

Relatório Anual 2015

invepar

invepar 15
anos



Sumário

Menu fixo na home	5
Institucional.....	5
Versão em PDF	5
Sobre o relatório.....	5
Asseguração Limitada.....	5
Índice GRI.....	5
DFs	5
Contatos	5
Créditos	5
Menu índice.....	5
A Invepar	7
Mensagem do Conselho de Administração.....	7
Mensagem do Presidente.....	8
Destaques 2015.....	10
Perfil da Invepar.....	11
Trajetória.....	13
Visão, Missão, Valores	14
Valores.....	15
Estratégia.....	15
Governança corporativa	15
Ética e transparência.....	20
Prêmios e reconhecimentos	20
Nosso jeito de fazer negócios.....	21
Projeto Consolidar: novo modelo de gestão	21
Gestão por competências.....	22
Gestão de pessoas	22
Desenvolvimento profissional	25
Saúde e segurança.....	26
Gestão de riscos corporativos e <i>Compliance</i>	28
Políticas corporativas	30
Gestão estratégica de processos.....	32
Gestão de Fornecedores.....	34

Gestão de comunicação estratégica	36
Gestão da Responsabilidade Social Corporativa	37
Instituto Invepar e o Relacionamento Comunitário	38
Gestão dos relacionamentos com partes interessadas	51
Ativos intangíveis	53
Nossos Negócios	55
Rodovias.....	55
Contexto setorial	55
LAMSA (Linha Amarela S.A.)	56
CLN (Concessionária Litoral Norte).....	58
CART (Concessionária Auto Raposo Tavares).....	60
CBN (Concessionária Bahia Norte).....	62
CRT (Concessionária Rio-Teresópolis).....	64
CRA (Concessionária Rota do Atlântico)	66
LAMSAC (Línea Amarilla S.A.C.)	67
ViaRio	69
Via 040.....	70
PEX (Passe Expresso)	71
Aeroportos	72
Contexto setorial	72
GRU Airport (Aeroporto Internacional de São Paulo)	72
Mobilidade urbana	76
Contexto setorial	76
MetrôRio	77
MetrôBarra.....	80
VLT Carioca.....	80
Desempenho.....	81
Financeiro.....	81
Receita Operacional	83
Custos e Despesas.....	83
EBITDA e Margem EBITDA.....	84
Resultado Financeiro.....	85

Resultado do Exercício.....	86
Disponibilidades e Endividamento.....	86
Principais Investimentos	87
Operacional	88
Rodovias	88
Aeroportos	89
Mobilidade urbana	89
Socioambiental.....	90
Investimentos ambientais	90
Energia.....	91
Água.....	93
Emissões	94
Resíduos.....	98
Biodiversidade	100
Conformidade	101

Menu fixo na home

Institucional

Versão em PDF

Versão resumida do relatório (Produção em outra etapa do cronograma)

Sobre o relatório

Informações sobre a composição do relatório, incluindo processo de consulta aos stakeholders, indicadores obrigatórios relacionados e matriz de materialidade

Asseguração Limitada

Carta da auditoria (Produção em outra etapa do cronograma)

Índice GRI

Formato PDF (Produção em outra etapa do cronograma)

DFs

(Produção em outra etapa do cronograma)

Contatos

Responsabilidade Social

Claudia Jeunon

55 21 2211-1364

Claudia.jeunon@invepar.com.br

Relações com Investidores

Erik da Costa Breyer

Telefone

e-mail

Créditos

Sobre o Relatório

[GRI G4–18 G4–19 G4–24 G4–25 G4–26 G4–27]

O Relatório Anual de 2015 da Invepar foi, pela quarta vez consecutiva, produzido de acordo com a metodologia GRI (*Global Reporting Initiative*). 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.

Seguindo a GRI G4, este relatório está enquadrado na opção “de acordo Essencial”. A materialidade é a mesma utilizada no relatório de 2014, porém com alguns ajustes após avaliação de *gaps* e propostas de melhorias sugeridas por uma consultoria especializada em reportes GRI (*saiba mais sobre a materialidade original em “Determinação da materialidade”*). Foram excluídos da matriz os aspectos “Relações entre Trabalhadores e Colaboradores” e “Saúde e

Segurança do Cliente” devido à falta de aderência real com as atividades da Invepar. Também foram feitas melhorias no reporte dos indicadores, como, por exemplo: o relato das formas de gestão de modo corporativo, representando apenas as práticas das empresas controladas pela Invepar; a apresentação de dados comparativos em relação ao ano anterior; e a inclusão de novos indicadores operacionais para o segmento de rodovias como os números de acidentes, resgate e recolhimentos de animais nos trechos sob concessão. Outra novidade foi a inclusão de *cases* das empresas do grupo sobre eficiência energética, uso de recursos hídricos, entre outros, E, pela primeira vez, o Relatório Anual traz uma mensagem do Conselho de Administração da Invepar.

Desde 2014, o relatório é submetido a asseguarção por terceira parte.



Detalhes do reporte GRI

- ✓ Resposta a 34 indicadores Padrão Gerais (obrigatórios) e 41 indicadores Padrão Específicos
- ✓ Os indicadores reportados cobrem o período entre 1º de janeiro e 31 de dezembro de 2015
- ✓ Empresas respondentes de todos os indicadores: 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), GRU Airport e Via 040.
- ✓ Como são pré-operacionais, a ViaRio e a VLT Carioca 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 às empresas MetrôBarra, constituída apenas para compra de material rodante e sistemas da Linha 4 do metrô do Rio de Janeiro, e PEX . As respostas dos indicadores por empresa podem ser vistas no **Índice Remissivo GRI**.

Determinação da materialidade em 2014

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.

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**.

Saiba mais em:

Detalhes sobre o relatório

G4-13, G4-20 e G4-21, G4-22, G4-23, G4-28, G4-29, G4-30, G4-31, G4-32, G4-33

Menu índice

A Invepar

Mensagem do Conselho de Administração

[GRI G4-1]

O ano de 2015 foi marcado por superação de desafios em meio a conjunturas macroeconômica e política adversas. O baixo crescimento, a desvalorização cambial e a alta da inflação impactaram os resultados e no endividamento de quase todas as empresas do país, especialmente daquelas que atuam no setor de infraestrutura de transporte do Brasil. Entretanto, mesmo diante do cenário de crise, a Invepar realizou importantes investimentos em suas empresas, incluindo as pré-operacionais, como a ViaRio, que ligará a Barra da Tijuca a Deodoro; o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), projeto fundamental para a integração modal do Centro do Rio, e a futura operação da Linha 4 do metrô da capital fluminense.

Já a Via 040, responsável pela gestão de 936,8 quilômetros da rodovia BR-040, entre Juiz de Fora (MG) e Brasília (DF), iniciou a operação de 11 praças de pedágio, após cumprir uma série de investimentos iniciais previstos ao longo de todo o trecho de concessão. Para 2016, novos projetos serão implementados, trazendo receita e contribuindo para reforçar o protagonismo da empresa no setor de infraestrutura de transportes brasileiro.

Nos últimos sete anos, a Invepar passou de duas empresas para 15, com forte atuação no setor de rodovias, vias expressas, mobilidade urbana e aeroportos. Abriu caminho para grandes oportunidades de investimentos de qualidade, garantindo perspectivas de remuneração de longo prazo. Vale destacar que a companhia tem 24,5 anos de prazo médio de concessões, enquanto no setor a média é de 15,8 anos.

Em 2015, a Invepar passou a atuar com grande foco nos procedimentos internos e com maior proximidade de seu portfólio de empresas. Dessa forma, a operação da companhia deu maior ênfase à gestão de custos, captura de sinergias, extração de valor e eficácia de processos, sem comprometer a qualidade dos serviços prestados pelas empresas que compõem o grupo. Nesse sentido, a Invepar aprimorou métodos de gestão e governança, imprescindíveis num momento em que a sociedade exige cada vez mais transparência e melhoria contínua de controles internos. Isso foi feito nos processos de gestão de risco, com a criação ou aprimoramento dos Comitês de Risco em todas as empresas controladas, que acompanham trimestralmente os riscos identificados, reportando-os à Diretoria e ao Comitê de Auditoria e Governança. E também na aprovação de um programa mais robusto de *compliance*, que será implementado ao longo de 2016.

A governança da Invepar também passou por um processo de revisão no ano passado e chegou a um novo modelo, que pretende trazer mais agilidade ao processo decisório. A empresa reforçou sua atuação como controladora estratégica junto às empresas do grupo, exercendo uma participação mais efetiva tanto na definição das diretrizes quanto no processo deliberativo das empresas, possibilitando ao Conselho de Administração maior foco em questões estratégicas.

Em 2016, novos desafios aguardam a Invepar, mas o grupo já mostrou seu compromisso com investimentos e entregas arrojadas em termos de tempo, de execução e inovação no mercado nacional; como a entrega do terminal de passageiros 3 em GRU Airport; a operação do MetrôRio na Copa do Mundo; a chegada dos 15 trens da linha 4, já rodando na linha 1 do MetrôRio; além da operação e duplicação da Via 040.

O grupo Invepar irá gerar em 2016 mais de 1.000 novos empregos com a operação da linha 4 do Metrô, VLT Carioca e ViaRio, totalizando aproximadamente 9.600 colaboradores diretos.

A empresa se mostrará ao mundo por meio dos modais que atenderão milhares de turistas durante o maior evento esportivo do planeta. MetrôRio, ViaRio, LAMSA, VLT e CRT, no Rio de Janeiro, além de GRU Airport, em São Paulo, terão papel fundamental no ir e vir da comunidade olímpica nos Jogos Olímpicos e Paralímpicos, mas são certamente nossos usuários do dia a dia os maiores beneficiados com nossos investimentos.

Não temos dúvida de que a trajetória de crescimento da Invepar segue na direção de um futuro de sucesso, com melhoria da mobilidade de milhões de pessoas nas regiões onde atuamos, e com geração de valor aos acionistas, de forma sustentável.

Mensagem do Presidente

[GRI G4-1]

A Invepar faz a diferença por onde ela passa

2015 foi um ano especial para o grupo Invepar, que comemorou 15 anos de existência, com uma trajetória repleta de desafios e conquistas. Em 2000, quando foi criado, o grupo era composto apenas pela LAMSA e pela CLN. Foi agregando concessões rodoviárias ao longo dos anos, assim como passou a atuar em dois outros importantes segmentos: de mobilidade urbana, inicialmente com MetrôRio, e aeroportos, com GRU Airport. Atualmente, somos uma

organização de grande porte, com 12 concessionárias e 3 empresas, e um dos principais *players* no setor de infraestrutura de transporte do País, reconhecido por sua seriedade, comprometimento e cumprimento de seus compromissos.

Crescemos muito rápido ao longo dos últimos anos, com vultosos investimentos em novos negócios, desenvolvimento de pessoas e estruturação de áreas. Por isso, além de comemorar o êxito obtido até aqui, decidimos aproveitar esse momento para olhar para dentro da organização, buscando melhorar a gestão, extrair mais valor dos nossos negócios e consolidar processos, com o objetivo de nos fortalecer ainda mais e nos preparar para um novo ciclo de crescimento. Foi com esse espírito que surgiu o Projeto Consolidar.

Neste ano que passou, definimos um novo modelo de gestão, com base em indicadores de resultado, monitorados e analisados por todos os níveis da organização. Em novembro entrou em vigor um novo modelo de governança corporativa, com a redefinição das alçadas de decisão, de modo a torná-las condizentes com o tamanho atual do grupo; e com a criação das diretorias de segmento, para que a *holding* possa acompanhar mais de perto as operações em suas áreas de atuação: rodovias, mobilidade urbana e aeroportos. Também estabelecemos um novo modelo de competências, a partir do qual os colaboradores serão avaliados e que ajudarão a empresa a definir os sucessores para cargos estratégicos.

O difícil contexto econômico atual traz desafios complexos para as empresas no Brasil, e a Invepar não é exceção nesse cenário. Vivemos desafios do ponto de vista corporativo, em função da recuperação judicial de um de nossos acionistas, a OAS. Estamos participando desse processo de forma a preservar o melhor interesse da Invepar, de seus colaboradores, empresas controladas e acionistas.

Apesar de 2015 ter sido um ano de retração econômica, não paralisamos os investimentos e nossos resultados mostram que tivemos uma resiliência muito grande sobre nossas receitas e disciplina de custos. Mas não ficamos imunes. Algumas das nossas empresas de menor porte sofreram um pouco com a redução da demanda, porém menos do que a média de mercado. O maior impacto da crise para a Invepar foi a morosidade de acesso ao mercado de capitais, uma vez que o mercado de dívida no Brasil está retraído e os agentes financeiros, sensibilizadas pelo risco político da operação Lava Jato, têm demorado na avaliação e liberação de financiamentos. Mesmo assim, nenhum desses entraves reduziu nosso compromisso de investir e de desenvolver nossas concessões. Tanto que, em novembro, emitimos R\$ 2 bilhões em debêntures, uma das maiores operações do mercado no ano.

Ciclos econômicos com problemas de curto prazo sempre ocorrerão, mas nós, da Invepar, mantemos o otimismo no futuro. O setor de infraestrutura no País ainda tem carências em todos os segmentos e é natural que o governo fomente investimentos de grande porte ao longo dos próximos 20 anos. Também há uma sinalização cada vez mais clara da necessidade de parcerias público-privadas. Estamos e estaremos bem posicionados para participar de projetos que tenham alinhamento com a nossa estratégia e que sejam interessantes do ponto de vista econômico e de geração de valor.

Em relação às nossas empresas, destacamos o início da arrecadação da Via 040, o recebimento, realização dos testes e entrada em operação dos 15 trens que vão operar a linha 4 do Metrô e os investimentos em modernização de GRU Airport, com a conclusão da primeira fase de *retrofit* do terminal 2 e do sistema de pistas e taxiamento, que culminou com a autorização da Anac – Agência Nacional da Aviação Civil, para receber o A380, maior aeronave comercial do mundo. Também comemoramos a finalização do túnel da LAMSAC, uma complexa obra de engenharia. Seguimos para a reta final das obras da ViaRio, que vai operar e administrar a Transolímpica, e celebramos a chegada dos trens da VLT Carioca, concessionária do veículo leve sobre trilhos (VLT) do centro do Rio de Janeiro.

Foram essas e outras conquistas que nos levaram a receber o Prêmio Faz Diferença, uma iniciativa do Globo em parceria com a Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan), na categoria Desenvolvimento do Rio, reconhecendo nosso importante trabalho na implantação dos principais projetos de mobilidade urbana da cidade.

Para formalizar nosso compromisso de aprimorar a gestão sustentável e responsável nas nossas concessões, estabelecemos em 2015 nossa Política de Sustentabilidade, contendo diretrizes para todas nossas empresas sobre conduta empresarial, relacionamento com comunidades, fornecedores e usuários dos nossos serviços, além de estimular cada vez mais o avanço de práticas de ecoeficiência no grupo. Outro passo importante foi a adesão da LAMSAC, em outubro de 2015, ao Pacto Global das Nações Unidas, fazendo com que todas as empresas 100% Invepar estejam unidas ao compromisso.

Também seguimos fortemente o caminho de melhorar o relacionamento com as comunidades no entorno de nossos projetos e concessões, a partir de uma gestão cuidadosa e da melhoria contínua das diretrizes de investimento social do Instituto Invepar.

Em 2016, as concessões da Invepar estarão diretamente envolvidas com as Olimpíadas, evento para o qual estamos nos preparando desde 2011. Sabemos de nossa responsabilidade como prestadores de serviço para garantir a satisfação dos usuários e, principalmente, a mobilidade na cidade do Rio de Janeiro. O sucesso da mobilidade durante o evento é uma importante meta da Invepar para o ano.

Espero que as informações detalhadas ao longo deste relatório lhe sejam úteis. Ótima leitura.

Gustavo Rocha

Destaques 2015

Gestão

- Revisão do modelo de gestão Invepar (saiba mais)
- Revisão do modelo de Governança Corporativa (saiba mais)
- Aprovação de um Programa de *Compliance* (saiba mais)
- Definição da Política de Sustentabilidade (saiba mais)

Rodovias

Veículos equivalentes pagantes: 268,6 milhões

- LAMSAC entrega túnel sob o rio Rímac
- Início da arrecadação das 11 praças de pedágio da Via 040
- Entrega de 90% da Transolímpica
- CLN assina aditivo contratual até 2050
- Autorizada construção da Via Metropolitana Camaçari-Lauro de Freitas pela CBN
- Redução de 15,91% do número de acidentes nos trechos sob concessão*
- Diminuição de 11,48% dos acidentes com vítimas fatais em suas rodovias*

Os acidentes da Via040 estão excluídos destas estatísticas para evitar distorções nos resultados. A empresa entrou em operação no final de 2014 e, portanto, ainda não foram completados dois anos de monitoramento, impossibilitando a comparabilidade entre as taxas de acidentes.

Mobilidade urbana

Passageiros transportados: 233,6 milhões

Passageiros pagantes: 211,1 milhões

- Início do projeto de revitalização das composições antigas do MetrôRio (8 trens passaram pelo *retrofit*)
- Chegada dos 15 trens da linha 4 do metrô, que foram testados nas linhas 1 e 2, para futura operação da linha 4
- Recebimento dos trens da VLT Carioca

Aeroportos

Passageiros total: 39 milhões

Movimentação total de aeronaves: 295 mil

Carga total: 263,5 mil toneladas

- Modernização dos Terminais 1 e 2
- GRU Airport eleito terceiro aeroporto mais pontual do mundo
- Autorização para receber Airbus A380

Econômico-financeiros

Receita líquida ajustada: R\$ 3,4 bilhões (+ 12,5%)

EBITDA ajustado: R\$ 1,6 bilhão (+12,7%)

Socioambientais

Consumo total de água em metros cúbicos: 1.583,7mil

Consumo total de energia em KWh: 478.275,90 mil

Total do investimento social privado: R\$ 4,4 milhões

Perfil da Invepar

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

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

Em 2015, completa 15 anos, marcados pela atuação em três segmentos – rodovias, aeroportos e mobilidade urbana –, nos quais opera nove concessões rodoviárias, totalizando 1.975 quilômetros (1.950 no Brasil e 25 no Peru); uma concessão aeroportuária, GRU Airport, 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.

O segmento de mobilidade urbana conta, ainda, com a MetrôBarra, empresa responsável pela aquisição e disponibilização dos materiais rodantes e sistemas que serão utilizados na Linha 4 do metrô do Rio de Janeiro (RJ), em fase de construção. No contrato consta a prerrogativa de poder adquirir a concessão ao final da obra.

Além das concessões, a Companhia 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 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 de vias e transportes de alta capacidade, privilegiando a integração modal dos projetos dos quais participa.

Box - Invepar nos Jogos Olímpicos e Paralímpicos

Durante os Jogos Olímpicos Rio 2016, a Invepar terá um papel fundamental no ir e vir da comunidade olímpica e da população de uma forma geral. O MetrôRio, por exemplo, será responsável pelo transporte até instalações como o Maracanã e o Maracanãzinho, e para regiões olímpicas, como Praia de Copacabana e Lagoa Rodrigo de Freitas, que também sediarão competições. Já a futura operação da Linha 4 do metrô conectará usuários à Barra da Tijuca, onde está situado o Parque Olímpico, que concentrará a maior quantidade de equipamentos esportivos.

Já a ViaRio, que vai operar a futura via expressa Transolímpica, permitirá a conexão dos esportistas e da população até o Complexo Esportivo de Deodoro, palco de diversas competições. A LAMSA, por sua vez, vai abrir passagem para chegar ao Engenheiro, na Zona Norte, ou seguir caminho diretamente para a Barra da Tijuca e a Concessionária Rio Teresópolis, que será utilizada pela seleção brasileira de futebol no trajeto de sua concentração para os Jogos. Pelo Centro do Rio, estará em operação o VLT Carioca, integrando diversos modais e levando à principal área de convivência dos Jogos Olímpicos, na Região Portuária. Vale ressaltar que, em São Paulo, GRU Airport também terá grande relevância para os jogos, pois receberá grande parte dos turistas e delegações esportivas que chegarão ao país para assistir ao maior evento esportivo do mundo.

Segmentos de Atuação

Rodovias



- 9 concessões
- 1.975 km de rodovias sob gestão
- 268,6 milhões de VEPs em 2015 (+10,4%)

Mobilidade Urbana



- MetrôRio: 42 km de extensão e 233,6 milhões de passageiros transportados em 2015 (+2,4%)
- VLT Carioca: Primeira concessão de VLT do Brasil e 28 km de trilhos em construção no centro do Rio de Janeiro

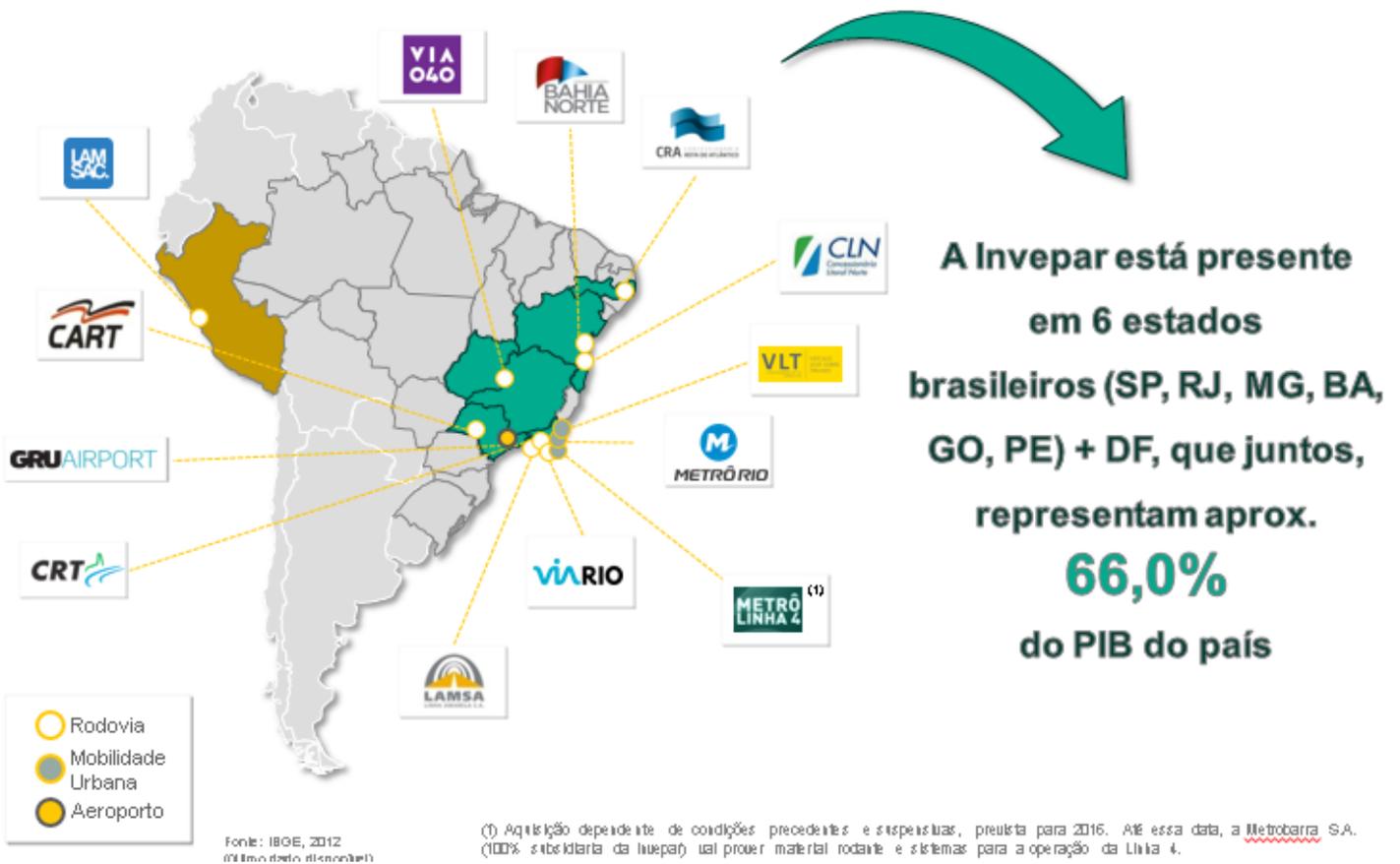
- MetrôBarra: Chegada dos 15 novos trens para futura operação da Linha 4 do Metrô

Aeroportos



- GRU Airport: o mais movimentado aeroporto da América Latina
- 39,0 milhões de passageiros (-1,4%)
- 295,0 mil movimentos de aeronaves (-3,1%)
- 263,5 mil toneladas de carga processadas no TECA (-22,5%)

ONDE ESTAMOS PRESENTES



Saiba mais em:

Detalhes sobre a Companhia

G4-5, G4-14 , G4-15, G4-16, G4-17

Trajectoria

Linha do tempo

2000

- A Invepar é formada a partir da associação entre a OAS e a Previ, tendo como empresas controladas LAMSA e CLN
- No mesmo ano foi fundado o Instituto Invepar

2009

- Os fundos de pensão Petros e Funcef também entram no negócio como acionistas, expandindo a capacidade de investimentos da Invepar
- Formação da nova diretoria e definição da estratégia de crescimento
- A Invepar vence o leilão da CART
- Aquisição do MetrôRio marca o ingresso no segmento de mobilidade urbana

2010

- Grupo assume duas novas concessões: CBN e CRT
- Contrato da LAMSA é prorrogado

2011

- Vitória no leilão da CRA

2012

- Internacionalização da Companhia se inicia com nova incorporação: Vía Parque Rímac (atual LAMSAC), em Lima, no Peru
- Com a aquisição do GRU Airport – Aeroporto Internacional de Guarulhos -, a Invepar entra também no setor aeroportuário
- Vitória no leilão da via expressa ViaRio
- Assinatura do contrato de opção de compra das ações da Linha 4 do metrô do Rio de Janeiro
- 12 dos 19 novos trens adquiridos para a operação do MetrôRio começam a circular

2013

- Inauguração do Edifício-Garagem de GRU Airport, com 2.644 vagas
- Vitória do leilão do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) do centro do Rio de Janeiro
- Os 7 últimos novos trens do MetrôRio entram em circulação, ampliando a capacidade do sistema em 60%
- Extensão do contrato da Concessionária LAMSAC
- Vitória no leilão da Via 040

2014

- Extensão do contrato da CBN, para a construção da Via Metropolitana Camaçari-Lauro de Freitas (Bahia)
- Inauguração do Terminal de Passageiros 3 de GRU Airport
- Começo das operações da CRA e da Via040
- Constituição da controlada PEX Peru S.A.C.

2015

- Consolidação do modelo de gestão da Invepar
- Chegada dos 15 trens para operação da linha 4 do metrô
- Início da arrecadação da Via040
- Conclusão da primeira fase do *retrofit* dos terminais 1 e 2 de GRU Airport

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

Estratégia

Ao longo de 2015, a Invepar promoveu uma série de atividades envolvendo acionistas e corpo diretivo para definir seus objetivos estratégicos de longo prazo, levando em consideração o momento atual de consolidação dos negócios e de uma futura expansão.

Nessa oportunidade, o grupo ratificou seu foco de atuação nos três segmentos em que atua – concessão de rodovias, aeroportos e mobilidade urbana –, assim como reforçou a importância de fortalecer os controles internos e processos, com estabelecimento de padrões e integração entre as diversas áreas da empresa, e de formar líderes e sucessores.

Além disso, reforçou seu interesse em expandir suas operações no Brasil (em detrimento de crescer no exterior), já que o país sabidamente tem um enorme déficit de infraestrutura e, portanto, muitas oportunidades de investimento no curto, médio e longo prazos.

Objetivos de longo prazo:

1. Consolidar e expandir a sua atuação nos segmentos de concessões de rodovias, aeroportos e mobilidade urbana
2. Fortalecer os controles internos e processos, por meio de um sistema de gestão robusto, que garanta a perenidade da empresa
3. Criar uma cultura forte com foco em eficiência operacional, criação de valor e qualidade de serviços
4. Aprimorar continuamente sua política de gestão do conhecimento e de formação e sucessão de líderes
5. Otimizar sua estrutura de capital
6. Aprimorar a cultura do relacionamento institucional

Governança corporativa

Perfil de governança Invepar

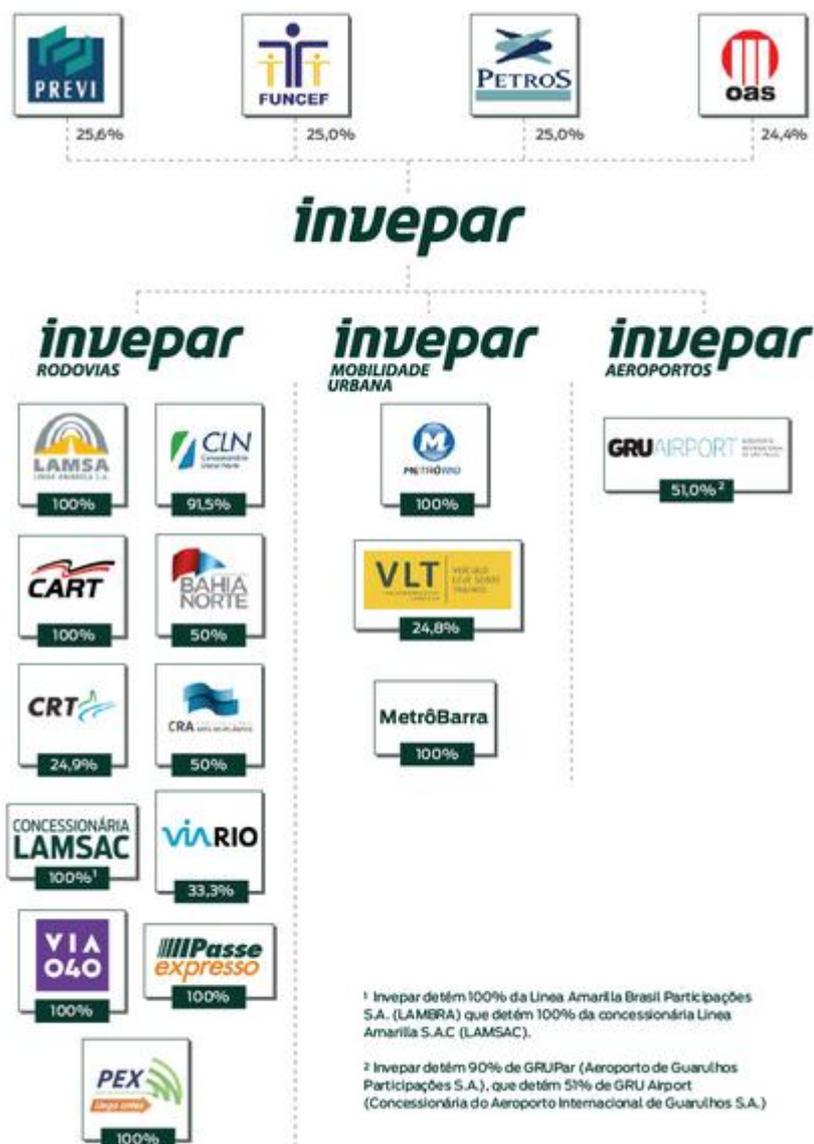
[GRI G4-7]

Embora não tenha suas ações negociadas em bolsa de valores, a Invepar possui registro de companhia aberta desde 2000, sendo 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. – de acordo com o organograma a seguir:

http://ri.invepar.com.br/invepar/web/images/invepar_org_estrutura-societaria_20151008_PT.gif

<http://extapps.mz-ir.com/rao/invepar/2012/interna.asp?i=0&pag=10&secao=1>

COLOCAR GRUPAR EM BAIXO DE INVEPAR AEROPORTOS COM 80% PARA A INVEPAR DE GRUPAR ACSA 20%



iii mecanismos de governança corporativa baseados nas melhores práticas de mercado. Para fortalecer

Nota 1: Invepar detém 100% da Linea Amarilla Brasil Participações S.A. (LAMBRA), que detém 99,9% da concessionária Linea Amarilla S.A.C (LAMSAC).

Nota 2: Invepar detém 80% de GRUPar (Aeroporto de Guarulhos Participações S.A.), que detém 51% de GRU Airport (Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.)

- No quadro PEX Peru alterar de 100% para 99,9%
- No quadro de VLT alterar de 24,8% para 24,93%
- No quadro de GRU AIRPORT, atualizar nossa participação de 51% para 48,5%
- Atualizar logomarca da LAMSAC

- Atualizar logomarca do Metrô

Para acessar a estrutura societária atualizada, clique [aqui](#).

Em linha com o Projeto Consolidar e buscando seguir as melhores práticas de governança do mercado, a Invepar promoveu, ao longo de 2015, uma revisão nas alçadas do seu processo decisório. Com apoio de consultoria especializada, definiu um novo modelo, denominado Novo Modelo de Governança, que pretende trazer maior agilidade ao processo, conferir maior autonomia e flexibilidade para as empresas controladas, além de otimizar a agenda do Conselho de Administração da Invepar, que poderá se dedicar principalmente a assuntos estratégicos.

Em 2015, a gerência de Governança Corporativa produziu a nova Cartilha do Processo Decisório e realizou *workshop* para alinhamento e disseminação do seu Novo Modelo de Governança a todo o grupo Invepar,

Box – Recuperação Judicial da OAS

Conforme informado no Relatório Anual de 2014, em 31 de março de 2015 a OAS apresentou pedido de recuperação judicial e colocou à venda sua participação acionária na Invepar. É importante destacar que os negócios da Invepar, desde então, seguiram em absoluta normalidade e a direção da empresa manteve o mercado informado sobre eventos relacionados ao processo e a uma possível troca de acionista.

Como principais eventos do período podemos citar a divulgação do Edital de Oferta Pública para alienação judicial das ações da Invepar, em 10 de fevereiro de 2016, e o efetivo leilão ocorrido no dia 14 de março de 2016, no qual não foi apresentada proposta de compra das ações da Invepar pertencentes à OAS. Conforme previsto no plano de recuperação judicial da OAS, não havendo proposta voluntária de interessados, deve ser considerada a proposta automática da SPE Credores, pelo preço mínimo, observado o direito de preferência pelos demais acionistas.

Em 11 de março de 2016 foi proferida decisão pelo Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP) em sede de recurso, que impede a homologação do vencedor do leilão até o julgamento, por este tribunal. Dessa forma, determinou que seja realizado o procedimento que viabiliza o exercício do direito de preferência dos acionistas.

Estrutura de governança

[GRI G4-34]

A Invepar conta com um Conselho de Administração, que é assessorado por quatro comitês – Financeiro e de Investimento, de Recursos Humanos, de Auditoria Interna e Governança e de Obras –, que, recentemente, tiveram seus regimentos internos revisados para adequação ao Novo Modelo de Governança e implementação das melhorias identificadas ao longo de 2015. Dessa revisão, resultou, por exemplo, a alteração da competência do Comitê de Auditoria, que passou a ter em seu escopo de atuação a avaliação de assuntos relativos à Governança Corporativa. Mais informações sobre os comitês aqui.

A partir de 2015, passou a ser formalmente proibido pelo estatuto da Companhia o acúmulo dos cargos de Diretor Presidente e de Presidente do Conselho de Administração, prática que confere independência e profissionalismo à gestão, não obstante esta prática já fosse adotada pela Invepar. Também como reflexo do Projeto Consolidar e do Novo Modelo de Governança, foi alterado o prazo para a realização das reuniões de acionistas, Conselho de Administração e Comitês da Invepar, sendo realizada uma convocação única para todos os órgãos com 17 dias de antecedência da RCA (Reunião do Conselho de Administração).

A Invepar conta, ainda, com um Conselho Fiscal de funcionamento permanente.

Conselho de Administração

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

O Conselho de Administração atua de forma estratégica, definindo a política e orientação geral dos negócios. Reúne-se ordinariamente uma vez por mês, mediante convocação de seu presidente ou, na ausência deste, de seu vice-presidente. Pode ser convocado extraordinariamente pelo presidente ou, no mínimo, por dois conselheiros.

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.

A tabela abaixo apresenta os nomes, posições e datas de eleição dos membros titulares do CA da Invepar:

Nome	Cargo eletivo ocupado
+ Gueitiro Matsuo Genso	Presidente do Conselho
+ Henrique Jäger	Vice-presidente do Conselho
+ Danilo Ferreira da Silva	Membro titular
+ Carlos Eduardo Leal Neri	Membro titular
+ Fabio Hori Yonamine	Membro titular
+ Josedir Barreto dos Santos	Membro titular
+ Carlos Augusto Borges	Membro titular
+ Paulo Cesar Campos	Membro titular

Para ver a composição do Conselho atualizada, clique [aqui](#).

Diretoria executiva

À Diretoria compete executar a gestão da Companhia, propondo 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. Em 31 de dezembro de 2015, a diretoria era composta por:

Nome	Cargo eletivo ocupado
+ Gustavo Nunes da Silva Rocha	Diretor Presidente
+ Erik da Costa Breyer	Diretor Vice-Presidente Administrativo-Financeiro e de Relações com Investidores
+ Damião Carlos Moreno Tavares	Diretor Vice-Presidente de Rodovias
+ Joilson Rodrigues Ferreira*	Diretor de Performance de Gestão
+ Nelma Souza Tavares*	Diretora de Planejamento Estratégico
+ Carlos Castanho*	Diretor de Engenharia
+ Júlio César Fonseca*	Diretor de RH e Gestão

* Diretores não estatutários.

Para ver a composição atualizada da Diretoria Executiva 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 suas atividades tanto para o Conselho de Administração quanto para o Comitê de Auditoria.

Anualmente, a Auditoria Interna executa o plano de auditoria, por meio do qual revisa os processos de maior relevância para o grupo Invepar, garantindo, dessa forma, que todas as controladas tenham pelo menos um processo revisado a cada ano.

Em 2015, a implementação dos planos de ação acordados para remediação dos gaps de controles identificados foi incluída como indicador de performance corporativo. O índice vem sendo monitorado com objetivo de garantir a mitigação dos riscos identificados pela Auditoria Interna durante execução de seu plano anual, o que demonstra ainda mais controle no processo e ponto de fortalecimento da governança da Invepar.

Ética e transparência

[GRI G4-56 G4-DMA Combate à Corrupção G4-SO3 G4-SO4 G4-SO5]

A Invepar possui um canal de denúncias (canal ético) que foi implementado em setembro de 2014, juntamente com a nova versão do [Código](#) de Ética e Conduta da Invepar. O canal da holding contempla as empresas MetrôRio, LAMSA, LAMSAC, Via 040, CART, CLN, além da Invepar. Quando são recebidas denúncias referentes às demais operações do Grupo, os casos são encaminhados para o controle e investigação das próprias empresas.

Até o final do exercício de 2015, foram registradas 96 denúncias. Destas, apenas 11 não haviam sido averiguadas ou concluídas até o fechamento do ano. No período não foi identificado pelos mecanismos de controle da holding, nenhum caso de corrupção ou suborno, tendo em vista os enquadramentos da Lei nº 12.846, que dispõe sobre atos que envolvam a administração pública.

O canal de ética tem atendimento terceirizado e especializado, visando garantir o anonimato das denúncias e incrementar a eficiência de seu processamento. Pode ser acessado por *web*, telefone ou *e-mail*. Todas as denúncias têm sua veracidade e procedência verificadas e, caso necessário, são adotadas medidas corretivas. No final de 2015 foi lançado o canal de denúncias exclusivo de GRU Airport, precedido por uma série de apresentações e treinamentos. Para 2016 estão previstos a conclusão dos treinamentos e a avaliação dos primeiros resultados.

Como acessar o canal de ética:

Web: www.canaleticogrupoinvepar.com.br

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

E-mail: canaletico@grupoinvepar.com.br

O código de ética está disponível também em inglês e espanhol.

Prêmios e reconhecimentos

Holding

- ✓ Vencedora do Prêmio Faz Diferença, iniciativa do Globo em parceria com a Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan), na categoria Desenvolvimento do Rio, reconhecendo importante trabalho da Invepar na implantação dos principais projetos de mobilidade urbana da cidade.
- ✓ *Ranking* Exame Melhores e Maiores – 88ª colocação, saltando oito posições em relação à edição anterior. Destaques para GRU Airport e MetrôRio nos *rankings* setoriais
- ✓ Colocação no *ranking* Valor 1000 – 91º lugar no *ranking* geral, subindo seis posições em relação à edição anterior; 2ª colocação entre as principais empresas de infraestrutura de transporte do país; 5º lugar entre as empresas com maior receita líquida no setor de Transporte e Logística.
- ✓ Primeira vez no Anuário Valor Grandes Grupos, ocupando o 104º lugar entre as 200 maiores corporações do Brasil.

Nosso jeito de fazer negócios

Projeto Consolidar: novo modelo de gestão

Ao completar 15 anos de existência, marcados por investimentos significativos em novos negócios, que resultaram em um relevante crescimento do grupo, a *holding* decidiu voltar seus olhares para dentro da organização. Esse movimento tem como objetivo solidificar o que foi construído ao longo desses anos, a partir de uma gestão mais estruturada, com processos padronizados, integrados, mais eficazes e transparentes; e fortalecer o papel de controlador estratégico da *holding*. Dessa forma, o grupo estará consolidado e preparado para uma nova onda de crescimento.

Formado por três dimensões, o Projeto Consolidar foi desenhado para ser implantado ao longo de quatro anos. Em 2015, foi dada ênfase às dimensões Gestão e Processos, com melhorias no modelo de governança corporativa e definição do ciclo de gestão Invepar e Organização e Pessoas, com a revisão da estrutura organizacional e a redefinição dos perfis dos colaboradores.

O modelo de gestão adotado baseia-se em indicadores de performance (KPIs), permitindo maior domínio sobre os resultados do que foi planejado e eventual correção dos desvios, por meio de uma ferramenta de gestão denominada Sistema ICG (Itens de Controle de Gestão).

A nova estrutura organizacional aprovada pelo Conselho de Administração no final de 2015 implicou em um redesenho no corpo diretivo, que passou a contar com novas diretorias. Foram criadas as diretorias de segmento, o que possibilitará à *holding* exercer uma participação mais efetiva na definição e acompanhamento da estratégia das suas controladas. Dessa forma, sempre haverá um diretor da *holding* acompanhando de perto os processos e principais projetos de cada empresa.

A diretoria de Rodovias responderá por todas as concessões rodoviárias da Invepar e tem como principal desafio a padronização de processos e captura de sinergias, enquanto a diretoria de Mobilidade e Aeroportos cuidará tanto das operações relacionadas ao Metrô e ao VLT quanto da operação de GRU Airport. Suas metas dividem-se entre garantir a mobilidade na cidade do Rio de Janeiro e a prestação de serviços cada vez melhor no Aeroporto Internacional de Guarulhos, após ampliação e modernização de seus terminais, além de identificar oportunidades de melhoria de eficiência operacional nos negócios.

A diretoria de Novos Negócios, além de avaliar o potencial de novos negócios em rodovias, mobilidade urbana e aeroportos, passa a liderar os processos de planejamento estratégico da Companhia.

A diretoria de Engenharia, criada em 2014, está em processo de fortalecimento para ser um ponto de apoio às concessionárias, definindo especificações técnicas de materiais e os padrões para a análise de novos projetos e gestão de contratos de obras.

A diretoria de Relações Institucionais, Comunicação e Sustentabilidade, incorporará as atividades relacionadas ao aprimoramento da cultura do relacionamento institucional.

A diretoria de Recursos Humanos foi reforçada para estabelecer e executar as políticas de recursos humanos, especialmente nos processos de remuneração e sucessão dos quadros estratégicos e passa a ser a principal guardiã do modelo de gestão da companhia, estabelecido no escopo do Projeto Consolidar.

Estrutura organizacional

Diretor-presidente

Diretor de *Compliance* e Risco

Diretor de Relações Institucionais, de Comunicação e Sustentabilidade

Diretor Jurídico

Diretor VP Financeiro & RI

Diretor VP Rodovias

Diretor VP Mobilidade e Aeroportos

Diretor VP Engenharia

Diretor VP Recursos Humanos

Diretor VP Novos Negócios e Estratégia

Gestão por competências

O modelo de gestão por competências passou por uma atualização para refletir as atitudes e habilidades correlacionadas com o novo momento do grupo Invepar. Mais simples e prático, o novo modelo avalia quatro competências – cliente, gente, resultado e visão –, quatro comportamentos por competência e é aplicável para todo o quadro de colaboradores.

Gestão de pessoas

[GRI G4–DMA Emprego G4–Diversidade e Igualdade de Oportunidades G4–DMA Mecanismos de Queixas e Reclamações Relacionadas a Práticas Trabalhistas]

O quadro de colaboradores próprios da Invepar aumentou 8% em relação a 2014, saltando de 7.910 para 8.542 em 2015. O número de colaboradores aumentou na maioria das empresas – com exceção da CBN, da CRA, da LAMSAC e de GRU Airport –, mas o salto se deve, especialmente, ao expressivo crescimento desse número no VLT Carioca e na Via 040. Na primeira, devido ao processo de migração da implantação para a operação, já que os veículos leves sobre trilhos começarão a funcionar em 2016, e a segunda, devido à entrada da operação de arrecadação nas 11 praças de pedágio da empresa.

A rotatividade do grupo caiu em relação a 2014 – de 25% para 21%. Cem por cento dos colaboradores próprios são abrangidos por acordos de negociação coletiva.

Já o quadro de colaboradores terceiros caiu 23% em relação a 2014, mesmo com a CBN, a ViaRio e o VLT Carioca passando a reportar esse total. Isso se deu, principalmente, em decorrência da redução do volume de obras na CART e à conclusão das obras da estação Uruguai do MetrôRio e do Terminal 3 de GRU Airport.

A Invepar não possui hoje uma política ou programas formais de diversidade implantados. As contratações são feitas com base nas competências técnicas e experiência necessárias para as vagas, sem, contudo, fazer diferença entre homens e mulheres, raças ou qualquer outra característica.

Indicadores gerais

[GRI G4-10, G4-11 e LA1]

Total de colaboradores próprios

2014 – 7.910

2015 – 8.542

Total de colaboradores terceiros

2014 – 15.642

2015 - 12.001

Terceiros em obras em 2015 – 5.497

Terceiros em serviços recorrentes em 2015 – 6.504

Total de colaboradores

2014 – 23.552

2015 - 20.543

21% de taxa de rotatividade em 2015

Indicadores de diversidade

[G4-10, G4-LA12]

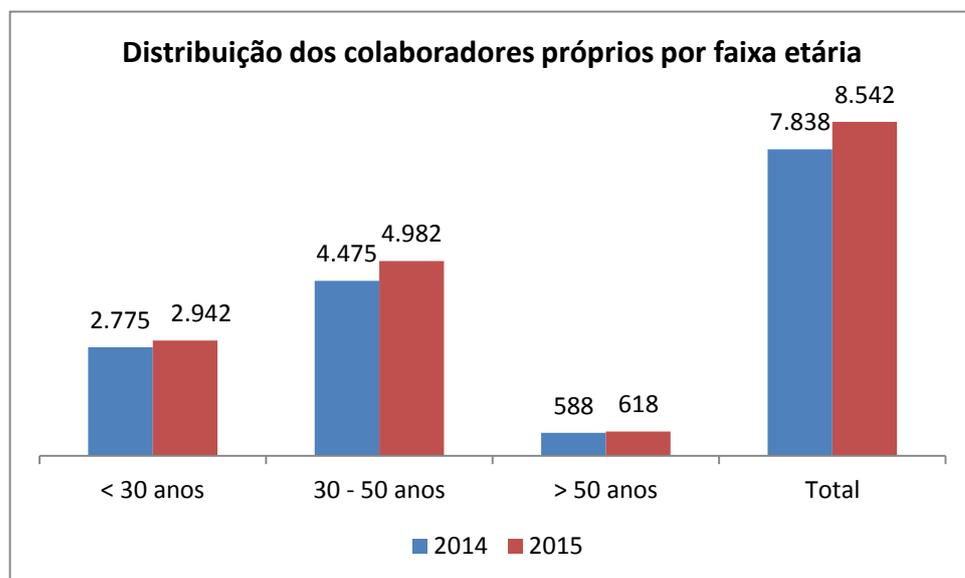
Total de colaboradoras próprias (mulheres)

2.924

Total de colaboradores próprios (homens)

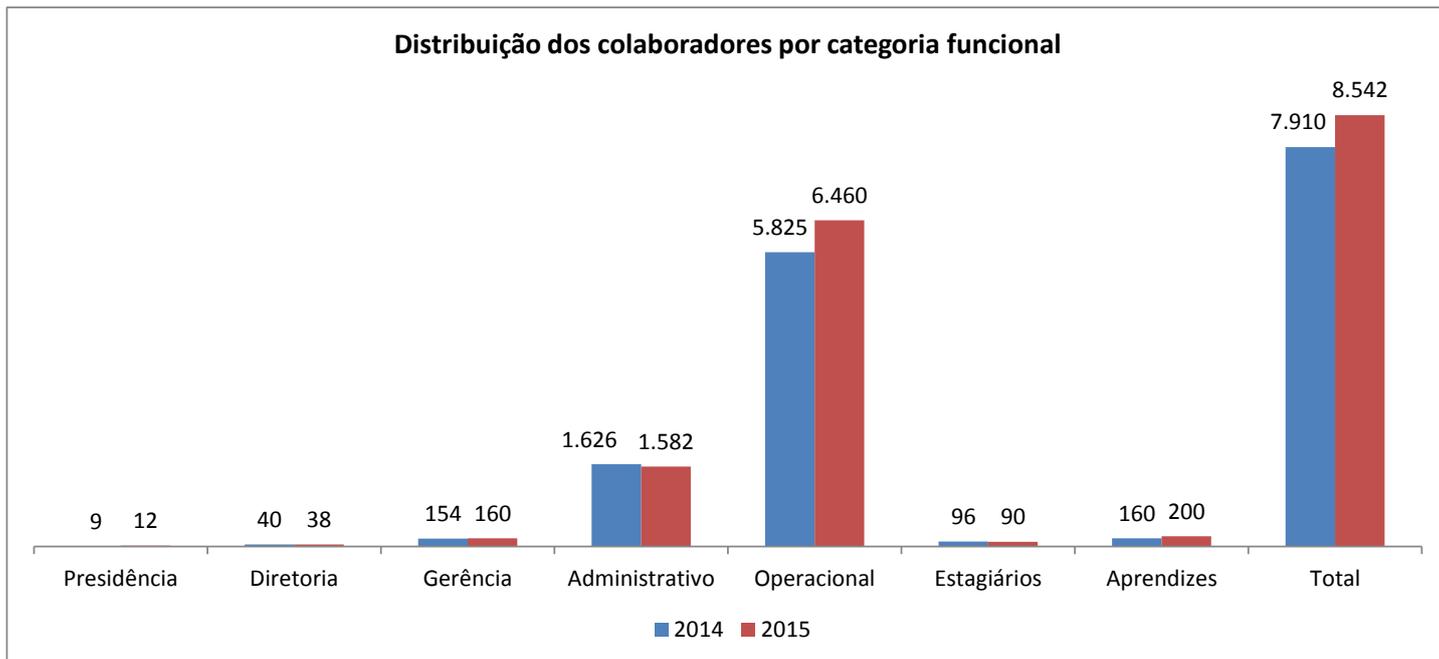
5.618

180 colaboradores portadores de deficiência

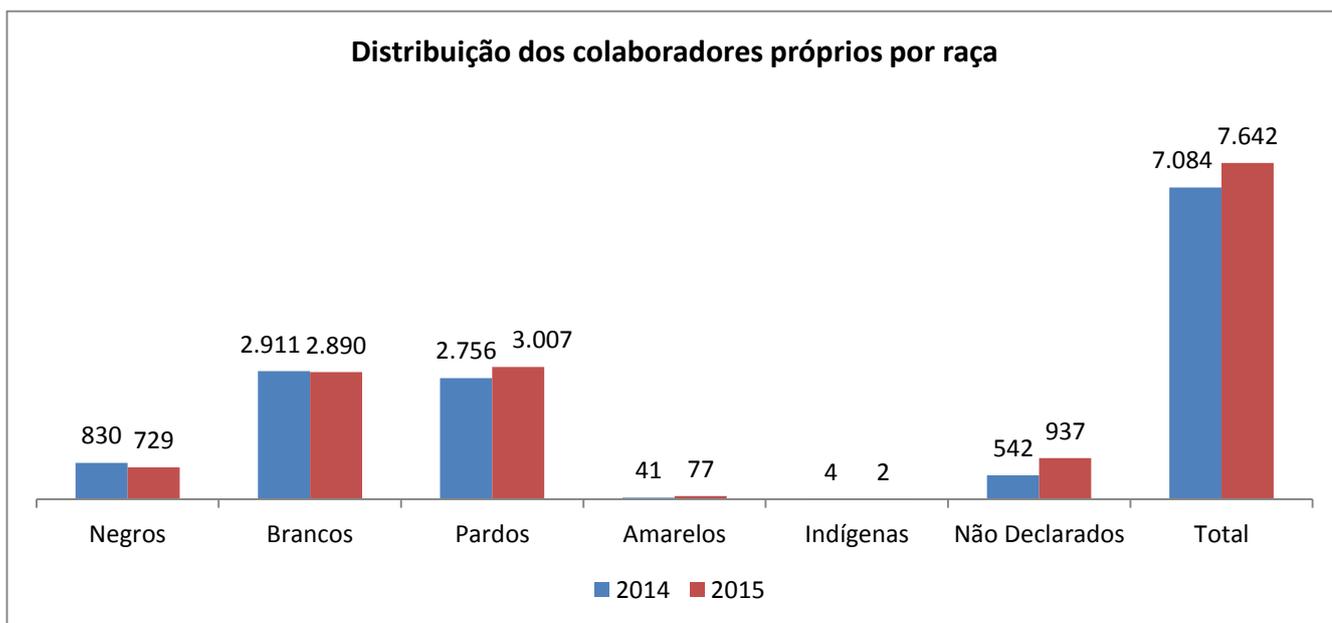


Colaboradores próprios por categoria funcional

Distribuição dos colaboradores por categoria funcional



Distribuição dos colaboradores próprios por raça



Nota:
A Holding, a LAMSAC e a VLT Carioca não possuem hoje mecanismos de controle dos colaboradores por raça.

Colaboradores próprios por região

Bahia	580
Minas Gerais	1.007
Pernambuco	150
Rio de Janeiro	3.885
São Paulo	2.303
Peru	617

Cada empresa possui mecanismos próprios para o registro de queixas dos colaboradores e um canal de denúncias corporativo para assuntos relacionados ao Código de Ética e Conduta (saiba mais em Ética e Transparência).

O grupo Invepar registrou, em 2015, 1.436 queixas relacionadas a práticas trabalhistas por meio de mecanismos formais. Diferentemente de 2014, quando os mecanismos externos e internos das empresas foram considerados, além do Canal de Ética da Invepar, para o reporte desse ciclo foram considerados somente órgãos ligados ao Ministério do Trabalho e Emprego que exercem ações de fiscalização do cumprimento das normas de proteção ao trabalho, a Justiça do Trabalho e o Ministério Público. Dessa forma, não é possível comparar os dados apurados em 2014 e 2015.

Oitenta e cinco por cento das queixas registradas no ano foram abordadas e 22% foram resolvidas. Também foram resolvidas 271 queixas registradas antes de 2015.

[G4-LA16]

Número de queixas relacionadas a práticas trabalhistas apresentadas por meio de mecanismos de queixas formais durante 2015 – Provenientes de colaboradores próprios	364
Número de queixas relacionadas a práticas trabalhistas apresentadas por meio de mecanismos de queixas formais durante 2015 – Provenientes de colaboradores terceiros	1.072
Total de queixas relacionadas a práticas trabalhistas apresentadas por meio de mecanismos de queixas formais durante 2015	1.436
Número de queixas abordadas durante 2015	1.219
Número de queixas resolvidas durante 2015	323
Número de queixas e reclamações relacionadas a práticas trabalhistas registradas antes de 2015, mas que foram resolvidas durante ao ano	271

Saiba mais em:

Perfil do quadro funcional

G4-10, G4-11, G4-LA1, G4-LA12

Desenvolvimento profissional

[G4–DMA Treinamento e Educação]

Em 2015, a média de horas de treinamento totalizou 47,88, valor inferior ao apresentado em 2014 (57,97). A diferença pode ser explicada pelas variações nos quadros de colaboradores, pela existência de treinamentos com periodicidade superior a um ano e por categorias funcionais que não receberam treinamento.

Total de horas de treinamento em 2015 - 401.045,58

Média de horas de treinamento – 47,88

Total de horas de treinamento por homens - 245.324,99

Média de horas de treinamento por homens – 45,97

Total de horas de treinamento por mulheres - 150.157,59

Média de horas de treinamento por mulheres - 54,68

Nota:

A *Holding* e a CLN não controlam as horas de treinamento distribuídas por gênero.

Média de horas de treinamento por categoria funcional 2015 [G4-LA9]	
Presidência	10,80
Diretoria	19,58
Gerência	52,61
Administrativo	31,22
Operacional	52,90
Estagiários	13,07
Aprendizes	39,06
Total	47,88

Saiba mais em:

Desenvolvimento profissional

G4-LA9

Saúde e segurança

[GRI G4–DMA Saúde e Segurança no Trabalho G4–LA5 G4–LA6]

No final de 2014, a Invepar aprovou junto aos seus acionistas a Política Integrada de Saúde, Meio Ambiente e Segurança (SMS), estabelecendo diretrizes para as empresas do grupo Invepar no que diz respeito à segurança e a saúde de seus funcionários, usuários, fornecedores e comunidades adjacentes às suas concessões, bem como à proteção ao meio ambiente.

Na sequência foi estabelecido o Grupo de SMS, que conta com a participação de gestores e coordenadores das áreas de saúde e segurança ocupacional das empresas controladas, além das áreas de RH, Riscos Corporativos e Responsabilidade Social da *holding*. O Grupo de SMS passou a ser reunir mensalmente, a partir de fevereiro de 2015, liderado pelo gerente de riscos corporativos da Invepar. As deliberações do Grupo de SMS são aprovadas pela Diretoria Executiva.

Ao longo do ano de 2015, o Grupo de SMS desenvolveu os seguintes trabalhos: alinhamentos conceituais e implementação das recomendações advindas do processo de asseguarção do Relatório Anual 2014; desdobramento das 10 diretrizes da Política de SMS em todas as controladas com a respectiva coleta de evidências do cumprimento de tais diretrizes, definição e padronização de indicadores de SSO (saúde e segurança ocupacional) que passaram a ser

monitorados da mesma maneira por todas as empresas e também desenvolveu um calendário comum de campanhas de prevenção e sensibilização de temas relacionados a saúde, segurança e meio ambiente.

Em 2015 foi registrada queda na taxa de acidentes de trabalho do grupo, apesar do impacto negativo de alguns fatores, como o aumento do número de colaboradores, da entrada em operação da Via 040 (que registrou índices mais elevados em comparação a 2014), e de o VLT Carioca ter passado a monitorar seus dados.

Algumas medidas adotadas pelas empresas contribuíram para a redução dos acidentes. A CBN, por exemplo, implantou o sistema de gestão integrado em 2015, que também abrange saúde e segurança do trabalho, ao mesmo tempo em que aumentou treinamento, campanhas de conscientização e monitoramento mensal dos indicadores. Na mesma direção, a LAMSAC adotou medidas de controle, como a utilização de novos equipamentos de proteção e a realização de atividades de capacitação e sensibilização.

As demais taxas – de doenças ocupacionais, de dias perdido e de absenteísmo – também foram menores em 2015 em função das variações no número de colaboradores, das horas homem trabalhadas, das ocorrências e suas gravidades. O total absoluto de dias de absenteísmo, contudo, foi superior. Um dos motivos foi a entrada em vigor da Medida Provisória 664/2014, que elevou de 15 para 30 dias a responsabilidade da empresa no custeio das ausências por doença antes de encaminhar o colaborador ao INSS e também a tríplice Epidemia (Zika, Chikungunya e Dengue), que acometeu algumas regiões onde a Invepar tem operações.

Diferentemente de 2014, não foram registrados óbitos em 2015.

Indicadores de saúde e segurança [G4-LA6]		
	2014	2015
Total de colaboradores próprios	7.685	8.542
Número de Acidentes	219	195
Taxa de acidentes (TA)	12,79	3,43
Número de Doenças Ocupacionais	6	2
Taxa de doenças ocupacionais (TDO)	0,35	0,04
Número de dias perdidos	2.068	1.514
Taxa de dias perdidos (TDP)	120,76	26,62
Absenteísmo no ano	27.133	33.491
Taxa de absenteísmo (TA)	1.584,37	588,80
Número de óbitos*	1	0

Indicadores de saúde e segurança de 2015 por gênero [G4-LA6]			
	2015		
	Homem	Mulher	Total

Total de Colaboradores Próprios	5.618	2.924	8.542
Taxa de acidentes (TA)	2,37	1,05	3,43
Número de Acidentes	135	60	195
Taxa de doenças ocupacionais (TDO)	0,00	0,04	0,04
Número de Doenças Ocupacionais	0	2	2
Taxa de dias perdidos (TDP)	20,08	6,54	26,62
Número de dias perdidos	1.142	372	1.514
Taxa de absenteísmo (TA)	326,11	230,99	588,80
Absenteísmo no Ano	18.549	13.139	33.491
Número de óbitos*	0	0	0

Notas:

1. As definições dos termos empregados neste indicador estão no Caderno GRI.
2. As taxas de acidentes incluem os acidentes típicos e de trajeto, com e sem afastamento, seguindo-se a definição interna do Grupo. Algumas empresas contabilizam apenas os dias perdidos que constam na 1ª CAT (Comunicação de Acidente de Trabalho), documento legal de registro do acidente.
3. A contabilização da taxa de absenteísmo das empresas do Grupo encontra-se em fase de aprimoramento e os valores podem sofrer alterações após a revisão de premissas prevista para 2016. Para as concessões que fazem a gestão do dado em número de horas foi feita a conversão para número de dias considerando que cada dia tem 24 horas.
4. A CLN, a ViaRio e a Via 040 não controla a taxa de absenteísmo por gênero.
5. A ViaRio controla somente o absenteísmo, mas não ocorreram eventos desse tipo em 2014. Já em 2015, ocorreram devido à implantação sistêmica de controle de frequência por meio de coleta biométrica, iniciada em setembro. A empresa não faz o controle desse índice por gênero.

Saiba mais em:

Saúde e segurança do trabalho

G4-LA5, G4-LA6, G4-LA7

Gestão de riscos corporativos e Compliance

[GRI G4–DMA Combate à Corrupção G4–SO3 G4–SO4]

Após o mapeamento de riscos feito no ano anterior, em 2015 foi criada a área de Gestão de Riscos Corporativos, com a definição das políticas de risco e a consolidação do trabalho no grupo. Foram implementados os Comitês de Risco em todas as empresas, que acompanham trimestralmente o avanço da mitigação dos riscos identificados e se reúnem

semestralmente para reportar o andamento das ações adotadas à sua diretoria. Essas informações são compiladas e repassadas ao Comitê Executivo da Invepar e ao Comitê de Auditoria.

Dentro desse processo de gestão, denominado ERM (*Enterprise Risk Management*), além de identificar os principais riscos diretamente relacionados ao negócio, também são definidos os proprietários de cada risco, ou seja, os gerentes responsáveis por eles, por seu reporte, pelas atividades relacionadas e pela antecipação de qualquer impacto que possa afetar aquele risco. Com o começo do monitoramento dos indicadores estabelecidos em 2014 e com a consolidação dos Comitês de Risco em 2015, o percentual de respostas passou de 80% para quase 100%.

Em 2015 foi aprovada a estruturação de um Programa de Compliance e iniciado o processo de integração dos riscos de *compliance* ao mapa de riscos corporativos atuais, permitindo a identificação, a avaliação, a priorização e o monitoramento contínuo da exposição da Invepar também nesse sentido. A iniciativa tem como base a Lei Anticorrupção nº 12.846/2013, que tornou mais severas as medidas para punir a corrupção no Brasil, e na lei de combate à corrupção nos Estados Unidos, a FCPA (*Foreign Corrupt Practices Act*).

O primeiro passo desse processo, já concluído, foi a realização de um diagnóstico do cenário atual de *compliance* do grupo comparativamente a outras empresas do setor e a outros setores, por uma consultoria independente. O segundo passo consiste na revisão de todas as políticas e diretrizes relacionadas aos riscos de *compliance*, incluindo o código de ética da Invepar, e na definição de uma diretriz única para todas as empresas. Em seguida, foi definido um cronograma de treinamento envolvendo corpo executivo, corpo tático e corpo operacional de todo o grupo, para garantir o alinhamento em relação às práticas de *compliance* que estão sendo implantadas.

Naturezas dos riscos:

Riscos de Mercado

Estão relacionados a eventos políticos, macroeconômicos, sociais, entre outros, que podem comprometer o grupo Invepar de forma negativa. As operações das empresas podem ser impactadas, conforme o caso, por crises políticas e financeiras, ataques terroristas, flutuação de preços, sazonalidade de produção de bens de consumo, ou quaisquer outras instabilidades no País e/ou no mundo.

Riscos Operacionais

O objetivo é buscar o atendimento dos critérios definidos pelo Contrato de Concessão e garantir a satisfação dos usuários de forma eficiente, cumprindo todos os requisitos de segurança operacional. Aqui, são monitoradas as causas relacionadas à operação diária, às situações que possam gerar a interrupção do negócio e falhas em sistemas operacionais nas controladas.

Riscos de Compliance

Lei Anticorrupção

Desde 2013, a Invepar tem adotado uma série de iniciativas de compliance para se adequar à Lei Brasileira Anticorrupção nº 12.846/2013, dentre elas a atualização de seu Código de Ética e Conduta, a implementação de um canal de denúncias terceirizado, a adoção de políticas de contratação e de entrega e recebimento de brindes. Adicionalmente, foi aprovada a estruturação de uma área de *Compliance*, que fortalecerá ainda mais a governança corporativa do grupo.

Saiba mais em:

Combate à corrupção

G4-SO3, G4-SO5

Refere-se à aderência à Lei Anticorrupção nº 12.846/2013 e decorre das exigências contratuais definidas pelo poder concedente em relação ao investimento, à operação, à manutenção e à administração das empresas do grupo Invepar. Essa definição também inclui outros riscos relacionados a regulamentos internos e externos que possam gerar advertências ou multas

Riscos de Imagem e de Reputação

Refere-se a atos e fatos que podem vir a prejudicar a reputação e/ou a imagem da Companhia e de suas controladas frente à opinião pública. As operações da Invepar são avaliadas não somente pelo governo e por agências reguladoras, mas também pela sociedade, principalmente por meio da imprensa e de formadores de opinião. O grupo busca manter um bom relacionamento e alinhar a expectativa de nível de serviço oferecido, que são essenciais para a manutenção de sua imagem junto aos *stakeholders*, ações que são monitoradas pelo Comitê de Comunicação.

Risco Socioambiental

O risco socioambiental consiste em impactos negativos gerados pelas empresas no que tange ao meio ambiente e à sociedade, nas esferas municipal, estadual e federal. As empresas têm o compromisso de reduzir qualquer impacto negativo que porventura possa ser gerado para as comunidades. Dessa forma, a gestão de riscos busca garantir o cumprimento das normas ambientais, de maneira a preservar o meio ambiente, e também monitora as ações de mitigação de impactos negativos para as comunidades.

Riscos Financeiros

Decorre da capacidade financeira da Invepar estar condicionada ao desempenho econômico e financeiro das suas controladas para gerar resultados e pagar dividendos ou juros sobre o capital próprio aos seus acionistas. Nesse sentido, a companhia tem como prática a análise constante dos riscos que possam afetar a situação financeira da *holding* e de suas controladas. As empresas controladas adotam procedimentos de gestão de riscos de mercado, de liquidez e de crédito, buscando minimizar a exposição de seus ativos e passivos, de forma a proteger sua rentabilidade e patrimônio.

Políticas corporativas

[GRI G4–56]

Política de Gestão de Riscos Corporativos

Política que estabelece os princípios, as diretrizes e as responsabilidades a serem observadas no processo de Gestão de Riscos Corporativos das empresas do grupo Invepar, de forma a possibilitar a identificação, a avaliação, o tratamento, o monitoramento e a comunicação de riscos operacionais, de mercado, de liquidez, de crédito, de imagem e socioambientais.

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 Companhia.

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, Meio Ambiente e Segurança

Estabelece as diretrizes para aqueles que 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 Companhia com a proteção das informações de sua propriedade ou sob sua guarda, dos ativos intangíveis e dos Recursos de Tecnologia da Informação e Comunicação, devendo ser cumprida por todos os seus colaboradores.

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. Essa 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. Essa política é aplicável a todos os membros do conselho de administração, diretores e colaboradores da Invepar.

Política de Sustentabilidade

Diretrizes que permitam gerenciar riscos nas operações em questões ambientais, sociais e de governança e identificar oportunidades de negócio e inovação, ampliando a reputação e apreciação dos públicos de relacionamento com a Companhia.

Gestão estratégica de processos

No ano de 2015, a Invepar avançou na implantação do BPM (*Business Process Management*), uma metodologia que une gestão de negócios e tecnologia da informação, capaz de garantir a monitoração e melhoria contínua dos processos organizacionais, transformando a relação deste com as pessoas envolvidas, fornecedores, funcionários e clientes.

Foram contemplados ou se encontram em fase final de implantação 47% dos processos das cadeias de valor das empresas controladas, sendo 80 processos no segmento de rodovias, 16 processos de negócios em cada uma das cinco rodovias controladas, 5 no MetrôRio e 6 em GRU Airport. Já se notam melhorias referentes à qualidade das informações, integração entre diversas áreas e trabalho em equipe. Na LAMSA, por exemplo, houve uma significativa redução na violação do pagamento de pedágio (*veja mais detalhes no quadro*).

No caso do segmento de rodovias, cujo processo foi iniciado em 2014, a padronização tem sido o principal foco do trabalho, para que as cinco concessões 100% controladas pela Invepar utilizem os mesmos critérios para definir e reportar indicadores. Com o objetivo de facilitar o controle, o BPM monta grupos multidisciplinares, com reuniões semanais ou quinzenais para analisar os indicadores do processo em questão.

A implantação da Gestão de Processos tem gerado diversos resultados, como melhoria da qualidade operacional, redução significativa dos custos, diminuição dos prazos e tempo de ciclo dos processos, agilidade na identificação e solução de problemas, maior competitividade e produtividade.

Como o BPM influencia as iniciativas Invepar



Evolução por segmento



Rodovias
(início ago/14)
16 processos até 2015



Mobilidade Urbana
(início dez/14)
5 processos em 2015



Aeroportos
(início dez/14)
6 processos em 2015

RESULTADOS



Box – Operação Pedágio

Na LAMSA, o trabalho do BPM ajudou a equipe de Operação do Pedágio a reduzir o Índice de Evasão em 28,2% em relação ao ano anterior, o que representa um incremento na receita da empresa de mais de R\$ 1,3 milhão. Isso foi possível graças a uma série de ações do grupo envolvido no processo, como acompanhamento diário de resultados, reuniões quinzenais com as equipes, aplicação de multagem eletrônica, atendimento mais apropriado na hora do *rush* e limpeza periódica dos sensores das praças.

Presença na Pista



Atendimento mais apropriado na hora do rush que contribui na redução de violadores.

Gestão de Fornecedores

[GRI G4-12 G4-DMA Práticas de compras G4-EC9 G4-DMA Avaliação Ambiental de Fornecedores G4-EN33 G4-DMA Avaliação de Fornecedores em Práticas de Trabalho G4-LA15 G4-DMA Investimentos G4-DMA Trabalho Forçado ou Análogo ao Escravo]

No final do ano de 2014, a Invepar instituiu uma Política Corporativa de Compras e Contratações para que as empresas controladas seguissem as mesmas regras e responsabilidades, com definição de alçadas para cada compra ou contratação. Já em 2015, o processo de Compras foi um dos principais focos da Gestão por Processos (BPM), que tinha como maior ambição o redesenho, padronização e disseminação das melhores práticas entre as empresas, uma vez que o processo de compra de bens e serviços é conduzido de forma descentralizada, por cada empresa. Foram definidos indicadores para acompanhamento diário da performance de cada parte do processo, com ganhos de produtividade, redução de tempo e garantia da aderência à política corporativa estabelecida. O maior desafio foi desmistificar uma visão tradicional e funcional do processo de Compras para uma abordagem sistêmica e ampla da cadeia de fornecimento.

O setor de infraestrutura de transporte tem cadeias de valor bastante complexas, envolvendo um número elevado de fornecedores e parceiros comerciais. Apenas em 2015, foram cerca de 5.670 empresas provendo bens e/ou serviços para o grupo Invepar.

A Invepar exige a adesão dos fornecedores às legislações aplicáveis, política de Compras e Contratações, ao Código de Ética e Conduta do grupo Invepar e celebra contratos com exigências mínimas, que envolvem regras anticorrupção, responsabilidade sobre subcontratados, e procedimentos para não discriminação de raça ou gênero, e combate ao trabalho infantil ou trabalho análogo ao escravo.

Na Política de Sustentabilidade aprovada em 2015, estabelecemos um conjunto de diretrizes relacionadas a cautelas socioambientais em nossas cadeias de fornecimento, tais como a promoção das melhores práticas em questões ambientais, sociais e de governança (ASG). Para cumprir esta diretriz, todas as empresas do grupo realizam periodicamente encontros com fornecedores para capacitação sobre os temas de sustentabilidade, como gestão adequada de resíduos, práticas de integridade, etc.

O total de gastos com fornecedores, em 2015, foi de R\$ 3.113 milhões, dos quais 55% foram direcionados a fornecedores considerados locais (do estado ou dos municípios do entorno em que as empresas do grupo atuam). Os valores foram superiores aos apresentados em 2014 – respectivamente R\$ 2.546 milhões e 18% –, porém não é possível fazer uma comparação realista, pois naquele ano a ViaRio e a Via 040 não reportaram os seus dados na totalidade. As comparações empresa a empresa estão no Índice GRI.

Box – Projeto Decolando com Guarulhos

Com base em estudo de caracterização socioterritorial, GRU Airport criou, em 2012, em parceria com o Sebrae, e apoio do Instituto Invepar, 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 224 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 2015, participaram dessas ações 63 microempresas, das quais 21 foram contempladas com o Prêmio Decolando com Guarulhos após apresentarem um projeto de aprimoramento de seus negócios. Em dois anos de projeto, GRU Airport investiu um total de R\$ 300 mil em microempresas locais.

Encadeamento Produtivo - Visa identificar e desenvolver fornecedores locais do entorno com potencial para atendimento às demandas de bens e serviços de GRU Airport. Até 2015, 106 empresas participaram das ações de aprendizado do Sebrae.

[G4-12 e EC9]

Número total de fornecedores contratados pelo grupo Invepar em 2015 – 5.664

Valor estimado de pagamentos feitos a fornecedores (em R\$ mil) em 2015 – 3.112.781,27

Total e porcentagem de gastos com fornecedores locais (em R\$ mil) em 2015 - 1.720.589,09 / 55%

Avaliação de fornecedores em impactos ambientais [G4-EN33]

207 fornecedores sujeitos a avaliações de impactos ambientais

144 fornecedores identificados como causadores de impactos ambientais negativos reais ou potenciais

7 fornecedores com os quais foram acordadas melhorias como resultado das avaliações, o equivalente a 4,9% dos fornecedores identificados nessa situação

Nenhum fornecedor com relação encerrada devido aos resultados das avaliações

Práticas trabalhistas [G4-LA15]

474 fornecedores sujeitos a avaliações de impactos trabalhistas

54 fornecedores identificados como causadores de impactos trabalhistas negativos reais ou potenciais

Nenhuma das empresas encerrou relações com fornecedores devido aos resultados das avaliações de impactos trabalhistas em 2015.

Nenhum fornecedor com relação encerrada devido aos resultados das avaliações

Saiba mais em:

Fornecedores

G4-12 e G4-EC9, G4-HR1, G4-HR6, G4-EN33, G4-LA15

Gestão de comunicação estratégica

Há três anos a Invepar vem estruturando uma gestão de comunicação que permeie todas as empresas do grupo, tendo alcançado em 2015 um alto nível de integração, em linha com as premissas do Projeto Consolidar. No período foi promovida uma revisão da política de comunicação, com a definição do fluxo de aprovação de materiais publicitários e de outras formas de comunicação que compõem as receitas não-tarifárias.

Dessa maneira, a área de comunicação amplia sua atuação como guardião da marca e da política de comunicação da organização, garantindo que não apenas as ações internas, mas também as de terceiros, estejam de acordo com as diretrizes da Invepar e dos acionistas. Buscando a integração, foi promovido um encontro entre as áreas de comunicação dos acionistas e o grupo de comunicação das empresas. Nessa oportunidade foi apresentada a estratégia atual e a definida para 2016.

Por meio do Plano Estratégico de Comunicação, que estabelece as regras para gerenciamento da comunicação na *holding* e nas controladas, a área continua atuando para que a marca Invepar esteja cada vez mais fortalecida e presente como fonte de informação nos veículos de comunicação regionais, nacionais e especializados.

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. 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.

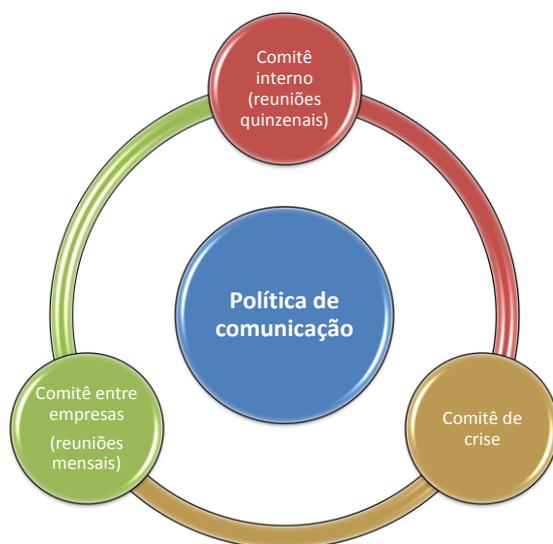
Os sites da *holding* e das controladas, onde são encontrados diversos materiais institucionais e noticiosos, e a newsletter institucional, publicada a cada quinze dias, são outras fontes de informação relevantes para os jornalistas.

Além do tradicional atendimento à imprensa no que diz respeito às demandas sobre questões operacionais e econômicas, algumas empresas do grupo, como GRU Airport, têm realizado *Media Days*. Trata-se de uma oportunidade de abordar assuntos mais técnicos e de interesse direto das empresas em questão, promovendo atualização contínua dos jornalistas especializados. Em 2015, GRU Airport realizou três *Media Days* sobre os temas Tecnologia Aeroportuária, Carga e Renumeração dos Terminais - abertura do embarque centralizado. Além disso, foi o primeiro aeroporto do país a realizar um workshop para jornalistas do setor.

Em 2015 foram registradas 2.988 citações sobre a Invepar na mídia, um acréscimo de 50% sobre 2014.

Em relação ao público interno, a maioria das empresas do grupo conta com ferramentas básicas de comunicação, como café com o presidente, TVs, murais, revistas e *newsletters*, mesclando opções digitais e físicas, para atender tanto os colaboradores administrativos quanto os operacionais. Para 2016, já foi definido um calendário institucional de comunicação, com temas como segurança, saúde, meio ambiente etc. Já a *holding* publica newsletter quinzenal e uma revista trimestral direcionadas a todos os colaboradores do grupo.

Governança da Comunicação



Gestão da Responsabilidade Social Corporativa

[GRI G4–DMA Impactos Econômicos Indiretos G4–EC8]

A Gerência Executiva de Comunicação e Responsabilidade Social Corporativa da Invepar estabelece as diretrizes da atuação socioambiental e do investimento social privado para o grupo. Nas empresas, a gestão é de responsabilidade das áreas de RSE (Responsabilidade Social Empresarial), que constituem a rede de pontos focais.

A Invepar adotou os Indicadores Ethos para Negócios Sustentáveis e Responsáveis como ferramenta de diagnóstico das práticas de gestão nas empresas do grupo. O processo de autoavaliação é bianual e resulta na elaboração de Planos de Melhoria Contínua que são implementados pelos Comitês Internos de RSE das empresas. Participam dos Comitês diversas áreas funcionais.

Pelo menos três vezes ao ano, Invepar e pontos focais se reúnem para reuniões de trabalho com o objetivo de realizar alinhamentos estratégicos, compartilhamento de boas práticas, planejamento de ações, avaliação de projetos e atividades de capacitação. Em 2015, realizamos, com a assessoria de uma consultoria especializada, uma oficina sobre os Princípios do Equador - conjunto de diretrizes e ferramentas para gestão de riscos adotado por instituições financeiras para identificar, mapear e gerir as ameaças socioambientais nos projetos em que investem.

Desde 2010, a Invepar e o Instituto Invepar são signatários do Pacto Global da Organização das Nações Unidas (ONU), que prescreve a adoção nos negócios de dez princípios nas áreas de direitos humanos, relações de trabalho, meio ambiente e combate à corrupção. Com a adesão da LAMSAC ao Pacto, em 2015, todas as empresas 100% Invepar passaram a comprometer-se com a iniciativa.

BOX - Política de sustentabilidade

Em 2015 foi estabelecida a Política de Sustentabilidade Invepar, com o objetivo de desenvolver a gestão sustentável e responsável nas suas concessões. As diretrizes da nova política permitem tornar a Invepar cada vez mais preparada para gerenciar riscos em suas operações, atender às crescentes exigências de acionistas e investidores em questões ambientais, sociais e de governança, gerenciar as pressões da sociedade em temas socioambientais, identificar

oportunidades de negócio e inovação, e, finalmente, ampliar a reputação e apreciação dos públicos de relacionamento com a Companhia.

De setembro a dezembro de 2015, a Invepar realizou um *road show* pelo grupo, apresentando a nova política para as diretorias e presidências das empresas controladas. A política contém diretrizes para nortear a atuação das empresas do grupo em temas como desenvolvimento local e relacionamento comunitário, gestão do relacionamento com o usuário e clientes, preservação do meio ambiente, desenvolvimento dos colaboradores, cautelas socioambientais na cadeia de fornecimento e conduta empresarial.

Iniciativas e Compromissos voluntários

[GRI G4–15 G4–DMA Desempenho Econômico G4–DMA Comunidades Locais G4–SO1]

Assumimos compromissos voluntários e pautamos nossas atividades por essas iniciativas:

Princípios do Pacto Global

Diretrizes da GRI

Carta de Princípios de Associação ao Instituto Ethos

GIFE

Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS)

Iniciativas e compromissos voluntários

Assumimos uma série de compromissos voluntários, reconhecidos no Brasil e no mundo, e pautamos nossas atividades por essas iniciativas.



Instituto Invepar e o Relacionamento Comunitário

Entidade criada em 2000, o Instituto Invepar orienta e apoia as iniciativas de Investimento Social Privado nas comunidades do entorno das empresas controladas. Ter e manter um bom relacionamento com as comunidades é uma busca constante do grupo. As empresas, com o apoio do Instituto Invepar, usam uma metodologia de trabalho nos seus territórios que envolve, entre outros:

1. Realização de pré-diagnóstico socioambiental e socioeconômico
2. Realização de plano de comunicação durante toda a implantação de um projeto e em áreas afetadas por obras
3. Implementação de ações compensatórias e de mitigação de impactos, inclusive em processos de desapropriações e reassentamentos
4. Identificação e mapeamento de atores locais e organizações formais e informais
5. Definição de plano de relacionamento comunitário no entorno das concessões

6. Execução de projetos de investimento social, prioritariamente em áreas e comunidades de maior vulnerabilidade social (conheça abaixo os principais projetos apoiados)
7. Realização contínua de campanhas de sensibilização para temas sensíveis em nossas operações como, exploração sexual de crianças e adolescentes em rodovias, educação no trânsito e segurança viária, trabalho infantil no sítio aeroportuário, entre outros.

Ao longo de 2015, o Instituto Invepar participou, a convite da Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República, da construção da “Agenda de Convergência de Obras e Empreendimentos”, com o objetivo de construir uma matriz de responsabilidades baseadas no levantamento de compromissos prioritários em cada fase da obra, e identificar as principais violações de direitos humanos de crianças e adolescentes a elas associadas. Participam dessa agenda, representantes de diversas áreas do governo, como o Ministério do Meio Ambiente, IBAMA, Ministério do Desenvolvimento Social, Ministério Público do Trabalho, BNDES, Caixa Econômica Federal, empresas privadas do setor de infraestrutura e financiadores, além de diversas organizações da sociedade civil organizada.

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. As iniciativas apoiadas contribuíram para o alcance das metas dos Objetivos do Milênio.

Focos dos investimentos sociais privados

- Educação
- Cultura e Esporte
- Meio ambiente
- Empreendedorismo e apoio à gestão pública (como temas transversais)

Focos dos Investimentos Sociais Privados



O Instituto Invepar, investiu cerca de R\$ 4,4 milhões em projetos socioambientais em 2015, sendo R\$ 1,6 milhão com recursos diretos e R\$ 2,8 milhões com recursos incentivados.

Em 2015, o Instituto Invepar e as concessionárias LAMSA (RJ), CLN (BA), CART (SP) e MetrôRio (RJ) também receberam as inscrições para o **III Edital de Seleção de Projetos Socioambientais** no período compreendido entre 16/10 a 16/11. Os projetos selecionados receberão apoio técnico e financeiro. Para conhecer os projetos selecionados clique aqui.

[GRI G4-SO1]

Conheça os projetos das empresas do Grupo:

LAMSA

A Linha Amarela está inserida numa região densamente povoada do Rio de Janeiro, com 23 comunidades vizinhas, marcadas por grandes desafios sociais, econômicos, ambientais e de segurança pública. Para se manter presente nesses territórios, a LAMSA investe em uma política de valorização de territórios, onde as comunidades são estimuladas a contribuir com o que possuem de melhor. A empresa, por sua vez, contribui de diferentes formas: por meio do Investimento Social Privado; em articulações de parcerias públicas e privadas; no trabalho conjunto com os líderes comunitários e na realização de ações sociais, que apoiam o desenvolvimento e o relacionamento local.

Nesse contexto, a empresa põe em prática também o projeto Portas Abertas, em que são realizados fóruns com lideranças comunitárias, coordenadores de projetos apoiados pela LAMSA e produtores culturais. Nesses eventos, são compartilhadas as atividades desenvolvidas em cada comunidade e debatidos temas diversos que ajudem esses atores no desenvolvimento de seu trabalho, além da empresa disseminar aos seus parceiros a sua política de atuação.

Em 2015, mais de 100 pessoas participaram dos três eventos realizados: Fórum Comunitário (apresentação dos projetos vigentes, ações e resultados); Fórum de Responsabilidade Social (realizado junto com o Instituto Invepar, UNISUAM, TOTVS, IOS oportunidade Social e Rotary Clube Bonsucesso), para fortalecimento da rede de parceria e; Workshop de Responsabilidade Social, com destaque ao tema Consumo Consciente e Código de Ética do Grupo, para lideranças comunitárias e produtores culturais dos projetos apoiados pela empresa.

Não existe um processo formal de reclamação local. Entretanto, a Gerência Socioambiental desenvolveu a Matriz de Vulnerabilidade Social, que possibilita o registro sistemático e o monitoramento das ações relativas ao relacionamento comunitário, ao mesmo tempo em que propõe ações estratégicas que respondam com eficácia às demandas sociais.

No ano de 2015, 31 projetos socioambientais foram desenvolvidos com o apoio da LAMSA e do Instituto Invepar, através de recursos diretos e leis de incentivos fiscais, em diferentes temáticas. Foram mais de 53 mil pessoas beneficiadas diretamente. Abaixo os projetos de maior destaque:

Favela Mundo

O projeto visa o desenvolvimento da cidadania através da cultura, oferecendo cursos de capoeira, danças (afro, jazz, hip hop e populares brasileiras), música, canto, teatro e desenho para crianças e jovens, moradores de áreas de vulnerabilidade social no Rio de Janeiro. Em 2015, o projeto esteve presente na região de Água Santa, Encantado e Engenho de Dentro.

Em seu segundo ano, atendeu cerca de 360 pessoas. O Favela Mundo foi o único representante do Brasil no 7º Millennium Campus Conference e na Opportunities Fair, na ONU, em Nova Iorque. E, pelo terceiro ano consecutivo, representou o Brasil na sede das Nações Unidas.

Eco Rede Cidade de Deus e Complexo da Maré

Apoiado pela LAMSA e pelo Instituto Invepar, o projeto promove 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.

A iniciativa, que já atingiu mais de 35 mil moradores desde 2011, beneficiou mais de 8,2 mil pessoas em 2015.

O Eco Rede é uma tecnologia social que foi iniciada em Cidade de Deus pelo Alfazendo e reaplicada com sucesso no Morro do Timbau e Baixa do Sapateiro pelo Centro de Estudos e Ações Solidárias da Maré – CEASM, na Maré. A iniciativa recebeu os seguintes reconhecimentos: Prêmio Rio Sociocultural no ano de 2013 e Prêmio Geraldo Jordão Pereira, em 2015. Atualmente faz parte do Plano Pedagógico das Escolas Públicas de Cidade de Deus.

Cinepop

Realizou exposições cinematográficas digitais móveis regulares, de filmes brasileiros e estrangeiros. Em 2015, esteve presente em comunidades vizinhas à Linha Amarela. Há cerca de quatro anos o projeto recebe o patrocínio da LAMSA e conta com o apoio do Instituto Invepar. Em 2015 beneficiou 27 mil pessoas.

Mulheres Em Ação

Estimula a geração de trabalho e renda para mulheres jovens e adultas, por meio da qualificação profissional. Em 2015, a iniciativa realizou sua segunda fase e selecionou 60 mulheres das comunidades do Complexo de Del Castilho para capacitação em moda, com atividades de corte e costura; e artesanato, com oficinas de confecção e design de bijuteria e de outras peças customizadas.

Foram trabalhadas noções de empreendedorismo e criados grupos, por meio da formação de cooperativas e associações, com a proposta de que as beneficiárias se organizassem para dar continuidade às atividades ao término das aulas.

CLN

Em relação ao atendimento da população, atualmente não existe na CLN processo de reclamação formal para atendimento e filtragem de públicos específicos, mas a Ouvidoria Interna registra as reclamações dos diversos públicos e a área socioambiental da empresa está disponível para que representantes da comunidade entrem em contato. A empresa pretende readequar seu software para monitoramento dos contatos.

Os mecanismos por meio dos quais os moradores do entorno podem fazer queixas ou reclamações sobre a empresa são os telefones (71) 3623-8020, 3623-8038 e 3623-8043 ou o **e-mail** ouvidoria@clnorte.com.br.

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.

Banco Comunitário de Desenvolvimento

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. Em 2015, foram beneficiados 21 empreendedores.

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 educativo e capaz de gerar 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.

Trânsito Legal

A CLN mantém desde 2000, em parceria com o Instituto Invepar, o Trânsito Legal, projeto 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. Em 2015, foram beneficiados cerca de 50 beneficiários diretos.

Fazendo Acontecer o Esporte no Litoral

Capacitou 210 jovens de ambos os sexos em ações esportivas e em aulas de cidadania ambiental. Fomentou a democracia e os direitos humanos, assim como o surgimento de lideranças participativas e atuantes, visando a transformação das políticas públicas. Em seu primeiro ano (2015) foi realizado nos Municípios de Camaçari, Mata de São João e Conde (BA).

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, mídia local e nacional e do site da empresa. Outra forma de publicação são todos os

processos conduzidos junto à CETESB (Companhia Ambiental do Estado de São Paulo), que são públicos e qualquer pessoa ou órgão pode solicitar uma cópia.

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 ocorrem trimestralmente em municípios que apresentam comunidades lindeiras.

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 a cada quilômetro nas rodovias duplicadas), sistema de teleatendimento instalado nas 12 bases SAL - Serviço de Atendimento ao Usuário), correspondência, pessoalmente, por *e-mail* ou pelo site no Fale Conosco. A solicitação é inserida no sistema de registros da CART (sistema Kcor), que os encaminha à Ouvidoria, onde é analisada e respondida. O prazo para justificativa e resposta ao usuário acontece conforme decreto 60.399, artigo 20, que estipula o prazo máximo de resposta ao usuário em vinte dias corridos. As ferramentas de respostas acontecem através de contato telefônico, e-mail ou carta.

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.

A CART possui, ainda, uma parceria com o Instituto Invepar para promover projetos socioambientais. As principais iniciativas de 2015 estão descritas a seguir:

Trânsito Legal

Iniciativa da CART para atender ao Programa de Redução de Acidentes (PRA), por meio de conscientização da população através de palestras, campanhas e atividades práticas. Realizado nos municípios do entorno do eixo de concessão de acordo com as necessidades locais e solicitações espontâneas, atendeu, em 2015, 6.334 pessoas residentes em 21 municípios do Corredor de concessão da CART. Foram distribuídos 200 mil folhetos e cartilhas educativas, além de nove outdoors alusivos ao tema de segurança viária.

Saúde e Cidadania e Acorda Motorista

Iniciativa da CART para atender ao Programa de Redução de Acidentes (PRA), com o objetivo de despertar o motorista por meio de abordagem com orientações de saúde e segurança viária para evitar colisão traseira e estimular hábitos saudáveis na alimentação do caminhoneiro. São oferecidos testes de pressão arterial e de glicemia.

Projeto Seguindo em Frente

Selecionado pelo II Edital do Instituto Invepar, atende preferencialmente mulheres desempregadas de municípios que foram impactados com o fechamento de grandes empresas, totalizando 50 participantes. Foram desenvolvidas capacitações focadas nas necessidades econômicas e sociais de cada município atendido por este projeto. Foi realizada mentoria para novos negócios e articulações com o poder público local, empresas e demais atores que se fizeram necessários. A ONG Executora é a Ato Cidadão de São Paulo (SP).

Promoveu a inclusão social de adolescentes em cumprimento de medida socioeducativa de Liberdade Assistida através do esporte, da arte e da profissionalização. Selecionado no II Edital do Instituto Invepar; atendeu 340 adolescentes. Foi executado pela Associação Nosso Lar de Assis (SP).

MetrôRio

A atuação social do MetrôRio está alinhada às diretrizes do Instituto Invepar. As ações são pautadas nas necessidades das comunidades, mapeadas em um Perfil Socioeconômico, que é atualizado periodicamente.

O MetrôRio busca estabelecer o diálogo com a comunidade, sempre com respeito aos direitos humanos e à legislação vigente. Apesar de ainda não possuir um processo formal de avaliações de impacto social, avalia os impactos das operações nas comunidades no início das atividades, criando ações de mitigação e compensação.

Todas as informações, sugestões, elogios e reclamações são respondidas e tratadas através dos canais de relacionamento com o usuário: caixa de sugestão, teleatendimento, espaço do cliente, Fale Conosco e por correspondência.

O relacionamento do MetrôRio com a comunidade ocorre através do apoio e/ou realização de iniciativas que promovam o desenvolvimento local. Para isso, realiza projetos sociais, ambientais, culturais e educacionais, reforçando os vínculos com as comunidades localizadas em áreas próximas às estações e, principalmente, com a toda a sociedade. Ao todo foram executadas 16 iniciativas socioambientais no ano de 2015, no atendimento a comunidades vizinhas às Linhas 1 e 2 do MetrôRio. Além disso, ainda mantivemos parcerias, associações e compromissos voluntários com diversas instituições.

Além de projetos socioambientais selecionados através do Edital do Instituto Invepar, o MetrôRio realizou 7 ações de Relacionamento com a Comunidade, voltadas para o desenvolvimento local e sustentável das comunidades do entorno das linhas 1 e 2 do MetrôRio e pautadas no relacionamento e diálogo - Estação Alegria, Iniciando Carreiras, Rede Comunitária, Quiosque Solidário, Doe Seu Troco, Programa de Voluntariado - Natal Solidário, Gratuidade – Liberação Social.

A companhia ainda mantém dois apoios institucionais através de parcerias e relacionamentos com ONGS e instituições do terceiro setor - Instituto Elo Carioca - Movimento Rio Como Vamos e ONG Entre Amigas.

Abaixo segue mais informações sobre os projetos de maior destaque:

Pedalando para o Futuro

O projeto promove a retirada da rodinha de apoio da bicicleta de forma lúdica e educativa e tem o intuito de familiarizar as crianças com esse meio de transporte, por meio de oficinas que proponham conhecimentos práticos e teóricos sobre o Código de Trânsito Brasileiro. Realizado na Vila Olímpica Clara Nunes e em Acari, no Rio de Janeiro, beneficiou 73 crianças e jovens em 2015.

Biblioteca Estação Leitura

Consiste em uma biblioteca popular e tem como objetivo difundir a cultura e incentivar a leitura, já que facilita o acesso aos livros de forma gratuita aos usuários da Estação Central do Metrô. Além disso, a biblioteca promove eventos culturais – oficinas de atividades para crianças e talk shows com lançamento de livros. Beneficiou 36.420 usuários no ano passado.

Inscrever os Direitos Humanos em 1 e 1000 escolas do Rio de Janeiro

Conscientização do tema de direitos humanos nas escolas (374 alunos) através de oficinas de pintura em azulejos, com reflexões sobre a Declaração Universal dos Direitos Humanos.

Rede Comunitária

Possibilitar trocas entre as lideranças comunitárias e instituições sociais através de encontros mensais com comunidades, ouvindo as necessidades do grupo e buscando investir em programas fundamentados no diálogo. O objetivo primordial dos encontros é potencializar atuações efetivas que contribuam para o desenvolvimento local. No ano de 2015, a Rede Comunitária ofertou a capacitação “Mediação e Conciliação de Conflitos”, com participação de aproximadamente 100 líderes comunitários e capacitação de 20 lideranças no tema.

Programa Gratuidade – Liberação Social

A empresa concede passagens gratuitas a qualquer evento que compreenda ações e/ou atividades pedagógicas-culturais, como exposições em museus, espetáculos de dança e música, teatro, cinema, totalizando 8.645 gratuidades em 2015.

CBN

A CBN conta com um diagnóstico socioeconômico 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 compensá-los ou 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. Além disso, diversas iniciativas da organização nas comunidades locais mobilizam organizações públicas e privadas no sentido de torná-las sustentáveis. 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.

Não há processo de reclamação formal proposto pela comunidade, uma vez que os canais disponíveis – Ouvidoria Interna e Canal de Ética – atendem às demandas comunitárias.

Foram desenvolvidos pela CBN nove programas socioambientais em 2015, entre os quais se destacam os quatro a seguir:

Programa de Educação para o Trânsito - 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), envolvendo 162 professores multiplicadores e agentes de trânsito e 2.840 alunos do ensino fundamental.

Programa Via Cultura - Cine Brasil na Estrada

A ideia desse programa é aproximar a linguagem cinematográfica das crianças e adolescentes moradores 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 2015, 32 professores e 955 crianças e adolescentes.

Programa Caia na Rede – Janela para o Mundo

Tem como objetivo principal formar jovens para a inclusão sociodigital, por meio de atividades relacionadas às tecnologias da informação e comunicação, tendo em vista a capacitação cidadã da juventude de Menino Jesus – Candeias. Cerca de 220 adolescentes e jovens foram capacitados em informática, sendo que mais de 30 estão inseridos no mercado de trabalho.

Programa Geração de Renda – Arte Graffiti Bahia Norte

Em parceria com o arte educador Denis Senna e com o apoio do Instituto João Carlos Paes Mendonça e do Salvador Norte Shopping, o projeto contribuiu para a inserção produtiva de adolescentes e jovens do Sistema BA- 093. Utilizando a linguagem do graffiti, fortaleceu as matrizes indígenas e africanas por meio de oficinas e intervenções artísticas. Cerca de 25 jovens entre 16 e 25 anos foram contemplados. Mais de 300 pessoas participaram da Mostra Cultural.

Projeto Recriando com Arte

Capacitou seis empreendedoras do grupo produtivo Recriando com Arte para desenvolvimento de um negócio socioambiental e comercialização dos produtos confeccionados com material reciclável, em parceria com a SER (Sonhar Empreender Realizar) e ASCOBREPOM (Associação Comunitária Beneficente Recreativa Esportiva do Povoado de Madeira).

CRT

A CRT não promove avaliações de impactos ambientais ou desenvolve planos de engajamento com as comunidades do entorno. Executa, entretanto, projetos socioambientais voltados para essas comunidades. Em 2015, foram apoiados pela empresa seis projetos desse tipo, entre os quais se destacam os quatro a seguir:

Apaixonados

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

Oficina de Marcenaria e de Informática

Por meio de métodos dinâmicos voltados para o dia a dia, a 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.

CRA

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.

Love.Futebol – Arena Massangana

Concluído em 2015, com a participação efetiva da comunidade na reforma do campo de futebol, beneficiou 1500 crianças e jovens. A etapa atual consiste na autossustentação do Projeto, através da Comissão de Gestão da Arena Massangana, composta por entidades parceiras do Projeto, CRA, times de futebol da comunidade e líderes comunitários.

Programa Cidadania na Pista

Desenvolvimento de ações educativas sobre cidadania, segurança e conforto no trânsito dirigidas aos usuários do sistema viário e pessoas das comunidades do entorno. Em 2015, foram mais de 2 mil beneficiários.

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. O projeto finalizou o ano de 2015 com a reforma em uma das escolas (Escola José Rodovalho), inaugurada no início do ano letivo de 2016.

Viva o Mercado Nossa Senhora do Ó

Consiste na adequação das condições de infraestrutura e de ocupação econômica desse espaço público, por meio da qualificação dos comerciantes locais. O propósito é qualificar os empreendedores que comercializam no mercado público Nossa Senhora do Ó (Ipojuca – PE), beneficiando em torno de 163 permissionários. No ano de 2015 foram realizados diversos cursos, oficinas e consultorias aos comerciantes, direcionados ao atendimento ao cliente e empreendedorismo.

LAMSAC

Desde o início da concessão, a LAMSAC desenvolveu estratégias de relacionamento com as comunidades baseadas nos problemas e oportunidades dos grupos de interesse, priorizando as áreas de Educação, Cultura e Esporte, Meio Ambiente e Empreendimento Empresarial.

Em agosto de 2015, realizou um mapeamento dos atores locais e dados de impacto socioambiental da concessão. Os resultados obtidos com o mapeamento tornaram-se uma importante ferramenta de gestão para a tomada de decisão em diferentes áreas de negócio e priorização de projetos para as comunidades vizinhas.

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 2011, o Matemática para Todos é implementado de forma progressiva 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 2015 foram beneficiados 15 diretores, 1.619 alunos, 74 professores e 11 instituições de ensino.

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. 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, o programa concluiu seu terceiro e último ano. Ao fim de 2015, haviam participado da iniciativa 13 colégios, 1.744 alunos, 76 docentes e 20 diretores. O programa registrou resultados relevantes:

Estudantes

75% realizam suas próprias produções literárias

84% melhoraram sua interpretação da leitura

Docentes

92% aplicam novas estratégias para o desenvolvimento de suas aulas

89% retroalimentam e estimulam seus estudantes

Construindo uma Econegócio na Comunidade

Projeto que visa promover a formação de um grupo de 20 mães de família para a fabricação de produtos com materiais reciclados, com o objetivo de contribuir para o desenvolvimento sustentável da localidade. O piloto foi iniciado com as mães da cidade de Huascarán, no distrito de Rímac.

Para uma Cultura de Reciclagem

Teve como objetivo sensibilizar as crianças sobre a importância de cuidar do meio ambiente através da reciclagem, por meio de oficinas criativas. A intervenção, implementada na cidade de Huascarán, beneficiou mais de 50 crianças.

Via 040

A Concessionária vem atuando junto às comunidades na implantação do processo permanente do diálogo social, que tem como objetivo contribuir para o fortalecimento da sua imagem junto aos diversos *stakeholders* e para o desenvolvimento local dessas comunidades, por meio de um relacionamento que contribua para a transformação social positiva, tendo por base do diálogo e o compartilhamento das informações de forma sistemática e transparente.

A Via 040 não possui processo exclusivo para publicação dos resultados das avaliações de impacto ambiental e social. No entanto, os impactos são mapeados e monitorados pela empresa como atendimento ao processo de licenciamento ambiental (a licença de instalação está fase de avaliação pelo órgão responsável – IBAMA).

O diálogo social e o relacionamento comunitário são realizados pela área de Desenvolvimento Socioambiental por meio de visitas às associações de bairro e entidades sociais presentes nas comunidades localizadas ao longo da rodovia, as quais foram mapeadas no estudo de Socioeconomia do Plano de Gestão Social e por estudos específicos elaborados anteriormente.

Programa Saúde e Cidadania

Programa com foco na construção de um processo de informação institucional, sistematizado, sobre os serviços e o compromisso da Via 040 com os usuários e com as comunidades localizadas ao longo da rodovia.

Oito municípios foram contemplados pela ação, que levou aos usuários da BR-040 e comunidades localizadas no eixo da rodovia (totalizando 1.985 pessoas) uma carreta especialmente equipada para a realização gratuita de exames preventivos, como medição da pressão arterial, glicemia e cálculo do índice de massa corporal (IMC).

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).

Em 2015 foi realizado o primeiro encontro com representantes e líderes locais para apresentação do resultado do levantamento do impacto da desapropriação na mão-de-obra local e alternativas de projeto de formação profissional e inclusão no mercado de trabalho.

Programas de desenvolvimento sustentável para a comunidade local serão elaborados no primeiro semestre de 2016, com previsão para execução no início da operação da Via Expressa.

GRU Airport

Os projetos sociais do GRU Airport são pautados por um estudo de caracterização socioterritorial da cidade de Guarulhos, onde o empreendimento está instalado. O objetivo foi identificar a dimensão da área de impacto (direto e indireto) das atividades do aeroporto e fazer um retrato socioeconômico do município. Os resultados têm subsidiado os projetos sociais promovidos pela empresa, contudo a empresa não realizou avaliações de impacto social.

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.

GRU obteve linha de crédito junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) - Subcrédito social C – destinada a investimentos sociais em benefício da população local. Já foram aprovados os seguintes projetos:

- Prêmio Decolando com Guarulhos: Investimento em infraestrutura e/ou máquinas e equipamentos dedicados a microempreendedores do entorno.
- Bioplanet: Usina de Biodiesel a partir de óleos de cozinha usados, operada pela Coopreciclável (Cooperativa de Catadores da região de Guarulhos).
- Acolhimento e capacitação: Reforma e ampliação do abrigo para acolhimento e capacitação de refugiados.
- Afinando o Futuro com Arte: Investimento na infraestrutura e equipamentos do projeto Afinando o Futuro.
- Coliseu Boxe Center: Reforma da unidade esportiva dos “Pimentas”. Projeto de esporte para jovens de comunidades carentes.

- Dando um tempo: construção da casa de passagem para mulheres em situação de rua.

A seguir estão descritos os principais projetos socioambientais realizados por GRU Airport em 2015. Mais detalhes podem ser obtidos no site: <http://www.gru.com.br/pt-br/Projeto-Social>

Afinando o Futuro com Arte

Trata-se de um projeto socioeducativo, localizado no sítio aeroportuário para atendimento de crianças e adolescentes do entorno do aeroporto. O projeto 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 cerca de 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 por faixa etária, nos períodos da manhã e tarde.

Em 2015 o projeto firmou parceria com o Colégio e Faculdade ENIAC para o ensino da robótica aos adolescentes. Em setembro, os atendidos participaram da FECEG (Feira de Ciências e Engenharia de Guarulhos) com o projeto Robótica Inclusiva dedicado às crianças e adolescentes com deficiência visual.

O curso teve duração de 72 horas no ano e o ENIAC concedeu bolsas de estudos para dois adolescentes que se destacaram nas aulas e, também, ao instrutor de informática que no passado frequentou o projeto Afinando como aluno e voluntário.

Primeiro Vôo

Parceria com a Wizard Idiomas, o projeto oferece curso de inglês para as crianças e adolescentes atendidos no projeto Afinando o Futuro com Arte, visando prepará-los para o mercado de trabalho. Em 2015, os 120 atendidos pelo projeto frequentaram as aulas de inglês com mais de 60% de aprovação. O curso somou 72 horas de aulas durante o ano.

Espaço Cidadania

O “Espaço Cidadania” é um 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, o projeto 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, que busca o relacionamento com as famílias para acompanhamento junto à rede de proteção do município.

Além disso, a iniciativa tem por objetivo incentivar a inserção dos atendidos em projetos sociais do município, do GRU Airport (Afinando o Futuro com Arte) ou outras entidades, que realizam trabalhos educacionais, culturais, atividades esportivas e de lazer, visando à permanência no sistema educacional, o fortalecimento dos vínculos familiares e comunitários, bem como a preparação para o mercado de trabalho.

Gestão dos relacionamentos com partes interessadas

[GRI G4–26 G4–27]

Público	Objetivos do relacionamento	Estratégias de Relacionamento
Usuários	Ampliar o conhecimento e nível de informação sobre os serviços prestados, ter uma avaliação sobre eles e construir uma relação de confiança.	Todas as empresas do grupo possuem diversos canais de relacionamento com seus usuários, como redes sociais (twitter e facebook), número telefônico 0800, ouvidoria, PMV (painéis de mensagens variáveis), SAU's (serviço de atendimento aos usuários), além de pesquisas de satisfação conduzidas pelas próprias empresas ou por organizações independentes (<i>Veja os resultados das nossas pesquisas de satisfação e as ações que estão sendo implementadas na seção do Relatório Anual referente a cada empresa</i>).
Acionistas	Reforçar o relacionamento por meio da transparência e precisão das informações que serão usadas para tomada de decisão.	O relacionamento com nossos acionistas segue as melhores práticas de governança corporativa e ocorre por meio dos processos formais de Governança da Invepar. <i>Saiba mais em Governança Corporativa</i>
Mercado Financeiro e Investidores	Contribuir para a percepção de valor do grupo Invepar gerando interesse através da criação de um sistema de informações transparente, regular e tempestivo.	A Invepar possui uma área dedicada ao relacionamento com analistas e investidores (Relações com Investidores), que divulga periodicamente as informações relevantes sobre a companhia em seu site exclusivo. <i>Saiba mais em http://ri.invepar.com.br/</i> .
Público Interno	Conscientizar o público interno sobre os valores da empresa, inspirar e motivar para o alcance dos objetivos estratégicos de longo prazo, gerar senso de pertencimento e tê-los como embaixadores do grupo.	<i>Saiba mais como nos relacionamos com o Público Interno em Gestão de Pessoas</i>
Imprensa	Construir um relacionamento de credibilidade, transparência, respeito e confiança, fortalecendo, dessa forma, a percepção positiva do grupo Invepar, a reputação e a imagem do grupo.	<i>Saiba mais como nos relacionamos com a Imprensa em Gestão da Comunicação Corporativa</i>
Comunidade	Contribuir para divulgar, estabelecer uma relação de confiança e uma percepção positiva do grupo Invepar e do Instituto Invepar, mantendo abertos os canais de comunicação e facilitando o acesso à informação.	<i>Saiba mais como nos relacionamos com as comunidades do nosso entorno em Gestão da Responsabilidade Social</i>

Meio Ambiente	Gerenciar, sistematicamente, todos os aspectos e impactos ambientais gerados pelos nossos processos e operações, buscando minimizar e mitigar os seus efeitos, estabelecendo sempre um processo de melhoria contínua.	Esse tema é transversal e buscamos proteger o meio ambiente através de uma gama de ações que vão desde a gestão ambiental nas operações, projetos ambientais desenvolvidos na comunidades, cláusulas contratuais para fornecedores pedindo a mais estrita observância às legislações ambientais aplicáveis, campanhas de conscientização do público interno, entre outros. <i>Saiba mais como nos relacionamos Resultados Socioambientais</i>
Fornecedores	Alinhar os fornecedores com as Políticas da Invepar, especialmente o Código de Ética e Conduta, a política de Compras e Contratações, a Política de Saúde, Segurança e Meio Ambiente e a Política de Sustentabilidade, de forma a reforçar a construção de um relacionamento mutuamente positivo em todos os aspectos.	<i>Saiba mais em Gestão de Fornecedores</i>
Poder Concedente	Contribuir para o conhecimento e a percepção positiva do grupo Invepar, no reconhecimento da sua capacidade de governança e do seu comprometimento com os contratos de concessão, modelos de gestão e de prestação de contas.	A Invepar não possui uma abordagem estruturada para o relacionamento com os poderes concedentes, agências reguladoras e outras instâncias governamentais, como secretarias municipais, estaduais, entre outros. Nos objetivos estratégicos de longo prazo aprovados em 2015, há uma meta para a companhia aprimorar seu relacionamento institucional, o que será trabalhado ao longo do ano de 2016.
Órgãos Reguladores e Fiscalizadores	Contribuir para o conhecimento e a percepção positiva do grupo Invepar através da criação de um sistema de informação contínuo a respeito da prestação dos nossos serviços, índices de satisfação dos usuários e processos operacionais.	

Ativos intangíveis

Pessoas

Os colaboradores da Invepar são fundamentais para o crescimento e a perenidade da Companhia, pois a movem e colocam em prática sua estratégia. De forma a incentivar o seu desenvolvimento profissional associado ao progresso, 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.

Reputação

A Companhia 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

Pacto Global

Lei anticorrupção

Código de Ética e Conduta

Inovação

Para garantir a mobilidade dos usuários de forma rápida, segura e confortável, as empresas do grupo Invepar têm investido constantemente em novas tecnologias. Nos segmentos aeroportuário, metropolitano e rodoviário, a Invepar assume posição de protagonista em inovação, pesquisa e desenvolvimento.

Em GRU Airport, por exemplo, foram instalados portões eletrônicos de controle automatizado de passaporte brasileiro nos terminais 2 e 3. Os chamados *e-gates* reduzem o procedimento de checagem de passaporte de três minutos para apenas 30 segundos, por meio de um reconhecimento biométrico-facial do passageiro.

O aeroporto foi também o primeiro da América do Sul a instalar portões de controle de acesso (*Bar Coded Boarding Pass – BCBP*), sistema que permite verificar os bilhetes de embarque dos passageiros por meio de scanner de código de barras 2D e liberar automaticamente os passageiros à área de embarque. Outra inovação de GRU Airport consiste na implantação do sistema automatizado de distribuição de bagagens no Terminal 3, que permite rastrear e localizar as malas em tempo real.

Já no MetrôRio, tecnologias e soluções inovadoras desenvolvidas *in house* têm gerado excelentes resultados. Um exemplo é o contador de passageiros eficiente e com baixo custo adotado pela empresa em 2015. Com o microprocessador desenvolvido pela equipe de tecnologia da informação, foi possível contabilizar com precisão o

número de acessos quando as catracas precisam ser liberadas e, assim, planejar as operações especiais com mais exatidão.

Outra solução foi a criação de um sistema web para informar os usuários sobre a previsão do tempo de chegada dos trens nas plataformas das estações. O serviço agrega a indicação do destino dos trens e envia informações para os operadores de tráfego.

O Metrô alugou 21 ATMs (*Automated Teller Machine*) para prover conveniência a seu usuário, mesmo não sendo em seu produto próprio. Em paralelo, desenvolveu junto ao seu fornecedor de ATMs um equipamento capaz de aceitar moeda, dar troco em cédulas e moedas e, dependendo de acerto comercial, aceitar cartão de débito. Todas essas funcionalidades eram solicitações de usuários e visam facilitar seu dia a dia.

No setor de rodovias, o destaque em inovação é o Centro de Pesquisa de Pavimentos da Via 040, criado para estudar o comportamento e desempenho dos materiais que compõem o piso de rodagem, visando aumentar a durabilidade e eficiência da via. (Mais informações aqui)

Nossos Negócios

Rodovias

[GRI G4-8]

Contexto setorial

O ano de 2015 foi marcado por adversidades que impactaram a maioria dos setores produtivos brasileiros. As expectativas de retração do nível de atividade da economia nacional se confirmaram e complementaram o cenário desfavorável de desemprego e por consequência queda de consumo, de alta taxa de inflação, desvalorização na taxa de câmbio e deterioração das contas públicas. Segundo o índice ABCR¹, o movimento nas estradas do país teve queda de 1,8% em relação a 2014. Em relação ao fluxo de veículos, o resultado é uma queda de 6,0% em veículos pesados nas rodovias concedidas e em veículos leves também foi percebida, embora em ritmo menor, uma queda de 0,4%.

Além do ambiente macroeconômico, outra questão que impactou o setor foi a entrada em vigor da Lei dos Caminhoneiros - nº 13.103 em abril de 2015, determinando a isenção de pedágio para cada eixo suspenso de veículos que circularem vazios.

Em relação a economia peruana² o ano de 2015 apresentou um crescimento do PIB de 3,3%, acima do crescimento de 2014 que ficou em 2,4%. O índice de inflação medido ao consumidor, foi de 3,55%, em linha com a inflação de 2014, que apresentou variação positiva de 3,25%. A moeda peruana sofreu desvalorização durante o ano de 14,4%, saindo S./ 2,98 para S./ 3,41 por dólar em 31 de dezembro 2014 e 2015, respectivamente.

BOX – Invepar melhora conceito na pesquisa de rodovias

As rodovias administradas pelas empresas do grupo Invepar em diversos estados do País apresentaram desempenho positivo no estudo divulgado em novembro de 2015 pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT), que avalia as condições da infraestrutura rodoviária brasileira.

¹ <http://www.abcr.org.br/Conteudo/Noticia/9809/indice+abcr+recua+1+8++em+2015++na+comparacao+com+2014.aspx>

² <http://www.bcrp.gob.pe/>

As estradas melhoraram ou mantiveram as avaliações recebidas no ano anterior e todas agora apresentam conceito bom ou ótimo, o que comprova as melhorias proporcionadas pelos investimentos realizados pelas empresas nas respectivas concessões.

A 19ª edição da pesquisa percorreu e avaliou mais de 100 mil quilômetros de rodovias pavimentadas por todo o Brasil. Da extensão total, 57,3% apresentaram algum tipo de deficiência no estado geral (que inclui a avaliação conjunta do pavimento, da sinalização e da geometria da via), sendo que 6,3% estavam em péssimo estado. Condições adequadas de segurança e desempenho foram encontradas em 42,7% das rodovias.

Na avaliação da extensão concedida, 78,3% tiveram estado geral classificado como ótimo ou bom. Nas vias públicas, a situação foi inversa: 65,9% apresentaram alguma deficiência.

As rodovias foram avaliadas conforme observação visual das características em unidades de pesquisa de até 10 quilômetros. Em 2015, o trabalho foi realizado por 20 equipes, durante 30 dias. Após a análise de consistência, os dados foram submetidos à aplicação do Modelo CNT de Classificação de Rodovias e originaram as informações sobre as condições das principais rodovias do país.

Para mais informações sobre a pesquisa, clique aqui.

LAMSA (Linha Amarela S.A.)

A LAMSA, concessionária que administra a Linha Amarela, importante via expressa da cidade do Rio de Janeiro, completou em 2015, 18 anos. Com 20 km de extensão, a Linha Amarela mudou a cara da zona norte carioca, possibilitando o surgimento dos mais variados negócios comerciais e imobiliários na região. Para manter a qualidade dos serviços prestados, a empresa investiu em sua infraestrutura física e em recursos tecnológicos, preparando-se para enfrentar os desafios dos próximos anos de concessão, entre eles: aprimorar a fluidez da via, aperfeiçoar a gestão e os processos e dar continuidade aos planos de redução de acidentes e de modernização da operação.

*50,6 milhões de veículos equivalentes pagantes passaram pela praça de pedágio da LAMSA em 2015**

*O resultado período foi impactado pela entrada em vigor da Lei nº 5.980/2015, que isenta o pagamento duplo de pedágio nas vias públicas municipais por condutores de veículos de passeio que transitarem em intervalo inferior a duas horas, e também pela *interdição parcial das pistas centrais da Avenida Brasil, para construção do BRT Transbrasil.*

Mais informações sobre a LAMSA podem ser obtidas aqui.

Novas instalações

- A LAMSA investiu na modernização de suas instalações, construindo um prédio anexo e realizando retrofit na antiga sede. Proporciona, assim, maior rapidez, controle e eficiência dos operadores na resposta a ocorrências da via, maior segurança e conforto para os colaboradores e para o patrimônio da empresa e melhores condições para os líderes atuarem em momentos de crise.
 - Reformulou o Centro Integrado de Operações (CIOP), que inclui o Centro de Gestão de Tráfego (CGT), o Centro de Gestão de Segurança (CGS) e a sala de Gestão de Crise.
 - O novo Data Center, com capacidade superior, permitirá à empresa atender demandas futuras, com o uso de tecnologias de ponta.

- Construiu um novo auditório, com capacidade para 56 pessoas e uma sala equipada com recursos para apoio à área de Recursos Humanos, oferecendo mais conforto e comodidade para a realização de palestras, treinamentos e aplicação de testes em processos seletivos.
- A nova cobertura da Praça de Pedágio, concluída em janeiro de 2016, chega como um marco na trajetória da empresa. Com layout arrojado e nova iluminação em LED, o projeto reflete um momento de maior maturidade, reforçando a sua identidade e credibilidade juntos aos usuários.

Manutenção na via

A alça de saída 4A, sentido Fundão, altura de Del Castilho, foi fechada no dia 29/01/2015, depois que uma parte da pista de descida cedeu, após fortes chuvas. As equipes da LAMSA foram imediatamente para o local. Não houve feridos e o tráfego seguiu normal na via. As obras de recuperação começaram no dia 28 de abril, e, como previsto, a alça foi reaberta no dia 27 de agosto.

Pesquisa de satisfação

[GRI G4–DMA Rotulagem de Produtos e Serviços G4–PR5]

Objetivo:

Conhecer o 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:

400 entrevistas

Critérios avaliados:

Aspectos Físicos, Serviços, Equipe e Atendimento do Pedágio, Imagem, Administradora.

Resultados:

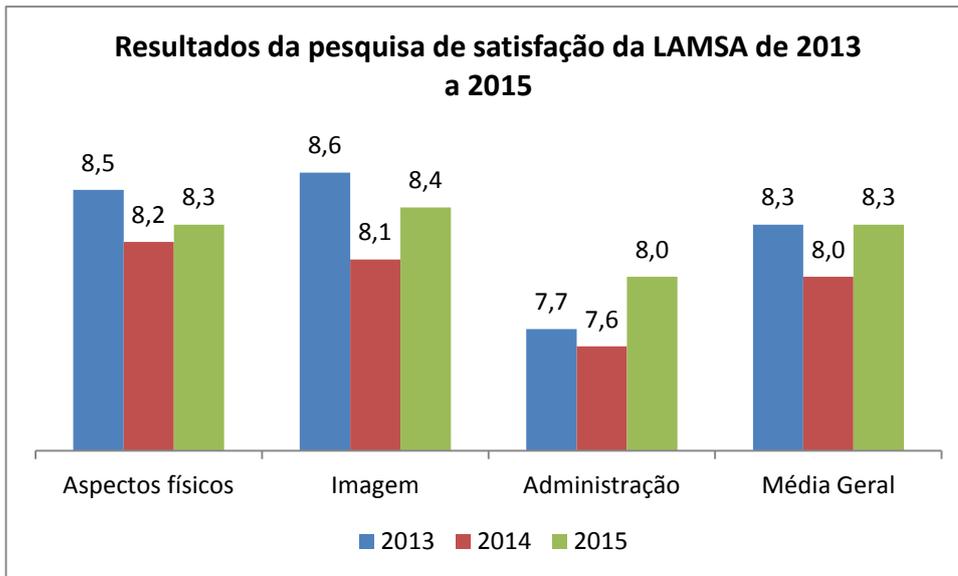
Aspectos Físicos: 8,3

Serviços: 8,4

Equipe e Atendimento do Pedágio: 8,4

Imagem: 8,4

Administradora: 8,0



Nota:

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%.

Principais medidas tomadas para aumentar a satisfação dos usuários em 2015

- ✓ Realização de treinamentos focados na qualidade do atendimento;
- ✓ Realização de campanhas educativas em parceria com órgãos públicos para a prevenção de acidentes.
- ✓ Execução do “Projeto LAMSA, pronta para te servir”, que reforça a imagem da empresa de acordo com os índices medidos na pesquisa de satisfação que ficaram com nota abaixo da meta, visando melhorá-los. Em 2015, foi trabalhado o índice aspectos físicos e serviços;
- ✓ Execução do “Projeto Transformando Vidas”, que divulga os resultados dos projetos de responsabilidade social da LAMSA;
- ✓ Acompanhamento do calendário das diversas áreas da empresa, cujas ações impactam na imagem;
- ✓ Ações operacionais para promover a fluidez na via;
- ✓ Revitalização de alguns aspectos físicos da via (Praça de Pedágio, pintura de barreira de proteção, paisagismo, etc.);
- ✓ Reposicionamento da Ouvidoria da LAMSA.

Principais ações planejadas para 2016 visando aumentar a satisfação dos usuários

- ✓ Após análise dos resultados da pesquisa, serão realizadas ações com foco em melhorias;
- ✓ Projeto para levantamento da demanda reprimida da Ouvidoria;
- ✓ Programa de Prevenção de Acidentes nas vésperas de feriados;
- ✓ LAMSA transformando vidas, de divulgação dos resultados dos projetos e ações de RSE;
- ✓ Adesão às campanhas do Maio Amarelo, Outubro Rosa e Novembro Azul.

CLN (Concessionária Litoral Norte)

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 Reserva da Sapiroanga, além de inúmeros projetos relevantes, como o 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.

BA-099 - bom

*8,1 milhões de veículos equivalentes pagantes passaram pela praça de pedágio da CLN em 2015**

* Apesar do crescimento registrado no período, é importante ressaltar que a requalificação de diversos pontos da orla de Salvador tem mantido o soteropolitano na capital, desestimulando seu deslocamento para as praias do litoral norte da Bahia, o que impacta negativamente o volume de tráfego na rodovia.

Mais informações sobre a CLN podem ser obtidas aqui.

Aditivo contratual

Em 14/05/2015 foi assinado o 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão junto ao Poder Concedente. O prazo da concessão da CLN, inicialmente de 35 anos, foi prorrogado por mais 15 anos, até 2050. O aditivo prevê a retomada dos reajustes tarifários anuais, a alteração do índice de reajuste tarifário para IPCA-IBGE, taxa de fiscalização para o Poder Concedente, além da exploração de receitas acessórias.

Pistas automáticas

Os usuários do sistema de pistas automáticas da CLN têm mais um meio de pagamento eletrônico disponível, por meio da parceria com a empresa Sem Parar. Essa nova modalidade já representa 25% dos pagamentos nas praças de pedágio da rodovia.

Pesquisa de satisfação

[GRI G4–DMA Rotulagem de Produtos e Serviços G4–PR5]

Objetivo:

Conhecer o 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 CLN em comparação com os resultados do ano anterior.

Metodologia:

Entrevistas presenciais na praça de pedágio e entrevistas telefônicas para os usuários dos serviços de SOS Médico e SOS Mecânico.

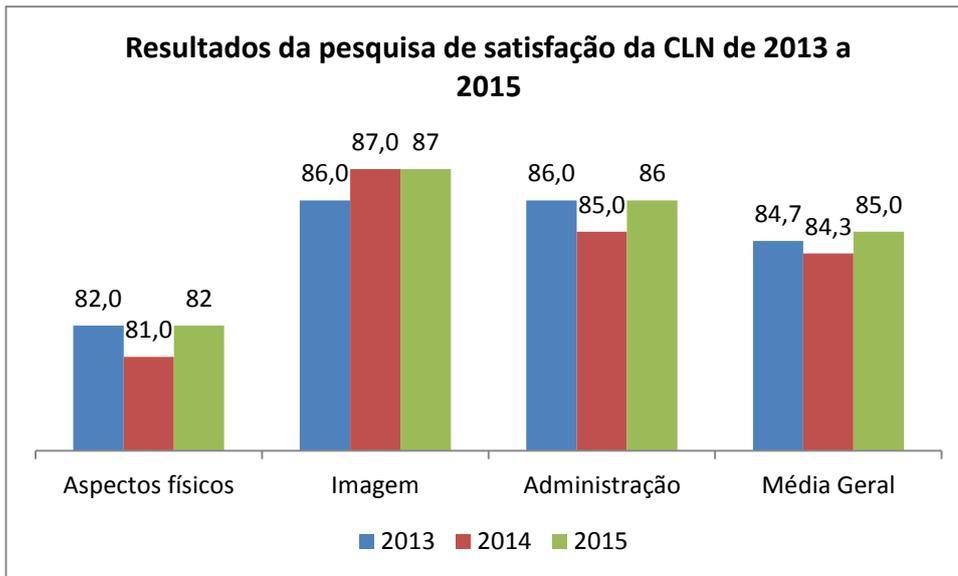
Amostragem:

Aproximadamente 400 entrevistas

Crítérios avaliados:

Aspectos físicos, Administração e Imagem

Resultados:



Nota:

Notas medidas em uma escala de 0 a 100.

Principais medidas tomadas para aumentar a satisfação dos usuários em 2015

- ✓ Condução de treinamentos sobre Atendimento ao Usuário;
- ✓ Realização de serviços de manutenção e conservação da rodovia previstos no contrato;
- ✓ Fechamento de parcerias com as comunidades, consolidando as práticas de responsabilidade social;
- ✓ Reforço operacional em datas de grande fluxo na rodovia, minimizando tempo dos usuários na praça de pedágio.

Principais ações planejadas para 2016 visando aumentar a satisfação dos usuários

- ✓ Fortalecimento da imagem institucional da empresa;
- ✓ Continuação da consolidação das práticas de responsabilidade social da CLN junto a seus *stakeholders*;
- ✓ Busca pela excelência na qualidade de prestação dos serviços;
- ✓ Manutenção do bom relacionamento com o público interno.

CART (Concessionária Auto Raposo Tavares)

Desde março de 2009, a CART administra o Corredor Raposo Tavares, formado pelas rodovias SP-225 João Baptista Cabral Rennó, SP-327 Orlando Quagliato e SP-270 Raposo Tavares. São 444 quilômetros de eixo principal entre Bauru e Presidente Epitácio e 390 quilômetros de vicinais. As rodovias da CART são de importância vital para o transporte de cargas entre as regiões Centro-Oeste, Sul e Sudeste.

SP- 327 ótimo

SP-270 (BR-267) ótimo

SP-270 (BR-374) bom

SP-225 bom

*52,8 milhões de veículos equivalentes pagantes passaram pelas praças de pedágio da CART em 2015**

*Apesar das melhorias realizadas na rodovia e do bom desempenho do agronegócio, o tráfego de Veículo Equivalente Pagante foi afetado principalmente pelos efeitos da macroeconomia. As paralizações dos caminhoneiros, o maior número de feriados e as fortes chuvas registradas afetaram o resultado do ano.

Mais informações sobre a CART podem ser obtidas aqui.

Duplicação das vias

A CART concluiu as obras de duplicação do trecho multivias da rodovia SP-270, entre os municípios de Ourinhos e Presidente Epitácio (km 581+300 metros e km 654+730 metros). Também deu início à duplicação de 42,6 quilômetros na rodovia SP-225, no trecho entre os quilômetros 256+327 metros e o quilômetro 298+900 metros, que beneficiará diretamente a mobilidade de quase 69 mil pessoas em seis cidades do trecho Cabrália Paulista, Duartina, Paulistânia, Lucianópolis, Espírito Santo do Turbo e Santa Cruz do Rio Pardo.

Queda no número de acidentes

De acordo com balanço divulgado pela Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), a CART registrou a maior queda no número de acidentes em rodovias concedidas do Estado: 17,69% na comparação entre janeiro e setembro de 2014 e igual período de 2015 (de 1.012 acidentes para 833). Esse marco é resultado do investimento em segurança que vem sendo realizado desde 2009, com duplicação de trechos de pista simples, construção de acostamentos, implantação de dispositivos de acesso e retorno, melhorias no pavimento asfáltico, sinalização vertical e horizontal, além de um trabalho intenso de inspeção na via, monitoramento por câmeras e implementação do Programa de Redução de Acidentes.

Relacionamento com os usuários

Em treinamento de integração, a equipe de atendimento recebeu informações relevantes para melhorar seu relacionamento com o usuário. Temas como comunicação com o público, postura corporativa e competências comportamentais valorizadas pela Invepar (espírito de equipe, inteligência emocional, autoconhecimento e gestão de mudanças) foram alvo de palestras.

Em 2015 também foi editado um manual de procedimentos, que padronizou as atividades que devem ser desempenhadas pela equipe, assim como foi desenvolvida uma pesquisa de pós atendimento das demandas de socorro mecânico, com o objetivo de melhorar a satisfação do usuário.

Pesquisa de satisfação

[GRI G4–DMA Rotulagem de Produtos e Serviços G4–PR5]

Objetivo:

Conhecer o 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 o Corredor CART 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.

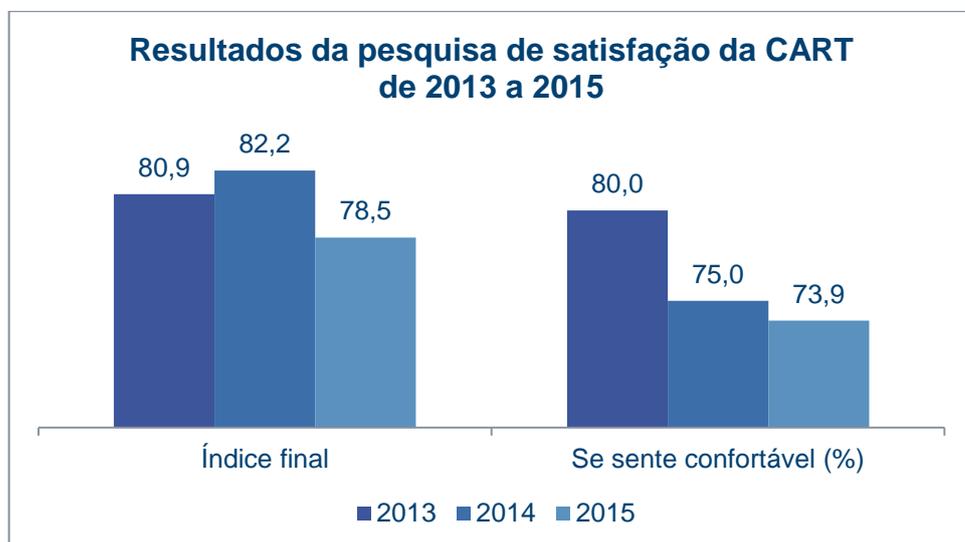
Amostragem:

911 entrevistas

Crítérios avaliados:

Resultados:

De acordo com o Projeto Sinergia, o índice de Satisfação do Usuário obtido em 2015 foi de 78,5%.



Nota:

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

Principais medidas tomadas para aumentar a satisfação dos usuários em 2015

Em 2016, houve queda do índice de satisfação do usuário.

Principais ações planejadas para 2016 visando aumentar a satisfação dos usuários

Ampliar o nível de percepção dos usuários quanto aos benefícios do Programa de Concessão Rodoviária.

Manifestações

Em 2015, a CART foi palco de diversas manifestações, que bloquearam acessos e prejudicaram o fluxo na via, sendo a Greve Nacional dos Caminhoneiros a de maior impacto para a concessionária.

- 4 dias de paralisação dos caminhoneiros em Assis e 2 em Presidente Prudente entre o final de fevereiro e o início de março, em movimento para pedir redução no preço do diesel e do pedágio, tabelamento dos fretes e a sanção da chamada Lei dos Caminhoneiros;
- 1 dia de protesto em setembro de pequenos agricultores para denunciar a falta de repasses da União para a Conab - Companhia Nacional de Abastecimento, órgão ligado ao Ministério do Desenvolvimento Social, responsável por conduzir projetos voltados às políticas públicas de incentivo à agricultura familiar;
- 3 dias de manifestação e fechamento de vias no início de novembro, durante protesto contra o governo Dilma Rousseff;
- 1 dia de bloqueio em novembro, na Região de Presidente Prudente, por um grupo de prefeitos em busca de recursos para suas prefeituras.

Há cinco anos, 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 rodovias do sistema constituem um dos principais corredores de circulação e distribuição de produtos e serviços da Bahia, interligando o Centro Industrial de Aratu (CIA), o Polo Industrial de Camaçari, o Terminal Portuário de Aratu e o Aeroporto Internacional de Salvador. Em meia década de operações, o sistema registrou um tráfego de 104 milhões de veículos, com redução de 50% no tempo de deslocamento nos principais trajetos, além de 50 mil beneficiados por projetos sociais.

BA-535 – ótimo

BA-093 – bom

BA-524 – bom

BA-521- bom

BA-512 – bom

*34 milhões de veículos equivalentes pagantes passaram pela praça de pedágio da CBN em 2015**

* Os resultados de 2015 foram impactados pelo fluxo de veículos pesados, em relação ao ano anterior, em decorrência da forte contração da atividade industrial verificada no Polo de Camaçari e no Porto de Aratu.

Mais informações sobre a CBN podem ser obtidas aqui.

Via Metropolitana Camaçari-Lauro de Freitas (VMCLF)

Em janeiro de 2015, o governador do Estado da Bahia assinou a autorização para o início da construção da VMCLF, contorno viário que visa desafogar o tráfego nas principais artérias da cidade de Lauro de Freitas, ao ligar a Rodovia CIA-Aeroporto (BA-526) à Estrada do Coco (BA-099).

No período foram obtidas licenças/autorizações junto ao Inema para alteração do traçado da VMCLF, com supressão vegetal nativa, e para uso de águas superficiais da via. Já o Iphan aprovou o relatório final do projeto de prospecção arqueológica da VMCLF, liberando as obras de construção da via, em toda a sua extensão.

Recuperação da receita de pedágio

A Bahia Norte implantou recentemente o Combo Foto, um sistema de agrupamento de imagens para comprovar transações e, assim, auxiliar na recuperação de receitas de pedágio. Por meio do envio de até seis fotos para a operadora Sem Parar (o sistema anterior era limitado a duas imagens), o novo sistema garante que os dados do veículo sejam visualizados com precisão e de forma automatizada. Os resultados são animadores: apenas no mês de junho de 2015, foi obtido um retorno de 95% do valor retido com recusas de pagamento.

Pesquisa de satisfação

[GRI G4–DMA Rotulagem de Produtos e Serviços G4–PR5]

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.

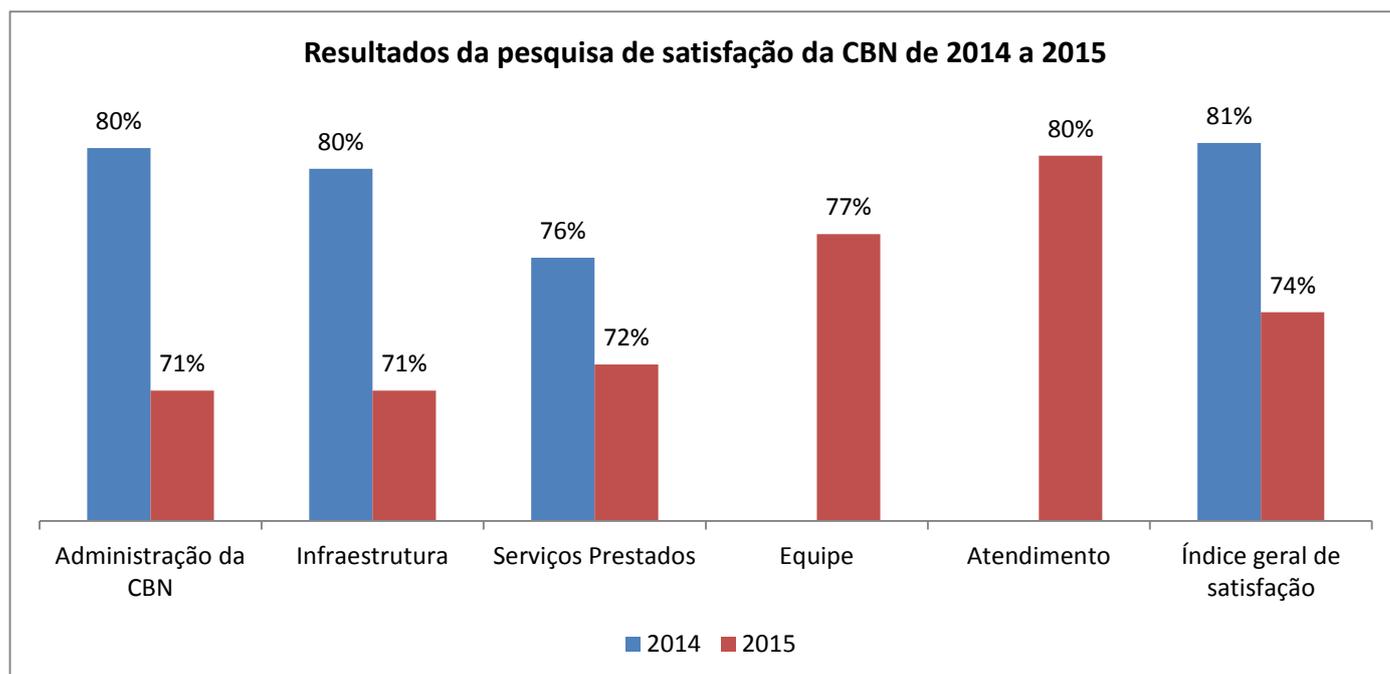
Amostragem:

200 entrevistas

Crítérios avaliados:

Administração, Infraestrutura, Serviços Prestados, Atendimento e Integrantes

Resultados:



Notas:

1. Anteriormente, as categorias de avaliação "Equipe" e "Atendimento" compunham uma única categoria, chamada "Atendimento e integrantes". Em 2014, esse índice foi de 86%.
2. Nível de confiança de 96% e margem de erro amostral de 4%.

Principais medidas tomadas para aumentar a satisfação dos usuários em 2015

- ✓ Investimento em máquinas fotográficas para utilização dos inspetores de tráfego no registro da ocorrência;
- ✓ Realização de treinamento em técnicas de perícia para os inspetores de tráfego;
- ✓ Formação de grupo de trabalho para tratar de "Melhorias nas pistas automáticas".

Principais ações planejadas para 2016 visando aumentar a satisfação dos usuários

- ✓ Ampliação dos canais de atendimento ao usuário, através das redes sociais Whatsapp e Facebook;
- ✓ Implantação de novo modelo/padrão de atendimento presencial e telefônico.

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.

*16,3 milhões de veículos equivalentes pagantes passaram pela praça de pedágio da CRT em 2015**

* Os resultados de 2015 foram impactados positivamente pelo fechamento do retorno antes da praça de pedágio de Bongaba (acréscimo nos VEPs leves) e negativamente em decorrência da diminuição da atividade industrial (decréscimo de VEPs pesados) e pela suspensão da cobrança por eixo suspenso.

Mais informações sobre a CRT podem ser obtidas aqui.

Evasão de pedágio

Em outubro de 2015, a CRT fechou um retorno antes da praça de pedágio de Bongaba (km 133,5), sentido Rio de Janeiro, que servia de acesso a algumas comunidades e rota de fuga aos usuários da estrada. Além disso, investiu em um sistema de monitoramento por câmeras que permite autuação remota em casos de infração de trânsito e evasão de pedágio. As iniciativas resultaram em um acréscimo de mais de 18% de VEPs leves no último trimestre do ano, em comparação com igual período de 2014.

Antes e após do fechamento do retorno, entretanto, a empresa lidou com manifestações violentas dos moradores, que levaram à depredação do patrimônio da empresa. O caso precisou de intervenção judicial. Em audiência de conciliação, ficou acordado que a CRT concederia isenção para as comunidades no entorno da praça e desconto de 50% da tarifa básica para os moradores com veículos licenciados em Magé. Os impactos deste acordo poderão ser avaliados em 2016.

Relacionamento com o usuário

A CRT investiu na ampliação do parque de câmeras de circuito fechado de televisão, o que tem melhorado a eficiência no atendimento aos usuários, com a redução do tempo de chegada das equipes ao local do incidente. Também implementou melhorias em seu site, trazendo mais informações para os usuários. Além disso, aumentou o quadro de funcionários do Centro de Atendimento ao Usuário para atender as solicitações de isenção para moradores.

Pesquisa de satisfação

[GRI G4–DMA Rotulagem de Produtos e Serviços G4–PR5]

Objetivo:

Avaliar o grau de satisfação dos usuários quanto à via, com relação ao estado da rodovia, obras e serviços oferecidos.

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.

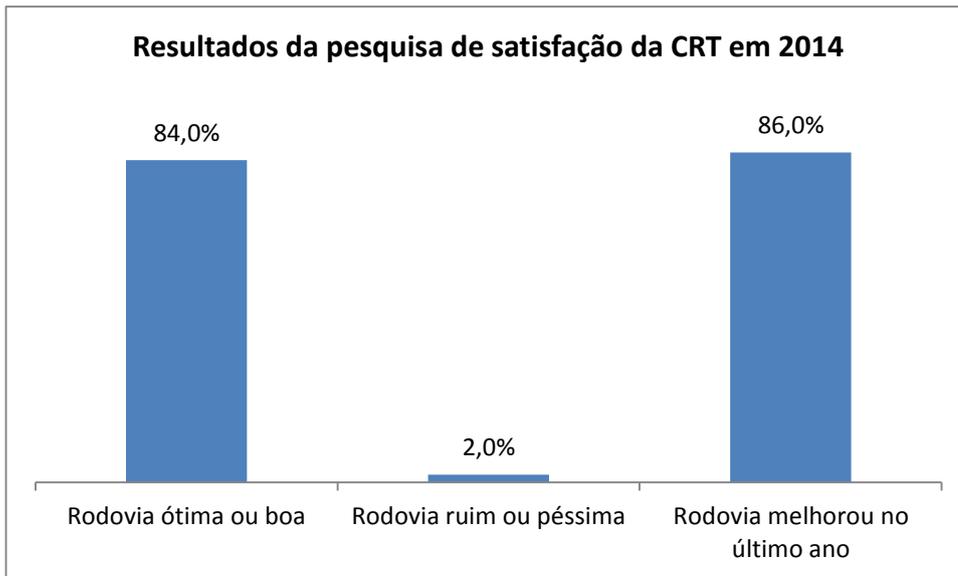
Amostragem:

400 entrevistas

Critérios avaliados:

Estado da rodovia, obras e serviços.

Resultados:



Nota:

Como a pesquisa é bianual, permanecem os resultados da que foi realizada em 2014. A empresa também passa por levantamentos mensais realizados para a 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, e resultam em um relatório mensal

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), assim como proporciona um acesso qualificado às praias do Litoral Sul do estado, como Porto de Galinhas e Tamandaré. Com 44 quilômetros de área concessionada, o sistema viário é composto pelas TDRs Norte e Sul, VPE-052 (ZIP), Contorno do Cabo e o acesso à Ilha de Cocaia (Polo Naval).

PE-009 – ótimo

PE-052 - ótimo

*7,5 milhões de veículos passaram pela praça de pedágio da CRA em 2015**

* Em 2015, a forte retração na atividade das empresas do Complexo de Suape, em especial na Refinaria Abreu e Lima e na Petrobras, aliada à falta de pagamento de funcionários terceirizados e demissões, reduziu o fluxo de veículos na via e impactou os resultados da empresa. Outro fator externo foi a não entrega do trecho de acesso às Ilhas de Cocaia e Tatuoca pelo poder concedente. Sendo assim, a CRA deixou de realizar os investimentos de implantação de telemática e iluminação pública.

Mais informações sobre a CRA podem ser obtidas aqui.

Reconhecimento

A CRA foi indicada como uma das 10 melhores empresas para se trabalhar em Pernambuco, pelo Instituto Great Place To Work.

Pesquisa de satisfação

[GRI G4–DMA Rotulagem de Produtos e Serviços G4–PR5]

Objetivo:

Avaliar o grau de satisfação dos usuários quanto à via e os serviços oferecidos.

Metodologia:

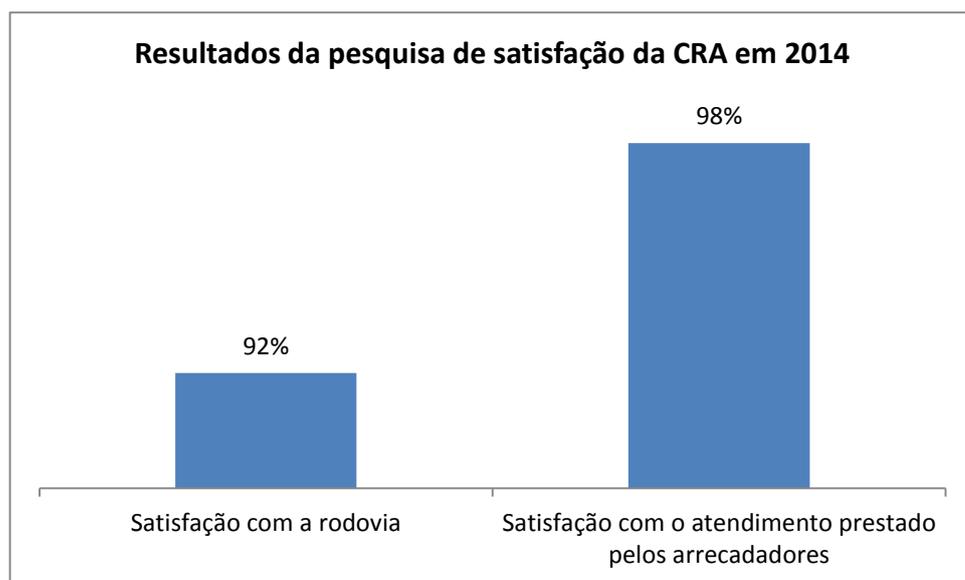
Quantitativa, composta por entrevistas com usuários da rodovia em todos os acessos ao pedágio, feitas por um período de cinco dias.

Amostragem:

500 entrevistados

Critérios avaliados:

Atendimento, conservação, segurança, sinalização e avaliação geral

Resultados:

Nota:

Como a pesquisa é bianual, permanecem os resultados da que foi realizada em 2014. 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.

Principais medidas tomadas para aumentar a satisfação dos usuários em 2015

- ✓ Não foram executadas ações nesse sentido em 2015.

Principais ações planejadas para 2016 visando aumentar a satisfação dos usuários

Continuar executando os serviços com excelência, manter a conservação da rodovia e melhorar a quantidade de placas com a informação de 0800.

LAMSAC (Línea Amarilla S.A.C.)

A Línea Amarilla integra 11 distritos da região metropolitana de Lima, capital peruana, contribuindo para a modernização da gestão do trânsito e revalorização da cidade. É considerado o projeto de infraestrutura urbana mais importante do país. A via aumenta a dinâmica econômica da região, elevando o consumo local e a presença de negócios, e melhora a qualidade de vida do usuário, devido à melhoria na fluidez do trânsito na via.

Mais informações sobre a LAMSAC podem ser obtidas [aqui](#)

70 milhões de veículos equivalentes pagantes passaram pela praça de pedágio da LAMSAC em 2015*

*A construção da linha de metrô nº2, uma obra de grande envergadura na cidade de Lima, impactou o fluxo de veículos na região da Carretera Central (rodovia que corta a Via de Evitamiento).

Entrega do túnel sob o rio Rímac

O túnel de dois quilômetros é o marco mais importante da Línea Amarilla, que ajudará a aliviar o trânsito na via Evitamiento. Trata-se de uma complexa obra de engenharia, que corta subterraneamente quatro pontos do Centro Histórico de Lima, considerado Patrimônio da Humanidade pela Unesco. A estrutura do túnel foi concluída em 30 de novembro, antes do início do período de chuvas. O rio Rímac teve seu curso alterado e agora corre sobre o túnel. A próxima etapa será a pavimentação e a instalação de todos os equipamentos necessários para uma operação segura.

Desapropriações

Em 2015 foram efetuadas 97,5% das realocações de casas e terrenos previstos no contrato de concessão, contribuindo para o cumprimento dos prazos de execução do projeto da Línea Amarilla. A prefeitura de Lima já deu início ao processo de desapropriação das casas afetadas pelo projeto.

Pesquisa de satisfação

[GRI G4–DMA Rotulagem de Produtos e Serviços G4–PR5]

LAMSAC

Objetivo:

Avaliar o grau de satisfação dos usuários quanto à via e os serviços oferecidos.

Metodologia:

Pesquisas online por meio de sistema, realizadas mensalmente e por serviço.

Critérios avaliados:

Serviços de pedágio, operação da via e de Passe Expresso, e serviço de *call center*.

Resultados:

	2014		2015	
	Satisfação verificada em entrevistas ¹	Satisfação verificada em estudo (satisfação geral) ²	Satisfação verificada em entrevistas ¹	Satisfação verificada em estudo (satisfação geral) ²
Pedágio	24,0%	23%	81%	57%
Operação da via	74,0%		98%	90%
Passe Expresso	27,0%		81%	61%
<i>Call center</i>			85%	82%

Nota:

1. Pesquisas mensais realizadas internamente. Os valores se referem a dezembro de 2015.
2. Estudo realizado por empresa externa.

3. A LAMSAC passou a abordar em sua pesquisa de satisfação, em 2015, também o tema “*call center*”. Adicionalmente, incluiu os temas “operação da via” e “Passe Expresso” no estudo de satisfação geral.

Principais medidas tomadas para aumentar a satisfação dos usuários em 2015

- ✓ Realização auditorias nos três serviços oferecidos na via – pedágio, operação da via, Passe Expresso e *call center* – mediante um *checklist* realizado pessoalmente, no momento em que o serviço é prestado;
- ✓ Verificação do estado das praças de pedágio;
- ✓ Levar em conta as observações em certos pontos da via no momento da realização da auditoria da operação da via;
- ✓ Avaliar o conhecimento pessoal dos serviços oferecidos pela empresa;
- ✓ Avaliar os indicadores de acordo com as metas estabelecidas para o serviço.

Principais ações planejadas para 2016 visando aumentar a satisfação dos usuários

- ✓ Validar a conformidade para cada protocolo de Serviço (praças de pedágio, PEX, OV, *Call*) em todas as operações da empresa;
- ✓ Avaliar e testar conhecimento dos funcionários sobre os protocolos de serviço;
- ✓ Realizar regularmente reuniões com os líderes de cada serviço a fim de apresentar o progresso de seus resultados;
- ✓ Avaliar boas práticas no ambiente de trabalho, como limpeza e organização;
- ✓ Inspecionar regularmente as praças de pedágio para verificar quesitos como iluminação, sinalização e limpeza.

ViaRio

A ViaRio é a concessionária responsável pela implantação e operação da Ligação Transolímpica, via expressa que conectará a Vila dos Atletas ao Parque Olímpico, na Barra da Tijuca (na zona oeste do Rio de Janeiro), e ao Parque Radical do Rio, em Deodoro (zona norte). Com inauguração prevista para o primeiro semestre de 2016, a via reduzirá o tempo de deslocamento de duas horas para apenas 30 minutos. Com a obra, a Invepar contribuirá diretamente com as melhorias em infraestrutura no Rio de Janeiro.

Mais informações sobre a ViaRio podem ser obtidas aqui.

Estágio das obras

Em 2015, a concessionária concluiu cerca de 90% da obra da Ligação Transolímpica, que será entregue para os Jogos Olímpicos de 2016.

Articulação para os Jogos

A realização dos Jogos Olímpicos exige da ViaRio um conjunto de medidas que envolvem áreas chave da empresa para garantir a segurança e a fluidez viária, assim como a comodidade dos usuários. Para tanto, foi constituída uma equipe coesa e fortemente treinada (parte dela bilíngue, para atendimento aos estrangeiros), conduzida por líderes experientes. Em 2015, a ViaRio estabeleceu contato com o Centro de Operações da Prefeitura do Rio de Janeiro e com as duas principais Organizações de Bombeiros Militares locais. Há previsão de instalação de bases de policiamento ostensivo no

eixo principal da via e elaboração de um plano de segurança integrado com as demais forças de segurança envolvidas na organização dos jogos.

Via 040

A Via 040 é a concessionária responsável pela gestão do 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 seu percurso compreende 35 municípios e 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.

BR-040 – bom

*29,2 milhões de veículos equivalentes pagantes passaram pela praça de pedágio da Via040 em 2015**

* O resultado foi impactado pelo volume de eixos em função da Lei dos Caminhoneiros, assim como pela conjuntura macroeconômica e por liminares judiciais para a isenção da cobrança de pedágio.

Mais informações sobre a Via 040 podem ser obtidas aqui.

Arrecadação

No dia 30 de julho, a Via 040 deu início à operação de nove praças de pedágio e, em 23 de agosto, das duas praças restantes, totalizando as 11 praças de pedágio previstas no contrato de concessão. Foram recrutados mais de 355 profissionais para essa operação, que receberam treinamento para atender os usuários com um alto padrão de qualidade.

Relacionamento com o usuário

No mês de setembro foram iniciadas as obras de melhoria das instalações dos Serviços de Atendimento ao Usuário (SAUs), com o objetivo de alcançar um alto padrão de qualidade no atendimento. A rodovia conta atualmente com 21 SAU's definitivos, cujas obras devem ser concluídas em abril de 2016. Já foi implantado o socorro mecânico, com a utilização de guinchos leves e pesados operados por equipes treinadas em regime de prontidão nos postos de atendimento, assim como serviços de atendimento médico de emergência, sistema de combate a incêndios e apreensão de animais. Além disso, inspetores de tráfego estão disponíveis para auxiliar os usuários.

A empresa ainda não realiza pesquisa de satisfação com os usuários, mas pretende implementá-la em 2017.

Centro de Pesquisa de Pavimentos

Para pesquisar e entender o comportamento e desempenho dos materiais que compõem o piso de rodagem, a Via 040 inaugurou, em outubro, o Laboratório de Pavimentação e Solos. Construído com recursos da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), dentro do projeto de Recursos de Desenvolvimento Tecnológicos (RDT), o primeiro centro de estudos de Minas Gerais dedicado exclusivamente ao tema produzirá avaliações mais consistentes sobre a condição do pavimento, aumentando a confiabilidade das informações coletadas e o nível de compreensão sobre sua mecânica. A meta principal é fazer com que os pavimentos tenham maior durabilidade e eficiência.

Com base em pesquisas de ponta será possível reduzir o volume de recursos empregados na manutenção do pavimento, diminuindo o desgaste ambiental da atividade, assim como planejar com mais exatidão as ações de reabilitação, causando menos impactos na fluidez da rodovia e proporcionar continuamente as melhores condições de tráfego, aumentando a segurança.

Ações civis públicas

Ao longo do ano, algumas ações foram movidas contra a concessionária, a maioria delas com o intuito de proibir a cobrança de pedágio de moradores de determinado município. Algumas delas resultaram em isenção de pedágio. Na praça 1, por exemplo, todos os veículos emplacados no município de Cristalina (GO), estão isentos da cobrança, assim como 72 veículos de moradores do Condomínio Conflor, próximo à praça de pedágio 10, no município de Cristiano Otoni.

PEX (Passe Expresso)

A PEX S.A. e a PEX Peru S.A.C. administram o serviço de pagamento eletrônico de pedágio por meio do Passe Expresso no Brasil e no Peru, respectivamente. O Passe Expresso é o sistema que possibilita a passagem pelo pedágio mediante o pagamento antecipado. Além de ser mais rápido, esse serviço é mais seguro porque evita o manuseio de dinheiro a cada passagem. Atualmente pode ser usado em sete rodovias brasileiras, na Ponte Rio-Niterói e no shopping Via Parque, no Rio de Janeiro.

Na LAMSAC, no Peru, o serviço pode ser usado em todas as 5 praças de pedágio; Santa Anita, El Pino, Monterrico, Ramiro Prialé y Separadora Industrial, mas em pistas mistas. Apenas no pedágio de Monterrico, encontra-se pista exclusiva para o serviço.

Mais informações sobre a PEX S.A. podem ser obtidas aqui e sobre a PEX Peru, aqui.

Rodovias federais

Em 30 de novembro de 2015, a PEX Brasil foi autorizada pela ANTT a operar nas praças de pedágio automáticas das rodovias federais.

Onde usar o Passe Expresso*:

Concessionária	Estado
Ponte Rio-Niterói	RJ
Rio-Teresópolis	RJ
Via Bahia	BA
Concer	RJ
Autopista Fluminense	RJ
Nova Dutra	RJ
Rodovia do Aço	RJ

*Em planejamento para 2016 as rodovias: Eco 101 (ES), Via 040 (MG), Autopista Fernão Dias (MG), MGO Rodovias (MG), Concebra (MG), Transbrasiliana (SP), Autopista Regis Bittencourt (SP), Autopista Planalto Sul (SC), Autopista

Litoral Sul (SC), Concepa (RS), Ecosul (RS), Rodovia Galvão (GO), Rota do Oeste (MT), Rodovia Sul-Matogrossense (MS).

Aeroportos

[GRI G4-8]

Contexto setorial

O ano de 2015 foi desafiador para o mercado aéreo. Segundo dados da Anac (Agência Nacional de Aviação Civil), a demanda (em passageiros-quilômetros pagos transportados – RPK) acumulou alta de apenas 1,1% no período, após registrar a quinta redução mensal consecutiva em dezembro.

Ao longo do ano, o mercado doméstico transportou 96,1 milhões de passageiros pagantes e 1,8 milhão gratuitos, totalizando 97,9 milhões de passageiros, o que representou um crescimento de 0,3% em comparação a 2014.

Em compensação, tanto a demanda quanto a oferta do transporte aéreo internacional apresentaram crescimento em 2015, de 13,8% e 15,3%, respectivamente, tendo registrado o maior recorde dos últimos dez anos no mês de dezembro. O número de passageiros pagos e grátis transportados por empresas brasileiras no mercado internacional foi 7,3 milhões, aumento de 13,8% em relação a 2014.

É importante lembrar que, mesmo diante dos dados de estagnação entre os passageiros domésticos em 2015, em virtude da crise econômica no País, o setor cresceu nos últimos dez anos uma média de três vezes o avanço médio do PIB para o mesmo período. Trata-se de uma verdadeira revolução e democratização no setor de aviação, que inclui investimento em infraestrutura aeroportuária, melhoria na qualidade do serviço, aumento da oferta e redução no custo da passagem aérea doméstica.

Evoluções na última década no Brasil (2004-2014)

- ✓ Redução de 48% do custo da passagem aérea doméstica
- ✓ Setor cresceu três vezes mais que o PIB
- ✓ Número de passageiros aumentou 170%, para 117 milhões
- ✓ Índice de atrasos caiu 62%, para 11,3%
- ✓ Brasil está se preparando para receber mais de 600 milhões de passageiros por ano em 2034

Fonte: <http://www.aviacao.gov.br/obrasilquevoa/cenario-da-aviacao-brasileira.php>

GRU Airport (Aeroporto Internacional de São Paulo)

Concessionária que administra, desde 2012, o Aeroporto Internacional de São Paulo, considerado o maior aeroporto da América Latina em número de passageiros. Após a conclusão das obras de modernização do Terminal 2, previstas para o fim de 2016, o aeroporto terá capacidade operacional para receber 48 milhões de pessoas. Hoje, incluindo todos os estacionamentos do aeroporto, há 8,4 mil vagas. Os pátios têm capacidade para 123 aeronaves.

*39 milhões de passageiros embarcados em 2015**

263,5 mil toneladas de cargas movimentadas no terminal de cargas

* O resultado foi impactado negativamente pelo cenário econômico brasileiro, com redução na demanda nacional tanto para transporte de passageiros quanto de carga.

BOX – Satisfação garantida

Pesquisa pública realizada pela Secretaria de Aviação Civil (SAC) aponta GRU Airport como o melhor aeroporto do País em “Satisfação Geral do Passageiro” na categoria de aeroportos acima de 15 milhões de passageiros/ano, com nota 4,41, numa escala de 1 a 5. O relatório avalia a satisfação dos passageiros nos 15 maiores aeroportos do Brasil, de acordo com 48 quesitos.

“Limpeza dos sanitários” e “limpeza geral do aeroporto” foram os itens em que o aeroporto mais evoluiu na última pesquisa – com notas 4,25 e 4,24, respectivamente – resultado de um novo modelo de limpeza que garante a eficiência das prestadoras de serviços de conservação.

A “qualidade do serviço de WiFi” também registrou um bom desempenho na avaliação dos passageiros (nota 3,39). A melhora reflete o investimento em uma nova rede WiFi de abrangência total, com equipamentos de última geração e 540 novos pontos de acesso.

A instalação de 40 novos equipamentos de refrigeração de ar e o sistema de som direcional do Terminal 3, que permite transmitir avisos somente para as áreas de interesse, renderam boa avaliação em “conforto acústico e térmico” (nota 4,13).

GRU Airport também foi eleito o terceiro aeroporto do mundo em pontualidade de voos, pela pesquisa Punctuality League 2015, realizada pela OAG, uma das instituições mais prestigiadas do mundo em avaliação de aeroportos e companhias aéreas. Ficou atrás apenas de Haneda, em Tóquio/Japão, e do terminal de Munique, na Alemanha. A posição de destaque no ranking deve-se às ações realizadas desde 2012 para agilizar o fluxo de passageiros, que incluem sistemas avançados, equipamentos e tecnologias.

Retrofit Terminais 1 e 2

GRU Airport finalizou em 2015 o projeto de modernização (*retrofit*) dos Terminais 1 e 2, cuja principal mudança foi a centralização do embarque doméstico e do setor de raio-X, que começaram a operar em 2 de dezembro, juntamente com a nova numeração dos terminais. A estrutura antiga contava com quatro áreas de embarque, considerando voos domésticos e internacionais. No novo projeto, os passageiros acessam a mesma área de embarque e depois se dirigem ao portão do seu voo, melhorando, assim, a orientação.

Foram acrescentados 23 mil metros quadrados de área operacional, com ampliação de setores-chave, como check-in, restituição de bagagem e saguões de embarque e desembarque, e 4,6 mil metros quadrados de área de lazer (alimentação e lojas).

Nova numeração dos terminais

A nova numeração dos terminais visa estabelecer uma sequência lógica entre eles para facilitar a orientação dos passageiros. O antigo Terminal 4 passa a ser 1. Os atuais Terminais 1 e 2 foram unificados e passam a ser denominados Terminal 2. Não houve alteração no Terminal 3.

A nova nomenclatura consiste também na renumeração dos portões de embarque e check-ins. O Terminal 1 tem portões com numeração a partir de 100, o Terminal 2, a partir de 200 e o Terminal 3, de 300. A mesma numeração vale para as

esteiras de restituição de bagagens dos seus respectivos terminais. Em função da nova numeração será feita a adequação de toda a sinalização do complexo aeroportuário.

O projeto foi feito com base em ouvidorias, sugestões de companhias aéreas, rondas e análise do fluxo de passageiros, com o objetivo de facilitar os processos de embarque e desembarque em todos os terminais.

Autorização para receber o Airbus A380

A concessionária realizou uma série de investimentos no sistema de pistas e estabeleceu uma rota padronizada de taxiamento para receber a aeronave A380, da Airbus, maior aeronave de passageiros do mercado. O circuito foi adequado visando garantir a segurança da aeronave, sendo alargadas as pistas de taxiamento “A”, “Q”, “H” e “G” e o acostamento da Pista 09L/27R, com 7,5 metros de cada lado, totalizando 75 metros de largura. O aeroporto obteve autorização da Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) em 28 de outubro.

Sistema de pouso por instrumentos

Foi concluída a implantação do sistema de pouso por instrumentos, o ILS Categoria III-A, que começou a funcionar no fim do primeiro semestre. Com o novo sistema, as probabilidades de o aeroporto fechar ou ter que alternar voos por condições climáticas ficaram bastante reduzidas.

Comodidades para os passageiros

O aplicativo do GRU Airport ganhou novas funções em agosto, entre elas, o serviço em tempo real de vagas disponíveis em cada estacionamento do aeroporto, com tabela de preços por fração de tempo e diárias.

Também foi inaugurado o hotel Tryp, com 80 quartos, ao lado do Terminal 3, para atender passageiros em conexão.

Sistemas de gestão

A companhia investiu em novos sistemas como o SAP, de gestão administrativa, o AMS (Airport Management System), que permite o gerenciamento integrado dos recursos de atendimento ao passageiro e das informações trocadas com outros aeroportos, e o CMS (Cargo Management System), para administração digital dos serviços de logística de cargas.

Além dos sistemas digitais, foram feitos investimentos em centros de gestão integrada, como o CCO (Comando e Controle), responsável por gerenciar toda a operação de chegada e partida de aeronaves e de atendimento ao passageiro, e o Centro de Gerenciamento de Crises, que por meio da Sala de Situação promove a integração dos elos envolvidos em situações de impacto operacional; investimentos em segurança, como SCI (Seção de Combate a Incêndio), com a aquisição de modernos veículos de combate ao fogo; e em Tecnologia da Informação (TI), com a construção do Data Center, um moderno centro de processamento de dados que reúne os sistemas responsáveis pela operação e administração de todo o complexo aeroportuário.

Pesquisa de satisfação

[GRI G4–DMA Rotulagem de Produtos e Serviços G4–PR5]

Objetivo:

Verificar em uma escala de 1 a 5 a satisfação geral dos usuários em relação ao aeroporto.

Metodologia:

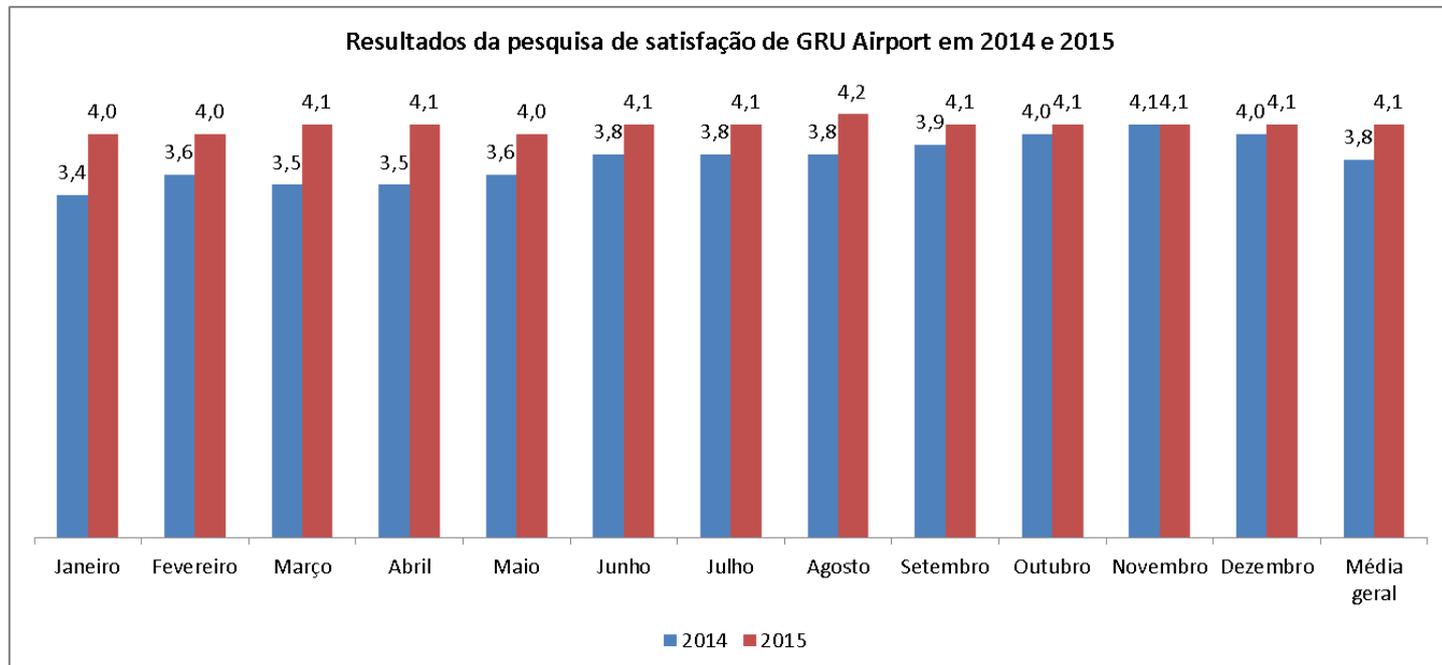
Consiste em elaborar um plano de entrevistas considerando: a quantidade mínima mensal de entrevistas estabelecida no anexo II do Contrato de Concessão; a base de voos autorizados pela ANAC; e o número de passageiros embarcados no mês. A partir deste plano, determina-se a data (sete dias consecutivos em cada mês) para a aplicação das entrevistas.

As entrevistas são realizadas nos portões de embarque, na forma de entrevista direta, respeitando o princípio da aleatoriedade.

Amostragem:

10.560 entrevistas

Resultados:



Nota:

GRU Airport readequou os índices de satisfação de 2014 (escala de 1 a 10) para a nova escala, estabelecida em 2015 como de 1 a 5, garantindo, assim, a comparabilidade entre os anos.

Principais medidas tomadas para aumentar a satisfação dos usuários em 2015

- ✓ Melhoria do fluxo de passageiros nas áreas restritas do Pier de embarque por meio da retirada da divisória, tornando o espaço 100% doméstico;
- ✓ Instalação de novas tomadas para carregamento de aparelhos eletrônicos;
- ✓ Ampliação e reforma dos banheiros que atendem às áreas de desembarque;
- ✓ Melhoria na climatização dos embarques dos Terminais de Passageiros 1 e 2;
- ✓ Instalação de novas telas de informação de voos;
- ✓ Revisão e manutenção nas placas de sinalização, visando melhoria contínua de informações ao passageiro;
- ✓ Aplicação de novas longarinas e reforma das existentes, nas áreas dos saguões de embarque dos terminais.
- ✓ Treinamento e motivação dos empregados terceirizados para a cordialidade na prestação de serviços;
- ✓ Melhoria da conexão do sinal de Wi-Fi com o aumento de banda/link e upgrade das antenas dos Terminais de Passageiros 1 e 2.

Principais ações planejadas para 2016 visando aumentar a satisfação dos usuários

- ✓ Readequação do estacionamento do Teca (terminal de cargas), com incremento de vagas;
- ✓ Revitalização comercial de lojas de alimentação e serviços aos usuários no Terminal de Passageiros 1;

- ✓ Revisão das placas de sinalização ao longo da rodovia para facilitar o acesso dos usuários aos estacionamentos;
- ✓ Melhoria nos equipamentos de transmissão de sinal Wi-Fi;
- ✓ Repotenciação dos sistemas de bagagens do Terminal de Passageiros 2;
- ✓ Otimização do *mix* comercial, oferecendo maior variedade de varejo, alimentação e serviços aos usuários dos terminais;
- ✓ Readequação física e operacional da área de embarque e inspeção de segurança do Terminal de Passageiros 2;
- ✓ Melhoria no sistema de ar condicionado do Terminal de Passageiros 2;
- ✓ Melhoria no sistema de energia elétrica do Terminal de Passageiros 2;
- ✓ Reforma dos elevadores do lado ar do Terminal de Passageiros 2;
- ✓ Troca de escadas rolantes nos mezaninos e das áreas restritas do Terminal de Passageiros 2;
- ✓ Revisão e manutenção nas placas de sinalização de informações ao passageiro (ação contínua);
- ✓ Monitoramento, realocações e reformas das longarinas existentes, conforme necessidade, nas áreas dos saguões de embarque (lado terra e lado ar - ação contínua);
- ✓ Monitoramento da conexão do sinal de Wi-Fi (ação contínua);
- ✓ Fiscalização das ações de limpeza e sanitários (ação contínua).

Mobilidade urbana

[GRI G4-8]

Contexto setorial

Em um país onde cada vez mais pessoas gastam muito tempo no trânsito em seus deslocamentos diários, certamente o tema mobilidade urbana continuará sendo alvo de pesquisas, debates e estudos. De acordo com levantamento realizado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), com 2.002 pessoas em 142 municípios, o percentual da população que tem passado mais de uma hora no trânsito por dia, seja para ir ao trabalho ou para estudar, aumentou de 26% em 2011 para 31% (e para 39% nas cidades com mais de 100 mil habitantes) em 2015.

As soluções para melhorar a fluidez no tráfego dos grandes centros urbanos passam pelo desenvolvimento e uso de diferentes modais: vias expressas que cortam cidades e reduzem o tempo de deslocamento, diversos tipos de melhoria e incentivo ao uso do transporte público (metrô, trem, ônibus, VLT, BRT), assim como investimento em ciclovias.

A Invepar atua como protagonista em grande parte dessas respostas, especialmente no Rio de Janeiro, onde opera a Linha Amarela e as Linhas 1 e 2 do metrô. Em breve, também a Linha 4 do metrô e o VLT Carioca. Em linha com a proposta de trabalhar o conceito de mobilidade inteligente e promover integração em diferentes modais aos seus usuários, a Invepar patrocina e participa de eventos que debatam alternativas para o futuro das áreas urbanas, como o Congresso Internacional Cidades & Transportes, realizado no Rio de Janeiro nos dias 10 e 11 de setembro de 2015, e a Cúpula dos Prefeitos, no dia 9 de setembro.

BOX - Operação integrada

Um grupo estruturado e com operações integradas e coesas gera benefícios tanto para as empresas Invepar quanto para os usuários do transporte público. Um exemplo desta sinergia ocorre entre as empresas MetrôBarra, responsável pela compra do material rodante e sistemas de operação da Linha 4 do metrô e MetrôRio, que opera as Linhas 1 e 2.

Os 15 trens fabricados na China que farão o transporte de passageiros na Linha 4 chegaram com antecedência ao Brasil e iniciaram uma fase de testes nas Linhas 1 e 2 do metrô a partir de junho de 2015. Enquanto os novos trens realizam as adaptações necessárias para começar a rodar assim que a Linha 4 estiver pronta, o MetrôRio circula com 64 composições, o dobro do número de trens em comparação com o ano de 2009.

Ao mesmo tempo em que consegue aumentar a capacidade de transporte de passageiros, o MetrôRio também pode realizar a revitalização de composições antigas, com o objetivo de melhorar a performance dos trens e proporcionar mais conforto para os passageiros.

MetrôRio

Maior operadora privada de metrô do País, o MetrôRio é responsável por administrar, operar e manter as Linhas 1 e 2 do sistema metroviário da cidade do Rio de Janeiro, conectando o centro de atividade econômica da região metropolitana às zonas 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.

233,6 milhões de passageiros transportados

* A redução dos postos de trabalho, devido à instabilidade econômica, afetou diretamente a demanda metroviária, uma vez que mais de 85% das viagens são motivadas por trabalho (ida ou volta). As intervenções viárias no centro do Rio de Janeiro (Perimetral, Mergulhão, Av.Rio Branco), somadas às intervenções viárias em decorrência das obras para implantação do VLT, tiveram impacto positivo na demanda em 2015.

Mais informações sobre o MetrôRio podem ser obtidas aqui.

Melhorias no sistema

Em 2015, a concessionária investiu na melhoria da satisfação do usuário, oferecendo mais comodidade, conveniência e confiabilidade, com destaque para algumas iniciativas:

- Instalação de elementos fixos iluminados com LED nas plataformas do metrô, para diminuir a altura entre o trem e a plataforma e despertar a atenção do usuário, evitando acidentes (redução de 75% no período);
- Adequação da arquitetura operacional e funcional do Centro de Manutenção (CM) e do Posto de Manobras das Oficinas (PMO), permitindo maior flexibilidade nas operações e movimentações que ocorrem dentro do CM e nas áreas de transferências entre os pátios e a linha principal, e implantação de uma nova Interface Homem-Máquina (IHM) e Vídeo Wall, para o controle do CM e dos pátios;
- Instalação de totem no entorno das principais estações do Sistema, para sinalizar os pontos turísticos no entorno e informar os meios de transporte existentes próximos à estação.
- Acompanhamento das obras na Estação Carioca para adequação do espaço para instalação da academia Smart Fit, a primeira academia em estação de metrô da América Latina;
- Com a liberação do 0800 para receber chamadas provenientes de celulares, vocalização do protocolo na unidade de resposta audível (URA) e aumento da agilidade para atendimento das reclamações, o MetrôRio fechou o ano de 2015 com 99% das reclamações respondidas no prazo de cinco dias úteis e foi reconhecida pela agência reguladora de transportes do Rio de Janeiro (Agetransp) como o melhor atendimento entre as concessionárias;

- Padronização do atendimento e da avaliação dos operadores, com treinamento para melhoria de performance, além de implantação de célula de atendimento off-line, resultando em nota de satisfação dos usuários superior a 9.

Testes dos trens da linha 4

Os 15 trens que vão operar a linha 4 já estão circulando no MetrôRio (Linhas 1 e 2). Montadas na China, as composições possuem seis carros, capacidade para 1.800 pessoas, ar-condicionado, passagem interna entre carros, painéis de LED com sistema informatizado de comunicação e câmeras de monitoramento interno. A liberação dessas composições possibilita maior conforto e confiabilidade ao usuário, menor índice de falhas e redução do consumo de energia.

Revitalização das composições antigas

Com a entrada em operação, nas Linhas 1 e 2, das novas composições da Linha 4, o MetrôRio retira gradativamente do sistema os trens mais antigos da frota para o processo de revitalização na oficina, com o objetivo de melhorar a performance dos trens e aumentar o conforto dos passageiros.

O projeto – que consiste na reforma, revisão no sistema elétrico, de ar- condicionado, de portas e de propulsões, além de manutenções preventivas, corretivas e pintura das 30 composições antigas do metrô – teve início em 2015 e será concluído até o início do segundo semestre de 2016. Ao longo de 2015, oito trens já passaram por revitalização e voltaram a operar no sistema.

Preparação para os Jogos Olímpicos e Paralímpicos

A concessionária começou a se preparar, com mais de um ano de antecedência, para atender de maneira eficiente os passageiros durante os Jogos Olímpicos e Paralímpicos que ocorrerão no Rio de Janeiro em 2016.

Além de planejar a ampliação do número de equipamentos e a modernização das composições antigas, investiu na ampliação da acessibilidade. Vale lembrar que o MetrôRio é um dos mais acessíveis do mundo entre os metrôs com mais de dez anos de operação e o único que mantém, em caráter permanente, apoio aos portadores de necessidades especiais.

Com investimentos de cerca de R\$ 4 milhões, as estações vão ganhar novos elevadores e plataformas inclinadas e as plataformas verticais serão modernizadas. Atualmente, o sistema conta com 263 equipamentos de acessibilidade. Em 2015, os sistemas das estações São Francisco Xavier e Largo do Machado foram revistos e outros três iniciaram o processo de modernização: Del Castilho, Afonso Pena e Praça Onze. Flamengo e Inhaúma serão as próximas estações a passarem pela reforma.

Para que tudo funcione perfeitamente, o MetrôRio investe também em ações educativas por meio dos sistemas de áudio e TV dos trens e das estações.

Criação do Palco Carioca

A presença de músicos realizando apresentações dentro dos trens teve início no segundo semestre de 2013 e se intensificou no período da Copa do Mundo, em 2014. Apesar da proibição manifestada através da Lei Federal 6149/74 e reiterada no Decreto Estadual 2522/79, que versam sobre segurança do transporte metroviário, os músicos continuaram esse movimento (principalmente no trecho Zona Sul-Centro).

Em cumprimento às leis que regem o sistema metroviário, os agentes de segurança são orientados a retirar os músicos do interior das composições. Tais exhibições representam risco à operação, conflitam com os avisos sonoros das

composições, podem causar acidentes e desrespeitam o direito individual de cada usuário. Vale ressaltar que a abordagem aos músicos é comunicada ao Centro de Controle Operacional e é registrada em áudio e vídeo por câmeras de segurança.

Mantendo a tradição de apoio a projetos culturais, o MetrôRio criou o Palco Carioca, um modelo para os artistas se apresentarem em espaços delimitados dentro das estações Carioca e Siqueira Campos, sem interferir na operação, de forma segura, plural e democrática, alinhado com o modelo de apresentações culturais realizadas nos principais metrô do mundo, como Londres, Nova Iorque e Santiago.

Pesquisa de satisfação

[GRI G4–DMA Rotulagem de Produtos e Serviços G4–PR5]

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.

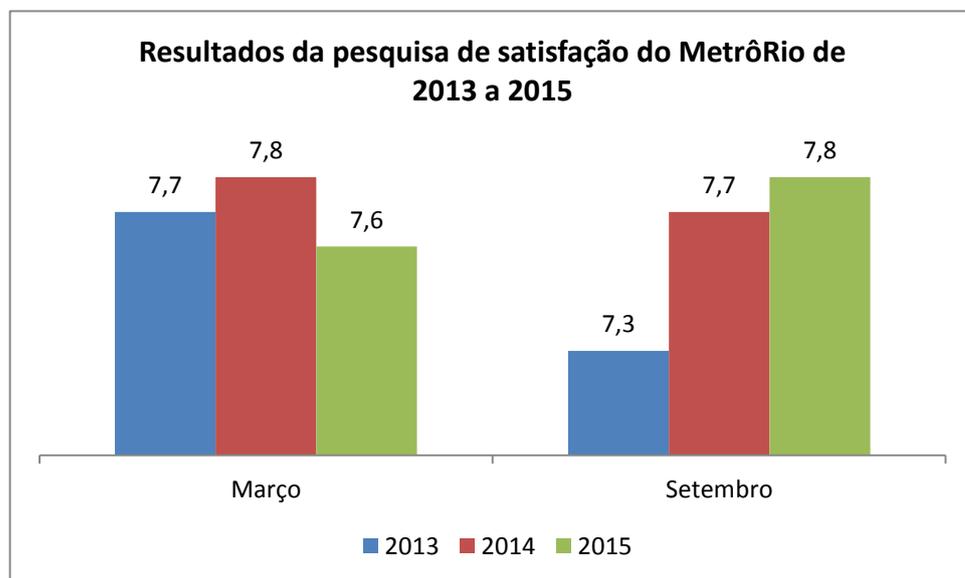
Amostragem:

1.001 entrevistados

Crítérios 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:



Nota:

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.

Principais medidas tomadas para aumentar a satisfação dos usuários em 2015

- ✓ Implantação de auditoria externa nas estações e trens, com o intuito de verificar pontos de melhorias;

- ✓ Alteração das empresas de limpeza das estações, devido a alteração do escopo do serviço.

Principais ações planejadas para 2016 visando aumentar a satisfação dos usuários

- ✓ Não há nenhuma ação planejada no momento.

MetrôBarra

A MetrôBarra S.A. é a empresa do grupo Invepar que detém o direito de concessão para operar e manter a Linha 4 do metrô. Cabe à empresa a compra de 15 novos trens, a aquisição dos diversos sistemas (sinalização, câmeras, piloto automático), além dos equipamentos, máquinas e veículos que serão usados na manutenção da Linha 4.

A Linha 4 ligará a Barra da Tijuca a Ipanema, transportando 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 13 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. O projeto é o maior legado em transporte que a população do Rio de Janeiro ganhará com os Jogos Olímpicos.

Obras de adequação do Centro de Manutenção (CM)

Foram realizadas obras importantes de adequação no CM, com a instalação de uma área para a realização das grandes revisões nos trens comprados; construção de nova área de lavagem; instalação de mesas giratórias; construção de novos laboratórios de eletroeletrônica, reestabelecimento e preventiva; entre outras melhorias. Também está em curso a ampliação da área de vias e equipamentos e a construção da sala de pilotos.

Instalação do sistema de Piloto Automático na via

Em setembro de 2015 foi iniciada a instalação dos primeiros suportes para o tapete (tapete) do sistema de Piloto Automático 135 no bitúnel, localizado entre as estações São Conrado e Jardim Oceânico.

Adequações do Centro de Controle

Também em setembro, foi iniciado o processo de atualização dos sistemas de visualização do Centro de Controle. Todos os cubos de imagem estão sendo atualizados para uma tecnologia baseada em LED e também está em processo a ampliação do painel de controle de tráfego.

Liberação dos 15 trens para operação

Os trens chegaram ao Rio de Janeiro entre fevereiro e agosto de 2015 e já estão em operação nas Linhas 1 e 2 do metrô (mais detalhes no box *Operação Integrada*). Em 10 de dezembro, uma cerimônia marcou oficialmente a liberação do 15º trem da Linha 4 para operação do MetrôRio, antecipando em 30 dias a previsão inicial.

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, por meio de uma rede com aproximadamente 28 quilômetros de extensão. O VLT integra o plano de mobilidade da prefeitura do Rio de Janeiro, segunda cidade do País a receber esse tipo de veículo.

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.

Mais informações sobre o VLT Carioca podem ser obtidas aqui.

Chegada dos trens franceses

Entre os meses de junho e dezembro de 2015 chegaram ao Brasil os VLTs produzidos na fábrica da Alstom em La Rochelle, na França. Os demais trens que integram a frota do VLT serão construídos no Brasil a partir do acordo de transferência de tecnologia viabilizado pelo regime de parceria público-privada (PPP) entre a Prefeitura do Rio e a Concessionária do VLT Carioca.

Primeiro VLT fabricado no Brasil

Em outubro, a concessionária apresentou à imprensa o primeiro dos 27 trens do VLT fabricados no País. Na ocasião, realizou análises dinâmicas no veículo na primeira pista de testes da América Latina, montada pela parceira francesa Alstom, onde foram simuladas situações reais de movimento, como aceleração e frenagem de emergência.

O modelo brasileiro é do tipo Citadis, com alimentação por duas fontes de energia: um terceiro trilho energizado e supercapacitores, que garantem a geração de energia em caso de blecautes.

Treinamento de condutores

As duas primeiras equipes de operadores dos trens da Concessionária do VLT Carioca receberam treinamento de excelência em Paris, na França, referência mundial na operação de transportes públicos de massa. Além de conduzir e controlar a futura frota formada por 32 composições, os operadores atuarão num segundo momento como multiplicadores, sendo responsáveis pela formação e treinamento de outras turmas.

Ao todo, 28 profissionais participam da capacitação, composta por aulas teóricas e práticas no exterior. A escolha dos operadores ocorreu por meio de um rigoroso processo seletivo, que durou 120 dias. Os 28 aprovados foram divididos em duas turmas.

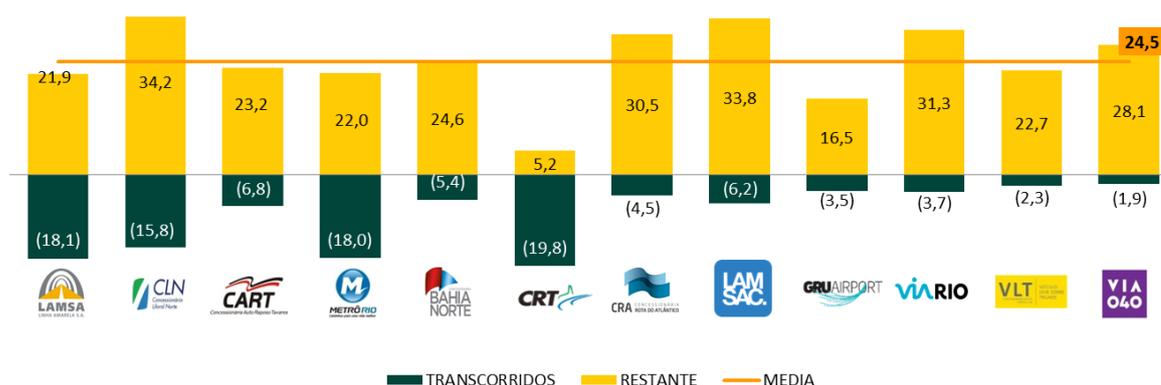
Os condutores tiveram acesso a treinamentos em vias de testes planejadas especialmente para esse curso, com duração de sete meses.

Desempenho

Financeiro

[GRI G4–DMA Desempenho Econômico]

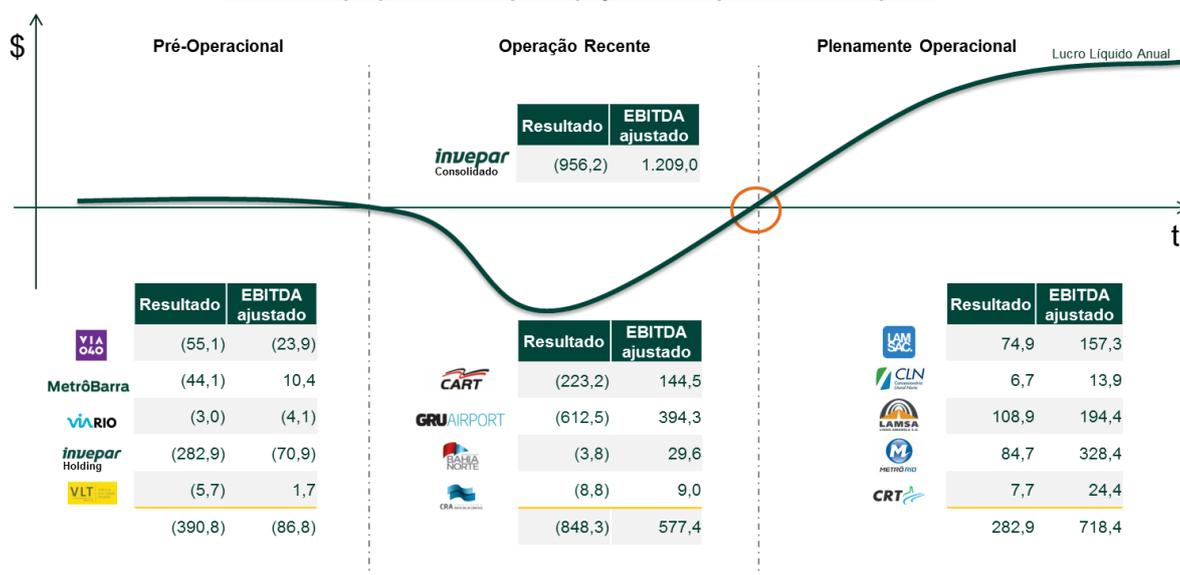
A Invepar é uma empresa de infraestrutura com grande prazo remanescente de concessão, alcançando uma média de 24,5 anos em 31/12/2015. Este indicador mostra que na média as concessões da Invepar são novas, e por conta disto passam atualmente por um período inicial de fortes investimentos.



Durante o período inicial de investimentos, é esperado que as Concessões apresentem resultados negativos até que se atinja a maturidade dos seus investimentos. Esse padrão é natural para o estágio inicial em que grande parte das concessões da Invepar se encontram. Este é o comportamento típico em projetos de infraestrutura, em que no início há geração de caixa negativa e com a maturidade das operações os resultados operacionais são crescentes e possuem pouca volatilidade (conhecido como curva J, onde nos anos iniciais de grandes investimentos são esperados resultados negativos que são compensados por resultados crescentes ao longo da concessão).

Ciclo de maturação Invepar em números

Resultados proporcionais à participação da Invepar em cada empresa



Nota: Exemplo gráfico da curva J e as empresas do grupo Invepar em seus estágios de maturação.

As empresas **Plenamente Operacionais** apresentam maturidade e resiliência operacional, sendo demonstrado por seus resultados positivos. No ano de 2015, o total do lucro líquido foi de R\$ 282,9 milhões, valor 35,3% superior ao ano de 2014.

As empresas de **Operação Recente** iniciaram recentemente suas operações e ainda passam por um período de *ramp-up*. Esta fase se inicia após período de elevado volume de investimentos. No ano de 2015, alcançaram um EBITDA ajustado de R\$ 577,4 milhões, um crescimento de 1,5% em relação a 2014. Esse segmento de empresas de operação

recente teve um prejuízo de R\$ 848,3 milhões. Esse resultado negativo foi ocasionado principalmente pela contabilização da outorga fixa do Aeroporto de Guarulhos (impacto no resultado de R\$ 761,0 milhões, 90% do total).

O grupo de empresas **Pré-Operacionais** e a *Holding* refletem a fase de investimentos do grupo. Em 2015, apresentou elevado volume de investimentos, de R\$ 1,2 bilhão. Os investimentos devem-se, principalmente, à aquisição e chegada dos 15 novos trens para a Linha 4 do Metrô do Rio de Janeiro, e à construção das praças de pedágio e duplicação de trechos da Via 040. Neste grupo houve um aumento do prejuízo líquido por conta de despesas pré operacionais e por conta de juros provenientes de financiamentos para fazer face aos investimentos.

O consolidado evidencia que a Invepar possui um conjunto maior de empresas em estágios iniciais de maturidade, portanto a Invepar como um todo encontra-se no **Estágio de Operação Recente**.

Receita Operacional

[GRI G4-9]

R\$ MM	2014	2015	▲
Receita Líquida Ajustada⁽¹⁾	3.033,0	3.412,2	12,5%
Receita de Rodovias	754,6	1.011,9	34,1%
Receita de Mobilidade Urbana	702,2	775,6	10,5%
Receita de Aeroportos	1.576,3	1.624,8	3,1%

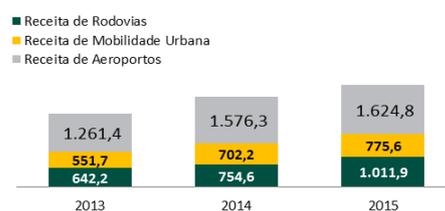
(1) Desconsidera os impactos do IFRS em relação à Receita de Construção.

A Receita Líquida Ajustada atingiu R\$ 3,4 bilhões no ano de 2015, um crescimento de 12,5% comparado ao ano anterior. Os principais impactos foram:

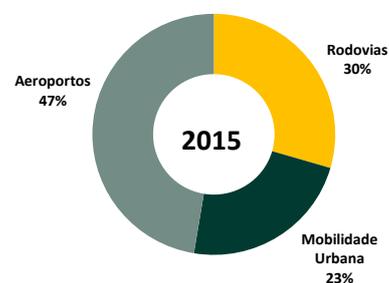
Rodovias: crescimento de R\$ 257,3 milhões (+34,1%) em relação a 2014, principalmente por: (i) R\$ 134,6 milhões da Via 040 devido o início da cobrança de pedágio, 9 praças de pedágio foram inauguradas em 30 de julho e as outras 2 em 23 de agosto; (ii) R\$ 85,4 milhões da LAMSAC devido ao acréscimo dos veículos equivalentes pagantes, do reajuste tarifário em dezembro de 2014 e impacto com a variação cambial; (iii) R\$ 21,9 milhões da CART, devido ao reajuste tarifário em julho de 2015 e pela reclassificação tarifária das praças de pedágio no segundo semestre; e (iv) R\$ 12,1 milhões da LAMSA devido ao reajuste tarifário no início do ano, sendo compensado negativamente pela Lei nº 5980/2015, que isenta de pagamento de pedágio por retorno em até 2 horas.

Mobilidade Urbana: atingiu R\$ 775,6 milhões em 2015 (+10,5%) impactado pelos efeitos do MetrôRio, como: reajuste tarifário, de R\$ 3,50 para R\$ 3,70 (+5,4%), vigorando a partir de 2 de abril. Contribuiu também o crescimento da demanda, ainda que menor que em anos anteriores, em função da atual conjuntura econômica.

Aeroportos: crescimento de R\$ 48,5 milhões (+3,1%) em relação ao ano anterior, impulsionado principalmente pelo: (i) aumento da receita de cargas em virtude da desvalorização cambial e (ii) incremento da receita com estacionamento com novas vagas e estratégia comercial.

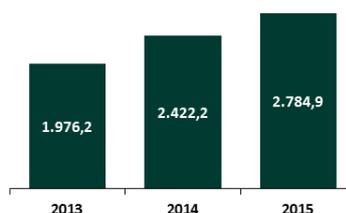


Composição da Receita Líquida Ajustada



Custos e Despesas

	2014	2015	▲
Custos & Despesas Operacionais	(5.100,1)	(5.006,2)	-1,8%
Pessoal	(572,2)	(603,7)	5,5%
Conservação & Manutenção	(219,7)	(274,9)	25,1%
Operacionais	(314,0)	(387,1)	23,3%
Outorga Variável	(195,2)	(188,0)	-3,7%
Despesas Administrativas	(281,5)	(319,1)	13,4%
Custo de Construção (IFRS)	(2.649,9)	(2.203,4)	-16,9%
Provisão para Manutenção (IFRS)	(28,0)	(17,8)	-36,3%
Depreciação & Amortização	(839,6)	(979,3)	16,6%
Custos & Despesas Operacionais Ajustados⁽¹⁾	(2.422,2)	(2.784,9)	15,0%



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

Em 2015, os Custos e Despesas Ajustados apresentaram um aumento de 15,0% em relação ao ano anterior, atingindo R\$ 2,8 bilhões.

O aumento de R\$ 362,8 milhões em relação a 2015 pode ser explicado principalmente por:

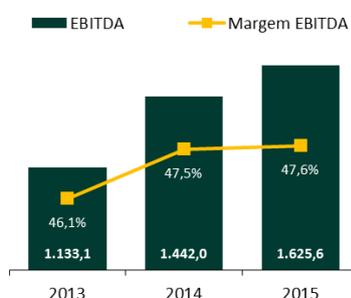
Rodovias: aumento de R\$ 163,7 milhões em relação ao ano anterior, devido: (i) à implantação da Via 040 com acréscimo de R\$ 120,2 milhões, principalmente de gastos operacionais e de conservação e manutenção; e (ii) ao aumento dos gastos administrativos e pessoal, além de conservação e manutenção da LAMSAC e CART, aumentando, respectivamente, em R\$ 34,9 milhões e R\$ 22,9 milhões em relação a 2015.

Mobilidade Urbana: crescimento de R\$ 46,7 milhões comparado a 2015. O MetrôRio contribuiu principalmente com: (i) aumento no quadro de funcionários e provisão do reajuste salarial; (ii) acréscimo nos custos de manutenção periódica dos trens; (iii) reajustes tarifários da energia de distribuição e (iv) aumento da depreciação e amortização com a entrada em operação de novos projetos.

Aeroportos: acréscimo de R\$ 129,9 milhões em relação ao ano anterior, relacionado principalmente a: (i) gastos de conservação e manutenção, (ii) operacionais e administrativos, com o reajuste tarifário no setor de energia e contratação de serviços de terceiros. Em contrapartida, houve diminuição no quadro de empregados com o aumento da eficiência operacional.

EBITDA e Margem EBITDA

R\$ MM	2014	2015	▲
Equivalência Patrimonial	(8,5)	(13,7)	61,9%
EBIT	622,5	612,1	-1,7%
(+) Depreciação & Amortização	839,6	979,3	16,6%
EBITDA ⁽¹⁾	1.462,2	1.591,4	8,8%
Ajustes	(20,2)	34,3	-270,1%
(-) Receita de Construção (IFRS)	(2.698,1)	(2.219,7)	-17,7%
(+) Custo de Construção (IFRS)	2.649,9	2.203,4	-16,9%
(+) Provisão de Manutenção (IFRS)	28,0	17,8	80,7%
(+) Outros (IFRS)	-	32,8	n.m
EBITDA Ajustado ⁽²⁾	1.442,0	1.625,6	12,7%
Receita Líquida Ajustada ^(2,3)	3.033,0	3.412,2	12,5%
Margem EBITDA (%) Ajustada ⁽²⁾	47,5%	47,6%	0,1 p.p.



(1) Instrução CVM N°527/12.

(2) Desconsidera os impactos do IFRS em relação à Receita e ao Custo de Construção, à Provisão para Manutenção e itens não recorrentes.

	2014	2015	▲
EBITDA Ajustado⁽¹⁾	1.442,0	1.625,6	12,7%
Rodovias	383,2	488,4	27,5%
Mobilidade Urbana	274,7	338,8	23,4%
Aeroportos	860,7	883,7	2,7%
Holding ⁽²⁾	(76,6)	(85,3)	11,4%

(1) Desconsidera os impactos do IFRS em relação à Receita e ao Custo de Construção, à Provisão para Manutenção e itens não recorrentes;

(2) Incorporadas às eliminações relacionadas à equivalência patrimonial. 84

EBITDA Ajustado totalizou R\$ 1,6 bilhão (+12,7%) comparado ao ano anterior. A margem EBITDA Ajustada atingiu 47,6%

(+0,1 p.p.). Os principais fatores foram:

Rodovias: aumento de R\$ 105,2 milhões (+27,5%) principalmente por: (i) R\$ 30,5 milhões da Via 040 gerados pelo início da arrecadação neste ano; (ii) R\$ 52,6 milhões da LAMSAC referente ao aumento da receita líquida tarifária e ganhos na variação cambial; e (iii) R\$ 22,1 milhões das demais rodovias - LAMSA, CLN, PEX e CART com aumento das receitas e controles de custos.

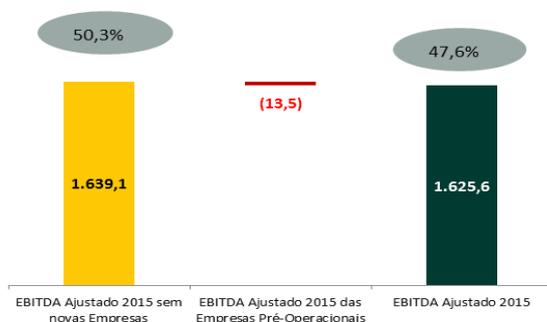
Mobilidade Urbana: aumento de R\$ 64,2 milhões (+23,4%). O MetrôRio contribui em R\$ 50,4 milhões devido ao aumento da demanda, combinado com o contingenciamento dos custos.

Aeropostos: acréscimo de R\$ 23,0 milhões (+2,7%), devido ao aumento das receitas tarifárias principalmente de cargas e de estacionamento.

A margem EBITDA ajustada do ano de 2015 comparada ao ano anterior aumento em 0,1 p.p., apesar da MetrôBarra e Via040, empresas pré-operacionais, gerarem custos e despesas e ainda não auferirem receita.

Bases Comparáveis

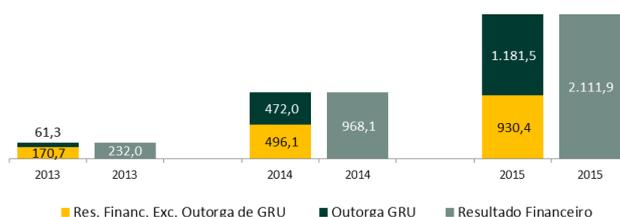
Em 2015, excluindo-se as empresas pré-operacionais, o EBITDA ajustado em bases comparáveis* aumentaria para R\$ 1.625,6 milhões e a margem EBITDA de R\$ 47,6% para R\$ 50,3%.



*Bases Comparáveis - exclusão da MetrôBarra (fase pré-operacional) e da Via 040 (possui menos de um ano da operação de cobrança de pedágio - início da operação em jul/15).

Resultado Financeiro

A despesa financeira líquida em 2015 totalizou em R\$ 2.111,9 milhões. Essa variação ocorreu devido aos impactos não caixa da outorga fixa em GRU Airport e pelo maior endividamento, inclusive pela emissão da debênture da Invepar em novembro de 2015, sendo compensado pela variação cambial ativa da LAMSAC.



Somente a outorga fixa de GRU Airport contribuiu com R\$ 1.181,5 milhões. A evolução do plano de investimentos de GRU Airport, que culminou com a entrada em operação do TPS3 a partir de maio de 2014, resultou na alteração do

tratamento contábil aplicável, segundo as normas vigentes, a 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 como despesas financeiras.

Da parcela restante do resultado financeiro (R\$ 930,4 milhões), o impacto líquido negativo relativo exclusivamente a juros e correção monetária de empréstimos contraídos para fazer face ao plano de investimentos das empresas foi de R\$ 504,9 milhões, sendo compensado pela variação cambial positiva da LAMSAC, que contribuiu com R\$ 70,6 milhões.

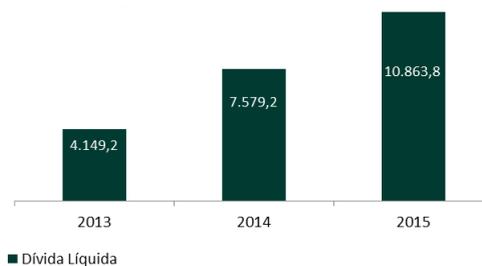
Resultado do Exercício

O resultado negativo de R\$ 956,2 milhões foi impactado pelo aumento das despesas, principalmente devido à correção monetária e amortização da outorga fixa de GRU, pelas despesas financeiras com empréstimos e financiamentos contraídos pelas empresas, assim como à maior depreciação em função do Terminal 3 em GRU Airport.



Disponibilidades e Endividamento

Consolidado R\$ MM	2014	2015	▲
Dívida Bruta	8.990,3	11.686,1	30,0%
Curto Prazo	949,8	3.033,9	219,4%
Longo Prazo	8.040,5	8.652,2	7,6%
Disponibilidades	1.411,1	822,3	-41,7%
Caixa e equivalentes de caixa	341,5	212,8	-37,7%
Aplicações Financeiras	1.069,6	609,5	-43,0%
Dívida Líquida	7.579,2	10.863,8	43,3%



O grupo Invepar encerrou o ano de 2015 com saldo de caixa e aplicações financeiras no total de R\$ 822,3 milhões. A variação no saldo ocorreu devido aos diversos investimentos nos segmentos de atuação e obrigações financeiras do grupo.

A dívida bruta consolidada da Companhia atingiu R\$ 11,7 bilhões no ano de 2015, representando um aumento de R\$ 2,7 bilhões (+30,0%) em relação ao ano anterior. O montante da dívida com vencimento no longo prazo representou 74%. O crescimento do endividamento desde 2013 ocorreu em razão das captações de empréstimos para os investimentos das novas concessões que entraram no portfólio da Invepar desde então. Esta tendência é natural em projetos de infraestrutura (para mais detalhes vide seção “Entendendo o Setor de Infraestrutura” ao final do relatório).

Em 2015 destacam-se:

Principais captações no 1º trimestre de 2015:

- ✓ A *holding* realizou a 1ª emissão de Notas Promissórias da Companhia, para distribuição pública, com esforços restritos de distribuição, no valor nominal de R\$ 250 milhões;
- ✓ Na LAMSAC, houve liberação de R\$ 250 milhões do financiamento contratado;
- ✓ O BNDES liberou empréstimos para a CART no valor de R\$ 331 milhões.

Principais captações no 2º trimestre de 2015:

- ✓ A *holding* e GRU realizaram a 2ª emissão de Notas Promissórias, para distribuição pública, com esforços restritos de distribuição, no valor nominal de R\$ 370 milhões e R\$ 314 milhões, respectivamente;
- ✓ Na Via 040 houve liberação de R\$ 117 milhões do empréstimo ponte com o BNDES.

Principais captações no 3º trimestre de 2015:

- ✓ A *holding* captou R\$ 110 milhões através de CCB;
- ✓ Na LAMBRA, houve captação de R\$ 79 milhões;
- ✓ Na Via 040 houve liberação de R\$ 88 milhões do empréstimo ponte com o BNDES.

Principais captações no 4º trimestre de 2015:

- ✓ A *holding* emitiu R\$ 2 bilhões em debêntures quitando a dívida existente de R\$ 1,2 bilhões.
- ✓ A MetrôBarra rolou debêntures de R\$ 600 milhões.

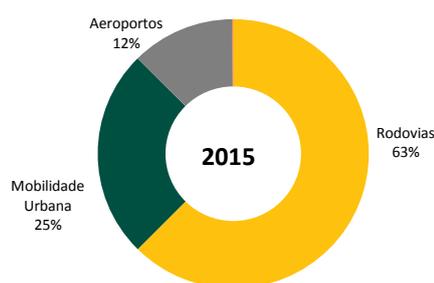
Além das captações de empréstimos ocorridas no período, a variação cambial sobre a parcela da dívida em moeda estrangeira da LAMSAC (no Peru) teve impacto na dívida quando convertida para R\$.

	31/12/2014	31/12/2015	▲
BRL/PEN	0,89	1,15	29,7%
BRL/USD	2,66	3,91	47,1%

Principais Investimentos

Em 2015, os investimentos totalizaram R\$ 2,2 bilhões, dos quais R\$ 1,4 bilhões em Rodovias, R\$ 559,3 milhões em Mobilidade Urbana, R\$ 274,7 milhões em Aeroportos e R\$ 2,9 milhões na *Holding*.

R\$ MM	2015
Rodovias	1.391,3
LAMSA	48,1
CLN	2,0
CART	146,6
LAMBRA	73,9
LAMSAC	623,6
PEX	0,4
Via 040	496,8
Mobilidade Urbana	559,3
MetrôRio	95,8
MetrôBarra	463,5
Aeroportos	274,7
GRU Airport	274,7
Holding	2,9
Total Investido ⁽¹⁾	2.228,2
Capitalização do Resultado Financeiro	237,1
Outros Efeitos Não Caixa ⁽²⁾	494,9
Margem de Construção	16,3
Variação Cambial - LAMSAC	430,9
Total Investido (conciliação contábil)	3.407,4



(1) Investimento apresentado sob a ótica de caixa, excluindo os valores da outorga fixa de GRU Airport, assim como outros efeitos não caixa para aproximar ao máximo do investimento financeiro.

(2) Aquisição de imobilizado e intangível ainda não liquidado, impactado principalmente por: LAMSAC R\$ 322,6, Via 040 R\$ 51,6 e MetroBarra R\$ 68,3.

Nota: * LAMBRA é empresa Controladora da LAMSAC, sendo detentora de 100% de seu capital e uma subsidiária integral da Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. ("INVEPAR").

CART: (i) obras de duplicação; (ii) implantação e melhoria dos dispositivos; (iii) implantação dos postos de pesagens; e (iv) projetos de gestão ambiental.

LAMSAC: (i) conclusão da construção do túnel de 2 km por baixo do Rio Rímac e avanço dos viadutos projetados; e (ii) reassentamento de famílias.

Via 040: (i) construção das praças de pedágio; (ii) duplicação de trechos da rodovia; e (iii) trabalhos de conserva especial e recuperação de vicinais.

MetrôRio: (i) Construção do estacionamento de trens na Central; (ii) Remodelagem do Prédio Administrativo do Centro de Manutenção; (iii) Cabeamento estruturado em Thomaz Coelho; (iv) Adequação dos andares do Centro Administrativo; e (v) Sinalização – ATP (Proteção automático de trens) linha 2.

MetrôBarra: (i) Chegada dos 15 novos trens para a Linha 4. Os trens foram fabricados na China e, após desembarcarem no Rio de Janeiro, ainda passam por testes finais, de comunicação de rádio e do piloto automático, além de sistemas.

GRU Airport: (i) continuidade da reforma e ampliação dos Terminais 1 e 2; (ii) alargamento das pistas; e (iii) implementação de diversos sistemas que aumentarão a eficiência, confiabilidade e segurança das operações do aeroporto, como o BMS (Building Management System), Sistema de docagem de aeronaves VDGS, Sistema de comando e controle para segurança patrimonial.

Operacional

Rodovias

Rodovias

O tráfego consolidado em 2015 ultrapassou 268 milhões de Veículos Equivalentes Pagantes (VEP), um crescimento de 10,4% em relação ao ano anterior, influenciado principalmente pelo início da operação da Via 040 (adicionando 29 milhões de VEPs) e pelo aumento do tráfego da CLN e da LAMSAC.

Nº de atendimentos em 2015:

- Socorro Mecânico = 116.133
- Socorro Mecânico com Remoção de Veículos = 93.098
- Socorro Médico = 19.972
- Canais de Relacionamento com Usuários = 371.048 (*)

(*)0800+ouvidoria+totens autoatendimento

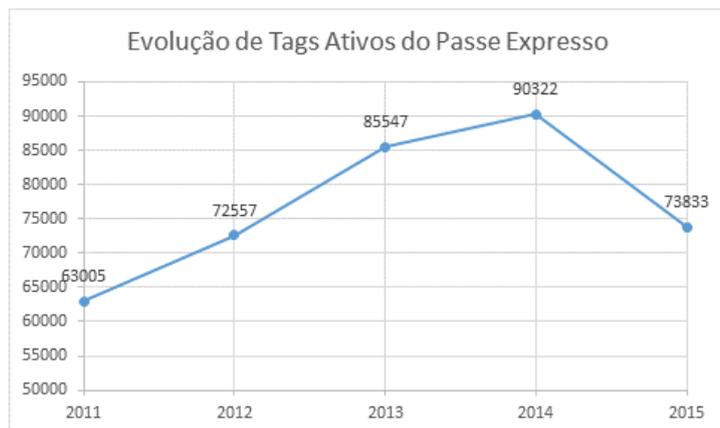
Ano- base	2014	2015	Redução ¹
Acidentes no trecho sob concessão	7.921	6.661	-15,91%

2014	2015	Redução ¹
------	------	----------------------

Acidentes com vítimas fatais no trecho sob concessão	122	108	-11,48%
-------------------------------------------------------------	------------	------------	----------------

Notas:

- Os acidentes da Via040 estão excluídos destas estatísticas para evitar distorções nos resultados. A empresa entrou em operação no final de 2014 e, portanto, ainda não foram completados dois anos de monitoramento, impossibilitando a comparabilidade entre as taxas de acidentes.



Aeroportos

O resultado operacional da empresa em 2015 foi impactado por um cenário econômico nacional negativo. GRU Airport verificou uma queda de 1,4% no fluxo de passageiros, de 3,1% no movimento de aeronaves e de 22,5% no transporte de cargas.

	2012	2013	2014	2015
--	------	------	------	------

GRU Airport

PAX Total	32.722	35.962	39.538	38.984
------------------	---------------	---------------	---------------	---------------

Movimento total de aeronaves

	2012	2013	2014	2015
--	------	------	------	------

MTA Total	273.776	284.184	304.559	295.030
------------------	----------------	----------------	----------------	----------------

Carga total (em toneladas)

	2012	2013	2014	2015
--	------	------	------	------

Carga Total	335.168	343.784	339.828	263.503(*)
--------------------	----------------	----------------	----------------	-------------------

(*) Migração da carga da TAM (sem impacto relevante no resultado financeiro) para terminal próprio localizado dentro do aeroporto.

Mobilidade urbana

O MetrôRio transportou 233,6 milhões de passageiros em 2015, um crescimento de 2,4% em relação a 2014. Embora positivo, o resultado foi impactado pela instabilidade econômica do país. A redução de postos de trabalho afetou diretamente a demanda metroviária, uma vez que mais de 85% das viagens são motivadas por trabalho (ida ou volta).

Em contrapartida, as intervenções viárias no centro do Rio de Janeiro (Perimetral, Mergulhão, Av.Rio Branco), somadas às intervenções viárias em decorrência das obras para implantação do VLT, dificultaram a circulação de veículos particulares na região, resultando em impacto positivo na demanda em 2015.

MOBILIDADE URBANA							
Mil	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
PAX Transportados	152.747	164.241	179.895	187.701	192.480	228.187	233.577
PAX Pagantes	135.069	146.667	160.759	168.577	173.388	206.987	211.145

Socioambiental

Investimentos ambientais

[GRI G4–DMA Geral G4–EN31]

Em 2015, a aprovação da Política de Sustentabilidade fortaleceu a atuação ambiental no grupo. No contexto do Projeto Consolidar, a Invepar desdobrou formalmente a Política em todas as empresas, com a inclusão de três indicadores ambientais (*KPIs*) - consumo de água, consumo de energia e emissões de GEE – no sistema de controle de indicadores dos executivos. Esta decisão resultou na evolução do monitoramento desses aspectos no grupo.

O grupo Invepar despendeu, em 2015, um total de R\$ 61,54 milhões em investimentos e custos ambientais. Esse valor é maior que os R\$ 49,61 milhões gastos em 2014 em virtude da inclusão dos custos da Via 040, após a entrada em operação; do aumento das despesas da CART com a recuperação de passivos ambientais; da ampliação dos gastos ambientais da CBN com a construção da Via Metropolitana; e dos investimentos da CRA e da LAMSAC na adoção de tecnologias mais limpas, sendo que esta última empresa também apresentou custos de limpeza.

BOX – Premissas sustentáveis nos projetos de engenharia

A diretoria de Engenharia estabeleceu premissas sustentáveis na contratação de projetos padrão, com rigorosas especificações técnicas a serem seguidas. Esses padrões foram criados para cotação de novos projetos de rodovias, condicionados à avaliação econômico-financeira e ao *pay back* quando da implementação.

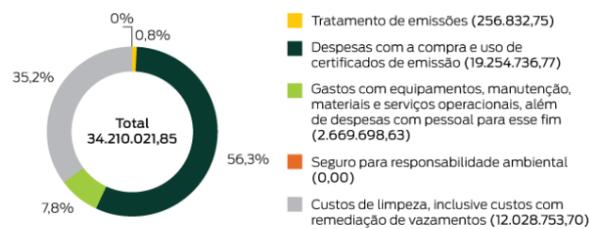
As premissas indicam a necessidade de adotar estratégias de sustentabilidade ambiental aplicada às edificações, como o aproveitamento de água de chuvas, o reúso de águas cinzas (provenientes de chuveiros, pias e lavatório de banheiro), paisagismo produtivo com utilização de espécies nativas, uso de fontes alternativas de energia, coleta seletiva de lixo e equipamentos com alta eficiência energética.

O projeto padrão da cobertura da edificação da sede administrativa, por exemplo, prevê o revestimento com placas de piso elevado para jardim sobre laje, com tubos de irrigação para coletar a água de chuva (telhado verde), que será usada no sistema de aquecimento por placas solares, torneiras de lavagem e chuveiros. Em relação à energia, todas as instalações previstas deverão possuir um elevado nível de eficiência energética, como o uso de lâmpadas LED e ar condicionado com compressor de baixo consumo.

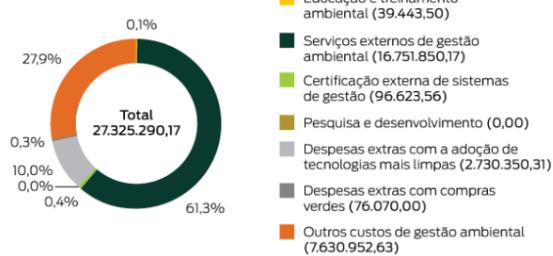
A distribuição dos gastos com meio ambiente em 2015 está na tabela e nos gráficos a seguir:

Total de investimentos: **61.535.312,02.**

Distribuição dos investimentos em tratamento e disposição de resíduos em 2015



Distribuição dos custos de prevenção e gestão ambiental em 2015



Saiba mais em:

Investimentos Ambientais

G4-EN31

Energia

[GRI G4-DMA Energia G4-EN3 G4-EN6]

As empresas do grupo Invepar vêm adotando diversas iniciativas visando redução do consumo de energia nas suas operações. As estratégias de mitigação envolvem: projetos de eficiência energética, uso de fontes renováveis (solar), uso mais eficiente de combustíveis seja pelo lado do aprimoramento na gestão de frotas ou pelo uso de combustíveis mais limpos como etanol e GNV, e introdução de tecnologias para automação de processos (veja box).

O consumo de energia no grupo em 2015 foi de 478.275,90 megawatts hora, incluindo os consumos de combustíveis renováveis e não renováveis, mais o consumo de energia elétrica. Esse consumo é 9% maior que o de 2014 em virtude da inclusão da Via 040 no reporte do ano.

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. Algumas empresas adotam iniciativas visando à economia desse tipo de energia. Estima-se que as medidas tomadas por elas tenham gerado, em 2015, a economia de 6.933 megawatts hora. Outras empresas também adotam iniciativas nesse sentido, mas ainda não conseguem mensurar ou estimar o total economizado.

BOX – Modernização nos sistemas de iluminação e eficiência energética

Na LAMSA, o projeto de Iluminação LED na cobertura da praça do pedágio foi concluído em julho de 2015. Foram substituídas 100 luminárias a base de vapor metálico para LED, trazendo mais satisfação dos usuários e aumentando a segurança operacional, principalmente no período noturno. O projeto representou também uma redução do consumo de energia/ano de aproximadamente 77,5 megawatts hora e *saving* anual total de cerca R\$ 65.000,00, referente à redução no custo de energia e manutenção.

A Via 040, a mais recente concessão rodoviária da Invepar, investiu R\$ 2,8 milhões na aquisição de lâmpadas LED para iluminação de todas as suas 11 praças de pedágio, já iniciando sua operação de arrecadação com um sistema de iluminação mais eficiente e econômico.

A CRA implantou sistemas de geração fotovoltaica para alimentação por energia solar de 22 câmeras de monitoramento ao longo da rodovia nos trechos que estão distantes da rede elétrica.

Já em GRU Airport, foram substituídas 1.518 luminárias halógenas das 4.320 existentes em todo o sistema de pistas do aeroporto. A pista 09R/27L, de 3 mil metros de comprimento e a mais utilizada para pousos, foi a primeira a ganhar a nova sinalização por lâmpadas de LED.

Consumo total de combustíveis

2014	2015
52.264,00 MWh	65.134,05 MWh

Consumo de combustíveis renováveis (etanol)

2014	2015
178,83 MWh	20.220,92 MWh

Consumo de combustíveis não renováveis (fósseis)

	2014	2015
Gasolina	5.096,77 MWh	6.018,38 MWh
Diesel	40.170,70 MWh	26.051,39 MWh
GNV	2.749,59 MWh	243,98 MWh
GLP	4.246,95 MWh	6.738,03 MWh
Propano		5.851,30
Querosene		10,05
Total	52.264,00 MWh	44.913,13 MWh

Consumo de energia elétrica

2014	2015
385.307,85 MWh	413.141,85 MWh

Consumo total de energia (incluir em todos os quadros, o indicador correspondente GRI. Quando este é um resultado relacionado a algum indicador GRI)

2014	2015
437.750,69 MWh	478.275,90 MWh

Nota:

Os valores contemplam 100% do consumo de todas as empresas do Grupo, incluindo aquelas que não são 100% controladas (CLN, CBN, CRT, CR e, GRU Airport).

Saiba mais em:

Energia

G4-EN13, G4-EN6

Água

[GRI G4–DMA Água G4–EN8 G4–EN10]

O consumo de água no grupo Invepar aumentou em 2015 em relação a 2014, em função da entrada em operação da Via 040 e das obras da LAMSAC. No restante das empresas, houve redução do consumo principalmente em virtude de um esforço coletivo para redução de consumo, motivado pela crise hídrica pela qual o país passou em 2015 e pelo aperfeiçoamento no monitoramento e nos controles internos, principalmente devido a inclusão do indicador consumo de água, no sistema de itens de controle de gestão (ICG) em todas as empresas do grupo.

Em 2014, nenhuma das empresas reciclava e reutilizava água. Em 2015, o MetrôRio viabilizou essa prática ao implantar um procedimento para armazenamento de parte da água tratada em sua Estação de Tratamento (*veja quadro*). Essa água é posteriormente reutilizada na lavagem de vias e oficinas. A Via 040 também possui sistema de armazenamento e reutilização de água de chuva. A água é utilizada na irrigação das áreas verdes ao redor do prédio administrativo e na limpeza de passeios e áreas externas. Esse sistema se encontra em fase de testes e, dessa forma, o volume reutilizado ainda não foi medido.

A água consumida no grupo Invepar tem descartes variados, conforme a empresa. Os destinos estão apresentados a seguir. Em 2015, o descarte foi maior que em 2014 em função do maior consumo de água e da contabilização dos descartes também da Via 040.

BOX – MetrôRio amplia medidas de eficiência hídrica

No ano de 2015 foi criado o grupo de recursos hídricos, formado pelas áreas de Meio Ambiente, Facilities, Responsabilidade Social, Serviço ao Usuário e Engenharia de Projetos. A parceria entre as áreas identifica oportunidades de projetos com foco na redução de consumo, reúso da água e melhorias no processo. Diariamente é feita uma averiguação de consumo com leitura de todos os hidrômetros do MetrôRio (36 estações, Centro de Manutenção – CM e Centro Administrativo - CA) para identificar possíveis ofensores e realizar as manutenções corretivas.

Também foram instalados hidrômetros intermediários no CM, para identificar os principais consumidores internos. Foram substituídas 90 torneiras, sendo essas automáticas, no CA e CM, e instalados mictórios ecológicos, em fase piloto. Da mesma forma foi ampliado o sistema de armazenamento de água de reúso para lavagens de vias permanentes e peças no Centro de Manutenção. E no próximo ano será reativado o sistema de aproveitamento de água de chuva para uso na lavagem de nossas composições.

A empresa consumiu de 118.940,6 metros cúbicos de água no ano. Comparando 2015 com o ano anterior, houve uma redução de 8,5% no consumo de água nas estações do MetrôRio, 26,3 % de redução no Centro Administrativo, 12,7% de redução no Centro de Manutenção, com um acumulado de 8,8% no consumo total, ou seja, uma economia de 11.518 metros cúbicos. (destacar graficamente esses números)

Consumo total de água (incluir ao lado da tabela, o número do indicador)

2014	2015
------	------

1.525.507,02	1.583.695,59
--------------	--------------

Distribuição das fontes de consumo de água em 2015

Água de superfície, incluindo áreas úmidas, rios, lagos e oceanos	14.536,00
Água subterrânea	1.175.417,55
Água da chuva coletada diretamente e armazenada pela organização	0,00
Efluentes de outra organização	0,00
Abastecimento de água municipal ou de outros serviços de água	393.742,05
Total	1.583.695,59

Saiba mais em:

Água

G4-EN8, G4-EN22

Emissões

[GRI G4-DMA Emissões G4-EN18]

A Invepar consolidou a prática de inventariar as emissões de GEE em todas as empresas controladas do Grupo com a realização, em 2015, do primeiro inventário na Via 040. Eles são realizados com o apoio do sistema eletrônico eClimas, desenvolvido pela empresa WayCarbon. Trata-se de ferramenta *on-line* que permite a gestão em tempo real das emissões de GEE, a rastreabilidade das informações e o registro de memorial de cálculo para auditorias. O sistema está totalmente implementado na Invepar e nas empresas LAMSA, CLN, CART, CRT, MetrôRio, LAMSAC, GRU Airport e Via 040. 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.

Em julho, foi realizado o 1º Workshop de Melhoramento Contínuo da Gestão de Gases de Efeito Estufa, com a assessoria técnica da WayCarbon, que foi um marco para a discussão de estabelecimento de meta de redução.

Foi contratada, pela primeira vez, a verificação externa dos inventários de GEE das empresas controladas, realizada pela KPMG Financial Risk & Actuarial Services como uma estratégia de melhoria contínua dos processos e controles das fontes de emissão do Grupo. Ressalta-se que a KPMG é acreditada pelo Inmetro para a verificação de Inventários de GEE.

Para melhor se adequar aos padrões internacionais, a Invepar passa, em 2015, a consolidar seu inventário de emissões com a abordagem de controle operacional, demonstrando os resultados de suas empresas controladas. Nesse sentido, os resultados de 2014 foram revistos, excluindo-se as emissões das empresas das quais a Invepar não possui o controle operacional, permitindo, dessa forma, a comparabilidade entre as emissões de 2014 e 2015.

As emissões totais das empresas controladas do grupo Invepar totalizaram 179.828 tCO₂e em 2015. Esse valor é 18,34% menor em relação às emissões de GEE registradas em 2014. Essa redução significativa nas emissões das empresas controladas se deve, principalmente, à redução de 72% nas emissões indiretas de escopo 3 da LAMSAC, decorrente da diminuição das obras na via expressa de Lima.

As emissões do escopo 1 das empresas controladas totalizaram 30.924 tCO₂e em 2015, contra 19.558 tCO₂e em 2014, ou seja, um aumento de 58%. Essa variação se deve, especialmente, à inclusão das emissões da Via040; à elevação das emissões do MetrôRio, explicada pelo incremento de 279% (+4.345 tCO₂e) no consumo de HFC 134-a (ou r-134a) em climatização de ambientes devido ao aumento da frota de trens e de 57% do consumo de gás SF₆ nos transformadores decorrência ao aumento do consumo de gases refrigerantes dos novos aparelhos de ar condicionado adquiridos no projeto de *retrofit* da LAMSA

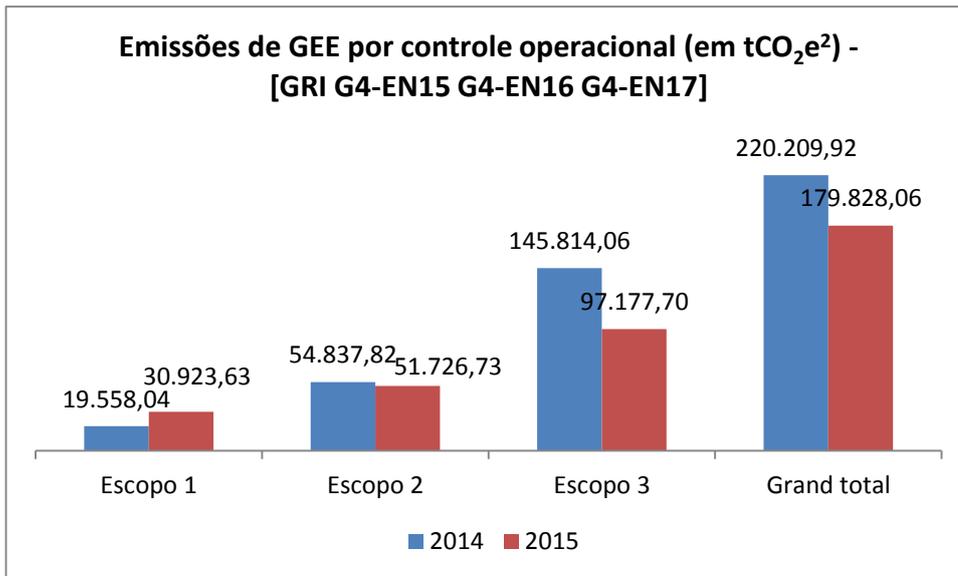
As emissões de escopo 2 representaram cerca de 29% das emissões em 2015 em virtude, principalmente, do grande consumo de energia elétrica do Sistema Interligado Nacional pelo MetrôRio. Apesar disso, mesmo com a contabilização da Via040, as emissões de escopo 2 foram reduzidas em 6%, totalizando 51.727 tCO₂e, sendo que, em 2014, o valor total das emissões de escopo 2 foi de 54.838 tCO₂e. Esse resultado é reflexo dos diversos projetos de eficiência energética implementados pelas empresas em 2015 (*veja mais informações em Energia*). Com exceção da *Holding* e da LAMSAC, todas as empresas reduziram suas emissões de escopo 2.

O escopo 3, maior fonte de emissões da empresa, totalizou, em 2015, 97.178 tCO₂e contra 145.814 tCO₂e em 2014, representando, assim, um redução de 33%. Nota-se que aproximadamente 54% das emissões totais do ano foram emissões indiretas (escopo 3), devido principalmente ao consumo de gasolina comercial no Brasil, à destinação de resíduos mistos e ao consumo de aço e concreto.

O principal fato para a redução das emissões de escopo 3 no ano de 2015 foi a diminuição das emissões LAMSAC e da CART. Por outro lado, houve aumento de 46% nas emissões do MetrôRio por conta do consumo de aço para fabricação dos novos trens, do transporte marítimo dos mesmos e consumo de aço para fabricação de trilhos.. Para ver as emissões detalhadas por empresa, acesse o Índice GRI.

A Invepar calcula, ainda, a intensidade das emissões, dividindo a somatória das de Escopo 1 e 2 pela Receita Bruta, conforme metodologia do Índice Carbono Eficiente (ICO₂) da BM&FBovespa. Em 2015, esse índice foi de 0,02.

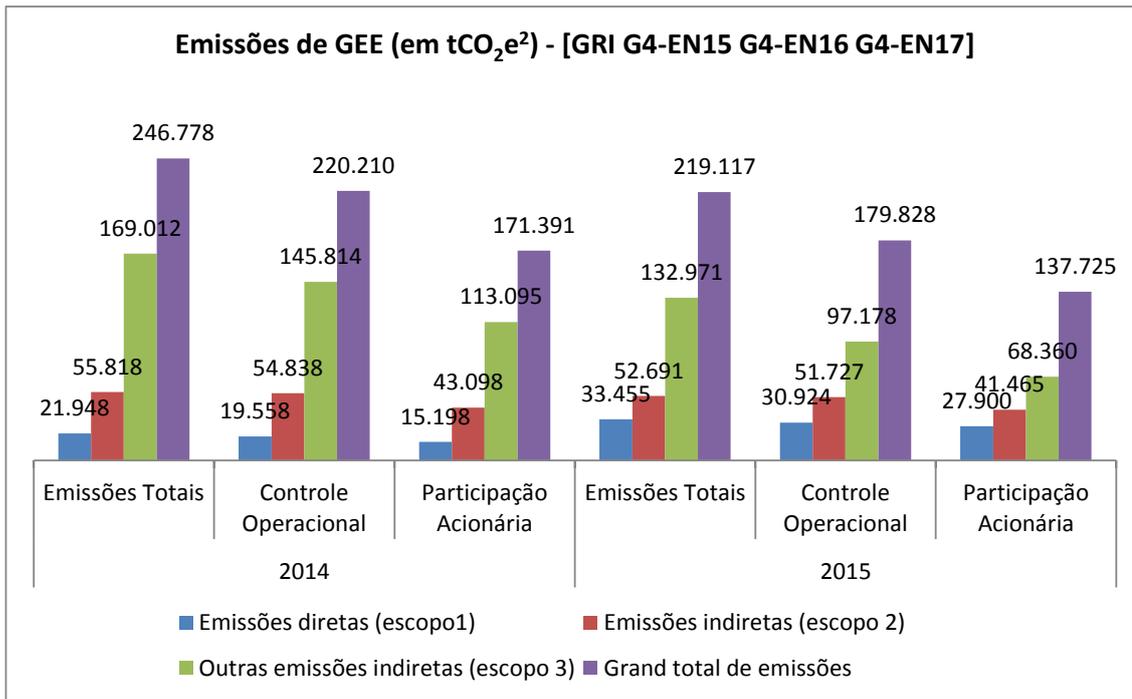
Abaixo, é apresentada a evolução das emissões das empresas controladas entre os anos de 2014 e 2015.



O grupo Invepar monitora também o abastecimento de todas as aeronaves no Aeroporto de Guarulhos. As emissões resultantes do consumo nesses veículos são muito significativas e estão em outra ordem de grandeza quando comparadas às emissões das empresas do grupo Invepar. De modo a evitar a distorção do Inventário de GEE da Invepar como um todo e, principalmente, evitar que a importância de diversas fontes de emissão sejam minimizadas, decidiu-se por excluir os dados de abastecimento das aeronaves do escopo 3. Essas emissões serão reportadas em separado a partir do relatório anual de 2015. Para permitir a comparação entre anos dos resultados dos inventários do Grupo, o abastecimento das aeronaves também foi excluído das emissões de 2014, pois essa atividade sozinha havia emitido 2.477.258 tCO₂e naquele ano. Em 2015, esse número subiu para 3.533.487 tCO₂e. O aumento se justifica pelo aprimoramento nos controles dos fornecedores de combustíveis e das companhias aéreas.

Destacamos também a participação de GRU Airport na segunda edição do Plano de Ação para Redução das Emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) da Aviação Civil Brasileira, iniciativa conduzida pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC) e pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), com ações em curso que podem resultar em redução das emissões de CO₂ no setor.

Apresentamos a seguir as emissões totais do Grupo, além das emissões nas abordagens de controle operacional e de participação acionária. Ressalta-se que as empresas CRA e CBN adotam metodologia do grupo Odebrecht, que verificou seus inventários seguindo as regras do Programa Brasileiro GHG Protocol, com a empresa BSI.



Notas:

Veja abaixo as participações acionárias da Invepar nas empresas do grupo.

Empresas	Holdin g	LAMS A	CLN	CAR T	CB N	CRT	CR A	LAMSA C	Via04 0	GRU AIRPOR T	MetrôRi o
Participaçã o Acionária	100%	100%	91,5 %	100%	50%	24,90 %	50%	100%	100%	40,8%	100%

Os gases incluídos no reporte de escopo 1 do grupo são CO₂, CH₄, N₂O, HFCs e SF₆, com variação entre as empresas. Nos escopos 2 e 3, todas reportam informações sobre os gases CO₂, CH₄ e N₂O. Quanto às emissões de CFC-11, variaram ligeiramente de um ano para outro, saltando de 2,18 toneladas para 2,39 toneladas. Essas emissões são provenientes, no geral, dos aparelhos de ar condicionado utilizados nas instalações das empresas.

[GRI G4-EN20]

	2014	2015
Produção de SDO em toneladas de CFC-11	2,18	2,39
Substâncias incluídas no cálculo	HFC, R-22, HP81 e R-141B	HFC 22, R407C, R410a e R-22

BOX – CART adere ao Protocolo Climático do Estado de São Paulo

O Protocolo Climático do Governo Estado de São Paulo é uma iniciativa de adesão voluntária para estimular as empresas a reduzir emissões de gases de efeito estufa e adotar ações de adaptação às mudanças climáticas. Ao integrar o Protocolo, a CART passa a informar anualmente através de um questionário de pedido de informações, suas emissões anuais, a metodologia utilizada para mensurá-las, o alcance do inventário, se os dados foram validados por

uma certificadora, e eventuais metas, e com isso receberá uma pontuação na iniciativa. O Governo pretende identificar organizações líderes em estratégias para enfrentar as mudanças climáticas e estabelecer políticas públicas que visem à melhoria da competitividade das empresas por meio da utilização de tecnologias limpas.

BOX – Emissões evitadas no MetrôRio

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 transportes 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.

		2014	2015
Débito	Emissão produzida pelo MetrôRio (energia de tração dos trens)	22.383 tCO ₂ e	19.940 tCO ₂ e
Crédito	Emissão evitada pelo MetrôRio	88.389 tCO ₂ e	98.258 tCO ₂ e
Resultado	Emissão líquida (evitada pelo metrô rj)	66.036 tCO ₂ e	78.318 tCO ₂ e
Emissão evitada por passageiro – Km		26 gCO ₂ e	31 gCO ₂ e
Relação entre a emissão de CO ₂ e evitada e a emissão produzida pelo MetrôRio		4,0	4,9

A relação entre débito e crédito indica que para cada tonelada de CO₂e produzida pelo MetrôRio em 2015, cerca de 4,9 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 78,3 mil toneladas de CO₂e, comprovando os benefícios ambientais da operação do MetrôRio.

O aumento da emissão líquida evitada em 2015 ocorreu principalmente em função da redução do fator médio anual de emissão da eletricidade em torno de 8,2% em comparação com o ano de 2014. Outro fator que colaborou para a melhoria do resultado foi o aumento de aproximadamente 2% no número de passageiros por quilômetro.

Saiba mais em:

Emissões

G4-EN15, G4-EN16, G4-EN17

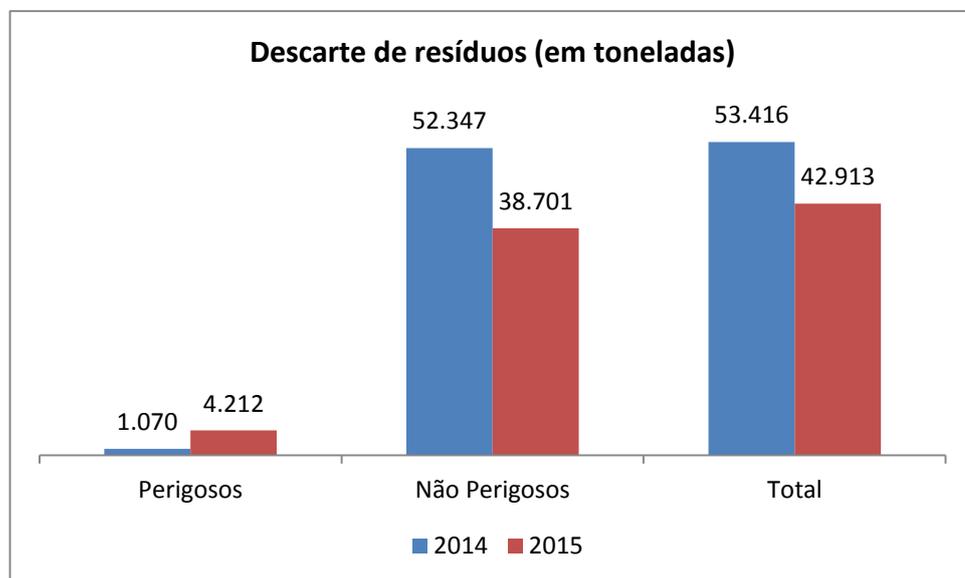
Resíduos

[GRI G4–DMA Resíduos]

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. O total de resíduos descartados em 2015 foi menor que em 2014, mesmo com a entrada em operação da Via 040, devido ao fim de obras no MetrôRio e na CRT, ao menor movimento operacional de GRU Airport e à instalação de malhas metálicas para evitar que pedestres descartem lixo na pista da LAMSAC.

Cada empresa gere seus resíduos e métodos de destinação de formas diferentes. Essas formas estão abordadas com detalhes no Índice GRI – Resíduos.

[GRI G4-EN23]



Descarte de resíduos por método de disposição e classificação do resíduo (em toneladas)			
Método de disposição	Perigosos	Não Perigosos	Total geral
Reutilização	102,14	1.247,69	1.349,83
Reciclagem	1.444,00	2.887,45	4.331,45
Descontaminação e reciclagem	1.731,33	0,41	1.731,74
Compostagem	0,00	24,54	24,54
Coprocessamento	123,08	0,00	123,08
Re-refino	13,95	0,01	13,96
Incineração	124,61	0,00	124,61
Aterro sanitário	1,97	31.424,58	31.426,55
Aterro controlado	0,00	2.661,87	2.661,87
Armazenamento no local	1,16	0,00	1,16
Autoclavagem	279,30	0,00	279,30
Outros	390,62	454,47	845,09
Total descartado	4.212,16	38.701,02	42.913,18

Saiba mais em:

Resíduos

G4-EN23

Biodiversidade

[GRI G4–DMA Biodiversidade]

[GRI G4-EN14]

Total de espécies classificadas – 367 (*)

Classificação das espécies

Criticamente ameaçadas – 8

Ameaçadas – 27

Vulneráveis – 51

Quase ameaçadas – 25

Mínimo de preocupação – 256

() As empresas do grupo mapearam e monitoram as espécies de fauna e flora ameaçadas de extinção, tendo como base as principais referências e listas de animais ameaçados: Lista do MMA (Ministério do Meio Ambiente), Lista Estadual do Estado de São Paulo, publicada por meio do Decreto nº 60.133 de 07/02/2014, Livro Vermelho da Fauna Ameaçada de Extinção do Estado de São Paulo (Governo do Estado de São Paulo, 2010), Fauna Ameaçada de Extinção (IBGE, 2006 e 2007), Levantamento das Unidades de Conservação de Proteção Integral e da fauna existente (ViaFauna, 2015) e da Lista Vermelha da IULCN (União Internacional para Conservação da Natureza e dos Recursos Naturais),*

Quatro empresas do grupo Invepar possuem operações ou instalações em áreas de proteção da biodiversidade - CLN, CART, CRT e CRA. A BA-099 – administrada pela CLN – intercepta, ao longo do seu trecho, cinco UCs (Unidades de Conservação) inseridos no bioma de Mata Atlântica, o que equivale a mais de 80% de sua extensão. 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 rodovia BR-116/RJ, por sua vez, atravessa um trecho do Parque Nacional da Serra dos Órgãos e margeia o Parque Estadual dos Três Picos. O Complexo Viário de Suape, gerido pela CRA, está inserido em Áreas de Preservação Permanentes, incluindo mangues e resquícios de Mata Atlântica.

A Invepar tem como premissa seguir as legislações específicas e manter um diálogo participativo com as comunidades inseridas em sua área de influência e com as gestões das Unidades de Conservação.

Box - Proteção e resgate de fauna nas rodovias da Invepar

A cada segundo, 15 animais silvestres morrem atropelados nas rodovias que cortam o Brasil, o que equivale a 1,3 milhão de atropelamentos fatais por dia ou 475 milhões de mortes por ano, de acordo com levantamento do Centro Brasileiro de Estudos em Ecologia em Estradas (CBEE), da Universidade Federal de Lavras (MG). Cada animal atropelado, além da perda para o bioma, representa um grande risco para os usuários das rodovias. A CART apoia o

Projeto Malha, coordenado pela CBEE, cujo objetivo é criar um protocolo de coleta de dados e desenvolver um banco de dados para armazenar e difundir os atropelamentos de fauna no País.

Uma gestão cuidadosa neste tema, reforça a segurança e integridade dos usuários nas nossas estradas. Atualmente, uma das medidas mais efetivas para evitar atropelamento consiste na implantação de dispositivos de passagem para travessia dos animais, combinados com cercas de condução. Dessa forma, os animais identificam a estrutura e passam a utilizar o caminho protegido para travessia. Já para os usuários, são instaladas placas de sinalização, assim como incentivo à direção defensiva.

Apesar de todas as iniciativas de proteção à fauna, não é possível eliminar totalmente o risco de atropelamentos na via. Quando ocorre uma colisão, é preponderante ter uma equipe capacitada para recolher, acondicionar o animal no transporte e encaminhá-lo para entidades parceiras de cada empresa – hospitais veterinários, universidades, zoológicos – para que os animais possam ser tratados, reabilitados e, devolvidos à natureza.

- N° de ações de recolhimento e resgate de fauna = 9.882
- N° de atropelamentos de animais nos trechos sob concessão = 700
- N° de passagens específicas para animais = 127 (*)
(*) passagens secas para mamíferos com telas de condução e passagens úmidas para mamíferos e anfíbios

No segmento de aeroportos, 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.

Saiba mais em:

Biodiversidade

G4-EN14

Conformidade

[GRI G4–DMA Conformidade G4–EN29 G4–DMA Mecanismos de Queixas e Reclamações Relativas a Impactos Ambientais]

Assim como em 2014, nenhuma das empresas recebeu, em 2015, multas significativas decorrentes de não conformidades com leis e regulamentos ambientais. Apenas a CBN recebeu quatro notificações do Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos (Inema) ao longo de 2015.

Em 2015, o grupo Invepar recebeu oito queixas sobre impactos ambientais por meio de mecanismos formais. Foram considerados no reporte autos de notificação, de constatação ou de infração expedidos por órgãos ambientais competentes que exercem ações de controle e fiscalização (da União, Estado ou Município), o Ministério Público e as Agências Reguladoras às quais cada uma das concessões se vincula (Artesp, ANTT, Agetransp, entre outras). Todas as queixas foram abordadas pelas empresas que as receberam durante 2015, sendo que cinco foram resolvidas nesse mesmo ano. Também foram resolvidas duas queixas que haviam sido registradas antes de 2015, pelas empresas CART e MetrôRio.

Não é possível estabelecer uma comparação realista com os números de 2014, pois naquele ciclo foram considerados como mecanismos formais também mecanismos internos e externos das empresas, além do Canal de Ética do grupo Invepar.

[G4-EN34]

Número total de queixas sobre impactos ambientais registradas em mecanismos de reclamações formais em 2015 - 8

Número de queixas abordadas durante 2015 – 8

Número de queixas resolvidas durante 2015 – 5

Número total de queixas sobre os impactos ambientais registradas antes de 2015 que foram resolvidas durante o ano - 2

Saiba mais em:

Conformidade ambiental

G4-EN34