponto de atendimento permanente à população assentada no início da concessão, o que facilita uma relação mais direta para a recepção de queixas, reclamações e dúvidas dos *stakeholders*, ou por meio de e-mail no *site* da empresa. A comunidade também pode fazer queixas e reclamações por meio do canal de atendimento da LAMSAC, presencialmente ou por *e-mail*.

Como uma ferramenta adequada para a gestão social, a LAMSAC dispõe, ainda, de um Sistema de Informação Geográfica, que funciona como um suporte técnico para a tomada de decisões, já que conta com informação cadastral atualizada da área de influência da empresa. Foram desenvolvidos pela LAMSAC em 2014 11 projetos socioambientais, em 32 comunidades, entre os quais se destacam os quatro a seguir:

Matemáticas para Todos

Desenvolvida em parceria com o Instituto Apoyo, trata-se de proposta de inovação pedagógica na área de ensino de matemática. O programa busca gerar nas crianças o gosto pela matéria por meio de uma aprendizagem mais próxima de sua realidade e que eleve a capacidade individual de tomar decisões.

Desde de 2011, o Matemática para Todos é implementado de forma progresiva do primeiro ao quinto ano primário, nas instituições educativas da área de influência da LAMSAC, nos distritos de Rímac, San Martín de Porres, Cercado de Lima, El Agustino, Santa Anita, Ate e San Juan de Lurigancho.

O programa vem conquistando resultados sustentáveis em relação ao rendimento dos alunos, que vêm se posicionando acima da média nacional e local nas avaliações aplicadas pelo Ministério da Educação do Peru. Em 2014, participaram da iniciativa 12 colégios, perfazendo 1.354 alunos, 65 docentes e 12 diretores participantes.

Ler para Crescer

Programa educativo que busca melhorar a compreensão e a produção de textos em alunos do nível primário, envolvendo de maneira ativa toda a comunidade educativa em seu desenvolvimento. Está em andamento desde 2013 em parceria com a Universidade Peruana Cayetano Heredia e a Associação de Empresários nas instituições educativas dos distritos de Cercado de Lima, Rímac, San Martín de Porres, San Juan de Lurigancho, El Agustino y Santa Anita. Ao fim de 2014, participaram da iniciativa 13 colégios, 1.377 alunos, 61 docentes, 18 diretores e 555 pais de família. O programa vem registrando resultados relevantes:

Estudantes

48% realiza suas próprias produções literárias

69% melhorou sua interpretação da leitura

Docentes

84% aplicam novas estratégias para o desenvolvimento de suas classes

83% retroalimentam e estimulam seus estudantes

Beneficiarios por año:

Mulher Empreende

Projeto que busca fomentar o desenvolvimento e a especialização das capacidades produtivas e sociais de mulheres de setores vulneráveis, com o propósito de dar-lhes a oportunidade de gerar renda, melhorando a qualidade de vida da família. Trata-se de estratégia do Município Metropolitano de Lima, patrocinada pela LAMSAC desde 2012 em localidades de sua área de influência nos distritos de Cercado de Lima, Rímac e Ate Vitarte, incluindo Daniel Alcides Carrión, Agnoli, Primero de Mayo, Dos de Mayo, Mirones Bajo, Huascarán, Virgen de Guadalupe, Cantagallo, entre outras. Envolve também mulheres dos Complexos Multifamiliares de Acomayo e Pátio União, construídos pela empresa para reassentamento de famílias desapropriadas pelas obras da Línea Amarilla.

As atividades da iniciativa englobam artesanato, costura e confecção, chocolataria, confeitaria e gastronomia. Posteriormente à capacitação são criados grupos e oficinas produtivas, que recebem acompanhamento e assessoria técnica. Também são realizadas oficinas de desenvolvimento profissional e capacitação em

gestão empresarial, assim como a participação em encontros e feiras de exposição e venda. Até o fechamento deste relatório as participantes do projeto tinham contabilizado aproximadamente 20.000 sóis peruanos em vendas, o equivalente a cerca de R\$19.000. Atualmente, 200 mulheres fazem parte do projeto.

Educação na via

As campanhas de educação na via são desenvolvidas no entorno do trecho crítico da concessão com a finalidade de incentivar a mudança dos costumes relacionados ao uso das passarelas, assim como a respeito das leis de trânsito. Desde 2011 a LAMSAC patrocina o Concurso Anual de Desenho e Pintura “Cuidemos da Vida”, dirigido à população escolar da região metropolitana de Lima, incluindo as instituições educativas dos distritos de Cercado de Lima, Rímac, San Martín de Porres, San Juan de Lurigancho, El Agustino e Ate Vitarte.

A partir de 2013, em parceria com a ONG Luz Âmbar, a LAMSAC também passou a realizar intervenções nas passarelas, como a pintura de silhuetas, para incentivar crianças e estudantes a utilizá-las. Já em 2014, foi divulgado um *spot* de rádio sobre o tema e materiais gráficos e audiovisuais de conscientização. Além disso, em parceria com a Associação Jarabe de Clown, foram feitas encenações lúdicas nas instituições de educação do distrito de El Agustino. Foram atingidos, no ano, 2.200 estudantes de dez instituições educativas. O *spot* foi, ainda, difundido em cinco estações de rádio, com uma audiência mensal de cerca de 330 mil pessoas.

Planta de Tratamento de Resíduos Orgânicos

A LAMSAC, juntamente com o Mercado de Flores Santa Rosa, localizado no distrito de Rímac, instalou uma planta de tratamento de resíduos orgânicos. Tratou-se da primeira experiência da região metropolitana de Lima em que uma organização social e uma empresa privada uniram esforços para promover uma iniciativa que possa contribuir com a diminuição da contaminação ambiental e da deposição de resíduos em via pública. Foi instalado na planta um biodigestor de 8,5 metros cúbicos, fechado, hermético e impermeável, dentro do qual se depositam resíduos orgânicos para a produção de adubo natural. A iniciativa também oferece uma perspectiva de geração de renda aos sócios do estabelecimento com a venda do produto final.

Até o fim de 2014, foram recicladas 18 toneladas de resíduos orgânicos.

ViaRio

A ViaRio fez levantamento da população em situação de vulnerabilidade socioambiental especificamente nas áreas afetadas pela desapropriação. Os resultados estão no site oficial do órgão fiscalizador (www.inea.rj.gov.br). Também foi feito estudo sociopolítico da região por onde a ViaRio passa. Como desdobramento, está em andamento o mapeamento das vocações das comunidades locais.

GRU Airport ainda não executa avaliações de impacto social. Contudo, quando a empresa assumiu a gestão do aeroporto, em 2012, elaborou estudo de caracterização socioterritorial da cidade de Guarulhos, onde o empreendimento está instalado. O objetivo foi identificar a dimensão da área de impacto das atividades do aeroporto e fazer um retrato socioeconômico do município. Os resultados têm subsidiado os projetos sociais promovidos pela empresa, descritos a seguir.

O diálogo social e o relacionamento comunitário são realizados pela área de Responsabilidade Social por meio de visitas às associações de bairro e entidades sociais presentes nas comunidades do entorno. Nessas ocasiões são abordadas as dúvidas sobre as mudanças implementadas após a concessão, a elaboração de projetos para o Edital de Seleção de Projetos Socioambientais de GRU Airport e questões sobre meio ambiente e segurança. Na comunidade Malvinas, que faz fronteira com as instalações e a via de acesso ao empreendimento, a empresa mantém uma assistente social para fazer visitas três vezes por semana. O objetivo é abrir um canal para que as questões apontadas pelos moradores sejam direcionadas e tratadas pelas áreas responsáveis da empresa ou para que seja feita a mediação com os órgãos públicos municipais.

As queixas e reclamações podem ser endereçadas por meio da Ouvidoria ou de *e-mail* específico. Os registros são tratados pela área de Responsabilidade Social e a devolutiva é dada no prazo sete dias.

A seguir estão descritos os principais projetos socioambientais realizados por GRU Airport em 2014:

Projeto Afinando o Futuro com Arte

Projeto socioeducativo para crianças e adolescentes do entorno do aeroporto. É gerido pela Agam (Associação Guarulhense de Amparo ao Menor), entidade com mais de 30 anos de atuação no município de Guarulhos. Hoje são atendidos 120 crianças e adolescentes entre 6 e 18 anos.

Durante as aulas, os alunos executam atividades que reforçam o vínculo familiar e as relações sociais, o que os afasta do trabalho infantil. As oficinas são desenvolvidas nas seguintes frentes: música, reforço escolar, inclusão digital, competências para a vida, artes, inglês e esporte. O projeto também oferece assistência social com visitas domiciliares.

Em 2014, uma parceria com o Fundo Social da Prefeitura de Guarulhos agregou ainda mais ao projeto, aproximando a família e a comunidade do espaço Afinando o Futuro com Arte. Foi criada uma oficina de corte e costura que tem como objetivo proporcionar alternativas de geração de renda às mulheres das

comunidades do entorno do aeroporto, uma vez que muitas delas são chefes de família. Além de uma oportunidade de profissionalização, as participantes apreendem como produzir acessórios e peças customizadas com artesanato, inclusive reutilizando os uniformes do aeroporto como matéria prima.

A oficina de corte e costura formou 13 mulheres em 2014, totalizando 225 horas de capacitação em costura industrial básica, modelagem e produção e mais 100 horas de artesanato. Ao final do projeto foram feitos dois bazares com a venda de 110 peças. O valor arrecadado foi dividido entre as participantes do projeto.

Espaço Cidadania

Projeto voltado para crianças e adolescentes em vulnerabilidade social que frequentam o aeroporto na situação de mendicância ou trabalho infantil. Com apoio da Secretaria de Desenvolvimento e Assistência Social do Município de Guarulhos, conta com uma equipe de agentes de relacionamento social treinados na identificação e diálogo com os atendidos. O trabalho é supervisionado e acompanhado por uma assistente social.

A iniciativa tem como objetivo incentivar a inserção dos atendidos em projetos sociais do município, de GRU Airport (Afinando o Futuro com arte) ou outras entidades.

Comunidade Ativa

O projeto Comunidade Ativa foi criado em 2013 para a abertura de diálogo com as comunidades locais. O objetivo é identificar as percepções dos moradores sobre as atividades de GRU Airport e, assim, subsidiar as estratégias de investimento social, além de apresentar as mudanças do aeroporto após a concessão.

Até 2014 foram realizadas 13 reuniões com as áreas de influência direta e indireta do aeroporto. Estiveram presentes cerca de 450 moradores, incluindo os líderes comunitários dessas localidades. Os encontros com a comunidade contemplaram os seguintes bairros: Cumbica, Lavras, Bananal, CECAP, Presidente Dutra, Sadokin, Ponte Alta, Haroldo Veloso, Novo Portugal, Taboão, Vila Barros, Fátima, São João, Bom Clima, Paraventi e Bonsucesso. Duas reuniões foram realizadas no bairro Cumbica devido à sua grande amplitude territorial.

Via 040

Entre os meses de maio e agosto de 2014, a Via 040 realizou, com apoio do Instituto Invepar, um diagnóstico socioeconômico ao longo dos 35 municípios interceptados pelo empreendimento. Essa atividade teve como premissa mapear e descrever o cenário atual das ocupações na faixa de domínio.

Por meio do desenvolvimento e da aplicação de pesquisa socioeconômica, foi possível identificar as relações sociais dos diferentes grupos que ocupam as margens da rodovia, além de apontar os principais pontos de interesse presentes ao longo do trecho. Esse diagnóstico está diretamente relacionado ao Plano de

Gestão Social solicitado pelo PER (Plano de Exploração da Rodovia) e será o documento norteador para as ações de desocupação/desapropriação da faixa de domínio.

No que se refere às desapropriações, desde outubro de 2014 a empresa se relaciona diretamente com uma professora e Doutora da Universidade Federal de Minas Gerais, que desenvolveu um trabalho com a comunidade do município de Caetanópolis (MG) ao longo de dez anos, que culminou em sua tese de doutorado "manejo adaptativo do minhocoçu (*Rhinodrilus alatus*)". Essa cidade apresenta uma comunidade tradicional que possui sua base econômica instalada às margens da rodovia 040. O relacionamento tem como objetivo aproveitar o conhecimento da professora para fazer uma abordagem mais assertiva e direcionada aos moradores locais, uma vez que as barracas de comércio de minhocoçu serão realocadas em função do empreendimento.

Fornecedores

[GRI G4-12 G4-DMA Práticas de compras G4-EC9 G4-EN33 G4-LA15]

Com 12 empresas localizadas em diferentes regiões, o grupo Invepar possui, ao todo, uma vasta cadeia de suprimentos, composta por 6.862 fornecedores. O valor pago a esses parceiros em 2014 foi de aproximadamente R\$2,5 bilhões. Estima-se que esses fornecedores adquiram insumos ou serviços de pelos menos outras 47.921 empresas.

Para garantir que os fornecedores atuem conforme suas premissas éticas, trabalhistas e ambientais, a Invepar adotou uma Política de Compras e Contratações. Essa política estabelece um modelo a ser utilizado pelas empresas em suas compras de insumos, contratação de serviços, entre outros pontos. Estão sujeitas a essa política todas as empresas controladas pelo grupo.

O documento diz que a preferência por fornecedores locais não é o parâmetro básico para as compras e contratações da Companhia, mas que deve ser analisada e ponderada. A maioria das empresas controladas, contudo, acaba optando pelas empresas em seu entorno. O mesmo ocorre entre as empresas que não estão 100% sob o controle da Invepar. Essa postura também contribui para o desenvolvimento das regiões em que essas empresas atuam. Em 2014, foram gastos R\$468,36 milhões com fornecedores locais.

Cento e cinco fornecedores do grupo estavam sujeitos a avaliações ambientais em 2014. Eles compõem as cadeias das empresas CLN, CART, CBN, CRT, CRA e LAMSAC, que são, atualmente, as únicas a possuírem essa prática formalmente implementada. Desses fornecedores, 19 foram identificados como causadores reais ou potenciais de impacto ambiental. Acrescenta-se a esse número 11 fornecedores da LAMSA, que, apesar de não conduzir avaliações oficiais, identificou

alguns impactos em sua cadeia. Do total de 30 fornecedores nessa situação, somente a CART fez acordo para melhorias com três deles, o equivalente a 10%. Nenhuma das empresas encerrou relações com fornecedores com riscos de impactos ambientais.

Quanto às boas práticas trabalhistas, 556 fornecedores estiveram, em 2014, sujeitos a avaliações. Essa prática é formalmente conduzida pela CLN, pela CART e por GRU Airport. As demais empresas, apesar de não avaliarem os fornecedores, também exigem em contrato que as requisições legais sejam atendidas. Vinte e três empresas foram identificadas como causadoras de impactos reais ou potenciais significativos em relação às práticas trabalhistas. Dessas, seis tiveram suas relações comerciais encerradas, todas na cadeia de GRU Airport, equivalendo a 26,1% do total de fornecedores com impactos identificados. A empresa avalia o risco de manter fornecedores que estão inadimplentes com suas obrigações relacionadas às boas práticas trabalhistas e/ou não apresentam a relação documental mínima exigida em contrato. Para os serviços intensivos em mão de obra de prestação contínua, os contratos firmados por GRU Airport contêm uma cláusula de rescisão unilateral imotivada mediante a aviso prévio de 30 dias. Em caso de análise que conclua que a manutenção da relação com essas empresas representa um risco não aceitável, essa cláusula é colocada em prática.

12 empresas

6.862 fornecedores

47.928 empresas estimadas na cadeia de fornecimento dos fornecedores

R\$468,36 milhões gastos com fornecedores locais

105 fornecedores sujeitos a avaliações de impactos ambientais

30 fornecedores identificados como causadores de impactos ambientais reais ou potenciais

3 deles fizeram acordos para melhorias, o equivalente a 10%

0 fornecedores tiveram relações encerradas devido a riscos de impactos ambientais

556 fornecedores sujeitos a avaliações de impactos trabalhistas

23 fornecedores identificados como causadores de impactos trabalhistas reais ou potenciais

6 fornecedores com os quais as relações comerciais foram encerradas devido a práticas trabalhistas

BOX – Projeto Decolando com Guarulhos

Com base em estudo de caracterização socioterritorial, GRU Airport criou, em 2012, em parceria com o Sebrae, o Projeto Decolando com Guarulhos cujo objetivo é estimular a formalização de empreendedores e o fortalecimento das micro e pequenas empresas do município de Guarulhos e regiões do entorno do aeroporto. Consiste na criação de um ambiente propício ao desenvolvimento e à dinamização da economia local, estimulando as vocações e atividades já existentes. Antes da concessão, apenas 1% do volume de compras era contratado com empresas locais (Guarulhos e região). Não havia uma base sólida e conhecida de

fornecedores nas adjacências para o envolvimento nos processos de compra. Essa realidade ocorria devido ao modelo de contratação do operador anterior, que ocorria mediante licitação pública. Assim, havia restrições no que se refere à priorização e desenvolvimento de fornecedores locais.

Desde o início do projeto já participaram 161 micro e pequenas empresas em duas frentes:

✓ Desenvolvimento Territorial

Tem foco na identificação e no desenvolvimento de empreendedores do entorno. Por meio de ações de capacitação promovidas pelo Sebrae busca incentivar a melhoria de gestão dos pequenos negócios. Em 2014, participaram dessas ações 55 microempresas, das quais 16 foram contempladas com o Prêmio Decolando com Guarulhos após apresentarem um projeto de aprimoramento de seus negócios. GRU Airport fez um aporte total de R\$150 mil, que serão investidos nos projetos desenvolvidos pelos participantes, de acordo com o valor do orçamento aprovado para cada projeto.

✓ Encadeamento Produtivo

Visa identificar e desenvolver fornecedores locais do entorno com potencial para atendimento às demandas de bens e serviços de GRU Airport. Em 2014, 106 empresas participaram das ações de aprendizado do Sebrae.

Governo

Os órgãos dos governos municipais, estaduais e federais, bem como as agências reguladoras, são alguns dos principais públicos de relacionamento da Invepar, pois constituem o poder concedente, do qual a empresa depende diretamente para expandir ou aperfeiçoar seus negócios. A proximidade com esses *stakeholders* é feita por meio da área Relações Institucionais.

Assistência financeira recebida do governo

[GRI G4-EC4]

Das empresas do grupo Invepar, CRA, CBN, CLN, CART e MetrôRio usufruem de determinados benefícios fiscais. Tais benefícios são concedidos indistintamente à todas as pessoas jurídicas que se enquadram nas condições determinadas pela legislação em vigor, não possuindo nenhum caráter individual e não direcionado exclusivamente às empresas do grupo Invepar.

As empresas CRA, CBN, CART são beneficiadas pelo Reidi (Regime de Incentivo ao Desenvolvimento de Infraestrutura) que suspende a exigência das contribuições para o PIS/ COFINS no caso de aquisição ou de importação de máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos, novos, e de materiais de construção para utilização ou incorporação em obras de infraestrutura destinadas ao ativo mobilizado por pessoa jurídica devidamente habilitada. Para o ano-

calendário 2014, os benefícios foram de: R\$ 15.046.135,03 para CART, R\$ 3.857,00 para CBN e R\$ 839.467,00 para a CRA. Já a CLN conta, desde primeiro de janeiro de 2014, com incentivo fiscal da Sudene (Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste), de redução de 75% do IRPJ (Imposto de Renda sobre Pessoas Jurídica) sobre o lucro de exploração pelo prazo de dez anos. O valor recebido pela empresa em 2014 foi de R\$566,00.

Com relação ao segmento metroviário brasileiro, houve as seguintes mudanças legislativas em âmbito federal que impactaram o MetrôRio: i) Lei nº 12.860/2013, fruto da conversão da Medida Provisória nº 617/2013, que reduziu a 0% as alíquotas das contribuições para o PIS e a COFINS incidentes sobre as receitas decorrentes da prestação de serviços regulares de transporte coletivo municipal rodoviário, metroviário, ferroviário e aquaviário de passageiros; trazendo o benefício equivalente a R\$25.243.400,00 para o ano-calendário 2014. Cabe ressaltar que este benefício fora utilizado como compensação financeira parcial pelo não reajuste da tarifa em 2013, conforme estabelecido no contrato de concessão.

O restante dos benefícios totalizam R\$5.569.800,00, proveniente da Lei 12.546/2014, que substituiu a cota patronal de 20% sobre a folha de pagamentos pela tributação de 2% sobre o valor da receita bruta.

Gestão ambiental

Investimentos ambientais

[G4-DMA Geral G4-EN31]

Apesar de possuírem diferentes formas e patamares de gestão, as empresas da Invepar investem em ações voltadas à preservação do meio ambiente ou à mitigação de impactos ambientais, muitas delas condicionadas ao cumprimento das exigências das licenças ambientais, que variam de acordo com a região em que a empresa está instalada. Em 2014, esses investimentos chegaram a R\$49,6 milhões, segregados em R\$19,8 milhões destinados a tratamento e disposição de resíduos e R\$29,8 milhões a custos de prevenção e gestão ambiental.

Na LAMSA, as iniciativas conduzidas pela área de Responsabilidade Social Empresarial incluem o Projeto Ambiental, que amplia e fortalece essa temática dentro da empresa, promovendo, sensibilizando e estimulando a própria LAMSA, os colaboradores, terceirizados e usuários da Linha Amarela na adoção de uma postura socialmente responsável em relação ao meio ambiente. Em 2014, foram desenvolvidas algumas atividades nesse sentido, como a realização do Inventário de Carbono de anos base 2013 e 2014; a parceria com a Cootrabom (Cooperativa de Materiais Recicláveis da Maré) que, periodicamente, realizou a coleta seletiva da empresa ao longo do ano; a realização de ações educativas sobre temas relacionados ao consumo consciente para colaboradores e terceirizados; o treinamento para colaboradores sobre coleta seletiva, ministrado pelos coordenadores e instrutores do Projeto Eco Rede, apoiado e patrocinado pela LAMSA na comunidade de Cidade de Deus; a iniciação do processo de compensação do CO₂ equivalente emitido pela empresa; e a asseguuração da

destinação final dos resíduos descartados em um aterro sanitário com captura e queima de biogás. Essas iniciativas são acompanhadas e avaliadas por meio de visitas a campo; auxílio da equipe socioambiental aos coordenadores de projetos na apresentação e desenvolvimento dos indicadores de resultados e na prestação de contas administrativo-financeiras; e na geração de relatórios de processo e resultados.

A CLN, por sua vez, conta com um Sistema de Gestão Ambiental, ferramenta fundamental para o cumprimento da legislação relacionada ao tema. Por meio desse sistema, a empresa consegue gerenciar crises, reduzir custos, melhorar seu desempenho ambiental, economizar energia e melhorar sua imagem corporativa.

A CART mantém um sistema de gestão ambiental certificado pelo Bureau Veritas desenvolvido com base na norma ISO 14001:2004. Ele propõe o programa PDCA (Planejar, Fazer, Checar e Corrigir em português), por meio do qual é possível avaliar a eficácia da gestão ambiental e corrigir eventuais desvios. Os resultados podem ser observados na melhoria contínua dos indicadores ambientais da empresa.

Já o MetrôRio possui uma área de Saúde, Segurança e Meio Ambiente que efetua a gestão nesses três temas com base no Planejamento Estratégico, na Política e nas Diretrizes internas da empresa, tendo como principais pilares: Comprometimento da Liderança, Análise de Risco, Conformidade Legal, Desenvolvimento e Capacitação, Comunicação, Análise de Eventos, Plano de Contingência e Emergência, e Melhoria Contínua.

A CBN possui uma área de engenharia e uma coordenação de meio ambiente, que gerenciam contratos, o atendimento a condicionantes de licenças ambientais, realizam a recuperação de passivos, entre outras funções. A empresa também possui um Plano de Gestão Ambiental de Operação do Sistema Concessionado BA-093, estabelecido no PER (Plano de Exploração Rodoviária). A CRT possui compromissos ambientais com demandas fixas para atendimento ao Termo de Compromisso assumido com o Instituto Chico Mendes, responsável pela área de conservação do Parque Nacional da Serra dos Órgãos. Busca também atender as condicionantes ambientais das licenças. Anualmente é realizado o levantamento dos custos fixos e investimentos necessários para a área ambiental atuar no ano seguinte. Os recursos são administrados pela área de Engenharia da empresa. É feita periodicamente a verificação do cumprimento dos compromissos legais, bem como das demandas solicitadas pelos *stakeholders*.

A CRA, por sua vez, conta com um setor de SSTMA (Saúde Ocupacional, Segurança do Trabalho e Meio Ambiente), que acompanha mensalmente o orçamento *versus* os custos de todas as atividades ambientais que foram previstas no orçamento anual. As previsões de orçamento são feitas tanto anualmente quanto mensalmente visando provisionar os recursos necessários para atender às demandas nesse sentido. O objetivo é alocar os recursos de forma sustentável e atender a todas as normas e requisitos dos órgãos ambientais, além de adotar boas práticas. As ações planejadas para 2014 foram monitoramentos ambientais

(de água, poeira e ruído); acompanhamento de condicionantes de licenças ambientais; renovação de licença; atividades de educação ambiental realizadas com integrantes, comunidades e usuários da rodovia, entre outros. Os investimentos realizados atingiram os resultados previstos em 2014.

Na LAMSAC, a área de responsabilidade social também implementa ações ambientais, como, por exemplo, a manutenção da Planta de Tratamento de Resíduos do Mercado Santa Rosa e o projeto Limpando Nosso Caminho, de sensibilização dos frequentadores do mercado ou dos locais de parada de transporte público sobre a correta destinação de resíduos. O orçamento da empresa é dividido por projeto, o que permite medir e comparar os gastos reais com os previstos mensalmente.

Em GRU Airport há a Política Integrada de Segurança Operacional, aprovada pela alta direção em agosto de 2013. Essa política abrange a segurança da operação, do trabalho, bem como a proteção ao meio ambiente. Nesse contexto, a execução do PGO (Programa de Gestão Ambiental da Operação) pela Coordenação de Meio Ambiente contempla nove outros programas: Gestão de Licenciamento Ambiental, Gestão de Recursos Hídricos, Gerenciamento do Risco da Fauna, Gerenciamento de Resíduos Sólidos, Gerenciamento de Riscos Ambientais, Conservação de Energia, Qualidade do Ar, Ruído Aeronáutico e Educação Ambiental. Essas iniciativas visam garantir o cumprimento da legislação ambiental vigente, evitando a ocorrência de danos ao meio ambiente e à saúde pública, que acabam gerando, em consequência, impactos positivos à imagem e ao negócio da empresa. A avaliação da eficácia da gestão é realizada por meio de planos de auditorias internas; programas de inspeção; reportes voluntários; programas de observação de segurança, fiscalizações ambientais e Indicadores de Desempenho da Segurança Operacional dedicados ao Meio Ambiente, cujos resultados são apresentados nas reuniões do Comitê de Segurança Operacional. Em 2014, o PGO passou a integrar também o Manual do Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional. Foram formadas equipes com foco específico na fiscalização e controle ambiental, com vistas a obter um melhor desempenho nessa questão.

Investimentos ambientais			
Tratamento e disposição de resíduos			
	Investimentos	% em relação ao total de investimentos em tratamento e disposição de resíduos	% em relação ao total de investimentos
Tratamento de emissões (p. ex.: gastos com filtros, agentes)	324.599,6	324.599,6	1,6%
Despesas com a compra e uso de certificados de emissão	0,0	0,0	0,0%
Gastos com equipamentos, manutenção e materiais e serviços	19.407.1	19.407.116,2	98,0%

operacionais, além de despesas com pessoal para esse fim	16,2		
Seguro para responsabilidade ambiental	0,0	0,0	0,0%
Custos de limpeza, inclusive custos com remediação de vazamentos relatados no Indicador G4-EN24.	71.791,0	71.791,0	0,4%
Total de investimentos em tratamento e disposição de resíduos	19.803.506,8	19.803.506,8	100,0%
Custos de prevenção e gestão ambiental			
	Investimentos	% em relação ao total de investimentos em custos de prevenção e gestão ambiental	% em relação ao total de investimentos
Educação e treinamento ambiental	72.597,91	0,2%	0,1%
Serviços externos de gestão ambiental	7.770.955,90	26,1%	15,7%
Certificação externa de sistemas de gestão	0,00	0,0%	0,0%
Pesquisa e desenvolvimento	72.264,50	0,2%	0,1%
Despesas extras com a adoção de tecnologias mais limpas (p. ex.: custo adicional para além de tecnologias convencionais)	2.005.617,60	6,7%	4,0%
Despesas extras com compras verdes	0,00	0,0%	0,0%
Outros custos de gestão ambiental	19.885.537,00	66,7%	40,1%
Total de investimentos em custos de prevenção e gestão ambiental	29.806.972,91	60,1%	60,1%
Total de investimentos ambientais	49.610.479,73		100,0%

Notas:

LAMSA: a LAMSA foi, em 2014, certificada no Programa Amigo do Clima, que apoia empresas que desenvolvem ações na área de mudanças climáticas. A certificação foi obtida por meio de parceria com consultoria especializada, que custeou a compensação da emissão de carbono da LAMSA. Por essa razão, o item "Despesas com a compra e uso de certificado de emissão" se mantém com custo zero.

CLN: a empresa reportou no item "Outros custos de gestão ambiental" valores referentes a pagamento a serviços de execução de recuperação ambiental de áreas degradadas e implantação do Programa de Passagens para a Fauna.

CART: a empresa reportou no item “Outros custos de gestão ambiental” valores referentes aos investimentos nos processos de licenciamento ambiental das obras e nos atendimentos às condicionantes das licenças.

CBN: em programas, planos e projetos solicitados nas condicionantes das licenças ambientais; nas próprias licenças e autorizações; e em programas e monitoramentos solicitados no PER (Programa de Exploração Rodoviária).

CRA: a empresa reportou no item “Outros custos de gestão ambiental” valores referentes aos investimentos em análise e monitoramento ambiental.

LAMSAC: a empresa reportou no item “Outros custos de gestão ambiental” valores referentes aos investimentos feitos na Planta de Tratamento de Resíduos, instalada pela LAMSAC em maio de 2014 no Mercado de Flores Santa Rosa, que fica no distrito de Rímac, cidade de Lima.

ViaRio: a empresa reportou no item “Outros custos de gestão ambiental” os valores gastos com a remediação de passivos ambientais nas áreas desapropriadas para a instalação do empreendimento, além do custo da equipe de meio ambiente do Consórcio Construtor.

GRU Airport: a empresa reportou no item “Outros custos de gestão ambiental” os valores referentes a projetos, consultorias, estudos, avaliações, aquisições de equipamentos e pagamento de taxas; e à operação, licenciamento ambiental, pessoal, ampliação e custos de operação e de manutenção (áreas verdes, estação de tratamento de esgotos, estação de tratamento de água e limpeza).

Energia

[GRI G4-EN3 G4-EN6]

O consumo de energia no grupo Invepar em 2014 foi de 455.515 mil de quilowatts hora, incluindo os consumos de combustíveis renováveis e não renováveis mais o consumo de energia elétrica. Os combustíveis, não renováveis ou renováveis, alimentam geradores de energia, bem como as frotas de veículos e os equipamentos operacionais. A fonte de maior utilização é a energia elétrica, empregada na operação das praças de pedágio, nas infraestruturas de atendimento, nas estações de metrô e na própria locomoção dos trens, nos prédios administrativos, entre outras funções. Vale ressaltar que GRU Airport apresenta variações na curva de consumo desse tipo de energia por conta da sazonalidade operacional, na qual as variáveis de maior relevância são a movimentação de passageiros e a condição climática. Tanto essa empresa quanto o MetrôRio aumentaram o volume de uso de energia elétrica devido à inauguração, respectivamente, do Terminal de Passageiros 3 no Aeroporto Internacional de São Paulo e da Estação Uruguai na malha metroviária do Rio de Janeiro. Em GRU Airport, também há elevado consumo de energia nas obras.

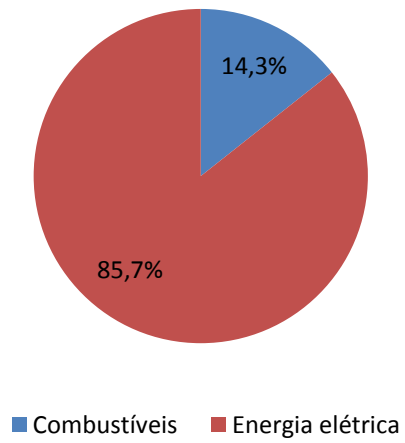
Algumas das empresas promovem iniciativas visando à redução do consumo de energia. Em 2014, a LAMSA começou a implementar projeto de adoção da tecnologia LED na cobertura da praça de pedágios e de substituição dos condicionadores de ar dos prédios administrativos. Na CLN, lâmpadas de vapor metálicas de 250 watts usadas na iluminação das vias da praça de pedágio foram substituídas por lâmpadas fluorescentes de 85 watts, sem redução do fluxo luminoso. Já a CART usualmente emprega medidas diretas de monitoramento, engajamento dos colaboradores e conscientização e possui uma área de Engenharia Elétrica que toma ações como a substituição de tecnologias mais antigas por outras mais eficientes. O MetrôRio substituiu em 2014 as lâmpadas

fluorescentes da Estação Pavuna por lâmpadas de LED mais eficientes. NA CBN, foram desenvolvidas campanhas e treinamentos sobre consumo consciente que envolveram todos os colaboradores. GRU Airport realizou ações pontuais: alteração do *set point* e dos desligamentos do sistema de ar condicionado em dias de menor temperatura; desligamento parcial/total de luminárias de áreas de pouca utilização, como o Edifício Garagem, as galerias dos Terminais de Passageiros 1 e 2, entre outras; substituição parcial de lâmpadas de vapor de sódio por lâmpadas de LED no Terminal de Cargas; e substituição de lâmpadas alógenas da Pista 09 R por lâmpadas de LED. A concessionária também está implantando um sistema chamado BMS (*Building Management System*) para a gestão da infraestrutura do aeroporto, que tem entre suas funcionalidades a automação do acionamento de diversos equipamentos, o que permitirá otimizar o consumo energético.

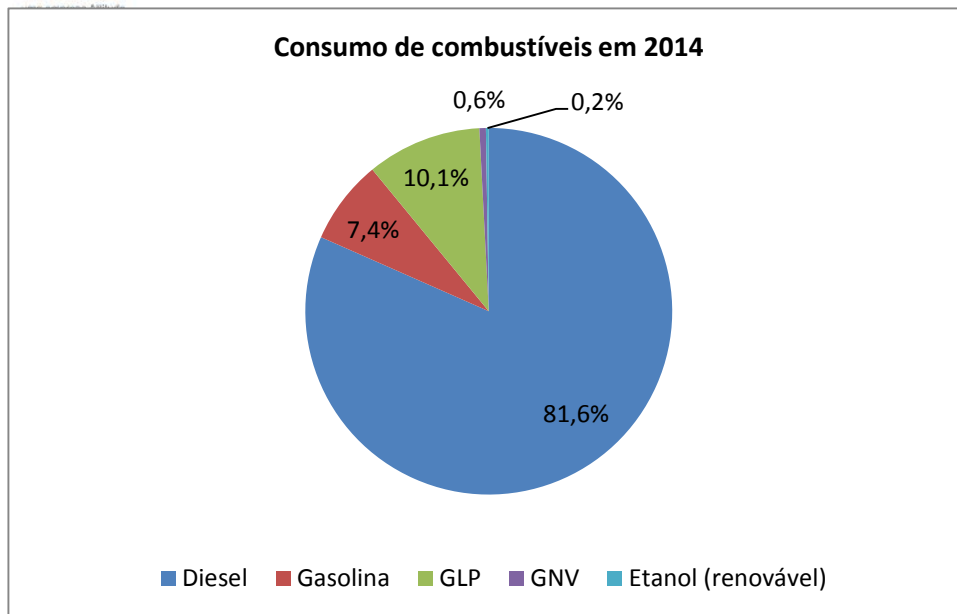
Entre as empresas que implementaram iniciativas do tipo somente CLN, CART, MetrôRio e GRU Airport conseguiram mensurar ou estimar a redução no uso de energia, contabilizado em 2,9 milhões de quilowatts hora. Apesar de não ter tomado as decisões com esse objetivo, a CRA conseguiu reduzir 334,3 quilowatts hora em seu consumo por meio da diminuição da equipe de operação e da frota de veículos.

Gerir de forma eficiente o uso de energia é fundamental para o funcionamento dos serviços das empresas, especialmente em épocas de estiagem e possibilidade de queda na produção de energia no Brasil. Cada uma delas põe em prática mecanismos de gestão próprios, baseados em suas realidades e peculiaridades. Saiba mais sobre esses mecanismos no Índice GRI – Forma de gestão Energia.

Consumo de energia dentro do grupo Invepar em 2014



Combustíveis	65.365.425,0
Energia elétrica	390.149.464,8
	455.514.889,8



Diesel	53.350.109,7
Gasolina	4.862.594,7
GLP	6.617.627,2
GNV	371.960,3
Etanol (renovável)	163.133,1
	65.365.425,0

Notas:

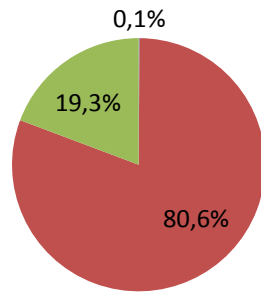
1. Os totais não incluem os consumos das empresas VLT Carioca e Via 040.
2. Nenhuma empresa do grupo Invepar produz ou vende energia.

Aproximadamente 1,5 milhão de metros cúbicos de água foram consumidos pelo grupo Invepar em 2014. Esse total foi proveniente de águas de superfície, poços artesianos ou de abastecimento municipal. Os poços são os mais utilizados. Nenhuma das empresas do grupo faz uso de água de chuva ou de efluentes de outras organizações. O consumo total foi influenciado pelo aumento na utilização desse recurso no MetrôRio e em GRU Airport. A primeira empresa registrou aumento em função das obras de revitalização de 18 estações e do prédio do Centro Administrativo, das construções dos pátios Norte e Oeste, da inauguração da estação Uruguai e das operações especiais criadas para o período de Copa do Mundo de Futebol e para cobrir as manifestações populares. Já a segunda deixou de ser autossuficiente na captação de água, tendo que adquirir parte do volume utilizado ao longo do ano da companhia de abastecimento local.

Nenhuma das empresas possui hoje sistemas de reciclagem e reutilização de água. GRU Airport, no entanto, prevê a implantação do sistema de reuso em 2015, uma vez que o Terminal 3 possui infraestrutura apropriada, cujos reservatórios estão em processo de impermeabilização e testes. Esse sistema será responsável pela alimentação das válvulas de descarga dos sanitários por meio da captação de água pluvial e água cinza de chuveiros e lavatórios. A CLN, por sua vez, pretende passar a utilizar, em 2015, a água de seu poço artesiano para jardinagem, limpeza de pista, descargas de banheiro e outros serviços, deixando a água potável oriunda de abastecimento municipal para consumo. Já o MetrôRio, construiu sua própria estação de tratamento, por meio da qual parte da água utilizada no Centro de Manutenção e os efluentes industriais são tratados diariamente, resultando em água para reuso, que, em 2015, começou a ser reutilizada em diversos processos, em especial a lavagem de via permanente.

O total de descartes de água foi de 954 mil metros cúbicos. Em 2013, somente MetrôRio e GRU Airport mensuravam esse indicador. Em 2014, CLN, CART, CRT, CRA e LAMSAC também passaram a reporta-lo. A destinação varia de empresa a empresa.

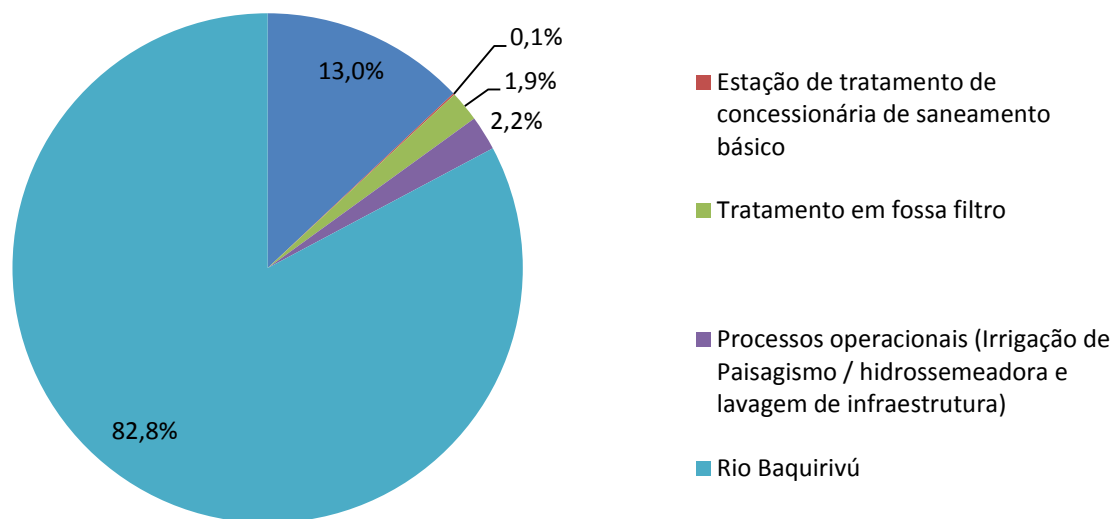
Consumo de água no grupo Invepar em 2014



- Água de superfície, incluindo áreas úmidas, rios, lagos e oceanos
- Água subterrânea
- Abastecimento de água municipal ou de outros serviços de água

Água de superfície, incluindo áreas úmidas, rios, lagos e oceanos	1.764,9
Água subterrânea	1.202.588,5
Abastecimento de água municipal ou de outros serviços de água	281.051,3
	1.485.404,8

Descarte total de água no grupo Invepar em 2014



Rede pública de esgoto	122.534,0
Estação de tratamento de concessionária de saneamento básico	906,0
Tratamento em fossa filtro	18.343,0
Processos operacionais (Irrigação de Paisagismo / hidrossemeadora e lavagem de infraestrutura)	20.683,0
Rio Baquirivú	781.591,0
Total	944.057,0

Emissões

[GRI G4-DMA Emissões G4-EN15 G4-EN16 G4-EN17 G4-EN18 G4-EN20]

Em 2011, a LAMSA foi a empresa pioneira no grupo a inventariar suas emissões de gases de efeito estufa. No ano seguinte, além da LAMSA, o MetrôRio realizou seu primeiro inventário. Em 2013, aderiram à prática CLN e LAMSAC. Já a LAMSA submeteu seu inventário com esse ano base à verificação externa do *GHG Protocol* Brasil. Compensou, ainda, integralmente suas emissões de CO₂ de 2013 por meio da compra de créditos de carbono do Programa Amigo do Clima.

No final de 2013, a Invepar contratou um estudo sobre os requisitos de sustentabilidade exigidos por investidores globais (bancos de desenvolvimento regionais, fundos de investimento e bolsas de valores). Empresas que atuam no setor de infraestrutura são normalmente objeto de avaliação específica por parte desse público, sendo que nas questões ambientais o tema mais observado é o impacto da empresa sobre as mudanças climáticas, levando em consideração, sobretudo, o eventual custo de conformidade relacionado a mudanças na regulação.

Em 2014, a Invepar coordenou esforços para definir seus indicadores materiais baseados na nova versão das Diretrizes da GRI (*Global Reporting Initiative*), a chamada G4. Dentre 46 aspectos, o aspecto Emissões de GEE foi considerado o terceiro mais relevante para o grupo tanto na visão de diferentes grupos de *stakeholders* quanto das próprias empresas.

Com a evolução do tema dentro do grupo, a Invepar coordenou, nesse mesmo ano, esforços para ampliar a prática do inventário de emissões com o apoio do sistema eletrônico Climax, desenvolvido pela empresa WayCarbon. Trata-se de ferramenta *on-line* que permite a gestão em tempo real das emissões de GEE e o registro de memórias de cálculo para auditorias. O sistema está totalmente implementado na *holding*, na LAMSA, na CLN, na CART, no MetrôRio, na CRT, na LAMSAC e em GRU Airport. A metodologia utilizada é o *GHG Protocol*, em sua última versão. Requisitos da ISO 14.064-1 e fatores de emissões do IPCC (Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas em português) também são utilizados.

A CRA realizou seu inventário de emissões desde a fase da construção e depois em 2014, quando entrou em operação, CRA e CBN adotam metodologia própria do sistema Odebrecht Transport.

Em janeiro de 2015, a Invepar finalizou seu primeiro inventário, referente as emissões da *holding* no exercício de 2014, e as compensou integralmente por meio da compra de créditos de carbono do Programa Amigo do Clima.

BOX - Emissões no sistema metroviário

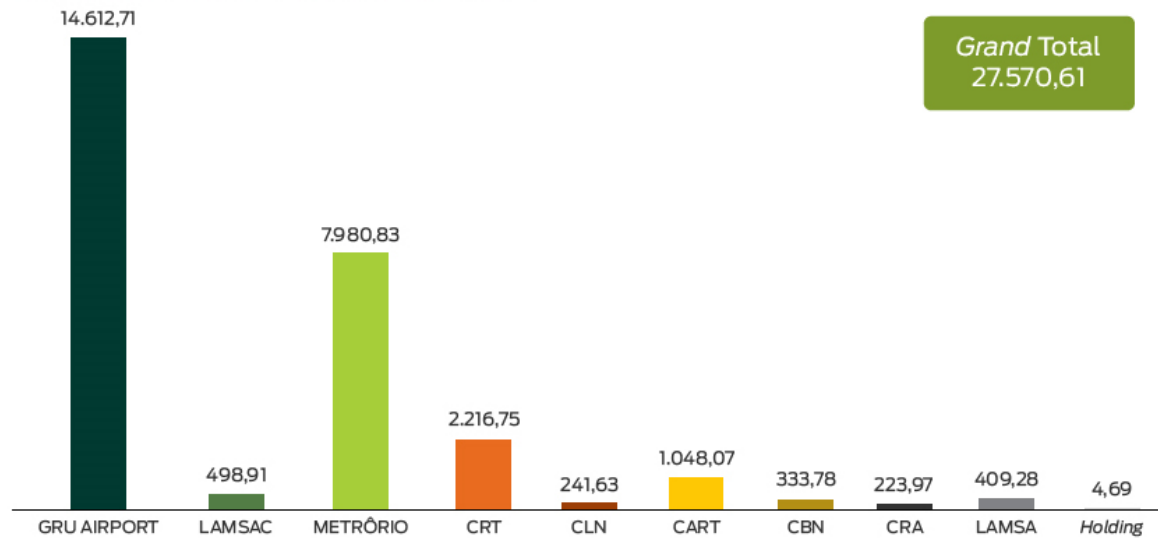
Por constituírem um meio de transporte de massa, os sistemas metroviários ocupam lugar de destaque na solução para a mobilidade das grandes cidades e contribuem significativamente para a redução da emissão de CO₂ equivalente, porque, além de eles mesmos gerarem poucos gases, evitam a emissão que seria produzida caso seus passageiros tivessem que usar modos de transporte mais poluentes, como, por exemplo automóveis, ônibus, táxis, vans, motos etc. Esse conceito também se aplica ao MetrôRio, que o traduz, a seguir, em números.

Emissões produzidas pelo MetrôRio x Emissões evitadas pelo MetrôRio – Ano base 2014:

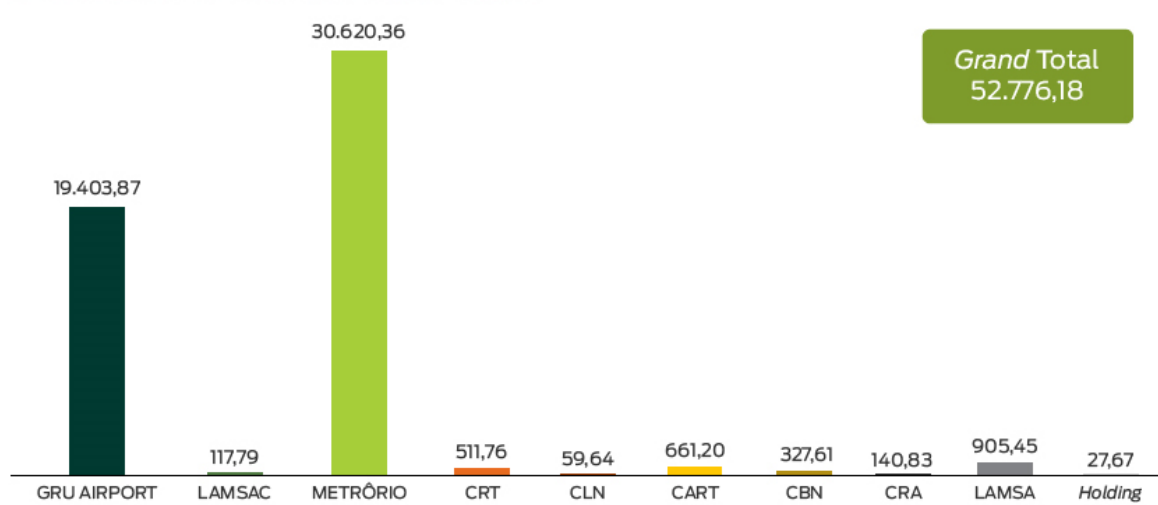
Débito	Emissão produzida pelo MetrôRio (energia de tração dos trens)	22.353 tCO ₂ e
Crédito	Emissão evitada pelo MetrôRio	88.389 tCO ₂ e
Resultado	Emissão líquida (evitada pelo MetrôRio)	66.036 tCO ₂ e
Emissão evitada por passageiro-km		26 gCO₂e

A relação entre débito e crédito indica que para cada tonelada de CO₂e produzida pelo MetrôRio em 2014, cerca de quatro toneladas foram evitadas. Com isso, pode-se concluir que a operação do sistema metroviário ao longo do ano evitou uma emissão líquida para a cidade do Rio de Janeiro de aproximadamente 66 mil toneladas de CO₂e, comprovando os benefícios da operação do MetrôRio.

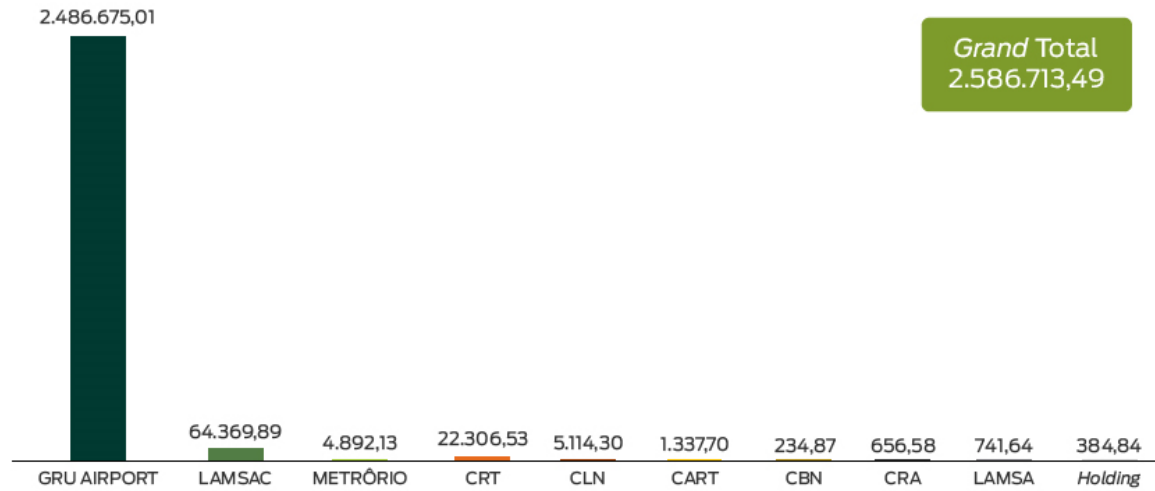
Emissões de GEE em 2014 (em tCO₂e²) - Escopo 1



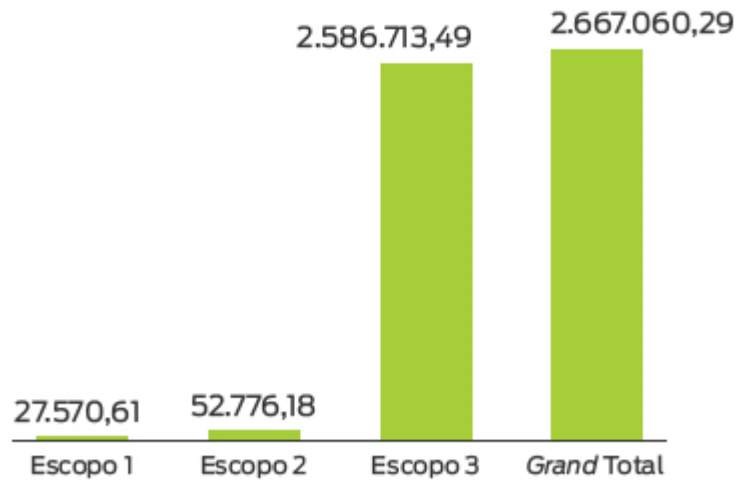
Emissões de GEE em 2014 (em tCO₂e²) - Escopo 2



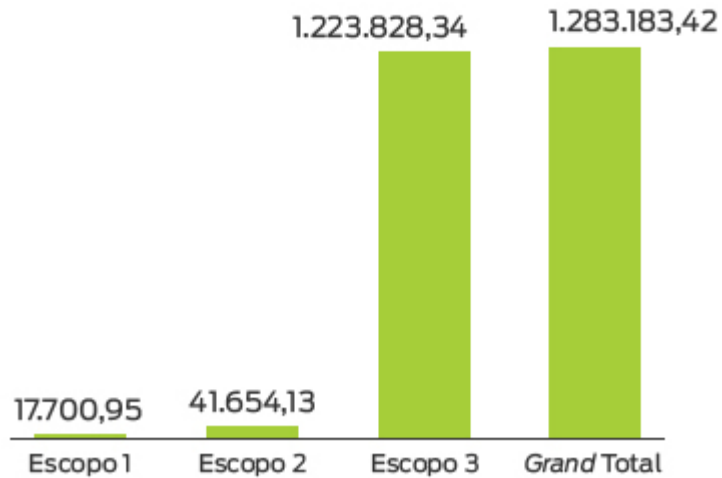
Emissões de GEE em 2014 (em tCO₂e²) - Escopo 3



Emissões Totais por Escopo em 2014 (tCO₂e)



Emissões por Participação Acionária em 2014 (tCO₂e)



Produção de CFC-11		
	Produção de SDO em toneladas de CFC-11	Substâncias incluídas no cálculo
CART	0,337	HFC
MetrôRio	1,3	R-22
CBN	0,4	R-22
CRT	0,068	R-22
VPR	0,000825	R-22
GRU Airport	0,08	HP81, R-22 e R-141B

Nota: a metodologia utilizada para este reporte foi a *GHG Protocol*. Nem todas as empresas têm controle dos valores apurados em CFC-11. A fonte dos fatores de emissão em todas as empresas foi o gás utilizado em equipamento de ar condicionado. Em GRU Airport soma-se a essa fonte os gases utilizados em sistema de climatização, ar condicionado veicular e limpeza de sistemas.

Intensidade de emissões			
	Total de emissões de GEE (toneladas de CO ₂ equivalente)	Receita bruta (em milhares de R\$)	Intensidade de GEE
LAMSA	1.314,73	285.003	0,0046
CLN	301,27	46.600	0,0065
CART	1.709,27	272.528	0,0063
MetrôRio	38.601,19	722.677	0,0534
LAMSAC	616,70	196.270	0,0031
GRU Airport	34.016,58	1.763.760	0,0193
Total	76.559,74	3.286.838,00	0,0233

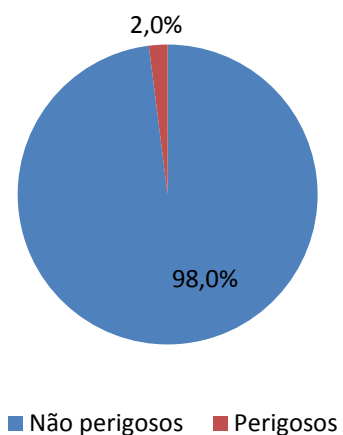
Nota: o reporte da intensidade de emissões inclui apenas as empresas controladas pela Invepar. Para a definição da intensidade de emissões foi usada a metodologia do Índice Carbono Eficiente – ICO₂, da BM&FBovespa.

Resíduos

[GRI G4-EN23]

As empresas do grupo Invepar geram diferentes tipos de resíduos, que vão de resíduos orgânicos, como restos de comida e provenientes de varrição, até resíduos perigosos, como os provenientes de ambulatórios médicos. Em 2014, foram somadas 53,4 milhões de toneladas de resíduos, sendo 52,4 toneladas de não perigosos e 1,0 tonelada de perigosos. Cada empresa gere seus resíduos e métodos de destinação de formas diferentes. Essas formas estão abordadas com detalhes no Índice GRI – Resíduos.

Geração de resíduos no grupo Invepar em 2014 (em toneladas)



Não perigosos	52.346,8
Perigosos	1.069,6
	53.416,4

Notas:

CLN: em 2013 a CLN reportou os valores de disposição de resíduos gerados durante as obras da quinta etapa de duplicação da BA-099. Esses valores foram registrados na ocasião em cumprimento legal à condicionante específica da Licença Ambiental da obra. Como a empresa ainda não possui uma política ambiental definida e nem dispõe de um programa de gerenciamento de resíduos sólidos, não houve contabilização de resíduos em 2014, quando a obra já estava finalizada.

ViaRio: não é feito o controle de resíduos no escritório da ViaRio. No canteiro de obras, a gestão dos resíduos é feita pelo Consórcio Construtor.

Resíduos por método de disposição (em toneladas)	
Aterro sanitário	35.110,0
Aterro controlado	13.829,2
Autoclavagem	339,2
Caçamba estacionária	960,0

Compostagem	18,0
Coprocessamento	103,4
Descontaminação e reciclagem	7,1
Empresas especializadas em tratamento de resíduos	400,9
Incineração	188,4
Processamento	22,3
Reciclagem	2.427,1
Re-refino	10,9
Total de resíduos	53.416,4

Biodiversidade

Quatro empresas do grupo Invepar possuem operações ou instalações em áreas de proteção da biodiversidade - a CLN, a CART, a CRT e a CRA. A BA-099 – administrada pela CLN – intercepta, ao longo do seu trecho, cinco UCs (Unidades de Conservação) inseridos no bioma de Mata Atlântica. Mais de 80% da rodovia passa por esses espaços protegidos. Por essa razão, a empresa tem como premissa obedecer às legislações específicas e manter um diálogo participativo com as comunidades inseridas em sua área de influência e com as gestões das Unidades de Conservação afetadas pelo empreendimento. Não há, contudo, políticas, metas ou programas formalizados em relação à gestão da biodiversidade. Apesar disso, 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. A CART, responsável pela concessão, baseia-se nos relatórios IBGE para Aves (2005); Mamíferos, Répteis e Anfíbios (2006) e Insetos e Outros Invertebrados (2007) para mapear e monitorar desde 2009 as espécies de fauna ameaçadas de extinção nesses locais. Além disso, como a ocorrência de acidentes envolvendo o tráfego de veículos nas rodovias pode reduzir o número de espécies às margens das rodovias, a empresa controla o índice de atropelamento de animais. A partir dos resultados são identificados os pontos onde é necessário implantar passagens de fauna, que, combinadas com telas de condução e sinalização, vêm acarretando na redução do índice de atropelamento de animais.

A rodovia BR-116/RJ, por sua vez, atravessa em determinado trecho o Parque Nacional da Serra dos Órgãos e margeia o Parque Estadual dos Três Picos. Para mitigar seus impactos, a empresa assumiu programas com a administração dessas unidades de conservação e mantém em dia suas licenças ambientais. Possui

também um programa de monitoramento de animais silvestres encontrados e/ou atropelados na rodovia. O acompanhamento das espécies também é feito por um consultor. Esses animais são encaminhados para o Parque Nacional, onde a CRT disponibiliza equipe de biólogos e veterinários. A empresa conduz, ainda, iniciativa de recuperação de áreas degradadas com substituição de espécies vegetais exóticas por nativas.

O Complexo Viário de Suape, gerido pela CRA, está inserido em Áreas de Preservação Permanentes, incluindo mangues e resquícios de Mata Atlântica. A empresa administra seus impactos nesse entorno atendendo a todas as exigências ambientais pertinentes e aos requisitos legais, e por meio de ações específicas. Estão incluídas: resgate de animais, combate a incêndios na faixa de domínio, entre outras. A empresa faz, ainda, a recomposição florestal em uma área de cinco hectares como cumprimento à compensação ambiental pela instalação da rodovia.

Entre as empresas localizadas em áreas com características urbanas, a CBN identifica espécies que transitam pela rodovia e busca adotar medidas para diminuir a quantidade de animais atropelados por meio da implantação de passagens especiais. O monitoramento acontece, no geral, trimestralmente, mas, no caso das obras, o acompanhamento é diário. Apenas uma parte da operação da concessionária se localiza na Área de Proteção Ambiental Joanes-Ipitanga, o que significa que a empresa segue medidas legais e proativas.

GRU Airport também toma medidas em relação às espécies que circulam pelo aeroporto. A empresa coloca em prática o Programa de Gerenciamento de Risco da Fauna, que visa garantir a segurança das operações. Ele envolve ações de monitoramento, análise de colisões, avaliação de risco, ações de manejo, redução de fatores atrativos e articulações com órgãos externos. GRU Airport conta com uma equipe dedicada ao programa.

A ViaRio, por sua vez, precisou avaliar as espécies de fauna e flora presentes na cidade do Rio de Janeiro ao longo do traçado da via expressa transolímpica para obter o licenciamento necessário às obras. Apesar de passar pelo perímetro urbano, foram identificadas diversas espécies.

Espécies identificadas em monitoramentos divididas por risco de extinção								
	CLN	CART	CBN	CRT	CRA	ViaRio	GRU Airport	Total
Criticamente ameaçada	0	4	0	3	0	0	0	7
Ameaçada	0	1	0	11	0	0	0	12
Vulnerável	5	18	0	3	0	9	0	35

Quase ameaçada	2	0	0	10	0	13	0	25
Mínimo de preocupação	1	0	0	46	0	1	0	48
Total	8	23	0	73	0	23	0	127

Fontes:

CLN: Listas da IUCN e do Ministério do Meio Ambiente.

CART: Livro Vermelho da Fauna Ameaçada de Extinção do Estado de São Paulo (Governo do Estado de São Paulo, 2010) e Fauna Ameaçada de Extinção (IBGE, 2006 e 2007).

CBN: Lista Vermelha da IUCN.

CRT: Lista Vermelha da IUCN.

ViaRio: Lista Vermelha da IUCN.

GRU Airport: Em 2013, GRU Airport havia avistado a espécie *Parabuteo unicinctus* - Gavião Asa de Telha em no sistema de pistas do aeroporto, classificada como Vulnerável por meio do Decreto Estadual nº 56.031, de 20 de julho de 2010. Em 2014, não foi verificada a presença da espécie.

Conformidade

[G4-EN29 G4-EN34]

Devido à atenção dispensada ao tema, nenhuma das empresas do grupo Invepar recebeu, em 2014, multas significativas ou sanções não monetárias relacionadas a não conformidades ambientais. Quanto à queixas, foram registradas 73 nos mecanismos formais, incluindo os externos, como órgãos ambientais. Dessas, 73 foram tratadas ainda em 2014, das quais 68 já foram resolvidas. Apenas uma queixa de período anterior, referente à CLN, foi solucionada nesse mesmo ano.

0 multas significativas ou sanções não monetárias ambientais em 2014

105 queixas ambientais recebidas em 2014

104 queixas tratadas no ano

91 queixas resolvidas

	Número total de queixas sobre impactos ambientais registradas em mecanismos de reclamações formais durante o	Número de queixas abordadas durante o período coberto pelo	Número de queixas resolvidas durante o período coberto pelo	Número total de queixas sobre impactos ambientais registradas antes 2014 que
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------

	período do relatório	relatório	relatório	foram resolvidas durante o ano
LAMSA	14	14	14	0
CLN	1	1	1	1
CART	6	6	4	0
MetrôRio	1	1	1	0
CBN	3	3	0	0
CRT	2	2	2	0
CRA	0	0	0	0
LAMSAC	20	20	20	0
ViaRio	26	26	26	0
GRU Airport	0	0	0	0
Total	73	73	68	1

Relatório de asseguração limitada

Relatório de Asseguração Limitada dos Auditores Independentes sobre as informações de sustentabilidade contidas no Relatório Anual 2014

Aos Administradores e acionistas

Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. – INVEPAR

Rio de Janeiro- RJ

Introdução

Fomos contratados pela Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. – INVEPAR (a “Companhia”) para apresentar nosso relatório de asseguração limitada sobre a compilação e adequada apresentação das informações de sustentabilidade contidas no Relatório Anual 2014 da Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. – INVEPAR (“Relatório Anual 2014”), relativas ao exercício findo em 31 de dezembro de 2014.

Responsabilidades da administração sobre o Relatório Anual 2014

A administração da Companhia é responsável pela compilação e adequada apresentação das informações de sustentabilidade contidas no Relatório Anual 2014 de acordo com as diretrizes do *Global Reporting Initiative* (GRI-G4) e pelos controles internos que ela determinou como necessários para permitir a elaboração dessas informações livres de distorções relevantes, independentemente se causadas por fraude ou erro.

Responsabilidade dos auditores independentes

Nossa responsabilidade é expressar conclusão sobre a compilação e adequada apresentação das informações de sustentabilidade contidas no Relatório Anual 2014, com base no trabalho de asseguração limitada conduzido de acordo com NBC TO 3000 - "Trabalhos de Asseguração Diferente de Auditoria e Revisão", emitida pelo Conselho Federal de Contabilidade (“CFC”), que é equivalente à norma internacional ISAE 3000 - *Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information*, emitida pelo *International Auditing and Assurance Standards Board* (IAASB). Essas normas requerem o cumprimento de exigências éticas, incluindo requisitos de independência, e que o trabalho seja executado com o objetivo de se obter segurança limitada de que as informações de sustentabilidade contidas no Relatório Anual 2014, tomadas em conjunto, estão livres de distorções relevantes.

Um trabalho de asseguração limitada conduzido de acordo com a NBC TO 3000 e a ISAE 3000 consiste, principalmente, de indagações à administração e outros profissionais da Companhia envolvidos na elaboração das informações de sustentabilidade, assim como pela aplicação de procedimentos analíticos para se obter evidência que possibilite concluir na forma de asseguração limitada sobre as informações tomadas em conjunto. Um trabalho de asseguração limitada requer, também, a execução de procedimentos adicionais, quando o auditor independente toma conhecimento de assuntos que o levem a acreditar que as informações de sustentabilidade, tomadas em conjunto, podem apresentar distorções relevantes.

Os procedimentos selecionados basearam-se na nossa compreensão dos aspectos relativos à compilação e apresentação das informações de sustentabilidade contidas no Relatório Anual 2014, de outras circunstâncias do trabalho e da nossa consideração sobre áreas onde distorções relevantes poderiam existir. Os procedimentos compreenderam:

- (a) o planejamento dos trabalhos, considerando a relevância, o volume de informações quantitativas e qualitativas e os sistemas operacionais e de controles internos que serviram de base para a elaboração das informações de sustentabilidade constantes do Relatório Anual 2014;
- (b) o entendimento da metodologia de cálculos e dos procedimentos para a compilação dos indicadores por meio de entrevistas com os gestores responsáveis pela elaboração das informações;
- (c) aplicação de procedimentos analíticos sobre as informações quantitativas e indagações sobre as informações qualitativas e sua correlação com os indicadores divulgados nas informações de sustentabilidade contidas no Relatório Anual 2014;
- (d) Obtenção de evidências dos indicadores do GRI - G4, selecionados como os mais relevantes (materiais), contidos no Relatório Anual 2014, e apresentados no “Índice Remissivo GRI”.

Os trabalhos de asseguração limitada compreenderam, também, a aplicação de procedimentos quanto à aderência com as diretrizes do *Global Reporting Initiative* (GRI-G4) aplicáveis na elaboração das informações de sustentabilidade contidas no Relatório Anual 2014.

Acreditamos que a evidência obtida em nosso trabalho é suficiente e apropriada para fundamentar nossa conclusão na forma limitada.

Alcance e limitações

Os procedimentos aplicados em um trabalho de asseguarção limitada são substancialmente menos extensos do que aqueles aplicados em um trabalho de asseguarção razoável, que tem por objetivo emitir uma opinião sobre a compilação e adequada apresentação das informações de sustentabilidade contidas no Relatório Anual 2014. Conseqüentemente, não nos foi possível obter segurança razoável de que tomamos conhecimento de todos os assuntos que seriam identificados em um trabalho de asseguarção razoável, que tem por objetivo emitir uma opinião. Caso tivéssemos executado um trabalho com o objetivo de emitir uma opinião, poderíamos ter identificado outros assuntos e eventuais distorções que podem existir nas informações de sustentabilidade contidas no Relatório Anual 2014. Dessa forma, não expressamos uma opinião sobre essas informações.

Os dados não financeiros estão sujeitos a mais limitações inerentes do que os dados financeiros, dada a natureza e a diversidade dos métodos utilizados para determinar, calcular ou estimar esses dados. Interpretações qualitativas de materialidade, relevância e precisão dos dados estão sujeitas a pressupostos individuais e a julgamentos. Adicionalmente, não realizamos qualquer trabalho em dados informados para os exercícios anteriores, nem em relação a projeções futuras e metas.

Conclusão

Com base nos procedimentos realizados, descritos neste relatório, nada chegou ao nosso conhecimento que nos leve a acreditar que as informações de sustentabilidade contidas no Relatório Anual 2014 da Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. – INVEPAR não tenham sido compiladas e adequadamente apresentadas, em todos os aspectos relevantes, de acordo com as diretrizes do *Global Reporting Initiative* (GRI-G4).

Outros assuntos

Auditoria das demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2014

As demonstrações contábeis da Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. – INVEPAR referentes ao exercício social findo em 31 de dezembro de 2014 foram auditadas por outros auditores independentes, que emitiram seu parecer de auditoria em 26 de março de 2015, sem ressalvas. Os indicadores de desempenho sociais e ambientais baseados em informações contábeis, e apresentados no Relatório Anual 2014 foram extraídos dessas demonstrações contábeis, as quais não foram objeto de asseguarção para fins desta revisão.

Rio de Janeiro, 4 de maio de 2015



Relatório Anual 2014

PricewaterhouseCoopers
Auditores Independentes
CRC 2SP000160/O-5 "F" RJ

Andre Pannunzio Candido Oliveira
Contador CRC SP-196603/O-1 "S" RJ

Índice remissivo GRI

Os indicadores reportados cobrem o período entre 1º de janeiro e 31 de dezembro de 2014 e se referem às empresas em operação – Linha Amarela (LAMSA), Concessionária Litoral Norte (CLN), MetrôRio, Concessionária Auto Raposo Tavares (CART), Concessionária Bahia Norte (CBN), Concessionária Rio-Teresópolis (CRT), Concessionária Rota do Atlântico (CRA), Concessionária LAMSAC e GRU Airport. Como são pré-operacionais, a ViaRio, a VLT Carioca e a Via 040 reportaram apenas os indicadores que já são aplicáveis às suas atividades. A *holding*, como sede administrativa, relatou os indicadores padrão gerais. Quanto aos padrões específicos, relatou os de recursos humanos relacionados ao porte da organização e, como também faz o inventário de emissões, os indicadores relativos a esse tema. Não foram incluídos indicadores referentes à empresa MetrôBarra.

Conteúdos Padrão Gerais		Página/Resposta	Verificação externa
Estratégia e Análise			
G4-1	Declaração do principal tomador de decisão da organização sobre a relevância da sustentabilidade	Mensagem do Presidente	
Perfil Organizacional			
G4-3	Nome da organização	Home do RA 2014	
G4-4	Principais marcas, produtos e serviços	Perfil da Invepar	
G4-5	Localização da sede da organização	Av. Almirante Barroso, 52. Centro - Rio de Janeiro. Brasil	

G4-6	Número e nome de países em que a organização opera	Perfil da Invepar	
G4-7	Natureza da propriedade e forma jurídica da organização	Modelo de governança corporativa	
G4-8	Mercados em que a organização atua	Perfil da Invepar	
G4-9	Porte da organização	Perfil da Invepar Gestão de pessoas Desempenho financeiro	
G4-10	Número total de empregados por tipos de contrato de trabalho e emprego, e gênero	Gestão de pessoas	LAMSA CLN CART MetrôRio CBN CRA LAMSAC GRU Airport

G4-11	Percentual do total de empregados cobertos por acordos de negociação coletiva	<p>Todas as empresas possuem 100% de colaboradores próprios cobertos por acordos de negociação coletiva, com exceção da LAMSAC e da Via 040. A LAMSAC não conta atualmente com acordo de negociação coletiva assinado. Apesar de não haver impedimentos para a organização sindical na legislação peruana, a empresa não registrou, em 2014, nenhum movimento interno nesse sentido. A Via 040 estava, nesse mesmo ano, em negociação com o sindicato para a representação de seus colaboradores, mas essa iniciativa ainda não havia sido finalizada até o fim de dezembro.</p>	
G4-12	Descrição da cadeia de fornecedores da organização	Fornecedores	
G4-13	Mudanças significativas ocorridas no período coberto pelo relatório em relação ao porte, estrutura, participação acionária ou cadeia de fornecedores	Não ocorreram mudanças significativas relacionadas a porte, estrutura, participação acionária ou cadeia de fornecedores no período coberto pelo relatório.	

G4-14	Como a organização adota a abordagem ou o princípio da precaução	A Invepar possui um processo estruturado de gestão de riscos. A metodologia adotada segue os parâmetros da ISO 31000 (Gestão de Risco Corporativo) e é conduzido para identificar e administrar eventos que possam afetar os negócios e a sociedade. Essa abordagem considera que a origem dos riscos pode estar relacionada às categorias de natureza estratégica, financeira, de imagem, socioambiental e operacional. Saiba mais em Gestão de Riscos.	
G4-15	Cartas, princípios ou outras iniciativas que a organização subescreve ou endossa	Clique aqui para ver a resposta.	
G4-16	Participação em associações	Clique aqui para ver a resposta.	
Aspectos Materiais Identificados e Limites			
G4-17	Entidades incluídas nas demonstrações financeiras consolidadas ou documentos equivalentes	A <i>holding</i> e todas as empresas concessionárias foram incluídas nas demonstrações financeiras consolidadas do grupo Invepar. A PEX também consta do documento. A exceção é a MetrôBarra. Lista das empresas incluídas: Invepar (holding), LAMSA, CLN, CART, MetrôRio, CBN, CRT, CRA, LAMSAC, GRU Airport, ViaRio, VLT, Via 040 e PEX. Todas essas empresas, incluindo a MetrôBarra, foram abordadas neste relatório.	

G4-18	Processo adotado para definir o conteúdo do relatório e os limites dos Aspectos	Sobre o relatório	
G4-19	Aspectos materiais identificados	Sobre o relatório	
G4-20	Limite dos aspectos dentro da organização	Sobre o relatório	
G4-21	Limite do aspecto fora da organização	Sobre o relatório	
G4-22	Efeito de reformulações de informações fornecidas em relatórios anteriores	Não foram reformuladas informações fornecidas em relatórios anteriores.	
G4-23	Alterações significativas em relação a períodos cobertos por relatórios anteriores em Escopo e Limites dos Aspectos	Não foram feitas alterações significativas em relação a períodos cobertos por relatórios anteriores.	
Engajamento de <i>Stakeholders</i>			
G4-24	Grupos de <i>stakeholders</i> engajados pela organização	<i>Stakeholders</i>	
G4-25	Base usada para a identificação e a seleção de <i>stakeholders</i>	<i>Stakeholders</i>	
G4-26	Abordagem adotada para engajar <i>stakeholders</i>	<i>Stakeholders</i>	

G4-27	Principais tópicos e preocupações levantadas pelos <i>stakeholders</i> e medidas adotadas pela organização para abordá-los	Stakeholders	
Perfil do Relatório			
G4-28	Período coberto pelo relatório	De 1º de janeiro de 2014 a 31 de dezembro de 2014.	
G4-29	Data do relatório anterior mais recente	O relatório anterior mais recente foi publicado no final de maio de 2014, referente ao ano de 2013.	
G4-30	Ciclo de emissão de relatórios	O ciclo de emissão de relatórios é anual.	
G4-31	Contato para perguntas sobre o relatório ou seu conteúdo	Clique aqui para ver a resposta.	
G4-32	Sumário de conteúdo da GRI	O sumário GRI se encontra nesta página.	
G4-33	Políticas e práticas quanto à verificação externa	O Relatório Anual da Invepar passou pelo processo de asseguração limitada pela primeira vez em 2014. Ver Relatório de Asseguração Limitada . Neste Índice GRI são informadas, por indicador, as empresas cujas respostas foram auditadas.	
Governança			
G4-34	Estrutura de governança e sua composição	Modelo de governança corporativa	
Ética e Integridade			

G4-56	Valores, princípios, padrões e normas de comportamento da organização, como códigos de conduta e de ética	Visão, Missão e Valores	
Conteúdos Padrão Específicos			
Indicador			
Desempenho Econômico			
G4-DMA	Forma de gestão	Gestão do negócio	
G4-EC1	Valor econômico direto gerado e distribuído	Clique aqui para ver a resposta.	
G4-EC4	Assistência financeira recebida do governo	Governo	CART MetrôRio
Impactos econômicos indiretos			
G4-DMA	Forma de gestão	Clique aqui para ver a resposta.	
G4-EC8	Impactos econômicos indiretos significativos, inclusive a extensão dos impactos	Clique aqui para ver a resposta.	
Práticas de compra			
G4-DMA	Forma de gestão	Fornecedores Clique aqui para ver o complemento da resposta.	
G4-EC9	Proporção de gastos com fornecedores locais em unidades operacionais importantes	Fornecedores Clique aqui para ver o complemento da resposta.	
Energia			
G4-DMA	Forma de gestão	Clique aqui para ver a resposta.	

G4-EN3	Consumo de energia dentro da organização	Energia Clique aqui para ver o complemento da resposta.	LAMSA MetrôRio CBN CRT CRA GRU Airport
G4-EN6	Redução do consumo de energia	Energia Clique aqui para ver o complemento da resposta.	CART MetrôRio GRU Airport
Água			
G4-DMA	Forma de gestão	Clique aqui para ver a resposta.	
G4-EN8	Total de retirada de água por fonte	Água Clique aqui para ver o complemento da resposta.	MetrôRio CBN CRT GRU Airport
G4-EN10	Percentual e volume total de água reciclada e reutilizada	Água Clique aqui para ver o complemento da resposta.	
Biodiversidade			
G4-DMA	Forma de gestão	Biodiversidade	
G4-EN14	Número total de espécies incluídas na lista vermelha da IUCN e em listas nacionais de conservação com habitats situados em áreas afetadas por operações da organização, discriminadas por nível de risco de extinção	Biodiversidade O reporte não inclui a holding, a LAMSA , o MetrôRio, a LAMSAC e a VLT Carioca por se tratarem de empresas instaladas no perímetro urbano. A Via 040 não relatou o indicador porque ainda não possui mecanismos de controle dos dados de biodiversidade.	CRT CRA GRU Airport
Emissões			

G4-DMA	Forma de gestão	Emissões Clique aqui para ver o complemento da resposta.	
G4-EN15	Emissões diretas de gases de efeito estufa (Escopo 1)	Emissões Clique aqui para ver o complemento da resposta.	CART MetrôRio CBN CRA GRU Airport
G4-EN16	Emissões indiretas de gases de efeito estufa (GEE) provenientes da aquisição de energia (Escopo 2)	Emissões Clique aqui para ver o complemento da resposta.	CART MetrôRio CBN CRA GRU Airport
G4-EN17	Outras emissões indiretas de gases de efeitos estufa (GEE) (Escopo 3)	Emissões Clique aqui para ver o complemento da resposta.	CART MetrôRio CBN CRA GRU Airport
G4-EN18	Intensidade de emissões de gases de efeito estufa (GEE)	Emissões Clique aqui para ver o complemento da resposta.	MetrôRio CBN GRU Airport
G4-EN20	Emissões de substâncias que destroem a camada de ozônio (SDO)	Emissões Clique aqui para ver o complemento da resposta.	MetrôRio CBN GRU Airport
Efluentes e resíduos			
G4-DMA	Forma de gestão	Clique aqui para ver a resposta.	

G4-EN22	Descarte total de água, discriminado por qualidade e destinação	Água Clique aqui para ver o complemento da resposta.	MetrôRio GRU Airport
G4-EN23	Peso total de resíduos, discriminado por tipo e método de disposição	Resíduos Clique aqui para ver o complemento da resposta.	LAMSA MetrôRio LAMSAC GRU Airport
Conformidade			
G4-DMA	Forma de gestão	Clique aqui para ver a resposta.	
G4-EN29	Valor monetário de multas significativas e números total de sanções não monetárias aplicadas em decorrência da não conformidade em com leis e regulamentos ambientais	Conformidade	CLN CBN CRT ViaRio
Geral			
G4-DMA	Forma de gestão	Investimentos ambientais	
G4-EN31	Total de investimentos e gastos com proteção ambiental, discriminado por tipo	Investimentos ambientais	CART ViaRio GRU Airport
Avaliação ambiental de fornecedores			
G4-DMA	Forma de gestão	Clique aqui para ver a resposta.	
G4-EN33	Impactos ambientais negativos significativos reais e potenciais na cadeia de fornecedores e medidas tomadas a esse respeito	Fornecedores Clique aqui para ver o complemento da resposta.	LAMSA CLN CRA
Mecanismos de queixas e reclamações relativas a impactos ambientais			

G4-DMA	Forma de gestão	Clique aqui para ver a resposta.	
G4-EN34	Número de queixas e reclamações relacionadas a impactos ambientais registradas, processadas e solucionadas por meio de mecanismo formal	Conformidade Clique aqui para ver o complemento da resposta.	LAMSA CLN MetrôRio CBN CRT CRA ViaRio GRU Airport
Emprego			
G4-DMA	Forma de gestão	Clique aqui para ver a resposta.	
G4-LA1	Número total e taxas de novas contratações de empregados e rotatividade de empregados por faixa etária, gênero e região	Gestão de pessoas Clique aqui para ver o complemento da resposta.	LAMSA CLN CART MetrôRio CBN CRA LAMSAC GRU Airport
Relações trabalhistas			
G4-DMA	Forma de gestão	Clique aqui para ver a resposta.	
G4-LA4	Prazo mínimo de notificação sobre mudanças operacionais e se elas são especificadas em acordos de negociação coletiva	Clique aqui para ver a resposta.	
Saúde e segurança no trabalho			
G4-DMA	Forma de gestão	Saúde e segurança Clique aqui para ver o complemento da resposta.	
G4-LA5	Percentual da força do trabalho representada em comitês formais de saúde e segurança, compostos por empregados de diferentes níveis hierárquicos, que ajudam a monitorar e orientar programas de saúde e segurança no trabalho	Saúde e segurança Clique aqui para ver o complemento da resposta.	

G4-LA6	Tipos e taxas de lesões, doenças ocupacionais, dias perdidos, abseteísmo e número de óbitos relacionados ao trabalho, discriminado por região e gênero	Saúde e segurança Clique aqui para ver o complemento da resposta.	LAMSA CLN CART MetrôRio CBN CRA LAMSAC GRU Airport Via 040
G4-LA7	Empregados com alta incidência ou alto risco de doenças relacionadas à sua ocupação	Saúde e segurança Clique aqui para ver o complemento da resposta.	LAMSA CLN CART MetrôRio CBN CRT CRA ViaRio LAMSAC GRU Airport
Treinamento e educação			
G4-DMA	Forma de gestão	Clique aqui para ver a resposta.	
G4-LA9	Número médio de horas de treinamento por ano por empregado, discriminado por gênero e categoria funcional	Densenvolvimento profissional - http://extapps.mz-ir.com/rao/invepar/2014/interna.asp?i=0&pag=12&secao=1	LAMSA CLN CART MetrôRio CBN CRA GRU Airport
Diversidade e igualdade de oportunidade			
G4-DMA	Forma de gestão	Clique aqui para ver a resposta.	

G4-LA12	Composição dos grupos responsáveis pela governança e discriminação de empregados por categoria funcional, de acordo com gênero, faixa etária, minorias e outros indicadores de diversidade	Perfil do quadro funcional Clique aqui para ver o complemento da resposta.	LAMSA CLN CART MetrôRio CBN CRA LAMSAC GRU Airport
Avaliação de fornecedores em práticas trabalhistas			
G4-DMA	Forma de gestão	Clique aqui para ver a resposta.	
G4-LA15	Impactos negativos significativos reais e potenciais para as práticas trabalhistas na cadeia de fornecedores e medidas tomadas a esse respeito	Fornecedores Clique aqui para ver o complemento da resposta.	CART GRU Airport
Mecanismos de queixas e reclamações relacionadas a práticas trabalhistas			
G4-DMA	Forma de gestão	Clique aqui para ver a resposta.	
G4-LA16	Número de queixas e reclamações relacionadas a práticas trabalhistas registradas, processadas e solucionadas por meio de mecanismo formal	Público interno Clique aqui para ver o complemento da resposta.	<i> Holding</i> CART MetrôRio CRT ViaRio GRU Airport
Investimentos			
G4-DMA	Forma de gestão	Clique aqui para ver a resposta.	
G4-HR1	Número total e percentual de acordos e contratos de investimentos significativos que incluem cláusulas de direitos humanos ou que foram submetidos à avaliação referente a direitos humanos	Clique aqui para ver a resposta.	LAMSA CLN MetrôRio CRT LAMSAC GRU Airport

Trabalho forçado ou análogo ao escravo			
G4-DMA	Forma de gestão	Clique aqui para ver a resposta.	
G4-HR6	Operações e fornecedores identificados como de risco significativo para a ocorrência de trabalho forçado ou análogo ao escravo e medidas tomadas para contribuir para a eliminação de todas as formas de trabalho forçado ou análogo ao escravo	Clique aqui para ver a resposta.	CLN MetrôRio CBN LAMSAC
Práticas de segurança			
G4-DMA	Forma de gestão	Clique aqui para ver a resposta.	
G4-HR7	Percentual do pessoal de segurança que recebeu treinamento nas políticas ou procedimentos da organização relativos a direitos humanos que sejam relevantes às operações	Clique aqui para ver a resposta.	LAMSA MetrôRio
Mecanismos de queixas e reclamações relacionadas a direitos humanos			
G4-DMA	Forma de gestão	Clique aqui para ver a resposta.	
G4-HR12	Número de queixas e reclamações relacionadas a impactos em direitos humanos registradas, processadas e solucionadas por meio de mecanismo formal	Clique aqui para ver a resposta.	CLN MetrôRio ViaRio GRU Airport
Comunidades locais			
G4-DMA	Forma de gestão	Clique aqui para ver a resposta.	
G4-SO1	Percentual de operações com programas implementados de engajamento da comunidade local, avaliação de impactos e desenvolvimento local	Comunidade	LAMSA GRU Airport
Combate à corrupção			
G4-DMA	Forma de gestão	A Lei Anticorrupção	
G4-SO3	Número total e percentual de operações submetidas a avaliações de riscos relacionados à corrupção e os riscos significativos identificados	A Lei Anticorrupção	<i> Holding </i>
G4-SO4	Comunicação e treinamento em políticas e procedimentos de combate à corrupção	A Lei Anticorrupção Clique aqui para ver a complementação da resposta.	<i> Holding </i>

G4-SO5	Casos confirmados de corrupção e medidas tomadas	A Lei Anticorrupção	<i> Holding</i>
Políticas públicas			
G4-DMA	Forma de gestão	Clique aqui para ver a resposta.	
G4-SO6	Valor total de contribuições para partidos políticos e políticos, discriminado por país e destinatário/beneficiário	Nenhuma das empresas do grupo Invepar fez doações a partidos políticos ou políticos em 2014. O Código de Ética e Conduta, que vigora sobre a <i>holding</i> e as controladas, proíbe expressamente essa prática.	
Saúde e segurança do cliente			
G4-DMA	Forma de gestão	Clique aqui para ver a resposta.	
G4-PR1	Percentual de categorias de produtos e serviços significativas para as quais são avaliados impactos na saúde e segurança buscando melhorias	Clique aqui para ver a resposta.	GRU Airport
Rotulagem de produtos e serviços			
G4-DMA	Forma de gestão	Clique aqui para ver a resposta.	
G4-PR5	Resultados de pesquisas de satisfação do cliente	Satisfação dos usuários	LAMSA MetrôRio CRA GRU Airport
Conformidade			
G4-DMA	Forma de gestão	Clique aqui para ver a resposta.	
G4-PR9	Valor monetário de multas significativas aplicadas em razão de não conformidade com leis e regulamentos relativos ao fornecimento e uso de produtos e serviços	Apenas o MetrôRio pagou multas devido a não conformidades com leis e regulamentos relativos ao fornecimento e uso de produtos e serviços em 2014, no valor de R\$ 581.689,18. A empresa não julga a relevância dessas multas uma vez que todas versam sobre descumprimento de algum tipo de obrigação existente no Contrato de Concessão.	CLN MetrôRio CBN

Complementações do índice GRI

G4-10

Colaboradores próprios	
Total de colaboradores próprios em tempo integral	7.772
Total de colaboradores próprios em meio período	191
Total de colaboradores próprios (tempo integral + meio período)	7.963
Colaboradores terceiros	
Total de colaboradores terceiros	15.615
Total de colaboradores em tempo integral (próprios + terceiros)	23.578

Colaboradores por gênero	
Mulheres	
Total de colaboradoras próprias em tempo integral	2.627
Total de colaboradoras próprias em meio período	94
Total de colaboradoras próprias	2.721
Homens	
Total de colaboradores próprios em tempo integral ¹	5.145
Total de colaboradores próprios em meio período	97

Total de colaboradores próprios	5.242
Total de colaboradores	7.963

Colaboradores por categoria funcional	
Presidência ¹	10
Diretores	40
Gerência	156
Administrativo	1.630
Operacional	5.819
Estagiários	95
Aprendizes	160
Total	7.910²

Nota:

1. No MetrôRio e na CRT os profissionais com funções de presidentes são considerados diretores estatutários. A LAMSA está sem a figura de presidente.
2. Não contabiliza colaboradores próprios com contrato por prazo determinado ou temporário da CRT (27) e de GRU Airport (26), pois essas empresas não os alocam em categorias funcionais específicas.

Colaboradores por empresa			
	Total de colaboradores próprios	Total de colaboradores terceiros	Total de colaboradores
<i> Holding </i>	108	8	116
LAMSA	397	322	770
CLN	171	126	297
CART	673	3.181	3.854
MetrôRio	2.578	2.195	4.773
CBN ¹	470	-	470

CRT	384	656	1.040
CRA	178	171	349
ViaRio ²	45	-	45
LAMSAC	646	77	723
GRU Airport	1.764	5.418	7.182
VLT Carioca ¹	72	-	72
Via 040	477	3.461	3.938
Total	7.963	15.615	23.578

Nota:

1. A CBN e a VLT Carioca não possuem atualmente mecanismos de controle do quadro composto por colaboradores terceiros.
2. A ViaRio não possui atualmente colaboradores terceiros em seu quadro funcional.

G4-11

Todas as empresas possuem 100% de colaboradores próprios cobertos por acordos de negociação coletiva, com exceção da LAMSAC e da Via 040. A LAMSAC não conta atualmente com acordo de negociação coletiva assinado. Apesar de não haver impedimentos para a organização sindical na legislação peruana, a empresa não registrou, em 2014, nenhum movimento interno nesse sentido. A Via 040 estava, nesse mesmo ano, em negociação com o sindicato para a representação de seus colaboradores, mas essa iniciativa ainda não havia sido finalizada até o fim de dezembro.

G4-12 e EC9

	Número de fornecedores na cadeia de fornecimento	Número estimado de subfornecedores na cadeia de fornecimento	Valor de pagamentos feitos a fornecedores em 2014 (em mil R\$)	Porcentagem de gastos com fornecedores locais (%)	Total de gastos com fornecedores locais

LAMSA	684	-	78.887,64	100%	78.887,64
CLN	336	148	40.488,00	100%	40.488,00
CART	792	2.855	498.501,02	13%	63.359,48
MetrôRio	1.778	1.905	570.101,98	40%	229.272,08
CBN	7	-	14.800,00	3%	461,45
CRT	740	2.220	37.000,00	34%	12.730,72
CRA	400	40.000	40.000,00	59%	23.500,00
LAMSAC	841	-	301.489,90	3%	8.980,00
GRU AIRPORT	293	15	393.700,00	3%	10.675,64
Via 040	991	778	571.621,00	-	-
Total	6.862	47.921	2.546.590	18%	468.355

Tipos de fornecedores considerados por empresa:

LAMSA fornecedores de materiais, serviços médicos, serviços de manutenção civil e elétrica de caráter permanente; serviços de conservação e manutenção de áreas verdes em caráter permanente, incluindo todo serviço de paisagismo; serviços de transporte de valores e manuseio em tesouraria; locação de equipamentos; serviços de limpeza e conservação e serviços de segurança. Atualmente a empresa não tem como estimar o número de subfornecedores na cadeia de suprimentos.

CLN: fornecedores de infraestrutura rodoviária (construção e pavimentação); socorro médico e resgate na rodovia; socorro mecânico (atendimento ao usuário); tecnologia da informação (sistema de arrecadação do pedágio, manutenção e modernização); manutenção da rodovia (obras civis, drenagem, limpeza e sinalização); segurança viária (defensas metálicas, produtos e serviços de sinalização); combustíveis; ações de conservação ambiental; capacitação e treinamento; pessoal e benefícios; segurança patrimonial; e vigilância.

CART: fornecedores de serviço de socorro médico e mecânico (atendimento aos usuários da rodovia); obras civis; prestadores de serviços em geral e fornecimento de materiais; máquinas e equipamentos.

MetrôRio: fornecedores de energia elétrica; benefícios para os colaboradores; serviços de gestão; assistência médica; material de reposição e operação; e serviços de obra civil.

CBN: fornecedores de transporte de valores; transporte de funcionários; limpeza e conservação das bases operacionais; serviço de socorro mecânico; conservação de rotina da rodovia; segurança e vigilância das bases operacionais e socorro médico. Os fornecedores da cadeia de suprimentos da CBN não possuem subcontratadas.

CRT: fornecedores de seguro para a rodovia e diversos prestadores de serviços, a maioria ligada às obras realizadas ao longo da rodovia.

CRA: fornecedores de serviços de conformação e conservação da rodovia, automação das praças, vigilância patrimonial, painéis de mensagem variável, materiais para automação, serviços advocatícios e sinalização da rodovia.

LAMSAC: fornecedores de construção civil; limpeza de via; manutenção de ar; manutenção elétrica; sinalização; e cercas metálicas. Atualmente a empresa não tem como estimar o número de subfornecedores na cadeia de suprimentos.

GRU Airport: no setor aeroportuário há, predominantemente, a contratação de serviços corporativos de suporte e/ou apoio à manutenção e operação dos subsistemas para o funcionamento do aeroporto. Nesse sentido, entre os principais fornecedores da empresa destacam-se os serviços de mão de obra, logística, manutenção e saúde e segurança.

Via 040: fornecedores de engenharia; *softwares*; manufatura; serviços; e instituição financeira. A Via 040 está em momento de adequação, melhorias e construção de sua malha viária. Também está se preparando para iniciar a arrecadação via pedágio, motivo pelo qual seus principais fornecedores em 2014 estavam relacionados a essas demandas. Em 22 de outubro a Via 040 iniciou as operações de atendimento e suporte aos usuários da rodovia sob concessão. Para isso foram contratados fornecedores que supririam as demandas desse tipo de atendimento, como veículos, painéis de mensagens, ambulâncias, equipamentos de resgate, equipamentos de Centro de Controle Operacional etc.

EC9

Ver Fornecedores. Foram consideradas unidades operacionais importantes as empresas do grupo Invepar.

Fornecedores locais por empresa:

LAMSA: empresas que atuam na Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

CLN: empresas que atuam no município onde está sediada a empresa: Camaçari (Bahia).

CART: empresas que atuam nas 34 cidades ao longo do corredor principal da Rodovia Raposo Tavares.

MetrôRio: empresas que atuam no Estado do Rio de Janeiro.

CBN: empresas que atuam nos municípios de localização das Praças de Pedágio da concessionária e suas BSO (Bases de Serviços Operacionais). São eles: Salvador; Camaçari; Simões Filho; Candeias; Mata de São João, Lauro de Freitas e Dias D'ávil (BA).

CRT: empresas que atuam nos locais que têm sede nos municípios pelos quais a rodovia passa: Duque de Caxias, Magé, Guapimirim, Teresópolis, Sapucaia e São José do Vale do Rio Preto (RJ).

CRA: empresas que atuam nos municípios de Ipojuca, Cabo de Santo Agostinho, Jaboatão dos Guararapes e Recife (PE).

LAMSAC: empresas que atuam dentro da Província de Lima Metropolitana (Peru).

GRU Airport: empresas que atuam no município de Guarulhos e nos municípios do entorno: Arujá, Atibaia, Itaquaquetuba, Mogi das Cruzes e Suzano.

G4-14

A Invepar possui um processo estruturado de gestão de riscos. A metodologia adotada segue os parâmetros da ISO 31000 (Gestão de Risco Corporativo) e é conduzido para identificar e administrar eventos que possam afetar os negócios e a sociedade. Essa abordagem considera que a origem dos riscos pode estar relacionada às categorias de natureza estratégica, financeira, de imagem, socioambiental e operacional. Saiba mais em Gestão de Riscos.

G4-15

Não há cartas, princípios ou outras iniciativas desenvolvidas externamente de caráter econômico, ambiental e social que a organização deva subscrever ou endossar obrigatoriamente. Já as não obrigatórias estão listadas na tabela a seguir.

Nome da carta, princípio ou outras iniciativas	Data de adoção	Países/Unidades Operacionais	Stakeholders envolvidos
Pacto Global	15/07/2010	Invepar (<i>holding</i>)	ONU e comunidade empresarial internacional
Movimento Nacional pela Cidadania e Solidariedade	02/12/2004	Invepar (<i>holding</i>)	Sociedade civil, governos, empresas, ONGs, governo federal, PNUD (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento), entre outros

G4-16

Representantes do grupo Invepar integram órgãos de defesa da atividade de infraestrutura de transportes no Brasil. A Companhia possui acento no Conselho de Administração e participa do Comitê de Comunicação da ABCR (Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias). Também faz parte do Conselho de Infraestrutura da Firjan (Federação do Estado do Rio de Janeiro), participação que julga estratégica para seus negócios. Está presente, ainda, em outras entidades não voltadas à defesa da atividade, mas de atuação importante nos temas relacionados a elas. São os casos do Instituto Ethos de Empresas e Responsabilidade Social, do Gife (Grupo de Institutos e Fundações Empresariais), do Comitê Brasileiro do Pacto Global, da Aberje (Associação Brasileira de Comunicação Empresarial), da Abrasca (Associação Brasileira das Companhias Abertas) e da Anefac (Associação Nacional dos Executivos de Finanças, Administração e Contabilidade). Nas quatro primeiras, participa de projetos ou comissões. Para as duas últimas, contribui com recursos financeiros.

G4-17

A *holding* e todas as empresas concessionárias foram incluídas nas demonstrações financeiras consolidadas do grupo Invepar. A PEX também consta do documento. A exceção é a MetrôBarra. Lista das empresas incluídas: Invepar (*holding*), LAMSA, CLN, CART, MetrôRio, CBN, CRT, CRA, LAMSAC, GRU Airport, ViaRio, VLT, Via 040 e PEX. Todas essas empresas, incluindo a MetrôBarra, foram abordadas neste relatório.

G4-22

Não foram feitas reformulações de informações fornecidas em relatórios anteriores.

G4-23

Este é o primeiro relatório feito pela Invepar seguindo as diretrizes da versão G4 da GRI.

G4-24

A Invepar engaja os seguintes públicos: funcionários; fornecedores; comunidades e sociedade civil (inclui ONGs, associações, lideranças comunitárias, instituições de ensino e entidades de classe); usuários (motoristas, passageiros e clientes); Poder Público (inclui poder concedente, órgãos licenciadores e regulamentadores, empresas públicas, autarquias, poderes executivo, legislativo e judiciário); formadores de opinião e imprensa (inclui consultorias e especialistas em gestão para a sustentabilidade); mercado (inclui outras empresas do setor, investidores, analistas e instituições financeiras) e acionistas e sócios. Ver *Stakeholders*.

G4-25

O processo de definição dos *stakeholders* da Invepar e a determinação dos grupos com os quais se engajar ou não, passa pela avaliação periódica do Comex (Comitê de Executivos da Invepar) e do Comitê de Comunicação. O primeiro se reúne semanalmente, enquanto o último se encontra quinzenalmente.

G4-26

Cada empresa do grupo Invepar, se relaciona com os mesmos grupos de *stakeholders*, porém a ordem de relevância e abordagem do engajamento varia muito entre uma e outra. O nível de relacionamento depende do estágio do empreendimento – se é operacional ou pré-operacional –, das características da concessão, da localização geográfica, além de questões institucionais e do ambiente político. Na *holding*, especial atenção é dada aos públicos: funcionários, mercado (analistas, investidores, bancos), imprensa e acionistas. Para cada um desses públicos, há canais próprios de relacionamento. Saiba mais em Sobre o relatório e *Stakeholders*.

G4-27



Relatório Anual 2014

As preocupações de 2014 cujos registros foram controlados e endereçados foram provenientes do público interno. Existe um grupo de trabalho permanente montando para criar planos de melhoria do clima organizacional, evento de encontro com o Presidente da Companhia, Pesquisa de Clima, entre outros canais de comunicação com os colaboradores, incluindo intranet, TV corporativa e revista interna. A Pesquisa de Clima especificamente é fundamental para conhecer as satisfações e insatisfações dos colaboradores e possibilitar que a Invepar atue sobre elas. Saiba mais sobre esse tema em Gestão de Pessoas.

G4-29

O relatório anterior mais recente foi publicado no final de maio de 2014, referente ao ano de 2013.

G4-30

O ciclo de emissão de relatórios é anual.

G4-31

Responsabilidade Social

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

Relações com Investidores

Fernando G. B. Visser
55 21 2211-1362
fernando.visser@invepar.com.br

G4-33

O Relatório Anual da Invepar passou pelo processo de asseguarção limitada pela primeira vez em 2014. Ver Relatório de Asseguarção Limitada.

No Índice GRI são informadas, por indicador, as empresas cujas respostas foram auditadas.

G4-EC1

Consolidado

Demonstração de Valor Adicionado (em %)
Demonstrativo de Valor Adicionado resumido (em R\$ milhares)

1 – Receitas	6.257.076	
2 - Insumos adquiridos de terceiros	(3.879.994)	
3 - Valor Adicionado bruto (1 - 2)	2.377.082	
4 – Retenções	(840.812)	
5 - Valor Adicionado líquido produzido pela organização (3 - 4)	1.536.270	
6 - Valor Adicionado recebido em transferência	210.390	
7 - Valor Adicionado total a distribuir (5 + 6)	1.746.660	
Demonstração do valor adicionado		
1 – Receitas	Soma dos itens 1.1 a 1.3.	6.257.076
1.1) Vendas de mercadorias, produtos e serviços	Inclui ICMS e IPI incidentes sobre essas receitas, ou seja, corresponde à receita bruta ou faturamento bruto.	3.294.872
1.2) Provisão para devedores duvidosos (reversão/constituição)	Constituição/baixa de provisão para devedores duvidosos.	(25.160)
1.3) Não operacionais	Inclui valores considerados fora das atividades principais da empresa, como ganhos ou perdas na baixa de imobilizados, ganhos ou perdas na baixa de investimentos etc.	2.987.364
2 - Insumos adquiridos de terceiros (inclui ICMS E IPI)	Soma dos itens 2.1 a 2.4.	(3.879.994)
2.1) Matérias-primas consumidas	Incluídas no custo do produto vendido.	(2.824.861)
2.2) Custos das mercadorias e serviços vendidos	Não inclui gasto com pessoal próprio.	(281.821)
2.3) Materiais, energia, serviços de terceiros e outros	Relativos às aquisições e pagamentos a terceiros. Nos custos dos produtos vendidos, materiais, serviços, energia etc. consumidos são considerados ICMS e IPI incluídos no momento das compras, recuperáveis ou não.	(772.459)
2.4) Perda/recuperação de valores	Valores relativos a valor de mercado de estoques e investimentos etc. Atenção: se o valor	(853)

ativos	líquido for positivo, deverá ser somado ao item 1 e não subtraído.	
3 - Valor Adicionado bruto	Diferença entre os itens 1 e 2 (1-2).	2.377.082
4 – Retenções	Item 4.1.	(840.812)
4.1) Depreciação, amortização e exaustão	Despesa contabilizada no período.	(840.812)
5 - Valor Adicionado líquido produzido pela Companhia	Diferença entre os itens 3 e 4 (3-4).	1.536.270
6 - Valor Adicionado recebido em transferência	Soma dos itens 6.1 e 6.2.	210.390
6.1) Resultado de equivalência patrimonial	Inclui os valores recebidos como dividendos relativos a investimentos avaliados ao custo. O resultado de equivalência poderá representar receita ou despesa. Caso seja uma despesa, deverá ser informado entre parênteses.	(8.486)
6.2) Receitas financeiras	Incluir todas as receitas financeiras independentemente de sua origem.	218.876
7 - Valor Adicionado total a distribuir	Soma dos itens 5 e 6 (5+6).	1.746.660
8 - Distribuição do Valor Adicionado	Soma dos itens 8.1 a 8.5.	1.746.660
8.1) Pessoal e encargos	Deverão ser incluídos os encargos com férias, 13º salário, FGTS, alimentação, transporte etc., apropriados ao custo do produto ou resultado do período (não incluir encargos com o INSS).	497.939
8.2) Impostos, taxas e contribuições	Além das contribuições devidas ao INSS, imposto de renda, contribuição social, todos os demais impostos, taxas e contribuições estão incluídos neste item.	472.226
8.3) Juros e aluguéis	Despesas financeiras e de juros relativas a quaisquer tipos de empréstimos e financiamentos junto a instituições financeiras, empresas do grupo ou outras e os aluguéis.	1.253.519
8.4) Juros sobre capital próprio e dividendos	Valores pagos ou creditados aos acionistas. Os juros sobre capital próprio contabilizados como reserva constam no item 8.5.	(214.169)
8.5) Lucros retidos/prejuízo do exercício	Lucros do período destinados às reservas de lucros e eventuais parcelas ainda sem destinação específica.	(262.855)
8.6) Investimentos na comunidade	Doações voluntárias (beneficiários externos à organização), investimentos em infraestrutura (desde que não seja para benefício da organização) e doações de campanhas	-

	políticas (também colocadas separadamente no SO6) estão incluídas.	
Valor econômico acumulado (valor econômico gerado - valor econômico distribuído)	4.510.416	

Holding

Demonstração de Valor Adicionado (em %)		
Demonstrativo de Valor Adicionado resumido (em R\$ milhares)		
1 – Receitas	-	
2 - Insumos adquiridos de terceiros	(13.840)	
3 - Valor Adicionado bruto (1 - 2)	(13.840)	
4 – Retenções	(30.643)	
5 - Valor Adicionado líquido produzido pela organização (3 - 4)	(44.483)	
6 - Valor Adicionado recebido em transferência	(100.594)	
7 - Valor Adicionado total a distribuir (5 + 6)	(145.077)	
Demonstração do valor adicionado		
1 – Receitas	Soma dos itens 1.1 a 1.3.	-
1.1) Vendas de mercadorias, produtos e serviços	Inclui ICMS e IPI incidentes sobre essas receitas, ou seja, corresponde à receita bruta ou faturamento bruto.	-
1.2) Provisão para devedores duvidosos (reversão/constituição)	Constituição/baixa de provisão para devedores duvidosos.	-
1.3) Não operacionais	Inclui valores considerados fora das atividades principais da empresa, como ganhos ou perdas na baixa de imobilizados, ganhos ou perdas na baixa de investimentos etc.	-

2 - Insumos adquiridos de terceiros (inclui ICMS E IPI)	Soma dos itens 2.1 a 2.4.	(13.840)
2.1) Matérias-primas consumidas	Incluídas no custo do produto vendido.	-
2.2) Custos das mercadorias e serviços vendidos	Não inclui gasto com pessoal próprio.	-
2.3) Materiais, energia, serviços de terceiros e outros	Relativos às aquisições e pagamentos a terceiros. Nos custos dos produtos vendidos, materiais, serviços, energia etc. consumidos são considerados ICMS e IPI incluídos no momento das compras, recuperáveis ou não.	(13.844)
2.4) Perda/recuperação de valores ativos	Valores relativos a valor de mercado de estoques e investimentos etc. Atenção: se o valor líquido for positivo, deverá ser somado ao item 1 e não subtraído.	4
3 - Valor Adicionado bruto	Diferença entre os itens 1 e 2 (1-2).	(13.840)
4 – Retenções	Item 4.1.	(30.643)
4.1) Depreciação, amortização e exaustão	Despesa contabilizada no período.	(30.643)
5 - Valor Adicionado líquido produzido pela Companhia	Diferença entre os itens 3 e 4 (3-4).	(44.483)
6 - Valor Adicionado recebido em transferência	Soma dos itens 6.1 e 6.2.	(100.594)
6.1) Resultado de equivalência patrimonial	Inclui os valores recebidos como dividendos relativos a investimentos avaliados ao custo. O resultado de equivalência poderá representar receita ou despesa. Caso seja uma despesa, deverá ser informado entre parênteses.	(120.262)
6.2) Receitas financeiras	Incluir todas as receitas financeiras independentemente de sua origem.	19.668
7 - Valor Adicionado total a distribuir	Soma dos itens 5 e 6 (5+6).	(145.077)
8 - Distribuição do Valor Adicionado	Soma dos itens 8.1 a 8.5.	(145.077)
8.1) Pessoal e encargos	Deverão ser incluídos os encargos com férias, 13º salário, FGTS, alimentação, transporte etc., apropriados ao custo do produto ou resultado do período (não incluir encargos com o INSS).	42.951
8.2) Impostos, taxas e contribuições	Além das contribuições devidas ao INSS, imposto de renda, contribuição social, todos os	7.941

	demais impostos, taxas e contribuições estão incluídos neste item.	
8.3) Juros e aluguéis	Despesas financeiras e de juros relativas a quaisquer tipos de empréstimos e financiamentos junto a instituições financeiras, empresas do grupo ou outras e os aluguéis.	66.886
8.4) Juros sobre capital próprio e dividendos	Valores pagos ou creditados aos acionistas. Os juros sobre capital próprio contabilizados como reserva constam no item 8.5.	-
8.5) Lucros retidos/prejuízo do exercício	Lucros do período destinados às reservas de lucros e eventuais parcelas ainda sem destinação específica.	(262.855)
8.6) Investimentos na comunidade	Doações voluntárias (beneficiários externos à organização), investimentos em infraestrutura (desde que não seja para benefício da organização) e doações de campanhas políticas (também colocadas separadamente no SO6) estão incluídas.	-
Valor econômico acumulado (valor econômico gerado - valor econômico distribuído)	Não se aplica, pois a <i>holding</i> não gera receita.	

G4-EC4

Ver Governo.

Assistência financeira recebida do governo [GRI G4-EC4]*			
Empresas	Benefícios fiscais e tributários	Incentivos financeiros	Total por empresa
CLN	R\$ 566,0		R\$ 566,0
CART	R\$ 15.046,1 mil		R\$ 15.046,1 mil
MetrôRio	R\$ 25.243,4 mil	R\$ 5.569,8 mil	R\$ 30.813,2 mil
CBN	R\$ 3,9 mil		R\$ 3,9 mil
CRA	R\$ 839,5 mil		R\$ 839,5 mil
Total	R\$ 46.703,2 mil		

G4-DMA Impactos econômicos indiretos e G4-EC8

Nenhuma das empresas do grupo Invepar possui processos formais de mapeamento de seus impactos econômicos indiretos. Muitas delas, no entanto, relatam nesta forma de gestão e no indicador EC8 as influências percebidas por meio de processos informais.

LAMSA

Os impactos econômicos gerados a partir do negócio da empresa são de suma importância para o desenvolvimento de ações de outras empresas e negócios na cidade do Rio de Janeiro. A fluidez que a empresa proporciona facilita a mobilidade urbana e impacta na qualidade de vida da população como um todo. A LAMSA não possui um estudo/diagnóstico que permita fornecer informações consistentes sobre seus impactos econômicos indiretos. A empresa não possui uma gestão voltada para essa temática.

CLN

Para a CLN, os investimentos econômicos realizados têm como meta a implantação de uma via duplicada, o que tem o potencial de gerar um impacto indireto no desenvolvimento da região onde se encontra. A implantação da concessão da BA-099, a partir de 2000, motivou uma expansão crescente na região, que pode ser observada em investimentos imobiliários em forma de grandes condomínios e empreendimentos comerciais. Da mesma forma o investimento no turismo tem sido de grande alcance com os megacomplexos hoteleiros, pousadas e atrativos turísticos que encontram no potencial de recursos naturais exuberantes da região um importante apoio.

CART

Com 444 km de extensão - se estendendo da cidade de Bauru até a divisa dos Estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul -, o Corredor Raposo Tavares (CART) tem uma importância estratégica para a economia dos Estados de São Paulo, Paraná, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, pois representa um importante corredor para o escoamento da produção agrícola da região, com ênfase para a ligação com os Portos de Santos/SP e Paranaguá/PR.

O agronegócio tem estimulado o crescimento dos pequenos e médios municípios localizados ao longo do Corredor, ocasionando, conseqüentemente, o crescimento das atividades comerciais locais.

Também há a contratação de mão de obra local e a criação de outros segmentos fornecedores para subsidiar essa mão de obra. Como exemplo de empresas beneficiadas estão transportadoras, restaurantes, administradores de imóveis etc., que geram para cada município um maior aporte econômico. Empresas fornecedoras abrem mais vagas de trabalho e, devido às exigências contratuais, aperfeiçoam a sua gestão organizacional e investem na qualificação profissional e em benefícios para a manutenção dos talentos. Somam-se a todos esses impactos positivos as parcerias para um policiamento rodoviário efetivo e atuante.

MetrôRio

Entre os exemplos de impactos econômicos indiretos mais significativos de 2014 está a operação do MetrôRio durante os grandes eventos da cidade do Rio de Janeiro, como a Copa do Mundo no Brasil. A empresa colaborou para o desenvolvimento econômico e turístico da cidade ao ampliar a possibilidade de mobilidade urbana do público durante o evento. Ver Destaques de 2014.

Além disso, a concessionária deu continuidade ao esquema de operação adotado, desde outubro de 2013, para auxiliar o plano de mobilidade urbana para o Centro da Cidade durante as obras na região do Porto. Ver MetrôRio.

O MetrôRio também vem investindo em acessibilidade. Desde 2009, R\$ 21 milhões foram direcionados para implantar um grande programa de adaptação de suas estações aos padrões de acesso: instalação de plataformas inclinadas e de plataformas verticais e elevadores, entre outros. O sistema possui 253 equipamentos de mobilidade e acessibilidade. O metrô do Rio de Janeiro é o único do mundo que mantém, em caráter permanente, apoio aos portadores de necessidades especiais. Todos os agentes de segurança das estações são treinados para dar atendimento personalizado aos deficientes.

CBN

A concessionária interliga a Região Metropolitana de Salvador, que concentra cerca de 40% do PIB baiano. A empresa opera em trechos que interligam o Aeroporto internacional de Salvador, o Polo Industrial de Camaçari, o Complexo Industrial Aratu (CIA) e o Porto Aratu. Logo, nos 121 quilômetros de rodovias administrados pela Concessionária, circulam-se diversos bens e serviços para o Estado, o Brasil e o mundo. Além disso, com a melhoria das rodovias, empresas da região estão se ampliando e outras novas organizações estão se implantando. A concessionária trabalha com o conceito de qualidade ampliada, em que considera o desenvolvimento territorial do entorno como uma forma de fortalecer e solidificar seus produtos e serviços.

Nesse sentido, tem o compromisso de priorizar a contratação da mão de obra local. Assim, cerca de 90% dos trabalhadores são das cidades que estão presentes no Sistema BA-093. A empresa também realizou projetos de formação profissional que beneficiou mais de 150 pessoas moradoras das comunidades do entorno, além de mais de 16 outras iniciativas de desenvolvimento territorial, atingindo quase 6 mil pessoas. Como iniciativa pontual, destaca-se a doação de cancelas que estão avariadas no pedágio para serem reutilizadas em uma comunidade local na irrigação de pequenas propriedades rurais utilizando a água da chuva.

CRT

A BR-116/RJ liga a cidade do Rio de Janeiro à Região Serrana e à Região dos Lagos, importantes áreas turísticas. É também uma relevante via de escoamento de produtos da região serrana e uma via de ligação entre o Sudeste e o Nordeste do País.

A CRT considera como impactos positivos de sua atuação a criação de postos de trabalho diretos e indiretos preenchidos, em sua maioria, por moradores da região em que está instalada. Inclui também as obras de ampliação da capacidade da via, que impactam diretamente na ampliação do turismo, assim como na melhora do transporte de cargas.

CRA

A CRA possui uma ampla cadeia de fornecedores, auxiliando uma rede de pessoas significativas que têm no fornecimento sua principal fonte de renda. Portanto, a empresa contribui para o aumento da renda familiar e, por conseguinte, da movimentação da economia da região onde atua. O pagamento de impostos municipais também tem forte impacto para a economia regional, assim como a contratação de mão de obra local.

LAMSAC

Entre seus impactos econômicos positivos, a LAMSAC considera:

- ✓ A entrega de imóveis sem custo aos afetados pelas desapropriações que possuem baixo nível econômico. O imóvel elevou o nível socioeconômico de famílias que antes se encontravam em condições severas de vulnerabilidade. Além disso, podem ser herdados, hipotecados e vendidos.
- ✓ Oportunidade para os desapropriados de mudança de residência por uma melhor construída e localizada, que são mais valorizadas.
- ✓ Incremento da dinâmica econômica da área de influencia da LAMSAC por meio do aumento no número de comércios e empresas, como os fornecedores da concessão.
- ✓ Melhoria na produtividade geral por meio da diminuição das horas homem perdidas gerada a partir da maior fluidez do trânsito. Estima-se que haverá uma economia de 200 milhões de sóis peruanos por ano com a redução de tempo perdido no trânsito e de combustível.
- ✓ Maior rapidez e eficiência no transporte de carga para o Porto del Callao, ponto de partida para o exterior de mais de 78% dos produtos nacionais.
- ✓ Incremento do PBI a partir da inserção de 703 milhões de dólares no setor de construção.
- ✓ Seleção de Lima como sede dos Jogos Panamericanos de 2019.

GRU Airport

Ao final de 2012, a empresa elaborou um Diagnóstico de Caracterização Socioterritorial, cujo objetivo foi a estruturação de diretrizes e linhas de atuação da área de Responsabilidade Social junto às comunidades locais. Como resultado, foram identificadas as áreas de influência direta e indireta, compreendendo 8 e 12 bairros, respectivamente. Dessa forma, a empresa pôde entender o contexto socioeconômico do entorno do aeroporto e definir as estratégias prioritárias para contribuir com o desenvolvimento da região. Os impactos econômicos indiretos de GRU Airport também podem ser medidos pela geração de empregos diretos e indiretos, como, por exemplo, os lojistas que trabalham no comércio do aeroporto (23.036). Em 2014, do total de colaboradores de GRU Airport, 62% residiam em Guarulhos. Ver, ainda, Projeto Decolando com Guarulhos, em Fornecedores.

Via 040

Desde o início das atividades da Via 040 até 31 de dezembro de 2014 foram gerados 463 empregos diretos e 3.461 empregos indiretos ao longo dos 35 municípios abrangidos pela concessão, distribuídos em 2 Estados e no Distrito Federal. Até essa data, a empresa concluiu todos os reparos previstos no Anel Rodoviário de Belo Horizonte (limitado ao trecho sob concessão), beneficiando a segurança viária e o tráfego dos usuários dessa via. A Via 040 também concluiu

uma frente de trabalho de recuperação de pavimento (km 586/MG ao km 633/MG) e toda a frente de sinalização do trecho 02. Todas as bases provisórias de Atendimento ao Usuários (SAUs) também foram finalizadas (21 ao total) e já estão em funcionamento.

A empresa, visando a sua liquidez de caixa, recebeu duas liberações de parcelas de Financiamento Ponte, liberados pelo BNDES ao longo de 2014, que totalizaram R\$ 512 milhões, mantendo assim sua plena capacidade de investimento para atender o Programa de Exploração de Rodovia anexo ao seu contrato de concessão.

A concessão tem prazo contratual de 30 anos e prevê a recuperação, operação, manutenção, conservação, implantação de melhorias e ampliação de um dos principais corredores rodoviários do Brasil. O percurso compreende 35 municípios e uma população estimada de 8 milhões de habitantes.

Com foco na excelência, inovação e responsabilidade socioambiental, os serviços prestados pela Via 040 contribuem para o desenvolvimento da infraestrutura brasileira em transportes e promovem maior segurança e conforto aos usuários.

G4-DMA Práticas de Compras

Ver Fornecedores e Política de Compras e Contratações, em Políticas Corporativas. As complementações por empresa estão a seguir.

LAMSA

O desenvolvimento das políticas de compra é de importância fundamental para a empresa, pois garante a manutenção da qualidade de produtos adquiridos, a minimização dos custos, o tempo de resposta e a garantia da boa conduta nas aquisições.

Os processos são baseados nas normas e procedimentos internos, assim como nas Políticas da Invepar, descritas no Código de Ética e Conduta do grupo.

CLN

Este aspecto está associado à manutenção da imagem da empresa juntos aos fornecedores. A CLN promove ações de contratação que atendem às normas de ética e conduta do grupo, que tem como objetivo um crescimento socioeconômico sustentável. A fim de melhorar seu processo e aumentar seu poder de negociação, a empresa está implantando a prática de compras do grupo.

CART

A abordagem da gestão de compras visa aumentar os impactos positivos no entorno, buscando fomentar cada vez mais o desenvolvimento da região em que a CART está inserida. São seguidas as diretrizes da Política de Compras e Contratações da Invepar e utilizados os PGOs (Processos de Gestão e Operação) internos da área de Suprimentos. Por meio desses mecanismos, a empresa monitora e avalia indicadores como prazos de atendimento, performance de negociação e qualificação de fornecedores. Os resultados dessa atuação são a mitigação de atrasos de entrega, a não contratação de fornecedores com restrições técnicas e comerciais e a geração de retorno financeiro para a organização. Em 2014, foi implantado na CART o Projeto BPM, por meio do qual foram revisados todos os procedimentos da área de compras, bem como seus indicadores. Ver Sistemas de gestão.

MetrôRio

A gestão das práticas de compras no MetrôRio é importante para a garantia da governança corporativa, a transparência e a aderência ao Código de Ética e Conduta, e assegurar que os processos sejam auditáveis. Os impactos que tornam essa gestão relevante são os potenciais desvios e prejuízos à imagem. O gerenciamento é feito por meio da Política de Compras da Invepar, de alçada de aprovações, incluindo reuniões periódicas de diretoria executiva para contratações relevantes, e de processos de compras com respectivas documentações disponibilizadas em sistema integrado de gestão. A eficácia dessas práticas são avaliadas por meio de indicadores de desempenho e monitoramento da qualidade dos serviços entregues, extraídos do sistema integrado de gestão. Os principais são: Indicador de Tempo Médio de Atendimento às Requisições de Compras/Contratações; *Cost Saving/Cost Avoidance* (indicadores de custos) e *OnTime Delivery* (indicador de tempo de entrega). Os resultados são mensurados em relatórios diários e mensais.

CBN

Por ser de grande relevância para a segurança econômico-financeira da empresa, o aspecto é material. Para gerir suas práticas de compra, a CBN segue um procedimento interno permeado por um fluxo de aprovações, bem como por uma tabela de alçadas e limites. A avaliação é feita diariamente por meio do módulo de compras. A empresa avalia que os resultados obtidos com essa forma de gestão têm sido positivos.

CRA

Para a empresa, a relevância do aspecto reside no fato de que parte significativa de seu orçamento é destinada às compras, portanto, uma boa gestão desse processo é essencial para a manutenção da saúde financeira da CRA. Para garantir a padronização da gestão, foi criado o procedimento de compra com autorizações por alçadas, instrução conhecida como Compra de Materiais, e definida uma quantidade mínima de cotações por processo.

LAMSAC

Para a empresa, é de extrema importância contar com uma área de compras, a fim de assegurar a correta aquisição de bens e serviços e cumprir com as políticas e procedimentos que o grupo Invepar estabelece. Com o objetivo de aprimorar a gestão da área, desde outubro de 2014 a LAMSAC vem trabalhando em indicadores que medem os tempos de respostas aos requerimentos.

GRU Airport

Em busca da redução de custos, a área de Suprimentos controla suas práticas por meio do Procedimento de Compras, aliado aos procedimentos de gestão, bem como de acordo com as regras de governança corporativa. Para avaliar o desempenho da atuação nesse sentido, a empresa utiliza indicadores internos e todas as aquisições devem ser formalizadas e submetidas à aprovação da área de governança por meio do sistema *Enterprise Resource Planning* (ERP). Visando aprimorar os controles, GRU Airport prevê para o primeiro semestre de 2015 a aprovação formal de sua Política de Compras.

G4-DMA Energia

LAMSA

Preocupada com o consumo de energia elétrica dentro da organização, a LAMSA realiza anualmente, no mês de novembro, uma previsão de gastos para o ano subsequente, levando em consideração aumentos de tarifa, modificações contratuais, mudanças de políticas públicas e aumentos ou reduções de demanda. A gestão dessa prática é avaliada por meio da comparação dos custos anuais orçados frente aos custos finais.

CLN

Por ser um aspecto imprescindível para o funcionamento da empresa, tanto no setor operacional como no administrativo, o tema energia é o centro de um trabalho de conscientização com os colaboradores, no qual é relatada a importância do uso eficiente. Também são utilizadas alternativas em equipamentos e iluminação que demandem menor consumo, como, por exemplo: troca do tipo de iluminação de vapor metálico para *led* e de refrigeradores de ar tipo *split* convencional para *split* tipo inverter.

CART

A CART possui métodos específicos para a gestão de recursos naturais, que são determinados no Sistema Sogi (Sistema *On-line* de Gestão Integrada). Trata-se de uma plataforma de *compliance*, que direciona para o entendimento dos aspectos e impactos ambientais gerados nas operações da empresa, apontando para o que deve ser executado a fim de atender à legislação vigente. Para esse atendimento, o consumo de energia é administrado nas unidades da CART por meio de leituras mensais dos medidores de energia. Essas informações alimentam o indicador de "Redução do Consumo de Energia".

O Sogi é implementado e mantido com base na ISO14001/2004, por meio da qual são realizadas auditorias para avaliar a eficácia e a conformidade da Gestão Ambiental. São efetuadas, no mínimo, quatro auditorias por ano, sendo uma do Organismo Certificador BVC (*Bureau Veritas Certification*), uma de requisito legal e duas auditorias internas.

MetrôRio

A falta de energia elétrica impacta diretamente a operação do MetrôRio, bem como a sustentabilidade do negócio. Para aferir o consumo, além das medições da concessionária e da fornecedora de energia, a concessionária conta com o sistema de medição CCK (empresa CCK Automação LTDA.), para fins comparativos.

Por meio dele é possível concluir um monitoramento eficaz e assertivo. Para conduzir ações de eficiência energética, foi criado um grupo multidisciplinar que levanta e discute as oportunidades de redução de consumo dentro da empresa.

CBN

A energia é um aspecto material para a CBN devido ao impacto gerado ao meio ambiente, por meio da poluição pela utilização de combustíveis fósseis, tanto pelos veículos que trafegam nas estradas concessionadas quanto pela própria frota de veículos da empresa, que roda 24 horas por dia. A CBN vem desenvolvendo um trabalho educacional com foco no controle de consumo de combustíveis fósseis, na maximização do uso de combustíveis menos poluentes e na redução do consumo de energia elétrica. No entanto, a empresa não possui políticas e metas específicas relacionadas ao tema.

CRA

O aspecto é material por se tratar de um dos principais insumos do negócio da empresa, representando uma parcela significativa dentro do custeio mensal, além do impacto ambiental. Para garantir uma boa gestão do aspecto, foi criado um indicador de acompanhamento de consumo de energia que é analisado mensalmente e serve como base para a tomada de decisões estratégicas. Após a implantação do indicador, ocorreu uma redução de cerca de 30% no consumo médio, sem alteração na segurança ou qualidade do serviço.

LAMSAC

Atualmente, em torno de 50% da energia elétrica produzida pelo Peru, país onde a empresa está situada, é proveniente de plantas termoelétricas alimentadas com combustíveis fósseis. Consequentemente, boa parte da energia consumida pela empresa também é proveniente desse sistema. A fim de gerir o aspecto da melhor forma, a empresa tem adotado as luminárias LED, como boa parte das boas práticas de conservação e mitigação dos impactos ambientais.

GRU Airport

O aspecto energia é essencial para a empresa, pois as operações do aeroporto demandam um consumo significativo desse recurso. No aeroporto existe uma subestação alimentada de forma redundante por meio de duas linhas de transmissão de energia independentes de 138 quilovolts, além de dois grupos de geradores a diesel, totalizando uma capacidade instalada de 30 megavolts ampère, o que garante a segurança operacional em casos de contingência.

As medições de energia elétrica das subestações são automatizadas e controladas por empresa especializada. Periodicamente, são realizadas as leituras dos medidores de energia nas entradas das subestações e transmitidas para um servidor instalado na Subestação Principal. A partir desse processo, é possível realizar o gerenciamento por meio da estratificação do consumo nas diversas áreas operacionais do aeroporto.

G4-EN3

	Consumo de combustíveis provenientes de fontes não renováveis		Consumo de combustíveis provenientes de fontes renováveis		Total	Consumo de energia elétrica (KWh)	Consumo total
	Tipo de combustível	KWh	Tipo de combustível	KWh			
Holding	Gasolina	22.800,0	X	0,0	22.800,0	201.700,0	224.500,0
LAMSA	Diesel	25.008,3	X	0,0	25.008,3	6.672.000,0	6.697.008,3
CLN	Gasolina	691.966,2	Etanol	2.244,5	1.436.340,3	444.414,0	1.880.754,3
	Diesel	742.129,6					
CART	Diesel	111.580,0	X	0,0	111.580,0	4.887.640,0	4.999.220,0
MetrôRio	Diesel	1.138.391,1	Etanol	1.739,7	1.980.698,0	227.027.000,0	229.007.698,0
	GNV	371.960,3					
	Gasolina	468.606,9					
CBN	Gasolina	690.470,0	Etanol	128.750,0	10.877.340,0	2.425.150,3	13.302.490,3
	Diesel	10.058.120,0					
CRT	Gasolina	1.193.791,0	X	0,0	6.157.949,9	3.788.761,7	9.946.711,7
	Diesel	2.586.531,7					
	GLP	2.377.627,2					
CRA	Gasolina	497.840,0	Etanol	2.660,0	4.732.680,0	1.040.722,4	5.773.402,4
	Diesel	4.232.180,0					
LAMSAC	Diesel	1.904.169,0	Etanol	5.739,0	1.977.745,2	863.826,3	2.841.571,5
	Gasolina	67.837,3					
ViaRio	Gasolina	6.283,3	X	0,0	6.283,3	5.250,0	11.533,3
GRU Airport	GLP	4.240.000,0	Etanol	22.000,0	38.037.000,0	142.793.000,0	180.830.000,0
	Diesel	32.552.000,0		0,0			
	Gasolina	1.223.000,0		0,0			
Total		65.202.291,9		163.133,1	65.365.425,0	390.149.464,8	455.514.889,8

G4-EN6

	Iniciativa	Tipo de energia economizada	Total de energia economizada (KWh)
CLN	Substituição de tipo de iluminação.	Elétrica	31.363,2
CART	Conscientização e substituição de tecnologia.	Elétrica	120.819,0
MetrôRio	Substituição das lâmpadas da estação Pavuna.	Elétrica	126.204,0
GRU Airport	<p>Ações pontuais: ajuste na temperatura da água gelada que alimenta os equipamentos de ar condicionado e desligamentos do sistema em dias de menor temperatura; desligamento parcial/total de luminárias de áreas de pouca utilização (Edifício Garagem, galerias dos Terminais de Passageiros 1 e 2, galerias de utilidades e casas de máquinas); substituição de lâmpadas halógenas da Pista 09 R por lâmpadas de LED. No projeto do Terminal 3, destacam-se os sistemas para redução do consumo de energia, como, por exemplo, o conceito de Arquitetura Bioclimática, que favorece o aproveitamento da iluminação natural. A estrutura em vidro foi planejada considerando o aproveitamento luminoso e os aspectos de transparência e contato visual com o ambiente externo. O projeto ainda considera os aspectos de conforto térmico e acústico como, por exemplo: <i>brises</i> (quebra-sol); especificação de vidros compostos com a devida isolação térmica e acústica; inclinação negativa das fachadas em vidro e cobertura suspensa objetivando-se a passagem do ar</p>	Elétrica	2.600.000,0

	entre as coberturas. Lâmpadas de baixo consumo, sensores de presença e fotocélulas são outras soluções que também contribuem para a redução do consumo de energia elétrica no novo terminal.		
Total		2.878.386,2	

Nota: os valores de redução do consumo foram diretamente calculados, com exceção do apresentado por GRU Airport, que foi estimado. Essa estimativa pôde ser realizada somente para a ação de ajuste na temperatura da água gelada que alimenta os equipamentos de ar condicionado e/ou o desligamento dos mesmos em dias frios.

G4-DMA Água

LAMSA

Apesar de não aferir o aspecto material em questão, a LAMSA realiza um controle mensal por meio do pagamento feito à Concessionária Estadual de Água, observando a quantidade consumida e os valores gastos.

CLN

O aspecto é tido como material por conta de ser um recurso natural valioso e escasso. A CLN faz a utilização de água de forma consciente, sensibilizando os colaboradores sobre a importância do uso racional. Para tal, são feitas campanhas contra o desperdício por meio das Sipats (Semanas Internas de Prevenção de Acidentes do Trabalho) e de cartazes nos banheiros. Além dessas iniciativas, a empresa faz a leitura diária do consumo, a fim de verificar se está gastando muita água e tentar identificar possíveis vazamentos nas tubulações.

CART

O impacto do aspecto para a CART, bem como para o ambiente externo, está relacionado ao esgotamento desse recurso natural e à sua qualidade. Atualmente a empresa não possui uma política específica para a administração da água, entretanto, conta com um Programa de Monitoramento de Recursos Hídricos e realiza o gerenciamento da legislação. O acompanhamento do consumo e das metas de redução, assim como da qualidade dos principais rios, são considerados fundamentais para promover a máxima eficiência na utilização da água. Os métodos de gestão dos recursos naturais estão determinados no Sistema Sogi (Sistema *Online* de Gestão Integrada), uma plataforma de *compliance* que direciona para o entendimento dos aspectos e impactos ambientais gerados nas operações da CART e para o que deve ser executado para atendimento à legislação vigente.

Para esse atendimento, o consumo de água é administrado nas unidades da empresa por meio de leituras mensais dos hidrômetros dos pontos que são abastecidos por poços artesianos e das contas de água emitidas pelas concessionárias de saneamento. Essas informações são utilizadas como base para alimentar o indicador de "Redução do Consumo de Água".

MetrôRio

A gestão da água no MetrôRio tem como principal missão otimizar a utilização dos recursos hídricos, por meio da detecção de problema de consumo elevado nas dependências da empresa, e aplicar mecanismos de que incentivem o uso mais racional. Na administração dos recursos hídricos se destaca o mecanismo de monitoramento do consumo diário dos 57 hidrômetros instalados nas dependências do MetrôRio e campanhas de uso racional da água.

Comparando o ano de 2013 com 2014, houve um aumento de 16,44% no consumo de água. A elevação ocorreu devido às obras de revitalização de 18 Estações e do Prédio do Centro Administrativo, às construções dos pátios Norte e Oeste, à inauguração da estação Uruguai, à Operação Especial Copa do Mundo e à Operação Especial Manifestações.

CBN

Nas rodovias em geral, a água é um aspecto material quando há necessidade de construção ou manutenção de rodovias, com a remoção de áreas alagadas e florestas, e alterações nos rios e lagos ao longo das obras. Além do relatado, 40% da água consumida na região metropolitana de Salvador é proveniente dos rios Joanes e Ipitanga, ambos presentes no sistema BA-093. A gestão incorreta desse recurso pode gerar interrupção das limpezas, impossibilidade de apagar incêndios e prestar atendimento de emergência em caso de acidentes, perda de qualidade no atendimento nas bases e falta de conforto e de segurança nas rodovias.

Na CBN, a água é amplamente utilizada nas instalações da empresa e em caminhões pipa para diversos serviços operacionais e obras. Em caso de acidentes próximos aos rios que cortam a rodovia, a empresa dispõe de plano de contingência para evitar que cargas perigosas se espalhem, causando impactos às comunidades lindeiras que fazem uso da água.

CRT

Para a CRT, o aspecto é de extrema relevância visto a outorga que a empresa possui para captação e uso de água em nove poços distribuídos entre todas as bases operacionais da empresa. A empresa administra o aspecto por meio do controle do consumo mensal, que deve atender um volume específico para cada poço.

CRA

O aspecto é material devido ao grande consumo de água nas atividades desenvolvidas na rodovia, bem como à necessidade desse recurso para atendimento a diversos itens obrigatórios e necessários à empresa, como limpeza da rodovia; irrigação das áreas verdes e paisagismo; abastecimento do prédio administrativo; uso no Serviço de Atendimento ao Usuário; uso nas praças de pedágio; combate a princípios de incêndio, entre outros.

A CRA realiza, mensalmente, o acompanhamento do consumo de todas as unidades, além da água potável e não potável adquirida de fornecedores (caminhões pipa). Também é realizado o monitoramento da qualidade da água distribuída, tanto para consumo quanto para as atividades na rodovia, acompanhando o cumprimento à legislação pertinente a cada tipo de uso. A eficácia é avaliada por meio do comparativo com a legislação e os gastos relativos ao uso desse recurso.

LAMSAC

A gestão da água é um tema crítico em uma cidade de clima desértico como Lima, no Peru. Portanto, o uso adequado do recurso evita o agravamento de situações de escassez que naturalmente permeiam a cidade.

A água para consumo dos colaboradores dos escritórios e das outras instalações é proveniente da rede pública de abastecimento, enquanto que para a lavagem de obras rodoviárias e a irrigação de áreas verdes é utilizada água subterrânea.

GRU Airport

O aspecto água é de suma importância quando considerado o consumo significativo nas operações do aeroporto.

A gestão desse recurso inclui o monitoramento do consumo e a análise de qualidade da água utilizada para abastecimento dos Terminais e para as aeronaves, assim como para a água utilizada no sistema de climatização. A parcela mais relevante do abastecimento – 89,4% – é proveniente da captação subterrânea, cuja medição é realizada por hidrômetros instalados nos poços artesianos.

A partir do início das operações do Terminal 3, GRU Airport passou a utilizar a rede de abastecimento do Saae (Serviço Autônomo de Água e Esgoto), de Guarulhos, empresa responsável pelo fornecimento municipal de água potável, o que correspondeu a 10,4% do consumo de 2014.

Já o abastecimento de caixas d'água em áreas remotas e para casos de contingência é realizado por meio da compra junto a empresas particulares, cuja medição ocorre a partir da capacidade volumétrica dos caminhões e faturas emitidas pela empresa.

A curva de consumo de água, quando analisada, aponta variações causadas pela sazonalidade operacional, na qual as variáveis de maior relevância são a movimentação de passageiros e a condição climática. Um ponto relevante para o aumento do consumo de GRU Airport, em relação ao último ano, deve-se à inauguração do Terminal 3.

G4-EN8

Ver Água.

	Água de superfície, incluindo áreas úmidas, rios, lagos e oceanos	Água subterrânea	Água da chuva coletada diretamente e armazenada pela organização	Efluentes de outra organização	Abastecimento de água municipal ou de outros serviços de água	Total
LAMSA	0,0	0,0	0,0	0,0	7.969,1	7.969,1
CLN	0,0	0,0	0,0	0,0	2.844,0	2.844,0
CART	111,5	5.035,0	0,0	0,0	0,0	5.146,5
MetrôRio	0,0	0,0	0,0	0,0	130.459,0	130.459,0
CBN	0,0	0,0	0,0	0,0	3.887,92	3.887,9
CRT	0,0	21.581,0	0,0	0,0	0,0	21.581,0
CRA	1.653,4	1.015,5	0,0	0,0	2.867,0	5.536,0
LAMSAC	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
ViaRio	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
GRU Airport	0,0	1.174.957,0	0,0	0,0	139.549,0	1.314.506,0
VLT Carioca	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Via 040	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total	1.764,9	1.202.588,5	0,0	0,0	287.576,0	1.491.929,5

Notas:

1. Dentro da área de Apoio Administrativo da LAMSA existe um funcionário dedicado a fazer o controle mensal das contas de consumo de água. Ele verifica e avalia a média do consumo. Em 2014, as torneiras foram trocadas com o propósito de minimizar os desperdícios.
2. O monitoramento do consumo da água proveniente da superfície é realizado na CART por meio das contas de água. Já o acompanhamento do consumo de água proveniente de sistema alternativo (poço), é feito mensalmente por meio da leitura dos hidrômetros. Em 2014, alguns desses equipamentos quebraram em diversas ocasiões, o que ocasionou interrupções na leitura e, portanto, influenciou o resultado final. A CART está investigando a causa dessas quebras para que essas interrupções não ocorram novamente. Adicionalmente, a CART reportou pela primeira vez em 2014 o consumo de água de superfície.

3. No MetrôRio há um analista que recebe das estações, do Centro Administrativo e do Centro de Manutenção os formulários de consumo diário de água e lança na planilha de controle. Após analisar se houve consumo acima dos parâmetros para cada estação e respectivas justificativas, esse profissional avalia o problema *in loco*. Caso os hidrômetros estejam com problemas, ele entra com processo na Cedae(Companhia de Água e Esgotos do Rio de Janeiro) para conserto. Comparando o consumo de 2014 com o do ano anterior, foi verificado aumento de 16,44% devido às obras de revitalização de 18 estações e do prédio do Centro Administrativo; de construção dos pátios Norte e Oeste; à inauguração da Estação Uruguai e às operações especiais da Copa do Mundo de Futebol e das manifestações populares.
4. As praças de pedágio da CBN e as unidades SAUs (Serviço de Apoio ao Usuário) de Camaçari e Candeias utilizam água proveniente de poços subterrâneos. Essas unidades já possuem o equipamento de aferição (hidrômetro), contudo ainda não há previsão de implementação dos mecanismos de controle em si. Os valores expostos na tabela acima são referentes às aferições realizadas pela concessionária Embasa (Empresa Baiana de Águas e Saneamento) com relação à sede administrativa da empresa e aos SAUs de Mata de São João e Ceasa.
5. O consumo de água captado dos poços artesianos é medido mensalmente na CRT por meio de hidrômetros instalados em cada poço.
6. A medição do consumo de água na CRA é feita por meio da leitura do hidrômetro, no caso dos poços, e das contas enviadas pela empresa de abastecimento, no caso da água adquirida junto ao abastecimento municipal. A água de superfície, coletada em caminhão pipa, é utilizada duas vezes por semana por uma das praças e, eventualmente, pelas demais Praças de Pedágio e na Sede.
7. A LAMSAC não responde a este indicador especificamente porque ainda não possui mecanismos de controle.
8. Não é feito o controle de consumo de água no escritório da ViaRio, uma vez que a conta do condomínio empresarial não segrega esse valor. Está em estudo a implementação de mecanismos de controle no futuro prédio administrativo da empresa, cujas obras devem ser concluídas em dezembro de 2015. Com relação ao canteiro de obras, a gestão desse recurso é feita pelo Consórcio Construtor. Do volume total de água utilizada por GRU Airport em 2014, a parcela mais relevante (89,4%) é proveniente da captação subterrânea, cuja medição é realizada por hidrômetros instalados nos poços artesianos. Com o início das operações do Terminal 3 houve a necessidade da aquisição de água junto à empresa de abastecimento local.

G4-EN10

Ver Água. Em 2014 foram consumidos 1,5 milhão de metros cúbicos de água no grupo Invepar. Nenhuma das empresas possui hoje sistemas de reciclagem e reutilização de água. GRU Airport, no entanto, prevê a implantação do sistema de reuso em 2015, já que o Terminal 3 possui infraestrutura apropriada, cujos reservatórios estão em processo de impermeabilização e testes. Esse sistema será responsável pela alimentação das válvulas de descarga dos sanitários por meio da captação de água pluvial (de chuva) e da água utilizada nos chuveiros e lavatórios. A CLN, por sua vez, pretende passar a utilizar, em 2015, a água de seu poço artiano para jardinagem, limpeza de pista, descargas de banheiro e outros serviços, deixando a água potável oriunda de abastecimento municipal para consumo. Como a ViaRio ainda está em construção os responsáveis pela implementação de sistemas de reciclagem e reuso seria o consórcio construtor, que, contudo, ainda não os possui.

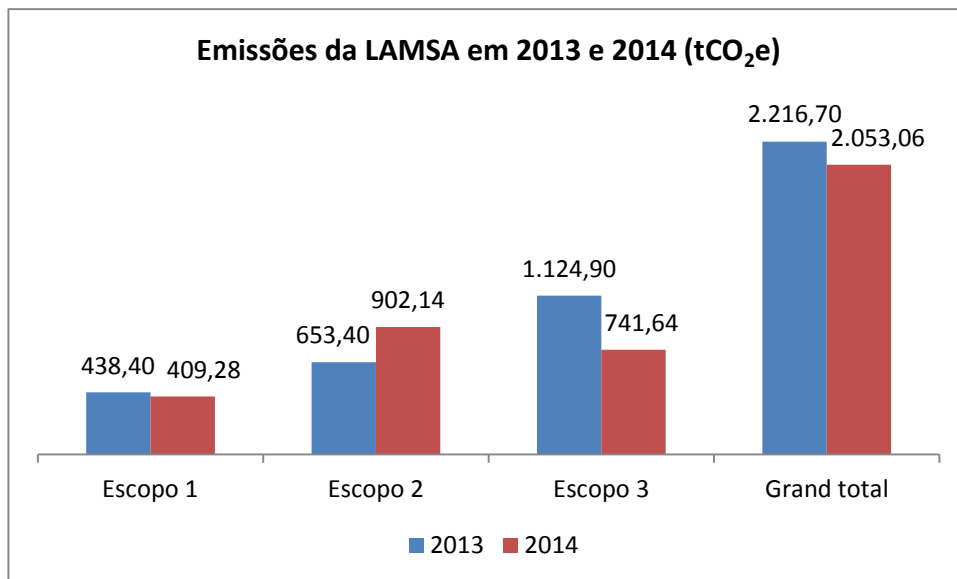
G4-EN14

Ver Biodiversidade. O reporte não inclui a *holding*, a LAMSA, o MetrôRio, a LAMSAC e a VLT Carioca por se tratarem de empresas instaladas no perímetro urbano. A Via 040 não relatou o indicador porque ainda não possui mecanismos de controle dos dados de biodiversidade.

Ver Emissões.

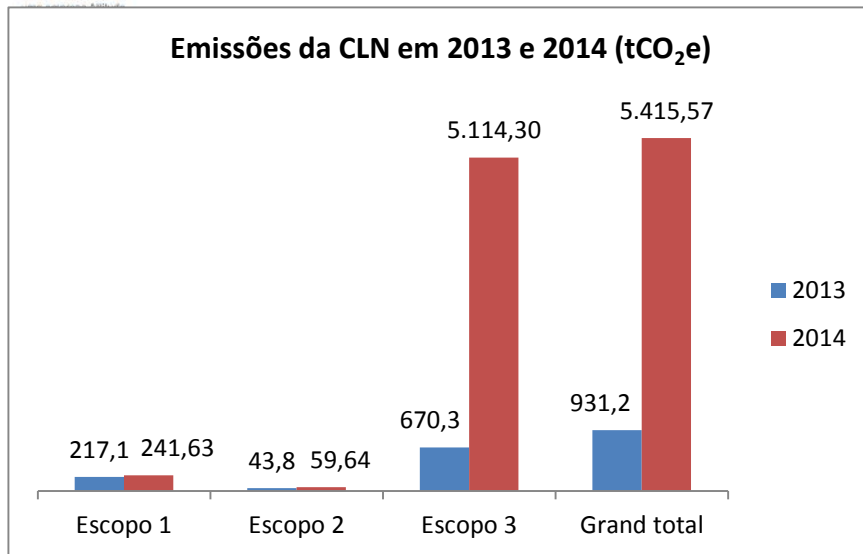
Complementações:

LAMSA



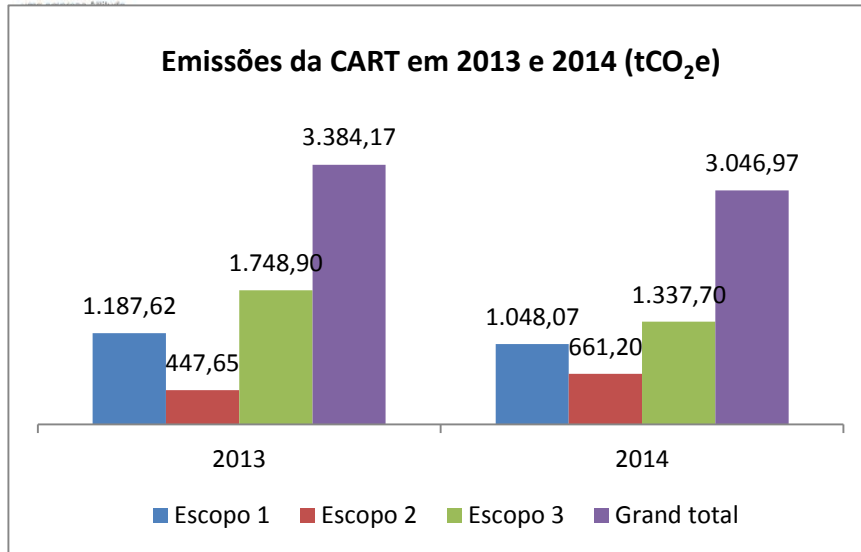
Em 2014, com o apoio da *Way Carbon*, foi elaborado o Programa Ambiental da LAMSA, levantamento que considerou os resultados dos inventários de emissões de gases de efeito estufa e possibilitará, a partir de 2015, que as ações ambientais desenvolvidas pela empresa estejam ainda mais alinhadas à causa.

CLN



Consciente dos malefícios da emissão de gases de efeito estufa para o planeta, a CLN realiza o controle da emissão desses gases. Para tal, utiliza o *software* eClimas. Os resultados baseiam ações visando reduzir as emissões nas operações. Em 2014, por exemplo, a empresa fez a troca de todas as lâmpadas fluorescente de 40 e 60 W por lâmpadas de LED em toda sua operação.

CART

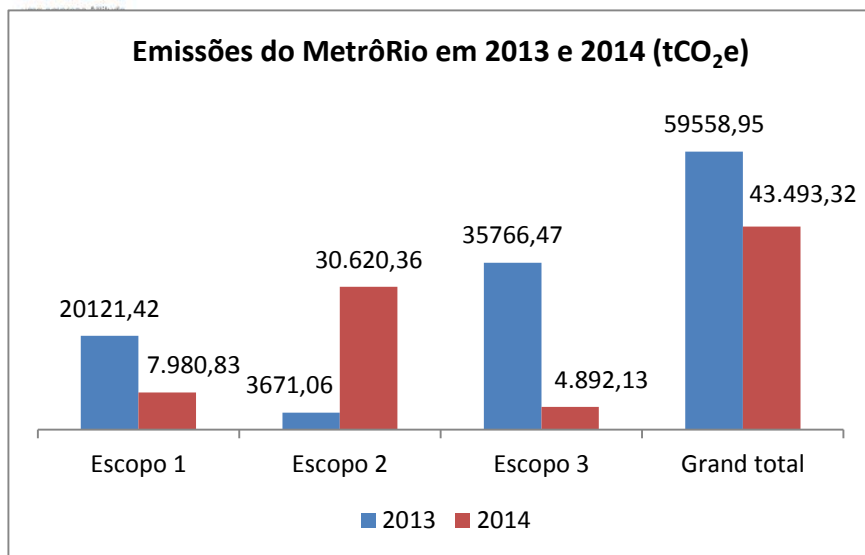


A CART gerencia de forma muito próxima os aspectos gerados em suas operações a fim de prevenir a materialização de possíveis impactos. Com relação às emissões, a empresa realiza o seu monitoramento por meio de inventários de emissões de carbono. Além disso, a utiliza o procedimento IT.022 - Medição e Controle de Emissão de Fumaça Preta de Equipamentos e Veículos Movidos a Diesel para monitorar as emissões dos geradores e veículos operacionais que utilizam esse combustível.

A Invepar adota, para o desenvolvimento de seu Inventário de GEE, o *software* eClimas, desenvolvido pela WayCarbon, empresa especializada em Mudanças Climáticas. A metodologia utilizada é o GHG Protocol Brasil, em sua última versão. Requisitos da ISO 14.064-1 e fatores de emissões do IPCC (*Intergovernmental Panel on Climate Change*) também são utilizados.

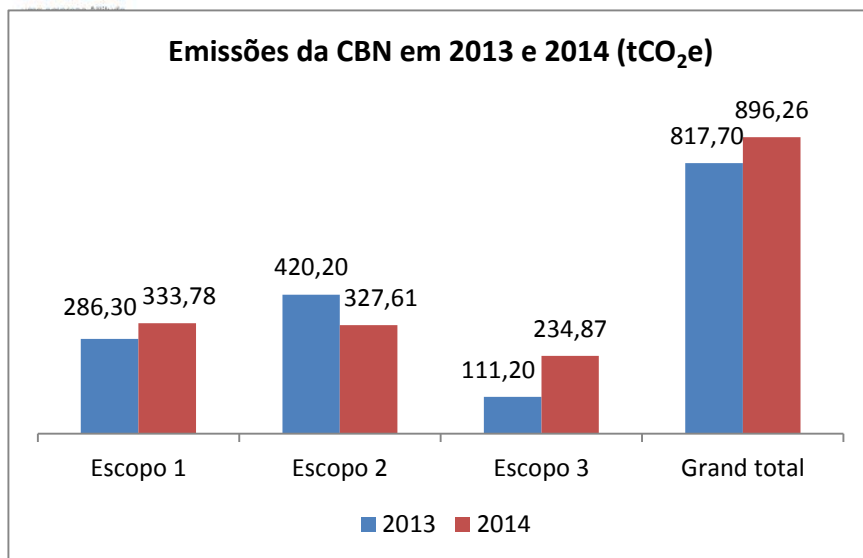
Atualmente, a CART não possui políticas para essa gestão, mas atende a legislação vigente.

MetrôRio



O inventário de emissões de gases de efeito estufa gera um plano de trabalho para mitigá-las, que é acompanhado pela área de Meio Ambiente. A gestão é descentralizada e o controle e o monitoramento são independentes, avaliados durante a elaboração do inventário. Em 2014, foi criado um plano de melhorias para a redução das emissões, no qual constam ações para reduzir o consumo e emissões fugitivas do gás SF-6.

CBN

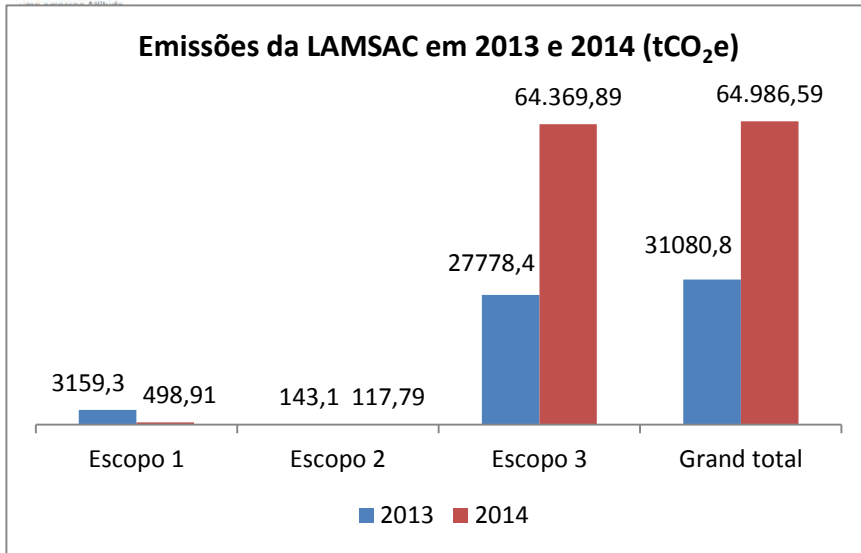


A CBN realiza o inventário de carbono trimestralmente, em parceria com a Odebrecht moldes do GHG Protocol e, anualmente, a área de segurança do trabalho realiza o controle do monóxido de carbono. Não há políticas e metas específicas relacionadas ao tema.

CRA

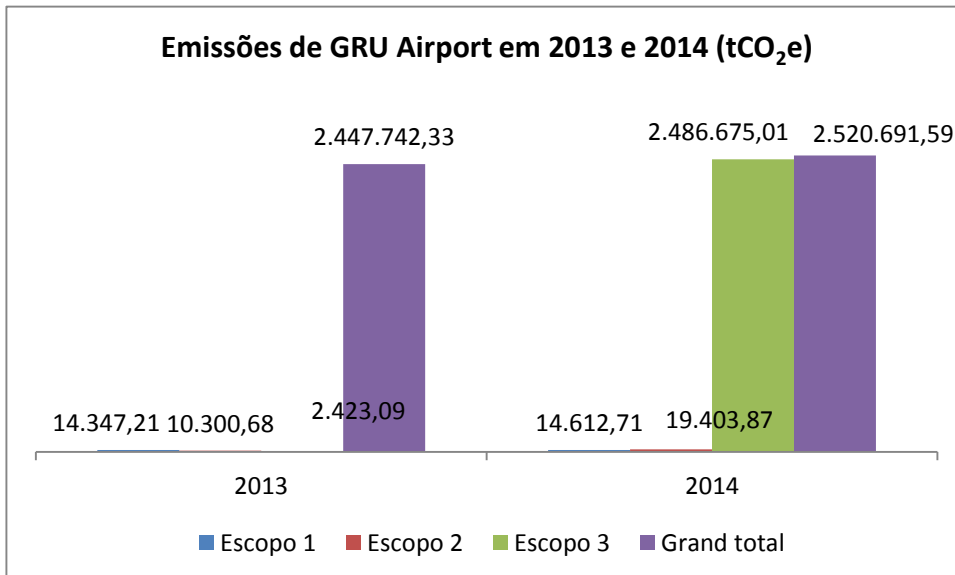
A CRA endossa a "Carta Aberta ao Brasil sobre Mudanças Climáticas", na qual assumiu o compromisso de realizar anualmente a medição das emissões de gases de efeito estufa. Desde então, é realizada anualmente a publicação do inventário de emissões da empresa, a partir do qual são definidas ações de melhorias e de gestão.

LAMSAC



A partir de 2015, a empresa contará com um *software* de gestão de frotas de veículos, que permitirá uma avaliação de desempenho precisa de cada unidade.

GRU Airport



Nota: os aeroportos são empreendimentos complexos cujas operações requerem o desenvolvimento de diversas atividades e serviços, e a participação de empresas de diferentes segmentos, como companhias aéreas, empresas Esatas, cessionários comerciais, empresas abastecedoras de combustíveis, prestadores de serviços, construtoras, entre outras, cujas atividades podem ser emissoras de GEE (Gases de Efeito Estufa). Em linha com as diretrizes do Grupo Invepar, GRU Airport realizou o Inventário de GEE do Aeroporto Internacional de São Paulo. Considerando-se que esta foi a primeira iniciativa para se quantificar as emissões desse empreendimento e dada sua complexidade e das diversas atividades envolvidas, foi feita uma parametrização inicial para organizar a coleta dos dados necessários. O resultado final considera os dados obtidos até o fechamento do inventário, no início de março de 2015, envolvendo os três escopos. A empresa está empenhando esforços para organizar e sistematizar a coleta dos dados para os próximos inventários.

As emissões no aeroporto estão atreladas às características de sua operação, que envolvem a movimentação de diferentes veículos, aeronaves e a operacionalização de equipamentos para suporte da rotina operacional, o que resultam em emissões no sítio aeroporto e no seu entorno. A maior parte dessas emissões se enquadram no Escopo 3, ou seja, emissões por empresas terceiras, o que ainda não é objeto do Inventário de Gases de Efeito Estufa (GEE) de GRU Airport.

Contudo, em atendimento à condicionante do processo de licenciamento ambiental junto à Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo, a empresa concluiu, em 2014, o Inventário de Emissões Atmosféricas com o levantamento das emissões de CO, HC, NOX, MP e SOx provenientes das atividades e fontes do aeroporto. A partir disso, foi estabelecido um Plano de Redução de Emissões que, entre as medidas propostas, apresenta a substituição de equipamentos que utilizam combustíveis fósseis por equipamentos elétricos. Adicionalmente, com a inauguração do Terminal 3, foi implantada uma base de recarga de baterias e iniciada a operação de 81 tratores elétricos.

G4-EN15

Emissões brutas diretas de GEE em toneladas métricas de CO ₂ equivalente*											
	Holding	LAMSA	CLN	CART	MetrôRio	CBN	CRT	CRA	LAMSAC	GRU Airport	Total
Total	4,69	409,28	241,63	1.048,07	7.980,83	333,78	2.216,75	223,97	498,91	14.612,71	27.570,61
Gases incluídos	CO ₂ , CH ₄ e N ₂ O	CO ₂ , CH ₄ e N ₂ O	CO ₂ , CH ₄ e N ₂ O	CO ₂ , CH ₄ e N ₂ O	CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O, HFCs e SF ₆	CO ₂ , CH ₄ e N ₂ O	CO ₂ , CH ₄ e N ₂ O	CO ₂ , CH ₄ e N ₂ O	CO ₂ , CH ₄ e N ₂ O	CO ₂ , CH ₄ e N ₂ O	CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O e HFCs
Emissões de CO₂	1,06	0,00	25,68	0,00	111,68	0,00	75,01	24,94	29,95	464,28	732,60

biogênicas em toneladas métricas de CO ₂											
-----------------------------------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

*Ano base: 2014

Fontes: *Holding*, LAMSA, CLN, CART, MetrôRio, CRT, LAMSAC e GRU Airport utilizaram a metodologia *GHG Protocol* Brasil, em sua última versão. Requisitos da ISO 14.064-1 e fatores de emissões do IPCC (*Intergovernmental Panel on Climate Change*) também foram utilizados. CBN e CRA utilizaram sistema diferente de inventário, mas também baseado no *GHG Protocol* Brasil.

Nota: a única fonte de emissão de Escopo 1, no caso da Invepar, é a aquisição de combustível para os automóveis próprios (veículos usados pela Presidência e Diretores da *holding*). Por essa razão o total de suas emissões diretas é baixo em relação aos apresentados pelas demais empresas.

GWP (*Global Warming Potential*)

Gás	<i>Global Warming Potential</i>
CO ₂	1
CH ₄	25
N ₂ O	298
HFC	1.430
SF ₆	22.800
HCFC22	1.810

Nota: o gás HCFC 22 é um gás de efeito estufa, porém não é considerado no inventário, pois este gás é regulado pelo Protocolo de Montreal.

G4-EN16

Emissões brutas indiretas de GEE em toneladas métricas de CO ₂ equivalente*	
<i>Holding</i>	27,67
LAMSA	905,45
CLN	59,64
CART	661,20
MetrôRio	30.620,36
CBN	327,61

CRT	511,76
CRA	140,83
LAMSAC	117,79
GRU Airport	19.403,87
Total	52.776,18

*Ano base: 2014

Fontes: *Holding*, LAMSA, CLN, CART, MetrôRio, CRT, LAMSAC e GRU Airport utilizaram a metodologia *GHG Protocol* Brasil, em sua última versão. Requisitos da ISO 14.064-1 e fatores de emissões do IPCC (*Intergovernmental Panel on Climate Change*) também foram utilizados. CBN e CRA utilizaram sistema diferente de inventário, mas também baseado no *GHG Protocol* Brasil.

Gás incluído no cálculo em todas as empresas: CO₂.

GWP

O GWP de todas as empresas foi 1.

G4-EN17

Outras emissões brutas indiretas de GEE em toneladas métricas de CO ₂ equivalente*		
		Emissões biogênicas
 Holding 	384,84	1,06
LAMSA	741,64	
CLN	5.114,30	4.881,65
CART	1.337,70	
MetrôRio	4.892,13	
CBN	234,87	
CRT	22.306,53	4,41
CRA	656,58	
LAMSAC	64.369,89	705,66
GRU Airport	2.486.675,01	9.025,76
Total	2.586.713,49	14.618,54

Ano base: 2014

Fontes: *Holding*, LAMSA, CLN, CART, MetrôRio, CRT, LAMSAC e GRU Airport utilizaram a metodologia *GHG Protocol* Brasil, em sua última versão. Requisitos da ISO 14.064-1 e fatores de emissões do IPCC (*Intergovernmental Panel on Climate Change*) também foram utilizados.

Gases incluídos no cálculo: *Holding*, LAMSA, CLN, CART, MetrôRio, CRT, LAMSAC e GRU Airport: CO₂, CH₄ e N₂O. CBN: CO₂ e CH₄. CRA: CO₂.

Outras categorias de emissões indiretas e atividades incluídas no cálculo:

Holding: viagens aéreas a negócios de colaboradores Invepar e Instituto Invepar, efluentes, resíduos e táxi a negócios de colaboradores Invepar e Instituto Invepar.

LAMSA: cimento, concreto e aço das obras e manutenções realizadas; viagens aéreas; transporte de funcionários (somente no trajeto contratado pela empresa); táxi; resíduos gerados nas operações; efluentes e asfalto.

CLN: viagens aéreas de colaboradores a negócios, transporte de equipamentos e insumos por terceiros, efluentes, resíduos e matérias-primas (asfalto, cimento, aço).

CART: viagens aéreas de colaboradores a negócios, transporte de equipamentos e insumos por terceiros, efluentes, resíduos e matérias-primas (asfalto, cimento, aço).

MetrôRio: tratamento de resíduos; Metrô na Superfície (ônibus); viagens aéreas a negócio; utilização de táxi e obras de ampliação (Pátio Oeste).

CBN: efluentes, matérias-primas e viagens aéreas. A CBN não reporta as matérias-primas utilizadas pelo consórcio construtor BA-093 nas obras de suas vias.

CRT: viagens aéreas de colaboradores a negócios, transporte de equipamentos e insumos por terceiros, efluentes, resíduos e matérias-primas (asfalto, cimento, aço).

CRA: viagens aéreas a negócios, efluentes, resíduos, matéria-prima (asfalto), transporte de cargas e transporte para integrantes (terceirizados).

LAMSAC: viagens aéreas de colaboradores da LAMSAC.

GRU Airport: abastecimento de aeronaves, disposição de resíduos, disposição de resíduos comuns, fiscalização de operações aéreas, fiscalização de operações no terminal, geração de energia elétrica, limpeza, movimentação do estacionamento de veículos, táxis e transporte de aço.

GWP (*Global Warming Potential*)

Gás	<i>Global Warming Potential</i>
CO ₂	1
CH ₄	25
N ₂ O	298

Ver Emissões.

Todas as empresas: CO₂, CH₄, N₂O. MetrôRio e GRU Airport: HFC. O MetrôRio também incluiu SFC6.

Fontes: *Holding*, LAMSA, CLN, CART, MetrôRio, CRT, LAMSAC e GRU Airport utilizaram a metodologia *GHG Protocol* Brasil, em sua última versão. Requisitos da ISO 14.064-1 e fatores de emissões do IPCC (*Intergovernmental Panel on Climate Change*) também foram utilizados.

Gases incluídos no cálculo: *Holding*, LAMSA, CLN, CART, MetrôRio, CRT, LAMSAC e GRU Airport: CO₂, CH₄ e N₂O. CBN: CO₂ e CH₄. CRA: CO₂.

G4-DMA Efluentes e resíduos

LAMSA

A empresa acredita que o gerenciamento correto do descarte de efluentes e resíduos oriundos da atividade da organização, além de atender à legislação, traz benefícios para a LAMSA e seus *stakeholders*. Não possui, contudo, política ambiental definida ou sistema de gestão específico para controle e o monitoramento desses pontos.

CLN

Atenta aos efluentes e resíduos provenientes de suas operações, a empresa utiliza um sistema de gestão ambiental, ferramenta vista como imprescindível no cumprimento da legislação. Alguns dos benefícios obtidos com a implantação do sistema foram: gerenciamento de riscos, redução de custos, melhoria no desempenho ambiental, economia de energia e melhor imagem corporativa.

CART

Por meio do sistema SOGI (Sistema *On-line* de Gestão Integrada), a CART também faz a gestão dos efluentes e resíduos e busca a total conformidade com a legislação vigente, como, por exemplo, a Política Nacional de Resíduos Sólidos. Por meio de procedimentos específicos, a empresa garante o controle dos resíduos gerados ao longo da execução de suas operações, tendo como prática e obrigação a utilização de MTRs (Manifestos de Transporte de Resíduos) e certificados, a fim de destinar os resíduos de acordo com as legislações vigentes. Para evitar a contaminação do lençol freático por manuseio inadequado de resíduos Classe I, a CART executa todas as contenções e aplica meios de prevenção.

O indicador de destinação de resíduos recicláveis apoia o monitoramento e o esforço da CART no que se refere a resíduos que são passíveis de reaproveitamento. Para os efluentes, como são apenas sanitários, a empresa garante a destinação em locais licenciados e habilitados para recebê-los.

MetrôRio

O MetrôRio possui 47 unidades, entre elas o Centro de Manutenção – onde a geração de resíduos sólidos e efluentes líquidos é consideráveis – e as estações, onde há geração de resíduos sólidos inertes. Os efluentes originários de despejo sanitário são encaminhados para a rede da Cedae (Companhia Estadual de Água e Esgoto), assim como Os efluentes líquidos gerados no Centro de Manutenção são tratados de acordo com a Diretriz 215 do Instituto Estadual do Ambiente (INEA) e descartados nessa mesma rede. Esses descartes são analisados quinzenalmente para verificar a eficácia do tratamento e o atendimento aos parâmetros da Diretriz.

Com relação aos resíduos, no Centro de Manutenção existe um processo de gerenciamento que consiste em segregação, acondicionamento e armazenamento temporário até a coleta para descarte. Os resíduos são encaminhados para empresas licenciadas pelos órgãos ambientais competentes de acordo com suas características. Tal processo visa reduzir a quantidade de resíduos perigosos e valorar os recicláveis.

CBN

A CBN entende a importância de destinar corretamente resíduos provenientes de suas operações e obras a fim de mitigar impactos como a contaminação do solo e do corpo d'água. O método seguido com esse foco está baseado no PGRS (Plano de Gestão de Resíduos Sólidos ()) da concessionária, que considera todos os pontos de trabalho e a consequente geração de resíduo. Em todas as unidades operacionais do sistema BA-093 já ocorre a coleta dos resíduos orgânicos, realizada nas Praças de Pedágio e SAUs (Serviços de Atendimento ao Usuário). Por sua vez, a coleta seletiva acontece semanalmente, com o apoio das cooperativas de catadores da região. Os efluentes gerados pela CBN são tratados pela empresa de saneamento da Bahia. A concessionária tem trabalhado para melhorar a gestão dos resíduos gerados em suas unidades operacionais, investindo em acondicionamento, coleta, transporte e destinação final. Foi contratada uma empresa de consultoria para reavaliar a eficácia do PGRS no sentido de levantar as não conformidades, a fim de viabilizar o estudo de medidas corretivas.

No entanto, a CBN ainda não possui políticas ou metas relacionadas aos resíduos.

CRA

Este tema é material para a concessionária devido à geração significativa de resíduos nas atividades desenvolvidas na operação da rodovia e aos impactos ambientais que podem ocasionar. A empresa considera como impacto negativo, por exemplo, algum evento ou condição não planejada e identificável, com potencial de causar poluição. Caso ocorra alguma situação desse tipo, a CRA exige, em função de sua tensão e graduação, procedimentos especiais e/ou requere auxílio externo.

A fim de evitar quaisquer transtornos, tanto a empresa transportadora quanto a que trata os resíduos emitem, mensalmente, certificados que comprovam que ambas receberam e estão realizando a gestão adequada de efluentes e resíduos. Adicionalmente, é realizado o monitoramento da qualidade da água subterrânea e superficial, de forma a verificar se ocorreu alguma alteração devido às atividades de concessão da empresa.

A gestão dos efluentes e resíduos é realizada por empresas contratadas para recolhê-los e depositá-los em aterro sanitário autorizado. A LAMSAC também conta com um comitê transversal denominado Comitê de Manutenção e Conservação, cujo objetivo é estabelecer planos conjuntos para abordagem da gestão desses temas.

GRU Airport

A empresa adota uma Política Integrada de Segurança Operacional e executa o Programa de Gestão Ambiental da Operação, que contemplam iniciativas para a gestão dos recursos hídricos e o gerenciamento dos resíduos sólidos. Ambos visam, primordialmente, garantir o cumprimento da legislação ambiental vigente, evitando a ocorrência de danos ao meio ambiente e à saúde pública.

Para mensurar o desempenho de gestão, a empresa possui indicadores internos e os resultados são apresentados periodicamente nas reuniões do Comitê de Segurança Operacional.

G4-EN22

Ver Água. Os descartes de água contabilizados em 2014 somaram 944,1 mil metros cúbicos de água. Na CBN, toda a água utilizada nas estruturas operacionais é destinada ao uso doméstico e retorna para o sistema público de esgoto. Parte dos descartes da CART também é direcionada para a rede de esgoto. Outra parte segue para o sistema de tratamento da Sabesp, concessionária responsável pelo saneamento básico no Estado de São Paulo. A CRA possui sistema de fossa-filtro para tratamento do esgoto sanitário gerado em suas instalações. A água utilizada nas dependências, como em chuveiros, pias e vasos sanitários, também é direcionada para esse sistema. Estima-se que 85% da água retirada dos poços artesianos da empresa possam ser considerados como de descarte, incluindo esgoto doméstico. Os demais 15% do volume são direcionados para os serviços de jardinagem e abastecimento de carro pipa de 2mil litros para limpeza de pistas, acidentes e combate a pequenos focos de incêndio, indo parar diretamente no solo. No caso da irrigação/paisagismo, a coleta é feita em águas empossadas/áreas de acumulação provenientes de pequenos córregos. Na LAMSAC, a água retirada de poços é descartada em lavagem da infraestrutura da via, incluindo pistas, pontes etc. Como se encontra em fase pré-operacional, a ViaRio não possui atividades sob sua gestão relacionadas ao uso e ao descarte de água.

MetrôRio e GRU Airport são as únicas empresas a contarem com processos de tratamento de efluentes. O MetrôRio faz, no Centro de Manutenção, tratamento que atende os padrões INEA (Instituto Estadual do Ambiente), do Rio de Janeiro. O efluente final é descartado na rede pública. O efluente gerado por GRU Airport é tratado em uma ETE (Estação de Tratamento de Esgoto) a partir do processo de digestão biológica, antes do descarte no Rio Baquirivú. A vazão do efluente tratado é obtido por meio da leitura diária de uma Calha Parshall (equipamento para medição) instalada na ETE e, mensalmente, são realizadas análises de amostras químicas da água, visando o acompanhamento da qualidade do efluente descartado em conformidade com os regulamentos CONAMA Nº 357 de 18/03/2005 e Nº 430 de 15/05/2011, e com o Decreto Estadual Nº 8468 de 08/09/1976.

	Destinação	Volume (m³)	Foi reutilizado por outra organização?
CLN	Rede de esgoto	2.064,0	Não
CART	Estação de tratamento SABESP	906,0	Não
	Rede de esgoto		
MetrôRio	Rede pública	130.459,0	Não
CRT	Tratamento em fossa filtro	18.343,0	X
CRA	Irrigação de Paisagismo / hidrossemeadora	16.090,0	Não
	Lavado de infraestrutura		
LAMSAC	Rede de esgoto	781.591,0	Não
GRU Airport	Rio Baquirivú	781.591,0	Não
Total		954.783,0	

Qualidade da água descartada em 2014 – MetrôRio	
Parâmetros*	Limites
Cádmio Total	0,1 mg/L
Chumbo total	0,5 mg/L
DQO	250 mg/L
Índice de Fenóis	0,2 mg/L
Sólidos sedimentáveis	1,0 mg/L
Óleos e graxas totais	< 50 mg/L
pH	entre 5,0 e 9,0 °C

Sulfetos	1,0 mg/l S
Surfactantes aniônicos	2,0 mg/L
Zinco total	1,0 mg/l Zn

*Norma Técnica 202.R-10 (critérios e padrões para lançamento de efluentes líquidos) e Diretriz 215.R-4 (diretriz de controle de carga orgânica biodegradável em efluentes líquidos de origem sanitária).

G4-EN23

Ver Resíduos.

	Não perigosos (T)	Total Não perigosos (T)	Método de disposição	Perigosos (T)	Total Perigosos (T)	Método de disposição	Total de resíduos (T)
LAMSA	Resíduos orgânicos	400,0	Aterro sanitário	-	0,0	-	1.360,0
	Resíduos de obras	960,0	Caçamba estacionária	-	0,0	-	-
CART	Recicláveis	1.012,1	Cooperativas de reciclagem	Lâmpadas	107,2	Empresa especializada na descontaminação de l	3.822,8
	Não recicláveis	996,0	Aterro sanitário	Resíduo ambulatorial	279,0	Empresa especializada no tratamento do resíduo	-
	Massa verde (resíduos provenientes de capinação)	1.034,5	Aterro sanitário	Resíduos Classe 1	10,0	Empresa especializada no tratamento do resíduo	-
	Borracha	205,7	Eco pontos e/ou cooperativas de reciclagem	-	-	-	-

	Restos de acidentes	173,6	Aterro sanitário	-	-	-	-
	Sucata eletrônica	4,7	Empresa especializada no tratamento de resíduos	-	-	-	-
MetrôRio	Resíduos recicláveis	829,7	Reciclagem	Sólidos contaminados	39,9	Coprocessamento	9.166,9
	Resíduos Não Inertes - Classe II A (Estações)	214,7	Aterro sanitário	Lâmpadas fluorescentes	7,1	Descontaminação e reciclagem	-
	Resíduos Inertes - Classe II B (Estações)	398,6	Aterro sanitário	Óleo isolante ascarel - PCBs	85,8	Incinerador	-
	Resíduos Não Inertes - Classe II A (CA/CM)	274,6	Aterro sanitário	Óleo lubrificante usado	7,4	Re-refino	-
	Resíduos Inertes - Classe II B (CA/CM)	7.309,0	Aterro de RCC	-	-	-	-
CBN	Resíduos recicláveis	0,4	Cooperativa	EPIs	0,8	Aterro sanitário	1,1
CRT	Resíduos de obras	5.366,5	Aterro controlado	Resíduo serviço de saúde	1,4	Aterro controlado	6.608,3
	Resíduos metálicos	44,0	Reciclagem	Resíduo oleoso	26,2	Coprocessamento	
	Resíduos orgânicos (restos de comida)	18,0	Compostagem	-	-	-	-

	Resíduos orgânicos (poda e varrição)	1.152,2	Aterro controlado	-	-	-	-
CRA	Resíduos orgânicos (restos de comida)	102,2	Aterro sanitário	-	-	-	197,8
	Resíduos comuns	95,6	Aterro sanitário	-	-	-	-
LAMSAC	Resíduos orgânicos	2.413,0	Aterro sanitário	-	-	-	19.951,0
	Resíduos comuns	9.537,2	Aterro sanitário	-	-	-	-
	Resíduos inertes	8.000,9	Aterro sanitário	-	-	-	-
GRU Airport	Resíduos orgânicos	11.468,4	Aterro sanitário	Resíduos Grupo A	339,2	Autoclavagem	12.308,4
	Plásticos	204,6	Reciclagem	Resíduos Grupo A+E	102,6	Incineração	-
	Pneus	2,0	Reciclagem	Resíduos Grupo B	37,3	Coprocessamento	-
	Papelão	127,8	Reciclagem	Resíduos Grupo B	22,3	Processamento	-
	Papel branco	0,8	Reciclagem	Resíduos Grupo B	3,4	Re-refino	-
Total		52.346,8			1.069,6		53.416,4

Notas:

1. Em 2013, a CLN reportou os valores de disposição de resíduos gerados durante as obras da quinta etapa de duplicação da BA-099. Esses valores foram registrados na ocasião em cumprimento legal à condicionante específica da Licença Ambiental da obra. Como a empresa ainda não possui uma política ambiental definida e nem dispõe de um programa de gerenciamento de resíduos sólidos, não houve contabilização de resíduos em 2014, quando a obra já estava finalizada.
2. Não é feito controle de resíduos no escritório da ViaRio. No canteiro de obras, a gestão dos resíduos é feita pelo Consórcio Construtor.

Gestão dos métodos de disposição	
LAMSA	Os resíduos gerados pela empresa são descartados por empresa terceirizada, que gera os devidos manifestos de transporte.

CART	Todos os resíduos são descartados diretamente pela empresa, exceto o resíduo ambulatorial, que é destinado por empresa terceirizada. Os resíduos perigosos coletados na CART geram MTRs (Manifestos de Transporte de Resíduos).
MetrôRio	Os resíduos gerados pelo MetrôRio são descartados por empresas terceiras que possuem as devidas licenças de operação e atendem plenamente as suas condicionantes.
CBN	Os resíduos recicláveis são destinados a cooperativa que finaliza a ação com a vendas dos materiais, beneficiando a cooperativa de catadores. Os materiais não recicláveis (orgânicos) são coletados pela Companhia de limpeza das cidades que fazem parte da Concessão Sistema BA093 e são levados para aterros sanitários.
CRT	A gestão de todos resíduos é realizada pela própria CRT, que programa o transporte com empresas especializadas para destinação em locais licenciados.
CRA	Os resíduos gerados pela CRA são descartados por empresa contratada, responsável tanto pelo transporte quanto pelo tratamento final.
LAMSAC	Os resíduos gerados pela LAMSAC são dispostos por empresa terceira que conta com a autorização do órgão Digesa (Direção Geral de Saúde Ambiental). A LAMSAC exige em contrato que o fornecedor tenha essa autorização.
GRU Airport	Os resíduos gerados por GRU Airport são descartados por empresa terceira, de acordo com as normativas e legislações aplicáveis, considerando as tipologias dos resíduos.

G4-DMA Conformidade com leis e regulamentos ambientais

LAMSA

A LAMSA compreende que, em caso de descumprimentos das obrigações regulatórias, bem como da legislação em vigor, podem acarretar aplicações de penalidades pelo poder concedente, assim como pelos órgãos diretamente relacionados. Dessa forma, a empresa preza sempre pelo cumprimento das leis ambientais e obrigações regulatórias, aplicando as melhores práticas do mercado.

CLN

A CLN está atenta ao meio ambiente, o que pode ser comprovado pela contratação de uma consultoria ambiental, responsável por fiscalizar as obras e a rodovia para verificar se os aspectos ambientais estão sendo cumpridos na íntegra.

CART

A fim de realizar a boa gestão da conformidade com as leis e regulamentos ambientais, a CART utiliza o sistema Gaia, que monitora a legislação federal, estadual e municipal referente às questões ambientais. Atualmente, existem 643 requisitos legais ambientais de interface com rodovias, sendo que, desse total, 251 são reais e 392 potenciais. Dos reais, 227 estão em atendimento, 4 em adequação e 20 não possuem quesitos de atendimento.

MetrôRio

Como impactos negativos da não conformidade, podem ser geradas multas, processos judiciais e danos à imagem do MetrôRio. Para se precaver, a empresa possui um sistema de gerenciamento de conformidade com leis e regulamentos ambientais, no entanto, atualmente, ele é utilizado apenas pela área de segurança e meio ambiente. Para avaliar a eficácia dessa gestão, são realizados processos de auditoria de requisitos legais.

CBN

As legislações e outros requisitos subscritos aplicáveis aos aspectos ambientais das atividades são identificados por uma empresa especializada em legislação e pelos responsáveis das áreas do SGA (Sistema de Gestão Ambiental), da área jurídica e das áreas afetadas pelas atividades. Adicionalmente, a verificação de mudanças nas legislações aplicáveis deve ser feita constantemente, principalmente quando ocorrem alterações significativas nos processos e estruturas da empresa, tendo como base os aspectos ambientais e os perigos e riscos identificados. A correta gestão dessas atividades garante o cumprimento das leis e regulamentos, evitando multas, advertências, notificações e embargos a obras.

CRT

O aspecto é importante para a operacionalização da empresa. Partindo desse princípio, a CRT possui licenças e autorizações, além de corpo técnico próprio e consultoria para apoio no atendimento dos regulamentos ambientais.

A CRA possui seis licenças ambientais em vigência, sendo, portanto, essencial o atendimento às leis e aos regulamentos ambientais. O não cumprimento das condicionantes dessas licenças, solicitadas pelo órgão competente, pode ocasionar o cancelamento/alteração das mesmas.

A concessionária possui uma consultoria de legislação aplicável, que mensalmente é avaliada e atualizada, de forma a verificar o atendimento integral de todas as legislações. Como mecanismo de avaliação, anualmente a CRA produz um relatório sobre as ações relacionadas ao tema.

LAMSAC

A empresa conta com o Estudo de Impacto Ambiental, cujas diretrizes resultantes devem ser cumpridas a fim de evitar e/ou mitigar qualquer impacto negativo que possa prejudicar o desenvolvimento do projeto no meio ambiente ou junto à população do entorno. Sendo assim, a LAMSAC, por meio de sua área de Responsabilidade Social e Meio Ambiente, encarrega-se de monitorar as obrigações definidas no estudo e enviar relatórios ao Ministério de Transportes e Comunicações do Peru, entidade governamental fiscalizadora.

GRU Airport

A empresa atende o cumprimento de suas obrigações legais e regulatórias com o intuito de evitar a aplicação de penalidades, sejam pecuniárias ou penais. A gestão desse aspecto é realizada pelas áreas de Meio Ambiente e Jurídica.

G4-DMA Avaliação Ambiental de Fornecedores

LAMSA

A empresa não realiza a avaliação ambiental de seus fornecedores.

CLN

Consciente da importância dos fornecedores para suas operações, a CLN busca atuar com aqueles que estejam em situação legal perante os órgãos federais, estaduais e municipais. Adicionalmente, estabelece, por meio de cláusulas contratuais, as obrigações ambientais a serem observadas quando do fornecimento de serviços.

CART

As atividades potencialmente poluidoras são monitoradas por meio do Sistema de Gestão da empresa, o que permite controlar, entre outras questões, os diplomas legais necessários para que os fornecedores possam exercer suas atividades. As inspeções ambientais realizadas nas bases de apoio das empresas e/ou obras em execução permitem avaliar a qualidade ambiental dos serviços prestados.

MetrôRio

O MetrôRio possui fornecedores de materiais e serviços considerados críticos que podem impactar a operação metroviária. Assim, a concessionária promove a avaliação ambiental dessas empresas, instituindo processos que considerem as licenças ambientais e os controles operacionais para mitigar os impactos. Os resultados das avaliações são analisados pela Área de Qualidade de Materiais e, quando necessário, são solicitadas adequações.

CBN

O processo de avaliação de fornecedores é importante para que todos possam conhecer e seguir as diretrizes estabelecidas pela empresa, evitando impactos ambientais negativos, gerados pelas atividades do sistema BA-093. Existem cláusulas ambientais em todos os contratos da concessionária, que preveem exigências de execução antes do início das operações e orientam fornecedores a atuarem de maneira ambientalmente correta.

CRA

Em função da numerosa cadeia de fornecedores, a avaliação é essencial para garantir que a gestão ambiental seguida seja refletida nessas empresas. Para alcançar essa meta, a concessionária possui o Sistema de Gestão Integrado – PI, no qual constam os procedimentos a serem observados no momento da contratação de qualquer serviço/fornecimento. Além disso, todos os contratos firmados entre parceiros possuem cláusulas específicas de atendimento à legislação ambiental e trabalhista, além dos requisitos específicos da empresa. Em 2014, buscando a melhoria do desempenho nesse sentido, foram introduzidas algumas alterações em cláusulas contratuais, visando atender de forma específica a atividade desenvolvida por cada fornecedor.

LAMSAC

Uma avaliação negativa dos fornecedores é sinal de que podem ocorrer impactos ambientais negativos nas atividades da LAMSAC. Além disso, pode-se gerar uma repercussão negativa para o negócio e para a estabilidade financeira do projeto. Atualmente, o principal fornecedor entrega, mensalmente, informações de desempenho ambiental em suas frentes de obras.

GRU Airport

A empresa exige, por meio do anexo contratual SSMA (Segurança do Trabalho, Saúde e Meio Ambiente), que todos os fornecedores cumpram a legislação pertinente à preservação do meio ambiente em seus serviços. Além disso, a área de Meio Ambiente, por meio do Programa de Gestão Ambiental da Área de Operação, realiza inspeções regulares dos fornecedores que atuam nas dependências do aeroporto, clientes e demais áreas corporativas. São gerados relatórios referentes às inspeções e é solicitada adequação das irregularidades.

G4-EN33

	Número de fornecedores sujeitos a avaliações de impactos ambientais	Número de fornecedores identificados como tendo impactos ambientais negativos atuais e potenciais significativos	Impactos ambientais negativos reais e potenciais significativos identificados na cadeia de suprimento	Total de fornecedores identificados como tendo impactos ambientais negativos reais e potenciais significativos, com os quais foram acordadas melhorias como resultado da avaliação	Percentual de fornecedores identificados como tendo impactos ambientais negativos reais e potenciais significativos, com os quais foram acordadas melhorias como resultado da avaliação
LAMSA	11	11	Empresas comercializadoras de petróleo: risco químico e ambiental; empresas de manutenção e conservação de vias e áreas verdes: risco ambiental e operacional; produtora de cimento: risco químico e ambiental; produtora de cimento: risco químico e ambiental; Serviços terceirizados (limpeza e conservação predial e da via): risco operacional; fabricante de solvente: risco químico e ambiental; madeireira - segurança do trabalho e operacional; fabricante de tinta:	0	0%

			risco químico, segurança do trabalho e operacional; posto de gasolina e lava a jato: risco ambiental.		
CLN	23	0	As atividades de fornecedores que apresentam potencial poluidor reconhecido e que necessitam obrigatoriamente de licença ambiental para operar.	0	0,0%
CART	6	3	Redução dos recursos naturais, alteração da qualidade do solo, alteração da qualidade do ar, alteração da qualidade da água, danos à fauna e flora e assoreamento.	3	50,0%
MetrôRio	0	0	Coleta de lixo, economia de papel, redução de consumo de energia e água e impactos do processo de fabricação.	0	0,0%
			Passivo ambiental; gestão de resíduos e conservação de recursos naturais.		
CBN	14	5	Real: fornecedor de terraplenagem assoreou um corpo hídrico (lagoa). Potenciais: fornecedores da obra podem causar impactos	0	0,0%

			<p>como: assoreamento de corpos hídricos, supressão em local não autorizado, contaminação do solo e corpo hídrico por efluentes descartados em local incorreto, disposição inadequada de resíduos de obras, poluição sonora e emissão de particulados, mudança do regime de um corpo hídrico, entre outros. Esses fornecedores e os fornecedores de serviço de saúde podem gerar impactos devido à disposição inadequada de resíduos.</p>		
--	--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

CRT	10	10	Poluição atmosférica dos veículos de transporte de matéria-prima, insumos, resíduos, efluentes e transporte de insumos.	0	0,0%
CRA	40	0	-	0	0,0%
LAMSAC	1	1	Reais: qualidade do ar e ruído. Potenciais: impacto sobre a qualidade da água no túnel abaixo do Río Rímac.	0	0,0%
GRU Airport	0	0	-	0	0%
Total	105	30		3	10,0%

Nota: nenhuma das empresas encerrou, em 2014, relações com fornecedores devido a riscos ambientais reais ou potenciais.

G4-DMA Mecanismos de queixas e reclamações relacionadas a impactos ambientais

Ver Conformidade.

Para a LAMSA, as queixas e solicitações feitas pelos usuários devem receber total atenção, a fim de que não impactem negativamente na imagem da empresa, comprometendo o nível de qualidade e a operação da concessionária. Para o recebimento de manifestações dos usuários, a empresa possui a Central de Atendimento ao Usuário, que conta com um sistema operacional no qual todas as reclamações são registradas e tratadas internamente. Além disso, o sistema tem interface com o setor de operação viária, o que agiliza as pesquisas de ocorrências, solicitações de inspeção da via, direcionamento correto e ágil das demandas, manutenção isenta dos dados, confidencialidade e controle de *follow up*. Portanto, por meio desse sistema é possível resgatar rápida e especificamente as informações inseridas, permitindo a elaboração de relatórios gerenciais, que auxiliam na tomada de decisão.

CLN

A CLN entende que, quando mal administrados, os aspectos ambientais podem influenciar negativamente na imagem da empresa. Além disso, o descumprimento da legislação ambiental pode acarretar em pesadas multas, influenciando negativamente seu resultado financeiro. Partindo desse princípio, a empresa possui uma consultoria externa para garantir o cumprimento da legislação ambiental em conjunto com os setores jurídico e de engenharia. A abordagem preventiva da gestão visa evitar queixas relacionadas a questões ambientais.

CART

A CART acredita que reclamações e notificações relacionadas a desvios do processo operacional podem impactar na imagem da empresa. As queixas recebidas são registradas por usuários ou lindeiros por meio da linha 0800 da empresa e do coordenador de meio ambiente, que é o contato oficial junto aos órgãos de fiscalização ambiental. Para avaliar a eficácia da gestão, são conferidos os tempos de resposta às notificações da Cetesb (Companhia de Tecnologia e Saneamento Ambiental do Estado de São Paulo) e às ocorrências registradas pela linha telefônica. Em 2014, todas as notificações foram atendidas dentro do prazo estipulado.

MetrôRio

O MetrôRio se preocupa em preservar o meio ambiente para as futuras gerações, sendo extremamente relevante estar em conformidade com as leis e regulamentos ambientais.

A companhia possui um sistema de gerenciamento de conformidade com as leis e regulamentos ambientais (*Legnet*), no entanto, atualmente ele é utilizado apenas pela área de segurança e meio ambiente (SMA). A área de SMA também é responsável por verificar as queixas e reclamações recebidas, contando com suporte jurídico. O tratamento a ser dado depende do teor das queixas e a avaliação é realizada por meio de auditoria de requisitos legais, feita por empresa externa. Assim, a auditoria apresenta as não conformidades legais e a companhia cria planos de ação para revertê-las.

CBN

A questão ambiental é de suma importância para a organização, devido ao fato de boa parte de seu sistema estar em área de preservação ambiental. Logo, qualquer queixa ou reclamação nesse sentido é tratada como prioridade. A ouvidoria é um canal de comunicação direto entre o usuário e a concessionária. Trata-se, portanto, de um canal interlocutor com a sociedade, recebendo dela reclamações, denúncias, sugestões e elogios e, ao mesmo tempo, estimulando a participação do usuário no posicionamento e na avaliação da prestação dos serviços públicos. Todas as queixas são registradas em um sistema informatizado (kCOR) e possuem prazos definidos para os devidos encaminhamentos e retornos, após a realização de análise do setor envolvido.

CRA

Mensurar as queixas e reclamações recebidas em relação a impactos ambientais é extremamente relevante para o diagnóstico de pontos críticos em sua gestão ambiental. Por meio dos canais oferecidos - *site*, telefone e formulários disponíveis na recepção -, podem ser registradas queixas. Uma boa gestão do aspecto possibilita a identificação de questões prioritárias quanto à gestão dos indicadores ambientais. Já a eficácia da gestão do mecanismo de queixas e reclamações é avaliada por meio de relatórios para identificação das ocorrências, com análise de respostas e cumprimento de prazos.

LAMSAC

A gestão do aspecto é realizada por meio da área de Serviço de Atenção ao Usuário. Após a realização da queixa, há o processamento da informação a fim de obter a resposta da área correlata. Adicionalmente, a empresa conta com uma área de informação, que inclui a coordenação de meio ambiente.

GRU Airport

A gestão do aspecto é realizada pelas áreas de Meio Ambiente e Jurídica, que também acompanham eventuais processos contenciosos e as respostas formais aos órgãos competentes.

G4-EN34

Ver resposta em Conformidade.

LAMSA	Mecanismo externo: Central de Relacionamento com os Usuários (telefone, pessoalmente, <i>e-mail</i> , <i>site</i> e carta); Procon, <i>sites</i> de reclamações, entre outros. Mecanismo interno: canal de Ética e Conduta da Invepar.
CLN	Mecanismos externos: canal de Ouvidoria e órgãos ambientais. Mecanismo interno: o Canal de Ética e Conduta da Invepar.
CART	Mecanismo externo: número 0800, coordenação de meio ambiente e órgãos de fiscalização ambiental. Mecanismo interno: Canal de Ética e Conduta da Invepar.
MetrôRio	Mecanismos externos: órgãos de fiscalização, agências reguladoras

	governamentais e judiciário da empresa. Mecanismo interno: canal de Ética e Conduta da Invepar..
CBN	Mecanismos externos: número 0800 para emergências; as quatro bases de Serviço de Apoio ao Usuário localizadas ao longo da rodovia; o telefone, o e-mail e o número de <i>fax</i> da Ouvidoria disponibilizados pela empresa; o <i>site</i> de “Fale Conosco”; endereço para correspondências e o órgão ambiental do Estado da Bahia, Inema (Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos).
CRT	Mecanismos internos: Central de Atendimento ao Usuário da rodovia e telefone 0800 para qualquer tipo de informação, crítica ou sugestão. Mecanismos externos: cartas, notificações e autuações recebidas de órgãos oficiais e demais <i>stakeholders</i> .
CRA	Mecanismos internos: canais da Ouvidoria (<i>site</i> , telefone ou formulário disponibilizado na recepção). Mecanismos externos: Poder Concedente (Suape), Arpe (Agência Reguladora de Pernambuco), CPRH (Agência Pernambucana de Meio Ambiente) e Ibama (Instituto Brasileiro de Meio Ambiente).
LAMSAC	Mecanismos externos: <i>call center</i> , formulário disponibilizado na <i>web</i> , <i>e-mail</i> de serviço ao cliente e, indiretamente, as pesquisas de satisfação. Também é possível comparecer pessoalmente à sede da empresa e registrar a queixa.
ViaRio	Mecanismos externos: número 0800 disponibilizado pela ViaRio; presencialmente (gestão feita pela Prefeitura do Rio de Janeiro); um dos dois postos de atendimento, ou por meio da <i>internet</i> .
GRU Airport	Mecanismos externos: órgãos ambientais, tais como: Cetesb (Estado de São Paulo), IBAMA e Ministérios Públicos Federal e Estadual.

G4-DMA Emprego

LAMSA

Sempre atuando de forma ética e responsável em suas relações de emprego, a empresa vai além do cumprimento dos preceitos legais, desenvolvendo diversos programas e projetos voltados à melhoria das condições de emprego e de qualidade de vida de seus colaboradores.

CLN

Atenta à satisfação de seus colaboradores e ao seu entorno, a empresa oferece oportunidades de emprego principalmente a profissionais da região. Por meio dessa iniciativa, contribui para o desenvolvimento, a valorização de talentos e a retenção da mão de obra local, repercutindo positivamente nos aspectos de mobilidade e na questão socioeconômica do território.

CART

A gestão do emprego na CART é vista como forma de retenção dos colaboradores, com foco em excelência operacional. Assim, o emprego é administrado por meio de mensurações de *turnover*, absenteísmo e acompanhamento da evolução de Head Count, que visam evitar os aspectos negativos desse tema, como a alta rotatividade e o aumento do absenteísmo, por exemplo.

MetrôRio

É importante para o MetrôRio controlar, por meio da folha de pagamento, qual o seu efetivo de colaboradores. Dessa forma, pode-se avaliar qual a disponibilidade de *headcount* para andamento da operação. A gerência de recursos humanos possui diversas políticas que moralizam o processo de contratação e demissão, assim como a administração do emprego, das políticas de admissão e de demissão, e movimentações funcionais. Há uma avaliação de desempenho para o grupo de gestores e avaliação interna da manutenção, que é utilizada para garantir transparência e critérios nessas movimentações. O grupo elegível é o operacional. Nas áreas de operação e segurança, as admissões seguem critérios pré-estabelecidos e possuem filtros de capacitação, o que significa que os candidatos que não passarem nos testes pós-capacitações técnicas para as funções não são aproveitados para as mesmas, de acordo com regras claras.

CBN

Por meio do controle de indicadores específicos sobre o tema, a CBN gerencia temas como controle de movimentações de pessoal, de efetivo por município, entre outros. No procedimento de Recrutamento e Seleção, em toda a movimentação de pessoal relacionada à operação (Pedágio e Tráfego), devem haver contratações de residentes dos municípios das redondezas da rodovia. Dessa forma, a empresa atua no desenvolvimento local do público envolvido, impactando positivamente e incrementando a renda na região. Mensalmente, realiza-se um controle do efetivo das empresas terceirizadas, onde é feito o levantamento do total de colaboradores e novas admissões. Como meta para 2015, a empresa buscará contratar mão-de-obra de residentes de Candeias, onde jovens de comunidades foram capacitados pelo setor de Desenvolvimento Socioambiental e aguardam uma efetivação da CBN.

CRA

Considerados a matéria-prima da empresa, os colaboradores são o reflexo da atuação da empresa frente à sociedade. Por esse motivo, o cuidado na realização de processos de seleção, contratação de pessoal e retenção de talentos é prática habitual da CRA. Adicionalmente, a empresa age visando a redução da rotatividade, por representar a diminuição de custos com verbas rescisórias e novos programas de treinamento e desenvolvimento de novos profissionais. A

medida também implica em maior eficácia da equipe, além de manter um clima de segurança entre os profissionais. Reflexo dessa abordagem foi a queda no índice de rotatividade da empresa, em 2014.

A CRA possui, ainda, mecanismos de acompanhamento da eficácia gestão de empregos. São eles: canal de comunicação aberto com integrantes, possibilitando constante compartilhamento de dúvidas, incômodos e sugestões de melhoria; acompanhamento anual sobre salários e benefícios praticados por outras concessionárias de rodovia e empresas do entorno, buscando manter a realidade da empresa atrativa aos profissionais e possibilitando estudar enquadramentos que visem à retenção de talentos; entrevistas de desligamento, realizadas com todos aqueles que saem da organização, permitindo visualizar pontos de melhoria e aspectos que possam ter causado desmotivação ou interesse em outras empresas/trabalhos; e acompanhamento de *feedbacks* sobre os eventos realizados pela organização por meio de monitoramento de postagens em redes sociais e/ou de pesquisas de satisfação realizadas após os eventos.

LAMSAC

A gestão do emprego é feita na LAMSAC por meio de diversos mecanismos. Alguns deles são: pesquisas de clima organizacional e serviço de bem-estar social, que conversa com os colaboradores a fim de entender sua situação familiar e como essas relações afetam seu desempenho.

GRU Airport

GRU Airport investe na retenção de talentos e na redução de índices de absenteísmo e rotatividade. Para tanto, a empresa possui um pacote de benefícios atrativo e oportunidades de crescimento profissional dentro de sua estrutura. Com o objetivo de aprimorar seu processo no que concerne aos colaboradores, em 2014 a empresa iniciou a elaboração de seus procedimentos de Recursos Humanos, visando disseminá-los no início de 2015.

G4-LA1

Ver Taxa de rotatividade.

Admissões e desligamentos por empresa, por gênero															
	Holding		LAMSA		CLN		CART		MetrôRio		CBN		CRT		CRA
	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres	Homens
Admitidos	18	19	46	43	21	27	85	67	416	164	33	90	31	15	42
Desligados	21	11	54	22	26	34	52	76	330	144	50	75	33	14	38
Total	39	30	100	65	47	61	137	143	746	308	83	165	64	29	80

Total de admissões e desligamentos e

rotatividade por região			
	Sudeste	Nordeste	Lima
Admitidos	1.908	229	255
Desligados	1.195	264	145
Rotatividade	24%	30%	31%

Total de admissões e desligamentos por empresa, por faixa etária

	Holding		LAMSA		CLN		CART		MetrôRio		CBN		CRT	
	Admitidos	Desligados	Admitidos	Desligados	Admitidos	Desligados	Admitidos	Desligados	Admitidos	Desligados	Admitidos	Desligados	Admitidos	Desligados
Abaixo de 30 anos	18	13	43	41	39	36	83	72	323	215	77	66	30	26
Entre 30 e 50 anos	17	15	45	29	9	20	63	51	243	237	46	59	16	18
Acima de 50 anos	2	4	1	6	0	4	6	5	14	22	0	0	0	3

G4-DMA Relações entre trabalhadores e colaboradores

LAMSA

A relação com os colaboradores segue, integralmente, os preceitos estabelecidos pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), pela Constituição Federal e por outras Leis específicas. Conforme previsto em sua missão, a empresa pauta sua administração na Ética e na Responsabilidade Social, visando proporcionar satisfação a seus funcionários e demais públicos de relacionamento. A fim de melhorar as relações com seus colaboradores, a LAMSA também disponibiliza: Pesquisa de Clima bianual, Canal de Denúncia do Código de Ética e uma Caixa de Sugestões.

CLN

O aspecto é material para a CLN, pois uma relação de parceria entre o empregado e o empregador gera maior consciência dos direitos de ambos e favorece uma boa comunicação, melhorando aspectos como motivação e pertencimento. Em prol de uma relação justa e benéfica para o colaborador, a empresa obedece

rigorosamente as leis trabalhistas e as cláusulas previstas no acordo coletivo. Adicionalmente, recebe um retorno de seus colaboradores a cada dois anos, por meio da pesquisa de clima organizacional.

CART

Para a CART, a manutenção de uma relação harmoniosa entre trabalhadores e empregadores é fundamental para a manutenção do clima de trabalho satisfatório e produtivo. A gestão dessa relação é feita por meio de diversos programas como, por exemplo, de qualidade de vida e comitê, que contam com a participação dos colaboradores e que objetivam o monitoramento da relação.

A gestão eficaz do tema é evidenciada por meio de algumas ferramentas, como, por exemplo, a pesquisa de clima.

MetrôRio

A área de Relações Sindicais tornou-se uma necessidade em função do aumento da demanda de assuntos relacionados ao Sindicato. O MetrôRio administra a relação de forma transparente, realizando pesquisas de clima bienais. Os resultados são avaliados pelo sucesso no fechamento da negociação do Acordo Coletivo de Trabalho e de ações preventivas para evitar passivos trabalhistas. Existem metas corporativas, de áreas e individuais, e os resultados são medidos ao final do exercício. A comunicação do fechamento das metas corporativas e da área é realizada através do quadro "Gestão a Vista" e as individuais são discutidas junto a cada liderança. A implantação do Projeto "Novo Jeito de Ser e Fazer" impacta diretamente a área de Relações Sindicais, pois melhora o clima organizacional, consolida uma nova cultura e com isso, diminui a demanda Sindical.

CBN

Diante de qualquer necessidade de mudança na área operacional, inicialmente a CBN promove uma reunião entre as lideranças operacionais e o RH, com o objetivo de realizar planos de ação que estabeleçam as novas atividades e metas concernentes. Por fim, lideranças operacionais de RH comparecem em cada local de trabalho (SAU e praças de pedágio) para divulgação e comunicação aos colaboradores.

CRA

A CRA considera que o controle e a administração da relação legal/contratual estabelecida entre empresa e os trabalhadores é essencial à saúde jurídica, orçamentária e ao clima da organização. Portanto, por meio da Consolidação das Leis do Trabalho e do Acordo Coletivo construído entre a CRA e a Fenecrep, sindicato da empresa, são estabelecidos critérios e prazos legais sobre diversos aspectos, entre eles: salário-base; tempo de comunicação de aviso prévio; tempo de comunicação/aviso de férias; valores mínimos e práticas de benefícios etc.

A empresa também garante o cumprimento de todas as determinações legais, assegurando a transparência por meio de algumas ações. São elas: emissão e disponibilização de contracheques mensais, com discriminação de todos os pagamentos e descontos devidos; comunicação formal e documental de programação de férias, com a antecedência determinada; divulgação, no início de cada ano, da escala anual de trabalho para as equipes da Operação; divulgação, no início de

cada ano, do calendário da CRA, com programações de compensações para ampliação de feriados destinados à equipe de apoio/administrativa; e divulgação, no início de cada mês, do calendário de sobreaviso dos setores devidos.

LAMSAC

Toda a comunicação entre os colaboradores e a empresa é realizada de maneira direta, por meio dos respectivos supervisores, chefes e gerentes. A LAMSAC não conta, hoje, com Acordo de Negociação Coletiva estabelecido.

GRU Airport

GRU Airport mantém diálogos transparentes, claros e objetivos com seus colaboradores, informando-os sobre o desempenho da empresa, assim como sobre as mudanças de processos. Para tal, a empresa conta com uma área de Comunicação Interna, dedicada exclusivamente à disponibilização de informações aos colaboradores. As ferramentas utilizadas no processo são murais eletrônicos, *e-mail marketing* e murais impressos.

G4-LA4

LAMSA	A LAMSA não tem a prática de notificações antecipadas, uma vez que sua operação não corre o risco de sofrer mudanças significativas.
CLN	Apesar de a CLN não possuir uma política definida, a empresa informa com um prazo de até 30 dias de antecedência quando acontece alguma mudança significativa na operação.
CART	Não há prazos estabelecidos para comunicação de mudanças operacionais, também não há nada que esteja previsto em acordo coletivo.

MetrôRio	O MetrôRio notifica com antecedência de aproximadamente quatro semanas mudanças operacionais como alterações de escalas. Esse prazo tem em vista o respeito à necessidade do trabalhador de organizar sua vida pessoal. É uma prática, porém não está previsto no Acordo Coletivo.
CBN	A CBN pratica o prazo de notificação de quatro semanas de antecedência com o propósito de observar se existem manifestações de rejeição ou aceitação do que for necessário mudar.
CRT	A CRT busca notificar as mudanças operacionais com , no mínimo, duas semanas de antecedência. Essas mudanças são, se possível, discutidas previamente com os funcionários que serão afetados.
CRA	Mudanças operacionais não sinalizadas na CLT ou Acordo Coletivo e impactam os colaboradores da CRA são notificadas, após aprovação por Diretoria/Presidência da empresa e representantes dos acionistas, por meio dos canais oficiais da empresa (<i>e-mails</i> corporativos, murais, cartas etc.) com, no mínimo, 30 dias de antecedência.

LAMSAC	A LAMSAC não pratica hoje prazo mínimo de notificação, salvo nos casos previstos por lei. A renovação de contrato de trabalho, por exemplo, deve ser avisada com 30 dias de antecipação. Já as demissões devem ser avisadas seis dias antes.
ViaRio	A ViaRio não possui a prática de notificação mínima pois ainda é uma empresa pré-operacional.
GRU Airport	Atualmente GRU Airport não pratica prazos de notificação mínima.
Via 040	A Via 040 não conta com prazos mínimos de notificação.

G4-DMA Saúde e segurança no trabalho

LAMSA

Com o objetivo de assegurar a saúde e a segurança de seus colaboradores, a LAMSA possui uma Comissão Interna de Prevenção de Acidentes, que tem como objetivo promover a divulgação das normas regulamentadoras de segurança e medicina do trabalho ou de regulamentos e instrumentos de serviço, emitidos pelo empregador; fomentar uma cultura prevencionista nos colaboradores; investigar causas, circunstâncias e consequências dos acidentes e das doenças ocupacionais e acompanhamento das medidas corretivas. Já o SESMT exerce o papel de fomentador das ações sugeridas e de guardião das normas e regulamentos de saúde e segurança.

Adicionalmente, com a finalidade de assegurar que todos os trabalhos realizados na LAMSA estejam em conformidade com as normas e procedimentos de segurança, todo contrato de prestação de serviços passa pelo crivo/inspeção do SESMT. Devido à atuação mais próxima e proativa dos profissionais do órgão, em 2014 houve a redução do número de acidentes de trabalho.

CLN

Para a CLN, a importância de uma gestão eficaz na área de saúde e segurança em uma empresa é fundamental para assegurar o bem-estar dos trabalhadores, reduzindo os riscos de acidentes, aumentando a proteção contra lesões ou doenças resultantes da atividade profissional e a produtividade. Nas ações preventivas de segurança promovidas pela CLN com seus colaboradores e terceirizados, há o compromisso de cumprimento de legislação trabalhista, além da responsabilidade perante a sociedade com o zelo pela saúde e segurança dos cidadãos, evitando riscos e danos à integridade física, mental e social do trabalhador. Dessa maneira, a CLN contribui com a economia de serviços de saúde e previdenciários.

Visto o número reduzido de funcionários da empresa, um técnico de segurança realiza as ações da área e um médico do trabalho realiza os atendimentos preventivos sobre questões voltadas a acidentes de trabalho e saúde ocupacional.

CART

A implantação de um modelo de gestão baseado na OHSAS 18001:2007 demonstra o compromisso da CART com a saúde, segurança e bem-estar dos seus colaboradores e/ou prestadores de serviços e com a melhoria contínua das condições de trabalho. Além de garantir o cumprimento da legislação e de normas relacionadas à Saúde e Segurança do Trabalho, a CART exige que essas práticas também sejam implantadas por suas empresas parceiras, influenciando-as positivamente. Assim, a CART reduz os riscos de acidentes do trabalho e de passivos trabalhistas, e motiva seus trabalhadores e terceiros por meio de ambientes de trabalho seguros e saudáveis.

As avaliações periódicas realizadas em campo para o monitoramento do tema são baseadas na performance dos indicadores correlatos.

MetrôRio

A segurança do trabalho tem como objetivo reduzir a probabilidade de ocorrência de acidentes e doenças ocupacionais, bem como proteger a integridade e a capacidade laboral do funcionário. É, portanto, essencial às práticas do MetrôRio. A obrigatoriedade de manter os serviços especializados em Engenharia de Segurança e Medicina do Trabalho é definida pela Norma Regulamentadora nº 04 do Ministério do Trabalho e Emprego. Assim, a segurança do trabalho atua sistematicamente de forma preventiva, o que faz com que a empresa reduza de forma segura e justa os custos Previdenciários da empresa.

CBN

A CBN trata o assunto saúde e segurança do Trabalho de forma estratégica e mantém-se focada na preservação da saúde e da integridade física de seus colaboradores, atentando a todas as obrigações trabalhistas. O serviço especializado em Engenharia de Segurança e Medicina do Trabalho da concessionária atua na eliminação ou neutralização dos riscos, prevenindo doenças ocupacionais ou impedindo o seu agravamento. Para o acompanhamento dos resultados, a CBN realiza avaliações constantes de indicadores, auditorias internas, reuniões mensais e ações corretivas e preventivas. Com isso, mantém desempenho satisfatório, com sucessíveis melhorias. Como exemplo, pode-se citar o aumento de carga horária de treinamentos promovidos a integrantes e subcontratadas, integrações, programas sobre o assunto e sistematização de controles.

CRA

Com a finalidade de assegurar o cumprimento de suas diretrizes e valores relacionados ao tema, a CRA mantém o setor de SSTMA (Saúde, Segurança do Trabalho e Meio Ambiente), no qual há o SESMT (Serviço Especializado em Medicina e Segurança do Trabalho), que visa atender a todas as Normas Regulamentadoras aplicáveis ao negócio. Adicionalmente, são monitorados e avaliados todos os desvios identificados em cada atividade, realizando-se o balanço mensal das correções/pendências.

LAMSAC

Considerado um dos pilares da LAMSAC, a boa gestão da saúde e segurança mitiga a probabilidade de riscos, enfermidades e acidentes no geral. Para tal, a empresa conta com um Comitê de Saúde e Segurança do Trabalho, que contempla representantes dos colaboradores e do empregador. Adicionalmente, a área de SST (Saúde e Segurança do Trabalho) conta com um regulamento aprovado pelo Ministério do Trabalho peruano.

GRU Airport

GRU Airport cumpre todas as normas e leis aplicáveis à saúde e segurança no trabalho. A empresa possui um quadro de profissionais que compõem o Serviço Especializado em Engenharia de Segurança e Medicina do Trabalho, que lidam com ferramentas destinadas à prevenção de acidentes. Para monitoramento do desempenho da gestão desse tema, a empresa contempla nove indicadores internos: taxa de frequência, taxa de gravidade, índice relativo, acidentes com usuários, acidentes com colaboradores, acidente com colaboradores no ambiente operacional, perda de dias por cem funcionários, acidentes com cessionários nos terminais de passageiros e acidentes com cessionários no ambiente operacional.

G4-LA5

Porcentagem de colaboradores representados por comitês formais de saúde e segurança						
	Nenhum	Até 25%	Entre 25% e 50%	Entre 50% e 75%	Acima de 75%	100%
LAMSA ¹						
CLN						
CART						
MetrôRio ²						
CBN						
CRT						
CRA						

LAMSAC ³						
ViaRio ⁴						
GRU Airport						
Via 040 ⁵						

Notas:

1. Na LAMSA, a Cipa também avalia as condições de trabalho de todos os terceirizados que não possuem Cipa instalada.
2. No MetrôRio há duas Cipas: a da Linha 1 e a da Linha 2.
3. A LAMSAC aplica a legislação peruana: Lei N° 29783 (Lei de Segurança e Saúde no Trabalho); Decreto Supremo D.S. N° 005-2012-TR (Regulamento da Lei 29.783) e outras normas vigentes.
4. A ViaRio não atingiu ainda o número de colaboradores necessário para formar um comitê de SMS ou Cipa.
5. Na Via 040 será implantado um comitê de segurança para gestão dos assuntos internos durante o ano de 2015.

G4-LA6

Ver Saúde e segurança ocupacional.

Significado dos termos reportados neste indicador:

Óbito

A morte de um trabalhador ocorrida no período coberto pelo relatório atual, decorrente de uma lesão ou doença relacionada ao trabalho sofrida ou contraída na condição de empregado da organização.

Lesão

Uma lesão não fatal ou fatal decorrente do trabalho ou ocorrida no curso do trabalho.

Doença ocupacional

Doença decorrente da situação ou atividade de trabalho (p. ex.: estresse ou exposição frequente a substâncias químicas nocivas) ou de uma lesão relacionada ao trabalho.

Dia perdido

Tempo (“dias”) que não pode ser trabalhado (portanto, dias “perdidos”) como consequência da incapacidade de um trabalhador ou colaboradores de desempenhar seu trabalho habitual devido a um acidente ou doença ocupacional.

Absenteísmo

Quando um funcionário se ausenta do trabalho devido a qualquer incapacidade e não apenas em função de uma doença ou acidente relacionado ao trabalho. Não estão incluídas as licenças temporárias permitidas como feriados, licenças para estudos, licença maternidade/paternidade e licença por motivo de luto.

G4-DMA Treinamento e educação

LAMSA

A LAMSA acredita que o treinamento de seus colaboradores é a base para o aprimoramento do capital intelectual da empresa e, para tanto, precisa ser desenvolvido e aprimorado dia após dia, pois um colaborador mal capacitado pode gerar prejuízos no exercício de suas atribuições. Por esse motivo, é necessário o investimento em treinamentos e cursos voltados ao melhor desempenho das atividades.

Administrados pela área de Recursos Humanos, os treinamentos têm início com o levantamento das necessidades junto aos gestores de cada equipe, gerando um Plano Anual de Treinamento que é submetido à análise de viabilidade e executado ao longo de todo o ano, contemplando todos os níveis hierárquicos da organização.

CLN

O aspecto de Treinamento e Educação é tido como importante para a empresa, porque, além de capacitar os colaboradores para executarem melhor as suas atividades, permite que os mesmos se desenvolvam profissionalmente e pessoalmente. Partindo desse princípio, todos os funcionários, no ato da admissão, recebem treinamentos admissionais de segurança, participam da integração e são encaminhados para treinamentos específicos do cargo.

CART

A gestão de Treinamento e Educação é fundamental para a CART, pois a empresa entende que as ações de desenvolvimento, quando alinhadas às diretrizes do negócio, contribuem efetivamente para o atingimento de resultados. Além disso, existem treinamentos obrigatórios que se não forem geridos adequadamente podem impactar o bom andamento operacional da companhia e colocar os colaboradores em risco.

Adicionalmente aos treinamentos obrigatórios que possuem periodicidade específica, com base no levantamento de necessidades realizado por cada gerência, é desenhado, anualmente, um plano de treinamento que será executado ao longo do ano. Todas as atividades são monitoradas por meio de lista de presença e de avaliação de reação e de eficácia. A gestão do tema também é reforçada por meio de auditorias internas e externas, realizadas periodicamente.

MetrôRio

A área de Educação Corporativa é responsável pela estruturação, construção e desenvolvimento de todo o aprendizado da organização. Dessa forma, provê soluções em educação alinhadas à estratégia empresarial, desenvolve as competências organizacionais e técnicas, realiza a gestão do conhecimento garantindo a permanência do capital intelectual e transforma a empresa em uma organização voltada ao aprendizado. A Educação Corporativa é a unidade gestora da aprendizagem organizacional no MetrôRio e atua de acordo com quatro pilares: Escola de Gestão e Negócios, Escola de Operações, Escola de Manutenção e Engenharia e Núcleo de Gestão do Conhecimento. De acordo com a versão vigente do REG 005 ECO (regulamento que estabelece os conceitos, critérios e processos para o treinamento e desenvolvimento de pessoas no MetrôRio), que trata do tema "Treinamento e Desenvolvimento de Pessoas", são aplicadas, junto aos gestores, as avaliações de eficácia, com a finalidade de validar a efetividade do treinamento realizado e de seus objetivos. Esse processo é realizado nos treinamentos dos cargos operacionais.

A capacitação dos colaboradores é essencial para o desenvolvimento de equipes na organização. Por meio da identificação dos *gaps* dos profissionais, os treinamentos têm como objetivos aperfeiçoar o que pode ser deficiência ou deixar a desejar em termos de desempenho. Atualmente, os treinamentos são realizados de acordo com a demanda das áreas, identificadas pelas lideranças e indicadas ao RH. Após a realização, a efetividade das atividades é medida por meio de ferramenta específica, aplicada junto aos participantes.

CRA

Os processos de Treinamento e Desenvolvimento representam o investimento da concessionária e do próprio trabalhador nos processos de melhoria das práticas profissionais e/ou comportamentais. As ações educacionais vão desde encontros de alinhamento de boas práticas operacionais ou treinamentos técnicos de integração, até encontros com foco comportamental, que abordam temáticas como qualidade no atendimento ou código de ética e conduta. Alguns treinamentos fazem parte da rotina e do calendário da organização, previamente aprovados por meio do Levantamento de Necessidades de Treinamento ou por meio de boas práticas consolidadas na empresa. Essas ações não necessitam de autorizações específicas. Outros treinamentos acontecem sob demanda dos líderes ou setores de apoio, tendo como objetivo estabelecer novos conhecimentos técnicos, aprimorar questões comportamentais ou atualização sobre boas práticas do mercado. Para esses processos existe um formulário específico, que formaliza o pedido de participação na ação de Desenvolvimento em questão, detalhando o assunto e pleiteando autorização quando houver custos.

Os processos de treinamento e desenvolvimento também são monitorados por meio da quantidade de presentes (índice de engajamento); a partir do preenchimento de avaliações de eficácia sobre o treinamento; monitoração da necessidade de renovação de alguns treinamentos, feita por meio das avaliações de desempenho realizadas com todas as equipes da CRA; de possíveis sugestões apresentadas em entrevistas de desligamento e do diálogo permanente entre a empresa e colaboradores.

LAMSAC

A empresa acredita que ter uma equipe de profissionais capacitada é o melhor caminho para crescer. Dessa forma, elabora um plano de capacitação anual, aprovado pela gerência e pelos diretores da empresa.

GRU Airport

O treinamento dos colaboradores de GRU Airport está diretamente relacionado às instruções de trabalho e procedimentos necessários para o desempenho das atividades dos cargos, prezando pela qualidade do serviço prestado e pela formação adequada do quadro funcional. Para garantir o cumprimento correto nesse sentido, a empresa possui uma Coordenação de Treinamento e Desenvolvimento, responsável por formular e executar planos de ação para aumentar a aderência a treinamentos, além de acompanhar e levantar as necessidades operacionais e comportamentais para desenvolvimento de atividades.



uma empresa Atitude

G4-DMA Diversidade e igualdade de oportunidades

Relatório Anual 2014

LAMSA

Preocupada em pautar a sua atuação de acordo com as diretrizes de Responsabilidade Social e Sustentabilidade, a empresa coíbe práticas de discriminação em razão de gênero, raça, faixa etária, região, religião entre outras.

Embora a LAMSA não possua políticas e programas sobre diversidade, esse tema é considerado nos processos de recrutamento e desenvolvimento de pessoas. Cabe destacar que os aspectos observados nos processos de recrutamento e seleção avaliam tão somente o quão capacitada está uma pessoa, comportamental e tecnicamente, para ocupar uma determinada posição, sem qualquer tipo de discriminação. Visando proporcionar igualdade às condições de participação e viabilizar oportunidades de crescimento e de valorização do capital intelectual existente, a empresa adota o recrutamento interno.

CLN

No compromisso com o respeito à diversidade, a empresa atende à legislação trabalhista e recruta e acolhe cidadãos disponíveis no mercado das diversas naturezas de deficiências. O respeito e o incentivo às diferenças se traduzem no convívio de um contingente intergeracional, com colaboradores de todas as raças, religiões, sexo e graus de instrução. Essa realidade promove uma riqueza cultural que é uma amostra do que representa a população brasileira. O convívio com essa realidade favorece o respeito, prevalecendo a valorização humana e social.

CART

Embora não existam políticas específicas com relação à diversidade, a igualdade de oportunidades é evidenciada na prática, uma vez que não há critérios discriminatórios e nem limitantes para os processos de gestão.

As oportunidades internas são avaliadas de acordo com o desempenho dos colaboradores, não havendo nenhum tipo de distinção de gênero, raça etc.

MetrôRio

Ao garantir a diversidade e a igualdade de oportunidades, o MetrôRio entende que todas as pessoas possuem capacidade para entregar o trabalho que lhes é proposto. O formulário utilizado para requisição de pessoal não possui informações para preenchimento em relação a qualquer forma de diversidade. Os candidatos são aprovados conforme critérios de seleção para uma determinada vaga, que fazem relação com habilidades técnicas e comportamentais exigidas.

CBN

O controle referente à temática de diversidade e igualdade de oportunidades é de grande importância tanto para o conhecimento do perfil dos colaboradores quanto para a elaboração e o acompanhamento de indicadores mensais. Na CBN, esses indicadores balizam o atingimento de metas, as cotas e o conseqüente envolvimento com a responsabilidade social. Todo integrante admitido, quando participa do processo de recrutamento e seleção, preenche um formulário de

pesquisa socioeconômica no qual são declaradas informações de gênero, idade, cor de pele, família, moradia etc. Esses dados alimentam um banco de dados que são convertidos em gráficos, permitindo um controle mensal dos dados.

CRA

A concessionária estar inserida em uma região carente de recursos humanos e de baixo índice de experiência profissional, o que requer seleções em diversas comunidades e a busca por colaboradores. Nesse processo, não há restrição quanto a sexo, idade, orientação sexual, religião ou etnia, valendo apenas a competência e grau de escolaridade mínimo necessário à função. A CRA também compreende que o equilíbrio entre gêneros, diferentes idades e outros elementos humanos é um fator bastante positivo na empresa, construindo entre colaboradores e comunidade uma boa imagem a respeito da organização.

O cuidado com textos de divulgações de vagas e *feedbacks* aos candidatos, sem elementos discriminatórios, é pautado no cuidado no cumprimento da lei nº 9.029 (13/04/1995), minimizando riscos trabalhistas.

Para avaliar a gestão do tema são realizadas pesquisas internas de satisfação, diálogos constantes com a equipe e disponibilização de uma caixa de sugestões.

LAMSAC

A LAMSAC oferece as mesmas oportunidades de desenvolvimento profissional e pessoal a todos os seus colaboradores, sem distinção de sexo, idade, raça, lugar de nascimento e condição física. Os valores constam no Código de Ética do grupo Invepar e no regulamento interno da empresa. O cumprimento da política é vigiado, em primeiro lugar, pela legislação peruana e, em seguida, pelos diretores da LAMSAC.

GRU Airport

A empresa preza pela diversidade e igualdade de oportunidades, sempre buscando a contratação de profissionais dentro do perfil exigido para a execução das atividades, independentemente de crença, etnia, religião, sexo e orientação sexual. O processo de recrutamento e seleção de GRU Airport é realizado de forma alinhada entre o gestor requisitante e os profissionais da área de Recursos Humanos para garantir a efetividade e a assertividade do processo.

G4-LA12

Divisão dos colaboradores por raça

Negros											
	LAMSA	CLN	CART	MetrôRio	CBN	CRT	CRA	Via Rio	GRU Airport	Via 040	Total
Presidência	-	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0
Diretoria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gerência	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Administrativo	4	4	1	18	11	2	0	4	19	21	84

Operacional	42	27	46	270	125	25	15	-	67	109	726
Estagiários	0	1	0	5	2	0	0	-	0	-	8
Aprendizes	1	0	0	8	3	0	0	-	0	-	12
Total	47	32	47	301	141	27	15	4	86	130	830
Branços											
	LAMSA	CLN	CART	MetrôRio	CBN	CRT	CRA	Via Rio	GRU Airport	Via 040	Total
Presidência	-	1	1	-	1	1	1	0	1	1	7
Diretoria	2	2	2	5	1	1	1	0	5	2	21
Gerência	7	-	8	26	5	5	4	2	16	11	84
Administrativo	26	3	71	233	20	32	19	3	198	33	638
Operacional	111	8	342	1.038	31	175	44	-	223	83	2055
Estagiários	4	2	5	23	1	3	0	-	0	-	38
Aprendizes	5	0	5	33	0	2	0	-	0	-	45
Total	155	16	434	1358	59	219	69	5	443	130	2888
Pardos											
	LAMSA	CLN	CART	MetrôRio	CBN	CRT	CRA	Via Rio	GRU Airport	Via 040	Total
Presidência	-	0	0	-	0	0	0	1	0	0	1
Diretoria	0	0	1	1	0	0	0	3	2	0	7
Gerência	1	-	3	3	2	0	0	3	5	0	17
Administrativo	22	26	8	63	32	12	16	28	206	75	488
Operacional	131	93	172	822	217	96	72	-	441	142	2186
Estagiários	0	0	0	12	1	2	0	-	0	-	15
Aprendizes	5	4	1	14	5	1	6	-	0	-	36
Total	159	123	185	915	257	111	94	35	654	217	2750
Amarelos											

	LAMSA	CLN	CART	MetrôRio	CBN	CRT	CRA	Via Rio	GRU Airport	Via 040	Total
Presidência	-	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0
Diretoria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gerência	0	-	1	0	1	0	0	0	1	0	3
Administrativo	0	0	0	0	3	0	0	1	6	0	10
Operacional	1	0	6	4	6	0	0	-	10	0	27
Estagiários	0	0	0	0	0	0	0	-	0	-	0
Aprendizes	0	0	0	0	1	0	0	-	0	-	1
Total	1	0	7	4	11	0	0	1	17	0	41
Indígenas											
	LAMSA	CLN	CART	MetrôRio	CBN	CRT	CRA	Via Rio	GRU Airport	Via 040	Total
Presidência	-	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0
Diretoria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gerência	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Administrativo	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	3
Operacional	1	0	0	0	0	0	0	-	0	0	1
Estagiários	0	0	0	0	0	0	0	-	0	-	0
Aprendizes	0	0	0	0	0	0	0	-	0	-	0
Total	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4

Nota: a *Holding* e a LAMSAC não controlam atualmente a divisão dos colaboradores por raça. Esta tabela não contabiliza colaboradores próprios com contrato por prazo determinado ou temporário da CRT (27) e de GRU Airport (26), pois essas empresas não os alocam em categorias funcionais específicas. Também não contabiliza 538 colaboradores de GRU Airport e 4 da LAMSA cujas raças não foram autodeclaradas.

Composição dos colaboradores por faixa etária

	Holdin g			LAMS A			CLN			CAR T			MetrôRi o			CBN	
	< 30 anos	Entr e 30 e 50	> 50 anos	< 30 anos	Entr e 30 e 50	> 50 anos	< 30 anos	Entr e 30 e 50	> 50 anos	< 30 anos	Entr e 30 e 50	> 50 anos	< 30 anos	Entr e 30 e 50	> 50 anos	< 30 anos	Entr e 30 e 50

	anos	anos	anos	anos	anos	anos	anos	anos	anos	anos	anos	anos	anos	anos	anos	anos	anos
Presidência	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Diretoria	0	5	0	0	1	1	0	1	1	0	2	1	0	4	2	0	0
Gerência	0	15	3	0	6	2	0	0	0	0	9	3	0	24	5	0	6
Administrativo	27	54	3	8	37	8	9	17	7	33	45	2	104	191	19	26	36
Operacional	0	0	0	71	187	52	69	54	5	230	305	31	499	1453	182	231	149
Estagiários	0	0	0	13	0	0	3	0	0	5	0	0	38	2	0	4	0
Aprendizes	0	0	0	11	0	0	4	0	0	6	0	0	55	0	0	9	0
Total	27	75	6	103	231	63	85	72	14	274	362	37	696	1674	208	270	191

CRT	CRA			Via Rio			LAMSAC			GRU Airport			Via 040				
	< 30 anos	Entre 30 e 50 anos	> 50 anos	< 30 anos	Entre 30 e 50 anos	> 50 anos	< 30 anos	Entre 30 e 50 anos	> 50 anos	< 30 anos	Entre 30 e 50 anos	> 50 anos	< 30 anos	Entre 30 e 50 anos	> 50 anos		
0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0
0	0	1	0	0	1	0	1	1	0	3	0	0	4	4	0	2	0
0	3	2	0	4	0	0	4	2	0	6	4	0	20	9	0	10	1
11	30	5	12	22	1	11	22	3	51	103	7	131	345	63	15	84	30
94	172	30	86	44	1	0	0	0	263	178	13	527	508	54	15	303	16
5	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	6	0	0	0	0	0
3	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	66	0	0	0	0	0
113	205	39	104	71	3	11	27	7	332	290	24	730	877	131	30	400	47

Composição dos colaboradores por gênero

	Holding		LAMSA		CLN		CART		MetrôRio		CBN
	Mulheres	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres
Presidência	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0
Diretoria	1	5	0	2	0	2	1	2	0	6	0
Gerência	3	15	3	5	0	0	2	10	5	24	1
Administrativo	38	45	28	25	20	13	42	38	123	191	30

Operacional	0	0	86	224	64	64	270	296	462	1672	291
Estagiários	0	0	3	10	2	1	2	3	9	31	1
Aprendizes	0	0	5	6	1	3	3	3	26	29	6
Total	42	66	125	272	87	84	320	353	625	1953	329

	CRT		CRA		Via Rio		LAMSAC		GRU Airport			Via 040	
Homens	Mulheres	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres	Homens	
1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	
1	0	1	0	1	0	2	0	3	1	7	2	0	
7	0	5	3	1	2	4	0	10	8	21	3	9	
36	21	25	19	16	14	22	61	100	215	324	57	72	
90	107	189	77	54	0	0	182	272	325	764	27	306	
3	2	3	0	0	0	0	11	7	2	4	0	0	
3	0	3	2	4	0	0	0	0	35	31	0	0	
141	130	227	101	77	16	29	254	392	586	1152	89	388	

G4-DMA Avaliação de Fornecedores em Práticas Trabalhistas

LAMSA

Para a empresa, o tema é relevante pelas questões sociais, assim como por envolvimento em questões trabalhistas indevidas, que, por consequência, impactam a imagem da LAMSA perante a sociedade. Dessa forma, a empresa trabalha proativamente por meio de inclusão do Código de Ética em contratos, assim como cláusulas sociais e anexo de declaração de aceite de prestadores de serviços (Invepar).

CLN

A avaliação de fornecedores em práticas trabalhistas é relevante para a empresa, pois os fornecedores da CLN refletem diretamente em sua imagem. Visto o peso que têm em suas operações, a empresa utiliza consultoria jurídica para mitigar os impactos reais ou potenciais decorrentes de práticas trabalhistas perpetradas por fornecedores que não estejam em conformidade com a legislação vigente. Para tanto, o gestor do contrato de fornecimento, seja ele de serviço ou material, juntamente com o setor jurídico, fiscaliza o fornecedor. Como forma de prevenção, a CLN adotou como política a implementação de cláusulas nos contratos que vedam tais práticas.

CART

A CART trata essa questão com muito cuidado, pois entende que dela podem nascer impactos negativos, como econômicos e sociais, além de riscos à imagem da companhia.

Em contratos com cessão de mão-de-obra ou empreitada em caráter contínuo, são verificadas, junto aos portais competentes, a regularidade das certidões dos fornecedores, sendo elas Certificado de Regularidade do FGTS, Certidão Negativa das contribuições Previdenciárias (INSS) e Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas. Mensalmente, são visitados os portais para emissão das referidas certidões. Sendo constatada irregularidade, os pagamentos poderão ser condicionados à regularização da situação.

MetrôRio

Para o MetrôRio é relevante manter e gerenciar a cadeia de fornecedores por meio da disseminação de boas práticas trabalhistas. Os fornecedores que entraram após a implantação do novo processo de homologação no MetrôRio respondem a um questionário de auto avaliação, no qual os aspectos relativos a boas práticas trabalhistas são abordados.

O questionário é avaliado pelo MetrôRio e, caso existam pontos de atenção, as equipes entram em contato com o fornecedor para entendimento. Nos casos dos fornecedores passíveis de receber a visita técnica, os pontos do questionário são validados *in loco*.

Os fornecedores com contratos acima de R\$100 mil possuem cláusula contratual de direitos humanos. Não existe um procedimento formal para reavaliação dos processos, contudo, ele é reavaliado no dia a dia.

CBN

Além de analisar, previamente à contratação, toda a documentação e certidões de seus fornecedores, a CBN realiza um acompanhamento mensal após o início dos trabalhos, por meio de auditorias internas e externas (*in loco*), onde os serviços das empresas terceirizadas são prestados. Também são realizados seminários e encontros periódicos com os fornecedores para tratar de questões sociais e trabalhistas no que se refere à cadeia de suprimentos.

CRA

A CRA compreende que a gestão dos fornecedores é essencial ao atendimento das determinações legais e a um ambiente de trabalho adequado e próximo da qualidade e da segurança dedicados pela concessionária à sua equipe de profissionais diretos. Esse cuidado garante, ainda, a manutenção da boa imagem organizacional e minimiza riscos trabalhistas indiretos.

Por meio da implantação a partir de janeiro de 2015 do Código de Conduta do Fornecedor, a CRA pretende determinar a política, as diretrizes e as formas de acompanhamento da relação com seus fornecedores. Cabe ao Comitê de Ética da empresa, formada por diretores, assessora jurídica e Coordenação de

Recursos Humanos, o acompanhamento de casos em que surjam denúncias ou suspeitas de infração às normas de ética e boas práticas definidas pela CRA aos seus fornecedores, tomando as medidas cabíveis a cada situação.

LAMSAC

As práticas dos fornecedores têm repercussão direta na institucional da LAMSAC. Para garantir a gestão assertiva do tema, a empresa conta com uma área de Responsabilidade Social e Meio Ambiente, que monitora o desempenho do principal fornecedor da empresa.

GRU Airport

A gestão dos fornecedores em práticas trabalhistas é realizada por meio de cláusulas, presentes nos contratos de serviço, que exigem o cumprimento das legislações vigentes.

Para 2015, a empresa prevê intensificar a verificação de documentos e certidões exigidos nos contratos. O objetivo é que todos os contratos relevantes – com duração de 12 meses – passem por essa verificação periódica e tenham o histórico registrado.

G4-LA15

	Número de fornecedores sujeitos a avaliações de boas práticas trabalhistas	Número de fornecedores identificados como tendo impactos negativos reais e potenciais significativos em relação a boas praticas trabalhistas	Número de fornecedores identificados como tendo impactos negativos reais e potenciais sobre as boas práticas trabalhistas, com os quais as relações foram encerradas	Percentual de fornecedores identificados como tendo impactos negativos reais e potenciais sobre as boas práticas trabalhistas, com os quais as relações foram encerradas	Relate por que a relação com esses fornecedores foi encerrada	Relate os impactos negativos reais e potenciais significativos sobre as boas práticas trabalhistas identificados na cadeia de valor
LAMSA	0	0	0	0	-	-
CLN	336	0	0	0	-	-

						Riscos de acidente de trabalho e descumprimento de legislação trabalhistas.
CART	38	17	0	0	-	
MetrôRio	0	0	0	0	-	-
CBN	0	0	0	0	-	-
CRT	0	0	0	0	x	x
CRA	0	0	0	0	x	x
LAMSAC	1	0	0	0	-	-
ViaRio	0	0	0	0	-	-

					Conforme acordado em cláusulas previamente estabelecidas entre GRU Airport e seus fornecedores, o contrato pode ser encerrado caso o fornecedor não cumpra com algumas das obrigações negociadas. Conforme indicado em contrato, GRU Airport informa o fornecedor quanto à quebra do fornecimento/serviço com pelo menos 30 dias de antecedência, indicando os motivos do encerramento.	Impactos financeiros devido à falta de pagamento aos funcionários e análise negativa de crédito.
GRU Airport	181	6	6	100		
Via 040	0	0	0	0	-	-
Total	556	23	6	26,1%		

G4-DMA Mecanismos de Queixas e Reclamações Relacionadas a Práticas de Trabalho

O aspecto se torna material na medida em que há um número grande de reclamações trabalhistas judiciais em desfavor da empresa, o que pode impactar no resultado financeiro, bem como na imagem frente aos *stakeholders*. Para mensurar o número de reclamações relacionadas a práticas trabalhistas é utilizado um mecanismo administrado por uma empresa contratada e responsável por receber todos os tipos de denúncias por meio do canal ético criado pelo grupo Invepar.

CLN

Queixas e reclamações de ordem trabalhista refletem a gestão de recursos humanos da empresa e podem causar imenso prejuízo financeiro. Para evitar o impacto negativo, a CLN trabalha preventivamente, efetuando o pagamento de todos os direitos de seus colaboradores.

CART

Os mecanismos de queixa são administrados por meio do acompanhamento de planilhas e de sistema especializado. Quando as reclamações são recebidas, a área responsável é alertada sobre a matéria discutida e, em seguida, é realizado um estudo do caso para avaliação da veracidade das alegações, levando-se em consideração os documentos internos da empresa.

A abordagem de gestão é avaliada positivamente, tendo em vista que o objetivo é a mitigação, com consequente solução dos pedidos relevantes, e também daqueles que são mencionados com frequência.

MetrôRio

O respeito às relações de trabalho são primordiais para o MetrôRio, uma vez que sem colaboradores não há prestação de serviço. Por meio do monitoramento de novos processos e/ou reclamações feito com o sistema de acompanhamento do jurídico (Projurid) em conjunto com a área de recursos humanos sobre situações do dia a dia que podem gerar processos e multas, a empresa identifica os impactos reais ou potenciais nesse sentido. O compromisso da empresa é estar em conformidade com as leis e regulamentos sobre as questões trabalhistas e seu objetivo é o de implementar todas as normas atreladas ao direito do trabalho, bem como normas de saúde e segurança. A avaliação dos números de entradas e encerramentos dos processos feitos pelo sistema e por relatórios dos advogados externos auxilia a verificar se as medidas preventivas têm surtido efeito. Ao verificar os pontos vulneráveis e críticos em processos, teses judiciais e comportamentos internos, o jurídico sugere medidas que podem revertê-los. As medidas são reportadas periodicamente à diretoria executiva. A empresa estuda a criação de comitês em várias áreas, inclusive de recursos humanos, o que poderá melhorar a gestão dos aspectos trabalhistas.

CBN

O canal de ética tem como objetivo identificar ações e comportamentos não recomendados, que não seguem as diretrizes do grupo. Diante de algum fato reportado, o Comitê de Ética se reúne com foco na avaliação do ocorrido e na análise de medidas a serem adotadas.

A concessionária considera de extrema relevância o acompanhamento das formas de gestão das práticas trabalhistas, realizadas pelos seus prestadores de serviço bem como pela própria empresa, pois o processo viabiliza a identificação das falhas para posterior aprimoramento e resolução. Além de se manter atenta ao cumprimento da legislação trabalhista, a CBN conta com consultoria jurídica especializada no tema.

CRA

Considerado relevante tanto para a imagem da empresa como para o clima organizacional, o tema, quando bem administrado, auxilia na promoção do diálogo com os *stakeholders* e na transparência da empresa. A eficiência dos mecanismos de queixas e reclamações relacionadas a práticas trabalhistas é avaliada por meio de relatórios para identificação das ocorrências, que inclui análise das respostas e do cumprimento de prazos, sejam relativos aos mecanismos internos ou externos.

LAMSAC

O tema é material, pois as queixas e reclamações relacionadas a práticas de trabalho podem implicar no não cumprimento da legislação peruana sobre o tema, além de ter impacto direto sobre o clima organizacional. A área de Recursos Humanos, em conjunto com a área legal, avaliam as queixas recebidas, consultam os especialistas pertinentes e representam a empresa frente ao Ministério do Trabalho, até a solução do problema.

GRU Airport

GRU Airport cumpre as exigências legais e regulatórias relacionadas às práticas trabalhistas. Caso haja uma queixa relacionada ao assunto, a mesma deve ser analisada e tratada pela área envolvida, em conjunto com as áreas de Recursos Humanos, Segurança do Trabalho e Jurídica.

G4-LA16

Ver Público interno.

	Número total de queixas relacionadas a práticas trabalhistas apresentadas por meio de mecanismos de queixas formais durante o período do relatório.	Número de queixas abordadas durante o período coberto pelo relatório	Número de queixas resolvidas durante o período coberto pelo relatório	Mecanismos formais de queixas
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------	-------------------------------

<p><i> Holding</i></p>	1	0	0	<p>O mecanismo formal utilizado pela empresa é o Canal de denúncias do Código de Ética.</p>
LAMSA	18	17	2	<p>A LAMSA não possui um mecanismo formal interno para recebimento de queixas relacionadas a práticas trabalhistas. Existe, contudo, um canal de denúncias criado pela Invepar, que recebe todo o tipo de denúncia interna. Em 2014 não foi feita nenhuma reclamação vinculada à LAMSA nesse canal. O número relatado está relacionado a queixas trabalhistas judiciais.</p>
CLN	9	5	0	<p>A empresa teve, em 2014, cinco reclamações trabalhistas ajuizadas judicialmente por ex-colaboradores e colaboradores terceiros. Internamente, os colaboradores podem relatar queixas por meio do canal de denúncias do grupo Invepar.</p>
CART	330	107	21	<p>Os mecanismos de queixas trabalhistas da CART são os comitês com os colaboradores, a caixa de sugestões, a Pesquisa de Clima e o canal de denúncias do grupo Invepar. Externamente, as queixas são registradas na Justiça do Trabalho.</p>
MetrôRio	701	128	37	<p>A empresa considera como meios formais de reclamação o judiciário e órgãos de fiscalização. internamente, as queixas são recebidas por meio do canal de denúncias do grupo Invepar.</p>

CBN	13	9	7	Em maio de 2014 foi implantado o Código de Ética da CBN. Como parte dessa implantação, foram colocadas em todos os locais de trabalho (sede, praças de pedágio e unidades de Serviço de Atendimento ao Usuário) urnas para o registro de denúncias. Em 2014, foram registradas três ou treze?? As reclamações trabalhistas também podem ser feitas na justiça.
CRT	47	46	0	A empresa não dispõe de canal de reclamação interno.
CRA	15	15	5	Os mecanismos formais internos e externos para o recebimento de queixas e reclamações relacionadas a práticas trabalhistas são os canais da Ouvidoria (<i>site</i> , telefone e formulários disponíveis na recepção da empresa), a Linha de Ética (<i>site</i> e telefone) e Justiça do Trabalho. As queixas relatadas se referem a reclamações trabalhistas.
LAMSAC	4	1	2	O mecanismo externo de queixas da LAMSAC é o Ministério do Trabalho. Internamente a empresa conta com o canal de denúncia criado pelo grupo Invepar.
ViaRio	3	2	0	A ViaRio não dispõe de mecanismos formais para recebimento de queixas e reclamações. As queixas contabilizadas neste indicador foram recebidas por meio do judiciário.

GRU Airport	978	978	177	Os números relatados por GRU Airport se referem a procedimentos instaurados pelo Ministério Público do Trabalho e pelo Ministério do Trabalho e Emprego, e a Reclamações Trabalhistas. Também foram contabilizadas denúncias realizadas ao Comitê de Ética da empresa.
Via 040	1	0	0	Nenhuma reclamação ou ação trabalhista foi ajuizada contra a Via 040 na justiça do trabalho em 2014. Também não foram registradas queixas nos mecanismos internos (telefone 0800 e canal de denúncias do grupo Invepar).
Total	2.120	1.308	251	1

G4-DMA Investimentos

LAMSA

Para a LAMSA, os investimentos visam o aumento da capacidade operacional, ou seja, a destinação de recursos para bens de capital para inovação, substituição, expansão ou atendimento ao plano estratégico, de forma a maximizar o lucro da empresa. Os projetos recorrentes possuem um orçamento prévio de 2,48% da receita líquida prevista para o ano.

Não obstante, em todos os contratos são previstas cláusulas sociais que incluem direitos humanos, exigindo a não exploração ao trabalho infantil e escravo.

CLN

A CLN acredita que tem, perante a sociedade, o compromisso com os direitos humanos, principalmente enquanto empresa que deseja cumprir seu papel no que concerne à responsabilidade social. Portanto, o apoio às iniciativas relacionadas à promoção desses direitos são item que compõe a gestão. Entre os investimentos nessa linha, a empresa foca em: cláusulas contratuais nos contratos de serviços da empresa para com os terceiros, referentes às refutações nas questões relacionadas ao trabalho análogo ao escravo ou trabalho infantil; e apoio irrestrito às campanhas de enfrentamento às violências sexuais contra crianças e adolescentes, promovidas por comitês específicos da Bahia e do Ministério Público do Estado.

CART

A CART tem como premissa mitigar todos os possíveis impactos negativos relacionados a questões de direitos humanos. Dessa forma, busca contribuir para uma sociedade mais justa no que tange às questões trabalhistas.

Todos os contratos de investimentos possuem um anexo de Declaração de Conduta, no qual são mencionadas questões sobre Direitos Humanos. Os fornecedores atestam conhecimento e se responsabilizam pelo cumprimento das obrigações relacionadas ao documento. Antes do início de execução dos serviços contratados é realizado um *kick-off* com os gestores das empresas, em que são abordados assuntos ligados a questões de Direitos Humanos. Na ocasião também é entregue o Manual de Direitos Humanos da CART. Após o início da execução dos serviços, a área de Saúde e Segurança do Trabalho realiza visitas nos canteiros de obras para inspecionar e abordar questões trabalhistas.

MetrôRio

A gestão de Investimentos é essencial para maximizar o retorno dos ativos da companhia, minimizar as incertezas e sistematizar as decisões a serem tomadas. Alguns impactos positivos que podem ser destacados com a implantação da gestão dos investimentos são: priorização da utilização dos recursos financeiros, avaliação da viabilidade econômico-financeira de projetos e de mitigação dos riscos financeiros, entre outros. A maior parte dos investimentos da empresa são destinados à execução de projetos. Baseada nas melhores práticas existentes no mercado, desenvolveu-se uma metodologia de Gerenciamento de Portfólio e de Projetos do MetrôRio., que proporciona a interligação dos objetivos estratégicos com a gestão dos programas e projetos. Por meio dela é possível selecionar os melhores projetos e controlá-los para que continuem satisfazendo os propósitos do negócio, mesmo depois do início do desenvolvimento. A cada ciclo de portfólio são reunidos alguns *stakeholders* para avaliação do processo, permitindo a proposta de ações de melhoria.

CBN

Todos os investimentos da CBN são aprovados em orçamento da empresa e os casos de investimentos não previstos são objeto de pedidos de reequilíbrio tarifário. Os investimentos acima de R\$5 milhões são aprovados pelo Conselho de Administração, conforme estatuto da concessionária. O orçamento é aprovado pelo Conselho, que também acompanha o resultado mensal da CBN.

CRA

A CRA compreende que o tema é relevante por se tratar do patrimônio da empresa e, por conseguinte, dos acionistas, aplicado de forma que os princípios e a imagem dos mesmos sejam preservados. Para garantir a eficácia na gestão nesse sentido, a empresa possui um canal de ética aberto tanto aos funcionários quanto aos fornecedores e terceiros. Adicionalmente, obriga a comprovação de regularidade trabalhista e previdenciária referentes aos pagamentos realizados.

LAMSAC

A empresa não pode realizar investimentos em outras empresas, porque é uma sociedade de propósito especial que pode se dedicar unicamente ao desenvolvimento e execução do projeto Linha Amarela, em Lima, no Peru.

GRU Airport

Os investimentos realizados para ampliação da infraestrutura de GRU Airport preveem o atendimento às obrigações previstas no contrato de concessão e às diretrizes do planejamento estratégico, e a melhoria dos processos operacionais da empresa. Além disso, visam também o cumprimento de obrigações legais relacionadas aos aspectos ambientais, trabalhistas e de direitos humanos. A administração dos investimentos é realizada por meio de um cronograma físico financeiro, estabelecido no processo orçamentário anual e acompanhado, mensalmente, em reuniões de resultados com a administração da empresa.

G4-HR1

Para este indicador foram considerados os contratos de aquisição de ativos, ou seja, contratos relacionados a novos negócios aprovados e contabilizados como Capex. Foi adotado também o critério de alçadas. Foram selecionados os contratos referentes a decisões de investimento que foram aprovados pelo Conselho de Administração da Invepar.

	Número de contratos significativos para a empresa, em termos de tamanho ou importância estratégica	Número total de contratos significativos	Número de contratos significativos que contenham cláusulas referentes a Direitos Humanos	% de contratos de investimento significativos que incluam cláusulas referentes a direitos humanos ou que foram submetidos a avaliações referentes a direitos humanos
LAMSA	16	16	16	100
CLN	1	1	1	100
CART	1	1	1	100
MetrôRio	168	168	168	100
CBN	1	1	1	100
CRT	7	7	0	0
CRA	2	2	1	50
LAMSAC	0	0	0	0
ViaRio	3	3	3	100
GRU Airport	4	4	4	100
	203	203	195	96,1%

Notas:

1. Não há no MetrôRio definição sobre matérias e valores da empresa que devam ser avaliados em Reunião Prévia e/ou Conselho de Administração da Invepar. Em razão disso, as matérias que a empresa envia à *holding* sempre passam por uma análise prévia para estabelecer se devem ou não ser aprovadas em reunião prévia/Conselho de Administração e por quais órgãos de deliberação devem passar. Sendo assim, para este reporte o MetrôRio considerou contratos com valor a partir de R\$100 mil.

2. A LAMSAC não possui contratos contabilizados como Capex além do firmado para a execução das obras das Líneas Amarillas em Lima, no Peru.

G4-DMA Trabalho Forçado ou Análogo ao Escravo

LAMSA

Associado à imagem da empresa, o tema abrange questões sociais e trabalhistas relevantes para a empresa. Portanto, fornecedores que atuam em desacordo às legislações vigentes são desqualificados. Adicionalmente, o Código de Ética da empresa é incluso em todos os contratos, assim como as cláusulas sociais e o anexo de declaração de aceite de prestadores de serviços.

CLN

O aspecto de trabalho forçado ou análogo ao escravo vai contra o que defende o Código de Ética e Conduta da Invepar, ao qual a CLN está sujeita. Portanto, qualquer evento do tipo, notadamente ligado a um fornecedor da empresa, seja de produtos ou serviços, pode comprometer toda a política de sustentabilidade promovida pelo grupo. A fim de garantir que situações do tipo não ocorram em sua cadeia de fornecedores, a CLN realiza consultas à lista suja do Ministério do Trabalho, além de possuir cláusulas nos instrumentos de contratação que condenam essa prática.

CART

A CART coíbe tal prática de forma veemente e inclui o tema em todos os seus processos de avaliação e monitoramento de fornecedores. Até a atualidade, nunca foi constatado um caso de trabalho forçado ou análogo ao escravo.

MetrôRio

O MetrôRio busca parceiros que estejam de acordo com as políticas internas e princípios éticos que pratica, sendo vedada a contratação de qualquer fornecedor ou prestador de serviço que faça uso de mão de obra infantil ou escrava. A fim de contribuir para a eliminação de todas as formas de trabalho forçado ou infantil, o processo de homologação de novos fornecedores prevê um questionário que solicita que o fornecedor informe se possui algum tipo dessas formas de trabalho. Além disso, está em processo de implantação uma declaração que as abrange, que será enviada para preenchimento de todos os fornecedores.

CBN

Todos os contratos de financiamento assumidos pela CBN possuem cláusulas restritivas com relação ao tema. Da mesma forma, os contratos firmados junto a fornecedores possuem cláusulas que previnem práticas abusivas e que sustentam o cumprimento à legislação.

CRA

A fim de combater a presença de trabalho forçado ou análogo à escravidão, a CRA adota um Código de Ética e Conduta para os integrantes e agentes internos, bem como um código específico para seus fornecedores, sendo que esse documento é parte integrante dos contratos de prestação de serviços. Nele, há referência expressa quanto ao combate a essa prática. Adicionalmente, a empresa adota a prática de cobrança de uma série de documentos dos seus

prestadores de serviço, que ajudam a atestar a idoneidade dos parceiros. Nos casos das empresas que possuem bases operacionais próximas à empresa, a fiscalização se dá fisicamente, por meio da equipe de SSTMA (Saúde, Segurança do Trabalho e Meio Ambiente).

LAMSAC

A empresa possui um estrito controle sobre as políticas de contratação de colaboradores, sendo que todas as contratações se encontram na legislação peruana, e exige que os fornecedores façam o mesmo.

GRU Airport

GRU Airport estabelece em seus contratos cláusulas que norteiam a incorporação de boas práticas trabalhistas e de direitos humanos, assim como um anexo específico sobre o tema.

G4-HR6

	Tipo de fornecedor em que foi identificado risco significativo para a ocorrência de trabalho forçado ou análogo ao escravo	Área geográfica com fornecedores considerados de risco	Relate as medidas tomadas pela organização no período em análise que visam contribuir para a eliminação de todas as formas de trabalho forçado ou análogo ao escravo
LAMSA	Serviços Especializados - Saúde; Serviços Especializados - Manutenção; Serviços Especializados - Manutenção; Serviços Especializados - Limpeza e Conservação; Serviços Especializados - Segurança e Vigilância Patrimonial; Serviços Especializados - Conservação De Vias; Serviços Especializados - Serviços de Transporte; Serviços Especializados - Engenharia; Serviços Especializados – Telecomunicações	Estado do Rio de Janeiro	Toda a documentação da empresa fornecedora é analisada sob o viés dos aspectos comerciais, trabalhistas e de segurança do trabalho antes da contratação. Empresas que não estejam em dia com suas obrigações sociais e trabalhistas são automaticamente desclassificadas das concorrências. Posteriormente, as avaliações são periódicas. A LAMSA também leva as diretrizes do Código de Ética para seus contratos por meio da inserção de cláusulas sociais e de uma declaração de aceite por parte dos prestadores de serviços.
CLN			A CLN consulta a lista suja do Ministério do Trabalho. Além disso, insere cláusulas contratuais nos instrumentos de contratação de serviços, repudiando toda e qualquer prática que possa caracterizar o não cumprimento da

		legislação em vigor e estabelecendo penalidades como a suspensão do contrato, denúncia e outras ações pertinentes.
CART		A CART coíbe o trabalho escravo a partir de termos de referência (descritivo de todas as obrigações legais, operacionais e técnicas que o prestador deve atender) e por meio de inspeções periódicas e auditorias de segunda parte. Esta última prática consiste em uma avaliação de aderência dos prestadores de serviço às exigências legais e de conduta na gestão de Meio Ambiente e de Saúde e Segurança do Trabalho. Essa atuação é baseada na norma OHSAS 18001:2004
MetrôRio		O MetrôRio prevê em seu processo de homologação de novos fornecedores a aplicação de um questionário que solicita ao fornecedor que informe se possui algum tipo dessas formas de trabalho. Isso é feito somente com os novos fornecedores, enquadrados no Regulamento de Homologação. Além dessa ação, a empresa separa os 140 fornecedores mais representativos em relação aos gastos e envia um modelo de declaração para preenchimento. As declarações recebidas são mantidas em arquivo eletrônico. Esses mesmos 140 fornecedores participaram, em 2014, de uma Palestra de Sustentabilidade que também abordou o tema trabalho escravo. Em contratos acima de R\$100.000,00 a empresa inclui ainda uma cláusula que prevê a proibição do uso de trabalho escravo e infantil. O MetrôRio está, ainda, em processo de implantação de uma declaração sobre esses

			temas para ser enviada a todos os fornecedores. Essa ação deve ocorrer no início de 2015.
CBN			Todos os contratos da CBN fazem menção a cláusulas de proibição de trabalho escravo e infantil.
CRT			A CRT exige de seus fornecedores a apresentação de certidões fiscais e previdenciárias, a comprovação de registro dos funcionários que executarão o objeto do contrato firmado, além do pagamento de salários e o recolhimento dos encargos trabalhistas e previdenciários. Dependendo do tipo de contrato (por exemplo: empreitada), a CRT exige do contratado a apresentação do Atestado de Saúde Ocupacional de cada trabalhador, do PCMSO (Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional) e a contratação de seguro. Cláusula específica de vedação à violação aos direitos humanos e ao trabalho degradante será adotada tão logo seja implantado o Código de Ética e Conduta.

CRA			<p>O contrato padrão de prestação de serviços da CRA já trata de maneira ampla sobre o fiel cumprimento das legislações trabalhistas. No entanto, no final de 2014, a empresa providenciou os Termos Aditivos aos Contratos para incluir como Anexo o Código de Ética e Conduta do Fornecedor que, por sua vez, trata mais detalhadamente sobre questões de combate ao trabalho escravo, infantil etc. Além disso, existe uma preocupação constante e cuidado permanente na escolha dos parceiros e fornecedores, bem como a exigência de uma série de documentos e certidões para atestar a idoneidade da empresa contratada.</p>
LAMSAC			<p>Atualmente a LAMSAC não faz nenhum diagnóstico para identificar o trabalho forçado entre seus fornecedores. A empresa exige o cumprimento das exigências legais.</p>
ViaRio			<p>É solicitada a apresentação pelos contratados da documentação de responsabilidade solidária, juntamente com o boletim de medição e nota fiscal. A liberação do pagamento está condicionada à apresentação da documentação solidária.</p>
GRU Airport			<p>Atualmente os contratos de fornecimento contêm uma cláusula obrigatória, na qual as empresas fornecedoras se comprometem com a não existência de trabalho forçado ou análogo ao escravo, responsabilizando-se por manter essa condição durante a relação. GRU Airport ainda não faz, contudo, uma avaliação de risco de maneira estruturada.</p>

O pessoal de segurança da LAMSA é terceirizado. Esse pessoal participou, em 2014, de oficinas cujo objetivo foi discutir a questão dos Direitos Humanos. Antes da realização das atividades, foi feito levantamento de informações ou entrevistas, consolidação das metas dos promotores e determinação das necessidades, fortalezas e interesses dos participantes. A partir disso, foi definido o objetivo geral das oficinas e os resultados esperados. Elas incluíram abordagens diferenciadas, como diálogo, exibição de vídeos, debates etc. Após a realização dos eventos, foi feita a medição dos resultados de aprendizado individualmente e nas práticas organizacionais.

CLN

Com o objetivo de atender as exigências do contrato de concessão e garantir a segurança dos usuários e funcionários, a CLN estabelece procedimentos relativos à proteção e segurança de todos. Não há nenhuma diretriz ou disposição relacionada a direitos humanos nesses procedimentos.

CART

A materialidade do aspecto se deve aos impactos na imagem da empresa, em seu desempenho financeiro e na percepção dos *stakeholders*. Preocupada em manter um ambiente seguro, mitigando os riscos ou ameaças decorrentes de qualquer ação delituosa, a CART possui um Centro de Controle de Segurança Empresarial (CCSE) que faz a Gestão da Empresa Contratada para prover a segurança patrimonial por meio de inspeções periódicas nos Postos de Trabalho e para fiscalização da prestação dos serviços em consonância com o contrato vigente. Atualmente, o CCSE, que possui uma estrutura de 361 câmeras, também faz o monitoramento diurno e noturno de todos os ambientes da empresa. Já a eficácia das práticas da gestão de segurança são avaliadas pela Diretoria da CART por meio dos indicadores e das auditorias de manutenção e recertificação das ISO 9001, 14001 e 18001.

MetrôRio

As práticas de segurança, desenvolvidas durante o Curso de Formação de Agente de Segurança, tem como objetivo desenvolver e prover conhecimentos, habilidades e comportamentos necessários aos profissionais que estão sendo capacitados para atender aos requisitos específicos do cargo. Durante o curso, são desenvolvidas as seguintes práticas com os profissionais componentes das turmas: Básico Operacional, Sala da supervisão / Torniquetes, Produtos e Equipamentos de Vendas, Incidentes com Produtos, Equipamentos de Movimentação de Pessoas, Pessoas com Deficiência, Equipamentos de Estação, Sistema de Incêndio, Procedimentos Operacionais de Estação, Estágio Supervisionado – I, Primeiros Socorros, Combate a Incêndio, Noções de Direito, Técnicas de Segurança, Atendimento ao Usuário, Defesa Pessoal / POS, Responsabilidade Social, Eletricidade básica, Sistema de Energia do MetrôRio, NR – 10, Reconhecimento de acessos, Sistema de Tração, Sistema de energia das estações, Resgate na via, Reconhecimento de via, Simulado - treinamento a seco, Estágio Supervisionado – II e Qualidade.

Em todos os módulos citados, são realizadas atividades práticas com os treinandos, seguidas de uma avaliação de aprendizado, com o objetivo de mensurar e avaliar o conhecimento retido pelo treinando.

CBN

Atualmente, no quadro de colaboradores da Bahia Norte, não tem profissionais na área de segurança patrimonial. O que existe é contrato com a empresa terceirizada Servir, no qual estão disponibilizados uma determinada quantidade de vigilantes.

CRT

O serviço de segurança patrimonial é inteiramente terceirizado. Todos os funcionários têm o curso de formação de vigilantes e recebem treinamento anualmente nas escolas especializadas na área. Além disso, a companhia verifica a documentação de todos os vigilantes contratados, garantindo a formação adequada para o pessoal de segurança.

CRA

Para garantir um serviço de qualidade, foi criado um calendário de treinamentos trimestrais, liderado pelo gestor do contrato, com a eventual participação dos setores de recursos humanos e SSTMA, no qual aspectos operacionais, comportamentais e motivacionais são postos em pauta, na intenção de melhorar o alinhamento entre a CRA, os supervisores e vigilantes da empresa contratada, buscando a padronização e aumento no nível do serviço prestado.

Os resultados da avaliação mostram que esta forma de gestão é eficaz, principalmente nas primeiras semanas após o treinamento. O maior desafio é manter os vigilantes focados e motivados no espaço entre um treinamento e outro; para isso, é necessário uma relação próxima com a supervisão da empresa contratada para acompanhamento do nível do serviço prestado.

LAMSAC

A empresa compreende que o aspecto é material pelo fato de que o pessoal de segurança se relacionamento diretamente com a comunidade do entorno, além de usuários e clientes. Nesse sentido, é primordial que a equipe esteja devidamente capacitada em temas de direitos humanos.

GRU Airport

GRU Airport busca disseminar a Declaração Universal de Direitos Humanos para seus colaboradores de modo a desempenhar suas atribuições com foco na dignidade e no respeito às pessoas.

Está em fase de desenvolvimento um plano de ação que contemplará treinamento e atualização para os colaboradores, reforçando o tema direitos humanos para as equipes de segurança.

G4-HR7

	Total do pessoal de segurança	Total treinado em políticas ou procedimentos relativos a direitos humanos	Porcentagem de pessoal de segurança treinado	Observações
LAMSA	60	60	100%	Pessoal terceirizado. As oficinas foram preparadas com o objetivo de discutir a questão dos Direitos Humanos com os funcionários.
CLN	16	0	0%	Pessoal terceirizado.
CART	8	8	100%	Pessoal terceirizado. De acordo com portaria da Polícia Federal, os profissionais de segurança patrimonial recebem formação em Direitos Humanos e a cada dois anos frequentam um curso de reciclagem que inclui o tema na grade. A realização bienal desse curso de reciclagem é condição fundamental para que os vigilantes possam exercer sua atividade profissional.
MetrôRio	354	354	100%	Pessoal de segurança próprio.
CBN	0	0	0%	Não existe no quadro de colaboradores da CBN pessoal de segurança patrimonial, logo não houve treinamentos.
CRT	58	58	100%	Pessoal terceirizado. Todos os funcionários têm o curso de formação de vigilantes e recebem treinamento anualmente nas escolas especializadas na área. Entre as disciplinas estudadas, Direitos Humanos é obrigatória.

				Pessoal terceirizado. O processo de orientação sobre condutas ligadas aos Direitos Humanos, incluindo o uso de força em ações de segurança, é uma etapa permanente do programa de treinamento de formação inicial e também dos treinamentos periódicos da empresa prestadora do serviço de segurança da CRA. Os profissionais de segurança terceirizados que se estabeleceram permanentemente na CRA - excluindo-se os que atenderam a demandas pontuais da empresa, em períodos específicos do ano - receberam, em meados de 2014, um treinamento sobre o Código de Ética e Conduta da empresa, que incluiu o tema e boas práticas. Eles também receberam do setor Administrativo da CRA orientações técnicas e objetivas com o fim de evitar constrangimentos e situações de conflito/ameaça entre o pessoal de segurança e usuários e integrantes da CRA.
CRA	26	26	100%	
LAMSAC	68	0	0%	Pessoal terceirizado.
GRU Airport	1.577	0	0%	162 colaboradores próprios e 1.415 terceirizados.
Total	2.167	506	23%	

G4-DMA Mecanismos de Queixas e Reclamações Relacionadas a Direitos Humanos

LAMSA

Por meio de um sistema operacional específico, a empresa realiza o controle de todas as manifestações, pois entende que um desvio de conduta que desrespeita o direitos dos cidadãos traria reflexo negativo à sua imagem. Para agilizar o processo de consulta, o sistema tem interface direta com o setor de operação viária. A avaliação da eficácia dessa forma de gestão é realizada constantemente, sendo que, nos últimos meses de 2014, o sistema apresentou boa performance e um leque de relatórios satisfatório. Para 2015, estão previstas mudanças na classificação das demandas.

CLN

Com o objetivo de se prevenir quanto às reclamações e queixas quanto à violação de direitos humanos, a CLN identifica eventuais impactos por meio da análise do setor de recursos em conjunto com o jurídico. O total repúdio da empresa quanto à transgressão dos direitos humanos é refletido na inexistência de queixas e reclamações sobre o aspecto.

CART

A CART administra a questão visando mitigar condutas inadequadas. Para isso, possui o Código de Ética e Conduta, disponibilizado por meio do Canal de Ética (www.canaleticogrupoinvepar.com.br) e acompanhado diretamente pelo grupo Invepar.

MetrôRio

A empresa baseia suas ações em pessoas, respeitando os direitos civis, políticos, econômicos, sociais e culturais de seus colaboradores, clientes e parceiros, bem como direitos difusos e coletivos da sociedade em geral, conforme diretrizes estipuladas no Código de Ética e Conduta da Invepar. Atualmente, não há um mecanismo formal específico para queixas e reclamações relacionadas a direitos humanos. No entanto, o canal relacionado ao Código de Ética recebe denúncias do não cumprimento dos compromissos descritos no documento.

CBN

Todas as queixas dirigidas à Ouvidoria da concessionária são registradas em um sistema informatizado (K-COR), encaminhadas para a análise do setor envolvido e, posteriormente, respondidas. Caso haja queixas e reclamações relacionadas ao tema, elas são encaminhadas para o Comitê de Ética da Concessionária. Relatórios mensais com o detalhamento das reclamações ingressadas na Ouvidoria são emitidos, com os respectivos encaminhamentos e deliberações. Em 2014, a CBN não recebeu queixas ou reclamações relacionadas a direitos humanos. Quanto às demais reclamações recebidas, 100% foram devidamente analisadas e o parecer final foi emitido ao reclamante.

CRA

A empresa promove o diálogo com os *stakeholders*, objetivando a transparência. A eficácia da gestão dos mecanismos de queixas e reclamações relacionadas a direitos humanos é avaliada por meio de relatórios para identificação das ocorrências, com avaliação de respostas e cumprimento de prazos, bem como da garantia da confidencialidade dos relatores.

LAMSAC

A empresa não possui mecanismos formais de queixas e reclamações relacionados aos direitos humanos. Caso saiba de alguma queixa, a mesma é passada, de forma confidencial, para a área de recursos humanos, o gerente geral e os diretores da empresa. Posteriormente, é realizada uma investigação na qual são abrangidas a área legal e as pessoas envolvidas.

GRU Airport

GRU Airport cumpre as exigências legais relacionadas aos direitos humanos. Caso haja uma queixa relacionada ao assunto, a mesma deve ser analisada e tratada pela área envolvida, em conjunto com a área de Recursos Humanos, Segurança do Trabalho e Jurídica.

G4-HR12

O MetrôRio recebeu em 2014 duas queixas relacionadas a direitos humanos por meio do canal de Ética da Invepar. As demais empresas não receberam queixas ou reclamações desse tipo no ano.

Mecanismos formais de queixas relativas a direitos humanos:

LAMSA	Os mecanismos externos são os registros na Central de Relacionamento com os Usuários (telefone, pessoalmente, <i>e-mail</i> , <i>site</i> e carta). A empresa pode receber queixas oriundas de indivíduos, grupos, Procon, <i>sites</i> de reclamações etc. Internamente há o canal de denúncias do grupo Invepar.
CLN	Para a realização de queixas foi instalado o canal de denúncias do grupo Invepar, por meio do qual os colaboradores podem relatar qualquer infração aos direitos humanos dentro da CLN. O público externo pode fazer denúncias junto à Ouvidoria.
CART	Foi considerado o Canal de Denúncia do Código de Ética da Invepar, sendo que a gestão do mecanismo é realizado pela Invepar, e órgão externo o Ministério Público.
MetrôRio	Os mecanismos de reclamações formais são os órgãos de fiscalização e as agências reguladoras governamentais, o judiciário da empresa e o canal de denúncias do grupo Invepar.
CBN	O mecanismo formal de queixa da CBN é a Ouvidoria.
CRT	Os mecanismos considerados pela CRT são o Ministério Público, a Justiça do Trabalho, o Ministério do Trabalho e a Agência Nacional de Transportes Terrestres – esta última por ser a responsável pelo contrato de concessão.
CRA	Para o recebimento de queixas sobre violações de Direitos Humanos, a CRA disponibiliza em seu <i>site</i> a Linha de Ética, que possui um canal telefônico e <i>e-mail</i> . Essa linha garante o sigilo, com rigorosa confidencialidade e independência. As queixas também podem ser recebidas pelos canais da Ouvidoria

	(<i>site</i> e telefone). Os canais externos para recebimento de queixas sobre violações de Direitos Humanos são a Arpe (Agência Reguladora de Pernambuco), o Ministério Público e os auditores fiscais do trabalho.
LAMSAC	A LAMSAC pode receber queixas por meio do canal de denúncias do grupo Invepar.
ViaRio	Por se tratar de uma concessão precedida de obra pública e, por estar em fase de construção, o mecanismo de registro de queixas é executado pela ViaRio e gerido pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Trata-se de canal com atendimento presencial, via telefone (0800) e por <i>internet</i> específico para obra do BRT Transolímpica, chamado de “Transolímpica&você”.
GRU Airport	Os mecanismos considerados por GRU Airport são: Poder Judiciário e Órgãos vinculados, como por exemplo, Ministério Público; Ouvidoria; <i>e-mail</i> “Fale com o Presidente”; e Comitê de Ética.

G4-DMA Comunidades Locais

LAMSA

A LAMSA acredita que manter bons relacionamentos com as comunidades de seu entorno gera harmonia nos canais de comunicação e, conseqüentemente, em seus negócios. Para atingir esse objetivo, a empresa possui em sua gestão de Responsabilidade Social Empresarial um foco de trabalho nestas comunidades, a fim de estabelecer um bom relacionamento com os atores sociais locais e promover e estimular ações que desenvolvam essas localidades, por meio da política de valorização de territórios.

Com relação aos projetos desenvolvidos, são elaborados relatórios mensais de acompanhamento, nos quais constam informações das atividades e meios de verificação, que constroem a avaliação de resultados, planejadas inicialmente no projeto. Além dos relatórios, durante o projeto, são realizadas diversas visitas de acompanhamento da atividade in loco, com a finalidade de instruir e apoiar as instituições comunitárias no processo de prestação de conta.

O acompanhamento planejado e monitorado da equipe socioambiental também permite a criação de demandas internas da empresa que necessitam de articulação comunitária. Para garantir o atendimento a essas solicitações, na maioria das vezes, a equipe socioambiental se articula com o poder público ou instituições privadas, a fim de que a operação solicitada saia de forma segura e legal, com o auxílio de órgãos que, de fato, tenham o poder de atuação para cada demanda específica.

CLN

Dado que a CLN está presente em seis municípios e que houve impacto nas localidades, seja por obras ou resultados de suas atividades diárias, a empresa considera o aspecto um ponto de atenção em sua gestão. Portanto, desde a implantação da empresa na região, teve início o processo de aproximação das

comunidades por meio de representações locais comunitárias. Ao longo do tempo, foi construída uma rede de representações comunitárias, nas quais o diálogo é frequente. Também foram desenvolvidos projetos socioambientais estruturantes, que visam o desenvolvimento local e o potencial empreendedor em seus participantes.

CART

A CART reconhece e estimula o potencial das comunidades de trazerem propostas inovadoras e que agregam valor tanto ao território quanto à empresa. Seus representantes podem entrar em contato com CART através da área de Desenvolvimento Social (responsável pelo relacionamento comunitário), via central de atendimento (canal oficial de reclamações, elogios e sugestões) ou através do edital de seleção de projetos do Instituto Invepar.

A área de Desenvolvimento Social avalia a solicitação - geralmente propostas de parceria para a realização de projetos - e, em caso positivo, organiza os recursos para efetivar a atividade. Os selecionados são avaliados mensalmente, seja por prestação de contas, relatórios de desempenho ou visitas à Instituição. Em caso negativo, é enviada uma resposta via e-mail. Existe um cronograma anual de atividades e, mensalmente, são enviados à agência reguladora e à Invepar os relatórios de monitoramento. A central de atendimento tem um procedimento padrão de resposta que está detalhado no indicador SO1.

Além disso, ao desenvolver os estudos das futuras obras, a área da engenharia busca adequar/alterar os projetos para que os números de desapropriações (imóveis com famílias e propriedades rurais) sejam diminuídos, bem como para assegurar que áreas ambientais e edificações comunitárias sofram o menor impacto possível. Durante o processo de planejamento das obras também é levada em consideração a acessibilidade dos moradores a seus imóveis e aos recursos oferecidos pela comunidade.

Outra observação destacada no planejamento e manutenção das obras está relacionada à prevenção e redução de acidentes de trânsito, buscando soluções efetivas para mitigar estes impactos. Durante a implantação há uma constante preocupação com a sinalização dos locais onde ocorrem as obras, bem como o cuidado como a diminuição da poeira através da hidratação da pista. Ao final de obras significativas, a comunidade e usuários recebem informativos através da mídia local e da revista da concessionária - que tem sua edição bimestral.

Nos processos de desapropriações em que há comerciantes ou famílias, além das avaliações de engenharia, é realizado um estudo socioeconômico e de recursos da comunidade, colocado em discussão de equipe multidisciplinar, a fim de verificar as possibilidades mais viáveis para comerciantes, famílias e empresa.

A comunidade também está inclusa no contrato de concessão através do programa de redução de acidentes (PRA). O objetivo desse trabalho - aliado às ações de operações viárias, melhorias na infraestrutura rodoviária, pesquisas de satisfação com usuários e divulgação de informações junto à mídia - é o de reduzir a quantidade de acidentes e, conseqüentemente, o índice de mortes.

Sendo signatária do Pacto Empresarial do Programa Na Mão Certa desde 2009, a CART assume publicamente o compromisso de se engajar em ações contrárias à exploração sexual de crianças e adolescentes. Nesse sentido, em 18 de maio, quando é solenizado o Dia Nacional de Combate ao Abuso e à Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes, a concessionária participa, em parceria com órgãos públicos, entidades e empresas privadas, colaboradores e usuários de uma série de atividades educativas e de conscientização.

Desde 2010, a CART assinou o Pacto Global, iniciativa da ONU (Organização das Nações Unidas) que tem como objetivo mobilizar empresas para a adoção de valores fundamentais e internacionalmente aceitos nas áreas de direitos humanos, relações de trabalho, meio ambiente e combate à corrupção.

O número de beneficiários dos projetos realizados pela Concessionária, em 2014, somou cerca de 12.600 pessoas, superando a meta estabelecida.

MetrôRio

O aspecto é material por estar inserido na missão da empresa, afinal o engajamento com as comunidades locais contribui para o fato de o MetrôRio ser admirada e respeitada pela sociedade, com geração de valor e busca permanente pela sustentabilidade. A empresa busca o engajamento junto à população para aprimorar o desenvolvimento e a estruturação do negócio, principalmente para direcionar o investimento social privado, o desenvolvimento sustentável, a valorização de territórios no qual atua e fortalecimento da relação. Com esse foco, a companhia desenvolve algumas ações alinhadas com as Diretrizes do Instituto Invepar, focadas nas comunidades vizinhas.

CBN

A Concessionária tem por dever disponibilizar, diretamente ou por meio de terceiros, serviços de atendimento médico e socorro mecânico de emergência, todos os dias do ano. Esta composição pode ser adequada em função do comportamento do Sistema Rodoviário. Cumprindo o tempo de atendimento explicitado no Programa de exploração da Rodovia (PER): “8.6.2.3 Entende-se como Tempo de Atendimento, o tempo de chegada do veículo socorrista (guincho e atendimento médico) até o local do acidente, partindo da Base Operacional”; “8.6.2.4 Os tempos máximos de atendimento em qualquer caso deverão obedecer: (i) Serviços de atendimento médico: não superior a 15 (quinze) minutos até o local do acidente; (ii) Socorro mecânico de emergência: não superior a 20 (vinte) minutos até o local do acidente”. O acompanhamento dos atendimentos efetuados através do sistema de gestão mensal permite quantificar cumprimento dos limites de atendimento estabelecidos no PER.

CRA

O aspecto é material para a empresa devido à existência de comunidades dentro da área de influência da rodovia. Bastante atuantes, estas comunidades possuem contato direto com o Poder Concedente, sendo este o responsável pelo processo de desapropriação, ação que pode impactar na operação e segurança da rodovia, requerendo uma atuação efetiva da concessionária. A empresa ainda desenvolve diversas ações de conscientização quanto ao uso da rodovia e três

projetos sociais na área, financiados pelo BNDES, visando o desenvolvimento local. Recentemente, a empresa inaugurou a passarela provisória para a comunidade lindeira à rodovia, garantindo segurança também na travessia.

LAMSAC

As comunidades locais são compreendidas como importantes por serem constituídas de potenciais clientes e usuários da concessão e por constituírem um fator importante para a conservação e manutenção da via, visto que o projeto pode ser um patrimônio da comunidade e que a mesma pode retribuir por meio da conservação da via. Visto a relevância do aspecto, há um processo transparente de comunicação com os diferentes grupos de interesse relacionados ao projeto.

GRU Airport

A área de Responsabilidade Social prevê em suas atividades o diálogo constante e o engajamento com as partes interessadas. É por meio do diálogo que o GRU Airport negocia, consulta e troca informações com os representantes de governos, colaboradores e comunidades sobre assuntos de interesse comum, relacionados às políticas econômicas e sociais.

G4-SO4

Veja a resposta em A Lei Anticorrupção. Quanto à divisão dos colaboradores comunicados e treinados por região, podemos separar da seguinte forma:

Órgãos de governança – 100% Sudeste

Órgãos de governança	Número de membros dos órgãos de governança	Número de membros dos órgãos de governança que foram comunicados sobre as políticas e procedimentos anticorrupção da organização.	% de membros comunicados	Número de membros dos órgãos de governança que receberam treinamento sobre as políticas e procedimentos anticorrupção da organização.	% de membros treinados
Conselho de Administração	8	8	100%	8	100%
Comitê de Auditoria	4	4	100%	4	100%
Diretoria Executiva	6	6	100%	6	100%
Total	18	18	100%	0	0%

Região	Total de colaboradores	Comunicados	% comunicados	Treinados	% treinados
Sudeste	4.233	2.780	65,67	206	4,87
Nordeste	171	171	100,00	94	54,97
Lima (Peru)	646	589	91,18	630	97,52

*Considera as localizações da sede de cada empresa.

Empresas	Número de colaboradores	Número de colaboradores que foram comunicados sobre as políticas e procedimentos anticorrupção da organização.	% comunicados	Número de colaboradores que receberam treinamento sobre as políticas e procedimentos anticorrupção da organização.	% treinados
Holding	108	108	100	95	88
LAMSA	397	276	70	0	0
CLN	171	171	100	94	55
CART	673	641	95	163	24
MetrôRio	2.578	2.396	93	111	4
LAMSAC	646	589	91	630	97
Via 040	477	477	100	118	25
Total	5.050	4.658	92	1.211	24

Nota: os treinamentos só foram realizados para as empresas 100% controladas pela Invepar. A Companhia não possui controle sobre a divisão de colaboradores comunicados e treinados nos procedimentos anticorrupção por categoria funcional. A empresa também não comunicou ou promoveu treinamentos sobre seu Código de Ética a seus parceiros comerciais.

G4-DMA Políticas públicas

LAMSA

A LAMSA não possui uma política de gestão de políticas públicas.

CLN

Cumprindo seu papel concernente à responsabilidade social, a empresa acredita que a participação em políticas públicas é relevante, pois fortalece iniciativas em prol da sociedade. Para tal, a empresa possui colaboradores que exercem a função de representantes da empresa em espaços públicos, como, por exemplo, os Conselhos Gestores das APAs (Área de Proteção Ambiental) das Unidades de Conservação- Joanes- Ipitanga, Rio Capivara e Litoral Norte.

CART

A CART administra o aspecto sempre em sintonia com a percepção da diretoria da empresa e direcionamento do Código de Ética da Invepar. Concentrando-se, principalmente, junto aos poderes municipais executivos e legislativos ao longo do trecho administrado pela CART, sendo 34 municípios inseridos, é estabelecida aproximação com os prefeitos dessas regiões e são tratadas as diversas demandas oriundas por meio da área de relações institucionais. Também entram na pauta as demandas do Governo do Estado e da Assembleia Legislativa a respeito de tratativas, assim como indústrias e comércios com interesses nas margens do corredor.

A abordagem de gestão é avaliada pelo resultado como um todo, não sendo estabelecido nenhum indicador específico, e sim a manutenção da ausência de obstáculos, ou dificuldades, para o pleno desenvolvimento do contrato de concessão.

MetrôRio

As relações institucionais significam a promoção do encontro de expectativas entre a corporação - suas diretrizes e metas - e os *stakeholders* que atuam no âmbito das atividades desenvolvidas pela empresa, bem como aqueles posicionados em áreas de futuro interesse empresarial. Diretamente ligada à presidência, a área de relações institucionais é estruturada a partir das ações de um gerente e de uma analista. Atua junto ao Governo do Estado, às secretarias, Assembleia Legislativa, Agência Reguladora e instituições empresariais e formadores de opinião.

O monitoramento é feito sistematicamente e com regularidade, analisando os posicionamentos de governo, tendências e perspectivas macroeconômicas, além de fazer a gestão e acompanhamento das movimentações na Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro.

Os resultados da avaliação do desempenho e dos indicadores são comunicados por meio de e-mails enviados à diretoria e demais gerências e por reuniões mensais de gerentes.

CBN

O sistema de rodovias BA-093 configura as principais artérias de movimentação de pessoas, produtos e serviços na Região Metropolitana de Salvador, gerando impactos em seu entorno para diversos *stakeholders*. A administração do aspecto possui como base o Contrato de Concessão, que define os direitos, obrigações

e os limites de atuação da Bahia Norte. Adicionalmente, é feito o acompanhamento sistemático das ações previstas no contrato, com os respectivos prazos. Já os desvios são devidamente justificados para o poder concedente.

CRT

A CRT não possui hoje uma gestão formal desse tema.

CRA

A importância do aspecto, que tem como objetivo tratar de decisões, planos, metas e ações governamentais, está voltada à resolução de problemas de interesse público. Por conta da relevância do tema, a concessionária o inseriu no Código de Ética e de Conduta. Portanto, a abordagem da gestão deve ser avaliada na observância da ética, da moral e dos preceitos do documento.

Todos os relatos do Canal de Ética são analisados sob a mais rigorosa confidencialidade e independência pelas áreas de diretoria, recursos humanos e jurídico, garantindo o anonimato dos relatores e a segurança na apuração. Adicionalmente, é realizada uma avaliação por meio de uma auditoria.

LAMSAC

Ao contribuir economicamente para fins políticos, ou seja, apoiar um partido ou candidato, a ato pode estar associado a um interesse da empresa, de forma a beneficia-la, o que é um ato de corrupção passível de punição. Portanto, além de não condizer com as leis vigentes, causaria danos à imagem da empresa. Nesse sentido, o código de ética do Grupo Invepar proíbe o pagamento de benefícios econômicos em troca de qualquer vantagem para a empresa.

GRU Airport

A empresa acompanha o processo de elaboração da legislação pertinente e apresenta propostas de alteração nos textos, quando necessário.

G4-SO6

Nenhuma das empresas do grupo Invepar fez doações a partidos políticos ou políticos em 2014. O Código de Ética e Conduta, que vigora sobre a *holding* e as controladas, proíbe expressamente essa prática.

G4-DMA Saúde e Segurança do Cliente

LAMSA

A saúde e segurança do cliente é um aspecto imprescindível na organização, pois impacta diretamente e de forma palpável a operação da empresa. Para solucionar os possíveis casos de danos aos veículos, a LAMSA possui os atendimentos via SOS Reboque e SOS Médico, o que mitiga os impactos nos engarrafamentos e os acidentes. Como forma de avaliação destes serviços, a empresa conta com indicadores de desempenho e com o resultado de auditorias internas, que possibilitam uma avaliação precisa e a proposta de melhorias internas e externas para todos os envolvidos. Adicionalmente, a LAMSA possui como base um Contrato de Concessão, que estipula metas para Atendimento Mecânico, Atendimento Médico e Tempo de Fila para Pagamento de Pedágio.

CLN

Por se tratar de uma concessão de rodovia, a CLN entende que todos os serviços de infraestrutura na via, assim como a sinalização viária e os serviços prestados de emergência são requisitos essenciais para garantir a boa trafegabilidade de uma estrada e a segurança dos usuários, aliado a um bom planejamento e apoio operacional, que, em conjunto, proporcionam agilidade e diligência dos serviços prestados, além da segurança de todos os colaboradores envolvidos na administração da rodovia.

Desde outubro de 2014, a CLN está passando por um processo de padronização, que visa medir, por meio de indicadores operacionais e adoção de planos de ações, a eficiência dos serviços de emergência prestados na via, garantindo um melhor acompanhamento da performance da organização e a elaboração de possíveis ações para o aprimoramento dos processos/procedimentos relacionados a segurança do usuário na via. A CLN patrocina e apoia todo e qualquer tipo de ação para educar e alertar os motoristas que trafegam pela BA-099, como, por exemplo, o projeto Trânsito Legal, que alerta e sensibiliza acerca da importância de uma direção defensiva e consciente no trânsito.

CART

A boa gestão do tema é fundamental para satisfação dos usuários, bem como para mitigar o risco de penalidades e melhorar a imagem da CART junto aos stakeholders. É administrada através de uma rodovia com pavimento em boas condições, bem sinalizada, com um nível de serviço bom, pista duplicada, a fim de evitar acidentes. Além disso, a gestão conta com o NIA - Núcleo de Investigação de Acidentes, que estuda os acidentes de forma a mitigar suas ocorrências, mantendo equipes de operação treinadas e motivadas.

Monitoramento das condições do pavimento, sinalização, tempo de resposta da equipe de socorro médico, tempo de resposta da equipe de socorro mecânico, quantidade de pessoas atendidas pela campanha de saúde e segurança são outros pontos que marcam a gestão da CART no tocante à saúde e segurança do cliente.

Com foco em melhorias, a CART implementou o projeto “Inspeguincho”, por meio do qual o mesmo recurso que faz o primeiro atendimento, também faz a remoção necessária de veículos. Dessa forma, reduz-se o tempo de exposição do usuário na rodovia.

Um dos principais indicadores da área é a redução do número de mortos. Em 2014, a quantidade de vítimas fatais (mortes) no trecho de concessão da CART foi de 27 pessoas, dado que representa uma redução de 36% se comparado a 2013.

MetrôRio

Por meio do RIP - Relatório de Inspeção Planejada – o MetrôRio identifica possíveis riscos a saúde e segurança para o usuário, mitigando a probabilidade de ocorrências de acidentes.

Em outro aspecto, a Gestão de Prevenção de Incêndio contribui para garantir que os equipamentos de prevenção e combate a incêndio estejam em condições e aptos para a utilização. Por sua vez, o PAEC - Plano de Atendimento a Emergência e Contingência – define as diretrizes em casos de situações de emergência.

E por meio da Capacitação para Primeiros Socorros e Combate a Incêndio, o MetrôRio oferece treinamento para os Agentes de Segurança Operacionais, com o intuito de orientá-los a agir corretamente diante das referidas situações.

CBN

A concessionária deve disponibilizar, diretamente ou por meio de terceiros, serviços de atendimento médico e socorro mecânico de emergência (guincho) todos os dias do ano. Cabe a ela cumprir o tempo de atendimento explicitado no PER (Programa de exploração da Rodovia):

“8.6.2.3 Entende-se como Tempo de Atendimento o tempo de chegada do veículo socorrista (guincho e atendimento médico) até o local do acidente, partindo da Base Operacional.

8.6.2.4 Os tempos máximos de atendimento em qualquer caso deverão obedecer:

- (i) Serviços de atendimento médico: não superior a 15 (quinze) minutos até o local do acidente.
- (ii) Socorro mecânico de emergência: não superior a 20 (vinte) minutos até o local do acidente.”

O acompanhamento dos atendimentos efetuados é feito por meio de sistema de gestão mensal que permite quantificar o cumprimento dos limites estabelecidos no PER. O tempo de atendimento vem sendo cumprido.

CRA

Pensando na segurança dos motoristas que utilizam a rodovia, a CRA possui processos e controles utilizados para registros e tabulação de dados que fornecem indicativos para as ações necessárias. Adicionalmente, a concessionária possui equipes de tráfego inspecionando a rodovia; equipe de operadores no Centro de Controle Operacional; equipe do SAU - Serviço de Auxílio ao Usuário - que funciona 24 horas, para dar apoio aos usuários; e frota composta por guincho pesado, guincho leve, ambulância de resgate, viaturas de inspeção de tráfego, caminhão pipa e caminhão multifuncional e o veículo de apreensão e resgate de animais na pista.

LAMSAC

O aspecto é considerado material, visto que impacta na imagem da marca perante seus *stakeholders*. Para tal, a área de planejamento e controle operacional lidera os mecanismos de controle para diminuir o índice mortalidade de usuários por acidentes. Adicionalmente, a empresa realiza ações constantes para agilizar o trânsito e evitar a inalação de gases tóxicos e disponibiliza serviço de socorro médico e mecânico para evitar danos físicos ao usuário.

GRU Airport

A empresa prima pela saúde e segurança dos usuários do aeroporto, atentando-se ao cumprimento de normas e leis aplicáveis. O GRU Airport mantém um quadro de profissionais que compõem o Serviço Especializado em Engenharia de Segurança e Medicina do Trabalho, que lidam com ferramentas destinadas à prevenção de acidentes. Para o monitoramento do desempenho da gestão, a empresa possui um indicador específico – Acidentes com usuários. Adicionalmente, é disponibilizado aos usuários um posto médico 24 horas para atendimentos emergenciais, bem como ambulâncias com UTI móvel.

G4-PR1

Como estão divididas em três segmentos distintos – rodovias, mobilidade urbana e aeroportos –, as empresas da Invepar prestam diferentes serviços a seus usuários. Entre as rodovias, os serviços inclusos neste indicador foram os de infraestrutura e engenharia (sinalização, manutenção, informação etc.); os serviços de socorro médico; os de socorro mecânico; e os de inspeção viária, que já estão, por sua natureza, relacionados parcial ou totalmente à segurança do usuário. Assim sendo, as empresas que os avaliam o fazem com o propósito de verificar sua eficácia e encontrar eventuais oportunidades de melhoria.

No caso do MetrôRio, é feita a Análise de Perigo e Riscos, que se trata de levantamentos prévios onde são verificados os perigos e danos relacionados a uma atividade com o objetivo de definir as medidas de controle para reduzir a probabilidade de ocorrência de acidentes. Estas são realizadas nas atividades de manutenção/operação. Também são feitos os Relatórios de Inspeção Planejada, resultados de inspeções realizadas nas estações, subestações, no centro de manutenção e no centro administrativo, de acordo com cronograma pré- definido. Identifica as não conformidades que possam colocar em risco a saúde e segurança do funcionário e usuário.

Os serviços oferecidos por GRU Airport têm seu processo constantemente monitorados pela Coordenação de Segurança do Trabalho para fins de avaliação de risco. Como exemplo, são realizadas inspeções anuais aos prestadores de serviço comerciais do aeroporto (Inspeção em cozinhas e sistemas de combate a incêndio nas lojas e restaurantes). Adicionalmente, GRU Airport contratou uma consultoria especializada com objetivo de identificar as atividades perigosas e/ou insalubres.

Porcentagem das categorias de serviços avaliadas quanto a impactos na saúde e segurança visando melhorias

LAMSA	44,40%
CLN	100%
CART	100%
MetrôRio	100%
CBN	0
CRT	0
CRA	25%
LAMSAC	0
GRU Airport	5%

G4-DMA Rotulagem de produtos e serviços

LAMSA

Por prestar diversos serviços aos usuários da Linha Amarela, é necessário que os mesmos sejam vistos e reconhecidos. A promoção dos serviços impacta diretamente na imagem positiva que a concessão pode alcançar junto aos seus *stakeholders*. Para avaliar esse olhar, a pesquisa anual de satisfação reflete os níveis de contentamento e a percepção dos usuários em relação à administração da via expressa e aos serviços prestados, incluindo os serviços gratuitos, previstos no contrato de concessão. A partir dessa avaliação, a empresa tem um *feedback* sobre quais investimentos têm sido percebidos pelos usuários. A avaliação negativa dos serviços indica para a organização onde é necessário concentrar mais esforços.

Toda a comunicação segue o padrão definido no manual de uso da marca, enquanto os serviços são divulgados para os usuários por meio de diversos canais de comunicação, tais como o perfil da LAMSA no *Twitter*, o site da empresa, os *banners* na Praça de Pedágio, a programação visual de viaturas e equipamentos, folhetos, dentre outros. Adicionalmente, a empresa ouve o usuário por meio de seus canais de atendimento e de sua pesquisa anual de satisfação.

CLN

A CLN entende que, por se tratar de uma concessão de rodovia, a sinalização viária e informações dos serviços prestados fazem parte da maneira de informar e orientar o usuário que escolhe a BA-099, garantindo a segurança e o conforto de todos. A falta de informações e/ou sinalização na rodovia pode implicar no uso inadequado do sistema e em aumento de acidentes e reclamações, impactando diretamente em uma imagem negativa da empresa e dos colaboradores, e, por conseguinte, gerando insatisfação em relação aos serviços prestados/administrados pela organização. Nesse sentido, a CLN possui um contrato de concessão

com o poder concedente, que determina regras para administrar a estrada e os serviços oferecidos, garantido a qualidade e segurança de todos que trafegam pela via.

Em 2014, a CLN concentrou boa parte de seus treinamentos em qualidade de atendimento e trabalho em equipe, a fim de aprimorar o atendimento prestado a todos os usuários do sistema. Além disso, foi iniciado um processo de gestão à vista, no qual todos os colaboradores, desde a integração na empresa, são sensibilizados acerca da importância de atender bem, e que tais ações são refletidas nas pesquisas de satisfação, cuja nota é usada pela *holding* Invepar para cumprimento de metas e pagamento de PLR.

Além de pesquisas de satisfação realizadas com usuários, a CLN também é fiscalizada pela agência reguladora Agerba (Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicação da Bahia), que pode indicar problemas e/ou falhas nos serviços. Adicionalmente, a ouvidoria da CLN realiza uma pesquisa de pós-atendimento, como forma de auditar o processo e garantir a qualidade dos serviços prestados e, se necessário, alinhar com as áreas ações para corrigir eventuais falhas. Como resultado, a empresa registrou mais 84% de aprovação dos usuários e não recebeu notificações, sanções e/ou multas por parte da Agerba.

CART

Toda a comunicação segue o padrão definido no manual de uso da marca e aprovado pela Artesp (Agência de Transporte do Estado de São Paulo), que inclui a programação visual de viaturas e equipamentos. Já os serviços são também divulgados para os usuários por meio dos canais de comunicação, como o perfil da CART no *Facebook*, no *Twitter* e no *site* da empresa, além da *Revista Caminhos* e de folhetos, entre outros. Adicionalmente, a CART ouve o usuário por meio de seus canais de atendimento e de sua pesquisa mensal de pós-atendimento dos serviços de socorro mecânico em uma base amostral.

MetrôRio

Os usuários do MetrôRio possuem diferentes referências e percepções quanto à experiência e ao serviço prestado pela empresa. Partindo desse princípio, a Pesquisa de Índice de Qualidade de Serviço tem como objetivo avaliar a qualidade do serviço oferecido e a satisfação dos clientes do MetrôRio. Com essa avaliação, é possível remediar os pontos negativos e aumentar os pontos positivos.

A Pesquisa é quantitativa e possui um questionário estruturado. Já o Índice de Qualidade de Serviço é calculado conforme a avaliação dos usuários em relação ao serviço prestado em diversos atributos. O resultado varia de 0 a 10 pontos. Os resultados das pesquisas são comparados com as ondas realizadas anteriormente

Visto que a concessionária presta diversos serviços aos usuários do Sistema de Rodovias BA-093, é fundamental que todos tenham ciência da infraestrutura disponibilizada pela empresa, assim como de sua utilização correta.

Toda a comunicação segue o padrão definido no Manual de Uso da Marca. Além disso, é feita uma verificação mensal em todos os locais de comunicação dirigida aos *stakeholders*, como banners, placas de tarifa, placas indicativas, testeiras, folders, mapas, dentre outros. Reparos ou substituições são programados a partir da identificação da necessidade.

CRT

A CRT está sempre atenta na identificação de áreas e serviços que necessitam de melhorias, a fim de elevar o grau de satisfação dos usuários. As iniciativas ou serviços oriundos de críticas e desaprovações são revisados com as áreas responsáveis por meio do endosso da diretoria.

O desempenho da CRT tem se mostrado estável com a melhoria de alguns indicativos, dependendo do instrumento considerado. O Relatório Mensal da ANTT é encaminhado a todos os gestores da empresa e as Pesquisas de Opinião são apresentadas em reuniões gerenciais. Os principais obstáculos estão relacionados à realização de obras onde é necessário realizar restrições ao fluxo de veículos com a implantação de pare e siga. O principal agravante das retenções nestas intervenções é a ausência de uma fiscalização punitiva aos usuários que desrespeitam as sinalizações e ordenamento do tráfego.

Em 2015, pensando nesse problema, a empresa implantará câmeras de vídeo na retomada das obras da terceira faixa na Serra dos Órgãos, cujo sinal em tempo real será disponibilizado no principal posto da empresa, localizada na rodovia, e através dessas imagens os motoristas infratores serão multados.

CRA

A fim de medir o grau de satisfação, conforto e atendimentos dos serviços realizados na rodovia, a CRA realiza, anualmente, uma pesquisa de satisfação. Com os resultados desta, os gestores da empresa se reúnem para conhecer os pontos apresentados e são elaborados planos de melhorias.

LAMSAC

Por meio dos níveis de satisfação dos usuários a empresa conheça a percepção dos usuários em relação ao serviço prestado e trabalhar em prol de melhorias. Para tal, a LAMSAC realiza estudos qualitativos e quantitativos, que são dirigidos pela área de Qualidade de Serviço e executados por uma empresa terceirizada. Como resultado, em 2014, foi registrada uma taxa de satisfação geral de 23%, taxa de satisfação com o serviço médico de 24%, taxa de satisfação com o serviço mecânico de 74% e taxa de satisfação com o serviço Pex de 27%.

GRU Airport

A satisfação dos usuários é um dos indicadores de qualidade previstos no Contrato de Concessão que compõe o Fator de Qualidade de Serviço. Sendo assim, o GRU Airport aplica uma pesquisa, cujos elementos de avaliação visam acompanhar os índices de satisfação dos usuários e de interesse dos mesmos. O resultado da pesquisa pauta o planejamento estratégico da empresa e, conseqüentemente, contribui para a maximização da eficiência do uso de recursos em expansões e melhoria de serviços.

G4-DMA Conformidade – produtos e serviços

LAMSA

Na medida em que são registradas muitas reclamações por falha na prestação dos serviços, haverá impacto negativo no resultado financeiro da empresa, bem como na imagem da LAMSA, tornando o aspecto material. Como medida preventiva, a assessoria jurídica da empresa é consultada antes da implementação de qualquer prática interna ou externa que possa acarretar nos impactos supracitados. Adicionalmente, o serviço é prestado dentro dos limites estabelecidos pelo contrato de concessão, bem como em atendimento as leis e regulamentos que abrangem a atividade exercida pela empresa. Como mecanismo avaliação da eficácia da gestão, ocorre a medição dos índices de performance de atendimento da empresa, por meio de sistema interno, que serve para medir os indicadores de atendimentos exigidos pelo contrato de concessão.

CLN

Além de afetar a imagem da empresa perante seus *stakeholders*, o fornecimento de produtos ou serviços que não estejam em conformidade com leis ou regulamentos pode ocasionar pagamento de multas ou condenações de ordem pecuniária. Para prevenir tais impactos, antes da contratação de produtos ou serviços, a empresa encaminha um *check-list* contendo a documentação necessária para a contratação. Após a análise e verificação da conformidade com o que dispõe o ordenamento, a CLN realiza a contratação.

CART

Partindo do princípio que a má gestão do aspecto pode gerar impactos ambientais, econômicos, e sociais e influenciar nas avaliações e decisões de *stakeholders*, a empresa possui regras bem definidas sobre o uso de produtos e serviços em seu edital. Além disso, faz o acompanhamento constante das publicações no Diário Oficial, principalmente em relação aos aspectos regulatórios, a fim de garantir a aderência à legislação e regulamentação existentes.

MetrôRio

Em caso de descumprimento do aspecto, as penalidades são advertência ou multa, sem prejuízo de aplicação de penalidades mais graves como declaração de inidoneidade e até rescisão. Dessa forma, a MetrôRio realiza a manutenção dos canais de relacionamento. Além disso, administra as informações junto aos usuários por meio de redes sociais.

Todos os ofícios recebidos e respondidos são controlados por processos internos de controles e acompanhamento de prazos. Adicionalmente, o Núcleo Regulatório possui os seguintes indicadores de aferição e controle: (i) assertividade das informações enviadas para o órgão de controle e (ii) envio de correspondências externas no prazo.: Em 2014, foram encaminhadas 605 respostas da empresa aos órgãos externos. O índice de respostas enviadas no prazo foi equivalente a 99,8%.

CBN

O aspecto é material porque trata diretamente das empresas subcontratadas da Bahia Norte, ou seja, seus atos são, indiretamente, de responsabilidade da CBN. Sendo assim, todos os prestadores de serviços da empresa passam pela habilitação cadastral e pela habilitação nos quesitos de saúde e segurança do trabalho. Só são contratados aqueles que atendem às exigências da empresa.

CRT

A fim de fazer uma boa gestão do aspecto, a CRT se mantém atualizada, cumprindo todas as normas atinentes à sua atividade, bem como em relação aos produtos e serviços contratados de terceiros, elaborando os contratos e sempre verificando a legislação, sobretudo em relação ao direito ambiental, do trabalho, previdenciário e tributário. No momento da elaboração dos contratos, há uma verificação das normas aplicáveis, inclusive resoluções da ANTT, para a sua validação, exigindo dos contratados a apresentação de todas as certidões negativas e de inscrição no FGTS, com vista a resguardar a companhia e os trabalhadores envolvidos na prestação do serviço.

CRA

Para a CRA, o aspecto é material devido à constante fiscalização pelas instituições e órgãos responsáveis e pelos usuários. Sendo assim, a empresa está permanentemente comprometida em cumprir a legislação aplicável, bem como em cumprir as obrigações e níveis de serviços exigidos no Contrato de Concessão.

A fiscalização e avaliação dos serviços prestados pela CRA ocorre por meio da atuação do próprio poder concedente, que está sempre cobrando e monitorando o desenvolvimento da prestação do serviço. Como forma de controle e fiscalização interna, a CRA desenvolveu uma série de indicadores operacionais, que são acompanhados e avaliados mensalmente pelos gestores e diretores em reuniões.

Como resultado da pesquisa de satisfação, a aprovação foi de 92%, com nota 8,4. Além disso, a empresa nunca recebeu notificação com multa por descumprimento contratual, por parte do poder concedente.

LAMSAC

A LAMSAC considera o aspecto material, pois é sua obrigação garantir a prestação dos serviços obrigatórios, presente na cláusula 8.9 do Contrato de Concessão, sendo esta uma de suas principais obrigações. Como ferramenta para boa gestão do aspecto, a empresa contempla um serviço central de emergência, sistema de vigilância por circuito fechado de televisão em tempo real, serviço de ambulância para feridos e traslado a um centro médio e serviço de traslado para veículos danificados. Quaisquer problemas são de responsabilidade da área de Operações.

GRU Airport

Para a administração do tema, a empresa se atenta ao cumprimento dos regulamentos do poder concedente e realiza pesquisas de atualização da legislação vigente.

G4-PR9

Apenas o MetrôRio pagou multas devido a não conformidades com leis e regulamentos relativos ao fornecimento e uso de produtos e serviços em 2014, no valor de R\$ 581.689,18. A empresa não julga a relevância dessas multas uma vez que todas versam sobre descumprimento de algum tipo de obrigação existente no Contrato de Concessão.