

JeffreyGroup

Camargo Corrêa Infra

Case | O desafio da reconstrução

PRÊMIO JATOBÁ 2018

Camargo Corrêa

O desafio da reconstrução

A JeffreyGroup foi a agência escolhida pela Camargo Correa para liderar o processo de reconstrução da reputação da construtora, após as investigações da Operação Lava-Jato, sanções da Justiça e assinatura dos acordos de leniência. A agência desenvolveu um planejamento envolvendo diversos stakeholders, com forte foco na figura do novo CEO da construtora, Decio Amaral, oriundo da Vale, e na consolidação da mensagem de “Tolerância Zero”, cortando na carne se for preciso — mensagem que foi para a **manchete** de entrevista de página inteira publicada no Valor Econômico para apresentar as novas liderança e estrutura da empresa ao mercado e, principalmente, aos clientes públicos e privados. Este foi o primeiro passo na estratégia desenhada, e a receptividade foi extremamente positiva.

B2 | Valor | Quarta-feira, 13 de dezembro de 2017

Empresas Infraestrutura

Engenharia Grupo segrega gestão em duas empresas; antiga, envolvida na Lava-Jato, fica o ônus do passado

Camargo Corrêa divide comando da área de construção

Ivo Ribeiro e Fernando Pires
De São Paulo

Primeira empreiteira a fechar acordo de leniência por envolvimento na Lava-Jato, ainda em 2015, a Camargo Corrêa quer deixar o passado definitivamente para trás. Lideranças do grupo e da empresa se debateram neste ano em um processo de reorganização do negócio de construção pesada. O resultado é uma nova configuração, composta por duas plataformas: Construções e Comércio Camargo Corrêa (também conhecida como CCCC, ou “4C”), investigada na Lava-Jato, e a Camargo Corrêa Infra, nova empresa e subsidiária integral da “4C”.

Com isso, o grupo quer isolar sob a Construções e Comércio Camargo Corrêa as obras antigas e as negociações firmadas com as autoridades em acordo de leniência com o Ministério Público Federal e Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). E deixar para a Camargo Corrêa Infra “o futuro”.

Ambas as empresas passam a ter gestão separada. Decio Amaral, de 46 anos, que chegou ao grupo no fim de 2011, assumiu a presidência da Camargo Corrêa Infra.

A “4C” ficou Carlos Ogeida, até então diretor financeiro da empresa e com longa experiência de atuação na construtora do grupo. Cada uma terá diretorias e conselho de administração próprios. No conselho, os representantes serão diferentes — na nova empresa, por exemplo, o chairman nomeado é Francisco Graziano, que é membro da terceira geração de acionistas da família controladora, mas com histórico de atuação na área de construção do grupo.

Quando chegou ao grupo, oriundo da Vale, onde foi diretor-geral de carvão, Amaral assumiu a presidência da divisão de negócio Naval e Offshore, que incluía a participação no estaleiro EAS. Em agosto de 2015 foi para o conselho de administração da construtora, tornando-se chairman e presidente sem setEMBRO de 2016.

O negócio de construção da Camargo Corrêa, diz Amaral, vai fechar o ano com uma carteira de contratos de R\$ 4,3 bilhões. Deste total, R\$ 3,4 bilhões são conquistas obtidas a partir de 2016 e já alocadas na carteira da Camargo Infra.

“Isso mostra que nossa estratégia de reposicionamento da companhia começa a surtir efeito”, disse Amaral, em uma das sa-

las da sede da Camargo Corrêa Infra, localizada em um prédio da Avenida das Nações Unidas, em São Paulo. Também geograficamente a nova empresa se descolou da empresa-mãe, que continua na Avenida Faria Lima.

A “4C” continua operacional, com 4 mil funcionários, finalizando obras em andamento e cumprindo os compromissos firmados. Mas pode ser que, no futuro, já sem obras para realizar, se torne uma holding, adiantou o executivo. Atualmente tem “quatro a cinco contratos em carteira”, afirmou Amaral. “Fundamentalmente, a principal função dela é nos ajudar a virar a página”, disse.

Com meta de “oxigenar a companhia e trazer novas visões”, diretoria tem executivos de diferentes origens

O resultado financeiro da nova empresa vai para a controladora, “4C”, de maneira que ela tenha com o que fazer frente a compromissos de ressarcimento. Em 2015 a empresa teve prejuízo líquido de R\$ 884 milhões, em 7 anos, em valores atualizados pelo CDI.

Amaral recusa a tese de separação do “joio do trigo”. O objetivo principal da mudança, sustenta, é segregar a gestão para esforços diferentes, que demandam agendas distintas. O fato de a nova empresa carregar o nome do grupo é emblemático disso. “É justamente para ter o contexto com o passado, que nos orgulha tanto na inovação, e nos orgulha de sermos a primeira grande empresa a fazer colaboração. Não queremos esconder nada. Erramos e reconhecemos”, afirmou o executivo.

O negócio de construção registrou receita líquida de R\$ 2,68 bilhões no passado, aproximadamente 13% do total do grupo, que passou a se intitular como uma companhia gestora de portfólio de negócios. O principal negócio do conglomerado, fundado há quase 80 anos por Sebastião Camargo, é a cimenteira InterCement, com mais da metade do faturamento.

“Quando assumimos o acordo de colaboração firmamos compromisso de colaboração contínua e vamos até o fim para virar essa página. A maneira que vimos de melhor atender as duas agendas foi separar as operações”, disse.

Com o intuito de “oxigenar a companhia e trazer novas visões”, Amaral montou um time na diretoria executiva com diferentes origens, que se somam ao DNA e expertise técnicos da Camargo. Trouxe o ex-líder de manganês da Vale, Marcos Dantas (Comercial), Januário Dolores, da GE Hydro (Operações), Robson Campos, ex-Warilla (Financeiro e Novos Negócios) e Fábio Selhorst, ex-ABB, Metso, Siemens e General Motors (Jurídico e Compliance).

A Camargo Corrêa Infra ficou com 8 mil funcionários dos 12 milhões que estavam na “4C”.

A empresa quer liderar a discussão de integridade e produtividade no setor. “Sem isso a gente não vai ter participação expressiva nesse mercado”, disse Amaral. Como empreiteiras que tradicionalmente tinham atuação majoritária em obras públicas, a Camargo sabe que, dada a escassez fiscal dos governos, as obras privadas terão um papel muito relevante na melhoria da infraestrutura e, consequentemente, no portfólio da empresa.

Recente relatório da consultoria Inter.B aponta que os investimentos em infraestrutura no Brasil

ven cair em 2017 para 1,37% do PIB, o ponto mais baixo nas últimas cinco décadas. Em valor absoluto, é o equivalente a R\$ 90,4 bilhões — muito abaixo do mínimo necessário de 2,3% do PIB apenas para compensar a depreciação do capital fixo per capita e manter a qualidade dos serviços. Para modernizar o setor seria preciso investir 4,15% do PIB em duas décadas.

Por isso, diz Amaral, é fundamental que o país tenha um ambiente regulatório estável, regras claras e transparentes. “Isso traz duas avanços da necessidade da mudança na prática no setor: a sociedade não aguenta mais ver como as coisas eram feitas; a outra é a mudança do perfil do investidor em infraestrutura, que vai ser muito menos governo e muito mais setor privado. Aí é que surge a oportunidade para nós”, afirmou.

O foco da companhia será principalmente obras de infraestrutura — mobilidade urbana, energia, rodovias, ferrovias, aeroportos, saneamento e outros — no Brasil e na Colômbia. Levantamento feito pela consultoria McKinsey mostrou que de 2017 a 2022 há oportunidades de projetos no Brasil no valor de US\$ 455 bilhões e de US\$ 160 bilhões na Colômbia.



Decio Amaral, à frente da Camargo Corrêa Infra, afirma que não se quer esconder nada. “Erramos e reconhecemos”

Nova companhia prefere perder obra a fazer aditivo

No novo modelo de negócio da construtora Camargo Corrêa, a empresa prefere perder obras a fazer aditivos. Isso vai ser um grande diferencial nosso”, disse o executivo.

A mudança de atitude também ocorre em contratos de obras públicas. A Camargo Corrêa identificou uma discrepância entre o projeto e a planilha de quantidades de uma concorrência para construção das barragens de Pedreira e Duas Pontes, na bacia dos rios Piracicaba, Capivari e Jundiaí, nos municípios de Amparo, Campinas e Pedreira (SP). A licitação está a cargo do Departamento de Águas e Energia Elétrica (DAEE), órgão do Estado de São Paulo responsável pela gestão dos recursos hídricos paulistas.

“Fomos lá, questionamos, chegamos a ir ao TCE [Tribunal de Contas do Estado], pois quem ganhava teria problemas que suscitariam aditivos ao contrato. A correção foi feita”, disse Amaral.

Se conseguimos antever um problema com um eventual cliente, tentamos resolver antes. Isso vai ser um grande diferencial nosso”, disse o executivo.

Ainda conforme o órgão, diante da demanda de informações complementares, o processo de licitação iniciado em junho foi interrompido em setembro. A licitação foi retomada em 2 de novembro com a publicação de novos editais, um para cada barragem, “incorporando as informações solicitadas”. As obras estão estimadas em R\$ 740 milhões e a previsão é que sejam iniciadas no primeiro trimestre de 2018. (TP e IR)

JeffreyGroup

Camargo Corrêa

O desafio da reconstrução

No mesmo dia da publicação da entrevista, cartas e vídeos foram enviados para públicos estratégicos, incluindo clientes, fornecedores e todos os funcionários da companhia

Camargo Corrêa

O desafio da reconstrução



Olá André,

Hoje é um dia muito importante para todos nós da Construtora Camargo Corrêa. Anunciamos a reestruturação do nosso braço de engenharia e construção, criando uma nova operação chamada **Camargo Correa Infra**, que tenho grande prazer em liderar.

O objetivo é protagonizar um novo momento do setor de infraestrutura com base nos pilares de integridade, transparência, produtividade e revisão dos parâmetros regulatórios em linha com as melhores práticas globais.

Enquanto a equipe da Camargo Corrêa Construção e Comércio lidera todas as questões relacionadas à licitação e ao compromisso contínuo de colaboração com as autoridades, a Camargo Corrêa Infra tem foco no futuro, com objetivo de liderar a importante e necessária transformação que o setor de infraestrutura necessita no Brasil.

Na nova operação, fizemos questão de manter e valorizar a marca Camargo Corrêa, que traz consigo atributos técnicos, de performance, qualidade superior e entrega com excelência reconhecidos pelo mercado. Mantemos toda a capacidade de gestão de grandes projetos, agora fundamentada em uma nova conduta.

Sabemos que nosso desafio ultrapassa as fronteiras da construção civil e da infraestrutura. O Brasil não precisa voltar a investir em infraestrutura, com integridade. E esse é o interesse de todos nós: lideranças, acionistas e funcionários da Camargo Corrêa Infra. O Brasil não vai parar. Nosso País irá crescer com sustentabilidade e nós faremos parte disso.


Décio Amaral
Presidente da Camargo Corrêa Infra

Camargo Corrêa Infra

Carta enviada em nome do presidente a contatos estratégicos



Vídeo para público interno



Vídeo para público externo



**VAMOS CONSTRUIR
O FUTURO**

Hoje é um dia muito importante para todos nós da Construtora Camargo Corrêa. Anunciamos a reestruturação do nosso braço de engenharia e construção, criando uma nova operação chamada **Camargo Correa Infra**. O objetivo é protagonizar um novo momento do setor de infraestrutura com base nos pilares de integridade, transparência e produtividade.

Com isso, a Construtora Camargo Corrêa entra em uma nova fase. A **Camargo Corrêa Infra** vem para promover as entregas de ponta que já são reconhecidas por todo o mercado e para ajudar a desenvolver a área de infraestrutura no Brasil. Enquanto isso, a Construção e Comércio Camargo Corrêa lidera as questões ligadas ao compromisso de colaboração contínua com as autoridades.

O Brasil não vai parar. E a Camargo Corrêa Infra seguirá participando do desenvolvimento do país.

Neste vídeo, o nosso presidente, Décio Amaral, fala mais sobre a nova fase da empresa:



Camargo Corrêa Infra

E-mail marketing
enviado ao mailing
da empresa.

Peça teve versão
para funcionários

JeffreyGroup

Camargo Corrêa

O desafio da reconstrução

Dando sequência à estratégia, a JeffreyGroup viabilizou nova entrevista do presidente da Camargo Corrêa Infra, desta vez à Folha de S.Paulo. A matéria foi veiculada em um domingo, com corteúdo que ocupou página inteira em espaço nobre do jorna e gerou repercussões em outros canais de mídia. A reportagem reforçou as mensagens de integridade, transparência e consistência pilares do reposicionamento de marca.

Décio Amaral

Somos radioativos, não peça propina; se pedir, nós vamos denunciar

Presidente da nova divisão da Camargo Corrêa, criada para isolar as obras pós-Lava Jato, diz que quer liderar uma transformação do setor

Alexa Salomão e Tais Hirata

São Paulo. A Camargo Corrêa não paga mais propina. Se alguém pedir, será denunciado. O recado de Décio Amaral, presidente da Camargo Corrêa Infra, novo braço do grupo, criado para tocar apenas os novos projetos da empresa. Tudo que diz respeito ao passado, incluindo a Operação Lava Jato — concessões, obras, negociações com as autoridades —, ficou na construtora, que é controlada pela CCI Infra.

"Somos radioativos, não peça propina", diz ele, na sede da nova companhia, em São Paulo, que ainda traz as paredes brancas, à espera do logo da empresa.

Segundo o executivo, a Camargo Corrêa foi "corajosa" ao ser a primeira empresa envolvida na Lava Jato a fazer leniência. Agora, o novo braço do grupo vai liderar uma transformação no modo como o setor privado se relaciona com o governo.

Amaral defende que é preciso alterar as regras de contratação de projetos de engenharia. Propõe também a revisão do chamado aditivo aos contratos — adicional ao preço original que permitem aumentos de até 25% nos custos das obras já em andamento.

"Dá para tolerar variações entre 10% e 15%. Mas muita gente faz o que no mercado? Pegou preço certo, dá 25% de desconto e depois vê o que faz. A gente não quer isso", afirma o executivo.

Para Amaral, o Brasil não precisa de novas leis para acabar com a corrupção — bastaria acabar com o corruptor. Ele faz uma convocação: "Eu faço uma convocação: não tenho nada a dizer ao Brasil". E vou trabalhar para que isso aconteça.

Como foi receber as notícias das denúncias e prisões? Foi um baque enorme. Naquele momento, a sociedade carimbava todo o mundo. Muitas pessoas disseram: "Você tem que sair do grupo". Eu pensei: não preciso. Não estou fazendo nada de errado, nunca revidei preço para fazer nada de errado. Minha família sempre entendeu e sabe bem o que faço e o que não faço. Fiquei até feliz, "o papai vai ajudar a mudar o Brasil". E vou trabalhar para que isso aconteça.

O que seria essa nova visão? Somos uma empresa relevante no cenário brasileiro, importante na infraestrutura. Podemos ser um agente de transformação. A gente quer mudar a forma como o setor privado se relaciona com o setor público — uma forma mais transparente, produtiva e profissional. Tem que mudar também porque o grande cliente nosso no futuro vai ser privado. Quando se fala de empresas privadas, a exigência é muito mais alta.

Mas como se faz isso na prática? A primeira coisa é entendi-



O presidente da CCI Infra na sede da nova empresa

Décio Amaral, 48 Formado em engenharia pelo ITA (Instituto Tecnológico de Aeronáutica), foi executivo da Souza Cruz e da Vale, onde atuou por oito anos. Está na Camargo Corrêa desde 2011, quando assumiu a divisão naval. Em 2015, foi para o conselho de administração do grupo, onde chegou a presidente-executivo

der que não pode contratar engenharia pelo menor preço. Isso é uma barbaridade. No investimento total, a engenharia custa de 5% a 8%, mas uma engenharia pode fazer com que o todo do projeto fique até 30% mais caro. A seguradora entrar para fazer e executar. Isso é fundamental. Se uma seguradora precisa assinar como interventor do contrato. Se der problema, cobra a seguradora para fazer e executar. Isso é fundamental. Se uma seguradora precisa assinar como interventor do contrato. Se der problema, cobra a seguradora para fazer e executar. Isso é fundamental.

O que ficou claro nas investigações de que tem também a cobrança de propina para dar a dianteira à empresa. Como se resolve isso? Na nossa agenda da tolerância zero, há alguns pilares. O primeiro, que é o sistema de detecção. Isso é obrigação mínima. Se a companhia sofrer qualquer dano de imagem ou financeiro, por algo que foi feito de forma irregular que não foi capturado pelo sistema, não pode mais.

Quantas obras públicas vocês têm hoje? Hoje são cinco. A gente não tem nenhum preconcebido com o setor público, mas há alguns critérios para participar. O primeiro critério é que o ente público tenha uma governança mínima adequada. O segundo, mais importante, é o fomento garantido. E a gente se refere que é fomento

Quantas obras públicas vocês têm hoje? Hoje são cinco. A gente não tem nenhum preconcebido com o setor público, mas há alguns critérios para participar. O primeiro critério é que o ente público tenha uma governança mínima adequada. O segundo, mais importante, é o fomento garantido. E a gente se refere que é fomento



Como está a relação com o BNDES? Nós não temos nenhum problema no BNDES. Lutamos com o cadastro absolutamente positivo. Hoje não temos nenhuma necessidade de captação, mas estamos liberados em todos os bancos. A empresa tem um endividamento baixíssimo, hoje deve estar com R\$ 121 milhões, e a gente termina o ano com R\$ 10 milhões de dívida, basicamente de financiamento de equipamentos.

Como foi a reestruturação após os escândalos? Encolheu muito. No pico anterior à Lava Jato, em 2013, chegamos a ter 66 mil funcionários (em todo o grupo), entre obras próprias e em consócio. Antes da separação das duas empresas estávamos [os dois braços de construção] perto de 13 mil. Foi uma redução expressiva.

Agente não quer caracterizar esvaziamento econômico, então a nova empresa é subsidiária integral, qualquer resultado que gerar aqui volta para a empresa de cima, de modo que, se não tiver condições de pagar suas contas, vai pagar com esse dividendo. Não tem curto-circuito. E vamos manter o nome, a gente não quer jogar nada para debaixo do tapete. A gente não se orgulha do erro, mas se orgulha da forma que reagimos ao erro. Foi muito corajoso ser a primeira grande construtora a fazer leniência com legislação nova ainda não estabilizada.

Vocês pretendem trazer sócios? Eu tenho essa liberdade, e acho que é melhor para distribuir resultado. Não tenho dúvida hoje de que pelo menos o nível de projetos vai ser importante e necessário. Dependendo do tamanho da obra, não tenho mais balanço para ir sozinho.

Previsão de parcerias. Não estou imaginando no curto prazo uma associação entre as brasileiras. Todo o mundo ficou meio magoado com o que aconteceu. Já estamos olhando parcerias internacionais para obras relevantes no Brasil. Se isso no futuro virá a ter uma associação em termos de equity (capital), não há problema, o negócio tem autonomia.

Como está a negociação com o TCU (Tribunal de Contas da União) para a leniência? Eu sei e é foco da construtora. O que posso dizer é que desde o primeiro dia após o acordo a gente iniciou as tratativas. Era algo novo para todos, para nós e para eles. As tratativas nunca foram interrompidas. Estou otimista com que até meados do ano a gente consiga um acordo com os órgãos que faltam (Ministério da Transparência, Advocacia Geral da União e TCU).

Quantas obras públicas vocês têm hoje? Hoje são cinco. A gente não tem nenhum preconcebido com o setor público, mas há alguns critérios para participar. O primeiro critério é que o ente público tenha uma governança mínima adequada. O segundo, mais importante, é o fomento garantido. E a gente se refere que é fomento

Quantas obras públicas vocês têm hoje? Hoje são cinco. A gente não tem nenhum preconcebido com o setor público, mas há alguns critérios para participar. O primeiro critério é que o ente público tenha uma governança mínima adequada. O segundo, mais importante, é o fomento garantido. E a gente se refere que é fomento

Quantas obras públicas vocês têm hoje? Hoje são cinco. A gente não tem nenhum preconcebido com o setor público, mas há alguns critérios para participar. O primeiro critério é que o ente público tenha uma governança mínima adequada. O segundo, mais importante, é o fomento garantido. E a gente se refere que é fomento

Quantas obras públicas vocês têm hoje? Hoje são cinco. A gente não tem nenhum preconcebido com o setor público, mas há alguns critérios para participar. O primeiro critério é que o ente público tenha uma governança mínima adequada. O segundo, mais importante, é o fomento garantido. E a gente se refere que é fomento

Quantas obras públicas vocês têm hoje? Hoje são cinco. A gente não tem nenhum preconcebido com o setor público, mas há alguns critérios para participar. O primeiro critério é que o ente público tenha uma governança mínima adequada. O segundo, mais importante, é o fomento garantido. E a gente se refere que é fomento

Camargo Corrêa

O desafio da reconstrução

A sequência da estratégia também se desdobrou em iniciativas para o público interno e ações de comunicação direta com stakeholders relevantes

Camargo Corrêa

O desafio da reconstrução



Nova revista interna, entregue com capa espelhada na casa de todos os colaboradores



Novo site, com área de transparência em que são disponibilizados contratos públicos e informações atualizadas sobre andamento das obras

Camargo Corrêa

O desafio da reconstrução



Ambientação do escritório – aplicação da nova marca,
Missão, Visão e Valores

Camargo Corrêa

O desafio da reconstrução

O ESTADO DE S. PAULO

QUARTA-FEIRA, 9 DE MAIO DE 2018 | Economia | B7

Camargo questiona licitação no Ceará

Empresa aponta 'inconsistências' no projeto básico e tenta suspender concorrência para obra do metrô de Fortaleza, orçada em R\$ 1,7 bi

Renata Agostini

A Camargo Corrêa tenta barrar a realização de uma licitação para construção de novo trecho do metrô de Fortaleza, uma obra orçada em mais de R\$ 1,7 bilhão. A entrega das propostas pelas empresas interessadas no contrato está prevista para amanhã. Mas a empreiteira paulista aponta



deu formalmente se o projeto é de autoria da MWH ou não.

Desatualizado. Além disso, a Camargo afirma que há inconsistências no projeto, que estaria desatualizado. A empreiteira diz que visitou o local onde deveriam ser feitos túneis do metrô e verificou que há edifícios "construídos e em construção" que não foram especificados. Ci-

lia a um pado em rgo com a pediaro, que 25% (ou 25%), estimado, a da Inrmo do scumen o foram "devida- o Metrô a da Secriidade do Cear- m impesação". respon-

PONTOS-CHAVE

Projeto básico no centro da disputa

● **Imbróglio**
Está prevista para amanhã a entrega das propostas de empresas para a construção de novo trecho do metrô de Fortaleza. A Camargo Corrêa quer barrar na Justiça essa licitação alegando irregularidades no processo

● A disputa



A autoria do projeto básico vencedor em 2013 está no centro da disputa. A Camargo, atuam-

B4 Valor Quinta-feira, 10 de maio de 2018

Empresas Infraestrutura

Metrô Por razões distintas, empresas questionam ruptura de contrato e nova licitação para obras de R\$ 1,7 bi

Acciona e Camargo contestam licitação no CE

Rodrigo Rocha
De São Paulo

Com entrega de envelopes prevista para hoje, às 9h, as obras de expansão do metrô de Fortaleza estão sendo contestadas no Tribunal de Justiça do Ceará (TJ-CE) por Acciona e Camargo Corrêa. A judicialização é mais um movimento de questionamento de um projeto que passa por problemas desde 2013.

O mandado de segurança mais recente foi ingressado ontem pela companhia espanhola Acciona,

contra o rompimento unilateral do contrato de obras vencido em 2013. Segundo informou uma fonte ao Valor, o processo foi negado no mesmo dia.

A ruptura do contrato, em fevereiro, abriu a possibilidade para a realização de uma nova disputa. Avaliada em R\$ 1,7 bilhão, a licitação visa a implantação das obras civis e sistemas e aquisição de equipamentos de oficina da chamada "fase 1" do projeto.

O pedido apresentado pela Camargo Corrêa Infraestrutura, braço de novos negócios do grupo, tentava impedir por liminar

essa entrega de envelopes. O pedido foi negado pela Justiça horas antes da rejeição da solicitação de 2013. Mesmo com as irregularidades no projeto, a disputa na época foi vencida pela Acciona, que depois foi substituída pela cearense Marquense. A Camargo Corrêa ficou em terceiro.

A empresa espanhola, porém, não conseguiu avançar nas obras, por conta de falta de repasse de recursos governamentais. O financiamento do BNDES só foi garantido no início deste ano, levando em conta um novo projeto.

AMWH teria auxiliado a Cons-

truções e Comércio Camargo Corrêa na constituição do projeto que serviu como base da licitação de 2013. Mesmo com as irregularidades no projeto, a disputa na época foi vencida pela Acciona, que depois foi substituída pela cearense Marquense. A Camargo Corrêa ficou em terceiro.

A empresa espanhola, porém, não conseguiu avançar nas obras, por conta de falta de repasse de recursos governamentais. O financiamento do BNDES só foi garantido no início deste ano, levando em conta um novo projeto.

A ação da Camargo Corrêa faz parte do novo posicionamento da companhia, que não pretende participar de projetos que possam levar a aditamentos contratuais ou que estejam sob suspeita.

A nova estrutura operacional também atende interesses, como revelar Valor no fim do ano passado. Além das questões em MWH, a Camargo agenciou problemas na preparação do projeto, considerado deficiente para o uso de máquinas. Entre as contestações envolvendo possi-

propriedades de espaços que não eram ocupados no projeto original e alterações no trajeto, por conta de um shopping e um edifício construídos no caminho projetado para os túneis.

☰

EXAME

Camargo Corrêa Infra investe R\$ 2 mi em inovação

Empresa testa o primeiro projeto na área de segurança do trabalho: um sensor de presença humana para ser usado em áreas onde circulam máquinas.

Por Mariana Desidério

© 3 maio 2018, 09h20 - Publicado em 2 maio 2018, 06h00



JeffreyGroup

www.jeffreygroup.com