invepar

RELATÓRIO ANUAL 2012

SUDU 879976 2
45G1
NOMA

01

Invepar

Mensagem da Presidência _05
Visão, Missão e Valores _07
Perfil Invepar _08
Conquistas de 2012 _16

02

Negócios

Mercado _23
O setor em números _24
Desempenho da Invepar _27
Investimentos _33
Perspectivas _35

03

Governança Corporativa

Perfil de governança Invepar _37
Estrutura de governança _38
Ética e transparência _39
Partes interessadas _40
Plano de Comunicação _47

04

Gestão de pessoas

Perfil do público interno _49
Gestão por competências _51
Clima organizacional _55

05

Desempenho Socioambiental

Atuação da Invepar _57
Responsabilidade socioambiental _58
Gestão ambiental _63

06

Empresas do grupo

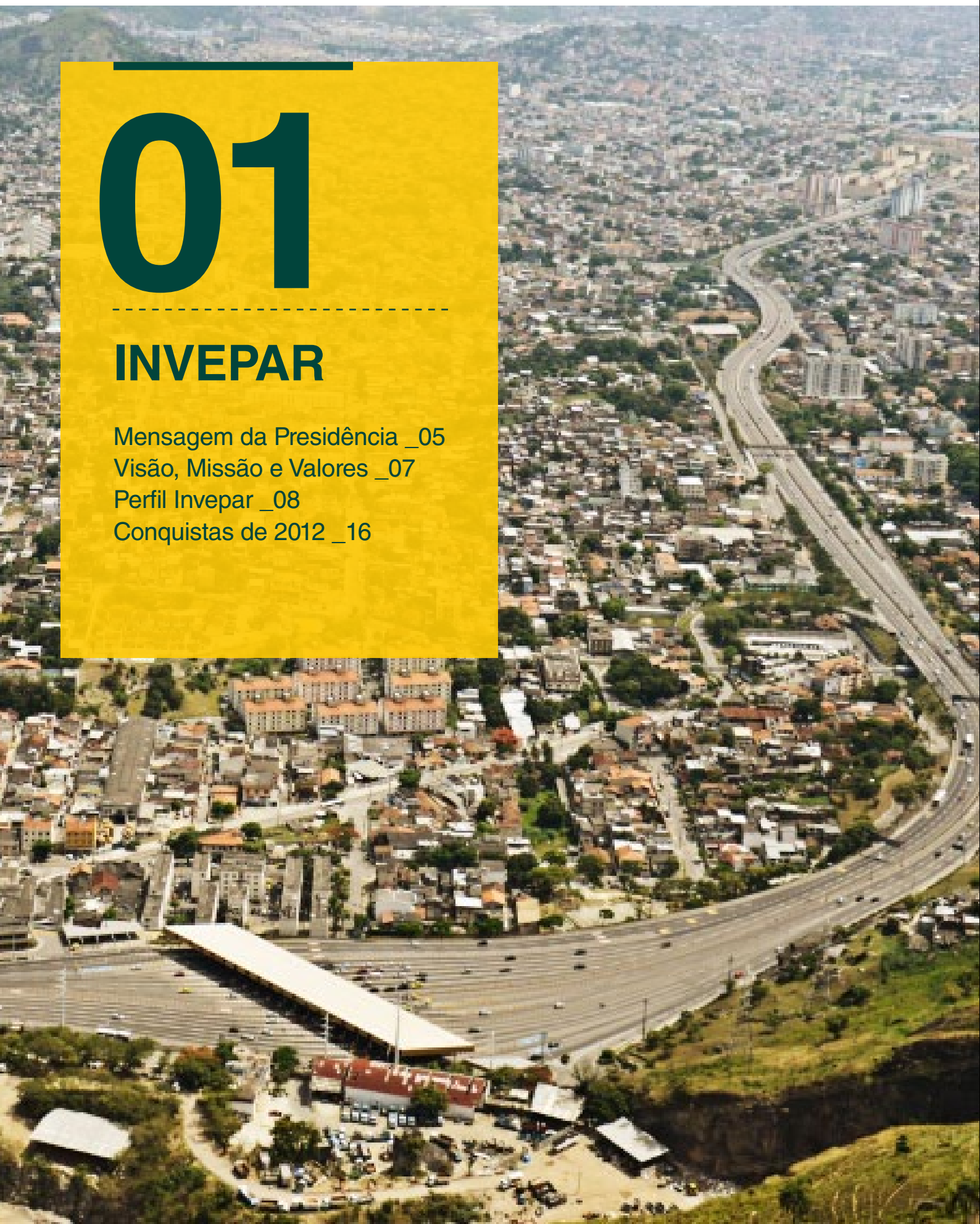
LAMSA _71
CLN _74
CART _76
MetrôRio _81
CBN _85
CRT _88
CRA _92

07

Anexos

Sobre o relatório _95
Índice remissivo GRI _96
Balanço Social Ibase _102
Demonstrações Financeiras _107
Contatos _107
Créditos _107

invepar



01

INVEPAR

Mensagem da Presidência _05
Visão, Missão e Valores _07
Perfil Invepar _08
Conquistas de 2012 _16

Mensagem da Presidência

[GRI 1.1]

2012: conquistas e desafios

2012 foi um ano muito importante para a Invepar. Conseguimos consolidar nossa presença nos setores em que já atuávamos e expandir nossa atuação para o setor aeroportuário. Conquistamos quatro novos projetos: as concessões do Aeroporto Internacional de São Paulo e da Via Expressa TransOlímpica, a incorporação da Via Parque Rímac, no Peru, e a outorga de opção de compra e venda de ações da Linha 4 do metrô do Rio de Janeiro. Todos esses projetos são de grande visibilidade e têm papel fundamental na mobilidade e na logística das regiões em que se situam.

O Aeroporto de Internacional de São Paulo, por exemplo, deverá ter um novo terminal para 12 milhões de pessoas em funcionamento até o início de 2014 e a TransOlímpica deverá estar pronta antes das Olimpíadas de 2016. O ganho para as pessoas será de grande relevância. Ao final da concessão, o aeroporto terá capacidade para movimentar 60 milhões de passageiros. A TransOlímpica contribuirá para a urbanização, maior facilidade de acesso e integração entre diversas regiões do Rio de Janeiro. A Via Parque melhorará o fluxo de veículos em Lima, capital do Peru, e, por fim, a Linha 4 do metrô facilitará o deslocamento de mais 300 mil passageiros por dia. Isso tudo dentro de operações conduzidas de acordo com as melhores práticas de gestão, profissionalismo e a qualidade que tem feito da Invepar uma das empresas que mais cresce no setor de infraestrutura de transportes do Brasil.

Enfrentamos desafios relacionados à realização de investimentos e dos recursos necessários nas operações em andamento e ao mesmo tempo melhorar o desempenho operacional e financeiro. Passamos por algumas situações desafiadoras, como a chegada e entrada em operação dos novos trens do MetrôRio, mas conseguimos contorná-los e atingir todas as nossas metas (*saiba mais na pág. 27*).

No segmento de Rodovias, o número total de veículos equivalentes pagantes cresceu 13,4%, ultrapassando os 147 milhões. No segmento de Mobilidade Urbana o resultado foi igualmente positivo, atingindo 185,9 milhões de passageiros transportados no exercício, número 3,3% superior em relação a 2011. Da mesma forma, no segmento de Aeroportos, GRU Airport atingiu 32,8 milhões de passageiros transportados durante o ano, representando um aumento de 9,2%.

O resultado desse esforço refletiu-se no desempenho financeiro positivo da Invepar. Em 2012, atingimos uma receita bruta consolidada de R$ 2,2 bilhões, um crescimento de 42,4% em relação a 2011. O EBITDA consolidado ajustado, desconsiderando o impacto IFRS, totalizou R$ 428,0 milhões, um aumento de 24,2%. No mesmo ano, o lucro líquido foi de R$ 24,6 milhões, representando um aumento de R$ 84,2 milhões em relação a 2011.

Nesse mesmo ano, demos o primeiro passo para iniciar um novo ciclo de crescimento. Lançamos nossa nova identidade de marca, com a qual assumimos que nossa essência como empresa é “Compromisso é confiança”. A Invepar ganhou um novo logo, amarelo e verde, associando-a ao seu setor e ao seu País. Queremos ser reconhecidos no mercado por nossos atributos: “Parceira”, “Mobilizadora” e “Arrojada”.

A Invepar se prepara agora para abrir capital, razão pela qual tem dado ainda maior atenção à governança corporativa. Já adotamos as melhores práticas nesse sentido, como a prestação de contas de acordo com as exigências da CVM (Comissão de Valores Mobiliários) e a manutenção de uma robusta estrutura de governança, com Conselho de Administração, Diretoria Executiva, Conselho Fiscal e comitês de assessoramento próprios. Em 2012, reforçamos nossas diretrizes da nossa maneira de fazer negócios com o lançamento corporativo do Código de Ética e Conduta, acompanhado de um canal de comunicação para sugestões e denúncias. Também somos signatários do Pacto Global, da ONU.

Cada vez mais as questões defendidas pelo Pacto, relacionadas a direitos humanos, meio ambiente, práticas de trabalho decente, entre outras, são uma preocupação para a Invepar. Todas as empresas do grupo procuram promover iniciativas de responsabilidade socioambiental de forma a reduzir os impactos negativos e a aumentar as influências positivas nas comunidades do entorno. Exemplo bem-sucedido foi o trabalho feito na Via Parque Rímac para reassentar as famílias desapropriadas em virtude das obras que estão sendo realizadas. Para tal, está sendo edificado um complexo de apartamentos, que poderão ser adquiridos pelo mesmo valor da residência atual, com recursos advindos da concessionária.

Nosso compromisso com questões como essa encontra eco no Instituto Socioambiental Invepar, por meio do qual investimos recursos próprios e incentivados em projetos de educação, esporte, cultura e meio ambiente. Com ele, procuramos contribuir para o desenvolvimento das comunidades do entorno de nossas concessões e construir com elas um relacionamento de longo prazo.

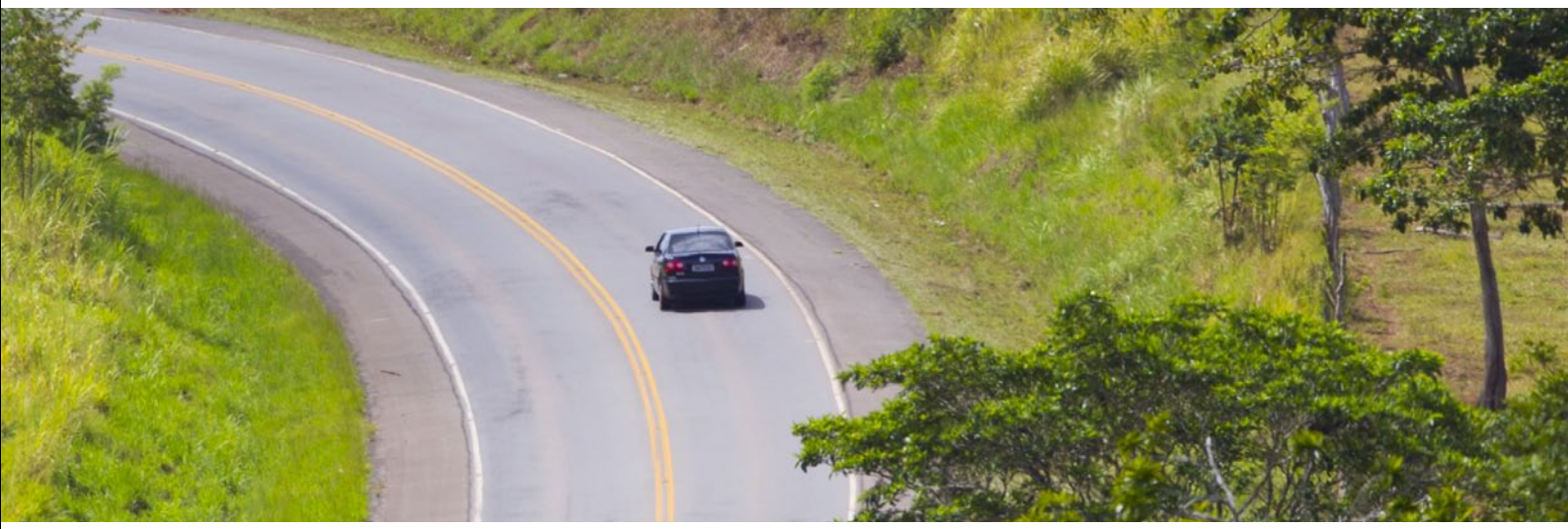
Temos as melhores expectativas para o futuro. Nossos segmentos de atuação são rodovias e vias expressas, mobilidade urbana e aeroportos, que apresentam uma série de oportunidades no Brasil. Ainda mais em um momento em que a infraestrutura ganha peso no discurso do Governo Federal, que anunciou planos de concessões como parte do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) da área de transportes nas principais regiões metropolitanas. Continuaremos a olhar especialmente para o País, mas também estaremos atentos à América Latina. Mantemos sempre o nosso foco na qualidade da prestação de serviços. A Invepar quer ser referência internacional nesse sentido, sempre comparada às melhores companhias. Fundamentalmente, queremos crescer gerando valor para nossos acionistas e a sociedade em geral.

Sabemos que um grande desafio para isso é encontrar e desenvolver talentos de acordo com a cultura e as competências que valorizamos. Mas temos também plena consciência do valor daqueles que já compõem nosso quadro funcional. Os objetivos do grupo estão sendo cumpridos devido à dedicação dos nossos profissionais. De acordo com a pesquisa de clima organizacional aplicada em 2012, eles já possuem, em sua maioria, um sentimento de pertencimento à Companhia, o que para a Invepar é muito importante. Estamos, ainda, solidificando nossa imagem como grupo, o que nos levou a criar uma nova identidade de marca e a expor mais o nome Invepar. Com isso, fortalecemos nossa imagem e credibilidade no mercado.

Temos orgulho do papel que desempenhamos no crescimento dos países onde operamos. Uma economia forte pede uma infraestrutura à altura, que permita conectar pessoas, modais e transportar os produtos cultivados e produzidos de um ponto a outro. Queremos continuar contribuindo para uma mobilidade sustentável, com soluções que se complementem e permitam uma acessibilidade ampla e irrestrita. Temos certeza de estar no caminho certo e de contar com o apoio dos nossos funcionários, acionistas e poderes concedentes. Você encontrará mais informações sobre o nosso grupo e seu desempenho em 2012 ao longo deste relatório, que, pela primeira vez, foi produzido de acordo com as diretrizes da GRI (*Global Reporting Initiative*), metodologia com viés na sustentabilidade.

Desejo a todos uma ótima leitura.

Gustavo Rocha
Presidente da Invepar



Visão, Missão e Valores

Visão

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

Missão

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

Valores

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

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

Perfil Invepar

Mobilidade inteligente

Recentes conquistas reforçam estratégia de crescimento do grupo, que nos últimos anos aumentou o número de concessões de transporte em seu controle de duas para dez. Novos negócios expandem a atuação para novos segmentos de mobilidade e para além do território nacional.

[GRI 2.2 2.3 2.5 2.7 2.8 2.9]

A Invepar, um dos maiores operadores privados de infraestrutura de transporte na América Latina, obteve em 2012 quatro novas conquistas, de significativa relevância tanto para os seus negócios como para a infraestrutura das regiões onde se localizam. A Companhia ingressou, estrategicamente, no setor aeroportuário, vencendo o leilão para administrar e operar o Aeroporto Internacional de São Paulo, o maior da América Latina. A Invepar também incorporou a concessionária controladora da Via Parque Rímac, em Lima (Peru), dando seu primeiro passo para a internacionalização de suas operações. Venceu, ainda, a licitação para implantar e conduzir a Via Expressa Transolímpica, no Rio de Janeiro. A Invepar também assinou o contrato de outorga de opções de compra e venda de ações de emissão da Concessionária Rio Barra S.A., responsável pela construção da Linha 4 do metrô do Rio de Janeiro, afirmando-se como a única operadora de metrô do Estado do Rio de Janeiro (*conheça mais detalhes de cada um desses negócios nos links www.gru.com.br, www.viaparquerimac.com.pe e www.metrolinha4.com.br*).

A Invepar possui atualmente dez concessionárias. O grupo iniciou suas operações em 2000 com a LAMSA (Linha Amarela S.A. - RJ) e a CLN (Concessionária Litoral Norte - BA) e atualmente controla também o MetrôRio (Concessão Metroviária do Rio de Janeiro S.A. - RJ), a CART (Concessionária Auto Raposo Tavares S.A. – SP), a CBN (Concessionária Bahia Norte - BA),

a CRT (Concessionária Rio – Teresópolis S.A. – RJ) e a CRA (Concessionária Rota do Atlântico – PE). Entre 2009 e dezembro de 2012, investiu mais de R$ 6,3 bilhões em seus empreendimentos, incluindo valores de aquisições e outorgas de concessão entre recursos próprios e de terceiros.

A ampliação dos negócios deve prosseguir nos próximos anos, acompanhando o bom momento da economia nacional e os investimentos já anunciados pelo Governo Federal no setor de infraestrutura de transportes.

A Invepar trabalha com o conceito de mobilidade inteligente, que visa oferecer meios de deslocamento de pessoas e bens para a realização de atividades cotidianas, como trabalho, abastecimento, educação, saúde, cultura, recreação e lazer por meio do aproveitamento eficiente dos espaços disponíveis para a infraestrutura de transportes nas cidades.

Com as aquisições, incorporações e vitórias em licitações registradas nos últimos quatro anos, a Invepar vem se estabelecendo como referência em seu setor de atuação e como um dos maiores operadores privados de infraestrutura de transporte no Brasil. É o maior operador privado de metrô no Brasil, opera o maior aeroporto da América Latina e está entre as cinco maiores concessionárias de rodovias, com 1.027 quilômetros sob sua administração. A demanda por seus serviços aumentou em 2012, com o registro da passagem de 147 milhões de veículos equivalentes pagantes por suas rodovias, 17 milhões a mais do que no ano anterior. No MetrôRio, o salto foi 7 milhões de passageiros, totalizando 186 milhões de pessoas transportadas ao longo do ano. Em 2012, a Invepar registrou receita bruta consolidada proporcional de R$ 2,2 bilhões, um crescimento de 42,4% em relação ao exercício 2011. A perspectiva é de que esses índices aumentem nos próximos anos, com os investimentos em andamento e previstos para acontecerem nas diversas concessões do grupo.

A Invepar está presente em quatro estados brasileiros e no Peru, contando em 2012 com mais de 5 mil funcionários. A Companhia atua de acordo com os mais elevados preceitos éticos e está se preparando para abrir capital na BM&FBovespa. O grupo também mantém o Instituto Invepar, por meio do qual coloca em prática uma série de programas de responsabilidade socioambiental, especialmente voltados às comunidades do entorno de suas concessões.

Em 2012, a Invepar criou uma nova identidade de marca, na qual estão definidas sua essência e seus atributos. Para a Invepar, “Compromisso é confiança” e sua marca deve mostrar ao mercado suas qualidades de “Parceira”, “Mobilizadora” e “Arrojada”.

Com as aquisições, incorporações e vitórias em licitações registradas nos últimos quatro anos, a Invepar vem se estabelecendo como referência em seu setor de atuação e como um dos maiores operadores privados de infraestrutura de transporte no Brasil

MOBILIDADE INTELIGENTE

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

A Invepar tem a certeza de que a integração entre diferentes meios de transporte com agilidade, conforto e segurança é o melhor caminho para transformar investimentos em respostas eficientes para os enormes gargalos de infraestrutura em transporte que o Brasil apresenta. Essa postura está em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que prega uma mobilidade sustentável, definida como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que permitam proporcionar o acesso ao espaço urbano. Esse acesso deve ser amplo e socialmente inclusivo, sem segregações espaciais, e ecologicamente sustentável.

Áreas de atuação da Invepar

Rodovias

O Governo brasileiro anunciou, em 2012, plano de investimentos em concessões de ferrovias e rodovias. Responsável pela maior parte da carga transportada no País, este último modal representa um papel fundamental na logística nacional. Hoje, dos 214 mil quilômetros de estradas pavimentadas da malha nacional, apenas 15 mil são administrados pela iniciativa privada. A Invepar administra cerca de 1000 km de rodovias e vias urbanas brasileiras e 25 km no Peru.

Nessa área de atuação também estão incluídas as vias expressas urbanas, como a Linha Amarela, uma das vias expressas mais importantes do Rio de Janeiro, por onde trafegam todos os dias mais de 430 mil veículos; a Via Expressa Transolímpica, que estará pronta até o final de 2016 e terá um importante papel no desenvolvimento da Zona Oeste da cidade; e a Via Parque Rímac, que já está em operação e que está em processo de expansão. A obra de expansão é considerada a obra de infraestrutura urbana mais importante do Peru, com um total de 25 quilômetros de extensão que corta 11 bairros de Lima, conectando-os ao porto e ao aeroporto internacional.

CLN
Localização
Bahia
Concessão
91,5% Invepar e 8,5% Odebrecht Transport
Objeto
BA-099 (Estrada do Coco – Linha Verde)
Extensão
217 km
Período de concessão
2000 a 2035

CART
Localização
São Paulo
Concessão
100% Invepar
Objeto
SP-225, SP-327 e SP-270 (Oeste de SP)
Extensão
444 km
Período de concessão
2009 a 2039

CBN
Localização
Bahia
Concessão
50% Invepar e 50% Odebrecht Transport
Objeto
Sistema BA-093 (BA-512, BA-524, BA-526 e BA-535)
Extensão
121,4 km
Período de concessão
2010 a 2035

CRT
Localização
Rio de Janeiro
Concessão
24,9% Invepar, 21,4% Carioca Christian-Nielsen Concessões, 16,9% Strata Construção e Concessão Integradas, 11,9% Queiroz Galvão Participações e Concessões, 9,5% Construtora Queiroz Galvão, 11,0% CRT Fundo de Investimento em Participações e 4,5% outros
Objeto
Rodovia Santos Dumont BR-116/RJ (Rio-Teresópolis)
Extensão
142,5 km
Período de concessão
1996 a 2021

CRA
Localização
Pernambuco
Concessão
50% Invepar e 50% Odebrecht Transport
Objeto
Acesso ao Porto de Suape
Extensão
45 km
Período de concessão
2011 a 2046

Vias urbanas

LAMSA
Localização
Rio de Janeiro
Concessão
100% Invepar
Objeto
Corredor urbano expresso entre Barra da Tijuca e Ilha do Fundão
Extensão
20 km
Período de concessão
1997 a 2037

A Via Parque Rímac é considerada o projeto de infraestrutura urbana mais importante do Peru

Via Parque Rímac
Localização
Lima (Peru)
Concessão
100% Invepar
Objeto
Via expressa urbana que liga as principais radiais que chegam a Lima, conectando-as ao porto e ao aeroporto internacional.
Extensão
25 km
Período de concessão
2009 a 2049*

*Em fevereiro de 2013, foi assinado um Aditivo Contratual que amplia o prazo da concessão de 2039 para 2049.

A Transolímpica fará a conexão direta entre os Centros Olímpicos da Barra da Tijuca e de Deodoro, prevista no Plano Olímpico da Rio 2016

Via Expressa Transolímpica
Localização
Rio de Janeiro
Concessão
33,34% Invepar, 33,33% CCR e 33,33% Odebrecht Transport
Objeto
Corredor urbano entre a Avenida Brasil e a Avenida Salvador Allende, que liga Magalhães Bastos a Jacarepaguá.
Extensão
13 km
Período de concessão
2012 a 2047

Mobilidade urbana

Nesse segmento, a Invepar controla o MetrôRio, que transporta mais de 180 milhões de passageiros por ano. O grupo é o primeiro colocado em número de passageiros transportados em concessões privadas de metrô no Brasil e quinto maior operador privado do mundo.

A Companhia também assinou, em 2012, o contrato de outorga para opção de compra e venda da Concessionária Rio Barra S.A., a responsável pela construção da Linha 4 do metrô do Rio de Janeiro. O projeto ligará a Barra da Tijuca, na Zona Oeste, a Ipanema, na Zona Sul, transportando mais de 300 mil pessoas por dia e retirando das ruas cerca de dois mil veículos por hora.

Com a conquista do direito de exploração da Linha 4, a Invepar se mantém como único operador metroviário no Rio de Janeiro

MetrôRio
Localização
Rio de Janeiro
Concessão
100% Invepar
Objeto
Linhas 1 e 2
Extensão
Linha 1: 16 km (19 estações); Linha 2: 30,2 km (16 estações). Considerando trecho compartilhado - extensão total: 40,9 km
Período de concessão
2009 a 2038

Aeroportos

A Invepar prevê investir R$ 6 bilhões* no aeroporto até 2032, aumentando sua capacidade de 30 milhões para 60 milhões de passageiros

A Invepar administra o GRU Airport - Aeroporto Internacional de São Paulo - desde o final de 2012 e vai operá-lo por 20 anos. Passam por ele anualmente mais de 32 milhões de passageiros, número que saltará para 60 milhões quando todos os investimentos previstos estiverem concluídos.

* R$ 6 bilhões em valores nominais, o equivalente a R$ 4,5 bilhões em valores reais.

60 milhões

A Invepar prevê investir R$ 6 bilhões no aeroporto até 2032, aumentando sua capacidade de 30 milhões para 60 milhões de passageiros

Aeroporto Internacional de São Paulo
Localização
Guarulhos (São Paulo)
Concessão
Consórcio composto pela Invepar e pela ACSA (Airport Company South Africa), detentor de 51% do capital da SPE (Sociedade de Propósito Específico) frente a 49% da Infraero. Desses 51%, 90% pertencem à Invepar e 10% à ACSA.
Objeto
Ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto
Extensão
Atual de 30 Mpax (milhões de passageiros) – previsto 60 Mpax.
Período de concessão
2012 a 2032

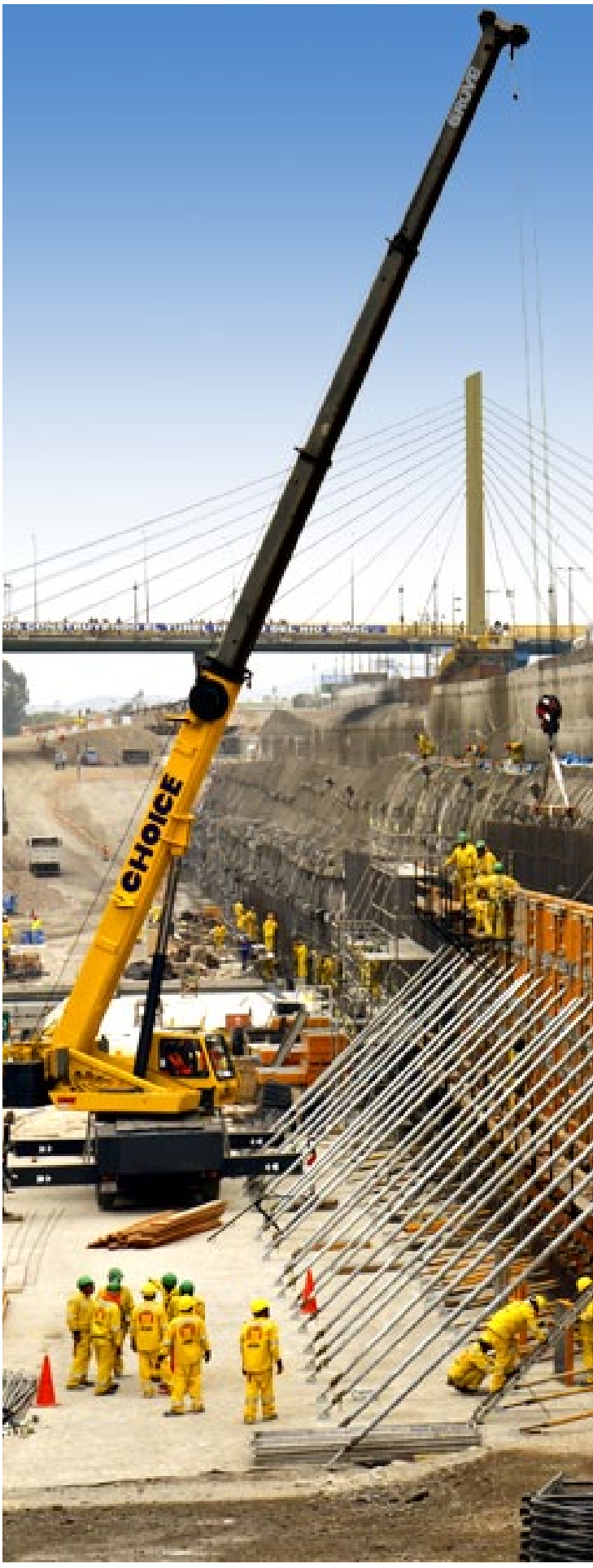
Doze anos de evolução

Trajetória da Invepar revela estratégia de crescimento e expansão dos negócios

As quatro conquistas da Invepar em 2012 – Aeroporto Internacional de São Paulo, Via Parque Rímac (Peru), Via Expressa Transolímpica e Linha 4 do Metrô (RJ) – reforçaram a estratégia de crescimento do grupo, que prevê investimentos em novos projetos de infraestrutura de transportes nacional e internacionalmente. A Invepar também criou duas novas empresas, a PEX (Passe Expresso), responsável pelo serviço de passagem em pistas automáticas e exclusivas na praça de pedágio da Linha Amarela S.A. (RJ), na ponte Rio Niterói (RJ), na Via Lagos (RJ) e nas praças de pedágio da Concessionária Bahia Norte (BA), e a Metrobarra S.A., que proverá material rodante e sistemas para a operação da Linha 4.

A Companhia foi constituída em 2000 para operar inicialmente duas concessões: LAMSA (Linha Amarela S.A), no Rio de Janeiro, e a CLN (Concessionária Litoral Norte), na Bahia. Com o reforço de capital e a estruturação de um plano estratégico de crescimento, ao final de 2011, o portfólio da Invepar já contava com outras cinco empresas dos segmentos de concessão de rodovias e de transporte de passageiros sobre trilhos: a CART (Concessionária Auto Raposo Tavares), em São Paulo; o MetrôRio, no Rio de Janeiro; a CBN (Concessionária Bahia Norte), na Bahia; a CRT (Concessionária Rio-Teresópolis), no Rio de Janeiro; e a CRA (Concessionária Rota do Atlântico), em Pernambuco. Com as novas conquistas de 2012, a quantidade de concessões em portfólio saltou de dois, no início das operações, para 10, assim como o número de empresas ligadas ao grupo chegou a 12.

O Passe Expresso possibilita a passagem pelo pedágio em pistas automáticas exclusivas, eliminando a necessidade de o usuário parar na praça de pedágio



Conquistas de 2012

GRU Airport – Aeroporto Internacional de São Paulo

[GRI 2.9]

A Invepar conquistou, em fevereiro de 2012, a concessão do Aeroporto Internacional de São Paulo, localizado em Guarulhos, São Paulo. Trata-se do maior aeroporto da América Latina, onde foram realizados 274 mil pousos e decolagens entre janeiro e dezembro de 2012. Ao todo, 32,8 milhões de passageiros foram transportados. A duração da concessão é de 20 anos.

O Aeroporto insere o grupo em uma nova área de atuação, abrindo-o às oportunidades que se projetam para o setor, que deve passar por novas licitações nos próximos anos. A administração ficará a cargo do consórcio composto pela Invepar e pela ACSA (*Airport Company South Africa*), detentor de 51% do capital da SPE (Sociedade de Propósito Específico) frente a 49% da Infraero. Desses 51%, 90% pertencem à Invepar e 10% à ACSA.

A ACSA possui ampla experiência nessa função, sendo responsável pela operação de nove aeroportos da África do Sul, entre eles três dos principais aeroportos internacionais – de O.R. Tambo (Johanesburgo), Cape Town e King Shaka (Durban). Também opera, desde 2006, o aeroporto de Mumbai, na Índia. Os aeroportos controlados pela companhia são internacionalmente reconhecidos pela eficiência operacional e qualidade de atendimento ao usuário.

A Concessionária Aeroporto Internacional de Guarulhos, como foi batizada a parceria entre Invepar e ACSA, assumiu o controle das operações em 15 de novembro de 2012. O controle definitivo se dará em 15 de fevereiro de 2013*. A empresa prevê investir R$ 6 bilhões no aeroporto até 2032, dos quais cerca de R$ 3 bilhões serão investidos até a Copa de 2014. Os recursos serão destinados a um conjunto importante de melhorias, que inclui a construção de um novo terminal de passageiros e de um estacionamento. Nesse sentido, já em dezembro de 2012, a Companhia contratou o primeiro empréstimo ponte junto ao BNDES (Banco Nacional do Desenvolvimento) no valor de R$ 1,2 bilhão, do qual R$ 450 milhões já foram liberados.

Os principais investimentos incluem a construção do novo Terminal 3, com capacidade para atender 12 milhões de passageiros ao ano, obra já iniciada e com conclusão em 2014; um edifício-garagem, que irá adicionar cerca de 2.600 novas vagas de estacionamento, com conclusão prevista para maio de 2013; 22 novas pontes

* Controle efetivamente transferido na data indicada.

de embarque; novo pátio para aeronaves, com 36 posições; alargamento e ampliação das pistas; dois hotéis de alto padrão, um com 50 quartos, localizado na área restrita, voltado para passageiros em conexão internacional, e outro com 350 quartos, na área externa do Terminal 3; retrofit dos Terminais 1 e 2, com aumento das áreas de liberação de bagagem, controle de passaporte, raio X e ampliação das áreas comerciais e de serviços; um centro de convenções e um shopping center.

Quando os investimentos estiverem concluídos, a capacidade do aeroporto saltará de 30 para 60 milhões de passageiros. O aeroporto também será capaz de comportar 130 aeronaves, frente as 61 atuais posições. As vagas de estacionamento aumentarão de 4.100 para 20.000 até o fim da concessão.

A Concessionária do Aeroporto Internacional de São Paulo em números

	Capacidade de passageiros	Posições para aeronaves	Vagas de estacionamento	Investimentos
Antes da concessão	30	61	4.100	-
Até 2014	42	97	10.000	R$ 3 bilhões*
Até o final da concessão	60	130	20.000	R$ 6 bilhões**

* R$ 3 bilhões em valores nominais, o equivalente a R$ 2,9 bilhões em valores reais.

** R$ 6 bilhões em valores nominais, o equivalente a R$ 4,5 bilhões em valores reais.

A Invepar conquistou, em fevereiro de 2012, a concessão do Aeroporto Internacional de São Paulo, localizado em Guarulhos, São Paulo. Trata-se do maior aeroporto da América Latina, onde foram realizados 274 mil pousos e decolagens entre janeiro e dezembro de 2012. Ao todo, 32,8 milhões de passageiros foram transportados. A duração da concessão é de 20 anos

Como estratégia para ampliar as receitas na área comercial, está em andamento um projeto para oferecer aos visitantes um *mix* maior e mais adequado de lojas, bares, restaurantes, livrarias e serviços em geral. Nesse contexto, foi realizada, em novembro de 2012, a renovação dos contratos relativos à área de varejo *duty free* (de produtos com isenção ou redução de impostos) com a Dufry nos terminais atuais. Com base no novo acordo, essa empresa continuará operando o *duty free* até 2016 e terá sua área de vendas ampliada em aproximadamente 2,1 mil m^2. Atualmente, a Dufry opera um total de oito lojas somente nesse aeroporto, com uma área de vendas de aproximadamente 4,5 mil m^2. A expansão da área comercial ocorrerá nas seções de embarque e desembarque do Terminal 2, permitindo que a Dufry aumente ainda mais a sua linha de produtos e ofereça aos clientes internacionais as marcas mais vendidas. As novidades deverão ser inauguradas até o final de 2013.

Já ao assumir as operações do aeroporto, a Concessionária decidiu adotar uma nova marca para ele, que passou a se chamar GRU Airport – Aeroporto Internacional de São Paulo, em linha com o padrão internacional usado pelos principais aeroportos do mundo.

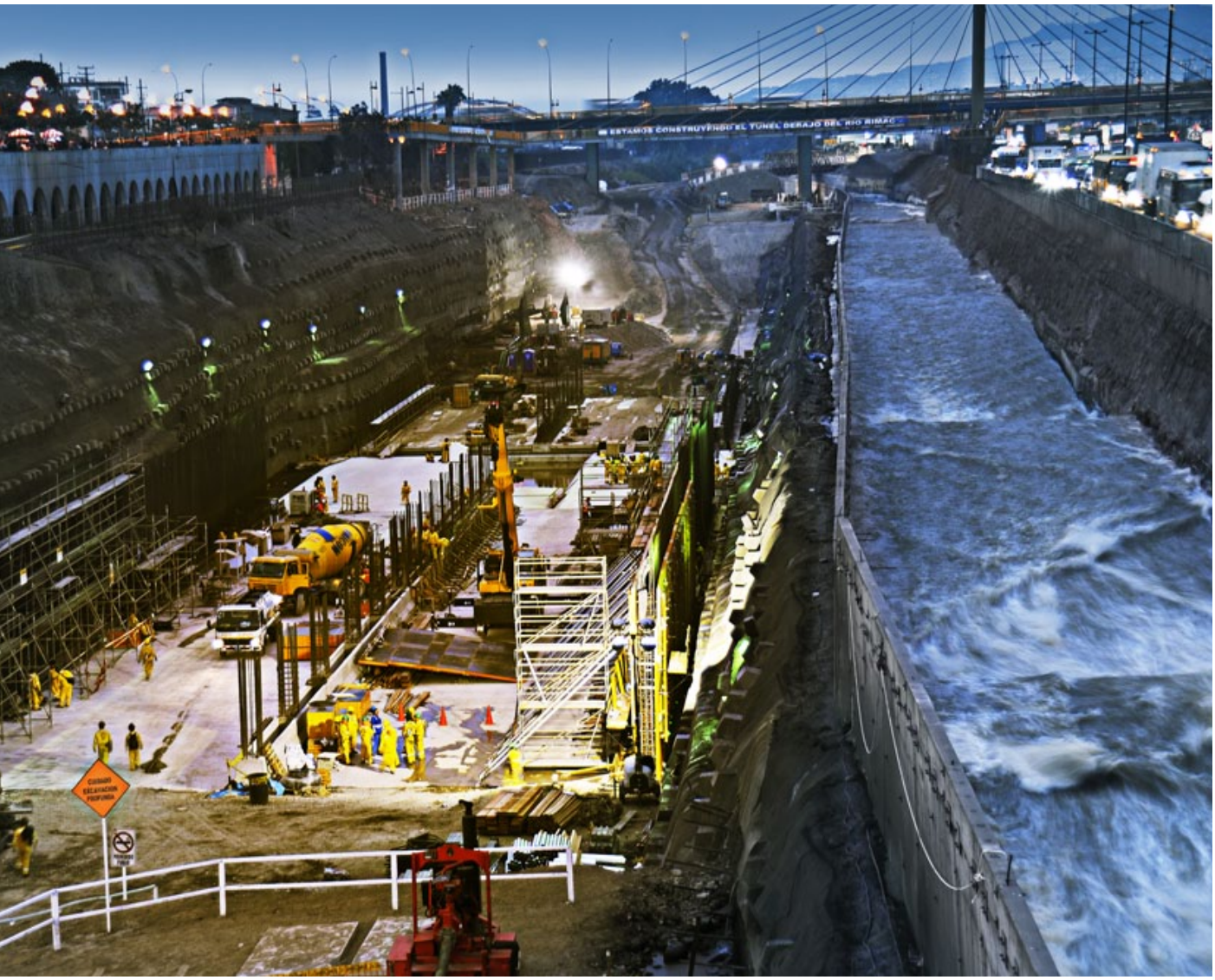
Para gerir a empresa responsável pelo aeroporto, foi feito um trabalho de recrutamento interno, com o propósito de direcionar pessoas já formadas na cultura Invepar e com os conhecimentos necessários para assumir posições estratégicas. Quando concluir todas as contratações, a empresa controladora do aeroporto empregará cerca de 1.800 pessoas diretamente, pois algumas funções anteriormente terceirizadas serão primarizadas.

Via Parque Rímac

[GRI 2.9]

Março de 2012 foi marcado pela finalização do processo de incorporação da V.P.R. Brasil Participações S.A. Essa empresa detém 100% do capital social da Linea Amarilla S.A.C. (Lamsac), sociedade de propósito específico constituída em 2009 para explorar até 2039 a concessão para construir, manter e operar a via expressa denominada Via Parque Rímac, em Lima, no Peru. A Via Parque Rímac internacionaliza as atividades do grupo, em sintonia com sua Visão de "Ser líder e referência internacional no segmento de infraestrutura de transportes".

Localizada na região metropolitana de Lima, capital peruana, a via é considerada o projeto de infraestrutura urbana mais importante do país, pois prevê não apenas melhorias na mobilidade, como também a recuperação de todo o entorno do Rio Rímac e investimentos na área social. Ao todo, serão 25 quilômetros de via expressa, que ligarão as principais radiais que chegam a Lima, seguindo para o Porto de Callao e para o Aeroporto Internacional. Destes, nove quilômetros serão de novas vias, três de pontes e viadutos, quatro de ampliação de pista e dois de um túnel sob o Rio Rímac. Em toda a sua extensão, a via contará com equipamentos e sistemas de controle operacional, de comunicação e de segurança. Estão previstas nove praças de pedágio, das quais cinco já estão em funcionamento. Quando a concessão estiver em plena operação, 80% da receita será proveniente dessas cinco praças. Os investimentos devem chegar a cerca de US$ 703 milhões. Devido às suas características, o projeto possui grande similaridade com a experiência da Invepar na operação da Linha Amarela, no Rio de Janeiro.



Relacionamento com a comunidade

Um dos principais desafios de uma obra como a da Via Parque são as desapropriações e a realocação de moradores. É preciso criar um relacionamento próximo com essas pessoas, de forma a fazê-las compreender os benefícios da via e as vantagens da opção de moradia oferecida pela empresa. Também é preciso desenvolver iniciativas que minimizem os impactos em suas vidas.

Para enfrentar o problema das desapropriações, a Via Parque Rímac está construindo 465 apartamentos, sendo 417 no complexo familiar Patio Unión e 48 no Edificio Multifamiliar Acomayo. Esses empreendimentos já contam, respectivamente, com 81 e 48 residências prontas. Mais de 40 famílias já foram assentadas no Acomayo e 81 solicitam mudança para o Patio Unión. Outras 32 famílias estão residindo em acomodações pagas pela empresa (com valor semelhante ao avaliado para o imóvel anterior).

Além disso, as obras da Via Parque Rímac estão gerando 1.071 empregos diretos e 231 indiretos. Também está sendo colocada em prática uma série de ações de responsabilidade socioambiental, como o projeto de agricultura urbana nas escolas, de ensino do cultivo de produtos sem intervenção química, que posteriormente são comercializados, gerando renda. Há também a preocupação de educar os alunos sobre questões de higiene, manejo do lixo e as doenças que podem ser causadas por ele. Futuramente, serão adotadas medidas de reciclagem.

A Via Parque Rímac está colocando em prática uma série de ações de responsabilidade socioambiental, como o projeto de agricultura urbana nas escolas e a educação aos alunos sobre questões de higiene, manejo do lixo e as doenças que podem ser causadas por ele

Estão sendo oferecidos cursos de computação com o objetivo de capacitar professores, alunos e pais da comunidade. Os projetos de capacitação são direcionados especialmente às mulheres, para que elas possam contribuir com a renda familiar. Nesse sentido, a Via Parque Rímac se uniu à prefeitura no programa *Mujer Emprende* (Mulher Empreende), que oferece cursos de culinária, confeitaria, artesanato e primeiros socorros.

Via Expressa Transolímpica

[GRI 2.9]

A Invepar contribuirá diretamente com as melhorias em infraestrutura no Rio de Janeiro, resultantes da escolha da cidade para sediar as Olimpíadas de 2016. A Invepar é líder do consórcio ganhador da Via Expressa Transolímpica em conjunto com a Odebrecht TransPort e a CCR. Esse consórcio venceu, em abril de 2012, a licitação municipal para implantação e operação da Via Expressa Transolímpica, que ligará as regiões da Avenida Brasil, em Magalhães Bastos, à Avenida Salvador Allende, em Jacarepaguá. Considerada a maior obra viária da cidade nos últimos 30 anos, a implantação do corredor está prevista no Plano Olímpico da Rio 2016, pois fará a conexão direta entre os Centros Olímpicos da Barra da Tijuca e de Deodoro.

O contrato tem duração de 35 anos e, durante esse período, o consórcio será responsável por executar as obras de implantação da via, incluindo os sistemas de operação e manutenção. Entre as principais obras, estão a construção de 13 quilômetros de pistas, com 2 faixas por sentido para veículos e outra adicional para o BRT (corredor expresso de ônibus, em português); de um túnel de 1,53 quilômetros de extensão; e de 48 pontes e viadutos. O corredor cortará os bairros da Barra da Tijuca, Recreio dos Bandeirantes, Camorim, Curicica, Taquara, Jardim Sulacap, Magalhães Bastos, Vila Militar e Deodoro, beneficiando diretamente mais de 400 mil pessoas.

A Invepar tem 33,34% do capital da SPE (Sociedade de Propósito Específica), frente a 33,33% da Odebrecht TransPort e 33,33% da CCR. O projeto de buscar a licitação da Transolímpica nasceu por meio de um PMI (Procedimento de Manifestação de Interesse) elaborada pela Invepar, instrumento legal que permite ao setor privado desenvolver estudos de viabilidade técnica e financeira de projetos de interesse público. Trata-se de instrumento inovador, que possibilita a proatividade e a criação de vantagens competitivas.

Por meio desse instrumento, o Estado incitou e criou condições para a iniciativa privada fazer estudos e modelagens para exploração de infraestrutura. Em alguns estados brasileiros, é conhecido por MIP (Manifestação de Interesse da Iniciativa Privada).

Para desenvolver a Transolímpica, foram avaliadas diversas alternativas de traçado em busca da melhor solução de mobilidade urbana combinada com os menores custos de implantação, sempre em respeito às normas ambientais e técnicas.

Com a vitória da Transolímpica e da Concessionária Rota do Atlântico em 2011, a Invepar passa a ter um histórico relevante de projetos estruturados a partir de PMIs.

Responsabilidade socioambiental

Por se tratar de obra de via estrutural, os órgãos reguladores responsáveis exigem que seja elaborado o EIA (Estudo de Impacto Ambiental) e apresentado o seu respectivo relatório, o RIMA (Relatório de Impacto no Meio Ambiente). No estudo, foram levantados não apenas dados ambientais das localidades cruzadas pela via, como também informações socioeconômicas.

Devido à localização em área de elevadas urbanização e ocupação, foi verificado baixo impacto ambiental. A influência maior se dará na qualidade do ar e na geração de poluição sonora durante as obras. Socialmente, o impacto é um pouco maior. Estão previstas, até o momento, 1,2 mil desapropriações para a passagem da via. Essas desapropriações são de responsabilidade do poder concedente, que conta com o apoio da concessionária em algumas etapas de campo, como o levantamento do APL (Arranjos Produtivos Locais) e do RGI (Registro Geral de Imóveis) e a elaboração do cadastro socioeconômico.

PEX

A Invepar criou, em 2012, a PEX (Passe Expresso), empresa que administra o sistema Passe Expresso. Esse sistema possibilita a passagem pelo pedágio em pistas automáticas exclusivas, eliminando a necessidade de o usuário parar na praça de pedágio. Por meio da fixação de uma etiqueta eletrônica no para-brisa, esse serviço confere rapidez ao tráfego e evita o manuseio de dinheiro.

O Passe Expresso possui, ainda, o diferencial da modalidade pré-paga, que permite aos usuários carregarem previamente créditos para a quantidade de viagens desejadas. Além disso, oferece as menores taxas de administração do mercado.

A PEX tem atuado constantemente para aumentar a sua rede credenciada, que hoje permite a utilização do Passe Expresso na Linha Amarela (RJ), na Ponte Rio Niterói (RJ), na Via Lagos (RJ) e na Concessionária Bahia Norte (BA). O sistema está previsto para ingressar também na CLN (BA) em 2013. A Invepar prevê a expansão do serviço para novas rodovias e *shoppings centers*.

Linha 4 do Metrô do Rio de Janeiro

A Invepar assinou, em novembro de 2012, contrato de outorga de opções de compra e venda do total das ações da CRB (Concessionária Rio Barra), que detém o direito de exploração da concessão da Linha 4 do Metrô do Estado do Rio de Janeiro. O preço dessa outorga foi de R$ 50 milhões. O exercício da opção de compra está condicionado à conclusão das obras civis previstas para 2016 e ao cumprimento das condições suspensivas dispostas no contrato de compra e venda. Até lá, a Metrobarra S.A., subsidiária criada pela Invepar, será responsável por prover material rodante e sistemas para a operação da Linha 4.

Com esse movimento, a Invepar se mantém como único operador metroviário no Rio de Janeiro. Reforça, ainda, sua estratégia de ser uma das principais companhias em infraestrutura de transportes do Brasil, ampliando sua atuação em mobilidade urbana, segmento de grandes desafios para os próximos anos.

Com a entrada em operação em 2016, a Linha 4, que ligará a Zona Sul à Barra da Tijuca, acrescentará seis novas estações ao sistema metroviário já existente, tendo como trajeto Jardim Oceânico, São Conrado, Gávea, Antero de Quental, Jardim de Alah e Nossa Senhora da Paz. Ao todo, serão somados 16 quilômetros aos 41 atuais, possibilitando transportar mais 300 mil passageiros por dia. Estima-se que esses passageiros levarão menos de 35 minutos para ir da Barra da Tijuca à Zona Sul da cidade.

invepar

02

NEGÓCIOS

Mercado _23
O setor em números _24
Desempenho da Invepar _27
Investimentos _33
Perspectivas _35

Mercado

Desempenho do mercado

Priorização de investimentos na infraestrutura beneficia setor de concessões no Brasil

De acordo com o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), o PIB (Produto Interno Bruto) brasileiro cresceu somente 0,9% em 2012, resultado do aumento de 0,8% do valor adicionado a preços básicos e do crescimento de 1,6% nos impostos sobre produtos líquidos de subsídios. O único setor a apresentar avanços foi o de serviços (1,7%), enquanto que a agropecuária e a indústria registraram queda de 2,3% e 0,8% respectivamente. Em valores correntes, o PIB fechou o ano em R$ 4,403 trilhões em 2012. O índice de renda per capita final, calculado em R$ 22,402 mil, manteve-se praticamente estável em relação ao ano anterior, apenas 0,1% superior.

Infraestrutura 2010-2011

País/Economia	Rank	Pontuação
Hong Kong	1	6,77
Coreia do Sul	18	5,59
Barbados	23	5,37
Chile	40	4,69
Panamá	44	4,53
Trinidad e Tobago	45	4,53
Porto Rico	49	4,44
China	50	4,44
Uruguai	53	4,29
El Salvador	59	4,13
Média BRIC	n/a	4,10
Brasil	62	4,02

Fontes: WEF The Global Competitiveness Index 2010-2011

Ao longo de 2013, o Governo Brasileiro iniciará processos de licitações para concessionar 7,5 mil quilômetros de rodovias federais, 10 mil quilômetros de linhas de ferrovias, 2 aeroportos internacionais – Galeão, no Rio de Janeiro, e Confins, em Belo Horizonte – e terminais portuários

Avaliação da qualidade da infraestrutura de transporte no Brasil:

- 84° em Infraestrutura geral
- 105° na qualidade das estradas
- 123° na infraestrutura dos portos
- 93° na infraestrutura dos aeroportos
- 87° em ferrovias

Apesar do resultado pouco expressivo, a elevação de 0,6% do PIB no último trimestre sugere uma leve recuperação da economia brasileira ao longo do ano e eleva o otimismo para 2013. Para conseguir aproveitar as oportunidades de crescimento, o Brasil precisará, invariavelmente, intensificar as melhorias em infraestrutura. Não à toa, trata-se de uma das prioridades do Governo Federal, que vem investindo fortemente, contando, em especial, com as parcerias privadas em forma de concessões.

Segundo o balanço do PAC 2 (segunda edição do Programa de Aceleração do Crescimento, do Ministério do Planejamento), que tem duração prevista até 2014, foram direcionados R$ 27,7 bilhões pelo Governo ao aperfeiçoamento da infraestrutura. Esse montante foi aplicado em obras de aproximadamente 1,5 mil quilômetros de rodovias, 459 quilômetros de ferrovias, aeroportos e portos.

Os números devem aumentar no curto prazo, pois o Governo anunciou o Programa de Investimentos em Logística, desenvolvido com base em uma parceria estratégica com o setor privado e focado na renovação e na integração da malha de transportes brasileira. O programa consistirá em um conjunto amplo de concessões de logística de transporte, que demandarão elevados investimentos privados. Ao longo de 2013, o Governo Brasileiro iniciará processos de licitações para concessionar 7,5 mil quilômetros de rodovias federais, 10 mil quilômetros de linhas de ferrovias, 2 aeroportos internacionais – Galeão, no Rio de Janeiro, e Confins, em Belo Horizonte – e terminais portuários.

Também está prevista para 2013 a licitação para operação do primeiro trem de alta velocidade brasileiro, que irá conectar as cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas, por uma extensão de 511 quilômetros. A previsão é que os investimentos totais em infraestrutura no País alcancem cerca de US$ 235 bilhões nos próximos anos. Para viabilizar os projetos de investimento, o Governo vem conduzindo uma série de medidas relacionadas a impostos e à desburocratização, como a aceitação de investidores não residentes no Brasil e a criação de mecanismos de financiamento inovadores.

O setor em números

Rodovias

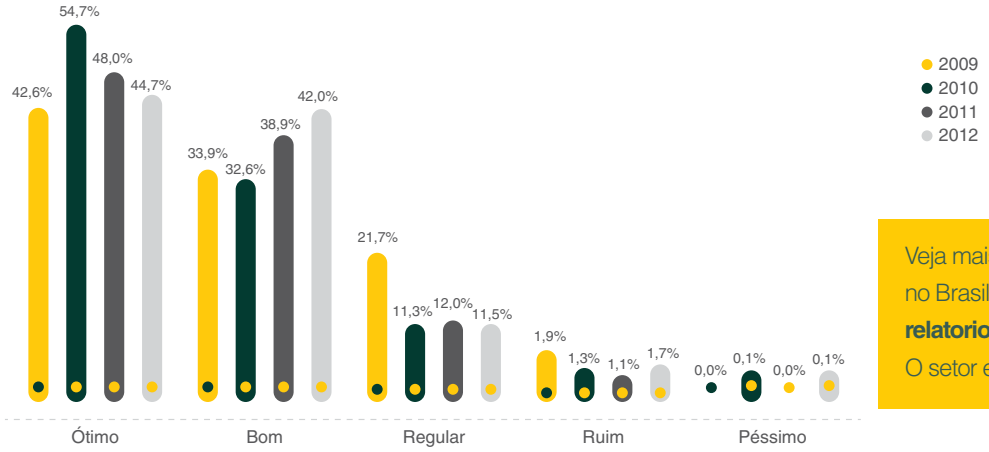
De acordo com a ABCR (Associação Brasileira de Concessões de Rodovias), o Brasil possui o quarto maior mercado de veículos do mundo. O tráfego em rodovias em concessão no País deu, entre 2002 e 2012, um salto de 84%, passando de 57 mil para 105 mil veículos por quilômetro. Em milhões de veículos, o incremento foi de 1,5 para 3,8 nesse mesmo período, considerando-se ônibus, caminhões, veículos comerciais leves e automóveis de passeio.

Atualmente, as rodovias respondem por mais de 70% do volume de cargas do País, segundo o Banco Mundial. Apesar disso, a qualidade da malha rodoviária brasileira está aquém dos padrões internacionais, com somente 13,8% das rodovias pavimentadas e boa parte delas em mau estado de conservação.

Visando alterar esse cenário, o Governo Federal planeja investir R$ 42 bilhões em rodovias nos próximos anos. Conforme aponta o balanço do PAC 2, já foram concluídas obras em 1.479 quilômetros de estradas em todo o País e há intervenções em andamento em mais 8 mil quilômetros.

Investir em concessões rodoviárias vem se mostrando um acerto. Os números da ABCR apontam para uma melhor qualidade das vias, o que aumenta a fluidez do tráfego, e, consequentemente, facilita a circulação das pessoas e o escoamento de mercadorias.

ESTADO GERAL DAS RODOVIAS DO BRASIL - EXTENSÃO CONCESSIONADA



Veja mais gráficos sobre as rodovias no Brasil no link **www.invepar.com.br/relatorioanual2012**, em Negócios/ O setor em números/Rodovias

Os megaeventos devem aumentar o fluxo de pessoas para as grandes cidades. Somente a Copa deverá atrair 3,7 milhões de turistas ao Brasil em 2014

Metrôs

De acordo com o Banco Mundial, mais de 80% da população brasileira vive atualmente em cidades e aglomerados urbanos. Na região Sudeste, esse valor ultrapassa os 90%. O sistema de transporte público, no entanto, não acompanha a demanda, o que implica em prejuízos econômicos, sociais e ambientais, como congestionamento, poluição do ar e sonora, acidentes, perda de senso de comunidade e de qualidade de vida.

Os grandes eventos programados para os próximos anos, como a Copa das Confederações e a Jornada Mundial da Juventude em 2013, a Copa do Mundo de 2014, as Olimpíadas de 2016, entre outros, deverão aumentar o fluxo de pessoas nas grandes cidades. Somente a Copa deverá atrair 3,7 milhões de turistas ao Brasil entre junho e julho de 2014, segundo estudo divulgado pelo Ministério do Esporte. Essa situação, somada à necessidade de melhorias no sistema de transporte público com vistas a promover o crescimento do País, levou o Governo Federal a lançar PACs (Programas de Aceleração do Crescimento) específicos para a mobilidade urbana, incluindo o PAC Mobilidade Grandes Cidades, o PAC Mobilidade Médias Cidades e os investimentos voltados a garantir o fluxo durante os megaeventos esportivos.

Segundo o Ministério das Cidades, juntos, os programas de investimento englobam cerca de 100 dos maiores municípios brasileiros e contam com recursos de R$ 60 bilhões. O Governo vem utilizando o PAC Mobilidade Urbana para investir em tipos variados de trens, metrôs, corredores de ônibus e outros sistemas de transporte público.

O número de passageiros de avião no Brasil aumentou de 48,4 milhões em 2002 para 113,4 milhões em 2012, um salto de aproximadamente 134%

Aeroportos

De acordo com a ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), o número de passageiros de avião no Brasil aumentou de 48,4 milhões em 2002 para 113,4 milhões em 2012, um salto de aproximadamente 134% em apenas dez anos. Nas últimas previsões publicadas pela Airbus sobre o mercado global, o País aparece como o quarto maior mercado mundial de tráfego doméstico. Além disso, os megaeventos esportivos – Copa do Mundo de 2014 e Olimpíadas de 2016 – deverão elevar significativamente o fluxo de turistas para o País. Estudo da Fundação Getulio Vargas prevê que somente a Copa deverá atrair 79% mais turistas estrangeiros aos aeroportos brasileiros.

Se confirmadas, essas previsões terão impacto ainda maior na demanda por infraestrutura nos aeroportos, uma das preocupações correntes do Governo Federal. Incluindo os investimentos esperados em aeroportos regionais, o Governo prevê investir US$ 9,4 bilhões nesse modal nos próximos anos.

Muitas obras já foram concluídas. O balanço do PAC 2 aponta, até o momento, a finalização de 15 empreendimentos em aeroportos, incluindo as ampliações dos aeroportos de Cuiabá, Goiânia, Guarulhos, Porto Alegre e Vitória, que aumentaram a capacidade somada em 14 milhões de passageiros por ano. Mais 19 intervenções estão em andamento, como a reforma e a ampliação de terminais de passageiros das cidades de Cuiabá, Florianópolis, Fortaleza, Foz do Iguaçu, Manaus e Salvador. Ao todo, quatro aeroportos já forma concessionados – São Gonçalo do Amarante (RN), Guarulhos (SP), Campinas (SP) e Brasília (DF) – e receberão investimentos de mais de R$ 16,8 bilhões.

Desempenho da Invepar

Ano de crescimento

Invepar registra bom desempenho em relevantes índices operacionais e financeiros

O ano de 2012 foi bastante positivo para a Invepar, a começar pelos empreendimentos conquistados – Aeroporto Internacional de São Paulo, Via Parque Rímac, Via Expressa Transolímpica e Linha 4 do Metrô do Rio de Janeiro. A importância desses modais para as regiões onde estão localizados revela o salto qualitativo dado pelo grupo no ano.

No segmento de rodovias, o número total de VEPs (Veículos Equivalentes Pagantes) cresceu 13,4%, ultrapassando os 147 milhões. Os principais fatores responsáveis por esse aumento foram o *ramp-up* (tendência de crescimento) das operações da Bahia Norte, que iniciou suas operações em abril de 2011; a consolidação do tráfego na CART – inaugurada em março de 2009 –, assim como o aquecimento do agronegócio no interior de São Paulo; o aumento do fluxo de tráfego da LAMSA, decorrente das obras realizadas; e o fechamento da rota de fuga Las Palmas, na CLN.

O resultado operacional no segmento de Mobilidade Urbana foi igualmente positivo, atingindo 185,9 milhões de passageiros transportados no exercício, 3,3% a mais que os 180,0 milhões de 2011. Um dos principais fatores para esse avanço foi o aquecimento econômico da cidade do Rio de Janeiro, aliado à melhora operacional do MetrôRio e à gradativa entrada em operação de novos trens, o que ampliou a oferta.

Em relação ao segmento de Aeroportos, o GRU Airport transportou 32,8 milhões de passageiros em 2012, um salto de 9,3% frente a 2011. Foram, ainda, efetuados 274 mil pousos e decolagens e transportadas 507 mil toneladas de carga aérea e mala postal.

Demonstração de Resultados do Exercício (R$ mil) - proporcional	Consolidado		
	2012	2011	Δ↑
Receita Bruta	**2.204.284**	**1.547.454**	**42,4%**
Receitas Tarifárias	1.121.738	948.584	18,3%
Receitas Acessórias	67.061	29.175	129,9%
Receita de Construção (IFRS)	1.015.485	569.695	78,3%
Deduções da Receita Bruta	(92.200)	(73.225)	25,9%
Receita Líquida	2.112.085	1.474.229	43,3%
Custos e Despesas Operacionais	**(1.880.587)**	**(1.344.436)**	**39,9%**
Pessoal	(269.377)	(220.317)	22,3%
Conservação & Manutenção	(104.449)	(105.176)	-0,7%
Operacionais	(140.603)	(131.138)	7,2%
Outorga Variável	(6.683)	(5.833)	14,6%
Custo de Construção (IFRS)	(1.002.806)	(555.437)	80,5%
Provisão de Manutenção (IFRS)	(6.533)	(6.556)	-0,4%
Depreciação & Amortização	(202.681)	(172.525)	17,5%
Despesas Administrativas	(147.455)	(147.454)	0,0%
EBIT	**231.497**	**179.857**	**28,7%**
(+) Depreciação & Amortização	202.681	172.525	17,5%
EBITDA CVM	**434.178**	**352.382**	**23,2%**
Ajustes	**(6.146)**	**(7.702)**	**-20,2%**
(-) Receita de Construção (IFRS)	(1.015.485)	(569.695)	78,3%
(+) Custo de Construção (IFRS)	1.002.806	555.437	80,5%
(+) Provisão de Manutenção (IFRS)	6.533	6.556	-0,4%
EBITDA Ajustado	**428.032**	**344.680**	**24,2%**
Depreciação & Amortização	**(202.681)**	**(172.525)**	**17,5%**
Resultado Financeiro	**(166.104)**	**(249.867)**	**-33,5%**
Equivalência Patrimonial	(3.513)	490	n.m.
Outros	**-**	**(490)**	**n.m.**
Resultado antes do IR, CS e das Participações	**61.880**	**(70.010)**	**188,4%**
IR & CS	(40.788)	10.383	-492,8%
Resultado antes das Participações	21.092	(59.627)	135,4%
Participação Minoritária	3.492	24	14.450,3%
Lucro / Prejuízo Líquido	**24.584**	**(59.603)**	**147,1%**

Lucro / Prejuízo Líquido: A partir do EBIT;

Equivalência Patrimonial: Ajuste entre os números contábeis da Demonstração Financeira e os apresentados no DRE do Earnings Release;

Ajustes: Desconsidera os impactos do IFRS em relação a Receita e Custo de Construção e a Provisão de Manutenção;

n.d. = não disponível

n.m. = não mensurável

Valor econômico direto gerado [GRI EC1] (em R$ mil)	
Receitas (bruta)	2.204.284
Valor econômico distribuído	
Custos Operacionais	1.394.001
Salários e benefícios de empregados	236.781
Pagamentos para provedores de capital	377.814
Pagamentos ao governo	169.649
Investimentos na Comunidade	5.200
Valor econômico acumulado	**20.840**

Receita operacional

Em 2012, a Invepar registrou Receita Bruta Consolidada de R$ 2,2 bilhões, um crescimento de 42,4% em relação ao exercício de 2011. Parte desse índice – R$ 1,0 bilhão – é relacionada à receita de construção, em conformidade com as normas de IFRS (*International Financial Reporting Standards*). Para efeito de análise, a Receita Líquida Ajustada não contempla esse valor.

A Receita Líquida Ajustada (ROL Ajustada) atingiu cerca de R$ 1,1 bilhão em 2012, um salto de R$ 192,1 milhões ou 21,2% frente a 2011. Os principais fatores que influenciaram esse resultado foram:

- **Segmento de Rodovias:** representou 48,2% da ROL Ajustada, valor R$ 76,7 milhões (17,0%) superior ao de 2011, proporcionado principalmente pelo aumento de VEPs no exercício, reajustes tarifários, e aumento das receitas acessórias;
- **Segmento de Mobilidade Urbana:** representou 56,2% da ROL Ajustada, com um crescimento de R$ 54,2 milhões, ou 12,0% em relação a 2011, representado principalmente pelo reajuste de tarifa, aumento do número de passageiros pagantes, e crescimento das receitas acessórias;
- **Segmento de Aeroportos:** representou 5,6% da ROL Ajustada, com efeito de R$ 61,1 milhões. Receita de operação auferida a partir de 15 de novembro de 2012 por GRU Airport.

Resultado Consolidado (R$MM)	2012	2011	Δ↑
Receita Bruta	**2.204,3**	**1.547,5**	**42,4%**
Receita com Rodovias	579,1	494,5	17,1%
Receita com Mobilidade Urbana	541,3	483,3	12,0%
Receita com Aeroportos	68,3	0	n.m.
Receita de Construção (IFRS)	1.015,5	569,7	78,3%
Receita Bruta Ajustada	**1.188,8**	**977,8**	**21,6%**
Deduções da Receita Bruta	(92,2)	(73,2)	25,9%
Receita Líquida Ajustada	**1.096,6**	**904,5**	**21,2%**

RECEITA LÍQUIDA AJUSTADA (em R$ milhões)

Receita Ajustada = Não considera os impactos de IFRS relacionados à Receita de Construção. Os valores apresentados consideram a proporcionalidade da Invepar nas empresas.

Custos & Despesas

Em 2012, os Custos e Despesas Operacionais totalizaram R$ 1,9 bilhão. Incluído neste valor, estão R$ 1,0 bilhão de custo de construção e R$ 6,5 milhões de provisão de manutenção relacionados ao IFRS. Para efeito de análise, os Custos e Despesas Operacionais Ajustados não contemplam esses valores.

Os Custos e Despesas Operacionais Ajustados atingiram R$ 733,5 milhões em 2012, um crescimento de R$ 108 milhões, o equivalente a 17,3% em relação ao exercício anterior. Os principais fatores que causaram esse salto foram a conquista de novas concessões, em especial o GRU Airport e empresas ainda pré-operacionais em 2012 – incluindo CRA, Via Parque Rímac e CTO.

Resultado Consolidado (R$MM)	2012	2011	Δ↑
Custos & Despesas Operacionais	**(1.880,6)**	**(1.294,4)**	**45,3%**
Pessoal	(269,4)	(220,3)	22,3%
Conservação & Manutenção	(104,4)	(105,2)	-0,7%
Operacionais	(140,6)	(131,1)	7,2%
Outorga Variável	(6,7)	(5,8)	14,6%
Despesas Administrativas	(147,5)	(97,4)	51,4%
Custo de Construção (IFRS)	(1.002,8)	(555,4)	80,5%
Provisão de Manutenção (IFRS)	(6,5)	(6,6)	-0,4%
Depreciação & Amortização	(202,7)	(172,5)	17,5%
Custos e Despesas Operacionais Ajustados	**(871,2)**	**(732,4)**	**19,0%**

CUSTOS E DESPESAS OPERACIONAIS AJUSTADOS (em R$ milhões)

Custos e Despesas Operacionais Ajustados = Não considera os impactos de IFRS relacionados aos Custos de Construção e Provisão de Manutenção. Os valores apresentados consideram a proporcionalidade da Invepar nas empresas.

EBITDA & Margem EBITDA

O EBITDA Consolidado, considerando o impacto do IFRS, totalizou R$ 434,2 milhões, um aumento de 23,2% em relação ao ano de 2011, com uma Margem EBITDA de 20,6%. O EBITDA Consolidado Ajustado atingiu R$ 428,0 milhões em 2012, com uma Margem EBITDA de 39,0%. A razão para a queda da Margem EBITDA em 0,9 p.p. entre os exercícios foi a entrada de novas empresas no grupo, que no começo incorrem em mais custos e despesas sem a devida contrapartida de receitas.

O EBITDA Ajustado é calculado desconsiderando as contas de receita e o custo de construção e provisão para manutenção, introduzidas pela adoção do IFRS

Resultado Consolidado (R$MM)	2012	2011	Δ↑
EBIT	**231,5**	**179,9**	**28,7%**
(+) Depreciação & Amortização	202,7	172,5	17,5%
EBITDA CVM	**434,2**	**352,4**	**23,2%**
Ajustes	**(6,1)**	**(7,7)**	**-20,2%**
(-) Receita de Construção (IFRS)	(1.015,5)	(569,7)	78,3%
(+) Custo de Construção (IFRS)	1.002,8	555,4	80,5%
(+) Provisão de Manutenção (IFRS)	6,5	6,6	-0,4%
EBITDA Ajustado	**428**	**344,7**	**24,2%**
Receita Líquida Ajustada	1.096,6	904,5	16,5%
Margem EBITDA (%) Ajustada	**39,0%**	**38,1%**	**0,9 p.p.**

EBITDA AJUSTADO (em R$ milhões)

Os valores apresentados consideram a proporcionalidade da Invepar nas empresas.

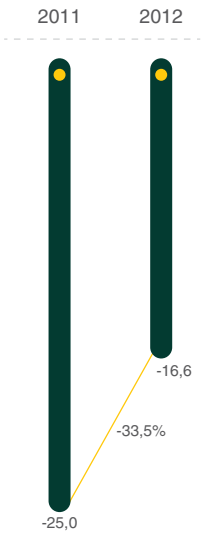
Resultado financeiro

Em 2012, o resultado financeiro líquido apresentou uma melhora de 33,5% em relação a 2011, totalizando R$ 166,1 milhões de despesas líquidas no exercício. Essa variação ocorreu principalmente em razão do aporte de capital realizado no início do ano, do alongamento das dívidas e da redução dos custos de financiamento e da geração de caixa operacional, o que proporcionou maior disponibilidade de caixa e consequente aumento das receitas financeiras.

Em relação às despesas financeiras, a dívida bruta cresceu aproximadamente R$ 850 milhões entre os exercícios. Grande parte desse valor foi captada no final de 2012, portanto, sem impacto relevante nas despesas financeiras da Companhia em 2012.

A melhora do perfil da dívida com seu alongamento e a redução do custo financeiro vão ao encontro do objetivo corporativo de viabilizar estruturas de financiamento de projetos adequadas ao perfil de CAPEX e de desempenho operacional dos projetos do portfólio da Invepar.

RESULTADO FINANCEIRO (em R$ milhões)

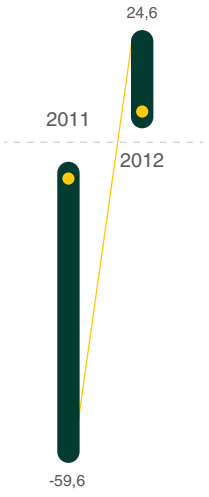


Os valores apresentados consideram a proporcionalidade da Invepar nas empresas.

Lucro líquido

Em 2012, o Lucro Líquido foi de R$ 24,6 milhões, o equivalente a uma elevação de R$ 84,2 milhões em relação a 2011, quando foi registrado prejuízo de R$ 59,6 milhões.

LUCRO LÍQUIDO (em R$ milhões)



Os valores apresentados consideram a proporcionalidade da Invepar nas empresas.

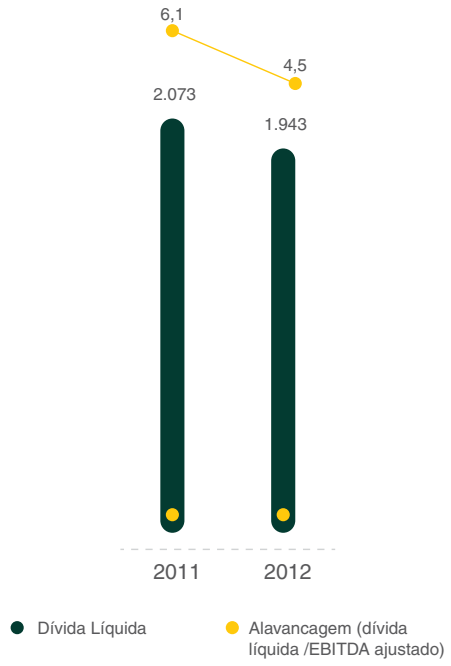
Disponibilidades & endividamento financeiro

A Invepar encerrou o exercício de 2012 com saldo de caixa disponível e aplicações financeiras contabilizadas em R$ 1,6 bilhão, valor aproximadamente 3,0 vezes superior ao de 2011. Esse aumento ocorreu em grande parte devido ao aporte de capital realizado no primeiro trimestre do ano, às captações e à geração de caixa operacional.

A dívida bruta consolidada da Companhia atingiu R$ 3,5 bilhões no exercício, representando um aumento de 32,0% em relação a 2011. O montante da dívida com vencimento no longo prazo equivaleu a 96% em 2012 frente a 77% em 2011. O crescimento da dívida ocorreu em razão da captação de empréstimos e debêntures para os investimentos das concessões, entre os quais se destacam a captação de aproximadamente R$ 450 milhões para o GRU Airport (parte do Empréstimo-Ponte de R$ 1,2 bilhão contratado junto ao BNDES); o montante análogo a US$ 570 milhões obtidos para a Via Parque Rímac por meio de emissão de *Project Bonds* e empréstimos de bancos locais em *Nuevos Soles*; a emissão de debêntures para investimentos em melhorias na via expressa Linha Amarela no total de R$ 387 milhões e a captação de R$ 750 milhões por meio de emissão de debêntures via ICVM 400 para a CART.

Embora a dívida bruta consolidada tenha aumentado para viabilizar o processo de expansão da Companhia, a dívida líquida teve uma redução de 6,3% em relação a 2011 em função do aumento das disponibilidades.

ENDIVIDAMENTO (R$MM)	2012	2011	Δ↑
Dívida Bruta	**3.500,1**	**2.650,8**	**32,0%**
Curto Prazo	144,8	615,4	-76,5%
Longo Prazo	3.356,0	2.035,4	64,9%
Disponibilidades	1.557,4	578,2	169,3%
Dívida Líquida	**1.942,7**	**2.072,5**	**-6,3%**
Dívida Líquida / EBITDA Ajustado T12M	4,5	6,1	-25,3%



Os valores apresentados consideram a proporcionalidade da Invepar nas empresas.

Investimentos

Em 2012, foi direcionado aos projetos da Companhia R$ 969 milhões de reais (não inclui a aquisição via ações de Via Parque Rímac). Entre os principais investimentos a serem realizados para os próximos anos, destacam-se:

Linha Amarela: obras de restauração, ampliação e remodelação dos acessos à Linha Amarela, que resultarão na melhoria do nível de serviço e no aumento do tráfego.

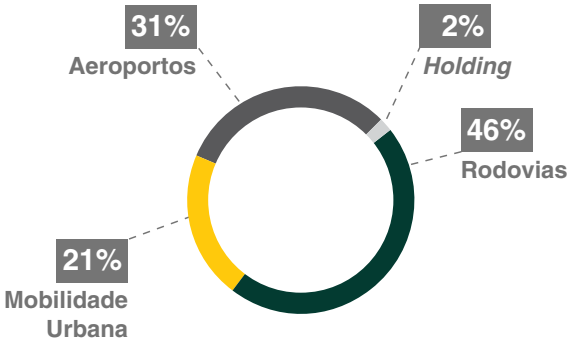
Concessionária Auto Raposo Tavares: obras de restauração da pavimentação, duplicação de trechos da rodovia e investimento nas instalações de fibra ótica ao longo da rodovia.

MetrôRio: expansão da frota através da aquisição de 19 novos trens (aumento de capacidade de 63%, totalizando 49 trens e 294 carros), novo Centro de Operações, novos pátios de manobra e a construção da Estação Uruguai (conclusão prevista para o primeiro trimestre de 2014).

GRU Airport: até 2014 serão realizadas obras para a ampliação e modernização da estrutura do aeroporto, incluindo reformas parciais dos Terminais 1 e 2. O principal destaque é o início das obras de construção do Terminal 3, que terá capacidade para cerca de 12 milhões de passageiros por ano, e de um novo edifício garagem com aproximadamente 2,6 mil vagas.

Via Parque Rímac: início da construção de novas vias, pontes, viadutos, além do desvio do Rio Rímac para a construção de um túnel de dois quilômetros, que passará por baixo.

INVESTIMENTOS POR SEGMENTO 2012



CAPEX: Ótica Competência. Considera somente aquisições com efeito caixa (excluindo por exemplo, VPR, adquirida via troca de ações). Os valores apresentados consideram a proporcionalidade da Invepar nas empresas.

IMPLANTAÇÃO DE NOVAS TECNOLOGIAS

A Invepar está adotando o SAP como nova plataforma tecnológica. Através do Projeto Horizontes, o SAP foi implantado com sucesso no MetrôRio, Invepar Holding, Instituto Invepar, LAMSA, CLN, CART e VPR. Em GRU Airport foram iniciados os estudos para o processo de implantação.

A plataforma SAP contribui para a padronização e aprimoramento dos processos de gestão da Invepar. Permitirá também implantar, em 2013, o sistema BPC (*Business Planning & Consolidation*), para monitoramento automatizado das informações financeiras e gerenciais com padrões bastante elevados de funcionamento. As novidades gerarão dados acurados para a tomada de decisão e definição das estratégias da Invepar.

Perspectivas

Novos negócios: a Invepar continuará buscando novas oportunidades, tanto nos âmbitos federal, estadual e municipal quanto no internacional, sempre tendo como foco os seus segmentos de atuação e a criação de valor para os acionistas.

Abertura de capital na bolsa: a Invepar é atualmente uma sociedade anônima de capital com registro na CVM na categoria A e pretende realizar a sua OPA (Oferta Pública Inicial) de ações. Para viabilizar este plano, a Companhia iniciou seu processo de preparação em 2012. No fim do primeiro semestre, foi constituída a área de Relações com Investidores, com a principal missão de planejar e coordenar esse processo. É importante observar que a Invepar já possui um modelo de governança corporativa implementado e segue as exigências da CVM (Comissão de Valores Mobiliários).

A Invepar continuará buscando novas oportunidades, tanto nos âmbitos federal, estadual e municipal quanto no internacional, sempre tendo como foco os seus segmentos de atuação e a criação de valor para os acionistas

invepar

03

GOVERNANÇA CORPORATIVA

Perfil de governança Invepar _37
Estrutura de governança _38
Ética e transparência _39
Partes interessadas _40
Plano de Comunicação _47

Perfil de governança Invepar

Preparação para o IPO

Invepar se prepara para abrir capital na BM&FBOVESPA reforçando sua governança corporativa e o diálogo com potenciais investidores

[GRI 2.6]

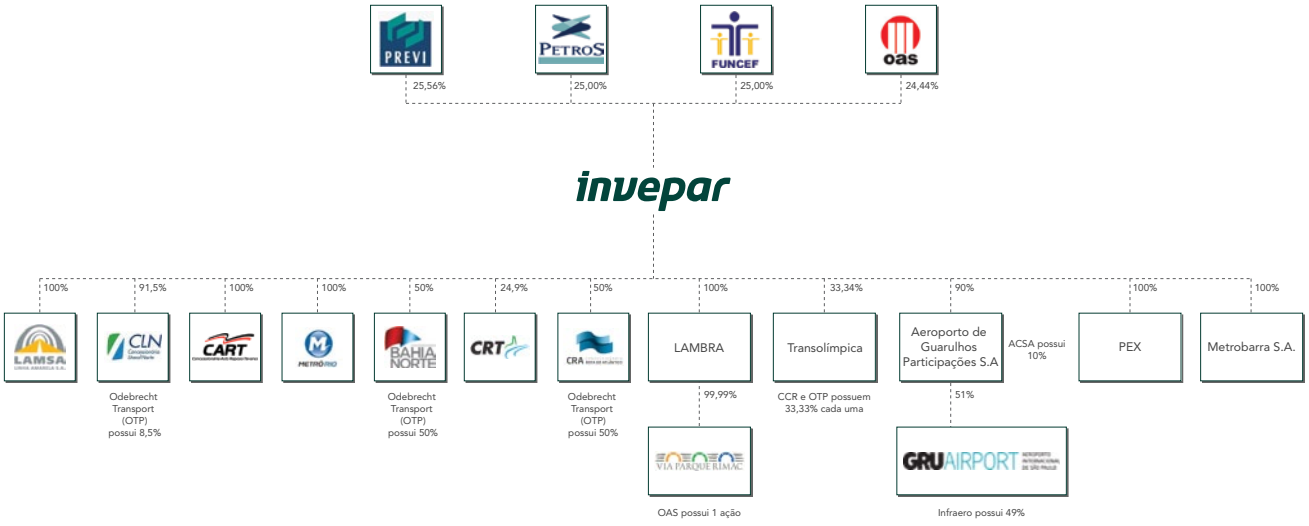
A Invepar é atualmente uma sociedade anônima de capital aberto sem ações listadas em bolsa, mas que almeja realizar em breve o seu IPO (*Initial Public Offering* - Oferta Pública Inicial, em português). Para tornar esse objetivo realidade, a Companhia começou a se preparar para o movimento ainda em 2012. No fim do primeiro semestre, foi constituída uma área de Relações com Investidores, com a principal missão de planejar e coordenar esse processo. Nesse sentido, vem desenvolvendo relacionamento com potenciais investidores, por meio de reuniões presenciais, conferências e outras formas de comunicação. É importante observar que a Invepar já possui um modelo de governança corporativa bastante avançado e presta contas de acordo com as exigências da CVM (Comissão de Valores Mobiliários).

Composição acionária e estrutura societária atual

[GRI 2.9]

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

Como resultado, passou a haver um equilíbrio da estrutura societária, com todos os acionistas contando com participações em torno de 25% cada.



Estrutura de governança

[GRI 4.1 4.2 4.3]

Melhores práticas

Estrutura de governança corporativa da Invepar já está alinhada aos padrões do mercado

De acordo com as melhores práticas de governança corporativa do mercado, a Invepar é administrada por um Conselho de Administração e uma Diretoria, cujos mandatos, composições e funções estão estabelecidos em um Estatuto Social.

Além de suas atribuições formalizadas no Estatuto, o Conselho tem o poder de criar comitês de assessoramento. Atualmente, estão em operação os Comitês Financeiro e de Investimento; de Obras; de Recursos Humanos e Governança; e de Auditoria.

Diferentemente de muitas empresas, cujo Conselho Fiscal pode ser instituído a qualquer momento, a Companhia conta com um Conselho permanente. Possui, ainda, uma área de Governança Corporativa, responsável por receber as demandas da Diretoria Executiva e orientar seu encaminhamento pelo processo decisório com os acionistas e os Conselhos de Administração e Fiscal.

Para facilitar essas atividades, desde 2011 a Companhia utiliza o Portal de Governança, ferramenta inovadora que tem como papel armazenar e centralizar, em um único canal e com maior segurança, todas as informações e documentos relevantes para aqueles que participam do processo decisório.

Conselho de Administração

O Conselho de Administração é composto por oito membros e seus respectivos suplentes, todos naturais e residentes no País, eleitos e destituíveis pela Assembleia Geral da Companhia. O mandato é de dois anos, sendo permitida a reeleição. A atual formação foi eleita em 30 de abril de 2012.

A composição do Conselho da Invepar atende a duas das melhores práticas do mercado: ter um órgão composto por no mínimo cinco membros e mandato máximo de dois anos.

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

Suas funções também englobam, entre outras, estabelecer a política e a orientação geral dos negócios da Companhia e eleger e destituir a Diretoria. O Conselho de Administração se reúne ordinariamente uma vez por mês, mediante convocação de seu presidente ou, na ausência deste, de seu vice-presidente. Extraordinariamente, encontra-se sempre que convocado pelo presidente ou por, no mínimo, dois conselheiros. As reuniões são realizadas na sede da Companhia.

Conheça a composição do Conselho de Administração no link **www.invepar.com.br/relatorioanual2012**, em Perfil de governança Invepar/Estrutura de governança

Diretoria Executiva

A Diretoria da Invepar é composta por seis membros, três eleitos pelo Conselho de Administração e três executivos, com qualificações condizentes com o cargo. À Diretoria compete, entre outras atribuições, propor ao Conselho de Administração as diretrizes fundamentais relacionadas aos objetivos e metas da Companhia; 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. A Diretoria se reúne, ordinariamente, uma vez por mês, na sede da Companhia.

Conheça a composição da Diretoria Executiva no link **www.invepar.com.br/relatorioanual2012**, em Perfil de governança Invepar/Estrutura de governança

Comitês de Assessoramento

[GRI 4.1]

Comitê Financeiro e de Investimento
Comitê de Obras
Comitê de Recursos Humanos e Governança
Comitê de Auditoria

Saiba mais detalhes sobre a atuação dos Comitês no link **www.invepar.com.br/relatorioanual2012**, em Perfil de governança Invepar/Estrutura de governança

Conselho fiscal

[GRI 4.1]

A função de todo Conselho Fiscal é observar a situação financeira de uma companhia. Na Invepar, essa tarefa é realizada por quatro membros efetivos, que possuem igual número de suplentes, sendo um representante de cada acionista. O órgão conta também com auditores independentes, para a verificação da consistência e integridade das suas operações. O mandato dura entre a eleição e a primeira Assembleia Geral Ordinária realizada imediatamente após. Os membros são passíveis de reeleição e o órgão é permanente.

Conheça a composição do Conselho Fiscal no link **www.invepar.com.br/relatorioanual2012**, em Perfil de governança Invepar/Estrutura de governança

Ética e transparência

Ética reforçada

Código lançado em 2012 estabelece condutas adequadas para compor e manter a boa imagem da Invepar

A Invepar lançou, em 2012, seu Código de Ética e Conduta, documento que objetiva estabelecer padrões de comportamento adequados e proteger a reputação da Invepar. Aplicável a todos os integrantes da Companhia – conselheiros, membros de comitês e da Diretoria Executiva, diretores das empresas do grupo, funcionários, estagiários e terceiros –, suas diretrizes orientam o relacionamento justo e responsável com todos os públicos estratégicos da Companhia (acionistas, funcionários, usuários, sindicatos, parceiros, prestadores de serviço, poder público, comunidade e sociedade em geral).

O Código foi elaborado e aprovado pela Diretoria Executiva e pelo Conselho de Administração. Um Comitê de Ética foi constituído para promover a implantação, garantir e manter a aplicação das diretrizes. O documento foi lançado em todas as empresas da Companhia em eventos com apresentação e discussão do tema. Todos os funcionários receberam uma cópia e assinaram um atestado de conhecimento. Funcionários novos recebem o Código no momento de sua admissão.

Junto com o Código, foi lançado um canal de comunicação (*veja quadro abaixo*) relacionado ao tema, preparado para receber denúncias de condutas inadequadas. As denúncias são acompanhadas por um comitê, que tem como função conferir sua veracidade e levar o caso às devidas instâncias. O canal também está aberto para contribuições dos funcionários, já que o Código de Ética será revisado periodicamente.

Endereço: Caixa Postal 1881, CEP 20010-974 - Rio de Janeiro - RJ
Telefone: (21) 2211-1363
E-mail: etica@invepar.com.br

Pacto Global

NÓS APOIAMOS O PACTO GLOBAL

Conheça os princípios do Pacto Global no link
http://www.pactoglobal.org.br/

Invepar é signatária de um dos mais importantes pactos empresariais

Desde 2010, a Invepar assina o Pacto Global, iniciativa da ONU (Organização das Nações Unidas) que tem como objetivo mobilizar a comunidade empresarial internacional para a adoção, em suas práticas de negócios, de valores fundamentais e internacionalmente aceitos nas áreas de direitos humanos, relações de trabalho, meio ambiente e combate à corrupção. Esses temas estão refletidos em dez princípios (*confira abaixo*), derivados da Declaração Universal de Direitos Humanos, da Declaração da Organização Internacional do Trabalho sobre Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho, da Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento e da Convenção das Nações Unidas Contra a Corrupção.

Aderir ao Pacto foi um movimento natural, uma vez que os valores da Companhia convergem com esses princípios. Das empresas integrantes da Invepar, quatro já assinaram o documento, além da *holding* e do Instituto Invepar: LAMSA, CLN, CART e MetrôRio. Ser signatário da iniciativa reforça as convicções da Invepar e contribui para a sua boa reputação.

Entre as ações da Companhia que colocam em prática os princípios do Pacto, estão:

- Lançamento do Código de Ética e Conduta e de canal de comunicação para denúncias, com vistas a garantir que todos os integrantes da Invepar tenham conduta ética e de respeito aos valores da Companhia; **Princípios 1, 2 e 10**
- Inclusão de cláusulas referentes ao cumprimento de leis trabalhistas e à proibição do uso de mão de obra infantil ou análoga à escrava em todos os contratos de prestação de serviço ou fornecimento de bens, em 2013; **Princípio 1, 2, 3, 4, 5 e 6**
- Realização de diagnósticos participativos da realidade socioambiental com comunidades vizinhas; **Princípios 7, 8, 9 e 10**
- Preparação permanente dos profissionais que atuam nas operações viárias ou metroviárias, por meio de treinamentos e simulações de acidentes; **Princípios 1 e 2**
- Apoio das empresas da Invepar a ações de plantio, educação ambiental, preservação da fauna silvestre, participação em conselhos de APAs (áreas de proteção ambiental) e fomento ao artesanato sustentável local, em atendimento ao princípio de proteção ambiental conforme a realidade e as características geográficas do entorno. **Princípios 7, 8, 9 e 10**

Partes interessadas

Stakeholders

A Invepar está concluindo seu mapeamento de stakeholders, com o qual pretende aperfeiçoar seu relacionamento com seus públicos de interesse

[GRI 4.14 4.15]

A Invepar conduziu, no segundo semestre de 2012, um mapeamento de *stakeholders*. *Stakeholder* é o termo em inglês empregado para definir os públicos de relacionamento de uma companhia, ou seja, aqueles com os quais esta deve se relacionar institucionalmente, de acordo com a forma como eles impactam ou são impactados por ela.

O processo de mapeamento dos *stakeholders* dará origem a um Plano Estratégico de Relacionamento

O processo incluiu uma série de entrevistas com os gestores da Companhia e das empresas, a partir das quais será elaborado um Plano Estratégico de Relacionamento. Composto por diretrizes para atuações proativas a curto e médio prazo, o plano abrangerá tanto ações macro quanto iniciativas específicas. Os resultados estão sendo compilados e deverão ficar prontos em março de 2013.

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

Apesar de estar concluindo seu processo agora, a Invepar já tem ciência de seus públicos de relacionamento, com os quais se comunica com maior intensidade devido às particularidades de seus negócios, sendo estes os usuários, os acionistas, o público interno, a imprensa, a comunidade, os fornecedores e prestadores de serviço, e os órgãos de governo municipais, estaduais e federais. As formas utilizadas para o diálogo com cada um deles são podem ser conferidas na versão *on-line* deste relatório (*www.invepar.com.br/relatorioanual2012, em Governança corporativa/Partes interessadas*).

Usuários

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

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

Um importante instrumento para avaliar a percepção do usuário, tanto no que tange ao diálogo com as empresas quanto à qualidade do serviço em si, são as Pesquisas de Satisfação. Aplicaram estudos desse tipo em 2012 a LAMSA, a CLN, a CART, o MetrôRio, a CBN e a CRT. Os resultados finais apontam que o nível de satisfação, no geral, está avaliado entre Ótimo e Bom. **[GRI PR5]**

LAMSA

[GRI PR5]

A empresa promove pesquisa de satisfação anual com seus usuários, sempre com a ajuda de instituto de pesquisas. Paralelamente, avalia a percepção de seus usuários por meio de canais de diálogo, como a Ceru (Central de Relacionamento com o Usuário).

A pesquisa aborda todos os aspectos inerentes ao negócio, incluindo, entre outros, qualidade da administração (atendimento, serviços gratuitos, manutenção e fluidez da via), dos aspectos físicos da via (iluminação, limpeza, paisagismo, asfalto, obras etc.) e da atuação socioambiental. Há questões que levam em consideração o custo da tarifa de pedágio e outras em que são avaliadas, de forma comparativa com outras vias da cidade, a preferência do usuário e a sua sensação de segurança ao transitar. O processo abrange entrevistas feitas de forma presencial, auditadas *in loco*, e outras por telefone, também acompanhadas por um supervisor e com posterior verificação por amostragem.

Em 2012, a média geral obtida pela Companhia foi de 8,4. Esses resultados são apresentados aos gestores e divulgados interna e externamente, e influenciam a priorização de obras e ações e o direcionamento de esforços de comunicação. Melhorar os indicadores obtidos nessa pesquisa faz parte das metas estratégicas da empresa.

Os atendimentos em canais como o Ceru, por sua vez, geram Boletins Internos de Ocorrência, que percorrem todas as áreas envolvidas. Essas dão retorno ao cliente e, ao final de cada mês, os gestores recebem um relatório estatístico, que contribui para ajustes de processos. Como exemplo dessa atuação, em função das solicitações de usuários de motos, a LAMSA implantou as cabines preferenciais para motociclistas na praça de pedágio.

CLN

[GRI PR5]

A CLN realiza dois tipos de pesquisa com os usuários da rodovia BA-099, sendo uma mensal e uma anual. A mensal tem como objetivo avaliar a satisfação desse público com o atendimento prestado em caso de ocorrências na rodovia. Para tal, é aplicado um questionário sobre os seguintes itens:

- Grau de satisfação com o serviço de apoio ao usuário
- Grau de satisfação com o atendimento do inspetor de tráfego
- Grau de satisfação com os serviços de guincho reboque e atendimento médico
- Grau de satisfação com o serviço de UTI e Resgate

Veja os resultados detalhados da avaliação no link **www.invepar.com.br/relatorioanual2012**, em Governança Corporativa/Partes interessadas/Usuários/CLN

Em caso de insatisfação, é aberto um processo interno para apurar o motivo e corrigir eventuais problemas. Posteriormente, o usuário é comunicado do resultado desse processo. Caso a avaliação seja positiva, esta é transmitida à equipe responsável e ao empregado que prestou o atendimento.

Já a pesquisa anual, visa conhecer o perfil dos usuários e seus hábitos de uso, assim como avaliar as condições de tráfego e os serviços oferecidos pela concessionária. Nesse caso, é utilizada a técnica de pesquisa quantitativa, aplicada em entrevistas pessoais com motoristas de automóveis particulares, realizadas na praça de pedágio. São conferidos os seguintes aspectos:

- Aspectos administrativos, como atendimento aos usuários, veículos de apoio ou inspeção, serviço de socorro médico, guincho/reboque, serviço 0800 e ouvidoria;
- Aspectos físicos, como paisagismo, limpeza das vias, sistema de drenagem, pavimentação e sinalização;
- Aspectos de imagem, como se a concessionária está bem equipada, se oferece serviços úteis e importantes para o usuário, se tem agilidade para resolver as demandas na rodovia e se é uma empresa socialmente responsável.

A nota final da concessionária em 2012 foi 85,6. Além das pesquisas, a CLN mantém canal permanente de diálogo com seus usuários por meio da ouvidoria, responsável por endereçar corretamente dentro da empresa as manifestações desse público.

CART

[GRI PR5]

A CART promove pesquisas de satisfação de usuários diariamente. Participam apenas aqueles que pediram auxílio por meio da Central de Atendimento, após a prestação do serviço. Eles são contatados por funcionários da CART ou podem

preencher o formulário que fica disponível nos veículos de atendimento. O foco da avaliação é a atuação das equipes de operação. A meta é pesquisar pelo menos 55% desses usuários.

Em 2012, 60,6% dos usuários atendidos foram contatados. Desse total, 1.742 responderam à pesquisa, dos quais 1.635 usuários classificaram os serviços de atendimento como Excelente, 97 como Bom, 4 como Regular e 5 como Ruim. A CART como um todo também é bem-vista por esse público, pois, tendo sido avaliada com notas de 1 a 5, conquistou a nota máxima em todos os quesitos, exceto em “Atendimento Rápido”, em que levou 4,8.

Os resultados da pesquisa são compilados em relatórios mensais, que apontam à CART qual a percepção dos usuários quanto à qualidade de seus serviços.

Veja os resultados detalhados da avaliação no link **www.invepar.com.br/relatorioanual2012**, em Governança Corporativa/Partes interessadas/Usuários/CART

MetrôRio

[GRI PR5]

Realiza anualmente duas pesquisas de satisfação com usuários, em março e em novembro. Em ambas as ocasiões, é contatada uma amostra de mil usuários pagantes do metrô, com 16 anos ou mais. Esses usuários respondem a um questionário por meio do qual avaliam 18 atributos, como limpeza das estações e dos trens, iluminação nos vagões, segurança do sistema, atendimento dos funcionários e da equipe de segurança, entre outros.

Também é solicitada uma nota de qualidade geral do sistema, de zero a dez. A nota geral em 2012 foi de 7,5. Os resultados da pesquisa são encaminhados internamente, para que o MetrôRio possa tomar medidas corretivas. Exemplos de iniciativas desse tipo foram a melhoria no planejamento da troca de lâmpadas queimadas e a limpeza dos chicletes colados no chão das estações.

CBN

[GRI PR5]

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

Os principais resultados das três pesquisas estão apresentados nos gráficos abaixo. Eles são utilizados para planejamento do programa de investimentos do consórcio construtor para conferir maior agilidade à resposta aos usuários e para que sejam desenvolvidas medidas para mitigar possíveis danos a esses públicos. Também embasam treinamentos da equipe de campo da empresa responsável pela perícia (inspetores de tráfego, engenheiros, técnicos em segurança, entre outros), para que esta possa analisar e registrar corretamente as ocorrências no sistema de rodovias.

Veja os resultados detalhados da avaliação no link **www.invepar.com.br/relatorioanual2012**, em Governança Corporativa/Partes interessadas/Usuários/CBN

CRT

[GRI PR5]

A CRT realiza duas pesquisas com seus usuários: a Pesquisa Ibope, bianual, e o Relatório Mensal ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres). O estudo do Ibope é conduzido em conformidade com as Normas Internacionais de Qualidade em Pesquisa de Mercado e Opinião - ISO 20252:2006 e de Gestão de Qualidade - ISO 9001:2008. Já o Relatório da ANTT segue a "Minuta de Padronização do Relatório de Reclamações e Sugestões dos Usuários", instituído em outubro de 2011 pela agência reguladora.

De acordo com o último levantamento do Ibope, realizado em 2012, 81% consideram a rodovia ótima ou boa, 87% consideram que a rodovia melhorou no último ano, 88% consideram que a CRT está fazendo um trabalho ótimo ou bom e 89% consideram que a concessionária é Muito Eficiente ou Eficiente.

Já os relatórios da ANTT produzidos ao longo de 2012 apontaram que, das 1.015 manifestações registradas, apenas 40 são relativas a reclamações, cujos motivos mais apontados foram obras e conduta de funcionários ou terceirizados, com quatro manifestações cada. Essa quantidade de reclamações é 12,5% menor que a registrada em 2011.

Os resultados do Ibope são sempre apresentados, em sua íntegra, à Diretoria e ao corpo gerencial da empresa e, de forma resumida, ao Conselho de Administração. Os relatórios da ANTT são impressos e circulam entre os mesmos gestores. Em ambos os casos, os líderes avaliam com suas equipes as ações corretivas necessárias para melhorar os indicadores, além das orientações formuladas pela ANTT frente aos resultados.

Veja os resultados detalhados da avaliação no link **www.invepar.com.br/relatorioanual2012**, em Governança Corporativa/Partes interessadas/Usuários/CRT

CRA

Como ainda está em fase de pré-operação, a CRA ainda não possui usuários e, portanto, não aplica pesquisas de satisfação.

Acionistas

[GRI 4.4]

Atualmente, os acionistas da Invepar se restringem à OAS, Previ, à Funcef e à Petros. A interface entre eles e a Administração da Companhia é feita via Departamento de Governança Corporativa. No intuito de realizar um IPO em um horizonte de curto ou médio prazo, foi criada uma área de Relações com Investidores, estabelecendo um canal de comunicação com os futuros acionistas. Saiba mais sobre as atividades da área em www.invepar.com.br/ri.

Público interno

O público interno em dezembro de 2012 era composto pelos 5.122 funcionários que atuam na Invepar. Ciente da importância de cada um deles para seu bom funcionamento, a Companhia promove ações de comunicação específicas, além de programas voltados à gestão de carreira. Confira mais informações no capítulo Gestão de Pessoas e na seção Plano de Comunicação.

Imprensa

O material produzido por este público tem o poder de atingir a todos os demais *stakeholders* da Companhia – seja por meio de revistas, jornais, televisão, rádio ou outros meios. Dessa forma, manter um bom relacionamento com a imprensa é importante para colocar a Invepar em evidência e, ao mesmo tempo, evitar danos à sua imagem, seja rebatendo notícias falsas ou expondo seu lado e seus argumentos.

Em 2012, com a criação de uma área de Comunicação Corporativa, passaram a existir uma Política de Comunicação e uma equipe interna de assessoria de imprensa totalmente focada nesse relacionamento. Paralelamente, as empresas do grupo mantêm contratos com agências de assessoria ou profissionais próprios, também dedicados a isso. Esses profissionais e fornecedores estão aptos a divulgar notícias, fornecer *press-releases* e informações e abrir contato com porta-vozes oficiais. Também são importantes fontes de informação para a imprensa os sites da *holding* e das controladas, onde são encontrados notícias, publicações e arquivos de *press-releases*.

A Invepar está elaborando um plano de contingência de crises, para preparar a Companhia para lidar de maneira transparente com a imprensa em casos como o do ônibus que pegou fogo na Linha Amarela, que costumam ter reflexo imediato na imprensa.

Comunidade

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

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

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

Veja mais informações sobre o Instituto Invepar em
www.invepar.com.br/pages/instituto-invepar

Para saber mais detalhes das iniciativas por empresa do Grupo, acesse **www.invepar.com.br/relatorioanual2012**, Empresas do grupo e selecione a Companhia desejada. Feito isso, clique na aba Comunidade.

Para conhecer mais sobre as iniciativas da Via Parque Rímac, acesse **www.invepar.com.br/relatorioanual2012**, Conquistas de 2012/Via Parque Rímac

Para conhecer mais sobre as iniciativas da Via Expressa Transolímpica, acesse **www.invepar.com.br/relatorioanual2012**, Conquistas de 2012/ Via Expressa Transolímpica

Fornecedores e prestadores de serviço

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

Das concessionárias do grupo – excluindo-se as mais recentes (GRU Airport, Via Parque Rímac e Via Expressa Transolímpica) –, cinco já adotam cláusulas relacionadas à responsabilidade socioambiental em seus contratos com fornecedores. Os critérios de contratação estarão detalhados no Padrão de Contrato de Fornecedores, documento elaborado por meio do levantamento das práticas dessas cinco empresas, de estudos e consultas a especialistas temáticos e jurídicos. Os requisitos mínimos são relacionados ao meio ambiente, às relações trabalhistas e à saúde e segurança. Esse documento está em fase final de aprovação para lançamento em 2013.

Governo

[GRI SO5]

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

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

As empresas do grupo também seguem esse ideal. A CLN integra o Comitê de Enfrentamento das Violências Sexuais Contra Crianças e Adolescentes da Bahia desde 2004. Em 2012, contribuiu para o planejamento e a execução das ações anuais relacionadas ao tema, como a campanha de Carnaval na praça de pedágio, com distribuição de folders e exposição de banners e cartazes. Também participou de ações promovidas pelo Ministério Público do Estado da Bahia.

O MetrôRio, por sua vez, participa do Comitê Brasileiro de Voluntariado Empresarial, sendo uma das 29 empresas que, entre as discussões de temas relacionados e boas práticas, buscam também promover ações articuladas para aperfeiçoamento do panorama legal do voluntariado. A empresa também se envolveu, em 2012, na Rio+20, conferência das Nações Unidas realizada em junho, no Rio de Janeiro, com o objetivo de discutir sobre a renovação do compromisso político com o desenvolvimento sustentável.

Já a CRT é um dos membros titulares do Conparnaso (Conselho Consultivo do Parque Nacional da Serra dos Órgãos), que tem por finalidade contribuir para a efetiva implantação e o cumprimento dos objetivos de criação do Parnaso (Parque Nacional da Serra dos Órgãos), por onde sua rodovia passa. A CRT também faz parte da Diretoria da ABCR (Associação Brasileira das Concessões Rodoviárias), na qual são discutidos os principais interesses do setor.

A CART possui uma área de Relações Institucionais própria, responsável por estreitar laços com prefeituras, câmaras e o Governo do Estado de São Paulo.

INVEPAR NA RIO+20

A Invepar também participou ativamente desse importante evento. O grupo patrocinou o coquetel de abertura da Rio+20. Estiveram presentes a Presidenta Dilma Roussef; o Ministro das Relações Exteriores, Antônio Patriota; o secretário da ONU, Sha Zukang; e o Secretário Nacional do Comitê Nacional de Organização da Rio+20, Laudemar Aguiar. A Invepar também participou de uma série de discussões com importantes entidades, como o CEBDS (Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável), o Instituto Ethos, o GIFE (Grupo de Institutos Fundações e Empresas) e o Governo. Apoiou, ainda, entre outras atividades, o Rio Como Vamos, na construção de indicadores de mobilidade, assim como debates sobre cidades e mobilidade entre lideranças comunitárias no evento “Nossa Rio+20 - A Comunidade que Queremos”, que culminou com a entrega de documento elaborado pelas lideranças comunitárias sobre os principais desafios das cidades.

Plano de Comunicação

Avanços

Plano de Comunicação contribui para a integração na Invepar e coloca a Companhia em evidência

A Invepar experimentou, em 2012, uma mudança de patamar em seu modo de se comunicar como empresa e na forma de utilizar sua marca. Esse salto foi viabilizado pelo Plano Estratégico de Comunicação, desenvolvido e aprovado no ano anterior com o propósito de acompanhar as necessidades de comunicação resultantes das previsões de crescimento da Companhia. Afinal, o crescimento da Invepar resulta em mais exposição, assim como em maiores riscos e oportunidades relacionados à sua imagem e reputação.

Essas necessidades são tanto internas quanto externas. Internamente, os principais desafios são alinhar todo o público interno com a Missão, a Visão e os Valores da Invepar; envolvê-los no cumprimento de objetivos estratégicos; e disseminar as práticas de comunicação, por meio da criação e difusão de processos, procedimentos e padrões. Uma das principais ações de 2012 nesse sentido foi a criação da revista interna *Mover*, distribuída a todos os funcionários da Invepar e de suas empresas. Com periodicidade bimestral, a publicação tem como objetivo informar sobre o que está acontecendo em todas as empresas da Companhia, de forma a gerar senso de pertencimento. Visando alcançar os mais diferentes funcionários, possui uma linguagem simples, para uma leitura prazerosa. O próximo passo é a criação da intranet da Companhia, que já está em andamento. A comunicação interna, que também envolve campanhas sobre assuntos relativos a todas as empresas e outras ações institucionais, tem como propósito final apoiar as estratégias de recursos humanos da Companhia.

Em relação à comunicação externa, é necessário aumentar o conhecimento e a empatia dos públicos estratégicos, ampliando o valor percebido da marca e facilitando os relacionamentos; fixar uma identidade corporativa diferenciada e relevante para os *stakeholders*; e criar reputação firme.

Com o intuito de desenvolver uma cultura de comunicação própria, foi criada uma área de comunicação, que, além de olhar para o público interno, está buscando – e com sucesso – evidenciar mais a Invepar na mídia. Em termos de marketing, duas das grandes iniciativas de 2012 foram a revisão das diretrizes de uso da marca, que resultou em um novo Manual de Linguagem e Identidade, e a aprovação, pelo Conselho de Administração, da Política de Comunicação, que define alçadas, temas e porta-vozes.

O documento define que a essência da marca Invepar é "Compromisso é confiança" e seus atributos são "Parceira", "Mobilizadora" e "Arrojada". A Companhia ganhou um novo logo e suas cores agora são o amarelo, inspirado nos sistemas de sinalização da área de transporte, para transmitir energia e vivacidade à marca, e o verde, referente à origem e ao orgulho de ser brasileiro e para identificar a Invepar em ambientes internacionais. As frentes de atuação da Companhia passam a ser representadas por pictogramas.

Para seguir as novas regras, os sites institucional e de Relações com Investidores foram revistos, ganhando nova estética e novos conteúdos.

O NOVO LOGOTIPO, AS CARACTERÍSTICAS DA MARCA E OS PICTOGRAMAS

invepar

04

GESTÃO DE PESSOAS

Perfil do público interno _49
Gestão por competências _51
Clima organizacional _55

Perfil do público interno

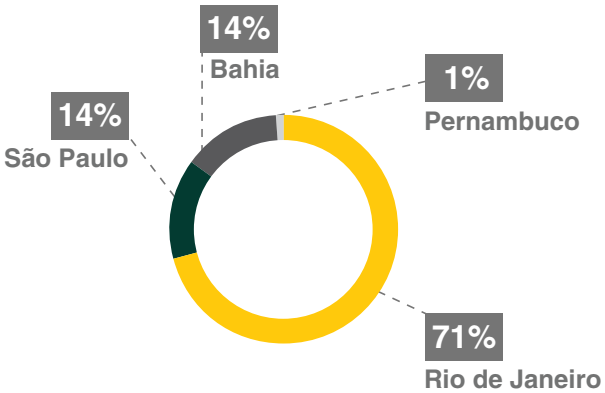
[GRI LA1 LA2 LA13]

*Conforme destacado na seção Sobre o Relatório (*pág. 95*), os indicadores de GRU Airport não foram contabilizados porque em 2012 a empresa estava em operação assistida pela Infraero. Da mesma forma, os indicadores da Via Parque Rímac e da Via Expressa Transolímpica não foram considerados porque nesse ano essas empresas ainda estavam em fase pré-operacional.

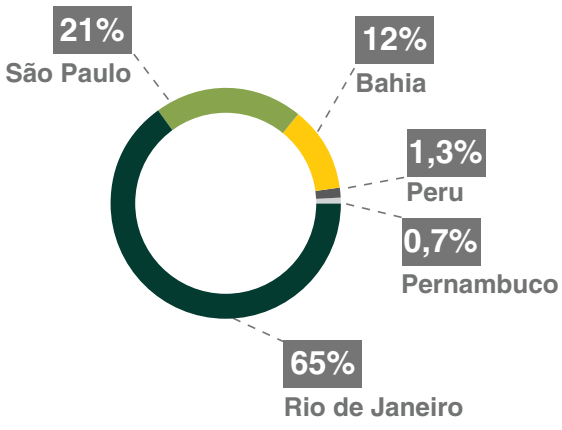
Total de funcionários das empresas do grupo Invepar [GRI LA1]*		
***Holding*/Empresa**	**CLT**	**Terceirizado**
Holding	105	4
LAMSA	412	383
CLN	168	128
CART	622	2.073
MetrôRio	2.429	687
CBN	474	1.603
CRT	332*	796
CRA	38	1.163
Transolímpica	11	-
VPR	69	-
GRU Airport	462	-
TOTAL	5.122	6.744

* Não foi possível determinar o número de autônomos trabalhando na Invepar, pois a maioria das empresas não possui esse dado disponível. Da mesma forma, não foi possível determinar o número de empregados permanentes por tipo de emprego.

FUNCIONÁRIOS POR REGIÃO 2011



FUNCIONÁRIOS POR REGIÃO 2012

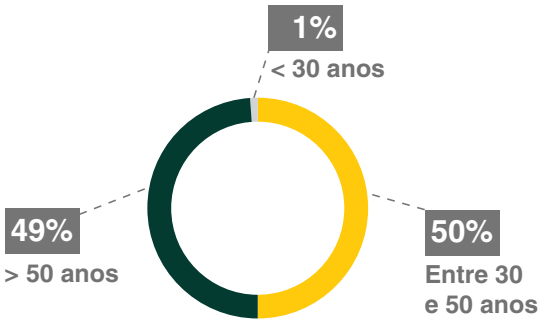


Funcionários da Invepar por faixa etária [GRI LA13]*								
	LAMSA	CLN	CART	MetrôRio	CBN	CRT	*HOLDING*	Total
Menos de 30 anos	150	84	293	652	290	90	37	1.578
Entre 30 e 50 anos	202	72	306	1.598	180	202	58	2.607
Acima de 50 anos	41	12	23	179	4	40	10	308

*A tabela não considera a CRA, que por estar em fase pré-operacional ainda não possui controle sobre esse indicador.

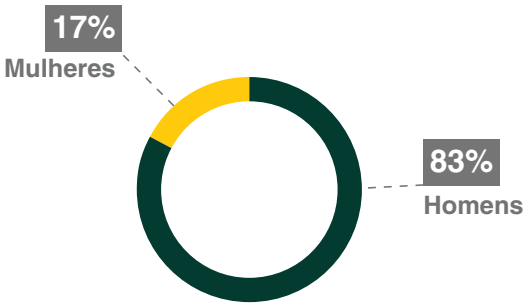
*Conforme destacado na seção Sobre o Relatório (*pág. 95*), os indicadores de GRU Airport não foram contabilizados porque em 2012 a empresa estava em operação assistida pela Infraero. Da mesma forma, os indicadores da Via Parque Rímac e da Via Expressa Transolímpica não foram considerados porque nesse ano essas empresas ainda estavam em fase pré-operacional.

Divisão dos órgãos de governança por faixa etária [GRI LA13]*



*Inclui o Conselho de Administração e o Conselho Fiscal.

Divisão dos órgãos de governança por gênero [GRI LA13]*



*Inclui o Conselho de Administração e o Conselho Fiscal.

Taxa de rotatividade

[GRI LA2]

As informações sobre rotatividade por empresa estão apresentadas na versão on-line deste relatório (*www.invepar.com.br/relatorioanual2012, em Gestão de pessoas/Perfil do público interno*). Não inclui a CRA, que ainda não possui mecanismos de controle da taxa de rotatividade.

Remuneração e benefícios

De acordo com as melhores práticas de mercado, a política de remuneração da Invepar é baseada no método do *Hay Group* de avaliação de cargos. Por meio dessas técnicas, é possível estruturar os cargos e salários, possibilitar a mobilidade entre as empresas, comparar salários com os praticados no mercado e proporcionar uma remuneração competitiva. A Invepar também adota modelo de remuneração variável, o que permite premiar o desempenho anualmente de acordo com indicadores quantitativos e qualitativos, com metas claras e desafiadoras. O valor oferecido é calculado a partir de múltiplos salariais estabelecidos para todos os níveis da organização.

As formas de remuneração são padrão para as empresas do grupo. Para tal, é utilizada a metodologia de pontos do *Hay Group*, que consiste em quantificar os salários em pontos e identificar quanto vale um ponto em diferentes regiões. Como exemplo, os postos de trabalho no Brasil e no Peru têm o mesmo número de pontos na escala hierárquica, porém são remunerados de acordo com o mercado local. Essa metodologia é conhecida, respeitada e praticada por grandes empresas no mundo todo.

A Companhia também estabeleceu um pacote de benefícios competitivos no mercado e que é, no geral, comum para todas as empresas.

Saúde, segurança e qualidade de vida

[GRI LA7 LA8]

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

Na versão *on-line* deste relatório estão descritas as iniciativas de cada empresa relacionadas ao tema e apresentadas as taxas de lesões, de doenças ocupacionais, de dias perdidos e de absenteísmo ocorridos nas empresas ao longo de 2012 (*www.invepar.com.br/relatorioanual2012, em Gestão de pessoas/Perfil do público interno*). Também são declaradas as quantidades de óbitos. Para o cálculo das taxas, foram utilizadas fórmulas relacionadas à OIT (Organização Internacional do Trabalho).

Observação: O fator 200.000 é derivado de 50 semanas de trabalho com 40 horas por 100 empregados. Usando-se esse fator, a taxa resultante se relaciona ao número de empregados e não ao número de horas.

Cabe ressaltar que, para efeito de cálculo, foi adotado o fator 200.000, conforme orientação da GRI. A Invepar, contudo, possui uma jornada de trabalho de 48 horas semanais. Dessa forma, suas taxas estão estimadas de acordo com as fórmulas comumente empregadas nessa metodologia. A *holding* e a CRA não possuem atualmente controle desses dados, a primeira em virtude das raras ocorrências de acidentes de trabalho e da pouca quantidade de funcionários, e a segunda por estar em fase pré-operacional.

Gestão por competências

Competências Invepar

Conheça as habilidades profissionais estratégicas para a Invepar e saiba como elas contribuem para o avanço da Companhia.

Um dos maiores desafios de uma organização em crescimento é capacitar seus funcionários para que eles possam acompanhar esse ritmo e evoluir junto. Para facilitar esse processo, foram mapeadas as competências estratégicas para a Invepar, ou seja, as habilidades necessárias para o desenvolvimento dos profissionais da Companhia e para assegurar o cumprimento de sua Missão e de suas metas.

Ao todo, foram definidas nove competências estratégicas (*veja quadro*) e uma métrica, em exercício que envolveu gestores e dirigentes das empresas do grupo. As aptidões são aplicáveis a todos os níveis da organização. São elas que norteiam o mapeamento de potenciais talentos, função do Comitê de Carreira e Sucessão.

Ferramenta fundamental para o Comitê é a avaliação de desempenho, que, desde 2011, é realizada anualmente. O resultado desse trabalho é utilizado para definir o Mapa de Sucessão da Companhia, em processo que envolve todos os gestores – incluindo os das empresas do grupo – até o presidente da Invepar. Conhecer e garantir a sucessão internamente ajuda a reforçar e manter a cultura Invepar.

COMPETÊNCIAS INVEPAR

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

Desenvolvimento profissional

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

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

Programa de *Trainees*

Em 2012, teve início o segundo ciclo do programa, que é bianual. Ao todo, foram escolhidos 18 *trainees*, dos quais três foram direcionados à sede e 15 foram alocados nas empresas do grupo. Todos são jovens profissionais, recém-formados nos cursos de Engenharia, Economia e Administração de Empresas, que participaram de uma rigorosa seleção, com 4.808 concorrentes.

Durante 14 meses, esses jovens participarão de uma série de atividades que têm como objetivo desenvolvê-los profissionalmente de acordo com a cultura e as competências Invepar. Para tal, visitarão todas as empresas da Companhia, atuarão em diferentes setores da empresa para a qual foram selecionados e passarão por sessões de treinamento. Ao final do processo, os *trainees* poderão ser efetivados conforme seu desempenho. Os destinos são as áreas de operações, novos negócios e finanças.

Programa de Desenvolvimento de Líderes

Os cargos de liderança possuem um programa específico, realizado em conjunto com a Fundação Dom Cabral, um dos mais renomados centros de desenvolvimento de executivos do Brasil, com 36 anos de experiência. As atividades também têm como propósito desenvolver as competências Invepar. O público vai da presidência a especialistas, tanto da *holding* quanto das empresas do grupo.

Em 2012, o programa teve três módulos e trabalhou as competências inovação, visão estratégica, finanças empresariais e gestão de usuários/clientes. Em 2013, os temas em foco serão gestão de pessoas, relacionamento institucional e gestão de projetos.

Encontro de Gestores

A iniciativa, desenvolvida e implantada pela Diretoria de Recursos Humanos e Gestão desde 2010, propõe uma reunião entre os líderes da companhia a cada semestre para discutir as perspectivas e oportunidades do mercado e do mundo. Participam diretores, gerentes, gerentes sêniores e superintendentes.

O encontro tem como propósito permitir o alinhamento das visões e estratégias de liderança, o entrosamento e a integração das equipes e estimular a sinergia e a troca de experiências e de melhores práticas. Foi em um desses eventos que a Missão, a Visão e os Valores da Companhia foram criados.

Em 2012, o primeiro encontro ocorreu em agosto e o segundo, em dezembro. Foram debatidos temas como novas concessões conquistadas pela Invepar, o futuro da Companhia, sua nova identidade de marca, resultados e perspectivas.

Média de hora de treinamentos

[GRI LA10]

As tabelas não consideram a CRA, que está em fase pré-operacional e não possui controle sobre informações nesse sentido.

LAMSA

Média de horas de treinamento em 2012 na LAMSA Número de funcionários em 2012 = 412	
Categoria funcional	**Média de horas (carga horária total/total de empregados por categoria)**
Gestores	123,67 h
Funcionários administrativos	8,48 h
Funcionários operacionais	16,14 h
TOTAL	**148,29 h**

CLN

Média de horas de treinamento em 2012 na CLN Número de funcionários em 2012 = 168	
Categoria funcional	**Média de horas (carga horária total/total de empregados por categoria)**
Funcionários administrativos	119,00 h
Funcionários operacionais	19,00 h
TOTAL	**138,00 h**

CART

Média de horas de treinamento em 2012 na CART Número de funcionários em 2012 = 622	
Categoria funcional	**Média de horas (carga horária total/total de empregados por categoria)**
Presidência	120,00
Superintendência	100,00
Gerência	71,42
Coordenação	62,35
Funcionários técnicos	13,05
Funcionários administrativos	23,93
Funcionários operacionais	7,62
TOTAL	**398,37**

MetrôRio

Média de horas de treinamento em 2012 no MetrôRio Número de funcionários em 2012 = 2.429	
Categoria funcional	**Média de horas (carga horária total/total de empregados por categoria)**
Gestores	1.066,55
Funcionários administrativos	127,20
Funcionários operacionais	24,14
Funcionários de manutenção e engenharia	93,70
Formação de cargos	42,78
Projetos corporativos	55,53
TOTAL	**1.409,90**

CBN

Média de horas de treinamento em 2012 na CBN Número de funcionários em 2012 = 444	
Categoria funcional	**Média de horas (carga horária total/total de empregados por categoria)**
Diretoria	8,00
Gerência	18,00
Coordenação e Supervisão	5,00
Funcionários administrativos	11,00
Funcionários operacionais	15,00
TOTAL	**57,00**

CRT

Total de funcionários por categoria funcional	Número médio de horas treinamento
Diretor/Presidente	8,0
Superintendente	8,0
Gerente/Controller	1,2
Coordenador/Jurídico	1,2
Supervisor	0,8
Encarregado/Analista administrativo	0,8
Técnico/Assistente	0,8
Operacional/Auxiliar	9,0
TOTAL	**29,8**

Holding

Média de horas de treinamento em 2012 na *holding*	
Categoria funcional	**Média de horas (carga horária total/total de empregados por categoria)**
Diretoria	16,00
Gerência	64,00
Especialistas	52,00
Analistas	14,00
Funcionários	19,00
TOTAL	**165,00**

Metas e perspectivas

Entre as muitas metas e perspectivas da área de Recursos Humanos para os próximos anos, destacam-se duas relacionadas ao desenvolvimento de seus profissionais. A Invepar pretende, no curto prazo, estender a avaliação de desempenho para todos os níveis hierárquicos, de forma a atingir também os cargos operacionais. Com isso, poderá migrar seu atual modelo de análise para um formato 180 graus, que inclui a autoavaliação e a avaliação do gestor imediato, com posterior *feedback*. As mudanças são estratégicas e visam permitir um melhor enfoque para as iniciativas e competências necessárias para o desenvolvimento dos profissionais da Companhia.

A Invepar objetiva também implementar uma universidade corporativa. A ideia deve evoluir ao longo de 2013 e 2014. A área de Recursos Humanos vem trabalhando para compreender qual é a grade ideal para a Organização, de forma a estabelecer um programa de capacitação robusto e totalmente relacionado aos seus negócios e perfil.

Clima organizacional

Pesquisa 2012

Primeiro estudo sobre o clima organizacional na Invepar gera plano de ação para pontos de melhoria. Comprometimento com a Companhia é destaque positivo.

A Invepar aplicou, em janeiro de 2012, sua primeira Pesquisa de Clima Organizacional, que mediu a motivação e satisfação dos funcionários com relação a diversos aspectos da vida profissional na Companhia. Foram abordados temas como qualidade de vida, desenvolvimento profissional, vínculo com o superior e os colegas, comunicações, relação com a comunidade, entre outros. Dos 3.474 funcionários consultados, 2.612 responderam à pesquisa. Foram ouvidas pessoas da *Holding*, da CART, da LAMSA, do MetrôRio e da CLN.

A média de satisfação com o clima organizacional – que inclui os temas Pessoas, Processos de Trabalho, Liderança, Institucional e Comunicação, Poder de Decisão e Recompensas – foi de 59%. Poder de Decisão e Recompensas são os pontos que mais necessitam de melhorias, ambos com 45%. O destaque positivo ficou por conta do Comprometimento, com uma média de 84%. Esse índice aponta que já existe entre os funcionários um sentimento de pertencimento ao grupo, uma das metas trabalhadas pela área de Recursos Humanos nos últimos anos.

Os resultados da pesquisa geraram planos de ação, que já estão sendo desenvolvidos nas empresas de acordo com os resultados específicos de cada uma. As iniciativas envolvem relacionamento entre líder e liderado, capacidade de *feedback* por parte das lideranças, busca por jornadas de trabalho mais curtas, entre outras.

Índices de satisfação com o clima organizacional

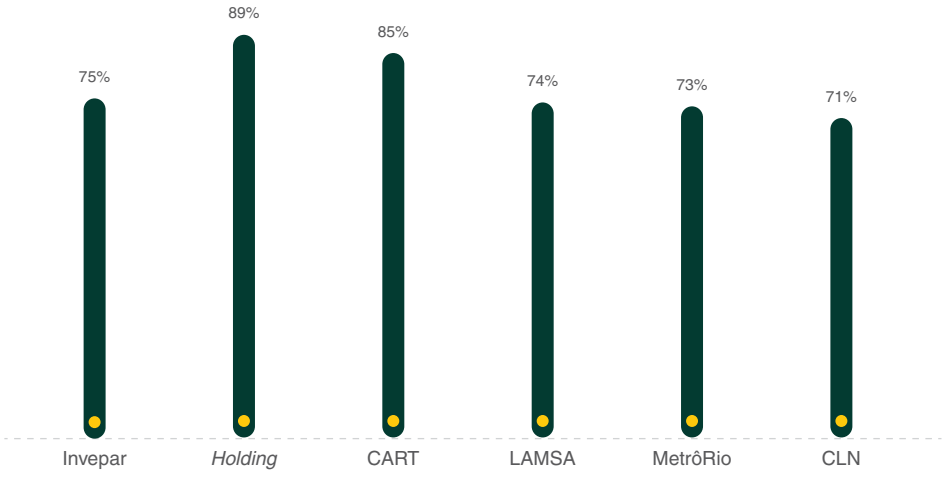
61%	61%	64%	55%	79%	65%	Pessoas
60%	49%	56%	54%	80%	56%	Processos de Trabalho
68%	63%	63%	59%	82%	67%	Liderança
74%	74%	84%	70%	94%	79%	Institucional e Comunicação
45%	37%	45%	42%	70%	45%	Poder de Decisão
54%	37%	55%	36%	67%	45%	Recompensas

Índices de comprometimento

84%	88%	71%
84%	83%	86%

- INVEPAR (2612)
- CART (507)
- CLN (103)
- LAMSA (310)
- MetroRio (1636)
- *Holding* (56)

ÍNDICE DE PARTICIPAÇÃO POR EMPRESA



invepar

05

DESEMPENHO SOCIOAMBIENTAL

Atuação da Invepar _57
Responsabilidade socioambiental _58
Gestão ambiental _63

Atuação da Invepar

Para a Invepar, gerir os impactos na sociedade e no meio ambiente é fundamental para criar um ambiente em que seus negócios possam ser impulsionados sem que nenhuma das partes seja esquecida

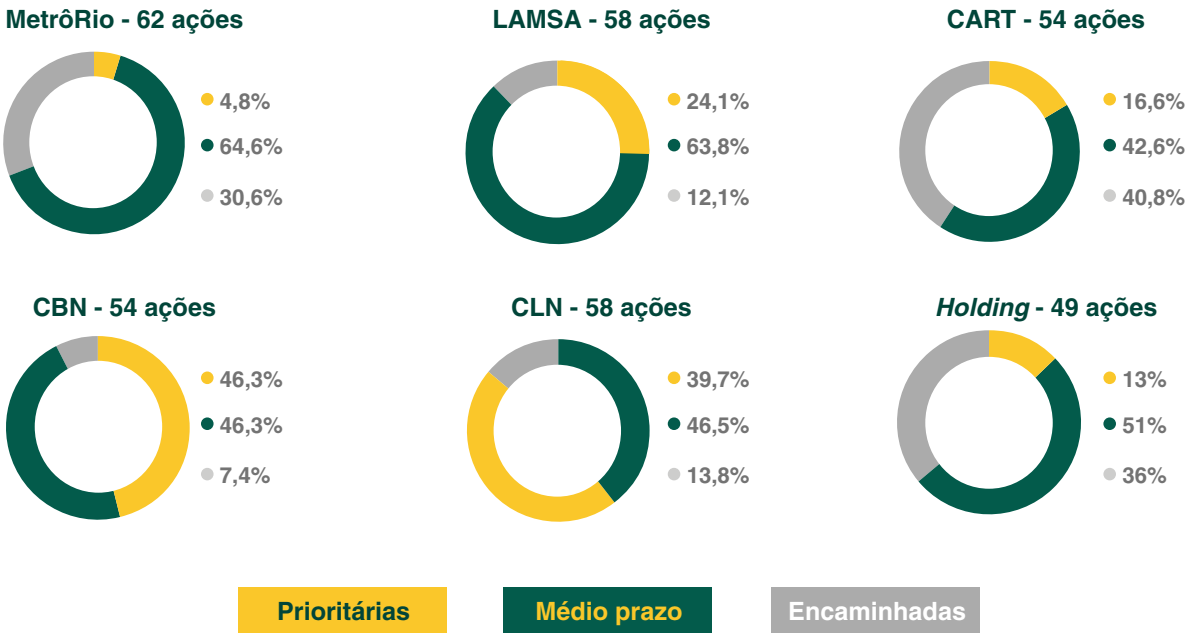
Responsabilidade socioambiental como estratégia

Invepar avalia sua atuação nesse campo, que considera fundamental para o crescimento nos negócios

Em 2012, a Invepar aplicou em todas as suas empresas – exceto na CRA, na CRT e nas recém-adquiridas (GRU Airport, Via Parque Rímac e Via Expressa Transolímpica) – os Indicadores Ethos, desenvolvidos pelo Instituto Ethos para empresas interessadas em avaliar sua gestão sob a perspectiva da sustentabilidade e da responsabilidade social. Os resultados geraram um plano de ação para cada uma das empresas.

A responsabilidade socioambiental está integrada à estratégia da Invepar desde 2011, com apoio da Diretoria e do Conselho de Administração, o que demonstra o quanto a Companhia está comprometida com o tema. A Companhia compreende que gerir os seus impactos na sociedade e no meio ambiente é fundamental para criar um ambiente em que seus negócios possam ser impulsionados sem que nenhuma das partes seja esquecida. A Invepar já promove uma série de ações nesse sentido, que estão detalhadas a seguir.

Resultados do levantamento dos Indicadores Ethos



Exemplos de ações a serem aplicadas

- **Valores, Transparência e Governança**
  Todas as empresas agindo de acordo com o Código de Ética e Conduta implantado em 2012. As coligadas estão em processo de adaptação.

- **Público Interno**
  Todas as empresas contratando, ou com planos para contratação, de pessoas com deficiência e aprendizes em 2013.

- **Meio Ambiente**
  Todas as empresas controladas iniciando processo de inventário de emissão de carbono e/ou com orçamento previsto em 2013.

- **Fornecedores**
  Definição, em 2012, de um escopo comum de cláusulas contratuais com critérios socioambientais a serem implementadas em 2013.

- **Usuários**
  Benchmarking e definição do processo de ambiente seguro para usuários.

- **Comunidade**
  Lançamento do I Edital de Seleção Pública e de unificação de projetos.

- **Governo e Sociedade**
  Implantação de iniciativas de combate à corrupção nas empresas, em conformidade com o Código de Conduta Ética da Invepar.

Saiba mais sobre os Indicadores Ethos no link **http://www3.ethos.org.br/conteudo/iniciativas/indicadores/**

Responsabilidade socioambiental

Instituto Invepar

Organização é instrumento de atuação nas comunidades onde a Invepar está inserida. Seus eixos temáticos são educação, meio ambiente, cultura e esporte, tendo o apoio à gestão pública e ao empreendedorismo como temas transversais.

Devido à natureza de seu negócio, a Invepar exerce impacto nas comunidades do entorno de suas concessões. De caráter público, essas concessões requerem contrapartidas às suas operações, que, em países em desenvolvimento, transcendem a boa prestação de serviços e passam também pelo desenvolvimento socioambiental.

As ações nesse sentido são, desde 2002, geridas pelo Instituto Invepar, que, seguindo uma Política de Responsabilidade Socioambiental, atua em três áreas temáticas consideradas fundamentais para o desenvolvimento e a valorização dos territórios impactados: educação, cultura e esporte, e meio ambiente, tendo o empreendedorismo e apoio à gestão pública como temas transversais.

POLÍTICA DE RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL

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

Diretrizes

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

Exemplos de iniciativas desse cunho são:

[GRI EC9]

- Pré-diagnóstico socioambiental na região onde as empresas da Companhia estão inseridas;
- Levantamento de recursos públicos e privados na área de desenvolvimento socioeconômico para a efetivação de uma rede social local;
- Identificação de talentos e vocações locais para o fortalecimento do capital social do território;
- Definição de plano de ação emergencial para o atendimento das demandas das comunidades impactadas durante o período de implantação de novos negócios;
- Efetivação de projetos comunitários de desenvolvimento territorial sustentável pelo método participativo;
- Efetivação de uma gestão sustentável, por meio da qual o Instituto assessora as empresas no compromisso com os Objetivos do Milênio e os princípios do Pacto Global.

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

NOVA GERÊNCIA E COMITÊS

Em 2012, a Invepar ganhou o reforço da Gerência Executiva de Responsabilidade Social Corporativa, que tem como propósito viabilizar a transição da gestão de responsabilidade social para uma gestão mais alinhada ao conceito de sustentabilidade, em que os desempenhos social, econômico e ambiental têm equivalente relevância para a sustentação e perenidade da Companhia.

Além da área, a Companhia conta também com o apoio do Comitê de Responsabilidade Social, que é corporativo, e dos Comitês Internos de Responsabilidade Social, alocados nas empresas do grupo. Os representantes de ambos os órgãos mantêm contato constante para o intercâmbio de informações e experiências, o planejamento de ações e o estabelecimento conjunto de estratégias, metas e objetivos. Podem incluir gestores de áreas como Recursos Humanos, Governança Corporativa, Comunicação, Suprimentos, Saúde e Segurança e Meio Ambiente.

Investimentos

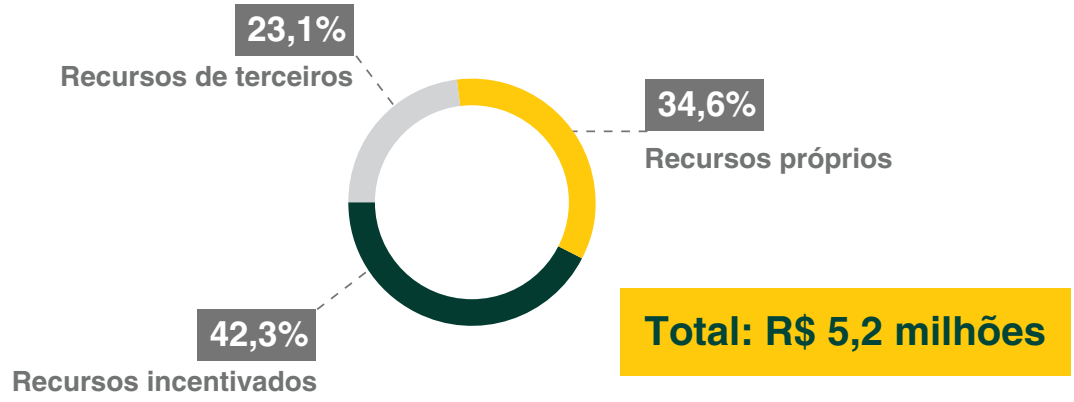
O Instituto elabora seu planejamento financeiro a partir do diagnóstico local das empresas e da aderência ao negócio. As despesas operacionais são custeadas pelas empresas do grupo em forma de rateio, utilizando como base o orçamento anterior, e de forma proporcional aos projetos a serem executados.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

Nas empresas, outras formas de financiamento a projetos são os valores obtidos por conta do resultado financeiro, utilizando o FIA (Fundo para Infância e Adolescência) e as Leis Rouanet, ISS (Imposto sobre Serviços) e do Esporte.

Em 2012, foram investidos, ao todo, R$ 5,2 milhões em projetos socioambientais. A proporção desse investimento ficou em R$ 1,8 milhão de recursos próprios, R$ 2,2 milhões de recursos incentivados e R$ 1,2 milhão utilizando recursos de terceiros.

O número de beneficiados diretos pelos projetos foi de 130 mil pessoas e, indiretos, 600 mil. Já as ações de comunicação alcançaram um público estimado de 2,5 milhões de pessoas.

Proporção dos investimentos socioambientais da Invepar



Edital de seleção de projetos

Foi lançado, em 2012, o I Edital para Seleção de Projetos Socioambientais do Instituto Invepar e empresas da Companhia para o ano de 2013. O documento especificou critérios que permitem cruzar as vertentes-foco do Instituto com os impactos que cada projeto-candidato pode causar nas operações. As regras incidem sobre a seleção de iniciativas para a CART, a CLN, a CBN, a LAMSA e o MetrôRio. O objetivo foi tornar a atuação da entidade mais estratégica, transparente e padronizada, assim como apoiar projetos que estejam alinhados ao relacionamento comunitário das empresas da Companhia e que contribuam para o desenvolvimento das comunidades do entorno, criando sinergia entre os resultados e a presença da empresa na região de forma mais eficiente.

Serão analisadas as propostas de atuação nas áreas de Educação, Meio Ambiente, Cultura e Esporte. Os projetos de Educação deverão ser relacionados aos temas segurança e preservação da vida, formação empreendedora, gestão comunitária e de empreendimentos comunitários, associativismo e formação para a economia solidária. No Meio Ambiente, serão selecionadas ações de educação ambiental, coleta seletiva, reciclagem e reflorestamento. Na Cultura e no Esporte, serão priorizados projetos incentivados nas Leis de Incentivo Municipais e Federais, buscando, respectivamente, atividades socioculturais e socioesportivas. Além dessas características, as propostas deverão ter o empreendedorismo e o apoio à gestão pública como temas transversais.

Foram registradas 215 inscrições no Edital, avaliadas por uma Comissão Técnica. Os projetos aprovados poderão receber até R$ 100 mil por ano e ter duração entre 12 e 24 meses. Eles deverão abranger os municípios do entorno das seguintes empresas: LAMSA, CLN, MetrôRio, CART e CBN.

Iniciativas apoiadas

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

- **Rio Como Vamos**
- **Instituto Sou da Paz**
- **BISC Comunitas**
- **Programa na Mão Certa**

Saiba mais sobre essas iniciativas no link **www.invepar.com.br/relatorioanual2012**, em Desempenho socioambiental/ Responsabilidade socioambiental.

Gestão ambiental

Meio ambiente em foco

Conheça as principais ações ambientais da Invepar

As concessões operadas pela Invepar seguem as leis e diretrizes ambientais determinadas para cada tipo de empreendimento. A preocupação da Companhia, contudo, não se restringe apenas aos impactos diretos, mas também àqueles causados indiretamente, como os relacionados ao consumo de energia e água, às emissões de gases de efeito estufa, aos resíduos gerados, entre outros.

A Companhia entende que ainda há muito trabalho para entendê-los e mitigá-los, mas já deu importantes passos nesse sentido. O levantamento dos Indicadores Ethos, somados aos da GRI (*saiba mais nas págs. 57 e 96*), servirá também para balizar a implementação de novas iniciativas ambientais ou o aperfeiçoamento das já existentes.

Cabe ressaltar que cada uma de suas empresas desenvolve ações próprias, adaptadas à realidade de suas operações. Dessa forma, cada uma está em um estágio evolutivo diferente e, portanto, deverá concentrar esforços em pontos distintos.

A CART, a CRT e a CLN adotam medidas para redução do consumo de energia

Consumo de energia

[GRI EN3 EN4 EN5]

O consumo de energia direta proveniente de fontes não renováveis na Invepar em 2012 foi de 26.163,70 GJ de gasolina, gasolina aditivada e diesel e 189,04 toneladas de GLP (gás liquefeito de petróleo). Energia direta, no caso, é aquela comprada ou produzida pela própria Companhia, proveniente de fontes renováveis ou não, utilizada principalmente nos níveis operacionais da organização. Os combustíveis citados são consumidos especialmente em automóveis da frota de atendimento e socorro médico e no funcionamento de geradores. Esses valores excluem os dados da LAMSA, da CLN e da CART, que fazem essa medição em litros. Somando os consumos dessas empresas, o total de litros de gasolina, gasolina aditivada e diesel utilizado foi de 746.773,30, destinado ao mesmo fim que nas demais empresas. Os cálculos da CART consideraram também a frota da São Francisco, responsável pelo serviço de resgate na via. A *holding*, que fica sediada em um prédio comercial no Rio de Janeiro administrado por terceiros e abriga áreas administrativas, também não foi incluída nos cálculos, assim como a CRA, que por estar em fase pré-operacional, ainda não faz o controle do consumo de combustíveis.

Já o consumo proveniente de fontes renováveis foi de 134.100,92 litros, considerando-se somente o etanol. A CRT utiliza também energia solar, tanto para o funcionamento de todos os seus *call boxes* (telefones de emergência), quanto nas estações meteorológicas que mantém na via. Nos *call boxes*, essa fonte alimenta painéis de 50 watts em locais de pouca luminosidade e de 10 watts em locais de alta luminosidade. Recentemente foi instalada uma estação meteorológica no ponto mais alto da Serra dos Órgãos (Teresópolis - RJ), na qual são utilizados dois painéis solares de 130 watts cada.

Quanto à energia indireta, ou seja, a energia produzida fora dos limites da organização, o consumo foi de 27.097.103,45 (considerando-se para a CRA somente o consumo nos escritórios, excluindo-se as obras). A *holding* utiliza energia hidrelétrica – *Fonte renovável* – adquirida de concessionárias.

Entre as empresas da Invepar, a CART, a CRT e a CLN adotam medidas para redução do consumo de energia. Em 2012, a CART registrou economia de 1% no consumo de energia elétrica em suas praças de pedágio, o que equivale a R$ 9,7 mil. O resultado não foi tão expressivo por se tratar de manutenção de redução significativa registrada em 2010 – na casa dos 20% -, quando foi aperfeiçoado o sistema de ar-condicionado dessas praças, que são as estruturas de maior gasto da CART. Também foi diminuída a quantidade de projetores, para melhorar o funcionamento dos sistemas refrigeradores. Anualmente, essa economia de energia elétrica representa o consumo mensal de uma cidade de aproximadamente 18 mil habitantes e significa que 13 milhões de m^3 de água deixaram de ser usados na usina hidrelétrica.

A CLN e a CRT também promoveram mudanças na praça de pedágio. A primeira conseguiu uma economia de 153 quilowatts por dia com a racionalização da iluminação da praça em dias de movimento relativamente baixo. Reduziu também o consumo de energia elétrica em 2,3 mil quilowatts por mês devido à substituição de lâmpadas de vapor de mercúrio por lâmpadas fluorescentes compactas, e em 20% com a troca de aparelhos de refrigeração tipo janela para *split*. Na CRT, mais de 30 luminárias de vapor metálico de 400 watts foram substituídas por versões de LED (Diodo Emissor de Luz, em português), consideradas mais econômicas. Foram trocadas também 100 lâmpadas fluorescentes de 40 watts por lâmpadas de LED de 18 watts. Ainda não foi notada redução significativa no consumo de energia elétrica na empresa.

Consumo de energia direta em 2012 [GRI EN3]	
Fontes não renováveis*	
Gasolina	10.172,50 GJ
Gasolina aditivada	454,59 GJ
Óleo diesel	15.531,61 GJ
GLP	189,04 T
Gasolina (LAMSA, CLN e CART)	309.164,61 L
Gasolina aditivada	523,37 L
Diesel (LAMSA , CLN e CART)	437.085,32 L
Fonte renovável	
Etanol	134.100,92 L

*A tabela não considera a CRA, que está em fase pré-operacional, e a *holding*, que fica sediada em prédio comercial administrado por terceiros e abriga áreas administrativas.

Consumo de água

[GRI EN8 EN10]

O consumo de água na Invepar em 2012 foi de 198.996,40 m³. Esse volume exclui os dados de consumo da *holding*, controlados pela administradora do prédio comercial onde está sediada; e da CRA, ainda em fase pré-operacional. A proveniência da água varia de acordo com a empresa. A LAMSA e o MetrôRio utilizam somente água proveniente de abastecimento municipal. A CLN e a CBN também fazem uso desse tipo de abastecimento, mas adicionado ao consumo de águas subterrâneas. A CRT faz uso somente de águas subterrâneas, enquanto a CART também se utiliza dessa fonte, somada à água de superfície. Os dados monitorados se referem, no geral, aos consumos nas sedes, praças de pedágio, centrais de atendimento aos usuários, entre outros.

Consumo de água na Invepar em 2012 (em m³/ano) [GRI EN8]*

	Água de superfície	Água subterrânea	Abastecimento municipal
LAMSA	-	-	7.526,0
CLN	-	1.200,0	1.800,0
CART	1.473,0	3.255,0	-
MetrôRio	-	-	159.393,4
CBN	-	4.202,0	2.354,0
CRT	-	17.957,0	-
Total	1.473,0	26.614,0	170.909,4
Total Invepar		**198.996,4**	

* Exclui os dados de consumo da *holding*, controlados pela administradora do prédio comercial onde está sediada. Exclui também o consumo na CRA, que por estar em fase pré-operacional ainda não controla essa informação.

Nenhuma das empresas da Invepar nem a *holding* possuem sistemas de reciclagem ou reuso de água. O MetrôRio, contudo, está implantando em seu Centro de Manutenção três diferentes estações de tratamento: de Despejo Industrial, de Esgoto e de Água para Reuso. A previsão é que todas estejam funcionando em janeiro de 2013.

Descarte de água

[GRI EN21]

Entre as empresas da Invepar, a LAMSA, a CLN, a CBN e a CRA não controlam os descartes de água em suas instalações e operações. Na CART, foram descartados 3.385,00 m³ em 2012, dos quais 441,00 m³ foram tratados em fossa séptica e 2.944,00 m³ descartados na rede de tratamento de esgoto municipal. Essa empresa não descarta água de processo. Já na CRT, do total de água retirada dos poços em 2012 (17.957,00 m³), 15.263,50 m³ foram descartados após tratamento em fossa-filtro, incluindo o esgoto doméstico (a empresa não possui controle separado dos tipos de rejeito). Os 2.693,50 restantes foram utilizados sem tratamento prévio em serviços de jardinagem e abastecimento de carro-pipa para limpeza de pistas, limpeza em caso de acidentes e combate a pequenos focos de incêndio. A CRT utiliza o sistema de fossa-filtro para tratamento da água descartada. Essa empresa também não faz uso de água de processo.

No MetrôRio, a água gerada nos processos do Centro de Manutenção é enviada a uma Estação de Tratamento de Despejo Industrial de terceiros, onde passa por tratamento físico, químico e biológico. Em 2012, a vazão tratada foi de 10.828,21 m³, dos quais 594,00 m³ foram descartados. Para reduzir essa quantidade, a empresa está implementando Estações de Tratamento de Despejo Industrial, de Esgoto e de Água para Reuso, que devem ficar prontas no fim de janeiro.

DESCARTE DE ÁGUA DE PROCESSO DO MetrôRio [GRI EN21] *

Vazão tratada (m³)	Vazão descartada (m³)	DBO (Demanda Bioquímica de Oxigênio) mg/L	DQO (Demanda Química de Oxigênio) mg/L	Material sedimentar (e) mg/L	RNFT (Resíduos não Filtráveis Totais) mg/L
10.828,21	594,00	872,00	10.980,00	28,80	845,00

*A tabela apresentada é baseada nas declarações do Procon Água, emitidas pela empresa contratada para tratar os efluentes.

Biodiversidade

[GRI EN15]

Entre as empresas do grupo, cinco possuem operações ou instalações em áreas de proteção da biodiversidade – a CLN, a CART, a CRT, a CBN e a Via Parque Rímac. Com exceção da CBN, cada uma delas executa ações adaptadas às necessidades da fauna e da flora locais.

A rodovia controlada pela **CLN**, a BA-099, atravessa áreas de Mata Atlântica e Restinga. Com base nas listas do MMA (Ministério do Meio Ambiente) e da Lista Vermelha da IULCN (União Internacional para Conservação da Natureza e dos Recursos Naturais), a concessionária mapeou e monitora as espécies de fauna e flora ameaçadas de extinção. Há, no local, sete consideradas ameaçadas de acordo com a primeira lista e cinco vulneráveis de acordo com a segunda.

As três rodovias que compõem o **Corredor Raposo Tavares** (SP-225, SP-327 e SP-270) se localizam no eixo que abrange Bauru, Ourinhos e Presidente Epitácio, onde corta os biomas de Cerrado e Mata Atlântica. Com base nos relatórios IBGE para Aves (2005); Mamíferos, Répteis e Anfíbios (2006) e Insetos e Outros Invertebrados (2007), a concessionária mapeou e monitora as espécies de fauna ameaçadas de extinção. O local possui 23 espécies nessas condições.

Entre as iniciativas para preservação dessas espécies, é promovida uma série de ações para redução de atropelamento de fauna, entre as quais estão a implantação de passagens para animais e adequação das passagens existentes. Em 2012, em parceria com uma organização não governamental, a CART inaugurou um viveiro de aves canoras, para proteger as espécies que se encontram no entorno das rodovias.

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

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

Foram utilizadas como base a Lista Vermelha da IUCN e a lista do CBRO (Comitê Brasileiro de Registros Ornitológicos). Não foi avistada nenhuma espécie em risco de extinção.

Quanto à flora, não há ainda um trabalho de levantamento de todas as espécies vegetais presentes no entorno da rodovia BR-116/RJ. Dessa forma, foram utilizadas para análise as espécies descritas na Instrução Normativa Nº 6 do MMA, de 23 de setembro de 2008, tomando como base as ocorrências no Estado do Rio de Janeiro em ambientes semelhantes aos existentes ao redor da rodovia. Portanto, as plantas identificadas não necessariamente estão presentes na região, mas foram consideradas no levantamento em função de ocorrerem em ecossistemas similares. Adicionalmente, foram adotados indicadores da Lista Vermelha da IUCN e de outras listas, como da ONG Biodiversitas e do Centro Nacional de Conservação da Flora. Foram identificadas diversas espécies em risco elevado de extinção.

A Lista Vermelha da IUCN também foi utilizada pela **Via Parque Rímac**, que registrou somente uma espécie entre as ameaçadas de extinção na flora silvestre do Peru. Trata-se da *Acacia macracantha*, classificada como quase ameaçada. Essa planta tem como habitat as margens do Rio Rímac, pelas quais passa a Via Parque Rímac, na região entre o Distrito de Rímac e as cercanias de Lima.

Na fauna, não foram registradas espécies que figurem na lista da IUCN ou em qualquer outra lista nacional de conservação.

Mais detalhes sobre as espécies e sua condição na natureza podem ser encontrados no link **www.invepar.com.br/relatorioanual2012**, em Desempenho Socioambiental/Responsabilidade socioambiental

Emissões

Entre as empresas da Invepar, a LAMSA, a CLN e a CBN realizaram inventários de emissões de carbono referentes ao ano de 2012. Para a LAMSA, trata-se do segundo inventário. Já a CLN e a CBN mediram suas emissões pela primeira vez. O MetrôRio também fez seu inventário em 2012, mas tendo como referência as emissões do ano de 2011. Em todos os casos, a metodologia seguida foi a do GHG Protocol, conhecida e respeitada em todo o mundo. A realização do inventário é um processo que está sendo gradativamente implantado em todas as empresas do grupo e que, assim que estiver amadurecido, terá seus resultados devidamente publicados.

Resíduos

[GRI EN22]

Cada empresa da Invepar determina o método de disposição dos resíduos que gera e se responsabiliza por seu descarte

As empresas da Invepar geram diferentes tipos de resíduos, de acordo com as particularidades de cada uma. Os detritos podem ser provenientes da própria operação ou, ainda, serem produzidos indiretamente, como no caso dos acidentes em rodovias ou vias expressas. Ao todo, as empresas geraram 93,68 toneladas de resíduos perigosos em 2012 e 177.952,00 toneladas de não perigosos. Os resíduos perigosos não contabilizam 25.949 unidades de lâmpadas geradas pela CART e pelo MetrôRio. Os métodos de disposição dos resíduos estão apresentados nas tabelas abaixo, com as respectivas limitações de dados.

Cada empresa determina o método de disposição dos resíduos que gera e se responsabiliza por seu descarte. Os resíduos não perigosos gerados pela LAMSA em 2012 foram descartados por terceiros em aterro sanitário. A empresa desconhece se houve tratamento, assim como também não tem informação sobre a disposição das lâmpadas usadas, resíduo perigoso recolhido por terceiros. Os resíduos da CART são igualmente dispostos por outras empresas. A concessionária está em busca de novas tecnologias para descontaminação, coprocessamento e biorremediação dos resíduos contaminados. O MetrôRio utiliza-se também de terceirização, trabalhando apenas com empresas credenciados pelo Inea (Instituto Estadual do Ambiente - Rio de Janeiro). A CBN contabilizou os resíduos não perigosos, que foram destinados a aterro sanitário e incineração. Os resíduos perigosos dessa empresa são gerados e destinados por terceiros. A CRT contabilizou os seus resíduos perigosos e não perigosos, mas não especificou os métodos de disposição. A geração de resíduos não é atualmente controlada pela CLN, pela CRA e pela *holding*.

Resíduos perigosos*		
Método de disposição	**Resíduos**	**Total (em T)**
Reciclagem/ Reaproveitamento	Óleo de cozinha	0,03
Incineração (coprocessamento)	Materiais contaminados com óleo, restos de asfalto, tinta seca, mistura de óleo e água e PCBs (ascarel)	26,81
Aterro sanitário	EPIs contaminados com óleo, talco, plástico queimado, filtro de manga e material contaminado com óleo e pneus provenientes de manifestações ou acidentes em rodovias	2,40
Outros	Lâmpadas	0,20
Total		**29,44**

*A tabela não considera os dados da CART e do MetrôRio porque essas empresas não fizeram o controle da destinação final separada por resíduos perigosos e não perigosos. Entre os dados da CBN, foi possível identificar o método de disposição de PCBs (ascarel), considerados perigosos e, portanto, contabilizados nessa tabela. A empresa não especificou as quantidades de lâmpadas e baterias destinadas à reciclagem. Exclui também os dados da CLN, da CRA e da *holding*, pois essas empresas ainda não possuem mecanismos de controle.

Resíduos não perigosos*		
Método de disposição	**Resíduos**	**Total (em T)**
Reciclagem/ Reaproveitamento	Entulho de obra e vidro	96,29
Reaproveitamento/ Bota-fora/ Aterro	Materiais de 1ª, 2ª e 3ª categoria	175.702,00
Aterro sanitário	Resíduos de limpeza da via, resíduos de cozinha e varrição de escritório, resíduos vegetais, lixo comum (jardinagem, escritório, entulho de obra, vidro, placas, dormentes de concretos, entre outros), vidro, cones de sinalização, PVC e isopor	33,28
Coprocessamento	Madeira	68,20
Total		**175.899,77**

*A tabela não considera os dados da CART e do MetrôRio porque essas empresas não fizeram o controle da destinação final separada por resíduos perigosos e não perigosos. Entre os dados da CBN, não foi possível distinguir os métodos de disposição adotados por essa empresa para resíduos não perigosos e as quantidades descartadas. Exclui também os dados da CLN, da CRA e da *holding*, pois essas empresas ainda não possuem mecanismos de controle.

invepar

06

EMPRESAS DO GRUPO

LAMSA _71
CLN _74
CART _76
MetrôRio _81
CBN _85
CRT _88
CRA _92

LAMSA

Perfil da LAMSA

A LAMSA (Linha Amarela S.A.) é a concessionária que administra a Linha Amarela, uma das mais importantes vias expressas da cidade do Rio de Janeiro. Seus 20 quilômetros de extensão ligam bairros e encurtam distâncias, permitindo a revitalização de grande parte da Zona Norte da cidade, que passou a receber diversos empreendimentos comerciais e residenciais. Hoje, essa única via liga a Barra da Tijuca e a Baixada de Jacarepaguá aos bairros Água Santa, Encantado, Méier, Engenho de Dentro, Abolição, Pilares, Del Castilho, Inhaúma, Manguinhos, Higienópolis, Bonsucesso e Fundão. Por meio da Linha Amarela, alguns dos mais importantes terminais de transporte e avenidas se encontram: o metrô, os ramais ferroviários da Central, a Linha Auxiliar, a Linha Leopoldina, a Linha Vermelha, a Avenida Brasil, a Avenida Dom Helder Câmara e a Avenida Ayrton Senna. Em 2012, aproximadamente 49 milhões de veículos passaram pela praça de pedágio da Linha Amarela, o que comprova a sua importância como um dos principais eixos viários metropolitanos do Rio de Janeiro.

A preocupação da LAMSA com a fluidez do trânsito e a segurança dos usuários levou a Prefeitura do Rio de Janeiro a prorrogar o contrato da concessão por mais 15 anos

Os usuários da via contam com serviços gratuitos de S.O.S. Reboque, S.O.S. Médico, Inspeção Viária, telefone 0800 para atendimento imediato a acidentes e enguiços, e circuito fechado de TV composto por 51 câmeras, que transmitem 24 horas por dia para o Centro de Controle Operacional. Podem, ainda, passar diretamente pela praça de pedágio por meio do Passe Expresso (*saiba mais na pág. 21*). **[GRI 2.2]**

O contrato de concessão, assinado em 1997 entre a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro e a LAMSA, vencia em 2022, mas foi prorrogado em maio de 2010 por mais 15 anos, até 2037. Parte das razões para isso foi a constante preocupação da LAMSA em garantir a fluidez do trânsito e a segurança viária de seus usuários frente ao aumento do tráfego. A faixa reversível operada nos dias úteis no sentido Fundão, que permite mudança de sentido em determinados períodos, e, mais recentemente, as novas cabines de cobrança eletrônica de pedágio implantadas no centro da via, são exemplos disso. Em contrapartida à prorrogação do contrato, a concessionária concluiu um plano de investimentos calculado em um total de R$ 251 milhões.

A LAMSA promove o desenvolvimento do entorno de sua via não apenas por meio dos investimentos diretos, mas também com a geração de empregos e a promoção de iniciativas de responsabilidade socioambiental. Atualmente, a empresa emprega 412 pessoas diretamente e 290 indiretamente. Gerou, em 2012, valor econômico direto de R$ 250,9 milhões, dos quais R$ 27,4 milhões foram destinados ao pagamento de salários e benefícios aos empregados e R$ 1,1 milhão foi investido na comunidade.

(em R$ mil)

Valor econômico direto gerado [GRI EC1]	
Receitas	250.899,00
Valor econômico distribuído	
Custos operacionais	28.600,00
Salários e benefícios de empregados	27.407,00
Pagamentos para provedores de capital	95.142,00
Pagamentos ao governo	65.328,00
Investimentos na comunidade	1.104,00
Valor econômico acumulado	**33.318,00**

Negócios

Em 2012, o investimento de R$ 251 milhões na Linha Amarela como contrapartida pela prorrogação do contrato de concessão foi concluído. As obras, iniciadas em 2010, resultaram na reforma da Linha Vermelha (trecho compreendido entre o Hospital Universitário e o Viaduto que transpõe a Avenida Brasil), na duplicação e no redimensionamento da rede de drenagem da Avenida Ayrton Senna (trecho em frente à Vila do Pan), na criação das baias de ônibus da Avenida Brasil e da Avenida Ayrton Senna na Gardênia, na duplicação do Viaduto de Manguinhos, na ampliação da Avenida Bento Ribeiro Dantas e na construção do Viaduto da Abolição. Com as novidades, os bairros beneficiados e a própria via expressa ganharam mais fluidez no trânsito.

Entre os investimentos e as obras realizadas em 2012, destacam-se a recuperação do pavimento em vários trechos da via, dragagem e limpeza de rios e canais, contenção de encostas, reforço da sinalização vertical e horizontal e manutenção do Circuito Fechado de TV (sistema de câmeras de vídeo implantado ao longo da via). Também houve a consolidação da operação de faixa reversível, a implantação de duas cabines centrais com identificação automática de veículos no sentido Fundão, a instalação de sinalização especial nos túneis e a aquisição de equipamentos e veículos.

Os investimentos tiveram efeito direto na satisfação dos usuários, conforme demonstra a última pesquisa realizada com esse público (*saiba mais na pág. 41*). Esses esforços se somaram às iniciativas desenvolvidas ao longo dos últimos anos para aprimoramento da Linha Amarela, especialmente nas áreas de gestão de pessoas e processos, comunicação, relacionamento com os usuários, modernização tecnológica, engenharia, pedágio e operação viária.

Ainda em 2012, a tarifa básica do pedágio para automóveis, caminhonetes e furgões de dois eixos com rodagem simples aumentou para acompanhar a variação do IPCA-E (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo Especial), conforme previsto em contrato para acontecer anualmente, passando dos anteriores R$ 4,30 para R$ 4,70. As demais tarifas também foram reajustadas. As mudanças resultaram em elevação do faturamento estimada em R$ 19,00 milhões.

Para 2013, a LAMSA vem se preparando para enfrentar alguns desafios:

- Mitigação do impacto na fluidez e arrecadação devido às obras da via Transcarioca;
- Melhoria da fluidez na praça do pedágio com o incremento da utilização das pistas automáticas;
- Reconhecimento da imagem da empresa e da qualidade do serviço prestado, medidas pela avaliação dos usuários;
- Qualificação de sua gestão corporativa por meio da modernização de seus processos e do desenvolvimento de seus recursos humanos e tecnológicos.

Comunidade

Os principais projetos conduzidos pela LAMSA para contribuir para o desenvolvimento socioeconômico das comunidades do entorno da via são:

- Avaliação de impactos na comunidade
- Esporte e Cidadania
- Badminton Brasil - Iniciação e Aperfeiçoamento
- Iniciativas Locais
- Grafitarte
- Portas Abertas
- Cinemaneiro
- Cinepop Brasil 4ª Edição
- Estrada Cultural – Violinistas da Maré
- Curta na Praça
- Fábulas de uma Maré de Histórias
- Livros nas Praças
- Voluntariado LAMSA
- Arte Expressa
- Mulher

Confira no link **www.invepar.com.br/relatorioanual2012**, em Empresas do grupo/LAMSA, informações detalhadas sobre os projetos conduzidos pela concessionária.

Meio ambiente

[GRI EN26 EN28 EN30]

A preocupação é promover e estimular nos funcionários, terceiros, usuários e comunidades vizinhas à via a adoção de uma postura responsável em relação ao meio ambiente. A empresa gastou em 2012 cerca de R$ 27.400 com serviços terceirizados de coleta de resíduos, sendo R$ 26.450 para coleta de entulhos de obras civis e R$ 946 para recolhimento de lâmpadas de mercúrio. A empresa não controla atualmente outros tipos de despesas ambientais.

Sempre atenta também às questões legais que envolvem o tema, a LAMSA não registrou em 2012 multas significativas resultantes de não conformidades com leis e regulamentos ambientais.

Veja no link **www.invepar.com.br/relatorioanual2012** as principais iniciativas de preservação do meio ambiente promovidas pela concessionária, em Empresas do grupo/LAMSA

Segurança

A segurança dos usuários é prioridade para a LAMSA. Em 2012, a empresa revisou e aperfeiçoou seu plano de contingência para incêndios em ambientes confinados após ocorrência em um de seus túneis no fim de 2011. Foram feitas obras para implantação de sistema redundante de alimentação elétrica no túnel em questão. Também foram adquiridos equipamentos de combate a incêndios e instalados jatoventiladores no lugar dos motoventiladores.

Todos os serviços da LAMSA são avaliados quanto à saúde e segurança, do desenvolvimento do conceito até a prestação efetiva. Devido à sua atuação nesse sentido, em 2012 a empresa não registrou não conformidades com leis e regulamentos relativos ao fornecimento e ao uso de produtos e serviços, nem multas nesse sentido. **[GRI PR2 PR9]**

CLN

Perfil da CLN

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

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

A CLN disponibiliza, 24 horas por dia, os serviços de resgate e primeiros socorros em caso de acidentes; reboques; *call boxes* (telefones de emergências) a cada dois quilômetros; apreensão de animais; combate a incêndios; SAU (Serviço de Atendimento ao Usuário); fraldário na sede da empresa; atendimento via 0800 071 3233 e inspeção viária.

Desde o início da concessão, que está prevista para durar 35 anos, 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.

Para se ter ideia dos impactos positivos na região, a empresa emprega ao todo 296 pessoas, sendo 168 diretamente e 128 indiretamente. Em 2012, gerou valor econômico direto de R$ 35,33 milhões, dos quais R$ 7,5 milhões foram destinados ao pagamento de salários e benefícios aos empregados e R$ 393,35 mil foram investidos na comunidade.

(em R$ mil)

Valor econômico direto gerado [GRI EC1]	
Receitas	35.333,36
Valor econômico distribuído	
Custos operacionais	8.740,40
Salários e benefícios de empregados	7.586,85
Pagamentos para provedores de capital	2.993,92
Pagamentos ao governo	4.203,00
Investimentos na comunidade	393,36
Valor econômico acumulado	**11.415,83**

Negócios

Em 2012, a CLN conseguiu, por meio de decisão judicial liminarmente concedida, fechar o desvio localizado a menos de um quilômetro de sua praça de pedágio. Ao longo dos últimos sete anos, esse desvio vinha servindo como rota de fuga para muitos motoristas, o que diminuía o fluxo de veículos em um dos sentidos e desequilibrava o contrato de concessão.

Após o fechamento dessa rota, parte do faturamento foi recuperado, possibilitando a retomada de alguns investimentos. Exemplo é a ampliação da praça de pedágio para implantação de pistas automáticas.

Comunidade

Em 2012, a CLN promoveu ações e projetos voltados para as comunidades vizinhas à rodovia BA-099, com apoio do Instituto Invepar, especialmente nas áreas de educação, empreendedorismo e meio ambiente. Foram envolvidos os municípios de Jandaíra, Conde, Esplanada, Entre Rios, Mata de São João e Camaçari. As iniciativas contribuíram para o desenvolvimento local, a promoção dos micros e pequenos empreendimentos, o fortalecimento das atividades comunitárias relacionadas à qualidade de vida, à educação, ao trânsito e ao meio ambiente, assim como a promoção da solidariedade e da cidadania.

Para fortalecer essa atuação, foi implantado internamente, em 2012, o Comitê de Responsabilidade Social Empresarial com o objetivo de executar as ações do Plano Contínuo de Melhoria, criado a partir do diagnóstico dos Indicadores Ethos de Responsabilidade Social Empresarial.

- Apoio ao Fórum Sustentável da Costa dos Coqueiros
- Formação Empreendedora Sustentável em Artesanato
- Projeto Mão Dupla
- Ações sociais

Confira no link **www.invepar.com.br/relatorioanual2012**, em Empresas do grupo/CLN, informações detalhadas sobre os projetos conduzidos pela concessionária para contribuir para o desenvolvimento socioeconômico das comunidades do entorno.

Meio ambiente

[GRI EN26 EN28 EN30]

A CLN promove uma série de iniciativas ambientais. Em 2012, foram contabilizados R$ 120 mil direcionados a serviços de gestão ambiental, sendo R$ 48 mil pagos a fornecedor externo (consultoria ambiental que auxilia na obtenção de licenciamento e no cumprimento das condicionantes vinculadas a esse licenciamento).

Em 2012, a empresa não recebeu multas ou sanções não monetárias relacionadas ao não cumprimento de leis e regulamentos ambientais.

Veja no link **www.invepar.com.br/relatorioanual2012** as principais iniciativas de preservação do meio ambiente promovidas pela concessionária, em Empresas do grupo/CLN

Segurança

A preocupação com a segurança dos usuários da BA-099 se traduz em um programa de manutenção preventiva da rodovia e dos equipamentos operacionais e de atendimento, assim como na realização de campanhas para diminuir os índices de acidente ou chamar a atenção da sociedade para a educação no trânsito.

Devido à sua atuação proativa com relação ao tema, a CLN não tem registro de não conformidade com leis e regulamentos relativos ao fornecimento e ao uso de produtos e serviços, nem multas significativas nesse âmbito. **[GRI PR2 PR9]**

As iniciativas de destaque nesse quesito são:

- Projeto Trânsito Legal
- Registro diário de atendimentos

Confira no link **www.invepar.com.br/relatorioanual2012**, em Empresas do grupo/CLN, informações detalhadas sobre essas ações.

CART

A CART investirá R$ 2,22 bilhões em obras no corredor durante os 30 anos da concessão

Perfil da CART

Desde 2009, a CART (Concessionária Auto Raposo Tavares) controla o Corredor Raposo Tavares, no qual é responsável pela manutenção e pelas melhorias de um trecho de 444 quilômetros de rodovias e acessos municipais no eixo que compreende Bauru, Ourinhos e Presidente Epitácio. Cuida também da prestação de serviços de socorro médico e mecânico, e do apoio e suporte aos usuários por meio das bases SAUs (Serviços de Atendimento aos Usuários), disponíveis ao longo da rodovia.

A concessão tem duração de 30 anos, período em que a CART investirá R$ 2,22 bilhões em obras no corredor. Desse total, serão investidos R$ 1,81 bilhão nos primeiros sete anos de concessão, até 2016.

Com sede na cidade de Bauru e escritórios administrativos em Assis, Presidente Prudente e São Paulo, a CART gera hoje 2.698 empregos, dos quais 622 são diretos e 2.076 para prestadores de serviços. Em 2012, a empresa gerou um valor econômico direto de R$ 408,43 milhões, dos quais R$ 30,67 milhões foram destinados ao pagamento de salários e benefícios para os empregados e R$ 171 mil a investimentos na comunidade.

(em R$ mil)

Valor econômico direto gerado [GRI EC1]	
Receitas	408.428,00
Valor econômico distribuído	**299.598,00**
Custos operacionais	167.855,00
Salários e benefícios de empregados	30.667,00
Pagamentos para provedores de capital	89.534,00
Pagamentos ao governo	11.371,00
Investimentos na comunidade	171,00
Valor econômico acumulado	**108.830,00**

Gestão

No início de 2012, o Sistema de Gestão da CART foi certificado nas normas ISO 14001, que estabelece os requisitos para implantação da gestão ambiental, e OHSAS 18001, com requisitos de saúde e segurança ocupacional. As duas conquistas refletem o avanço do Sistema de Gestão Integrado já certificado na ISO 9001, norma que determina as diretrizes para a Gestão da Qualidade, concedida pela Fundação Carlos Alberto Vanzolini, em janeiro de 2011.

A Gestão Ambiental com base na norma ISO 14001:2008 estabelece os requisitos para gerenciamento de todos os aspectos e impactos ambientais da organização, bem como as legislações aplicáveis ao negócio, e promove a conscientização de toda a empresa para o controle das atividades potencialmente poluidoras, como a geração de resíduos, a emissão de CO2, a geração de efluentes, as situações de emergência, entre outras. Já a Gestão de Saúde e Segurança do Trabalho, com base na OHSAS 18001:2007, possui como condição básica o gerenciamento das atividades que podem ocasionar perigos e riscos aos trabalhadores e o estabelecimento de controles operacionais de acordo com as legislações aplicáveis ao negócio, para mitigação desses perigos.

Além de todos os benefícios ao meio ambiente e à saúde e segurança do trabalhador, ambas as certificações, por possuírem práticas preventivas, mitigam os riscos inerentes ao negócio, como os de possíveis autuações e penalidades por práticas não aderentes às legislações ambientais e trabalhistas, fatores importantes para a consolidação no mercado.

Negócios

A CART entregou, em janeiro de 2012, a obra de readequação do Dispositivo km 32+400 (Tipo 1) localizado na SP-327 (Orlando Quagliato), no município de Ourinhos (SP). O dispositivo proporciona aos usuários do Corredor Raposo Tavares e aos moradores do entorno maior segurança e acessibilidade às rodovias.

A SP-327 também recebeu a duplicação do km 31+433 ao km 32+433, trecho onde foram construídos dois viadutos com 30 metros de extensão cada um, sistema de drenagem e dispositivos de segurança dentro da faixa de domínio, e executada pavimentação e sinalização horizontal e vertical. Juntas, as duas obras representaram um investimento de R$ 3,69 milhões, dos quais R$ 2,05 milhões foram destinados à duplicação e R$ 1,64 milhões ao dispositivo.

A CART investirá um montante na ordem de R$ 2,22 bilhões em 30 anos, em obras que darão ao Corredor Raposo Tavares o padrão de excelência das melhores rodovias do Estado de São Paulo. Desse total, R$ 1,81 bilhão será utilizado até 2016.

A primeira etapa da duplicação da SP-225 (João Baptista Cabral Rennó) consiste na construção, em Bauru (SP), de uma nova pista, com duas faixas de rolamento, ao lado da já existente. Serão levantados também um canteiro central, acostamento e sistema de drenagem. Em uma segunda etapa, será duplicado o restante da SP-225 (km 242+230 ao km 298+900). As obras devem começar em 2013, com previsão de conclusão em 2016.

Atendimento ao usuário

Em 2012, a CART implantou sistema inovador para agilizar a localização do cliente que contata o telefone de emergências (0800 773 0090). Todas as 8.553 placas atualmente instaladas na rodovia receberam uma etiqueta de identificação numerada. Ao informar o número, o usuário que não sabe exatamente onde está permite ao atendente do 0800 identificar a rodovia, o quilômetro e o sentido em que se encontra, agilizando a chegada do serviço solicitado ao local por meio de consulta ao banco de dados.

A CART também inaugurou em 2012 mais uma base definitiva do SAU (Serviço de Atendimento ao Usuário), na região do município de Santa Cruz do Rio Pardo (SP), totalizando dez SAUs entregues para o usuário da rodovia. Essas bases concentram os veículos e os profissionais dos serviços de socorro médico e mecânico. As instalações também contam com banheiros, fraldário, água, café e área de atendimento presencial.

As bases do SAU estão distribuídas estrategicamente, de maneira a garantir uma distância média de 32 quilômetros entre uma e outra, o que facilita o pronto atendimento. Ao todo, o Corredor Raposo Tavares possui 12 SAUs, sendo 10 definitivos e dois em instalações provisórias.

Comunidade

Confira a seguir os principais projetos conduzidos pela CART, com apoio do Instituto Invepar, para contribuir para o desenvolvimento socioeconômico das comunidades do entorno da via.

- Repasse de ISS
- Viaturas para Polícia Militar Rodoviária
- Geração de Renda - Reciclagem
- Projeto Futuro
- Voluntariado
- Projeto Progresso com Arte
- Programa de Enfrentamento à Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes nas Rodovias

Confira no link **www.invepar.com.br/relatorioanual2012**, em Empresas do grupo/CART, informações detalhadas sobre os projetos conduzidos pela concessionária.

Meio ambiente

[GRI EN26 EN28]

Os esforços da CART para contribuir para a preservação ambiental envolvem desde o cumprimento às exigências legais até a condução de projetos em parceria com outras empresas e entidades. Internamente, a empresa vem desenvolvendo iniciativas visando à redução de perdas e do consumo de água e à conscientização para a destinação correta de resíduos. Ao todo, foram gastos R$ 8,98 milhões com proteção ambiental em 2012, distribuídos conforme tabela a seguir.

INVESTIMENTOS E GASTOS COM PROTEÇÃO AMBIENTAL EM 2012 [GRI EN30]	
Reflorestamentos	R$ 671.929,00
Correção de erosões - Passivos ambientais	R$ 7.007.808,00
Estudos para correção de passivos ambientais	R$ 171.974,00
Estudos para licenciamento ambiental	R$ 939.976,00
Despesas com análises de água	R$ 187.334,02
Despesas com resíduos	R$ 1.280,84
Total de investimentos ambientais	**R$ 8.980.301,86**

Em decorrência dessa atuação, a CART não registrou em 2012 multas resultantes de não conformidades com leis e regulamentos ambientais.

Veja no link **www.invepar.com.br/relatorioanual2012** as principais iniciativas de preservação do meio ambiente promovidas pela concessionária, em Empresas do grupo/CART

Segurança

A preocupação da CART com a saúde e a segurança de seus usuários é constante e está contemplada no conceito de seus serviços, nas pesquisas relacionadas a esse desenvolvimento, em seus ideais e na realização de campanhas. Entre as iniciativas nesse sentido, destacam-se as operações viárias, as iniciativas previstas no PRA (Programa de Redução de Acidentes), as melhorias na infraestrutura rodoviária, as pesquisas de satisfação com usuários que também abordam esse quesito, a divulgação de informações pertinentes sobre suas ações com veículos de imprensa e *on-line* e sua constante avaliação.

O objetivo desse trabalho é reduzir a quantidade de acidentes e, consequentemente, o índice de mortes. Esse índice caiu de 5,21 antes da concessão para 4,00 já no primeiro ano de operação. Em 2012, ficou em 3,17. A empresa não registrou no ano não conformidade com leis e regulamentos relativos ao fornecimento e ao uso de produtos e serviços, nem multas significativas nesse sentido.

Veja no link **www.invepar.com.br/relatorioanual2012** as principais iniciativas de segurança promovidas pela concessionária, em Empresas do grupo/CART

Reconhecimentos

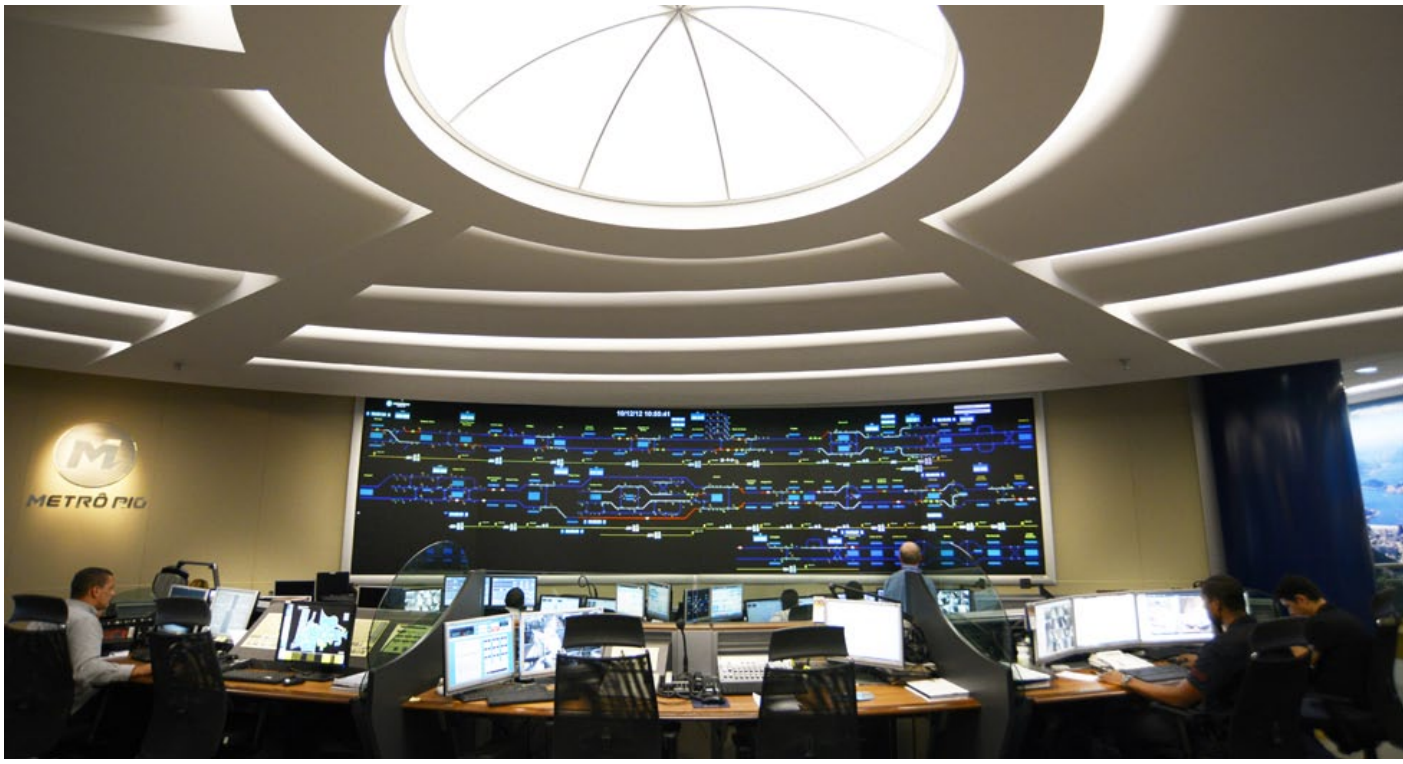
[GRI 2.10]

Em 2012, a CART foi premiada com a Medalha da Ecologia concedia pela Sociedade Brasileira Heráldica e Humanística – reconhecida pela Fiesp (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo) – com a menção honrosa pela Implantação do Sistema de Gestão Ambiental baseado na ISO 14001:2004. A empresa também foi uma das vencedoras do Prêmio Nacional de Gestão Banas 2012, nas categorias Qualidade e Desenvolvimento Sustentável, com reconhecimento “Ouro” pelos métodos estabelecidos na Gestão da Qualidade.

A CART foi ranqueada no Anuário 360, da *Revista Época Negócios*, entre as 200 melhores empresas. No segmento de infraestrutura, dos seis quesitos avaliados, a concessionária esteve presente em quatro, conquistando a 2ª posição no quesito inovação, a 4ª em Responsabilidade Socioambiental, a 2ª no quesito Visão de Futuro e a 3ª em RH.

A empresa também figurou no *Guia Você S/A - Exame* - “As 150 Melhores Empresas para Você Trabalhar”. A publicação, da Editora Abril, é considerada referência no País sobre o tema Clima Organizacional.

O reconhecimento reflete o investimento da CART em Recursos Humanos. A empresa adota uma política de gestão humanizada, orientada para o incentivo à participação, à educação, à promoção da qualidade de vida e ao crescimento profissional. A CART busca o envolvimento dos empregados para o atingimento das metas e dos objetivos organizacionais e procura desenvolver neles o sentimento de orgulho de pertencimento em relação à empresa. Essas políticas são orientadas pelas melhores práticas de mercado, como a de benefícios, que constitui importante diferencial na região onde a empresa atua, pois é sustentada pelo princípio de atração e retenção de talentos, tendo como objetivo satisfazer as necessidades dos empregados, incluindo aspectos sociais e ações para a melhoria da qualidade de vida.



MetrôRio

Perfil do MetrôRio

Sob o controle da Invepar desde 2009, o MetrôRio conta com 35 estações, que ligam a Zona Norte à Zona Sul por meio de duas linhas. Ao todo, são 36 composições, 213 carros e 40,9 quilômetros de extensão. A concessionária disponibiliza para os clientes os serviços de segurança, atendimento ao cliente, achados e perdidos, entre outros.

O MetrôRio emprega hoje 3.116 trabalhadores, dos quais 2.429 são diretos e 687 são prestadores de serviço

O MetrôRio emprega hoje 3.116 trabalhadores, dos quais 2.429 são diretos e 687 são prestadores de serviço. Em 2012, a empresa gerou um valor econômico direto de R$ 506,9 milhões, dos quais R$ 1,7 milhão foi destinado a investimentos na comunidade.

(em R$ mil)

Valor econômico direto gerado [GRI EC1]	
Receitas	506.902,00 (líquida)
Valor econômico distribuído	
Custos operacionais	323,14
Salários e benefícios de empregados	217.341,00
Pagamentos para provedores de capital	0
Pagamentos ao governo	120,86
Investimentos na comunidade	1.776,00
Valor econômico acumulado	**287.341,00**

Gestão

Ao longo de 2012, a empresa trabalhou na elaboração do seu novo Planejamento Estratégico, que irá norteá-la até 2017. Como principais mudanças nesse processo, destacam-se a disciplina de valor voltada para a excelência operacional, além da incorporação e incremento de áreas estratégicas no organograma, como as de Gestão de Riscos, Qualidade de Vida, Clima Organizacional, Megaeventos, entre outras.

Negócios

Confira a seguir as novidades de 2012 nos negócios do MetrôRio.

Novos trens do MetrôRio

O MetrôRio colocará em circulação mais sete novos trens no primeiro trimestre de 2013, totalizando 19, o equivalente a um aumento de 63% de sua frota*. A concessionária investiu R$ 320 milhões na compra das composições, que estão sendo montadas pela *Changchun Railway Vehicles*, que já produziu trens para metrôs da Austrália, Nova Zelândia, Tailândia, Arábia Saudita, Argentina e da própria China. Os recursos fazem parte de um pacote de R$ 1,15 bilhão que serão aplicados em melhorias no sistema.

Como resultado direto do aumento do número de composições, os intervalos cairão de seis para quatro minutos nas pontas das linhas e de três para dois minutos no trecho de linha compartilhado (Central/Botafogo). O MetrôRio transporta atualmente uma média de 700 mil passageiros em dias úteis. Com os novos trens, o objetivo é aumentar a oferta para 1,1 milhão de lugares a partir de 2014.

A *Changchun Railway Vehicles*, que também detém a tecnologia dos trens-bala, fabricou um modelo totalmente adaptado às condições operacionais e climáticas do metrô do Rio de Janeiro, o que demandou quase um ano de estudos e planejamento. Os novos trens foram preparados para a operação na superfície, contando com um sistema de ar-condicionado 33% mais potente, que deixa o ambiente com a temperatura de 23° C. Além disso, as composições têm passagem entre os carros e câmeras de monitoramento, entre outros itens de última geração. Os clientes da Linha 2 são os principais beneficiados com os novos trens.

Em abril de 2012, um grupo da área de jornalismo dos principais veículos de comunicação do Rio de Janeiro foi levado à China para conhecer o processo de montagem dos novos trens na *Changchun Railway Vehicles*. Um mês antes do início da operação do primeiro novo trem, o Centro de Manutenção da Concessionária foi palco de encontro com

* Em março de 2013, todos os 19 trens estavam efetivamente em operação.

imprensa, blogueiros e usuários de mídias sociais, que foram convidados a conhecer as novas composições. Engenheiros e técnicos do MetrôRio explicaram a esses públicos formadores de opinião as novas tecnologias e as melhorias em relação às antigas.

A viagem inaugural do primeiro novo trem ocorreu no dia 24 de agosto, às 9 horas, com início na Estação Estácio, seguindo para a Estação Maracanã, onde houve um evento e coletiva de imprensa, marcados pelas presenças do presidente da Invepar, Gustavo Rocha, do presidente do MetrôRio, Flávio Almada, do governador Sérgio Cabral, e de demais autoridades. Posteriormente, o trem partiu em direção à Pavuna. A entrada em circulação, em regime de operação assistida, deu-se no dia seguinte.

Para colocar o novo trem em operação, a Concessionária passou por vários desafios, que incluíram desde o prazo entre a fabricação e a efetiva entrega dos trens, que perdurou por 30 meses, até questionamentos na mídia sobre o tamanho do novo trem em relação aos trens atuais e às plataformas. Todos os questionamentos foram respondidos pela concessionária, que ajustou preventivamente os acabamentos de algumas plataformas metroviárias a fim de atender aos padrões dispostos pelo fabricante quanto ao vão entre o trem e essa estrutura. Esse vão tem que possuir no mínimo nove centímetros, a fim de garantir a confiabilidade e segurança do sistema metroviário. Já a altura dos carros em relação às plataformas foi projetada devidamente, dentro das tolerâncias definidas em padrões metroferroviários.

Novo cartão de integração com ônibus

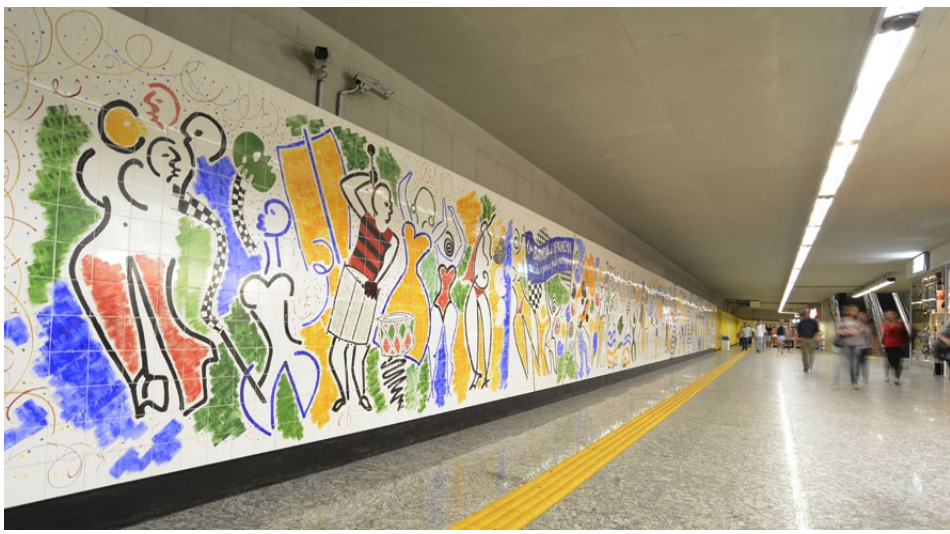
Desde julho, o MetrôRio, em parceria com a Fetranspor e a RioCard, implantou bilhetagem eletrônica nas linhas de integração com ônibus. São 14 linhas integradas em sete estações. O objetivo da mudança foi coibir as fraudes.

A novidade foi fruto do trabalho desenvolvido em conjunto pela concessionária e a RioCard, em busca de uma solução para evitar as fraudes e otimizar o processo de compra. Os novos cartões são vendidos exclusivamente nos ônibus e devem ser introduzidos nos validadores nas estações onde a integração está disponível. O novo cartão tem o tempo máximo de integração de duas horas. No sentido metrô-ônibus expresso não houve modificações no sistema de bilhetagem.

Comunidade

Confira no link **www.invepar.com.br/relatorioanual2012**, em Empresas do grupo/MetrôRio, informações detalhadas sobre os projetos conduzidos pela empresa para contribuir para o desenvolvimento socioeconômico das comunidades do entorno.

- **Principais atividades**
  - Rede Comunitária MetrôRio
  - Signatária do Compromisso no Enfrentamento da Exploração Sexual Infantojuvenil
  - Patrocínio do movimento Rio Como Vamos
  - Estação Alegria
- **Quiosque Solidário**
- **Festival Copa Graffiti**
- **Abrindo Caminhos**
- **Gastronomia Solidária**
- **Uma Janela para o Futuro**
- **Jiu-jitsu**
- **Vôlei em rede**



Meio ambiente

[GRI EN26 EN28]

Por estar localizado em áreas de alta concentração urbana, o MetrôRio causa poucos impactos ambientais em sua operação. Ainda assim, a empresa se preocupa com a preservação do meio ambiente, expressa em projetos educacionais ou de conscientização.

A concessionária criou um grupo para identificar oportunidades de redução no consumo de energia. Mantém também grupos criativos para incentivo ao consumo consciente de água e redução de desperdícios no escritório e por parte dos clientes. O tratamento de efluentes também está entre as preocupações da empresa. Atualmente, os efluentes gerados no processo de manutenção são encaminhados à empresa especializada, para tratamento físico-químico-biológico. A concessionária, contudo, almeja passar a tratá-los internamente, razão pela qual está implementando uma estação de tratamento de efluentes para reuso no Centro de Manutenção.

O MetrôRio não possui hoje mecanismos de controle de seus investimentos com iniciativas de cunho ambiental, porém pretende adotá-los em breve.

A concessionária não recebeu em 2012 multas significativas resultantes de não conformidades com leis e regulamentos ambientais.

Veja no link **www.invepar.com.br/relatorioanual2012** as principais iniciativas de preservação do meio ambiente promovidas pela concessionária, em Empresas do grupo/MetrôRio

Saúde e segurança

A preocupação do MetrôRio com a saúde e a segurança de seus clientes está contemplada no desenvolvimento do conceito de seus serviços e na qualidade do atendimento. A empresa conta com um quadro composto por 354 seguranças, responsáveis por ajudar os clientes em casos de acidentes, furtos, roubos, entre outros. Esses funcionários são constantemente treinados em temas como noções de primeiros socorros, combate a incêndios, acesso seguro e resgate de clientes nas vias.

Em 2012, a empresa não registrou não conformidades com leis e regulamentos relativos ao fornecimento e ao uso de produtos e serviços, nem multas nesse sentido. **[GRI PR2 PR9]**

Veja no link **www.invepar.com.br/relatorioanual2012** as principais iniciativas de saúde e segurança promovidas pela concessionária, em Empresas do grupo/MetrôRio

Reconhecimento

[GRI 2.10]

O MetrôRio foi reconhecido com o Prêmio Colunistas Rio de Janeiro – Melhor ação promocional pela iniciativa realizada no Dia Mundial Sem Carro - Folha sem carro. A empresa venceu na categoria “Mídia Alternativa”. O prêmio é concedido pela Associação Brasileira dos Colunistas de Marketing e Propaganda.

CBN

Perfil da CBN

A Concessionária Bahia Norte foi criada pelo Consórcio Invepar-Odebrecht Transport, vencedor do leilão para administrar por 25 anos as rodovias do Sistema BA-093, que interligam Salvador a diversos municípios da região metropolitana: Pojuca, Mata de São João, Dias D´Avila, Camaçari, Simões Filho, Lauro de Freitas e Candeias. Ao todo, são 121 quilômetros de extensão.

Desde que assumiu a concessão, a CBN passou a promover a recuperação emergencial das rodovias

Assim que a concessionária assumiu o controle do sistema, passou a promover a recuperação emergencial das rodovias com serviços de tapa-buracos, substituição e complementação de placas de sinalização danificadas e limpeza do sistema de drenagem, dos acostamentos e da faixa de domínio.

Superados os desafios do início da concessão, a Bahia Norte se faz presente dia e noite nas rodovias e já é uma referência para os usuários. As equipes de inspeção, guincho e socorro médico realizaram mais de 20 mil atendimentos desde o início da operação da concessionária, acionados por meio do Centro de Controle Operacional e do telefone 0800 600 0093. Os usuários contam, ainda, com quatro bases SAU (Serviço de Apoio ao Usuário), estrategicamente posicionadas ao longo das rodovias.

A concessionária contribui para o desenvolvimento da região por meio da geração de emprego e renda. Emprega hoje um total de 2.047 trabalhadores, dos quais 474 são diretos e 1.603 indiretos. Gerou em 2012 um valor econômico direto de R$ 72,93 milhões, dos quais R$ 19,61 milhões foram direcionados ao pagamento de salários e benefícios aos empregados e R$ 437 mil a investimentos em ações socioambientais.

Vale destacar que a Bahia Norte já investiu mais de R$ 415 milhões em obras de recuperação e duplicação do sistema viário.

(em R$ mil)

Valor econômico direto gerado [GRI EC1]	
Receitas	72.933,00
Valor econômico distribuído	
Custos operacionais	37.877,00
Salários e benefícios de empregados	19.612,00
Pagamentos para provedores de capital	16.963,00
Pagamentos ao governo	6.967,00
Investimentos na comunidade	437,00
Valor econômico acumulado	**(8.823,00)**

Negócios

A Bahia Norte está conduzindo, atualmente, uma série de obras nas rodovias do Sistema BA-093. Entre as principais está a restauração dos 24 quilômetros da rodovia Canal de Tráfego, que liga o Polo de Camaçari ao Porto de Aratu, cujo andamento já está adiantado. Outra obra relevante é a duplicação de 14 quilômetros da rodovia BA-526, conhecida localmente como CIA-Aeroporto, que está em fase de conclusão. Essa duplicação, que resultará em uma via expressa entre a CIA-Aeroporto e o Polo Industrial de Camaçari, inclui um sistema viário sobre a antiga rótula da Ceasa, que vai solucionar o problema dos engarrafamentos em frente a essa central de abastecimento. A Via Parafuso (BA-535) também já está passando por obras de duplicação dos seus 25 quilômetros, que tiveram início após a obtenção da licença ambiental, em março de 2012.

A rodovia BA-093, que dá nome ao sistema, já havia passado por recuperação emergencial, em novembro, quando recebeu a licença ambiental para duplicação do trecho de 14 quilômetros, que vai de Simões Filho até a entrada de Camaçari. A fase atual contempla os preparativos para início da duplicação dessa rodovia.

Além das obras, a Bahia Norte iniciou a implantação de 28 câmeras de monitoramento, 13 painéis de mensagens variáveis, sistema de informações georreferenciadas, entre outros itens tecnológicos que vão facilitar o gerenciamento do tráfego, agilizar o monitoramento e o atendimento das ocorrências na rodovia e garantir mais segurança viária aos usuários.

Comunidade

[GRI EC9 SO1]

Confira a seguir os principais impactos da CBN nas comunidades do entorno de suas vias.

- **Geração de renda e empregos**
- **Consultas à comunidade**
- **Reassentamentos**
- **Projeto Mão Dupla**

Confira no link **www.invepar.com.br/relatorioanual2012**, em Empresas do grupo/CBN informações detalhadas sobre os projetos conduzidos pela concessionária para contribuir para o desenvolvimento socioeconômico das comunidades do entorno

Meio ambiente

[GRI EN26]

Das cinco praças de pedágio da concessionária, quatro estão localizadas na Área de Proteção Ambiental Joanes-Ipitanga. Por essa razão, existe uma grande preocupação da empresa com a gestão ambiental de suas atividades. Em seus processos para licenciamento ambiental, a Bahia Norte não detectou impactos ambientais significativos. A concessionária, contudo, tem por obrigação contratual a recuperação dos passivos ambientais originados com a construção da estrada, há mais de 20 anos.

Em 2012, a empresa investiu aproximadamente R$ 3,0 milhões em preservação do meio ambiente, dos quais R$ 2,7 milhões foram direcionados à recuperação dos passivos ambientais, à obtenção de licenças, a estudos relacionados ao tema e a contrapartidas. Os outros R$ 270 mil foram direcionados aos monitoramentos da qualidade da água, do ruído e do atropelamento da fauna e aos custos operacionais relacionados à atividade.

Além das obrigações legais e contratuais, a Bahia Norte tem desenvolvido campanhas educativas e de sensibilização de usuários e comunidade acerca de problemas ambientais comuns, como o lixo na rodovia.

Apesar do bom desempenho ambiental da Bahia Norte, a concessionária foi autuada em 11 de junho de 2012, com aplicação de multa no valor de R$ 90.000 devido à suposta degradação ambiental causada pelo consórcio construtor – especialmente o assoreamento de corpo hídrico em área da rodovia BA-526 –, subcontratado responsável pela execução das obras. A concessionária apresentou defesa, que está sendo instruída pelo órgão ambiental, de modo que essa autuação está pendente de julgamento e decisão final. **[GRI EN28]**

Segurança

Preocupada com a segurança em suas rodovias, a Bahia Norte avalia todos os seus serviços de acordo com o tema, desde o desenvolvimento do conceito até o atendimento. A empresa adota uma série de medidas relacionadas ao tema. Exemplo é a obrigatoriedade de *air bags* e freios ABS em todos os carros, locados ou próprios, utilizados em suas frotas. A empresa constantemente orienta, supervisiona e inspeciona esses prestadores e os subcontratados sob a ótica de seus padrões de saúde e segurança do trabalho.

Em 2012, a empresa investiu R$ 23,8 mil em treinamento da brigada de incêndio, para combater eficazmente eventuais ocorrências desse tipo em suas rodovias. Direcionou, ainda, R$ 4,5 mil em treinamento de direção defensiva para os motoristas de sua frota.

CRT

Perfil da CRT

A CRT (Concessionária Rio-Teresópolis) administra o trecho da rodovia homônima que abrange a região onde estão os municípios de Duque de Caxias (a partir do entroncamento com a BR-040/RJ), Magé, Guapimirim, Teresópolis, São José do Vale do Rio Preto e Sapucaia. Seus 142,5 quilômetros de extensão vão até o entroncamento com a BR-393, fronteira com Minas Gerais, próximo à cidade de Além Paraíba.

1,64 bilhão

Desde que assumiu a administração da Rio-Teresópolis, em 1996, a CRT fez investimentos que totalizaram, até dezembro de 2012, R$ 1,64 bilhão

A concessionária será, até março de 2021, responsável pelas obras de melhoria, aprimoramento, conservação e manutenção da BR-116/RJ. Deverá, também, disponibilizar serviços aos usuários, que incluem socorro médico, guincho, inspeção da rodovia, telefones para emergências e laçadores dos animais de grande porte que por vezes atravessam a pista, em apoio à Polícia Rodoviária Federal.

Desde que assumiu a administração da Rio-Teresópolis, em 1996, a CRT fez investimentos em obras, serviços e custos operacionais que totalizaram, até dezembro de 2012, R$ 1,64 bilhão. Por meio da geração de empregos, da arrecadação de impostos e da melhoria na infraestrutura rodoviária, a CRT contribui para o desenvolvimento das comunidades do entorno. A empresa emprega ao todo 1.128 trabalhadores, dos quais 332 são diretos e 796 indiretos. Gerou, em 2012, R$ 178,6 milhões de valor econômico direto, dos quais R$ 17,4 milhões foram direcionados ao pagamento de salários e benefícios aos empregados e R$ 235 mil a investimentos na comunidade.

(em R$ mil)

Valor econômico direto gerado [GRI EC1]	
Receitas	178.622,00
Valor econômico distribuído	
Custos operacionais	36.176,00
Salários e benefícios de empregados	17.402,00
Pagamentos para provedores de capital	45.797,00
Pagamentos ao governo	41.920,00
Investimentos na comunidade	235,00
Valor econômico acumulado	**37.092,00**

Gestão

Atendendo às melhores práticas de Governança Corporativa, a empresa realiza reuniões mensais do Conselho de Administração em que tanto os acionistas quanto os investidores possuem representação.

A CRT é uma S/A (sociedade de propósito específico) classificada como categoria A pela CVM. As demonstrações financeiras da concessionária são auditadas pelas maiores empresas de auditoria do mundo, com rodízio previsto a cada cinco anos.

Em 14 de novembro de 2012, a *Fitch Ratings* elevou o Rating Nacional de Longo Prazo da CRT de 'AA-(bra)' (AA menos (bra)) para 'AA(bra). A perspectiva do rating permanece estável.

Com extremo rigor no cumprimento das determinações do contrato de concessão e o pronto atendimento às observações, sugestões e solicitações da agência reguladora, a CRT nunca foi multada pela ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres).

Negócios

Desde que assumiu a administração da Rio-Teresópolis, em 1996, a CRT fez investimentos em obras, serviços e custos operacionais que totalizaram, até dezembro de 2012, R$ 1,64 bilhão. Entre as obras realizadas, destacam-se a construção de cinco viadutos, 18 passarelas e 15,80 quilômetros de ruas laterais; a reconstrução de 86.000 m^2 de pavimento, a iluminação de 40 quilômetros da rodovia e a construção da terceira faixa na serra, que tem previsão de conclusão em dezembro de 2013.

Em paralelo às obras realizadas, a CRT implantou e mantém uma gama de serviços voltados para seus usuários.

Serviços	Quantidade
UTI móvel	1
Ambulância	1
Carros de resgate	2
Guinchos	6
Viaturas de inspeção	5
Painéis de mensagens variáveis	4
Câmeras de monitoramento	11
Telefones de emergência (*call boxes*)	100

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

Atender com presteza e profissionalismo os usuários e comunidades servidas pela rodovia é prioridade para a CRT. Esse compromisso se estende a todos os setores e níveis hierárquicos da concessionária. Para contribuir com o bom atendimento e gerir as demandas dos usuários, a CRT implantou, no inicio da concessão, o CAU (Centro de Atendimento ao Usuário).

O CAU dispõe de acomodações para uso de telefone, fax, sala de espera e sala de apoio privativa para envolvidos em acidentes ou incidentes e seus familiares. Também conta com banheiro feminino (com fraldário e produtos para a higiene dos bebês), masculino e para pessoas com deficiências, todos equipados com ducha. As instalações do centro foram desenvolvidas de acordo com as normas de acessibilidade.

Até o final da concessão, serão investidos mais cerca de R$ 226 milhões em obras, especialmente na manutenção e reconstrução do pavimento (R$ 56 milhões), nas contenções de encostas (R$ 51 milhões) e na ampliação da capacidade de subida da serra (R$ 32 milhões). Também está previsto o aumento da estrutura de atendimento ao usuário com o acréscimo, ao longo dos próximos anos, de três viaturas de inspeção, três guinchos e uma UTI.

Comunidade

A CRT entende que sua maior influência sobre a comunidade se dá na forma da geração de empregos e renda. Os empregos criados em função da BR-116/RJ, sejam diretos ou indiretos, não apenas inseriram parte da população local no mercado de trabalho, como também elevaram o nível salarial praticado na região. Ainda assim, a concessionária conduz alguns programas de responsabilidade social para essas comunidades. As principais iniciativas podem ser conferidas abaixo.

- **Som da Serra**
- **Campanhas do agasalho**
- **Oficinas de informática e marcenaria**
- **Natal Solidário**

Confira no link **www.invepar.com.br/relatorioanual2012**, em Empresas do grupo/CRT, informações detalhadas sobre os projetos conduzidos pela concessionária para contribuir para o desenvolvimento socioeconômico das comunidades do entorno.

Meio ambiente

[GRI EN26]

A operação da rodovia Rio-Teresópolis não gera impactos ambientais significativos, mas, ainda assim, a execução das obras de melhoria exige o cumprimento de diversas medidas preventivas e de mitigação, como implantação de revestimento de proteção nos trechos mais suscetíveis à erosão; limpeza periódica do sistema de drenagem pluvial; construção de bacia de sedimentação/decantação, para evitar carreamento de material para corpo hídrico; implantação de caixa de areia para contenção dos resíduos de óleos e graxas gerados por equipamentos; entre outras.

Além das medidas para cumprir as exigências legais, em 2012, a CRT executou uma série de outras iniciativas ambientais, como a instalação de painéis solares em todos os *call boxes* (telefones) existentes ao longo da rodovia; a aquisição de materiais absorventes para atuação nos primeiros combates emergenciais de acidentes com veículos transportadores de produtos perigosos (óleo diesel, por exemplo); e a substituição do óleo BPF (Baixo Ponto de Fulgor) pelo GLP (Gás Liquefeito de Petróleo) como fonte energética para operação da Usina de Asfalto da empresa.

Ao todo a empresa investiu, em 2012, a quantia de R$ 1,10 milhão em iniciativas desse tipo, direcionados conforme tabela a seguir.

Investimentos e gastos com proteção ambiental em 2012 [GRI EN30]	
Consultoria ambiental (processos administrativos de licenciamento, acompanhamento técnico na execução das obras, etc.)	R$ 241.000
Custos com processos de licenciamento ambiental	R$ 39.000
Custos relacionados às atividades de reflorestamento (consultoria e mão de obra)	R$ 105.916
Transporte e destinação de resíduos	R$ 5.400
Execução do Projeto Fauna Viva (monitoramento de atropelamento da fauna silvestre)	R$ 217.000
Programas de monitoramento da qualidade ambiental do Parnaso - Parque Nacional da Serra dos Órgãos (poluição sonora, qualidade do ar, da água e do tráfego de cargas perigosas)	R$ 240.000
Execução de monitoramento da qualidade ambiental (monitoramento da qualidade da água e do ar de obras e análise de emissões da Usina de Asfalto)	R$ 13.000
Custos com remediação de acidente com transporte de produto perigoso na rodovia (limpeza, transporte e destinação de material contaminado)	R$ 228.000
Compra de materiais absorventes para atuação nos primeiros combates emergenciais de acidentes com veículos transportadores de produtos perigosos	R$ 13.000
TOTAL	**R$ 1.102 mil**

Nesse período, a CRT não recebeu multas ou sanções administrativas ou judiciais em função de descumprimento a leis ou quaisquer regulamentos ambientais. **[GRI EN28]**

Veja no link **www.invepar.com.br/relatorioanual2012** as principais iniciativas de saúde e segurança promovidas pela concessionária, em Empresas do grupo/CRT

Segurança

A CRT vem, desde o início da concessão, desenvolvendo um extenso programa de obras e conservação com o propósito de conferir maior segurança rodoviária e conforto aos seus usuários e aos moradores das comunidades localizadas no entorno da Rio-Teresópolis.

Entre as intervenções, destacam-se a eliminação de 36 retornos irregulares e cruzamentos em nível, responsáveis pelos maiores índices de acidentes. Para viabilizar retornos e acessos mais seguros, foram construídos cinco viadutos, 15 quilômetros de ruas laterais, alargamento e reforço de 12.744 metros quadrados de pontes e viadutos, assim como a implantação de 17 passarelas. As três passarelas anteriormente existentes também foram recuperadas.

Outro projeto importante foi a implantação do sistema de iluminação pública no trecho da Baixada Fluminense, entre os quilômetros 144,6 e 104,0. As encostas que margeiam a rodovia também estão no foco. Além de um programa de monitoramento permanente, foram realizadas obras de contenção em 203 pontos. Foram implantadas, ainda, faixas, placas e pórticos de sinalização horizontal e vertical, feitos de material refletivo para melhor visibilidade noturna e sob neblina. O pavimento foi recuperado nos trechos onde houve necessidade.

Veja no link **www.invepar.com.br/relatorioanual2012** outras iniciativas de segurança promovidas pela concessionária, em Empresas do grupo/CRT

CRA

Perfil da CRA

Com um contrato de 35 anos, a CRA (Concessionária Rota do Atlântico) administrará cerca de 45 quilômetros do Complexo Viário e Logístico Suape, em Pernambuco. O empreendimento atende a uma demanda de investimentos em infraestrutura do Complexo Portuário e Industrial de Suape, que concentra atualmente mais de 100 empresas e outras 35 em implantação, incluindo estaleiros, plantas petroquímicas e uma refinaria de petróleo. A rodovia concessionada também impulsiona o desenvolvimento turístico do Estado, como uma alternativa qualificada à rodovia PE-60, que liga o município de Recife às praias do Litoral Sul.

O empreendimento administrado pela CRA atenderá às demandas do Complexo Portuário e Industrial de Suape, que concentra atualmente mais de 100 empresas e outras 35 em implantação

A CRA movimenta ainda mais a economia local, proporcionando geração de renda por meio dos 1,1 mil postos de trabalho do atual período de obras. Quando as operações forem iniciadas, serão oferecidos 750 empregos, sendo 250 diretos e 500 indiretos.

Apesar de se encontrar em fase pré-operacional, obtendo apenas receita com aplicações financeiras, que totalizaram R$ 522 mil em 2012, a CRA investiu na região cerca de R$ 86 milhões, dos quais R$ 5 milhões foram destinados a pagamentos de salários e benefícios aos empregados e R$ 37 mil aplicados exclusivamente na comunidade.

(em R$ mil)

Valor econômico direto gerado [GRI EC1]	
Receitas	522,00
Valor econômico distribuído	
Custos operacionais	(4.008.00)
Salários e benefícios de empregados	(4.896,00)
Pagamentos para provedores de capital	(384,00)
Pagamentos ao governo	(1,00)
Investimentos na rodovia	(77.167,00)
Investimentos na comunidade	(37,00)
Valor econômico acumulado	**(87.015,00)**

Negócios

Com uma solução integrada de segurança, acessibilidade e apoio logístico, o plano de negócios da CRA para o Complexo Viário e Logístico de Suape prevê investimento de R$ 450 milhões, que serão alocados na construção, recuperação, operação, monitoramento e conservação da via sob domínio. Os investimentos incluem manutenção do pavimento, dos dispositivos de drenagem e da faixa de domínio, e implantação e conservação de equipamentos de segurança como câmeras, painéis de mensagem, placas de sinalização, defensas metálicas, barreiras e iluminação. A fase de implantação da empresa deverá ser concluída em 2013, quando todo o novo sistema viário entrará efetivamente em operação.

Comunidade

[GRI EC9 SO1]

Como em toda rodovia administrada por uma concessão, os impactos de curto prazo podem se refletir no aumento do custo de frete e na insatisfação da comunidade diretamente atingida. Entretanto, os benefícios advindos com as melhorias na via, a fluidez do tráfego, a geração de empregos e a consequente movimentação da economia local devem modificar esse quadro.

No momento, um dos focos de atuação da área social da concessionária é apoiar o Poder Concedente nas desapropriações e nos reassentamentos, identificando e sugerindo opções para algumas famílias de posseiros que necessitam ser deslocadas e indenizadas para a execução do traçado da rodovia. Apesar de esses processos serem de responsabilidade do Poder Concedente, a CRA presta auxílio, buscando sempre manter o diálogo com as comunidades do entorno.

A concessionária está, atualmente, mapeando as lideranças e entidades comunitárias, com o propósito de desenvolver um relacionamento frequente e ações estratégicas ao longo do período de concessão, com a implementação de um Programa de Responsabilidade Social. No atual período de obras, já vêm sendo realizadas ações de relacionamento pontuais em datas comemorativas, como o Dia das Crianças, com ação de educação para o trânsito, e o Natal.

Meio ambiente

[GRI EN26 EN28 EN30]

Como está em fase de investimentos, em que a responsabilidade de obtenção de licenças ambientais é do Poder Concedente, a CRA vem focando sua atuação de responsabilidade ambiental nas necessidades de licenciamento para a operação da rodovia.

Já foi constatada a necessidade de supressão de vegetação de Bioma de Mata Atlântica para a implantação de alguns trechos do sistema viário. Como compensação, a CRA tem programado um processo de recomposição florestal com espécies nativas da região. Para o segundo semestre de 2013, a empresa planeja contratar uma consultoria para a realização de seu inventário de carbono.

Em 2012, a empresa direcionou R$ 60.000 a levantamentos florísticos e faunísticos e a inventários florestais para apoiar o Poder Concedente no processo de licenciamento ambiental. Gastou, também, uma média de R$ 950 mensais com o recolhimento e a destinação final de resíduos para aterro sanitário, devidamente licenciado.

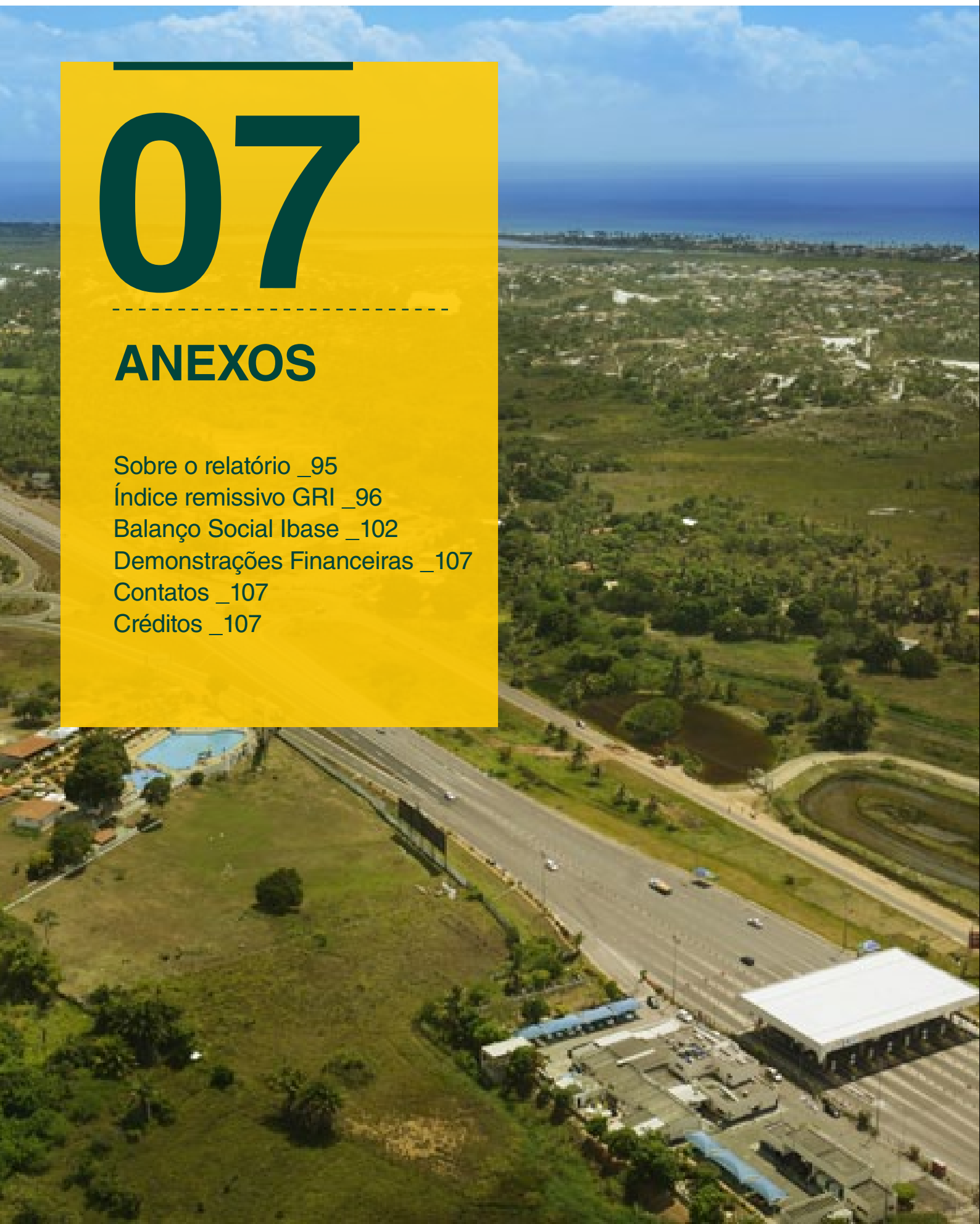
A CRA não recebeu multas ou sanções não monetárias resultantes de eventuais não conformidade com leis e regulamentos ambientais.

invepar

07

ANEXOS

Sobre o relatório _95
Índice remissivo GRI _96
Balanço Social Ibase _102
Demonstrações Financeiras _107
Contatos _107
Créditos _107



Sobre o relatório

[GRI 3.1 3.2 3.3 3.5 3.6 3.7 3.8 3.10 3.11 4.14 4.15]

Metodologia GRI

O Relatório Anual de 2012 da Invepar foi produzido de acordo com a metodologia GRI (*Global Reporting Initiative*), uma das mais utilizadas e reconhecidas em todo o mundo. Criada por ONG homônima, ela contribui para a adoção da prática de medir, divulgar e prestar contas para *stakeholders* (públicos de interesse) internos e externos do desempenho organizacional, tendo como objetivo final promover o desenvolvimento sustentável.

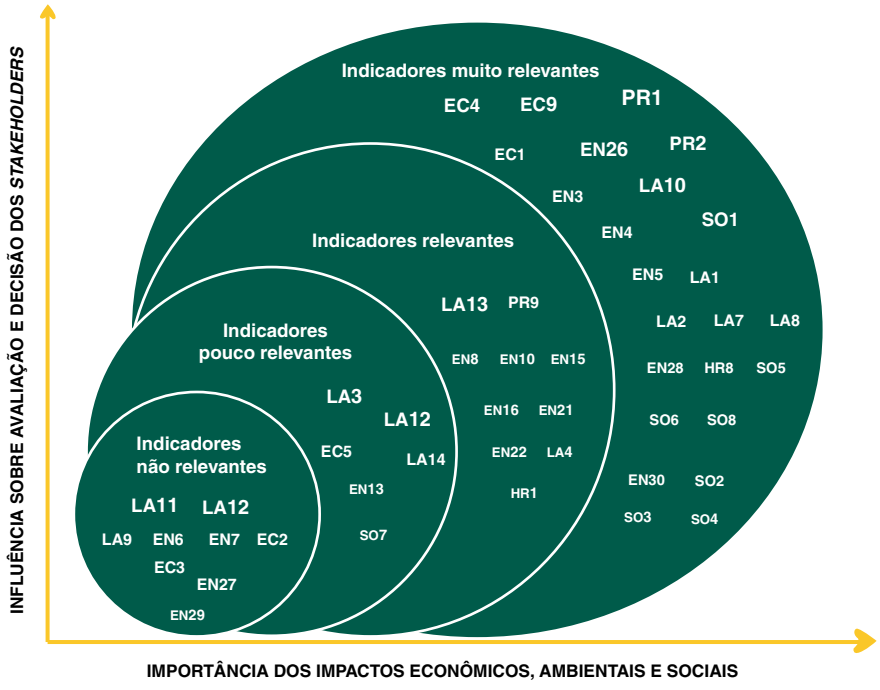
Muito se fala sobre o tema, mas poucos entendem de fato o seu conceito. Em linhas gerais, trata-se de um tripé apoiado pelas dimensões econômica, social e ambiental, que, quando trabalhadas em conjunto, permitem "satisfazer as necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir suas próprias necessidades" (*Brundtland,* Harlem. *Relatório da Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento*, 1988). A busca pelo desenvolvimento sustentável é uma tendência mundial.

Definição do conteúdo

O método GRI, em sua versão G3, compreende 42 indicadores de perfil e 79 de desempenho econômico, social e ambiental. A quantidade de indicadores a serem relatados varia conforme o nível de aplicação.

Para identificar esse nível e determinar o conteúdo de seu relatório, a Invepar promoveu uma consulta aos stakeholders, que consistiu no envio de e-mail solicitando que fossem escolhidos 5 entre 33 temas, definidos de acordo com as dimensões abordadas pela GRI. O e-mail foi enviado a uma amostra de 1.511 pessoas, selecionadas entre usuários, acionistas, imprensa, funcionários e envolvidos no processo de desenvolvimento da nova identidade da marca Invepar. Cabe ressaltar que a Companhia está concluindo o mapeamento de seus *stakeholders*, o que permitirá um processo de consulta ainda mais fiel em 2013. Cento e treze pessoas responderam.

Os 20 temas mais votados corresponderam a 49 indicadores, aos quais foram somados mais oito identificados internamente na Invepar como importantes para o setor, a Companhia e seus pares de mercado. Essa mesma percepção foi utilizada para submeter o conjunto de indicadores a um teste, que deu origem à matriz de materialidade (*veja figura ao lado*). Ao todo, foram identificados 24 temas muito relevantes, 10 relevantes, 6 pouco relevantes e 9 não relevantes. Apenas os 34 muito relevantes e relevantes estão relatados nesta publicação.



De acordo com as regras da GRI (*veja tabela abaixo*), o relatório da Invepar poderia se encaixar no nível B. Contudo, por ser a primeira vez em que adota a metodologia, a Companhia optou por se adequar ao nível C. Com o avanço da aplicação da GRI, a Invepar pretende evoluir também em seus métodos de medição e controle e, consequentemente, no aperfeiçoamento de seu relato.

Os indicadores reportados cobrem o período entre 1º de janeiro e 31 de dezembro de 2012 e se referem às empresas atualmente em operação ou em fase de investimentos – Linha Amarela, Concessionária Litoral Norte, MetrôRio, Concessionária Auto Raposo Tavares, Concessionária Bahia Norte, Concessionária Rio – Teresópolis e Concessionária Rota do Atlântico. Não foram incluídos indicadores referentes às concessionárias conquistadas em 2012: GRU Airport – Aeroporto Internacional de São Paulo, Via Parque Rímac e Via Expressa Transolímpica.

Como as concessionárias em operação possuem estruturas de recursos humanos e meio ambiente próprias, com processos e modelos de mensuração diferenciados, não foi possível fornecer alguns indicadores com um número geral, que represente a Companhia. Dessa forma, apresentamos determinados indicadores por empresa ao longo do conteúdo, com a discriminação de suas formas de mensuração.

Níveis de aplicação		C	C+	B	B+	A	A+
Conteúdo do Relatório	Perfil da G3 – Resultados	Responder aos itens: 1.1; 2.1 a 2.10; 3.1 a 3.8; 3.10 a 3.12; 4.1 a 4.4; 4.14 a 4.15.	Com verificação externa	Responder a todos os critérios para o Nível C, mais: 1.2; 3.9; 3.13; 4.5 a 4.13; 4.16 a 4.17.	Com verificação externa	O mesmo exigido para o Nível B.	Com verificação externa
	Informações sobre a forma de gestão da G3 – Resultados	Não exigido.		Informações sobre a forma de gestão para cada categoria de indicador.		Forma de gestão divulgada para cada categoria de indicador.	
	Indicadores de desempenho da G3 e indicadores de desempenho do Suplemento Setorial – Resultados	Responder a um mínimo de 10 indicadores de desempenho, incluindo pelo menos um de cada uma das seguintes áreas de desempenho social, econômico e ambiental.		Responder a um mínimo de 20 indicadores de desempenho, incluindo pelo menos um de cada uma das áreas de desempenho: econômico, ambiental; direitos humanos; práticas trabalhistas; sociedade e responsabilidade pelo produto.		Responder a cada indicador essencial da G3 e do suplemento setorial com a devida consideração ao princípio da materialidade de uma das seguintes formas: a) Respondendo ao indicador ou b) Explicando o motivo da omissão	

Índice remissivo GRI

[GRI 3.12]

Indicadores GRI		Resposta
1. Estratégia e Análise		
1.1	Declaração do detentor do cargo com maior poder de decisão sobre a relevância da sustentabilidade para a organização	Pág. 5
2. Perfil Organizacional		
2.1	Nome da organização	
2.2	Principais marcas, produtos e/ou serviços	Págs. 8, 71
2.3	Estrutura operacional, incluindo principais divisões, unidades operacionais, subsidiárias e *joint ventures*	Pág. 8
2.4	Localização da sede da organização	Av. Almirante Barroso, 52 - 30º andar Centro - Rio de Janeiro - RJ - 20031-000 www.invepar.com.br 55 21 2211-1300 – fax: 55 21 2211-1313
2.5	Número e nome de países em que a organização opera	Pág. 8
2.6	Tipo e natureza jurídica da propriedade	Pág. 37
2.7	Mercados atendidos (incluindo discriminação geográfica, setores atendidos e tipos de clientes/beneficiários)	Pág. 8

2.8	Porte da organização	Pág. 8
2.9	Principais mudanças durante o período coberto, referentes a porte, estrutura ou participação acionária	Págs. 8, 16-21, 37
2.10	Prêmios recebidos no período coberto pelo relatório	Págs. 80,85
3. Parâmetros para o Relatório		
Perfil do Relatório		
3.1	Período coberto pelo relatório	Pág. 95
3.2	Data do relatório anterior mais recente	Pág. 95. O relatório anterior mais recente se refere ao período entre 1º de janeiro e 31 de dezembro de 2011.
3.3	Ciclo de emissão dos relatórios	Pág. 95. O ciclo de emissão de relatórios é anual.
3.4	Dados para contato	Pág. 107
Escopo e Limite do Relatório		
3.5	Processo para definição do conteúdo do relatório	Pág. 95
3.6	Limite do relatório	Pág. 95
3.7	Declaração sobre quaisquer limitações específicas quanto ao escopo ou ao limite do relatório	Pág. 95
3.8	Base para elaboração do relatório no que se refere a *joint ventures*, subsidiárias, instalações arrendadas, operações terceirizadas e outras organizações	Pág. 95
3.10	Explicação das consequências de quaisquer reformulações de informações fornecidas em relatórios anteriores	Pág. 95
3.11	Mudanças significativas em comparação com anos anteriores no que se refere a escopo, limite ou métodos de medição aplicados no relatório	Pág. 95
Sumário de Conteúdo da GRI		
3.12	Tabela que identifica a localização das informações no relatório	Pág. 96
4. Governança, Compromissos e Engajamento		
4.1	Estrutura de governança	Págs. 38, 39
4.2	Indicação caso o presidente do mais alto órgão de governança também seja um diretor executivo	Pág. 38
4.3	Para organizações com uma estrutura de administração unitária, declaração do número de membros independentes ou não executivos do mais alto órgão de governança	Pág. 38. Não há membros não executivos no Conselho de Administração da Invepar.
4.4	Mecanismos para que acionistas e empregados façam recomendações ou deem orientações ao mais alto órgão de governança	Pág. 44
4.14	Relação de grupos de *stakeholders* engajados pela organização	Págs. 40, 95
4.15	Base para a identificação e seleção de *stakeholders* com os quais se engajar	Págs. 40, 95
5. Forma de Gestão e Indicadores de Desempenho		
ECONÔMICO		
Aspecto: Desempenho Econômico		
EC1	Valor econômico direto gerado e distribuído	Págs. 28, 71, 75, 77, 81, 86, 88, 92

EC4	Ajuda financeira recebida do governo	A LAMSA, MetrôRio, CBN e CRT não receberam em 2012 qualquer ajuda financeira significativa do governo. CART e CRA foram beneficiadas pelo Reidi (Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura), respectivamente com os valores de R$ 7.623,6 mil e R$ 2.409,5 mil. Já a CLN goza de Incentivo Fiscal com direito a redução do Imposto sobre a Renda e Adicionais, calculados com base no Lucro da Exploração, com percentual de redução de 12,50%. O total recebido nesse sentido em 2012 foi de R$ 94.116,78. A empresa também pode deduzir do Imposto de Renda o valor correspondente à aplicação da alíquota do imposto sobre a soma das despesas de custeio realizadas no período em Programas de Alimentação ao Trabalhador. Em 2012, o total deduzido foi de R$ 12.969,37. Também subtraiu desse mesmo imposto R$ 59.851,70, referentes à despesa com Doação a OSCIP (Organização da Sociedade Civil de Interesse Público), limitada a 2% do lucro operacional.
Aspecto: Impactos Econômicos Indiretos		
EC9	Identificação e descrição de impactos econômicos indiretos significativos, incluindo a extensão dos impactos	Para as empresas, págs. 60, 86, 93. Os impactos econômicos indiretos gerados pela *holding* se resumem à movimentação da economia da região onde está sediada na cidade do Rio de Janeiro, porém não é feito nenhum controle ou especificação desses impactos.
AMBIENTAL		
Aspecto: Energia		
EN3	Consumo de energia direta discriminado por fonte de energia primária	Págs. 63, 64
EN4	Consumo de energia indireta discriminado por fonte de energia primária	Pág. 63
EN5	Energia economizada devido a melhorias em conservação e eficiência	Pág. 63
Aspecto: Água		
EN8	Total de água retirada por fonte	Pág. 65
EN10	Percentual e volume total de água reciclada e reutilizada	Pág. 65
Aspecto: Biodiversidade		
EN15	Número de espécies na Lista Vermelha da IUCN e em listas nacionais de conservação com habitats em áreas afetadas por operações, discriminadas pelo nível de risco de extinção	Pág. 66
Aspecto: Emissões, Efluentes e Resíduos		
EN21	Descarte total de água, por qualidade e destinação	Pág. 66
EN22	Peso total de resíduos, por tipo e método de disposição	Pág. 68
Aspecto: Produtos e Serviços		
EN26	Iniciativas para mitigar os impactos ambientais de produtos e serviços e a extensão da redução desses impactos	Para as empresas, págs. 73, 76, 79, 84, 87, 90, 93. A *holding* não conduz atualmente nenhum tipo de iniciativa para mitigação de impactos ambientais.

Aspecto: Conformidade		
EN28	Valor monetário de multas significativas e número total de sanções não monetárias resultantes da não conformidade com leis e regulamentos ambientais	Para as empresas, págs. 73, 76, 79, 84, 87, 91, 93. A *holding* não está sujeita leis e regulamentos ambientais.
Aspecto: Geral		
EN30	Total de investimentos e gastos em proteção ambiental, por tipo	Para as empresas, págs. 73, 76, 79, 90, 93. A *holding* não contabiliza, atualmente, gastos com proteção ambiental.
PRÁTICAS TRABALHISTAS E TRABALHO DECENTE		
Aspecto: Emprego		
LA1	Total de trabalhadores por tipo de emprego, contrato de trabalho e região	Pág. 49
LA2	Número total e taxa de rotatividade de empregados por faixa etária, gênero e região	Págs. 49, 50
Aspecto: Relações entre os Trabalhadores e a Governança		
LA4	Percentual de empregados abrangidos por acordos de negociação coletiva	Quase 100% dos funcionários CLT da Invepar são abrangidos por acordos de negociação coletiva. Apenas no MetrôRio há 2% não cobertos.
Aspecto: Saúde e Segurança no Trabalho		
LA7	Taxas de lesões, doenças ocupacionais, dias perdidos, absenteísmo e óbitos relacionados ao trabalho, por região	Pág. 51
LA8	Programas de educação, treinamento, aconselhamento, prevenção e controle de risco em andamento para dar assistência a empregados, seus familiares ou membros da comunidade com relação a doenças graves	Pág. 51
Aspecto: Treinamento e Educação		
LA10	Média de horas de treinamento por ano, por empregado, discriminadas por categoria funcional	Págs. 53, 54
Aspecto: Diversidade e Igualdade de Oportunidades		
LA13	Composição dos grupos responsáveis pela governança corporativa e discriminação de empregados por categoria, de acordo com gênero, faixa etária, minorias e outros indicadores de diversidade	Págs. 49, 50
DIREITOS HUMANOS		
Aspecto: Práticas de Investimento e de Processos de Compra		
HR1	Percentual e número total de contratos de investimentos significativos que incluam cláusulas referentes a direitos humanos ou que foram submetidos a avaliações referentes a direitos humanos	A LAMSA não possui contratos com cláusulas relacionadas a direitos humanos. Na CLN, há cinco contratos significativos e todos eles incluem cláusulas desse tipo. Na CART, também há cinco contratos significativos e todos foram fechados nesses moldes. No MetrôRio, todos os contratos acima de R$ 100 mil – 47 ao todo – possuem cláusulas de direitos humanos. Do total de contratos importantes assinados pela CBN – 8 –, 50% possuem cláusulas desse tipo. Na CRT, o contrato mais significativo, no valor de R$ 23 milhões, possui cláusulas relacionadas. A *holding* não possuía esse tipo de controle em 2012. Procedimentos relacionados à questão serão implementados em 2013. A CRA também não controlava essas informações em 2012.

Aspecto: Práticas de Segurança		
HR8	Percentual do pessoal de segurança submetido a treinamento nas políticas ou procedimentos da organização relativos a aspectos de direitos humanos que sejam relevantes às operações	Na LAMSA, além do Curso de Formação exigido pela Polícia Federal, ao qual 100% dos vigilantes são submetidos e fiscalizados, a contratação de serviços de segurança patrimonial prevê palestras sobre o tema Direitos Humanos. Também são contemplados na iniciativa todos os porteiros. A empresa contratada para a segurança patrimonial ministra, ainda, conteúdo semelhante em suas dependências, com o acompanhamento da LAMSA. A empresa assumiu o compromisso de atualizar os materiais utilizados nas atividades e de abordar novamente o tema em situações de mudança contratual ou de rotatividade superior a 50% do efetivo total. Na CART, 100% dos vigilantes, que são terceirizados, recebem os treinamentos sobre os procedimentos específicos de direitos humanos nos cursos de formação, com reciclagem a cada dois anos. No MetrôRio, 100% dos agentes de segurança são treinados em uma série de módulos, entre os quais os de temática relacionada aos Direitos Humanos, como Estatuto da Criança e do Adolescente, Estatuto do Idoso e legislação aplicável, entre outros. A CLN, a CBN, a CRT e a CRA não possuem atualmente política formal relacionada a esse indicador. O HR8 não se aplica à *holding* porque a segurança patrimonial está a cargo de funcionários contratados pela administradora do prédio comercial onde está sediada.
SOCIEDADE		
Aspecto: Comunidade		
SO1	Natureza, escopo e eficácia de quaisquer programas e práticas para avaliar e gerir os impactos das operações nas comunidades, incluindo a entrada, operação e saída	Para as empresas, págs. 86, 93. A *holding* não conduz atualmente nenhum tipo de iniciativa relacionada a este indicador.
Aspecto: Corrupção		
SO2	Percentual e número total de unidades de negócios submetidas a avaliações de riscos relacionados à corrupção	A CART, a LAMSA e o MetrôRio foram submetidos a avaliação de riscos em seus processos de ingressos e desembolsos no ano de 2012.
SO3	Percentual de empregados treinados nas políticas e procedimentos anticorrupção da organização	Em 2012, 20% dos funcionários das empresas Invepar foram treinados com relação à implantação do itens do Código de Ética da Companhia.
SO4	Medidas tomadas em resposta a casos de corrupção	Não foram observados em 2012 casos de fraude e/ou corrupção.
Aspecto: Políticas Públicas		
SO5	Posições quanto a políticas públicas e participação na elaboração de políticas públicas e *lobbies*	Pág. 46. Exclui a CLN, que atualmente não possui uma atuação formal nesse sentido.
SO6	Valor total de contribuições financeiras e em espécie para partidos políticos, políticos ou instituições relacionadas, discriminadas por país	Esta prática é proibida pelo Código de Ética da Invepar.

Aspecto: Conformidade		
SO8	Valor monetário de multas significativas e número total de sanções não monetárias resultantes da não conformidade com leis e regulamentos	As empresas da Invepar não receberam em 2012 multas significativas ou sanções não monetárias resultantes de não conformidade com leis e regulamentos. Exclui a CRA, que ainda está em fase pré-operacional e não controla esse tipo de informação.
RESPONSABILIDADE PELO PRODUTO		
Aspecto: Saúde e Segurança do Cliente		
PR1	Fases do ciclo de vida de produtos e serviços em que os impactos na saúde e segurança são avaliados visando à melhoria, e o percentual de produtos e serviços sujeitos a esses procedimentos	Não se aplica.
PR2	Número total de casos de não conformidade com regulamentos e códigos voluntários relacionados aos impactos causados por produtos e serviços na saúde e segurança durante o ciclo de vida, discriminados por tipo de resultado	Págs. 74, 76, 84. A CART, a CBN e a CRT não registraram não conformidades com leis e regulamentos relativos ao fornecimento de serviços. A CRA está em fase pré-operacional e ainda não controla as informações nesse sentido. Este indicador não se aplica à *holding*.
Aspecto: Rotulagem de Produtos e Serviços		
PR5	Práticas relacionadas à satisfação do cliente, incluindo resultados de pesquisas que medem essa satisfação	Págs. 41-44
Aspecto: Conformidade		
PR9	Valor monetário de multas (significativas) por não conformidade com leis e regulamentos relativos ao fornecimento e uso de produtos e serviços	Págs. 74, 76, 84. A CART, a CBN e a CRT não receberam multas por não conformidade com leis e regulamentos relativos ao fornecimento de serviços. A CRA está em fase pré-operacional e ainda não controla as informações nesse sentido. Este indicador não se aplica à *holding*.

Balanço Social Ibase

BALANÇO SOCIAL IBASE - INVEPAR						
1 - Base de Cálculo			**2012 Valor (Mil reais)**			**2011 Valor (Mil reais)**
Receita líquida (RL)			1.096.601			904.535
Resultado operacional (RO)			72.231			370.359
Folha de pagamento bruta (FPB)			262.485			209.630
2 - Indicadores Sociais Internos	**Valor (mil)**	**% sobre FPB**	**% sobre RL**	**Valor (mil)**	**% sobre FPB**	**% sobre RL**
Alimentação	32.102	12,23%	2,93%	17.438	8,32%	1,93%
Encargos sociais compulsórios	51.476	19,61%	4,69%	45.555	21,73%	5,04%
Previdência privada	5.428	2,07%	0,49%	1.728	0,82%	0,19%
Saúde	11.135	4,24%	1,02%	9.517	4,54%	1,05%
Segurança e saúde no trabalho	2.070	0,79%	0,19%	2.709	1,29%	0,30%
Educação	340	0,13%	0,03%	256	0,12%	0,03%
Cultura	0	0,00%	0,00%	3	0,00%	0,00%
Capacitação e desenvolvimento profissional	3.262	1,24%	0,30%	3.021	1,44%	0,33%
Creches ou auxílio-creche	2.050	0,78%	0,19%	1.891	0,90%	0,21%
Participação nos lucros ou resultados	17.188	6,55%	1,57%	13.330	6,36%	1,47%
Outros	8.831	3,36%	0,81%	6.015	2,87%	0,66%
Total - Indicadores sociais internos	133.884	51,01%	12,21%	101.463	48,40%	11,22%
3 - Indicadores Sociais Externos	**Valor (mil)**	**% sobre RO**	**% sobre RL**	**Valor (mil)**	**% sobre RO**	**% sobre RL**
Educação	119	0,16%	0,01%	211	0,06%	0,02%
Cultura	3.051	4,22%	0,28%	1.628	0,44%	0,18%
Saúde e saneamento	166	0,23%	0,02%	200	0,05%	0,02%
Esporte	201	0,28%	0,02%	240	0,06%	0,03%
Combate à fome e segurança alimentar	12	0,02%	0,00%	1	0,00%	0,00%
Outros	1.652	2,29%	0,15%	1.952	0,53%	0,22%
Total das contribuições para a sociedade	5.200	7,20%	0,47%	4.232	1,14%	0,47%
Tributos (excluídos encargos sociais)	78.610	108,83%	7,17%	69.403	18,74%	7,67%
Total - Indicadores sociais externos	83.810	116,03%	7,64%	73.636	19,88%	8,14%
4 - Indicadores Ambientais	**Valor (mil)**	**% sobre RO**	**% sobre RL**	**Valor (mil)**	**% sobre RO**	**% sobre RL**
Investimentos relacionados com a produção/ operação da empresa	12.583	17,42%	1,15%	3.078	0,83%	0,34%
Investimentos em programas e/ou projetos externos	428	0,59%	0,04%	366	0,10%	0,04%
Total dos investimentos em meio ambiente	13.018	18,02%	1,19%	3.444	0,93%	0,38%
Quanto ao estabelecimento de "metas anuais" para minimizar resíduos, o consumo em geral na produção/ operação e aumentar a eficácia na utilização de recursos naturais, a empresa		(X) não possui metas ( ) cumpre de 0 a 50% ( ) cumpre de 51 a 75% ( ) cumpre de 76 a 100%			(X) não possui metas ( ) cumpre de 0 a 50% ( ) cumpre de 51 a 75% ( ) cumpre de 76 a 100%	
5 - Indicadores do Corpo Funcional			**2012**			**2011**
Nº de empregados(as) ao final do período			4.259			3.778
Nº de admissões durante o período			983			975
Nº de empregados(as) terceirizados(as)			4.843			4.848
Nº de estagiários(as)			62			55
Nº de empregados(as) acima de 45 anos			665			558
Nº de mulheres que trabalham na empresa			1.269			1.191

continuação

% de cargos de chefia ocupados por mulheres	11,79%	4,87%
Nº de negros(as) que trabalham na empresa	827	1.927
% de cargos de chefia ocupados por negros(as)	6,26%	4,58%
Nº de pessoas com deficiência ou necessidades especiais	140	141

6 - Informações relevantes quanto ao exercício da cidadania empresarial	**2012 Valor (Mil reais)**			**2011**		
Relação entre a maior e a menor remuneração na empresa			70,73			80,73
Nº total de acidentes de trabalho			0			109
Os projetos sociais e ambientais desenvolvidos pela empresa foram definidos por:	( ) direção	(X) direção e gerências	( ) todos(as) empregados(as)	( ) direção	(X) direção e gerências	( ) todos(as) empregados(as)
Os padrões de segurança e salubridade no ambiente de trabalho foram definidos por:	( ) direção e gerências	( ) todos(as) empregados(as)	(X) todos(as) + Cipa	( ) direção e gerências	( ) todos(as) empregados(as)	(X) todos(as) + Cipa
Quanto à liberdade sindical, ao direito de negociação coletiva e à representação interna dos(as) trabalhadores(as), a empresa:	( ) não se envolve	(X) segue as normas da OIT	( ) incentiva e segue a OIT	( ) não se envolverá	(x) seguirá as normas da OIT	( ) incentivará e seguirá a OIT
A previdência privada contempla: na empresa	( ) direção	( ) direção e gerências	(X) todos(as) empregados(as)	( ) direção	( ) direção e gerências	(X) todos(as) empregados(as)
A participação dos lucros ou resultados contempla:	( ) direção	( ) direção e gerências	(X) todos(as) empregados(as)	( ) direção	( ) direção e gerências	(X) todos(as) empregados(as)
Na seleção dos fornecedores, os mesmos padrões éticos e de responsabilidade social e ambiental adotados pela empresa:	( ) não são considerados	( ) são sugeridos	(X) são exigidos	( ) não serão considerados	( ) serão sugeridos	(x) serão exigidos

continuação

Quanto à participação de empregados(as) em programas de trabalho voluntário, a empresa:	( ) não se envolve	(x) apoia	( ) organiza e incentiva	( ) não se envolve	(x) apoia	( ) organiza e incentiva
Número total de reclamações e críticas de consumidores(as):	na empresa 11.509	no Procon 1	na Justiça 492	na empresa 11.362	no Procon 1	na Justiça 609
% de reclamações e críticas atendidas ou solucionadas:	na empresa 95%	no Procon 0%	na Justiça 22%	na empresa 94,60%	no Procon 100%	na Justiça 57,5%
Valor adicionado total a distribuir (em mil R$):	Em 2012: R$ 815.014			Em 2011: R$ 589.437		
Distribuição do Valor Adicionado (DVA):	22% governo 31% colaboradores(as) 0% acionistas 44% terceiros 3% retido			16% governo 31% colaboradores(as) 0% acionistas 63% terceiros -10% retido		

7 - Outras Informações

Apesar de consolidar a CLN em 100% em 2011, para facilitar o entendimento, optamos por apresentar os dados de 2012 com o percentual equivalente à participação societária da Invepar nas empresas, conforme Lei 6.404 de 1976. A participação é a seguinte: CLN (91,50%), CBN (50%), CRA (50%), CRT (24,91%) e GRU Airport (45,90%).
Em Indicadores Sociais Externos, os valores que representam os projetos/ações socioambientais do grupo estão dentro de "Outros" por se tratarem, em sua maioria, de doação ao Instituto Socioambiental Invepar e serão apresentados em seu Balanço próprio. Por conta das empresas Via Parque Rímac e Transolímpica estarem em 2012 em processo pré-operacional, assim como GRU Airport em 2012 estava em operação assistida pela INFRAERO, os valores estarão presentes apenas na base de cálculo e indicador do corpo funcional.

BALANÇO SOCIAL IBASE - INSTITUTO INVEPAR

1 - Identificação

Nome da instituição: Instituto Socioambiental Invepar Tipo/categoria (conforme instruções): Organização do Terceiro Setor
Natureza jurídica: [X] associação [ ] fundação [ ] sociedade
sem fins lucrativos? [X] sim [ ] não
Isenta da cota patronal do INSS? [X]sim [ ] não
Possui Certificado de Entidade Beneficente de Assistência Social (CEAS)? [ ] sim [X] não
Possui registro no: [ ] CNAS [ ] CEAS [ ] CMAS
De utilidade pública? [X] não Se sim, [ ] federal [ ] estadual [ ] municipal
Classificada como OSCIP (lei 9790/99)? [X] sim [ ] não

2 - Origem dos recursos	2012		2011	
	Valor (mil reais)		Valor (mil reais)	
Receitas Totais	2.490	100%	2.463	100%
a. Recursos governamentais (subvenções)	0	0,00%	0	0,00%
b. Doações de pessoas jurídicas	2.369	95,17%	2.426	98,50%
c. Doações de pessoas físicas	0	0,00%	0	0,00%
d. Contribuições	0	0,00%	0	0,00%
e. Patrocínios	0	0,00%	0	0,00%
f. Cooperação internacional	0	0,00%	0	0,00%
g. Prestação de serviços e/ou venda de produtos	44	1,77%	0	0,00%
h. Outras receitas	76	3,07%	37	1,50%

3 - Aplicação dos recursos	2012		2011	
	Valor (mil reais)		Valor (mil reais)	
Despesas Totais	2.223	100%	2.140	100%
a. Projetos, programas e ações sociais (excluindo pessoal)	2.012	90,55%	1.815	84,83%
b. Pessoal (salários + benefícios + encargos)	0	0,00%	0	0,00%

continuação

c. Despesas diversas (somatório das despesas abaixo)	210	9,45%	325	15,17%
Operacionais	203	96,67%	301	92,61%
Impostos e taxas	5	2,47%	21	6,47%
Financeiras	2	0,86%	3	0,92%
Capital (máquinas + instalações + equipamentos)	0	0,00%	0	0,00%
Outras (que devem ser discriminadas conforme relevância)	0	0,00%	0	0,00%

4 - Indicadores sociais internos (Ações e benefícios para os(as) funcionários(as))	2012 Valor (mil reais)	% sobre receita	2011 Valor (mil reais)
Não se aplica, já que os funcionários à disposição do Instituto fazem parte do corpo funcional do Grupo.	0	0,00%	0

5 - Projetos, ações e contribuições para a sociedade (Ações e programas aqui listados são exemplos, ver instrução)	2012 Valor (mil reais)	% sobre receita	2011 Valor (mil reais)
o. Meio ambiente/desenvolvimento sustentável.	R$ 347 Nº pessoas beneficiadas: 36.390 diretamente e indiretamente 219.985	13,94%	R$ 398 Nº pessoas beneficiadas: 239.212
r. Esporte e lazer.	R$ 99 Nº pessoas beneficiadas: 1.260 diretamente e indiretamente 4.300	4,18%	R$ 196 Nº pessoas beneficiadas: 9.710
v. Educação.	R$ 505 Nº pessoas beneficiadas: 21.302 diretamente e indiretamente 165.770	20,28%	R$ 150 Nº pessoas beneficiadas: 313.911
x. Cultura.	R$ 32 Nº pessoas beneficiadas: 30.590 diretamente e indiretamente 72.388	1,29%	R$ 135 Nº pessoas beneficiadas: 278.314
e.Relações Comunitárias / Empreendedorismo	R$ 1.029 Nº pessoas beneficiadas: 606 diretamente, indiretamente 7.228 e Campanhas 2.161.600	41,33%	R$ 936 Nº pessoas beneficiadas:322.838 Nº entidades beneficiadas:12
Valores totais	R$ 2.012	80,81%	R$ 1.815

6 - Outros indicadores	2012	2011
Não se aplica, já que não estamos tratando de instituição de ensino. Todos os cursos e atividades oferecidas são gratuitas.	0	0

continuação

7 - Indicadores sobre o corpo funcional	2012	2011
Não se aplica, já que os funcionários à disposição do Instituto fazem parte do corpo funcional do Grupo.	0	0

8 - Qualificação do corpo funcional	2012	2011
Nº total de docentes	0	0
Nº de doutores(as)	0	0
Nº de mestres(as)	0	0
Nº de especializados(as)	0	0
Nº de graduados(as)	0	
Nº total de funcionários(as) no corpo técnico e administrativo	8	10
Nº de pós-graduados (especialistas, mestres e doutores)	6	6
Nº de graduados(as)	0	1
Nº de graduandos(as)	2	3
Nº de pessoas com ensino médio	0	0
Nº de pessoas com ensino fundamental	0	0
Nº de pessoas com ensino fundamental incompleto	0	0
Nº de pessoas não alfabetizadas	0	0

9 - Informações relevantes quanto à ética, transparência e responsabilidade social	2012	metas 2013
Relação entre a maior e a menor remuneração	Não se aplica, já que os funcionários à disposição do Instituto fazem parte do corpo funcional do Grupo.	
O processo de admissão de empregados(as) é:		
A instituição desenvolve alguma política ou ação de valorização da diversidade em seu quadro funcional?		
Se "sim" na questão anterior, qual?		
A organização desenvolve alguma política ou ação de valorização da diversidade entre alunos(as) e/ou beneficiários(as)?	[ ] sim, institucionalizada	[ ] sim, institucionalizada
	[ ] sim, não institucionalizada [X] não	[ ] sim, não institucionalizada [X] não
Se "sim" na questão anterior, qual?	[ ] negros [ ] gênero [ ] opção sexual	[ ] negros [ ] gênero [ ] opção sexual
	[ ] portadores(as) de necessidades especiais	[ ] portadores(as) de necessidades especiais
	[ ] _____	[ ] _____
Na seleção de parceiros e prestadores de serviço, critérios éticos e de responsabilidade social e ambiental:	[ ] não são considerados	[ ] não são considerados
	[ ] são sugeridos [X] são exigidos	[ ] são sugeridos [X] são exigidos
A participação de empregados(as) no planejamento da instituição:	[ ] não ocorre [X] ocorre em nível de chefia	[ ] não ocorre [X] ocorre em nível de chefia
	[ ] ocorre em todos os níveis	[ ] ocorre em todos os níveis
Os processos eleitorais democráticos para escolha dos coordenadores(as) e diretores(as) da organização:	[X] não ocorrem [ ] ocorrem regularmente	[X] não ocorrem [ ] ocorrem regularmente
	[ ] ocorrem somente p/cargos intermediários	[ ] ocorrem somente p/cargos intermediários
A instituição possui Comissão/Conselho de Ética para o acompanhamento de: (Comissão/Conselho de Ética do GRUPO)	[X] todas ações/atividades [ ] ensino e pesquisa	[X] todas ações/atividades [ ] ensino e pesquisa
	[ ] experimentação animal/ vivissecção	[ ] experimentação animal/ vivissecção
	[ ] não tem	[ ] não tem

10 - Outras Informações
Os valores de pessoas beneficiadas em 2011, foram totalizados públicos diretos e indiretos, em 2012, optamos por fazer a demonstração separadamente a fim de facilitar o entendimento.

Demonstrações Financeiras

Acesse as demonstrações financeiras no link **www.invepar.com.br/relatorioanual2012**

Contatos

[GRI 3.4]

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

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

Créditos

Consultoria GRI, redação e revisão
MVL Comunicação

Projeto gráfico e tradução
MZ Group

Fotografia
Fotos CART: Olício Pelosi/Arquivo CART

Fotos GRU Airport: Arquivo do aeroporto

Demais fotos: Hamdan

Shutterstock

Capa versão impressa e PDF
Arcos

invepar

invepar