

# “O PROGRAMA DE CONCESSÕES MODERNIZOU O PAÍS”

A **CCR** foi a primeira companhia a administrar um ativo rodoviário do governo federal, a Ponte Rio–Niterói, cujo contrato terminou em maio do ano passado, após 20 anos. Para o presidente do Grupo **CCR**, Renato Alves Vale, o contrato foi cumprido integralmente por ambas as partes, na mais absoluta normalidade, o que demonstra que o Programa de Concessões de Rodovias funciona bem. “A segurança jurídica que pode ser vista no contrato da Ponte Rio–Niterói precisa ser garantida em todos os contratos de concessões”, diz o executivo. Nesta entrevista, Vale se mostra confiante quanto ao setor de infraestrutura, que poderá promover uma retomada no crescimento econômico.

---

TEXTO **CARLOS OSSAMU**  
FOTOS **FERNANDO NUNES**



O Programa de Concessões de Rodovias completou 20 anos em 2015. A CCR foi a primeira companhia a administrar um ativo rodoviário do governo federal, a Ponte Rio–Niterói. O contrato terminou no ano passado, a CCR participou do novo leilão, mas perdeu – a vencedora foi a Ecorodovias. “Não ficamos tristes por isso. Claro, participamos e fizemos uma oferta com o objetivo de ganhar, mas não deu. Particularmente, não fiquei triste. Temos a consciência tranquila de que modernizamos a ponte e a entregamos para o novo concessionário muito melhor do que a recebemos”, declara Renato Alves Vale, presidente do Grupo CCR, nesta entrevista. Segundo o executivo, ambas as partes, CCR e governo federal, cumpriram o contrato à risca, o que demonstra que o Brasil amadureceu e que o programa de concessões funciona bem. Para Vale, 2016 será um bom ano para o grupo. A companhia administra uma carteira de investimento em projetos que vão mudar o País. Entre os projetos relevantes do ano estão o início da duplicação da BR-163, em Mato Grosso do Sul, com a CCR MSVia; a conclusão da Linha 1 e o início da Linha 2 do sistema de metrô de Salvador, com a CCR Metrô Bahia – uma obra que, antes da entrada da CCR, ficou muito tempo parada –; o início da modernização e expansão do Aeroporto Internacional de Belo Horizonte, com a BH Airport; e as participações nos projetos para os Jogos Olímpicos Rio 2016 do VLT Carioca, instalação do Veículo Leve sobre Trilhos no centro do Rio, e da ViaRio, a construção da via expressa também conhecida como Transolímpica.

**SEGUNDO A AVALIAÇÃO DA REVISTA NORTE-AMERICANA HARVARD BUSINESS REVIEW, O SENHOR FIGURA NA 50ª POSIÇÃO DOS CEM PRESIDENTES DE EMPRESAS COM MELHORES DESEMPENHOS DO MUNDO, E ENTRE OS QUATRO MELHORES DO BRASIL. O QUE O MUNDO EMPRESARIAL EXIGE HOJE DE SEUS LÍDERES? QUAIS AS CARACTERÍSTICAS DE UM LÍDER EMPRESARIAL DE SUCESSO?**

Um líder precisa ser capaz de ouvir e de ser um conciliador. Tenho, como presidente do Grupo CCR, buscado fazer as duas coisas. Avalio que isso tenha contribuído muito para o avanço da companhia, com responsabilidade, solidez e compromisso com nossos acionistas e usuários. Obviamente que fico muito feliz por esse reconhecimento, mas isso ocorre pelo esforço de todo o Grupo CCR. Somos uma companhia jovem, completando 16 anos em 2015, mas muito certa do que quer e como pretende executar seus projetos. E isso tem sido muito legal. Portanto, o nosso crescimento – que resultou em nosso reconhecimento – tem o apoio de todos os 13 mil colaboradores do Grupo CCR. É muita gente envolvida nessa história toda.

**NO ÂMBITO DO GRUPO CCR, QUAL BALANÇO O SENHOR FAZ DE 2015 E QUAIS AS EXPECTATIVAS PARA 2016?**

O ano de 2015 foi um ano com muitos desafios. O País passa por um momento particular, mas avaliamos que essa etapa será superada e vamos retomar o crescimento econômico. Avaliamos que o Programa de Investimento em Infraestrutura, lançado pelo governo e que será tocado em 2016, terá um papel fundamental para a recuperação da economia brasileira. O Grupo CCR avalia que 2015 foi um ano positivo. A companhia administra uma carteira de investimento em projetos que vão mudar o País. Entre os relevantes do ano estão o início

da duplicação da BR-163, em Mato Grosso do Sul, com a CCR MSVia; a conclusão da Linha 1 e o início da Linha 2 do sistema de metrô de Salvador, com a CCR Metrô Bahia – uma obra que, antes da entrada da CCR, ficou muito tempo parada –; o início da modernização e expansão do Aeroporto Internacional de Belo Horizonte, com a BH Airport; e as participações nos projetos para os Jogos Olímpicos Rio 2016 do VLT Carioca, instalação do Veículo Leve sobre Trilhos no centro do Rio, e da ViaRio, a construção da via expressa também conhecida como Transolímpica. O grupo tem grande expectativa para 2016, parte em razão da conclusão de algumas dessas obras, parte em razão de novos projetos que deverão ser leiloados neste ano.

**NA ÁREA DE CONCESSÕES DE RODOVIAS, QUAIS FORAM OS DESAFIOS ENFRENTADOS EM 2015 E COMO FORAM SUPERADOS?**

O setor de concessões de rodovias enfrenta desafios iguais àqueles enfrentados por outros setores da infraestrutura. A segurança jurídica dos contratos é um tema que avançou no Brasil, mas há, às vezes, algum recuo. Para investimentos de longo prazo, como os aplicados em infraestrutura, é fundamental que o País tenha regras claras e uma regulação perene. Só assim será possível atrair investimentos privados. Embora haja desafios nesse campo, o Programa de Concessões completou 20 anos em 2015 com resultados muito positivos para o Brasil, com a modernização da infraestrutura do País.

**AINDA EM RELAÇÃO AO BALANÇO DE 2015, O QUE O SENHOR DESTACARIA NA ÁREA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS (VIAQUATRO, CCR BARCAS E CCR METRÔ BAHIA)?**

Mobilidade urbana é uma área estratégica para o Grupo CCR. Somos uma companhia com grande experiência na gestão de rodo-

vias, mas como prestadores de serviços em infraestrutura temos todo o interesse em investir em aeroportos e mobilidade urbana. Por isso o projeto da ViaQuatro, que foi a primeira PPP (Parceria Público-Privada) do País, é estratégico para nós, e está indo muito bem, com altos níveis de satisfação dos usuários. A CCR Barcas, responsável pelo transporte aquaviário de passageiros no Rio, segue cumprindo com seus objetivos. A CCR Metrô Bahia é um dos projetos de maior investimento do grupo neste momento. Todos sabem do longo período que o projeto ficou parado, mas a companhia assumiu a administração do metrô de Salvador em outubro de 2013 e colocamos tudo para rodar. A Linha 1 está praticamente concluída e a Linha 2 avança com obras a todo o vapor. Recentemente, o BNDES liberou o financiamento de longo prazo no valor de R\$ 2 bilhões, de forma a garantir as condições de financiamento para termos mais de 40 quilômetros de metrô em Salvador até o fim de 2017. Esse projeto mostra o nosso compromisso com o negócio de mobilidade urbana. Somos uma companhia de prestação de serviço em infraestrutura e esse negócio se encaixa muito bem na vocação do grupo.

**COMO AS CRISES ECONÔMICA E POLÍTICA TÊM AFETADO OS NEGÓCIOS DO GRUPO?**

O Grupo CCR tem construído uma história de sucesso com a gestão responsável e diligente que adota. Obviamente os momentos econômico e político do Brasil criam desafios importantes para qualquer organização. Projetos de infraestrutura exigem planejamento de longo prazo, necessitam de muitos recursos financeiros e humanos. É necessário, portanto, termos cautela em cada passo. A gestão da companhia está atenta a tudo isso e toma decisões amparadas em premissas como a disciplina de

## ENTREVISTA

Renato Alves Vale, presidente do Grupo CCR

capital e a governança. Não somos uma companhia aventureira – aliás, dizem que somos muito conservadores, e somos mesmo. Isso é verdade. Mas é essa prudência que tem permitido ao grupo um crescimento sólido, com excelentes resultados para os usuários para os quais prestamos serviços e para nossos acionistas. Crises vêm e vão, mas ao pensar e planejar a ação de uma companhia que olha para o longo prazo, temos que tomar decisões com prudência. Crises criam desafios, mas também oportunidades. Então estamos sempre atentos a isso.

A ÁREA DE CONCESSÕES NATURALMENTE TEM UMA INTERVENÇÃO FORTE DO GOVERNO. POR EXEMPLO, QUANDO DA GREVE DOS CAMINHONEIROS, O GOVERNO ISENTOU DE PEDÁGIO OS EIXOS SUSPENSOS DE CAMINHÕES VAZIOS, O QUE IMPACTOU NA RECEITA DOS CONCESSIONÁRIOS. COMO O SENHOR VÊ ESSE FORTE INTERVENCIONISMO?

Felizmente, o Brasil tem vencido o debate, que tinha muito de ideológico, acerca dos programas de concessões. O País percebeu que o Programa de Concessões de Rodovia, que acaba de completar 20 anos, conseguiu mudar a realidade de muitas estradas. Ocorre que a malha concedida hoje representa apenas 10% do total de rodovias pavimentadas no Brasil, que é de 200 mil quilômetros. Logo, temos condições de avançar muito com novos programas de concessões, que começaram a ser lançados tanto pelo governo federal quanto pelos governos estaduais. Enxergo esse movimento como algo muito positivo, mas esses movimentos dos governos, todos eles, precisam ter como princípio a segurança jurídica dos contratos, o respeito ao marco regulatório e a garantia da ação isenta das agências reguladoras. A intervenção do Estado em um contrato de 20 ou

30 anos é um golpe na confiança de qualquer investidor. Qual deles terá a disposição de alocar seu capital em um projeto de 30 anos, sabendo que o governo seguinte pode mudar as regras apresentadas e acordadas no primeiro momento de uma concessão? É saudável para o Brasil avançar nesse campo, sobretudo agora que o embate político-ideológico sobre concessões parece ter ficado no passado. O Brasil veria avanços ligeiros se essas condições regulatórias estivessem equacionadas.

A CCR NASCEU EM 1999 PARA ADMINISTRAR CONCESSÕES DE RODOVIAS FEDERAIS E ESTADUAIS. DE LÁ PARA CÁ, COMO EVOLUIU O SETOR DE CONCESSÕES? EXISTE SEGURANÇA JURÍDICA? AS CONDIÇÕES SÃO ATRATIVAS PARA OS INVESTIDORES?

O Programa de Concessões de Rodovias completou 20 anos em 2015. Fomos a primeira companhia a administrar um ativo rodoviário do governo federal, a Ponte Rio–Niterói. Cumprimos o contrato integralmente, modernizamos a ponte, fizemos a manutenção desse ícone da engenharia brasileira. Depois, participamos de um leilão para a disputa de um novo ciclo de concessões, agora por 30 anos, e perdemos. Não ficamos tristes por isso. Claro, participamos e fizemos uma oferta com o objetivo de ganhar, mas não deu. Particularmente, não fiquei triste. Temos a consciência tranquila de que modernizamos a ponte e a entregamos para o novo concessionário muito melhor do que a recebemos. O contrato foi cumprido por nós e pelo governo federal. Isso demonstra que o Brasil amadureceu e que o programa de concessões funciona, e bem. Digo que, se houve um projeto que começou e terminou com absoluta normalidade, podemos ter outros que também sejam iniciados e concluídos dentro da normalidade. A segurança jurídica que



“A INTERVENÇÃO DO ESTADO EM UM CONTRATO DE 20 OU 30 ANOS É UM GOLPE NA CONFIANÇA DE QUALQUER INVESTIDOR. QUAL DELES TERÁ A DISPOSIÇÃO DE ALOCAR SEU CAPITAL EM UM PROJETO DE 30 ANOS, SABENDO QUE O GOVERNO SEGUINTE PODE MUDAR AS REGRAS APRESENTADAS E ACORDADAS NO PRIMEIRO MOMENTO DE UMA CONCESSÃO?”

pode ser vista no contrato da Ponte Rio–Niterói precisa ser garantida em todos os contratos de concessões. Dessa forma, não tenho dúvidas do interesse em projetos no Brasil.

COMO ESTÁ O ANDAMENTO DO PROJETO PARA A CONSTRUÇÃO DE UM AEROPORTO EM CAIEIRAS? O QUE O SENHOR PODE REVELAR SOBRE ESTE PROJETO?

O NASP [Novo Aeroporto de São Paulo] é um projeto para longo prazo, mas que será muito importante para o atendimento da demanda futura. Esse é um projeto que pertencia aos acionistas Camargo Corrêa e Andrade Gutierrez e que foi assumido pelo Grupo CCR. É importante lembrar que não existe ainda legislação no Brasil para a implantação de um projeto privado com essas características, mas avaliamos que isso ocorrerá em algum momento. O projeto NASP demandará investimentos de R\$ 7 bilhões e terá capacidade para receber pelo menos 40 milhões de passageiros por ano. É algo que terá de ser feito frente aos limites que já existem hoje no Aeroporto de Congonhas e à saturação que deve ser alcançada pelo Aeroporto Internacional



de Guarulhos. É preciso uma alternativa, e o NASP tem tudo para ser essa alternativa para quem parte ou chega a São Paulo.

RECENTEMENTE, A CCR ADQUIRIU A EMPRESA NORTE-AMERICANA DE SERVIÇOS AEROPORTUÁRIOS TAS E QUE NÃO DESCARTAVA NOVAS AQUISIÇÕES NO EXTERIOR. A EMPRESA JÁ ATUA EM EQUADOR, COSTA RICA E CURAÇÃO. COMO O SENHOR COMPARA OS AMBIENTES DE NEGÓCIOS NO BRASIL E EM OUTROS PAÍSES QUE A CCR ATUA?

Desde 2011, o Grupo CCR tem investido no segmento aeroportuário. A nossa última aquisição foi precisamente a TAS, uma empresa que presta serviços em aeroportos, alguns inclusi-

ve dos mais movimentados dos Estados Unidos, como o Los Angeles International Airport, o Chicago O'Hare, o San Francisco International, o Atlanta Hartsfield e o Newark Liberty. Além do Aeroporto Internacional de Belo Horizonte, administrado pela BH Airport, a companhia administra os Aeroportos de San Jose [Costa Rica], Quito [Equador] e Curaçao. Cada país tem suas características, mas avalio que o Brasil tem avançado positivamente, melhorando o ambiente de negócios. Há momentos mais críticos, mas, se observarmos em uma perspectiva mais ampla, há avanços reais no Brasil. Será benéfico se avançarmos mais, mas é justo dizer que o ambiente de negócios no País amadureceu.

“SOMOS UMA COMPANHIA COM GRANDE EXPERIÊNCIA NA GESTÃO DE RODOVIAS, MAS COMO PRESTADORES DE SERVIÇOS EM INFRAESTRUTURA TEMOS TODO O INTERESSE EM INVESTIR EM AEROPORTOS E MOBILIDADE URBANA. POR ISSO O PROJETO DA VIAQUATRO, QUE FOI A PRIMEIRA PPP (PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA) DO PAÍS, É ESTRATÉGICO PARA NÓS, E ESTÁ INDO MUITO BEM”

COMO O GRUPO CCR TEM ATUADO NAS ÁREAS DE RESPONSABILIDADE SOCIAL E SUSTENTABILIDADE? O QUE O SENHOR DESTACARIA NESSAS ÁREAS?

Os projetos da CCR – próprios ou apoiados por meio de leis de incentivo nas áreas de saúde, educação, cidadania, meio ambiente, cultura e esporte – beneficiam milhares de crianças e adultos. Já levamos mais de 500 projetos a 120 cidades, beneficiando desde 2003 aproximadamente 7 milhões de pessoas, período no qual investimos R\$ 165 milhões em projetos estruturados.

Quero destacar que nossa estratégia com a sustentabilidade vai ser ampliada cada vez mais, com a criação do Instituto CCR, que passou a atuar efetivamente em 2015. É uma organização privada, sem fins lucrativos, uma Oscip [Organização Social da Sociedade Civil de Interesse Público] a partir da qual serão gerenciados os projetos e programas sociais do Grupo CCR, próprios e incentivados. Com o Instituto CCR, a companhia deve ampliar sua atuação nas comunidades nas quais está presente em quatro áreas de atuação: saúde e qualidade de vida; educação e cidadania; cultura e esporte; e meio ambiente e segurança viária. Alguns exemplos: o programa Estrada para a Cidadania, que já levou conceitos de educação de trânsito, cidadania e meio ambiente a mais de 1,5 milhão de alunos do ensino fundamental de escolas públicas; o programa Estrada para Saúde, que oferece aos caminhoneiros serviços de saúde em pontos instalados às margens das rodovias; o Cine em Cena, projeto itinerante que promove exposições de filmes brasileiros em cidades e comunidades onde não existem salas de cinema; e o Rugby para Todos, com aulas para crianças e jovens de 7 a 17 anos. [&]