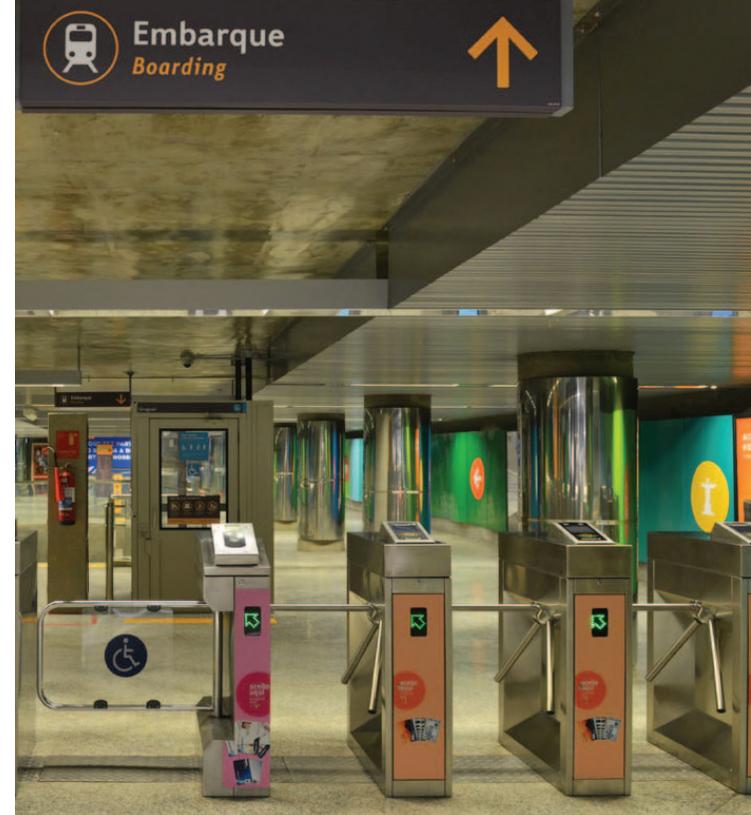




Relatório Anual
2014



01. Nosso Jeito de Fazer Negócios

Mensagem do Presidente.....	05	Perfil da Invepar.....	13
Destaques 2014.....	07	Estratégia.....	16
Visão, Missão e Valores.....	12	Modelo de Gestão.....	17

02. Nossos Negócios

Nossas Empresas.....	34
----------------------	----

03. Resultados Sustentáveis

Desempenho Econômico-Financeiro.....	56	Relacionamento com as Partes Interessadas.....	70
Desempenho Operacional.....	65	Gestão Ambiental.....	77
Desempenho Socioambiental.....	68		

Contatos.....	88
---------------	----

Créditos.....	88
---------------	----



01.

Nosso Jeito de Fazer Negócios



Mensagem do Presidente

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

Mesmo enfrentando desafios conjunturais, a Invepar conseguiu registrar resultados significativos. Podemos destacar, com orgulho, o principal marco do ano: a entrega, em maio, do Terminal 3 de GRU Airport – Aeroporto Internacional de São Paulo, no prazo estabelecido no contrato de concessão. O novo terminal, com capacidade para 12 milhões de passageiros e área de 192 mil m², representa um novo conceito para a infraestrutura aeroportuária do País e um divisor de águas na experiência dos passageiros com o aeroporto.

Em 2014, houve avanços em todos os segmentos de atuação.

Em Rodovias, em janeiro, iniciamos a operação da Concessionária Rota do Atlântico, em Pernambuco, principal eixo viário do Complexo Portuário de Suape e do Litoral Sul daquele estado. Em março, assinamos o contrato de concessão para administrar quase mil quilômetros da BR-040 entre Brasília (DF) e Juiz de Fora (MG), por meio da concessionária Via 040. Em abril, demos início às obras de recuperação, duplicação e adequação da rodovia e, em outubro, iniciaram-se as atividades de operação da concessionária com serviços de atendimento aos motoristas. Na Concessionária Auto Raposo Tavares – CART, em São Paulo, realizamos a duplicação de quase 90 quilômetros de rodovia ao longo do ano.

Também trabalhamos intensamente nas obras da ViaRio, concessionária que administra o Corredor Transolímpico, que ligará a Barra da Tijuca a Deodoro, registrando bons resultados. Em negociação com a Prefeitura do Rio de Janeiro, reduzimos em 65% as desapropriações de famílias em relação ao projeto original, que passaram das 2.000 previstas inicialmente para pouco mais de 700, o que mostra nossa preocupação com os impactos sociais. Todos os investimentos realizados nas nossas rodovias visam trazer mais conforto, segurança e agilidade para todos os nossos usuários.

Em Mobilidade Urbana, entregamos, em março de 2014, a estação Uruguai do MetrôRio, que ampliou e melhorou a mobilidade urbana da capital fluminense. A 36ª estação de metrô carioca conta com 300 metros de plataforma com 100% de acessibilidade e mais de 7 mil metros quadrados de área construída. Houve avanços significativos também nas obras do VLT Carioca, que trará um novo conceito de integração modal na capital do Rio de Janeiro e mudará a paisagem no centro da cidade. Cinco trens já estão em fase final de produção na França e outros 27 serão fabricados no Brasil.

Já os novos trens que a Metrô Barra encomendou para operar a Linha 4 do metrô, que ligará a Barra da Tijuca à Ipanema, a partir do primeiro semestre de 2016, já são uma realidade e começaram a ser embarcados na China rumo ao Brasil. O primeiro trem chegou em fevereiro de 2015.



Além das grandes entregas, o grupo Invepar teve outros motivos para comemorar em 2014. Uma pesquisa realizada por consultoria especializada com cerca de 1.700 turistas brasileiros e estrangeiros, durante a Copa do Mundo, concluiu que 97% das pessoas que utilizaram nossos serviços recomendariam o MetrôRio. Essa boa percepção também foi atestada por enquete realizada pela TV Globo com turistas, durante a Copa, na qual o metrô carioca foi escolhido como o segundo melhor ponto positivo do Rio de Janeiro, com nota 8,9 – empatado no quesito “Hospitalidade” e atrás somente de “Belezas Naturais”.

A Copa foi também um enorme desafio para GRU Airport. O minucioso planejamento para a operação durante o evento foi executado com sucesso por toda a equipe da concessionária. O Aeroporto de Guarulhos ganhou destaque como a principal porta de entrada do País, registrando um crescimento de 11% no movimento de passageiros nos 30 dias de competição. Durante a Copa do Mundo, 22 das 32 seleções que disputaram o torneio passaram pelo menos uma vez por GRU Airport.

Em 2014, buscamos aprimorar ainda mais o relacionamento com nossos usuários e público em geral. Para isso, investimos no aprimoramento da tecnologia para tornar mais fácil e acessível nossos serviços. Exemplos disso são os aplicativos do MetrôRio, de GRU Airport e da Via O40, que disponibilizam informações para facilitar a tomada de decisões do usuário sobre a melhor forma e horário para utilizar os serviços. CART, Linha Amarela e CLN terão seus aplicativos disponíveis ainda em 2015.

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

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

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

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

Espero que aproveitem o nosso relatório. Boa leitura.

Gustavo Nunes da Silva Rocha

Destaques 2014

Rodovias



Veículos Equivalentes Pagantes
(em milhões)

243,3 em 2014

212,2 em 2013



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

Mobilidade Urbana



Passageiros Pagantes (em milhões)

207,0 em 2014

173,4 em 2013



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

Passageiros Transportados (em milhões)

228,2 em 2014

192,5 em 2013



Destques 2014

Aeroportos

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

Passageiros Total
(milhões)

39,5 em 2014
36,0 em 2013

9,9%

Movimentação Total de Aeronaves
(mil)

304,6 em 2014
284,2 em 2013

7,2%

Carga Total
(mil ton.)

339,8 em 2014
343,8 em 2013

-1,2%



Destaques 2014

Econômicos-Financeiros

Receita Líquida Ajustada¹

3.033,0 em 2014

2.455,3 em 2013



Var.: 23,5%

Custos e Despesas Operacionais Ajustados²

-2.422,2 em 2014

-1.976,2 em 2013



Var.: 22,6%

EBITDA Ajustado²

(Em Bilhão de Reais)

1.442,0 em 2014

1.133,1 em 2013



Var.: 27,3%

Margem EBITDA (%) Ajustada²

47,5% em 2014

46,1% em 2013



Var.: 1,4 p.p

Resultado Líquido

-262,9 em 2014

96,2 em 2013



Var.: -373,3%

Dívida Líquida

7.579,2 em 2014

4.179,2 em 2013



Var.: 81,0%

Resultado Financeiro Líquido

-968,1 em 2014

-232,1 em 2013



Var.: 3,2%

Destaques 2014

Socioambientais

Investimentos do Instituto Invepar em Iniciativas de Responsabilidade Socioambiental (em Milhões de Reais)

Recursos Próprios

1,8 em 2014
2,4 em 2013

-25,0%

Recursos Incentivados

2,8 em 2014
3,0 em 2013

-6,7%

Indicadores Ambientais

Consumo Total de Energia em KWh

455.514,9 mil

Consumo de Energia em KWh (Fontes Não Renováveis)

65.202,3 mil

Consumo de Energia em KWh (Fontes Renováveis)

163,1 mil

Consumo de Energia Elétrica em KWh

390.149,5 mil

Consumo de água em m³

1.491,9 mil

Descarte de água em m³

954,8 mil

Emissões Totais em tCO₂e¹

80,4 mil

Geração de Resíduos em Toneladas

53,4 mil



¹ Não considera as emissões de Escopo 3.

- A LAMSAC ultrapassou a marca de 1.000 famílias reassentadas (de um total de 1.300) e concluiu a construção da passarela Ramiro Prialé.
- Implementação do sistema eClimas para gestão climática em todas as empresas operacionais.^(*)
- Implementação de sistema GRS para coleta de indicadores GRI nas empresas.

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

Destaques 2014

Holding

- Revisão do Código de Ética e Conduta à luz da lei brasileira anticorrupção e criação de canal de ética e conduta independente.
- Aprimoramento do modelo de governança com a criação de uma gerência específica, diretamente subordinada ao Conselho de Administração.
- Criação da Diretoria de Engenharia.
- Aprovação das Políticas de Compras e Contratações e de Saúde, Segurança e Meio Ambiente (SMS).
- Elevação do *rating* da Invepar.
- Participação ativa na Copa do Mundo de 2014 por meio das nossas concessionárias.

Participação Ativa na Copa do Mundo de 2014 por Meio das Nossas Concessionárias

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

Para saber mais sobre a atuação do grupo na Copa do Mundo acesse <http://ri.invepar.com.br/rao2014>.



Visão, Missão e Valores



Perfil da Invepar

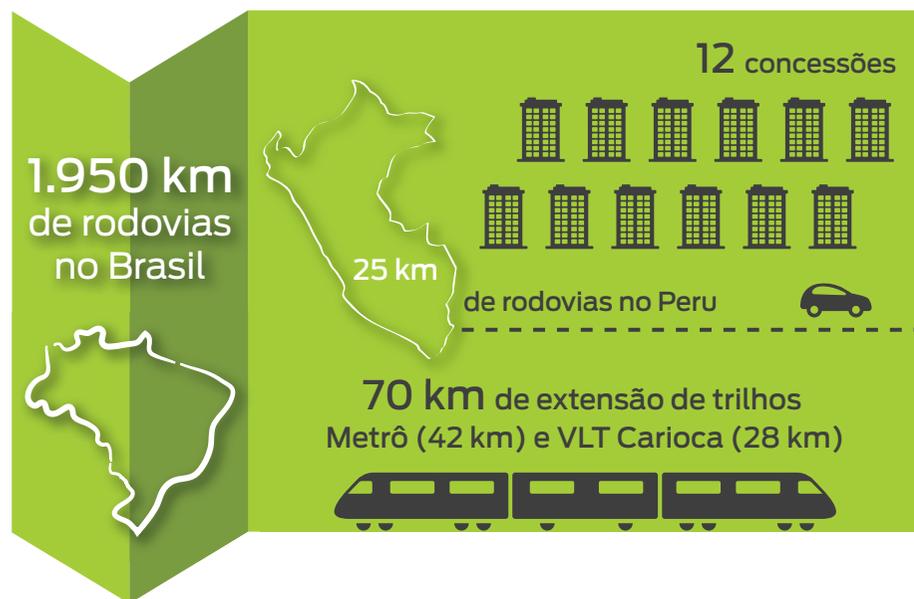
A Invepar iniciou suas operações em 2000, com a LAMSA (Linha Amarela S.A. - RJ) e a CLN (Concessionária Litoral Norte - BA). O grupo é, atualmente, um dos maiores operadores privados de infraestrutura de transporte da América Latina, com atuação nos segmentos de rodovias, aeroportos e mobilidade urbana.

Ao todo, opera nove concessões rodoviárias, totalizando 1.975 quilômetros, dos quais 1.950 estão no Brasil e 25 no Peru, onde administra a LAMSAC. Desse total, 936,8 quilômetros pertencem à concessionária Via 040 (BR-040 - DF/GO/MG), cujo contrato de concessão foi assinado pela Invepar em março de 2014 para administrar trecho localizado entre o Distrito Federal e Juiz de Fora (MG). Além das concessões, a empresa mantém a PEX e a PEX PERU, empresas voltadas à cobrança automática de pedágios no Brasil e no Peru.

A Invepar também detém GRU Airport, concessão do Aeroporto Internacional de Guarulhos, considerado o maior da América Latina

em termos de passageiros e carga; e duas concessões no segmento de mobilidade urbana: o MetrôRio e o VLT Carioca. Neste último segmento o grupo está investindo, ainda, na Linha 4 do metrô do Rio de Janeiro (RJ) por meio da MetrôBarra, com a prerrogativa de poder adquirir a concessão ao final da obra, em 2016, caso as condições precedentes sejam atendidas. A empresa é responsável pela aquisição e disponibilização dos materiais rodantes e sistemas que serão utilizados nessa linha.

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



- ✓ Capacidade para movimentar **42 milhões** de passageiros em GRU Airport, com 387 mil m² em área de terminais e **975,5 mil m²** de pátios de aeronaves, com 124 posições
- ✓ Capacidade para movimentar **425 mil toneladas** de carga por ano em GRU Airport, considerando a carga sob gestão da concessionária nos segmentos de importação e exportação



A Trajetória da Invepar

2000

2 Concessões

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

2009

4 Concessões

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

2010

6 Concessões

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

2011

7 Concessões

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

2012

10 Concessões

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

2013

12 Concessões

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

2014

12 Concessões

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



Estratégia



Modelo de Gestão

Modelo de Governança Corporativa



Perfil de Governança Invepar

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

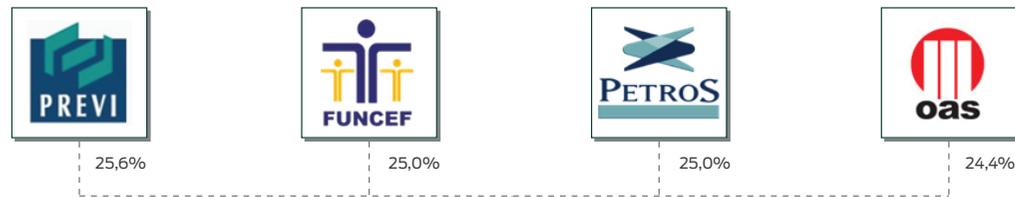
A empresa possui mecanismos de governança corporativa baseados nas melhores práticas de mercado. Para fortalecer essa atuação, foi criada, em 2014, a gerência de Governança Corporativa, com reporte direto para o Conselho de Administração, o que lhe garante autonomia e independência.

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

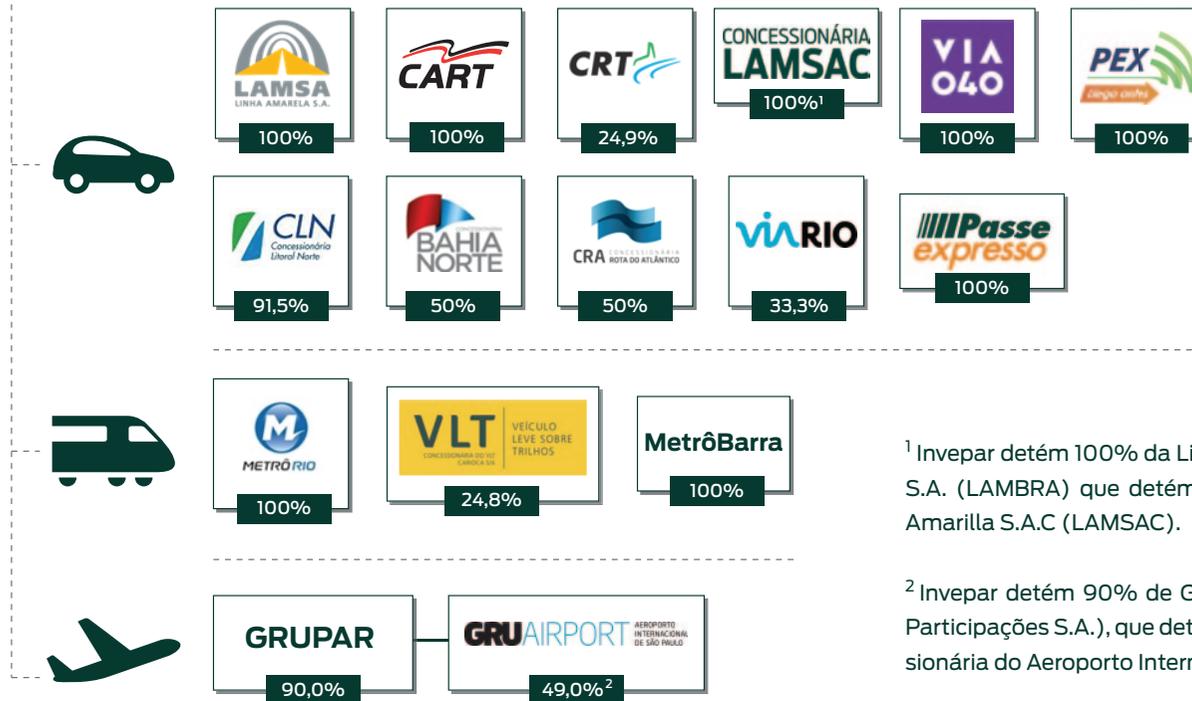
Em razão do crescimento do grupo Invepar, foi identificada, ainda, a necessidade de uma maior aproximação e alinhamento entre as práticas adotadas pelas controladas, o que levou a nova gerência a produzir uma cartilha na qual estão compiladas as principais regras do processo decisório da Invepar. Depois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

OAS

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



invepar



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

² Invepar detém 90% de GRUPar (Aeroporto de Guarulhos Participações S.A.), que detém 51% de GRU Airport (Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.)

Estrutura de governança

Para conhecer a estrutura de governança corporativa da Invepar, acesse o site de Relações com Investidores (<http://ri.invepar.com.br>).

Gestão do Negócio

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

Gestão de Riscos Corporativos

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

O processo de ERM (*Enterprise Risk Management*) consiste em realizar o alinhamento do modelo de gestão de riscos corporativos (estratégia e apetite), identificando os principais diretamente relacionados às atividades de cada ativo, sob a análise Financeira, Operacional e Regulatória, entre outras, suas respectivas causas, o proprietário do risco, suas atividades de monitoramento e reporte.

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

Planejamento Estratégico

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

Em 2014, a área focou seus esforços no desenho e na implementação de um modelo único de planejamento estratégico estruturado para o grupo Invepar. Durante o segundo semestre, a Diretoria de Planejamento Estratégico e o Presidente da empresa, Gustavo Rocha, visitaram cada uma das empresas do grupo, participando das discussões sobre os objetivos estratégicos para 2015 e promovendo a implementação do novo modelo.

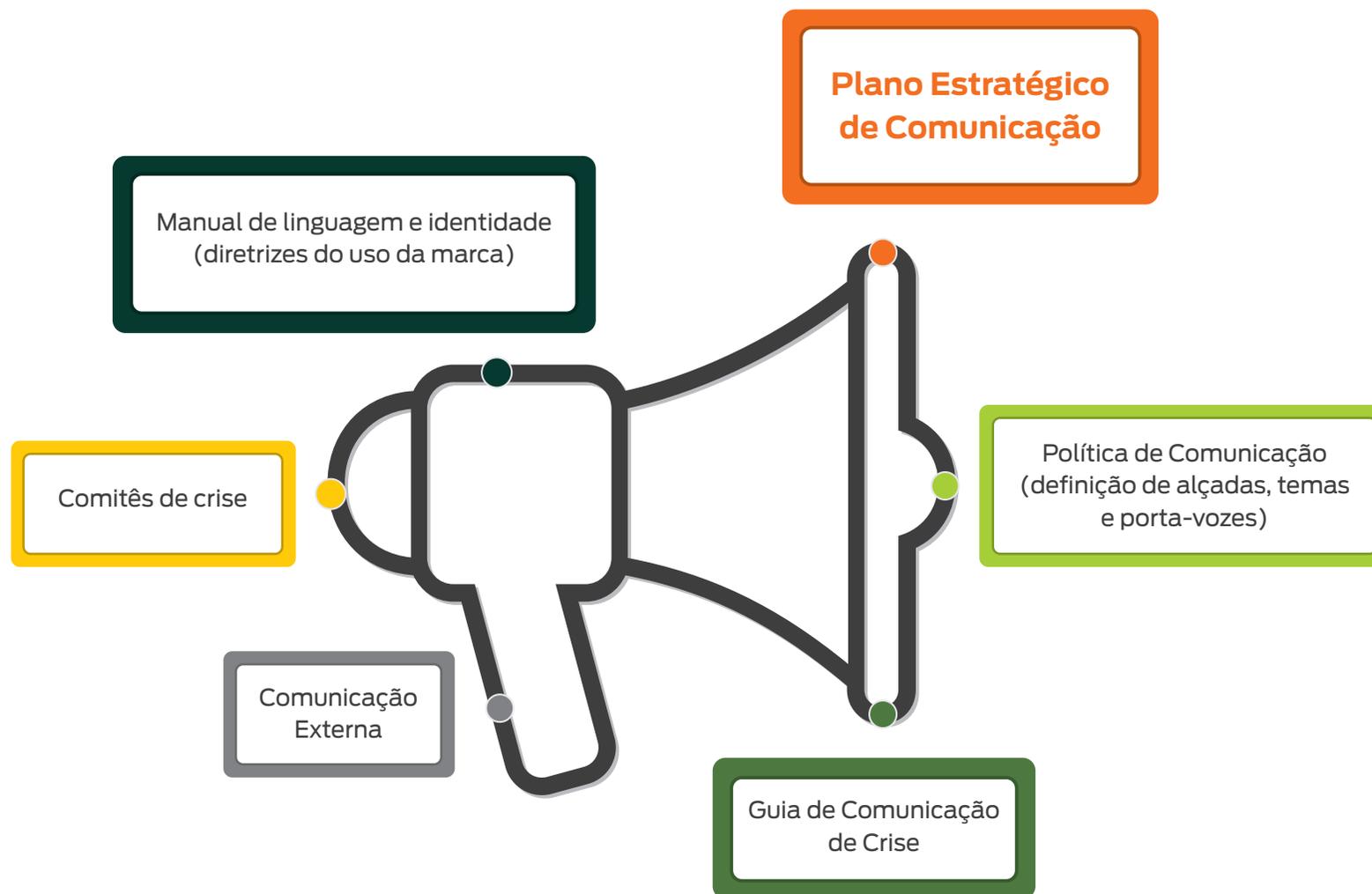
Gestão de Comunicação Estratégica

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

O plano foi criado em função do crescimento da Invepar, que atrai as atenções, demandando, conseqüentemente, maior espaço para uma comunicação com clareza e transparência, que permita manter a imagem da empresa. Tem como objetivos aumentar o conhecimento e a empatia dos públicos estratégicos, ampliando o valor percebido e facilitando os relacionamentos; fixar uma identidade corporativa diferenciada e relevante para os *stakeholders*; e criar uma reputação sólida. A viabilização desses objetivos fica por conta da área de Comunicação, que também atua nos bastidores, apresentando os porta-vozes do grupo, de forma a torná-los referência quando o assunto é Invepar, suas concessões e o setor de infraestrutura de transportes.

Essa área conta com o apoio de dois grupos. O Grupo Interno de Comunicação se reúne quinzenalmente para apreciar demandas do mercado, materiais para a imprensa sobre a *holding* e as empresas do grupo e recomendar ações de comunicação à Diretoria Executiva da Invepar. Já o Grupo de Comunicação de Empresas tem como objetivos fazer o alinhamento estratégico, o planejamento anual e a troca de experiências quanto às atividades comunicacionais do grupo. As reuniões são mensais.

Outro ponto estratégico da comunicação da Invepar é a gestão de crise. Desde 2013, a empresa possui um Guia de Comunicação de Crise, compilação das ferramentas e processos por meio dos quais o grupo e as controladas podem proteger sua imagem diante de ocorrências passíveis de prejudicar o entendimento do público interno ou externo sobre o seu desempenho e o de suas atividades.



Políticas Corporativas

Política de Comunicação

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

Política de Compras e Contratações

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

Política de Saúde, Segurança e Meio Ambiente

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

Política da Segurança da Informação

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

Política de Responsabilidade Social do Instituto Invepar

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

Diretrizes da Política Socioambiental

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

Política de Gestão de Riscos Financeiros da Invepar

Visa apresentar e formalizar o projeto de implantação da gestão de risco de mercado e gestão de disponível na Invepar, em conformidade com as melhores práticas internacionais e coerente com os padrões

definidos por órgãos reguladores do Brasil e do exterior. Esta política corporativa descreve a filosofia de proteção de riscos financeiros da Invepar e estabelece suas diretrizes.

Política de Divulgação de Ato ou Fato Relevante

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

Política de Negociação com Valores Mobiliários

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

Política de Transação de Partes Relacionadas

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

Sistemas de gestão

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

BPM (*Business Process Management*)

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

OBZ (*Orçamento Base Zero*)

Método cujo principal objetivo é melhorar a eficiência na gestão dos gastos. Apregoa a construção do orçamento a partir de uma base zero, minimizando o uso dos dados históricos e a indexação dos valores em sua elaboração. A partir dos objetivos estratégicos, são definidos os processos fundamentais para o funcionamento das empresas e criados cenários incrementais, que vão além das necessidades mínimas do negócio. Ao priorizar os processos, a empresa está apta a construir o seu orçamento de forma realista e preparada para realizar os acréscimos e reduções, se necessário, de forma organizada e eficiente. O OBZ permite, assim, um conhecimento profundo das operações da Invepar, possibilitando evitar desperdícios e antever os diversos cenários, enfrentando-os com antecedência.

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

Criação da Diretoria de Engenharia e PMO

Área criada em 2014 para atuar lado a lado com Novos Negócios e com as empresas controladas. É responsável por compreender as sinergias entre essas empresas e estabelecer um padrão para a implementação e o gerenciamento de projetos de engenharia da Invepar. Esse padrão incidirá tanto sobre os processos de engenharia em si quanto sobre os processos relacionados, como de orçamentos, contratos etc. Os modelos já estabelecidos estão sendo monitorados mensalmente nas empresas que possuem empreendimentos em estágio de execução, nas quais está sendo feito o acompanhamento do avanço físico e financeiro. A principal ferramenta para isso é o PMO (*Project Management Office*). Trata-se de método que contempla processos e instrumentos baseados na metodologia PMI (*Project Management Institute*). O PMO permite o planejamento, o acompanhamento e o controle físico e financeiro dos projetos de forma organizada, dentro de padrões previamente definidos. A ferramenta já foi implementada na CART, no MetrôRio, em GRU Airport, na LAMSAC, na ViaRio e na MetrôBarra.

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

Relações com Investidores

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



Responsabilidade Social Corporativa

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

Desde 2010, a Invepar, assim como o Instituto Invepar são signatários do Pacto Global da Organização das Nações Unidas (ONU), que tem como objetivo mobilizar a comunidade empresarial internacional para a adoção, em suas práticas de negócios, de valores fundamentais e internacionalmente aceitos nas áreas de direitos humanos, relações de trabalho, meio ambiente e combate à corrupção. Também aderiram ao Pacto, a LAMSA, CLN, CART e MetrôRio.

A partir de 2012, a Invepar, por meio do Instituto Invepar, passou a incentivar as empresas a adotarem os Indicadores Ethos. Em 2014, as seguintes empresas realizaram um diagnóstico tendo como referência os Indicadores Ethos de Negócios Sustentáveis e Responsáveis (3ª geração) e elaboraram Planos de Melhoria Contínua: LAMSA, CLN, CART, MetrôRio, CBN, CRA, LAMSAC e GRU Airport. Invepar, LAMSA, CLN, CART e MetrôRio, são empresas associadas ao Instituto Ethos de Empresas e Responsabilidade Social.

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

Ética e Transparência

Com objetivo de se adequar à nova lei brasileira anticorrupção, a Invepar lançou em 2014 uma série de iniciativas para reforçar seu *compliance* corporativo. Como parte dessas iniciativas, uma nova versão de seu Código de Ética e Conduta foi implementada. Nessa versão, a Invepar comunica a todos os seus dirigentes e funcionários, de forma clara e objetiva, o seu repúdio a qualquer forma de corrupção no dia a dia de suas atividades, seja no relacionamento entre funcionários, com fornecedores, clientes, governo e comunidade em geral.

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

A Lei Anticorrupção

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

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

O novo Código de Ética e Conduta



Implementado em 2012, o Código tem como objetivo estabelecer diretrizes e parâmetros de conduta ética que devem ser seguidos por conselheiros, membros de comitês e da Diretoria Executiva, diretores das empresas do grupo, funcionários, estagiários e terceiros, no dia a dia de suas atividades profissionais. Os princípios abordados no documento orientam o relacionamento justo e responsável com todos os públicos estratégicos da empresa (acionistas, funcionários, usuários, sindicatos, parceiros, prestadores de serviço, poder público, comunidade e sociedade em geral).

O que mudou na nova versão:

- Uso de uma linguagem mais clara e direta quanto às diretrizes da Invepar para o relacionamento com os órgãos governamentais e agentes públicos. O conteúdo está totalmente alinhado com a nova lei brasileira anticorrupção (Lei 2.846) e deixa transparente que a Invepar não admite qualquer prática relativa a corrupção, suborno e propina, em todas as suas formas.
- Estabelecimento de limite de R\$200 para a concessão e recebimento de brindes, refeições e entretenimento.
- Inclusão de tópico específico para informações financeiras e contábeis, o que mostra a preocupação da empresa com a veracidade de seus registros.
- Lançamento do canal de ética com atendimento feito por empresa terceirizada e especializada, que garante o anonimato e confere maior eficiência ao processo.



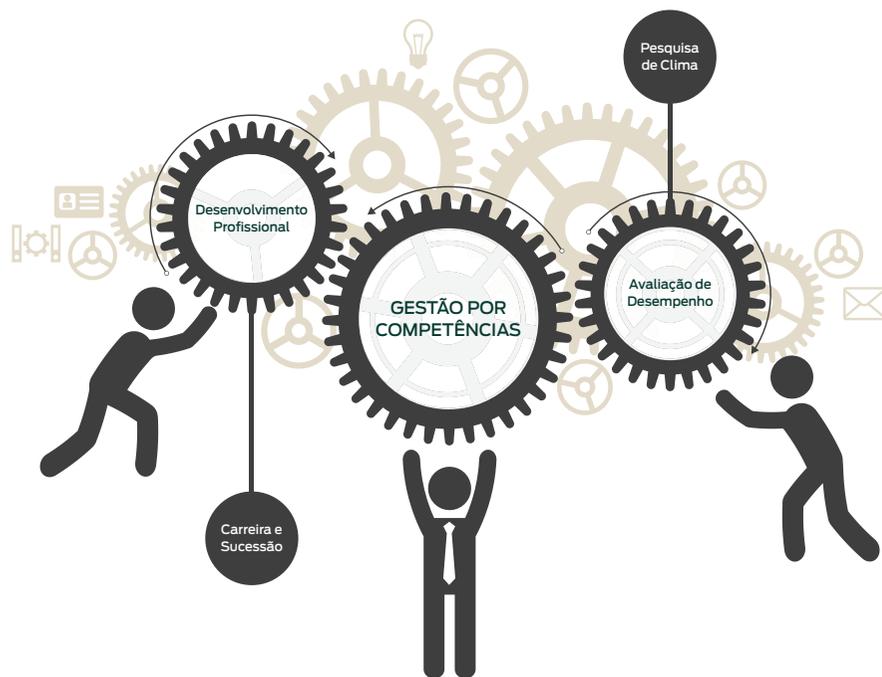
Como acessar o novo canal de ética:

Web: www.canaleticogrupoinvepar.com.br

Telefones: Brasil - 0 800 721 0748 | Peru - 0 800 55407

E-mail: canaletico@grupoinvepar.com.br

Gestão de Pessoas



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

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

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

A gestão de talentos na *holding* da Invepar é baseada em nove competências estratégicas (liderança, espírito de equipe, comunicação, comprometimento, agente de mudança, foco no usuário, inovação e empreendedorismo, foco em resultado e relacionamento institucional), que resumem os conhecimentos, habilidades e atitudes necessários aos colaboradores para garantir o atingimento pleno da estratégia de crescimento do grupo.

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

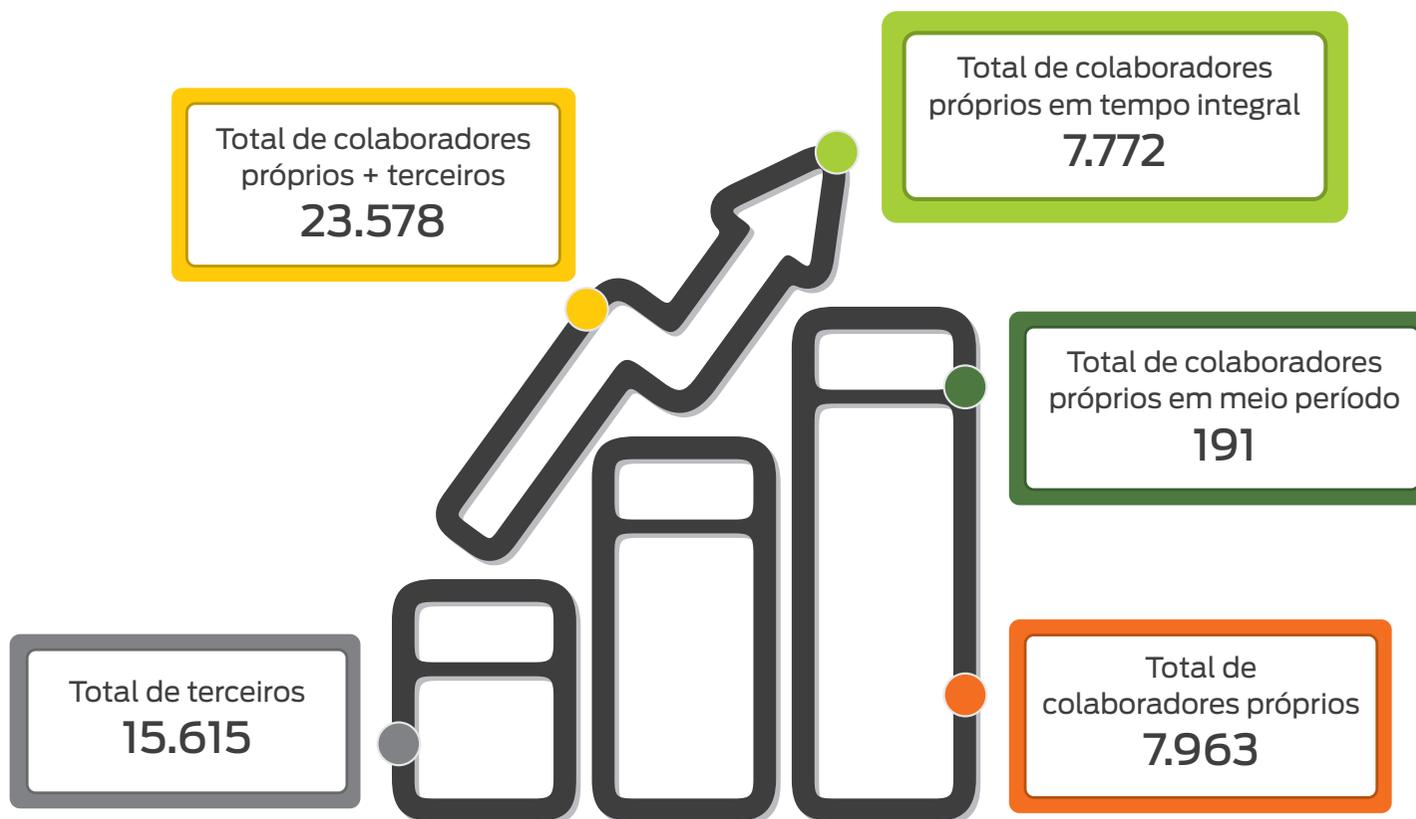
Remuneração e Benefícios

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

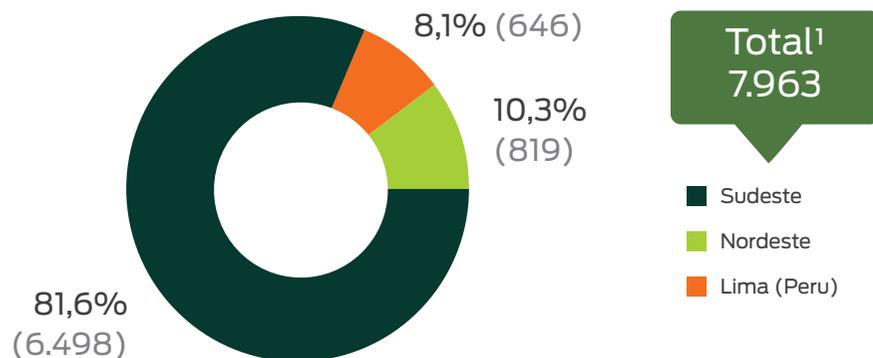
A Invepar também prioriza a meritocracia ao valer-se de um modelo estruturado de remuneração variável, o que permite premiar o desempenho anualmente de acordo com indicadores quantitativos e qualitativos. O valor oferecido é calculado a partir de múltiplos salariais estabelecidos para todos os níveis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

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

Perfil do Quadro Funcional

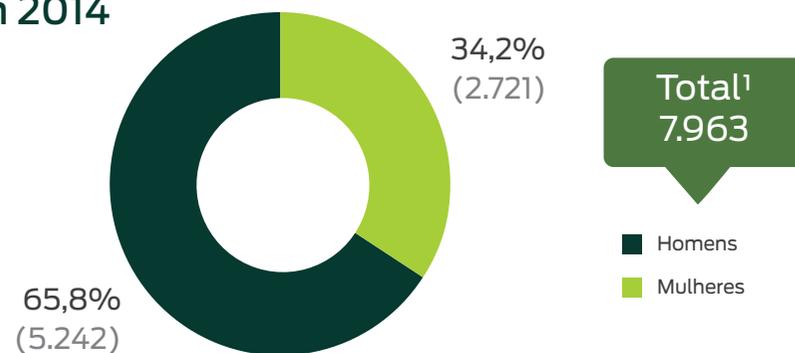


Colaboradores Divididos por Região em 2014



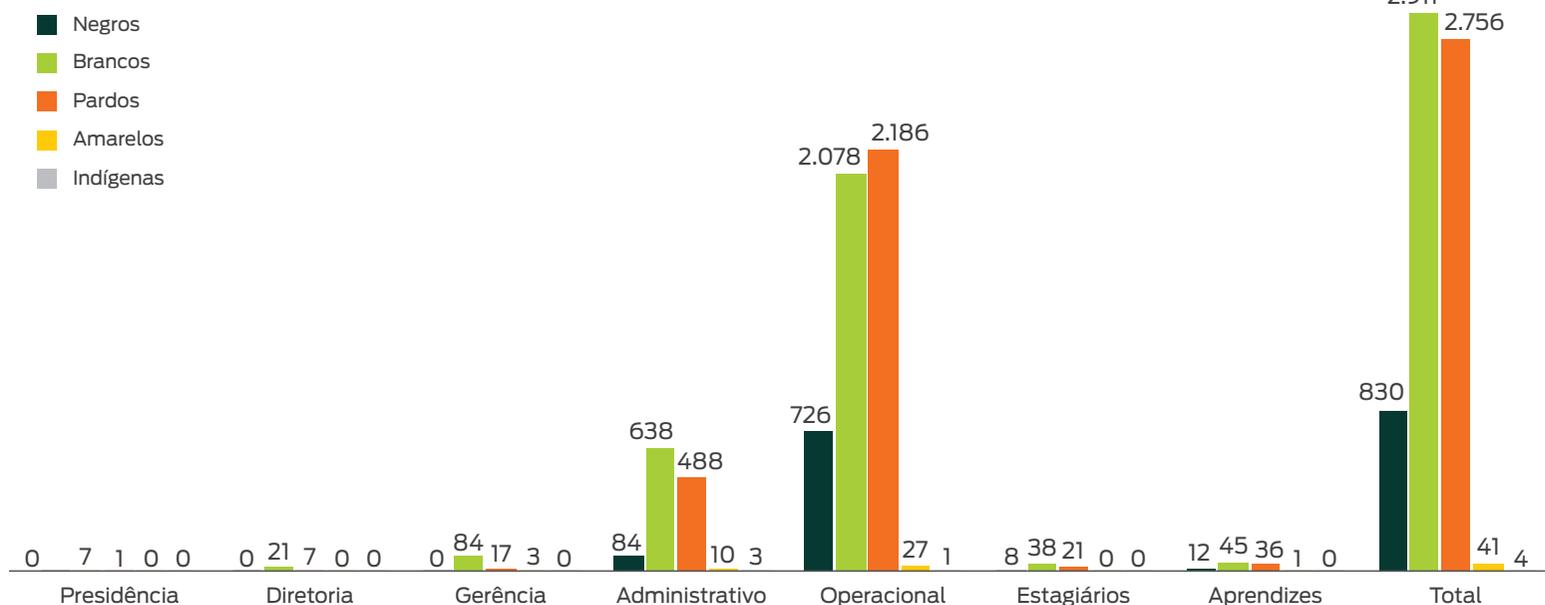
Nota: o total de colaboradores próprios inclui os colaboradores em tempo integral e os colaboradores em meio período.

Colaboradores Próprios Divididos por Gênero em 2014



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

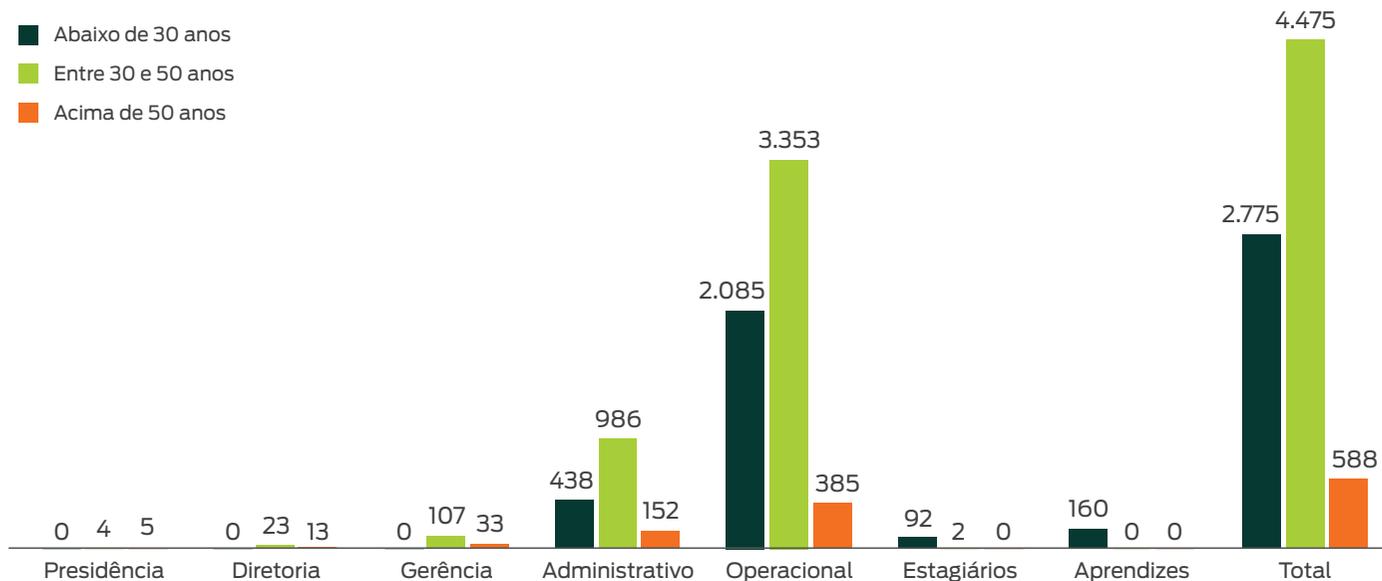
Composição dos Colaboradores Próprios por Raça e Categoria Funcional em 2014



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

Composição dos Colaboradores Próprios por Faixa Etária e Categoria Funcional em 2014

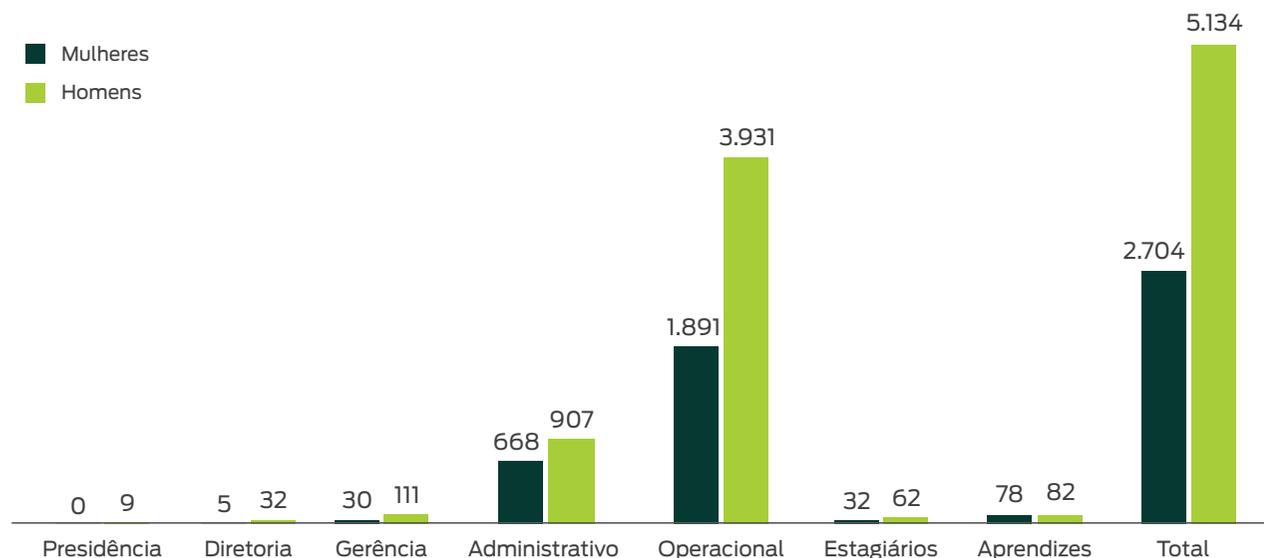
- Abaixo de 30 anos
- Entre 30 e 50 anos
- Acima de 50 anos



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

Composição dos Colaboradores por Gênero e Categoria Funcional em 2014

- Mulheres
- Homens



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

Rotatividade Total por Empresa

<i> Holding</i>	32%
LAMSA	21%
CLN	32%
CART	21%
MetrôRio	20%
CBN	26%
CRT	12%
CRA	38%
ViaRio	23%
LAMSAC	31%
GRU Airport	21%
VLT Carioca	42%
Via 040	6%

Para mais informações, acesse o Relatório Anual 2014 completo (<http://ri.invepar.com.br/rao2014/>).

Saúde e Segurança Ocupacional

Indicadores de Saúde e Segurança por Empresa										
	LAMSA	CLN	CART	MetrôRio	CBN	CRT	CRA	LAMSAC	GRU Airport	Via 040
Total de Colaboradores Próprios	397	171	673	2.578	470	357	178	646	1.738	477
Lesões										
Taxa de Lesões (TL)	27,37	7,73	16,44	12,34	2,69	3,18	6,62	42.785,23	11,34	0
Número de Lesões	19	3	20	67	3	12	3	51	41	0
Doenças ocupacionais										
Taxa de doenças ocupacionais (TDO)	2,88	0,00	0,00	0,74	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Número de Doenças Ocupacionais	2	0	0	4	0	0	0	0	0	0
Dias perdidos										
Taxa de dias perdidos (TDP)	145,47	131,46	190,71	78,62	3,59	12,47	6,62	720.637,58	95,16	0,00
Número de dias perdidos	101	51	232	427	4	47	3	859	344	0
Absenteísmo										
Taxa de absenteísmo (TA)	1.529,59	1.260,51	2.407,69	1.556,47	1.248,41	316,72	2.071,05	899.328,86	2.656,96	0,00

Absenteísmo em 2014	1.062	489	2.929	8.453	1.390	1.194	939	1.072	9.605	0
Óbitos										
Número de óbitos	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0

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

Para mais informações, acesse o Relatório Anual 2014 completo (<http://ri.invepar.com.br/rao2014/>).

Ativos intangíveis e Premiações

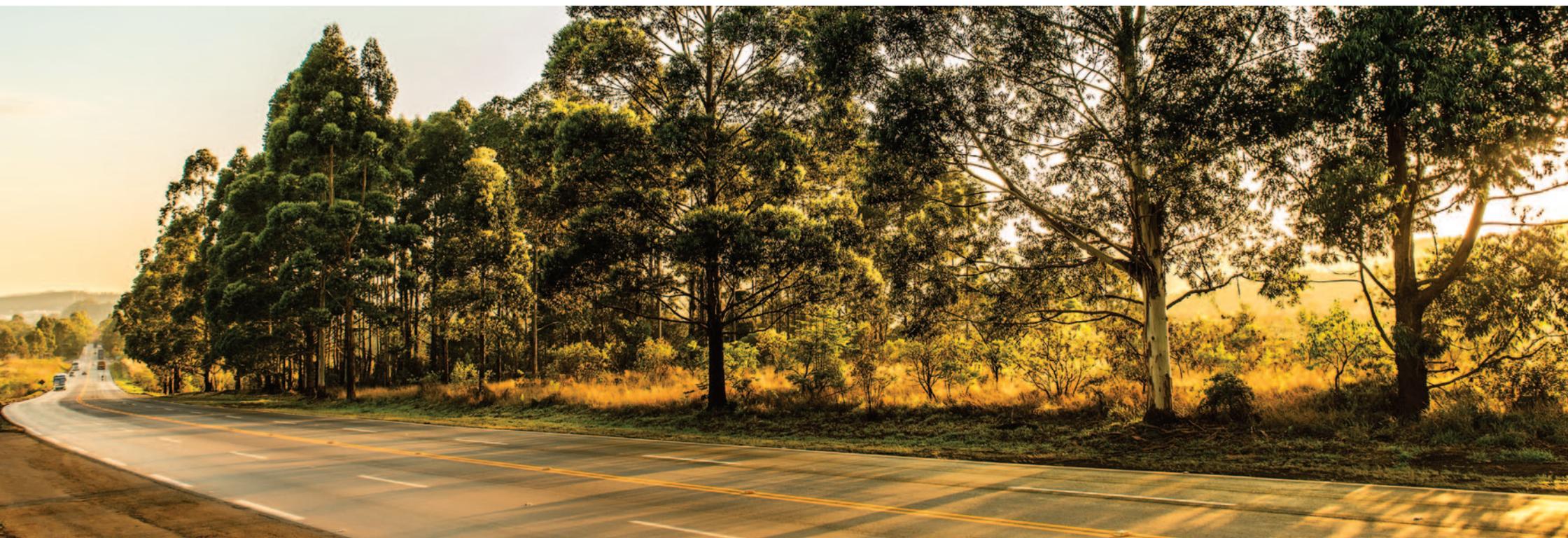
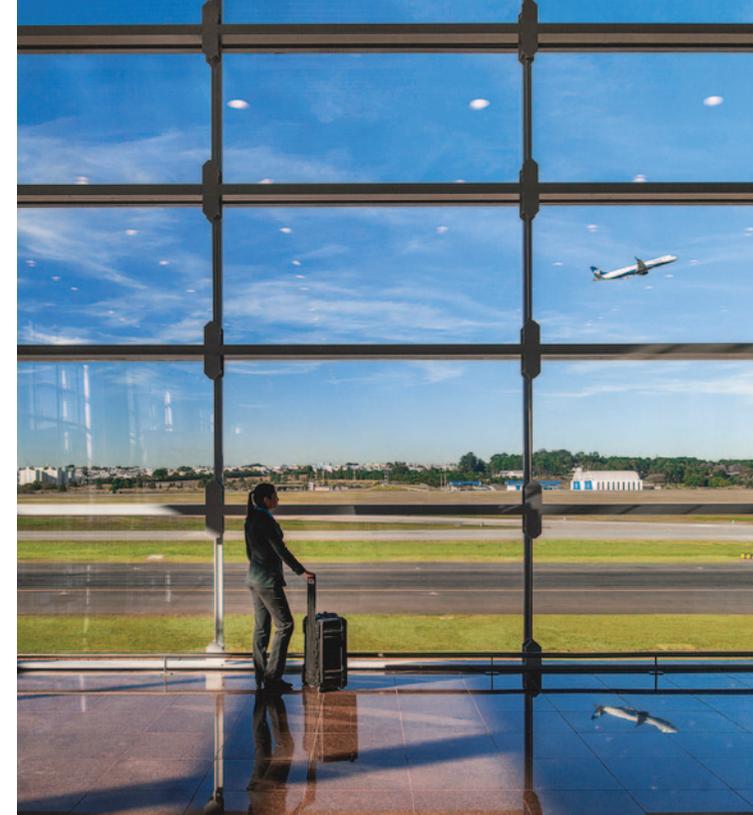
Acesse Relatório Anual 2014 completo (<http://ri.invepar.com.br/rao2014/>) para ler sobre esses temas.





02.

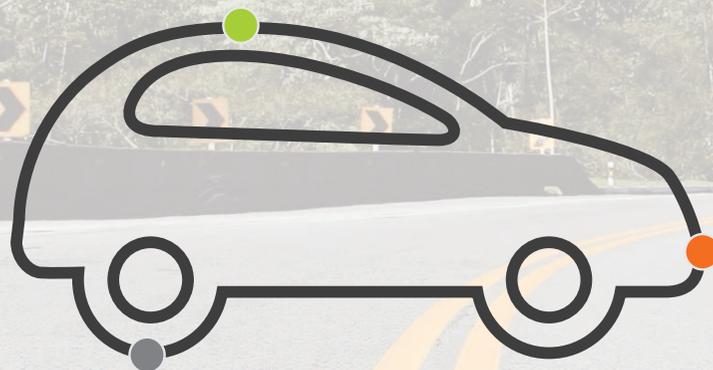
Nossos Negócios



Rodovias

Contexto Setorial

2,4% de crescimento
no tráfego nas rodovias
brasileiras



2,6% de queda
no fluxo de
veículos pesados

4,2% de aumento
no fluxo de veículos
leves

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

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



LAMSA (Linha Amarela S.A.)

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

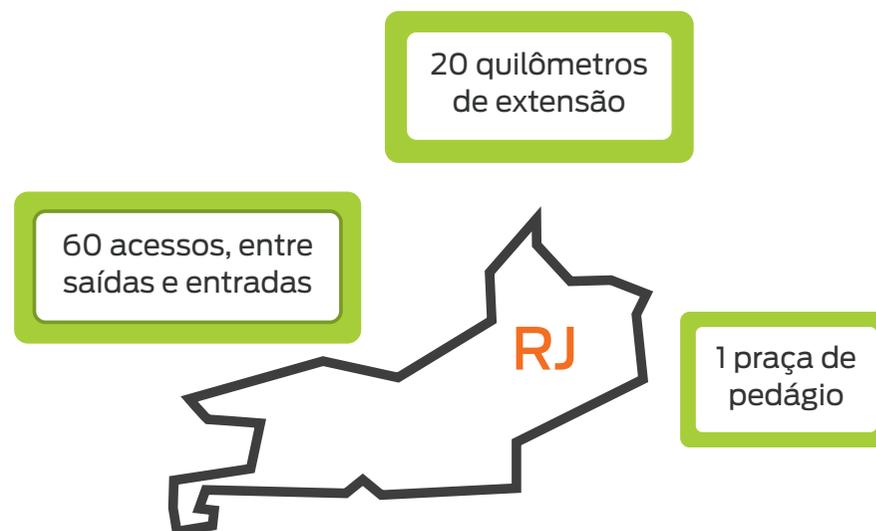
Serviços Viários

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



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

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



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

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

Estrutura acionária 100% controlada pela Invepar

Período da concessão: de 1997 a 2037

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

Para saber os principais acontecimentos da empresa no ano, acesse o Relatório Anual 2014 completo (<http://ri.invepar.com.br/rao2014/>).

CLN (Concessionária Litoral Norte)

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

Serviços Viários

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



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

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



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

Período da concessão: 2000 a 2035

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

Para saber os principais acontecimentos da empresa no ano, acesse o Relatório Anual 2014 completo (<http://ri.invepar.com.br/rao2014/>).

CART (Concessionária Auto Raposo Tavares)

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

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

Serviços Viários

- Serviço de Inspeção na rodovia 24h composto por 16 viaturas de inspeção/guincho leve
- Socorro mecânico composto por 16 guinchos leves, 3 guinchos pesados e 3 guinchos superpesados
- Unidades de Atendimentos Pré-Hospitalar (socorro médico), compostas por 3 unidades de resgate avançado e 9 unidades de resgate básico
- 2 viaturas de resgate de animais e 2 carretinhas de transporte de animais
- 2 viaturas de combate a incêndio
- Telefone 0800 para emergências



Recorde de Investimentos: R\$420 milhões

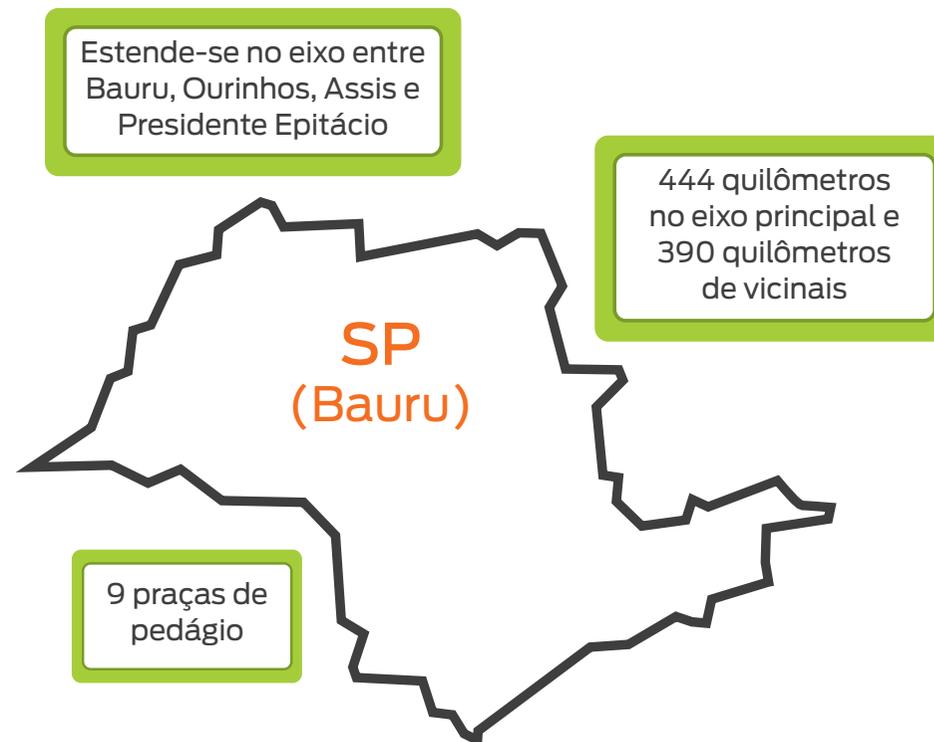
- 282 callbox (telefones de SOS instalados ao longo da rodovia)
- 12 Bases de Serviço de Atendimento ao Usuário
- Centro de Controle Operacional



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

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

Para saber os principais acontecimentos da empresa no ano, acesse o Relatório Anual 2014 completo (<http://ri.invepar.com.br/rao2014/>).



Estrutura acionária 100% controlada pela Invepar

Período da concessão: 2009 a 2039

Objeto da concessão: explorar o sistema rodoviário composto pelas rodovias SP-225, SP-327 e SP-270, com seus devidos acessos e vicinais, cabendo executar, gerir e fiscalizar as funções operacionais e de conservação e ampliação

CBN (Concessionária Bahia Norte)

A CBN administra as rodovias do Sistema BA-093, que interligam Salvador a diversos municípios da região metropolitana: Pojuca, Mata de São João, Dias D´Avila, Camaçari, Simões Filho, Lauro de Freitas e Candeias. As melhorias na rodovia estão atraindo novos empreendimentos.

As empresas que se instalarão na região nos próximos cinco anos vão gerar mais de 17 mil novos postos de trabalho, assim como uma demanda estimada em 5 mil profissionais para reposição de mão de obra. O carro-chefe desse crescimento será a implantação do complexo acrílico de uma grande empresa química em Camaçari, que vai operar a primeira fábrica de ácido acrílico e superabsorventes da América Latina.

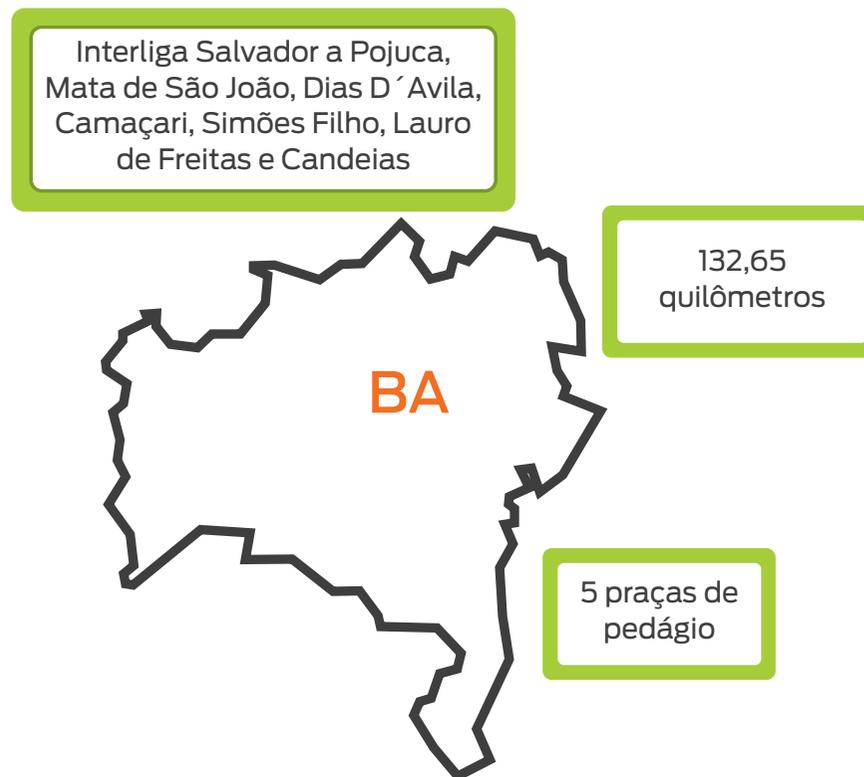
Serviços Viários

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



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

R\$120,0 milhões investidos na rodovia ao longo de 2014



Estrutura acionária: 50% Invepar e 50% Odebrecht Transport

Período da concessão: 2010 a 2040

Objeto da concessão: explorar a infraestrutura e prestar o serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade do Sistema Rodoviário BA-093 (BA-093, BA-512, BA-521, BA-524, BA-526 e BA-535)

Para saber os principais acontecimentos da empresa no ano, acesse o Relatório Anual 2014 completo (<http://ri.invepar.com.br/rao2014/>).

CRT (Concessionária Rio-Teresópolis)

A CRT administra o trecho da rodovia BR-116/RJ que abrange a região onde estão os municípios de Duque de Caxias (a partir do entroncamento com a BR-040/RJ), Magé, Guapimirim, Teresópolis, São José do Vale do Rio Preto e Sapucaia até o entroncamento com a BR-393, fronteira com Minas Gerais, próximo à cidade de Além Paraíba. Sua infraestrutura rodoviária contribui para o desenvolvimento local.

Serviços Viários

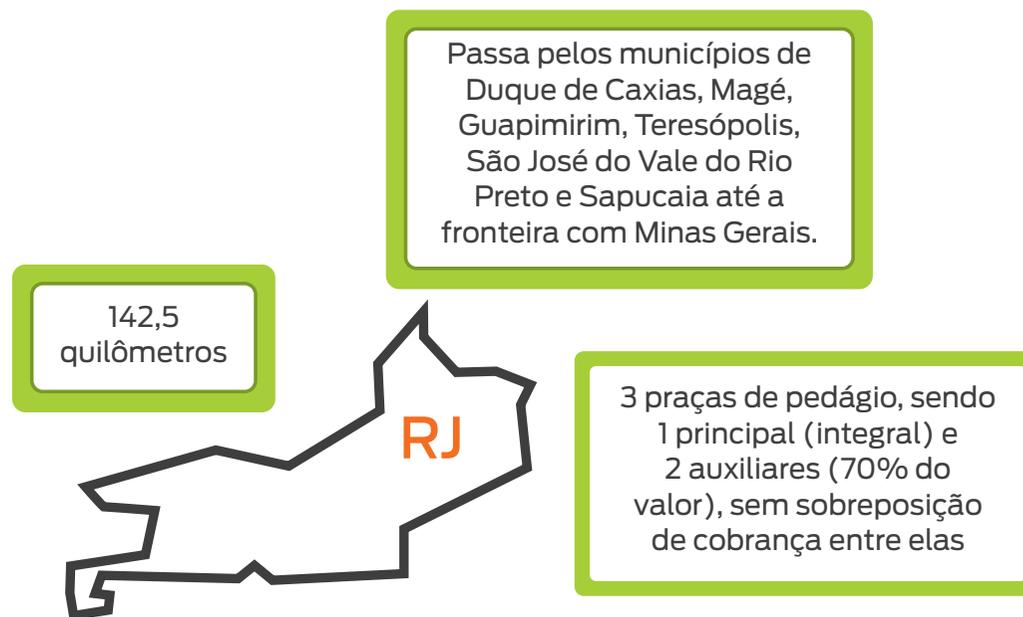
- Socorro Médico e Resgate
- Serviço de Guincho
- Veículos de Inspeção/SOS
- Call box
- Laçadores de animais
- CCO (Centro de Controle Operacional)
- Painéis de mensagens variáveis
- Balanças fixa e móveis
- Site e URA com 0800
- CAU - Centro de Atendimento ao usuário 24 horas



Para saber os principais acontecimentos da empresa no ano, acesse o Relatório Anual 2014 completo (<http://ri.invepar.com.br/rao2014/>).

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

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



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

Período da concessão: 1996 a 2021

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

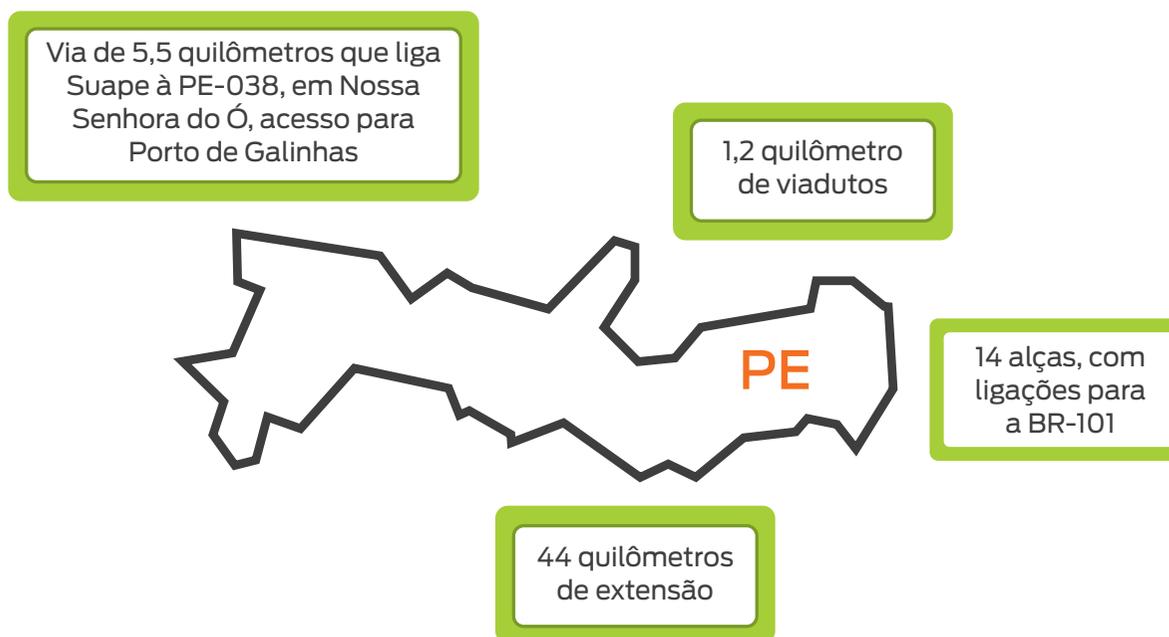
CRA (Concessionária Rota do Atlântico)

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



Serviços Viários

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



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

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

Estrutura acionária: 50% Invepar e 50% Odebrecht Transport

Período da concessão: 2011 a 2046

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

Para saber os principais acontecimentos da empresa no ano, acesse o Relatório Anual 2014 completo (<http://ri.invepar.com.br/rao2014/>).

LAMSAC

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

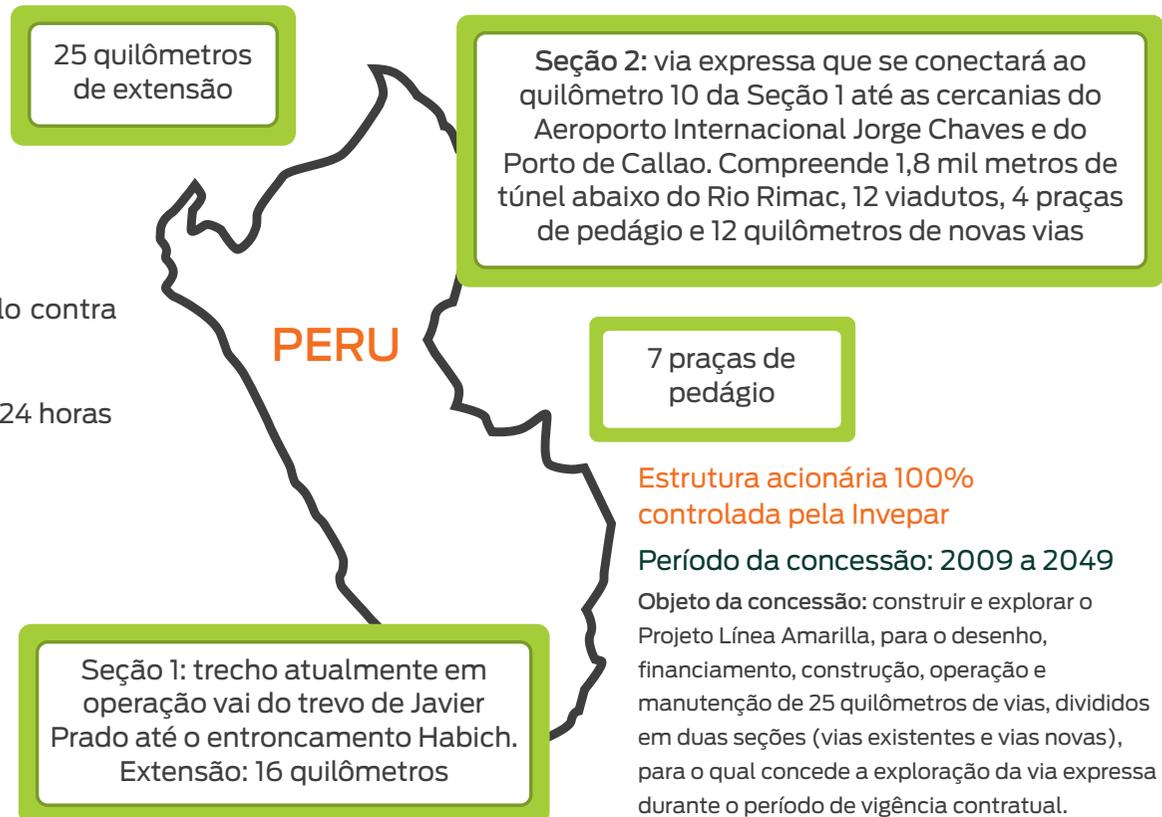
A concessionária LAMSAC (Línea Amarilla S.A.C.) está localizada na região metropolitana de Lima, capital peruana, e é considerada o projeto de infraestrutura urbana mais importante do país, pois prevê não apenas melhorias na mobilidade, como também a recuperação do entorno do Rio Rímac e investimentos na área social. A via aumenta a dinâmica econômica da região, elevando o consumo local e a presença de negócios, o avanço na qualidade de vida do usuário devido à melhoria na fluidez do trânsito na via, a interconexão de 11 distritos da cidade, a seleção de Lima como sede dos Jogos Panamericanos de 2019 e o incremento do PIB.



Serviços Viários

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

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



Para saber os principais acontecimentos da empresa no ano, acesse o Relatório Anual 2014 completo (<http://ri.invepar.com.br/rao2014/>).

ViaRio



A ViaRio é a concessionária responsável pela implantação e operação do corredor expresso transolímpico. A via está prevista no Plano Olímpico da Rio 2016, pois fará a conexão direta entre os Centros Olímpicos da Barra da Tijuca e de Deodoro. Sua extensão ligará as regiões da Avenida Brasil, em Magalhães Bastos, à Estrada dos Bandeirantes, em Jacare-

paguá. Com a obra, a Invepar contribuirá diretamente com as melhorias em infraestrutura no Rio de Janeiro. A previsão é que o tempo de deslocamento entre os dois pontos de destino, feito hoje em 2 horas, passe para apenas 30 minutos.



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

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

13 quilômetros de extensão

1 praça de pedágio



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

Período da concessão: 2012 a 2047

Objeto da concessão: implantação e exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de operação, manutenção, monitoração e realização de melhorias da ligação Transolímpica, via expressa urbana que liga a Avenida Brasil à Barra da Tijuca, Zona Oeste do Rio de Janeiro

Para saber os principais acontecimentos da empresa no ano, acesse o Relatório Anual 2014 completo (<http://ri.invepar.com.br/rao2014/>).

Via 040

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

Serviços Viários

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



- 21 postos de atendimento
- 6 viaturas de resgate de animais
- 6 viaturas de combate a incêndios



Estrutura acionária 100% controlada pela Invepar

Período da concessão: 2013 a 2043

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

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

Para saber os principais acontecimentos da empresa no ano, acesse o Relatório Anual 2014 completo (<http://ri.invepar.com.br/rao2014/>).

PEX

A PEX S.A. e a PEX Peru S.A.C. administram o serviço de pagamento eletrônico de pedágio por meio do Passe Expresso respectivamente em território brasileiro e peruano. O Passe Expresso é o sistema que possibilita a passagem pelo pedágio por meio de pistas exclusivas, mediante o pagamento antecipado. Além de ser mais rápido, esse serviço é mais seguro porque evita o manuseio de dinheiro a cada passagem.

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

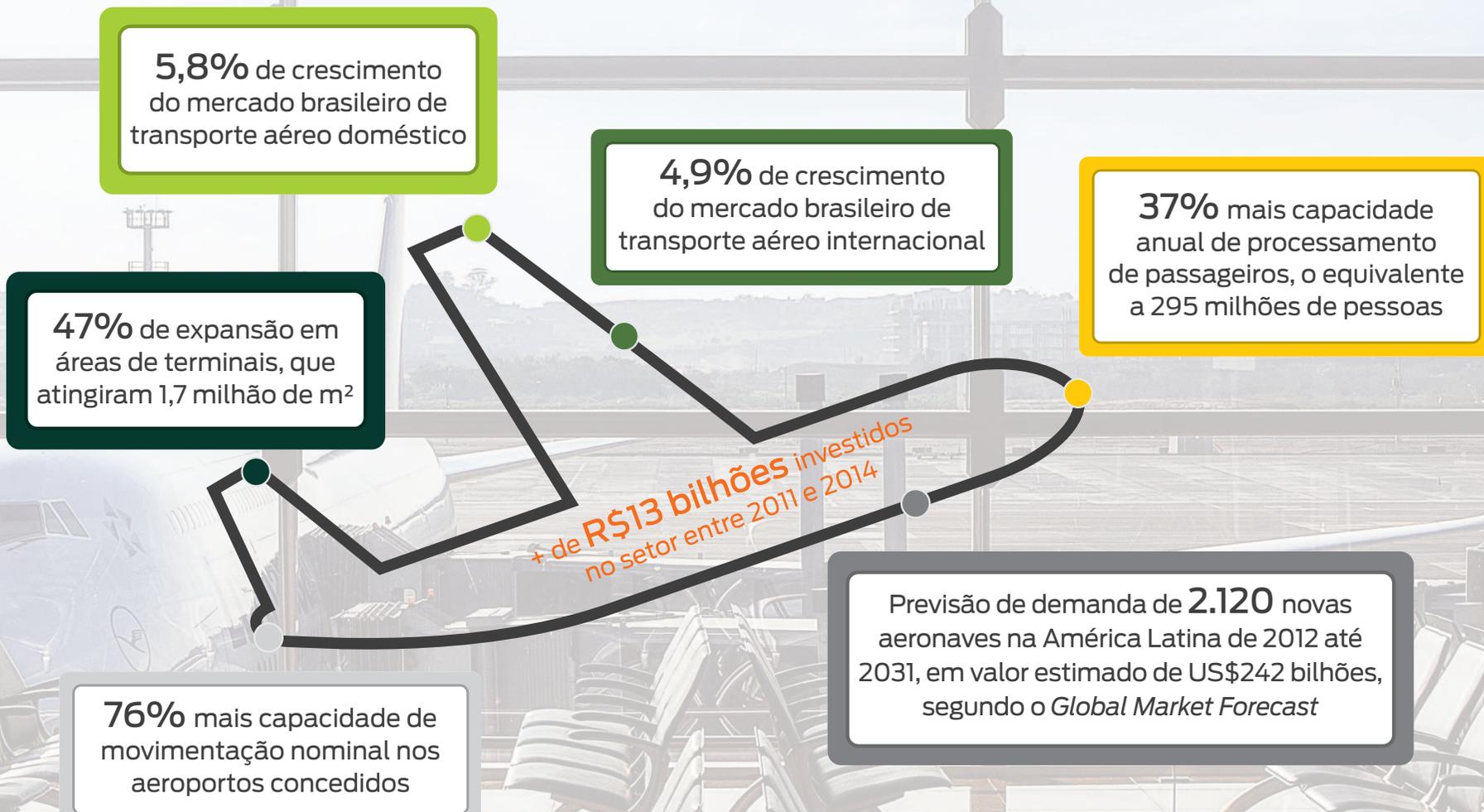
O PEX Peru S.A.C. (PEX Peru), é uma empresa pré-operacional que prestará serviços de cobrança automática de pedágios na Concessionária LAMSAC.

As vantagens do Passe Expresso são:

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

Aeroportos

Contexto Setorial



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

Em linhas gerais, a capacidade anual de processamento de passageiros saltou mais de 37% nesse período, o equivalente a 295 milhões de pessoas. Especificamente nos aeroportos concedidos, o aumento da capacidade de movimentação nominal, em dezembro de 2014, atingiu 76% de crescimento. Esses números são essenciais para dar o suporte necessário ao cenário de expansão no setor¹.

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

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



GRU Airport

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

Serviços Viários

- Alimentação
- Lojas
- Serviços gerais



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

39,5 milhões de passageiros embarcados em 2014

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



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

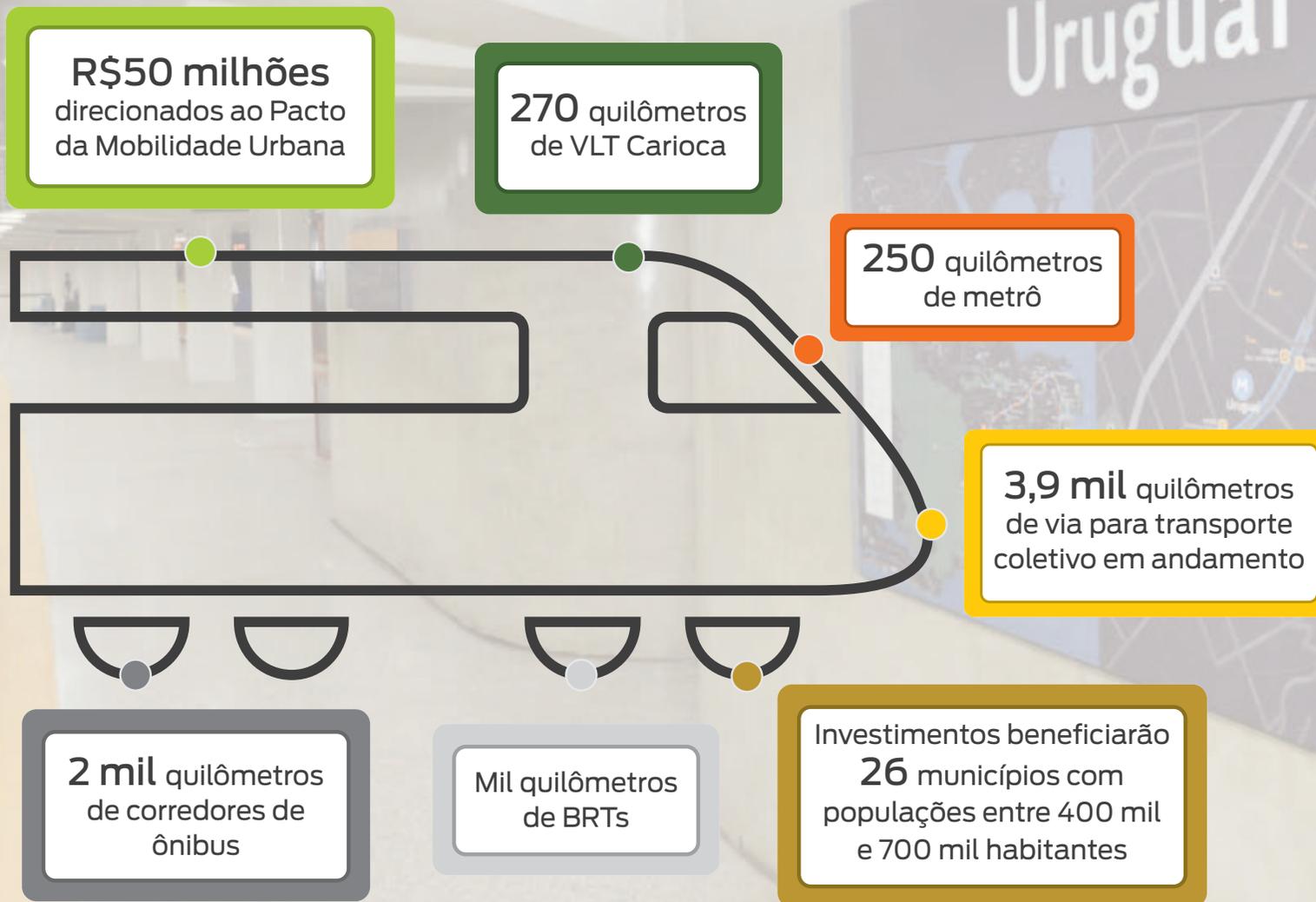
Período da concessão: 2012 a 2032

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

Para saber os principais acontecimentos da empresa no ano, acesse o Relatório Anual 2014 completo (<http://ri.invepar.com.br/rao2014/>).

Mobilidade Urbana

Contexto Setorial



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

De acordo com os Ministérios do Planejamento e das Cidades, as obras de mobilidade urbana em andamento no País somam quase 3,9 mil quilômetros de vias para transporte coletivo urbano. Em trilho, são 270 quilômetros de VLT Carioca (Veículos Leves sobre Trilhos) e 250 quilômetros de metrô. Há também mais de 2 mil quilômetros de corredores de ônibus e mais de mil quilômetros de BRTs (*Bus Rapid Transit*). A maior utilização do metrô e do VLT Carioca nos deslocamentos cotidianos é uma alternativa mais eficiente, rápida e ambientalmente mais responsável. A população, mais do que nunca, exige soluções de longo prazo para suas necessidades de mobilidade e esse tema deve continuar na agenda política nos próximos anos, demandando investimentos elevados e aproximando as diferentes esferas de governo com o setor privado. As concessões ou as parcerias público-privadas (PPPs) apresentam vantagens significativas quando comparadas aos investimentos exclusivamente públicos: possibilidade que o setor privado introduza soluções inovadoras; exploração de economias de escopo na realização das diversas atividades e, como o ente privado continuará a operar e manter a infraestrutura por muitos anos, o projeto terá incentivos para ser melhor estruturado e executado nas suas fases iniciais de investimento.

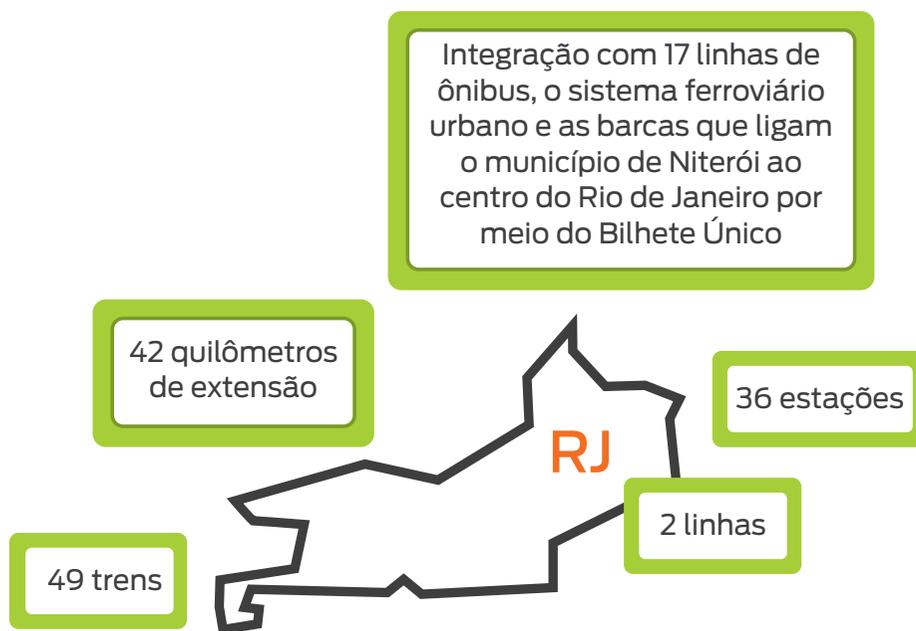


MetrôRio

O MetrôRio opera o sistema de metrô da cidade do Rio de Janeiro, conectando o centro de atividade econômica da região metropolitana às Zona Sul e Norte e à Baixada Fluminense, áreas residenciais e de maior concentração de mão de obra. Esse sistema inclui duas linhas de ônibus sob a denominação Metrô Na Superfície, que são utilizadas para trazer às estações os passageiros de bairros não atendidos diretamente pelas linhas do metrô.



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



228,2 milhões de passageiros

Estrutura acionária 100% controlada pela Invepar

Período da concessão: 2007 a 2038

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

Para saber os principais acontecimentos da empresa no ano, acesse o Relatório Anual 2014 completo (<http://ri.invepar.com.br/rao2014/>).

MetrôBarra

Em 2012, a Invepar firmou contrato de outorga de opções de compra e de venda de ações de emissão da Concessionária Rio Barra S.A., que detém o direito de concessão para construir, operar e manter a Linha 4 do metrô do Rio de Janeiro. Após assinatura do contrato, a Invepar cedeu os direitos e obrigações à sua controlada MetrôBarra S.A.

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

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

Para saber os principais acontecimentos da empresa no ano, acesse o Relatório Anual 2014 completo (<http://ri.invepar.com.br/rao2014/>).

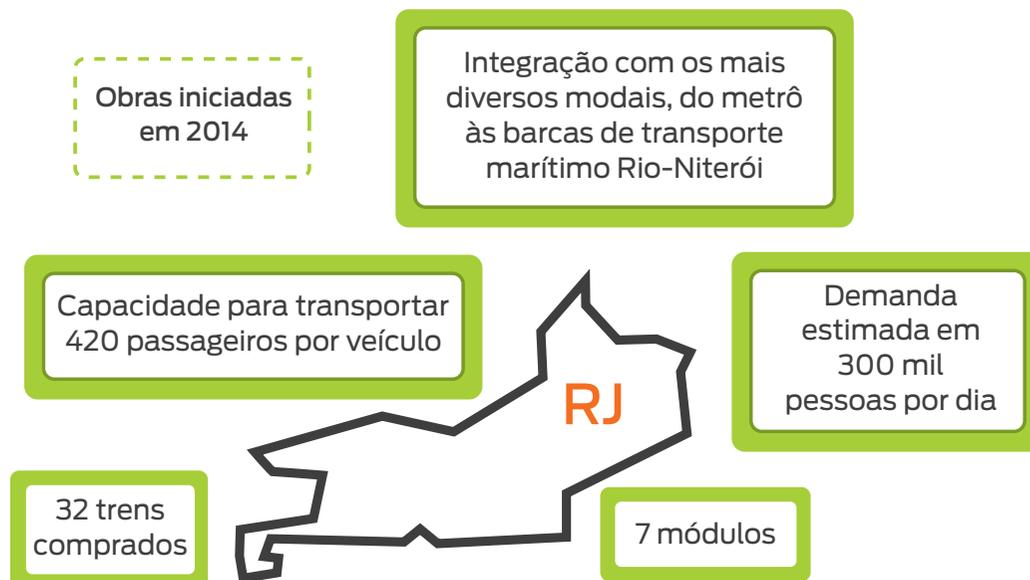
VLT Carioca

Consórcio responsável pelas obras de implantação, compra dos trens e sistemas, operação e manutenção do sistema de VLT Carioca (Veículos Leves sobre Trilhos), que ligará a Zona Portuária ao centro financeiro da cidade do Rio de Janeiro e ao Aeroporto Santos Dumont. O Rio de Janeiro será o segundo município brasileiro a receber esse tipo de veículo.

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

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

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



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

Período da concessão: 2013 a 2038

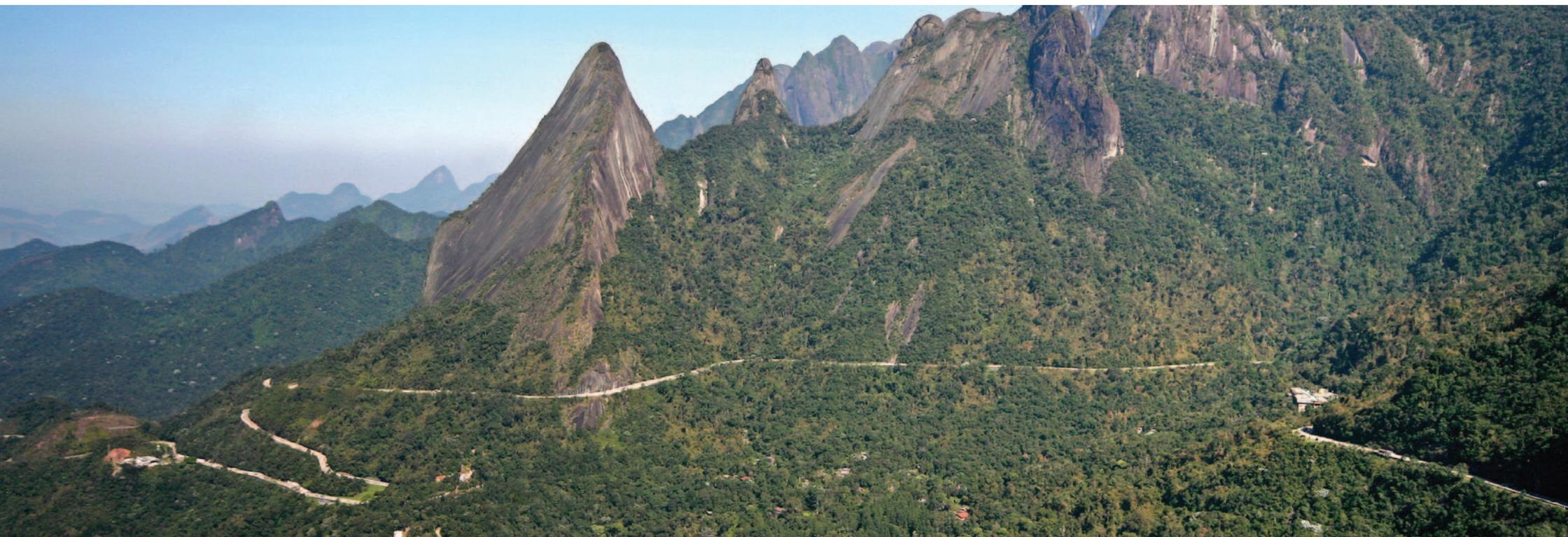
Objeto da concessão: implantação, operação e manutenção de um sistema de Veículos Leves sobre Trilhos, nas regiões portuária e central da cidade do Rio de Janeiro.

Para saber os principais acontecimentos da empresa no ano, acesse o Relatório Anual 2014 completo (<http://ri.invepar.com.br/rao2014/>).



03.

Resultados
Sustentáveis



Desempenho Econômico-Financeiro

Receita Operacional

R\$ MM	2014	2013	Δ
Receita Líquida Ajustada ¹	3.033,0	2.455,3	23,5%
Receita de Rodovias	754,6	642,2	17,5%
Receita de Mobilidade Urbana	702,2	551,7	27,3%
Receita de Aeroportos	1.576,3	1.261,4	25,0%

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

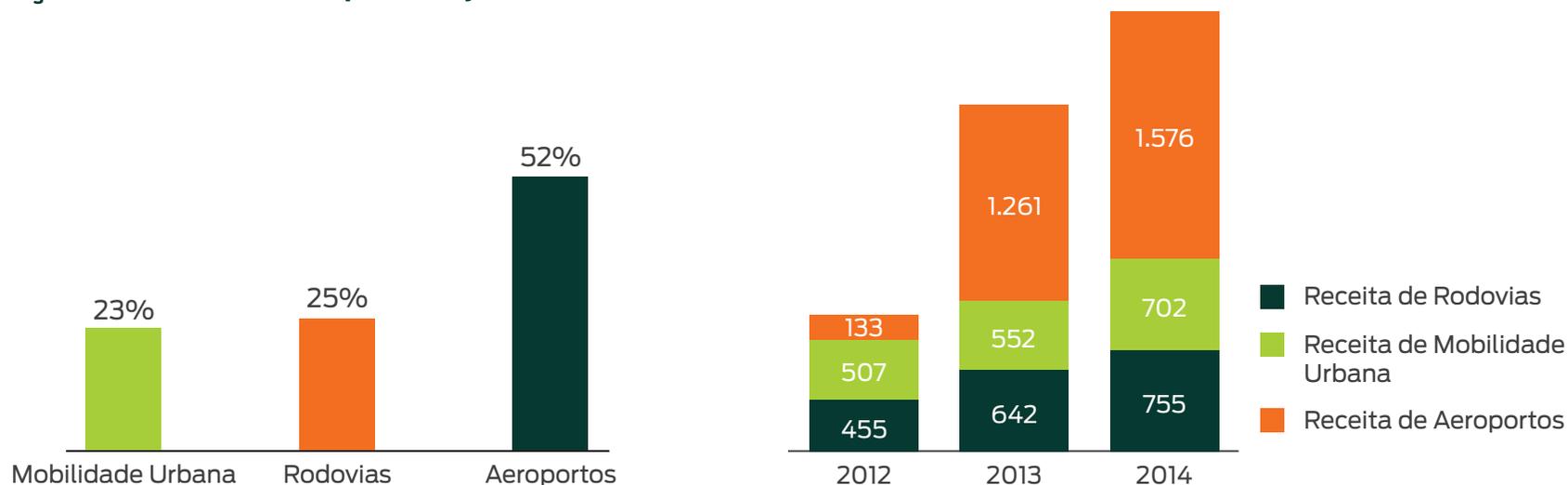
A Receita Líquida Ajustada (ROL Ajustada) superou R\$3,0 bilhões em 2014, um crescimento de R\$578 milhões ou 23,5% em relação ao exercício anterior. Os principais impactos em cada segmento foram:

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

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

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

Composição da Receita Líquida Ajustada em 2014



Custos e Despesas

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

Rodovias: aumento de R\$126,9 milhões em relação ao ano anterior, principalmente relacionado à implantação da Via O40;

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

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

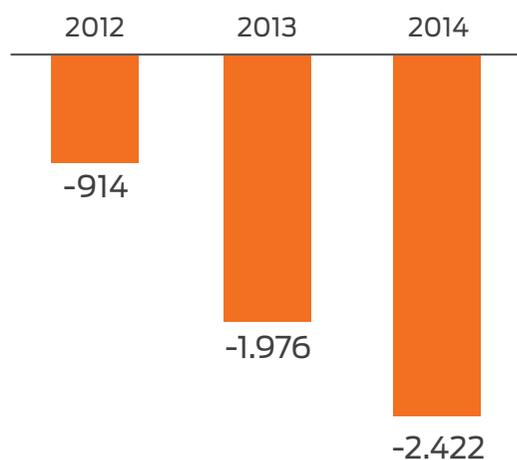
Os números apresentados seguem as normas internacionais de relatório financeiro (IFRS) e estão em conformidade com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

R\$ MM	2014	2013	Δ
Custos & Despesas Operacionais	-5.100,1	-4.336,8	17,6%
Pessoal	-572,2	-501,1	14,2%
Conservação & Manutenção	-219,7	-174,7	25,8%
Operacionais	-314,0	-287,8	9,1%
Outorga Variável	-195,2	-151,8	28,5%
Despesas Administrativas	-281,5	-209,3	34,5%
Custo de Construção (IFRS)	-2.649,9	-2.347,7	12,9%
Provisão para Manutenção (IFRS)	-28,0	-12,9	116,9%
Depreciação & Amortização	-839,6	-651,4	28,9%
Custos & Despesas Operacionais Ajustados¹	-2.422,2	-1.976,2	22,6%

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

Custos e Despesas Operacionais Ajustados¹

(em R\$ milhões)



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

EBITDA e Margem EBITDA

R\$ MM	2014	2013	Δ
Equivalência Patrimonial	-8,5	2,6	-421,3%
EBIT	622,5	522,8	19,1%
(+) Depreciação & Amortização	839,6	651,4	28,9%
EBITDA ¹	1.462,2	1.174,2	24,5%
Ajustes	-20,2	-41,1	-50,9%

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

(-) Receita de Construção (IFRS)	-2.698,1	-2.401,7	12,3%
(+) Custo de Construção (IFRS)	2.649,9	2.347,7	12,9%
(+) Provisão de Manutenção (IFRS)	28,0	12,9	116,9%
EBITDA Ajustado ²	1.442,0	1.133,1	27,3%
Receita Líquida Ajustada ²	3.033,0	2.455,3	23,5%
Margem EBITDA (%) Ajustada ²	47,5%	46,1%	1,4p.p.

¹ Instrução CVM Nº527/12;

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

Desempenho Proporcional da Invepar em 2014

R\$ MM	2014	2013	Δ
EBITDA Ajustado ¹	1.442,0	1.133,1	27,3%
Rodovias	383,2	376,4	1,8%
Mobilidade Urbana	274,7	196,2	40,0%
Aeroportos	860,7	628,6	36,9%
<i> Holding²</i>	-76,6	-68,1	12,4%

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

² Incorporadas às eliminações relacionadas à equivalência patrimonial.

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

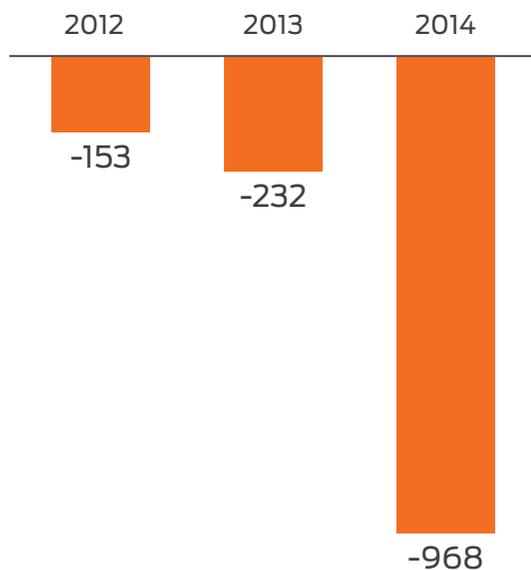
O EBITDA consolidado, considerando o impacto IFRS, totalizou R\$1,4 bilhão, um aumento de 27,3% em relação ao ano de 2013. O EBITDA Ajustado consolidado, líquido do efeito do IFRS, também atingiu R\$1,4 bilhão em 2014, com uma Margem EBITDA de 47,5%, resultando em crescimento de R\$308,9 milhões e aumento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

Rodovias: R\$6,8 milhões de crescimento entre os períodos, principalmente relacionado à prestação de serviços da LAMSAC, com R\$26,9 milhões, *ramp up* (fase de crescimento acelerado pós-duplicação) da CART, contribuindo com R\$16,7 milhões e adição de R\$20,6 milhões provenientes da LAMSA, parcialmente compensados pelo efeito de R\$54,5 milhões decorrente dos custos operacionais da Via O40, sem receitas associadas.

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

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

Resultado Financeiro

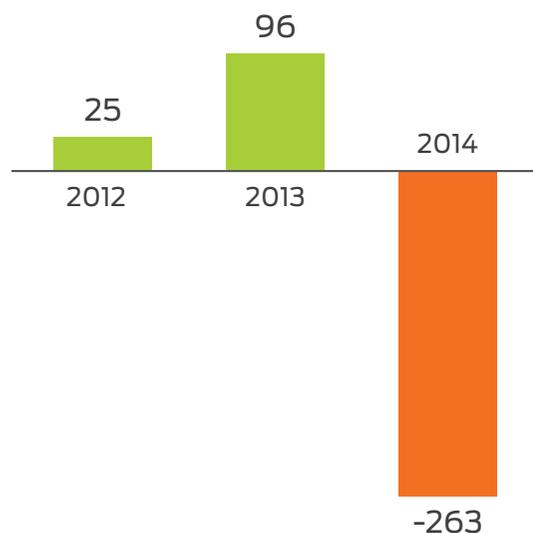


Em 2014, o resultado financeiro líquido totalizou R\$968,1 milhões de despesas líquidas, apresentando um crescimento de R\$736,0 milhões em relação a 2013.

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

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

Resultado do Exercício



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

Disponibilidades e Endividamento

Consolidado R\$ MM	2014	2013	Δ
Dívida Bruta	8.990,3	6.147,6	46,3%
Curto Prazo	949,8	463,2	105,1%
Longo Prazo	8.040,5	5.684,5	41,5%
Disponibilidades	1.411,1	1.968,5	-28,5%
Caixa e equivalentes de caixa	341,5	1.410,6	-76,3%
Aplicações Financeiras	1.069,6	557,9	92,5%

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

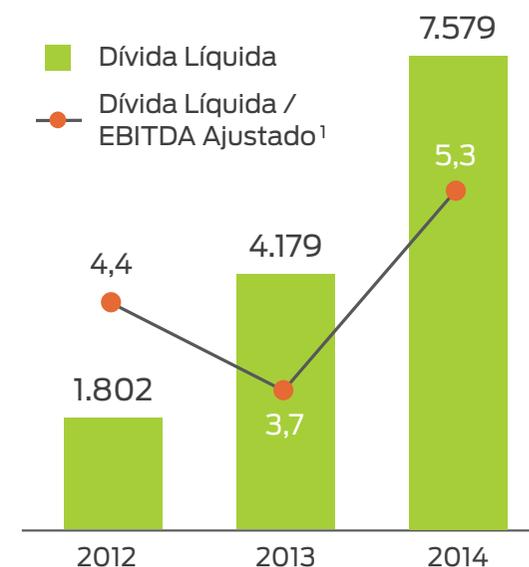
Dívida Líquida	7.579,2	4.179,2	81,5%
EBITDA Ajustado¹	1.442,0	1.133,1	27,3%
Dívida Líquida/EBITDA Ajustado¹	5,3	3,7	1,6 p.p.

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

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

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

- Realização da segunda emissão de debêntures na *holding*, com valor nominal de R\$470 milhões, totalmente integralizados;
- Captação de R\$350 milhões no MetrôRio (R\$210 milhões em debêntures, R\$85 milhões nos termos da Lei 4.131/62 para *roll out* da dívida e uma emissão de Notas Promissórias de R\$55 milhões);
- Liberação de empréstimos do BNDES no valor de R\$269 milhões para GRU Airport;
- Captação de R\$600 milhões em GRU Airport por meio de duas emissões de debêntures;
- Liberação do empréstimo-ponte com o BNDES para a Via O40 no valor de R\$512 milhões, de um total contratado de R\$965,8 milhões;
- Liberação de empréstimos do BNDES no valor de R\$423 milhões para CART;
- Liberação de empréstimos do BNB no valor de R\$35 milhões para CLN;
- Liberação de R\$130 milhões do financiamento contratado para a LAMSAC.



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

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

Principais Investimentos

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

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

Os principais investimentos do período foram:

Rodovias

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

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

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

Mobilidade urbana

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

MetrôRio: construção da estação Uruguai (inaugurada em 15 de março de 2014); implantação de novas subestações retificadoras de energia nas Estações e no Centro de Manutenção com previsão de conclusão no segundo trimestre de 2014; construção de novo estacionamento de trens e implantação de piloto automático.

Aeroportos

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

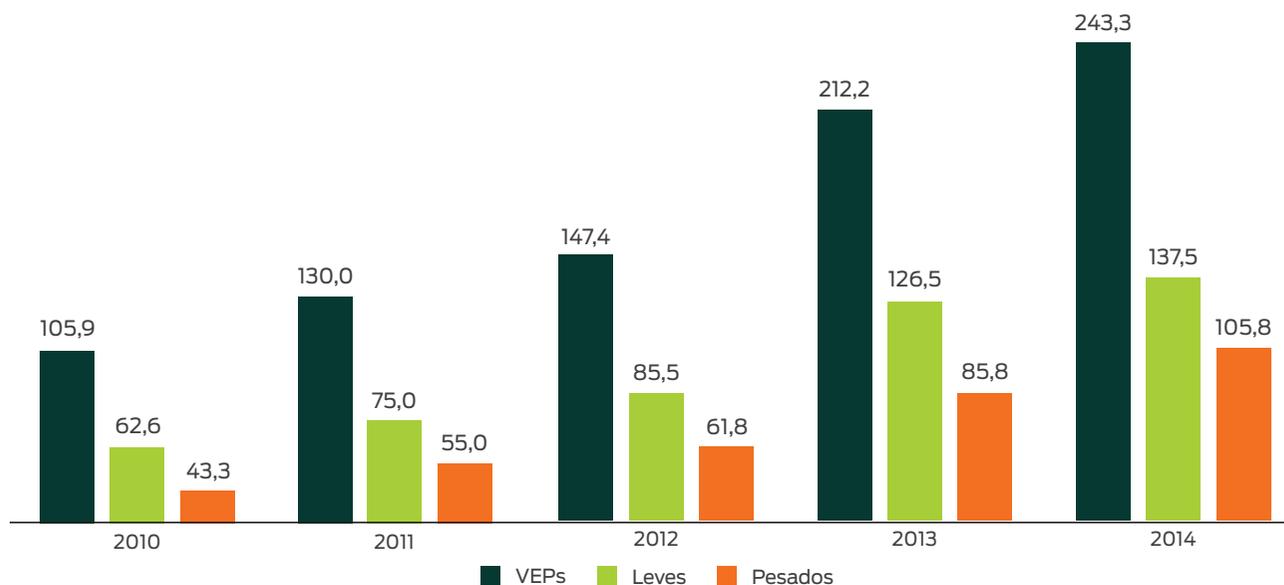
Os números apresentados seguem as normas internacionais de relatório financeiro (IFRS) e estão em conformidade com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

Desempenho Operacional

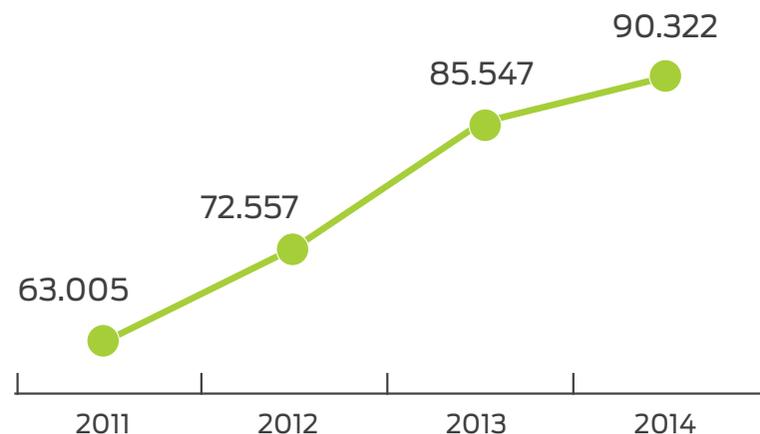
Rodovias

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

Tráfego nas Rodovias da Invepar de 2010 a 2014 (em Milhões)



Evolução de Tags Ativos do Passe Expresso*



*considerando as operações do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco.

Aeroportos

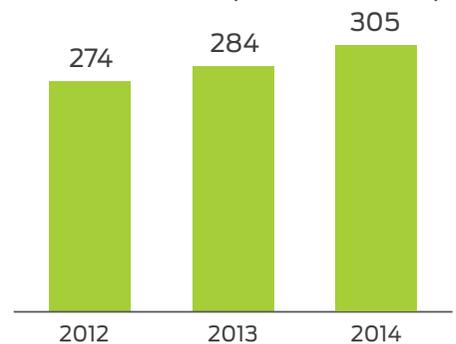
Com a entrega do Terminal 3 em GRU Airport, novas companhias aéreas e novos destinos passaram a ser operados no aeroporto e novas frequências em rotas já existentes também foram criadas. Com isso, a empresa recebeu 9,9% a mais de passageiros em 2014 em comparação a 2013 (39,5 milhões de passageiros frente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

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

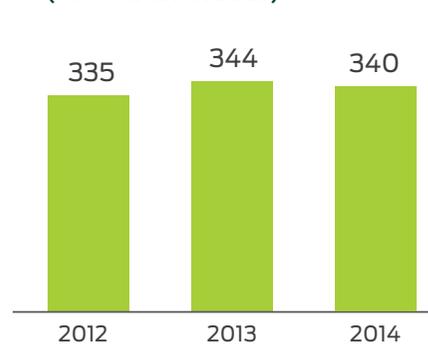
Fluxo de Passageiros no Aeroporto de 2012 a 2014 (em milhões)



Movimento Total de Aeronaves de 2012 a 2014 (em R\$ milhares)



Carga Total de 2012 a 2014 (em mil toneladas)*



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

Indicadores Operacionais



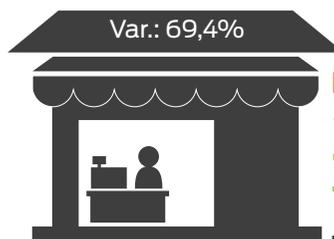
Companhias Aéreas¹

50 em 2014
45 em 2013



Vagas de Estacionamento²

8.345 em 2014
8.005 em 2013



Estabelecimentos Comerciais³

244 em 2014
144 em 2013

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

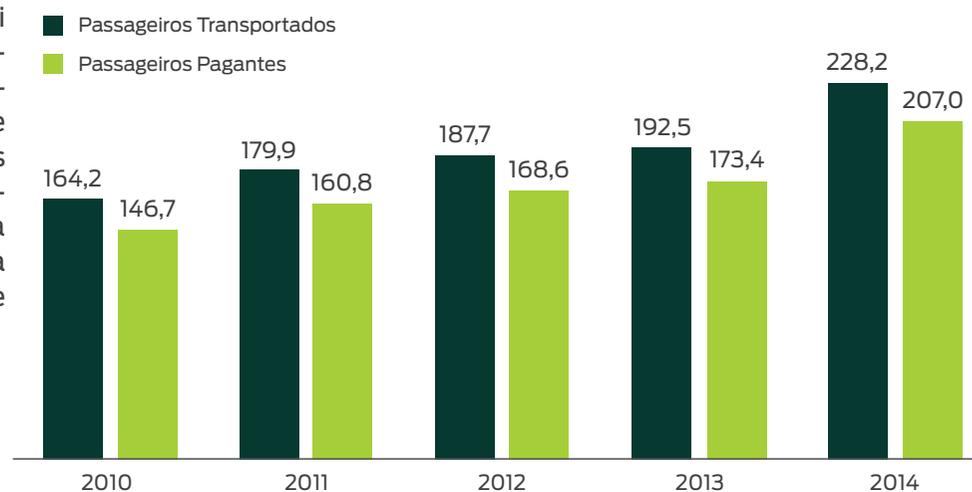
² Incluindo vagas para motocicletas.

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

Mobilidade urbana

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

Fluxo de Passageiros no MetrôRio de 2010 a 2014 (em Milhões)



Desempenho Socioambiental

Instituto Invepar

Focos de Atuação

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

Valorização dos locais e das comunidades impactadas pelos seus negócios.

Guia de atuação

Política de Responsabilidade Socioambiental

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

Diretrizes da Política Socioambiental

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

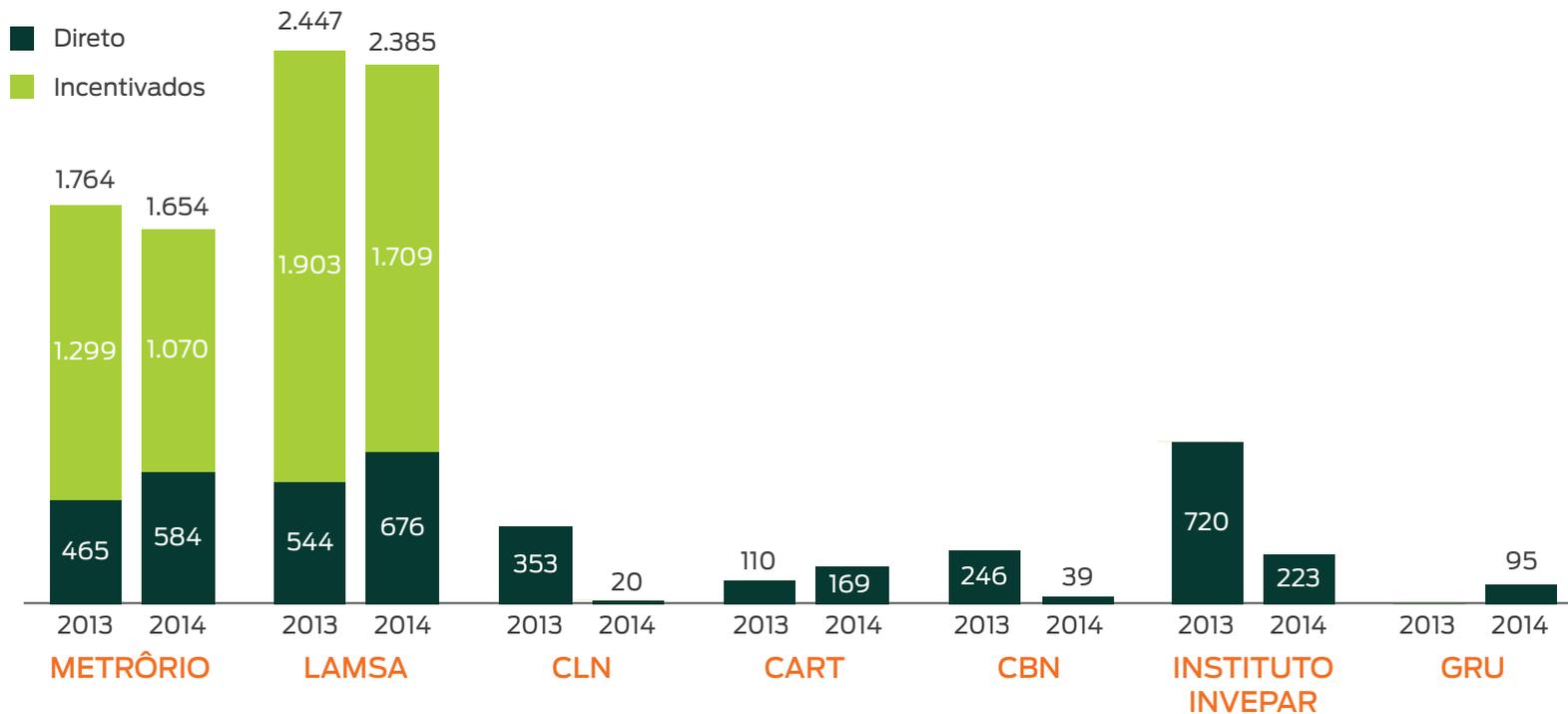
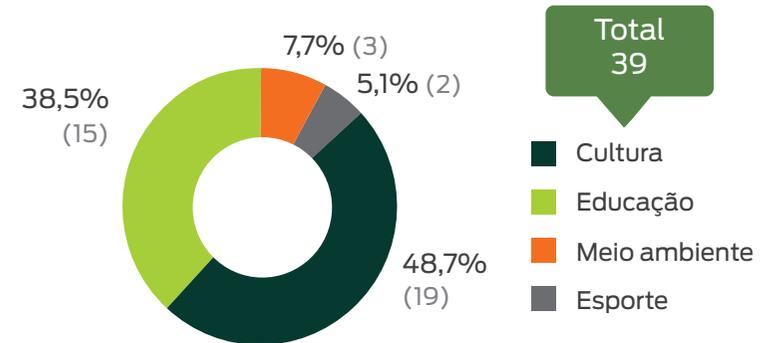
Focos dos Investimentos Sociais Privados



Investimentos

Em 2014, o Instituto Invepar direcionou R\$4,59 milhões em projetos socio-ambientais. Desse total, R\$1,806 milhão foram provenientes de recursos próprios e R\$2,78 milhões de recursos incentivados. As despesas operacionais da entidade são custeadas pelas empresas do grupo em forma de rateio, utilizando como base o orçamento anterior, e de forma proporcional aos projetos a serem executados. Também são obtidos recursos por meio de parcerias com outras empresas, associações e fundações. O planejamento financeiro do Instituto é feito a partir do diagnóstico local das empresas e da aderência dos projetos e iniciativas ao negócio.

Investimentos do Instituto Invepar em 2014 por Área Temática



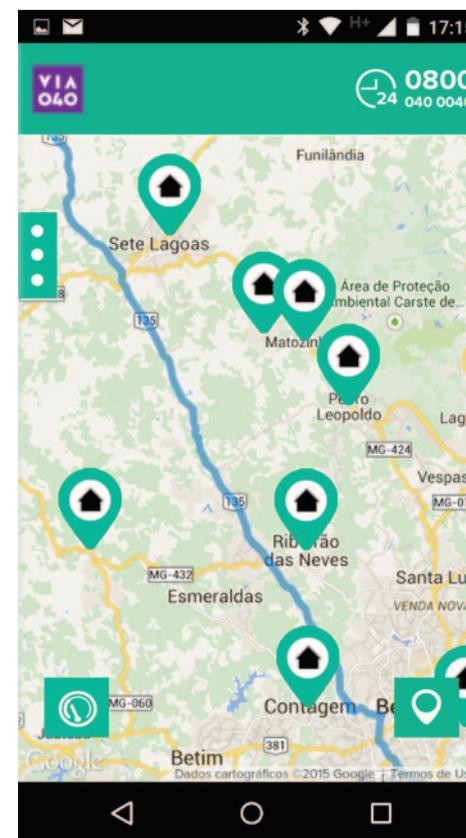
Para obter mais informações sobre o Instituto Invepar, acesse o Relatório Anual completo (<http://ri.invepar.com.br/rao2014/>).

Relacionamento com as Partes Interessadas

Stakeholders

Usuários

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



Para saber mais sobre os aplicativos, acesse o Relatório Anual 2014 completo (<http://ri.invepar.com.br/rao2014/>).

Satisfação dos usuários

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

Para conhecer os resultados de cada empresa, acesse o Relatório Anual 2014 completo (<http://ri.invepar.com.br/rao2014/>).

Acionistas

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

Público interno

Cada uma das empresas que compõem o grupo possui mecanismos próprios para o registro de queixas dos colaboradores, incluindo, nas empresas controladas, o canal de denúncias relacionado ao Código de Ética e Conduta da Invepar. Além disso, a empresa monitora de perto as queixas registradas via mecanismos externos, como a Justiça do Trabalho, por exemplo. Esse acompanhamento é fundamental para manter um bom clima interno e mitigar os passivos trabalhistas.

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

Imprensa

Em janeiro de 2015, a Invepar implementou mais uma ferramenta para reforçar sua comunicação com os seus diferentes públicos. A Invepar Notícias, *newsletter* com periodicidade quinzenal, reúne os principais e mais recentes destaques sobre a atuação da *holding* e das 12 empresas concessionárias do grupo em diversos segmentos e áreas. Além de am-

pliar a visibilidade às ações da companhia, o boletim também reafirma o compromisso da empresa com a transparência.

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

Comunidade

LAMSA

A LAMSA não executa hoje avaliações de impactos sociais ou planos de engajamento de partes interessadas. No entanto, implanta uma série de ações nesse campo junto às comunidades locais. A empresa põe em prática também o projeto Portas Abertas, em que são realizados fóruns com lideranças comunitárias, coordenadores de projetos patrocinados pela LAMSA e produtores culturais. Nesses eventos são compartilhadas as atividades desenvolvidas em cada comunidade e debatidos temas diversos que ajudem esses atores sociais no desenvolvimento de seu trabalho.

Foram desenvolvidos pela LAMSA em 2014 27 projetos socioambientais, em 21 comunidades vizinhas à Linha Amarela, nas temáticas: educação, esporte, cultura, meio ambiente, empreendedorismo e capacitação profissional.

CLN

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

Saiba mais sobre a atuação socioambiental da empresa no Relatório Anual 2014 completo (<http://ri.invepar.com.br/rao2014/>).

CART

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

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

MetrôRio

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

O MetrôRio também busca reforçar as ações e o compromisso com as comunidades por meio de ações de relacionamento direto, como a Rede Comunitária, o Programa de Voluntariado, a Estação Alegria e o Programa Iniciando Carreiras. A empresa conta, ainda, com um cor-

po de colaboradores que participam do Comitê de Responsabilidade Social Empresarial, órgão interno do qual participam diversas áreas e cujas atividades consistem na discussão de ações, políticas e diretrizes relacionadas ao tema Responsabilidade Social.

CBN

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

Foram desenvolvidos pela CBN nove projetos socioambientais em 2014.

CRT

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

CRA

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

Saiba mais sobre a atuação socioambiental da empresa no Relatório Anual 2014 completo (<http://ri.invepar.com.br/rao2014/>).

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

Foram desenvolvidos pela empresa em 2014 quatro projetos/programas socioambientais, em pelo menos cinco comunidades dos dois municípios em que a CRA está inserida.

LAMSAC

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

Dentro desse contexto, em 2011 foi dado início ao Processo de Participação Cidadã da LAMSAC, que teve como marco a realização do Estudo de Impacto Ambiental. Foram feitas 16 reuniões exploratórias e de coleta de demandas da população, 14 oficinas informativas e 2 audiências públicas em toda a área de influência da concessão. Como resultado, foram elaboradas estratégias de manejo socioambiental, como, por exemplo, um Plano de Relações Comunitárias, o Programa de Compensação e Liberação de Áreas e um programa de monitoramento e controle das iniciativas executadas.

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

Saiba mais sobre a atuação socioambiental da empresa no Relatório Anual 2014 completo (<http://ri.invepar.com.br/rao2014/>).

ViaRio

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

GRU Airport

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

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

Via 040

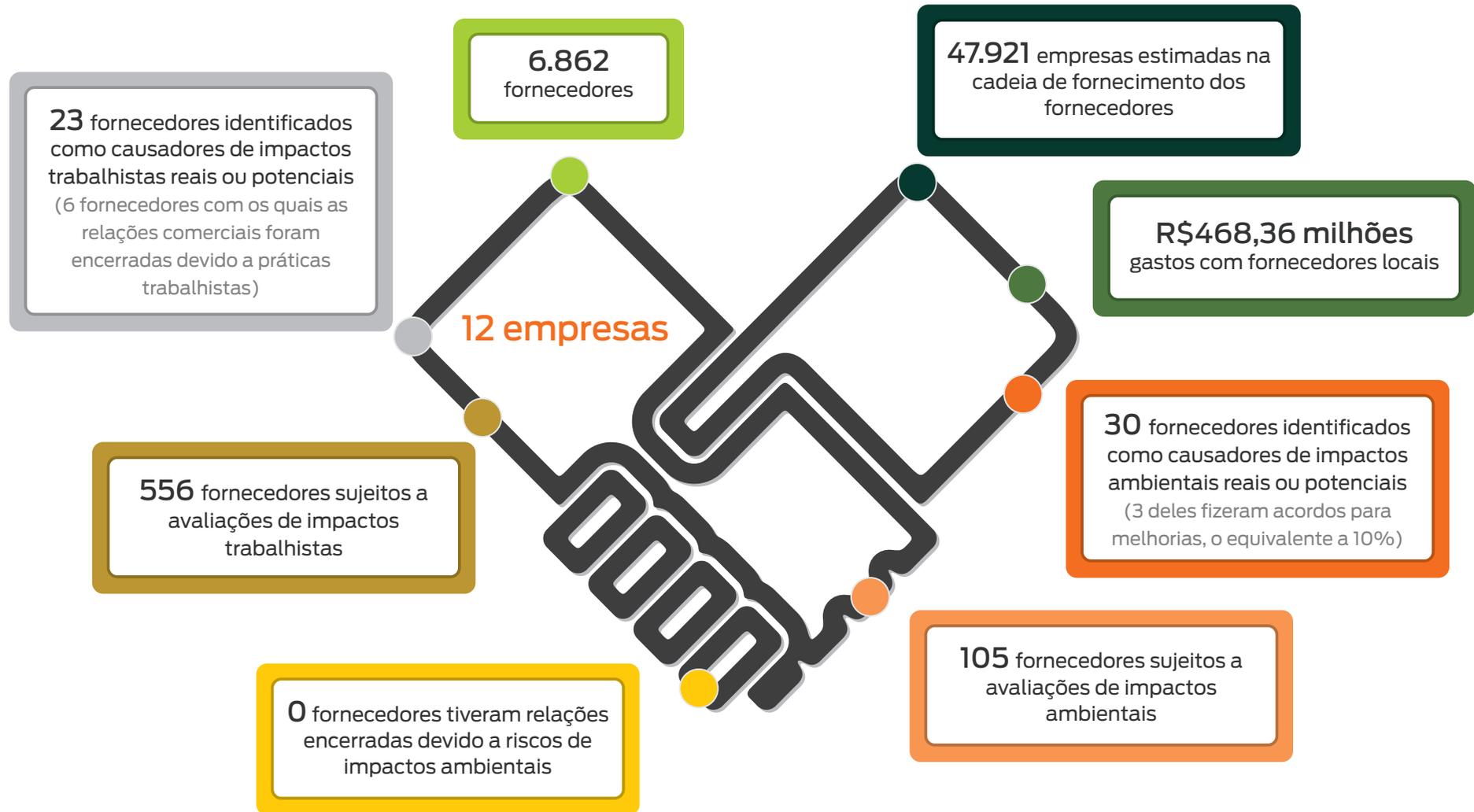
Entre os meses de maio e agosto de 2014, a Via 040 realizou, com apoio do Instituto Invepar, um diagnóstico socioeconômico ao longo dos 35 municípios interceptados pelo empreendimento. Essa atividade teve como premissa mapear e descrever o cenário atual das ocupações na faixa de domínio.

Por meio do desenvolvimento e da aplicação de pesquisa socioeconômica, foi possível identificar as relações sociais dos diferentes grupos que ocupam as margens da rodovia, além de apontar os principais pontos de interesse presentes ao longo do trecho. Esse diagnóstico está diretamente relacionado ao Plano de Gestão Social solicitado pelo PER (Plano de Exploração da Rodovia) e será o documento norteador para as ações de desocupação/desapropriação da faixa de domínio.

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

Saiba mais sobre a atuação socioambiental da empresa no Relatório Anual 2014 completo (<http://ri.invepar.com.br/rao2014/>).

Fornecedores



Governo

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

As empresas CRA, CBN, CART são beneficiadas pelo Reidi (Regime de Incentivo ao Desenvolvimento de Infraestrutura) que suspende a exigência das contribuições para o PIS/ COFINS no caso de aquisição ou de importação de máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos, novos, e de materiais de construção para utilização ou incorporação em obras de infraestrutura destinadas ao ativo mobilizado por pessoa jurídica devidamente habilitada. Para o ano-calendário 2014, os benefícios foram de: R\$15.046.135,03 para CART, R\$3.857,00 para CBN e R\$839.467,00 para a CRA. Já a CLN conta, desde primeiro de janeiro de 2014, com incentivo fiscal da Sudene (Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste), de redução de 75% do IRPJ (Imposto de Renda sobre Pessoas Jurídica) sobre o lucro de exploração pelo prazo de dez anos. O valor recebido pela empresa em 2014 foi de R\$566,00.

Com relação ao segmento metroviário brasileiro, houve as seguintes mudanças legislativas em âmbito federal que impactaram o MetrôRio: i) Lei nº 12.860/2013, fruto da conversão da Medida Provisória nº 617/2013, que reduziu a 0% as alíquotas das contribuições para o PIS e a COFINS incidentes sobre as receitas decorrentes da prestação de serviços regulares de transporte coletivo municipal rodoviário, metroviário, ferroviário e aquaviário de passageiros; trazendo o benefício equivalente a R\$25.243,4 mil para o ano-calendário 2014. Cabe ressaltar que este benefício fora utilizado como compensação financeira parcial pelo não reajuste da tarifa em 2013, conforme estabelecido no contrato de concessão.

O restante dos benefícios totaliza R\$5.569,8 mil, proveniente da Lei 12.546/2014 , que substituiu a cota patronal de 20% sobre a folha de pagamentos pela tributação de 2% sobre o valor da receita bruta.



Gestão Ambiental

Investimentos Ambientais

Apesar de possuírem diferentes formas e patamares de gestão, as empresas da Invepar investem em ações voltadas à preservação do meio ambiente ou à mitigação de impactos ambientais. Em 2014, esses investimentos chegaram a R\$49,6 milhões.

Tratamento e Disposição de Resíduos			
	Investimentos	% em relação ao total de investimentos em tratamento e disposição de resíduos	% em relação ao total de investimentos
Tratamento de emissões (p. ex.: gastos com filtros, agentes)	324.599,6	1,6%	0,7%
Despesas com a compra e uso de certificados de emissão	0,0	0,0%	0,0%
Gastos com equipamentos, manutenção e materiais e serviços operacionais, além de despesas com pessoal para esse fim	19.407.116,2	98,0%	39,1%
Seguro para responsabilidade ambiental	0,0	0,0%	0,0%
Custos de limpeza, inclusive custos com remediação de vazamentos relatados no Indicador G4-EN24.	71.791,0	0,4%	0,1%
Total de investimentos em tratamento e disposição de resíduos	19.803.506,8	100,0%	39,9%

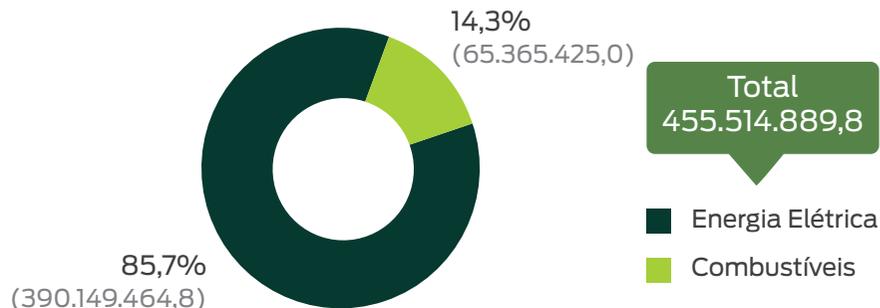
Custos de Prevenção e Gestão Ambiental

	Investimentos	% em relação ao total de investimentos em custos de prevenção e gestão ambiental	% em relação ao total de investimentos
Educação e treinamento ambiental	72.597,91	0,2%	0,1%
Serviços externos de gestão ambiental	7.770.955,90	26,1%	15,7%
Certificação externa de sistemas de gestão	0,00	0,0%	0,0%
Pesquisa e desenvolvimento	72.264,50	0,2%	0,1%
Despesas extras com a adoção de tecnologias mais limpas (p. ex.: custo adicional para além de tecnologias convencionais)	2.005.617,60	6,7%	4,0%
Despesas extras com compras verdes	0,00	0,0%	0,0%
Outros custos de gestão ambiental	19.885.537,00	66,7%	40,1%
Total de investimentos em custos de prevenção e gestão ambiental	29.806.972,91	60,1%	60,1%
Total de investimentos ambientais	49.610.479,73	100,0%	100,0%

Energia

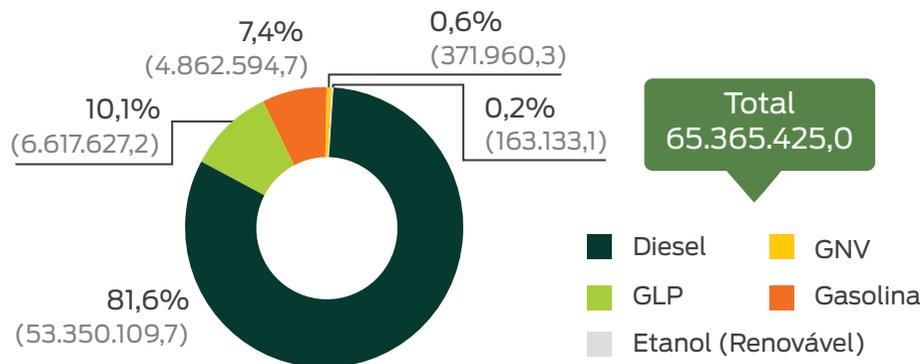
O consumo de energia no grupo Invepar em 2014 foi de 455.515 mil de quilowatts hora, incluindo os consumos de combustíveis renováveis e não renováveis mais o consumo de energia elétrica. Os combustíveis, não renováveis ou renováveis, alimentam geradores de energia, bem como as frotas de veículos e os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

Consumo de Energia Dentro do Grupo Invepar em 2014

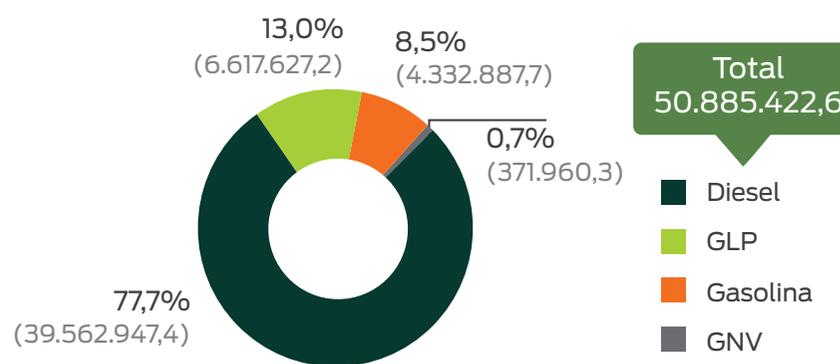


Algumas das empresas promovem iniciativas visando à redução do consumo de energia. Entre as empresas que implementaram iniciativas do tipo somente CLN, CART, MetrôRio e GRU Airport conseguiram mensurar ou estimar a redução no uso de energia, contabilizado em 2,9 milhões de quilowatts hora. Apesar de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

Consumo de Combustíveis em 2014



Consumo de Combustíveis Não Renováveis em 2014



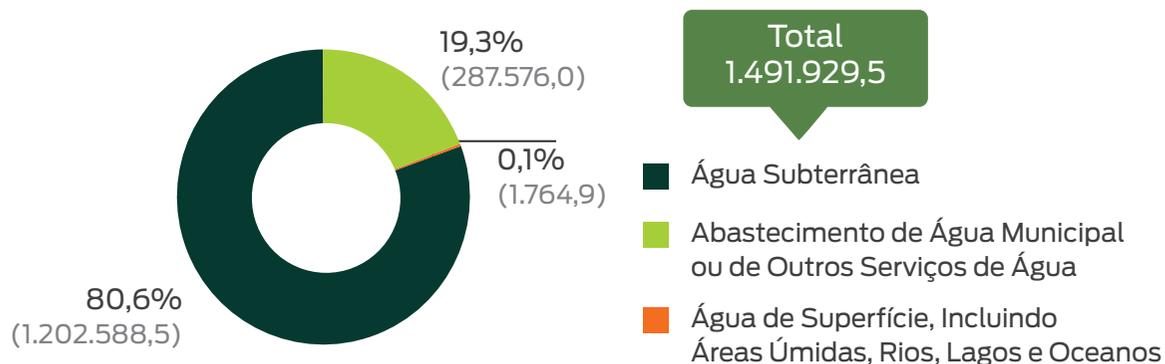
Notas:

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

Água

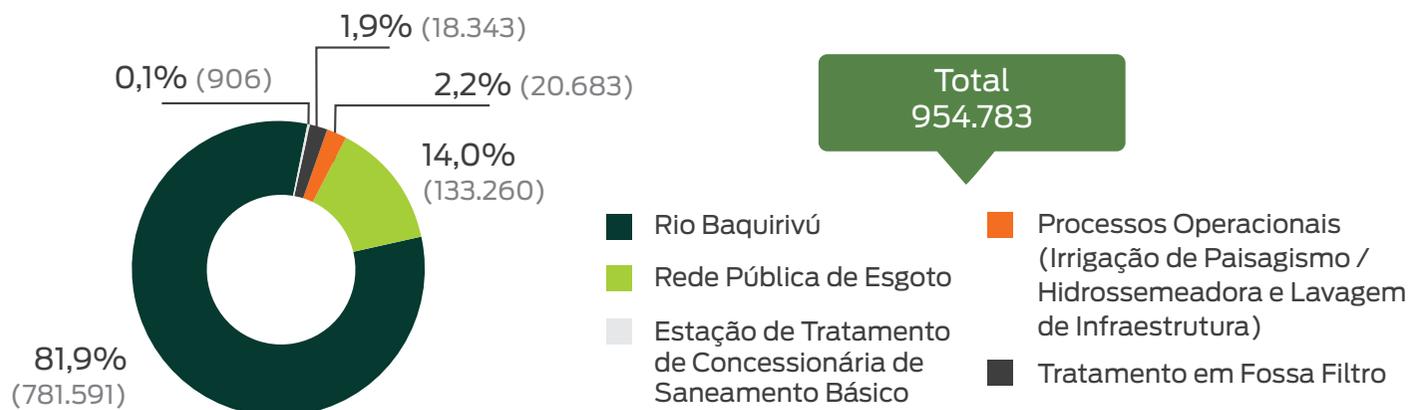
Aproximadamente 1,5 milhão de metros cúbicos de água foram consumidos pelo grupo Invepar em 2014. O consumo total foi influenciado pelo aumento na utilização desse recurso no MetrôRio e em GRU Airport. A primeira empresa registrou aumento em função das obras de revitalização de 18 estações e do prédio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

Consumo de Água no Grupo Invepar em 2014



O total de descartes de água foi de 955 mil metros cúbicos. Em 2013, somente MetrôRio e GRU Airport mensuravam esse indicador. Em 2014, CLN, CART, CRT, CRA e LAMSAC também passaram a reportá-lo. A destinação varia de empresa a empresa.

Descarte Total de Água no Grupo Invepar em 2014

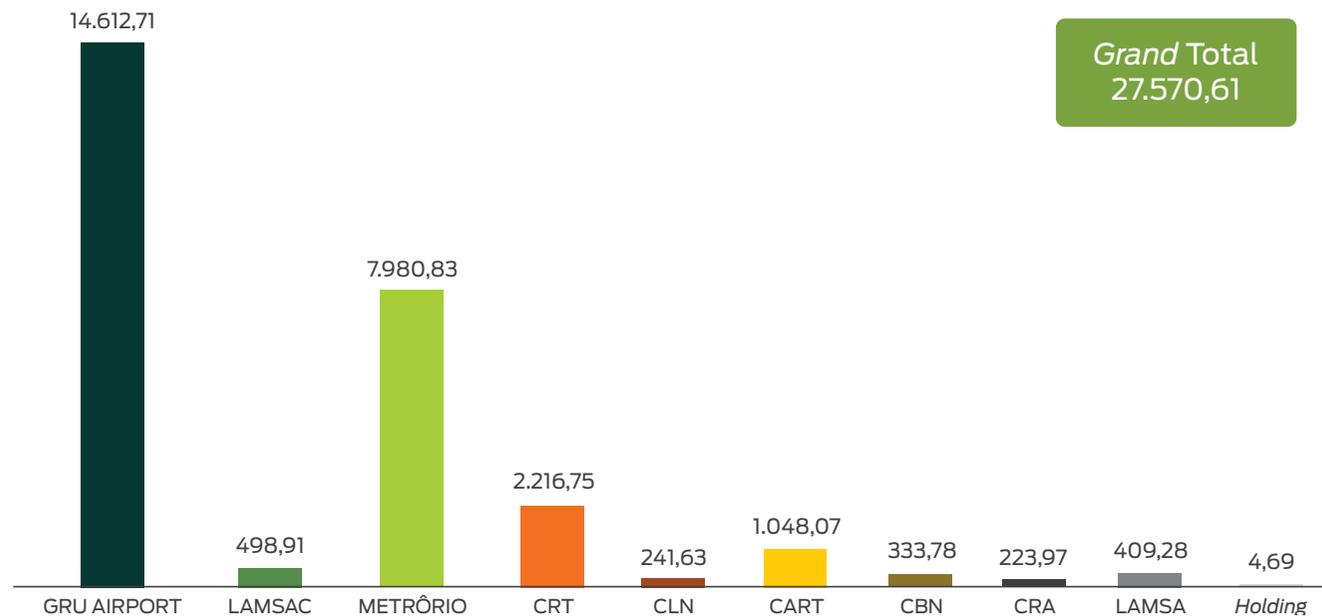


Emissões

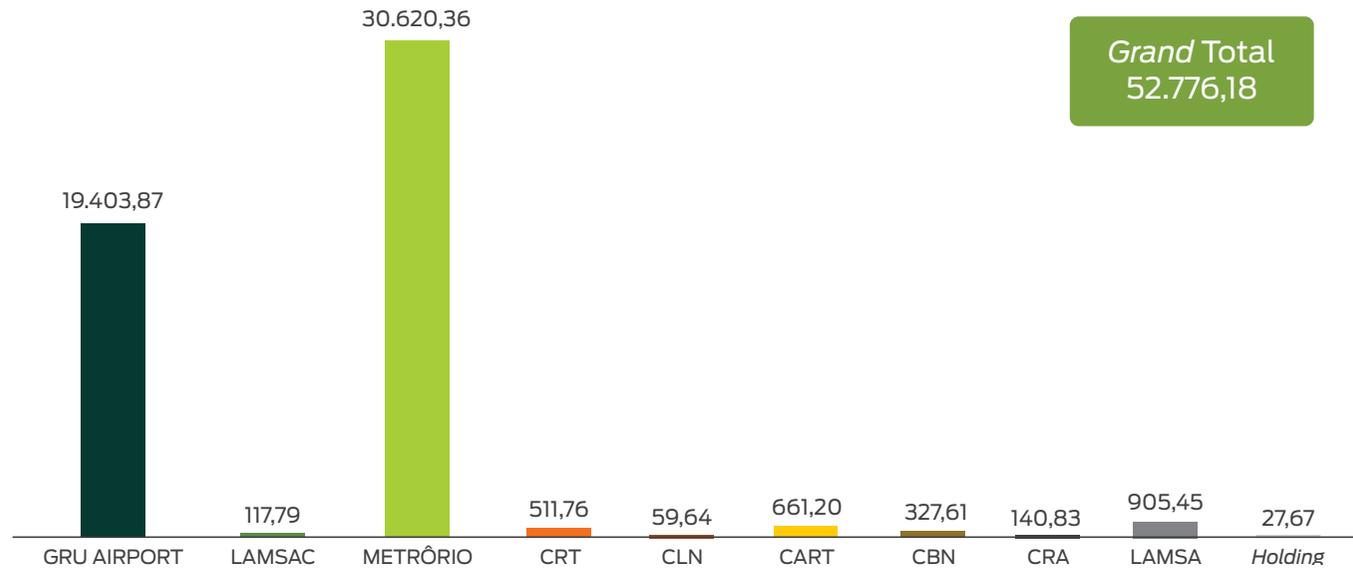
Em 2014, a Invepar coordenou esforços para definir seus indicadores materiais baseados na nova versão das Diretrizes da GRI (*Global Reporting Initiative*), a chamada G4. Dentre 46 aspectos, o aspecto Emissões de GEE foi considerado o terceiro mais relevante para o grupo tanto na visão de diferentes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

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

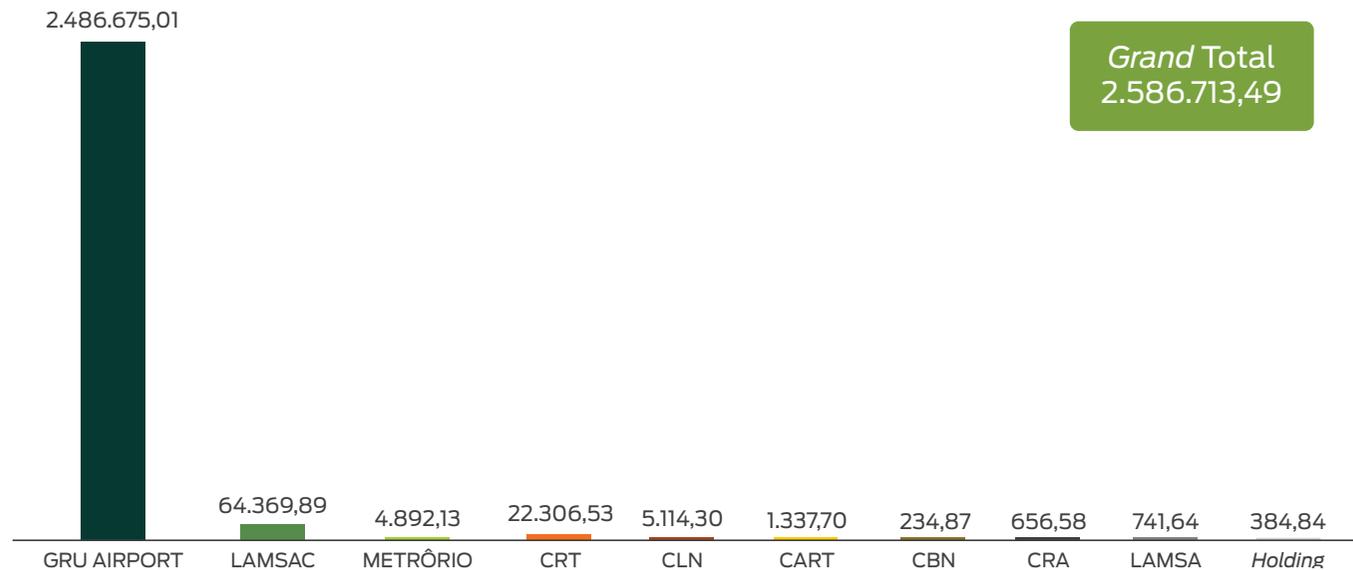
Emissões de GEE em 2014 (em tCO₂e²) - Escopo 1



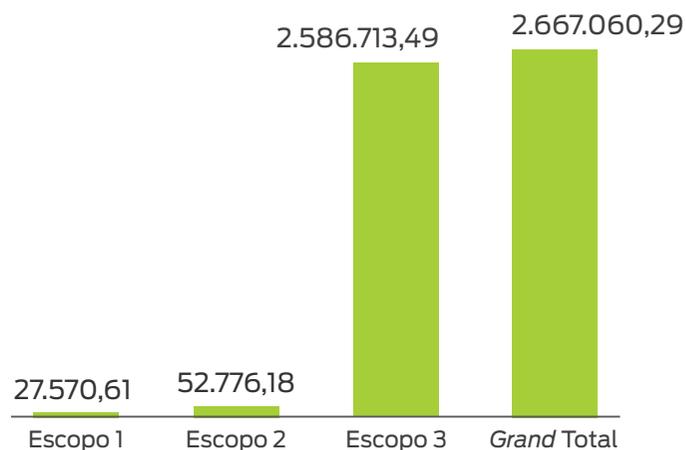
Emissões de GEE em 2014 (em tCO₂e²) - Escopo 2



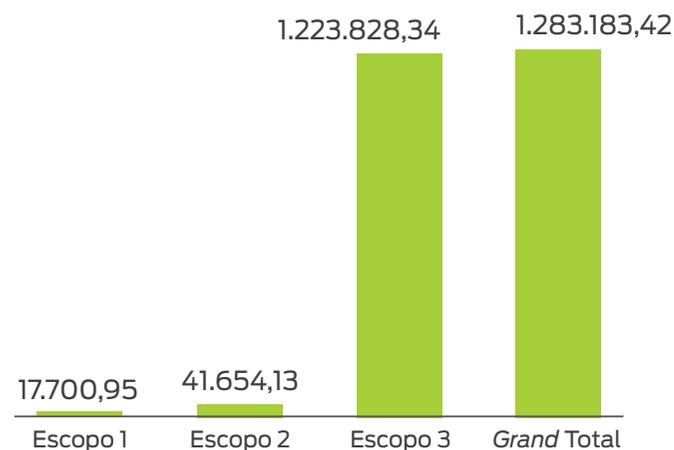
Emissões de GEE em 2014 (em tCO₂e²) - Escopo 3



Emissões Totais por Escopo em 2014 (tCO₂e)



Emissões por Participação Acionária em 2014 (tCO₂e)



Intensidade de Emissões

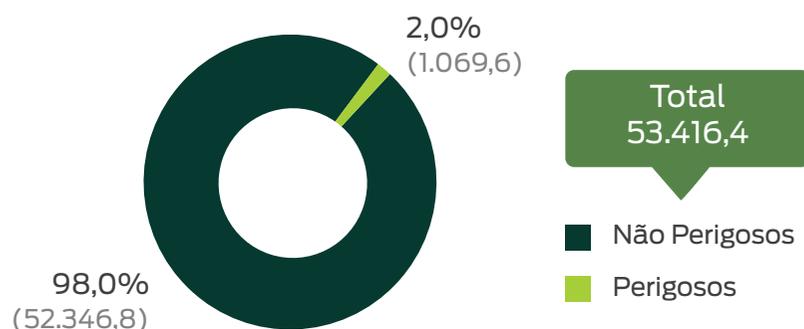
	Total de emissões de GEE (toneladas de CO ₂ equivalente)	Receita bruta (em milhares de R\$)	Intensidade de GEE
LAMSA	1.314,73	285.003	0,0046
CLN	301,27	46.600	0,0065
CART	1.709,27	272.528	0,0063
MetrôRio	38.601,19	722.677	0,0534
LAMSAC	616,70	196.270	0,0031
GRU Airport	34.016,58	1.763.760	0,0193
Total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

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

Resíduos

As empresas do grupo Invepar geram diferentes tipos de resíduos, que vão de resíduos orgânicos, como restos de comida e provenientes de varrição, até resíduos perigosos, como os provenientes de ambulatórios médicos. Em 2014, foram somadas 53,4 milhões de toneladas de resíduos, sendo 52,4 toneladas de não perigosos e 1,0 tonelada de perigosos. Cada empresa gere seus resíduos e métodos de destinação de formas diferentes.

Geração de Resíduos no Grupo Invepar em 2014 (em Toneladas)



Notas:

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

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

Resíduos por Método de Disposição (Em Toneladas)

Aterro sanitário	35.110,0
Aterro controlado	13.829,2
Autoclavagem	339,2
Caçamba estacionária	960,0
Compostagem	18,0
Coprocessamento	103,4
Descontaminação e reciclagem	7,1

Empresas especializadas em tratamento de resíduos	400,9
Incineração	188,4
Processamento	22,3
Reciclagem	2.427,1
Re-refino	10,9
Total de resíduos	53.416,4



Biodiversidade

Quatro empresas do grupo Invepar possuem operações ou instalações em áreas de proteção da biodiversidade - a CLN, a CART, a CRT e a CRA. A BA-099 – administrada pela CLN – intercepta, ao longo do seu trecho, cinco UCs (Unidades de Conservação) inseridos no bioma de Mata Atlântica. Mais de 80% da rodovia passa por esses espaços protegidos.

Espécies Identificadas em Monitoramentos Divididas por Risco de Extinção								
	CLN	CART	CBN	CRT	CRA	ViaRio	GRU Airport	Total
Criticamente ameaçada	0	4	0	3	0	0	0	7
Ameaçada	0	1	0	11	0	0	0	12
Vulnerável	5	18	0	3	0	9	0	35
Quase ameaçada	2	0	0	10	0	13	0	25
Mínimo de preocupação	1	0	0	46	0	1	0	48
Total	8	23	0	73	0	23	0	127

Fontes:

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

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

CBN: Lista Vermelha da IUCN.

CRT: Lista Vermelha da IUCN.

ViaRio: Lista Vermelha da IUCN.

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

Conformidade

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



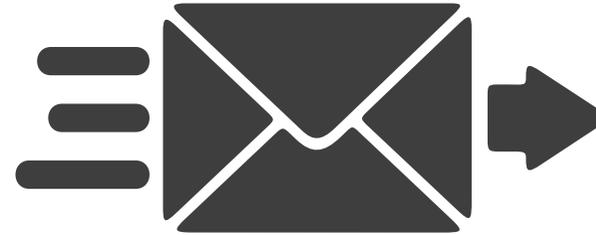
Contatos

Responsabilidade Social

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

Relações com Investidores

Gustavo Rocha
CEO & Diretor de Relações com Investidores
21 2211-1300
invest@invepar.com.br



Créditos

Consultoria GRI, redação e revisão
MZ Group e Invepar

Projeto Gráfico
MZ Group

Tradução
MZ Group

Fotografia
Arquivos Invepar