

PARECER INDEPENDENTE





sobre o Framework de dívida verde da ViaMobilidade Linhas 8 e 9¹

Alinhamento com ODS



Alinhamento com categorias GBP/GLP

- Energia renovável
- Eficiência energética
- Transporte limpo

GBP/GLP	Nível de alinhamento com as melhores práticas	Pontos Fortes	Pontos de Melhoria
1. Uso de recursos		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Projetos da categoria ‘Transporte Limpo’ e ‘Energia Renovável’ estão alinhados à Taxonomia CBI e a Taxonomia de Finanças Sustentáveis da União Europeia, com recursos direcionados para exclusivamente CAPEX ✓ Para reembolso, são elegíveis os gastos que tenham ocorrido em até 24 meses da contratação de cada operação baseada no Framework 	<ul style="list-style-type: none"> * Alocação futura de recursos das operações ocorrerá em um prazo maior do que 24 meses das operações (até 60 meses), porém dentro do prazo de vencimento de cada operação.
2. Seleção e avaliação de projetos		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Framework alinhado com o objeto social e estratégia de sustentabilidade do emissor ✓ Projetos de transporte limpo e energia renovável estão alinhados com os respectivos critérios de elegibilidade da CBI ✓ Os projetos elegíveis são selecionados pelas áreas técnicas, de ESG e Departamento de Finanças da concessionária ✓ Licenças ambientais vigentes, e programas de recuperação ambiental para mitigação de potenciais riscos dos projetos ✓ Benefícios ambientais associados a melhorias da infraestrutura dos trens elétricos e expansão da capacidade de transporte de passageiros. Desde janeiro/2022 foram transportados 769 mil passageiros/dia. A ViaMobilidade estima que, até 2051, serão atendidos 1.139 mil passageiros/dia 	<ul style="list-style-type: none"> * Histórico de controvérsias envolvendo o emissor (ver seção 3)
3. Gestão de recursos		<ul style="list-style-type: none"> ✓ As operações verdes contarão com cláusulas de vencimento antecipado ou outras penalidades caso os recursos rotulados sejam alocados em projetos diferentes dos previstos no Framework ✓ Os recursos serão temporariamente alocados em instrumentos de baixo risco de contaminação em atividades carbono intensivas 	<ul style="list-style-type: none"> * Os recursos das operações não serão mantidos em contas exclusivas * Não há um prazo definido para o redirecionamento de recursos caso os projetos falhem em atender os critérios de elegibilidade pré-estabelecidos
4. Relato		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Framework e pareceres independentes serão disponibilizados publicamente ✓ A ViaMobilidade publicará anualmente em seu website relatórios sobre as operações lastreadas em seu Framework, com informações dos indicadores financeiros e de benefícios ambientais; ✓ Verificação externa a cada 12 meses após a primeira emissão baseada no Framework 	<ul style="list-style-type: none"> * A concessionária não se comprometeu com um relato prévio, com a descrição das categorias de projetos que receberão os recursos, antes de cada emissão/captação de empréstimo baseado em seu Framework.

Destaques análise da empresa

Pontos fortes	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Os trens de aço inoxidável possuem boa durabilidade e consomem menos energia quando comparados a modelos de aço carbono; ✓ Concessionária vêm adotando medidas para reforçar a segurança de seus colaboradores e usuários dos trens, por meio de manutenções preventivas, implantação de sistema de comunicação por rádio para tornar a comunicação entre a equipe de Manutenção e o Centro de Controle Operacional (CCO) mais eficaz, treinamentos de segurança e outros; ✓ O Grupo CCR e as suas controladas são signatários do Pacto Global da ONU e estão comprometidos com a adoção da Cartilha Integridade no Setor da Construção
Pontos de melhoria	<ul style="list-style-type: none"> * Um dos projetos inclui a reforma em Bem Tombado e Área Envolvória na estação Santo Amaro (Linhas 5 - Lilás e 9 - Esmeralda); * De acordo com a pesquisa de mídia realizada, há falhas constantes nos serviços das linhas 8 e 9 associadas a atrasos nas linhas, falhas nos equipamentos e outros.

¹ A Concessionária das Linhas 8 e 9 do Sistema de Trens Metropolitanos de São Paulo S.A. (“ViaMobilidade - Linhas 8 e 9”) é uma empresa controlada pelo Grupo CCR. O contrato de concessão das linhas 8 e 9 foi assinado em junho de 2021. A operação dos trens pela concessionária iniciou-se em janeiro de 2022 e a empresa poderá operá-los até 2052.



Sobre a NINT

A NINT (Natural Intelligence), anteriormente conhecida como o Programa de Finanças Sustentáveis da SITAWI, é a maior prática de consultoria e pesquisa ASG na América Latina. Com uma equipe de +100 colaboradores e presença local no Brasil e América Latina, somos uma das 5 melhores casas de pesquisa socioambiental para investidores de acordo com o Extel Independent Research in Responsible Investment - IRRRI 2019. Fomos a primeira organização latino-americana a avaliar as credenciais verdes de títulos de dívida e trabalhamos na avaliação externa de mais de 170 operações de dívida ESG.

SUMÁRIO

1.	Escopo	3
2.	Opinião	6
3.	Análise da Empresa	15
4.	Green Bond/Loan Principles Form	26
5.	Anexo I - Método.....	33

1. Escopo

O objetivo deste Parecer Independente é prover uma opinião sobre o enquadramento do Green Loan Framework da ViaMobilidade - Linhas 8 e 9 para emissão de títulos e captações de empréstimos verdes. Os recursos das operações serão destinados ao reembolso e financiamento de projetos (CAPEX) já existentes ou novos relacionados à operação e a manutenção do sistema integrado de transporte ferroviário elétrico utilizado para o transporte público das linhas de trem 8-Diamante e 9-Esmeralda localizadas na região metropolitana do estado de São Paulo. Também são elegíveis investimentos em energia renovável (solar) e eficiência energética nos terminais das Linhas 8 e 9 da concessionária.

Vale comentar que a validade da concessão da ViaMobilidade é condicionante para a validade do presente parecer.

A NINT utilizou seu método proprietário de avaliação, que está alinhado com os Green Bond Principles (GBP)², Green Loan Principles (GLP)³, Climate Bonds Standards⁴, Taxonomia de Finanças Sustentáveis da União Europeia⁵ e outros padrões de sustentabilidade reconhecidos internacionalmente.

A opinião da NINT é baseada em:

Avaliação do alinhamento do Green Loan Framework da ViaMobilidade - Linhas 8 e 9 com os Green Bond Principles, Green Loan Principles e outros padrões de sustentabilidade;

- Desempenho ambiental, social e de governança corporativa (ASG) da ViaMobilidade - Linhas 8 e 9 de acordo com as suas políticas e práticas.

A análise utilizou informações e documentos fornecidos pela ViaMobilidade, alguns de caráter confidencial, pesquisa de mesa e entrevistas com equipes responsáveis nas áreas de sustentabilidade e financeira, realizadas de forma remota. Esse processo foi realizado entre outubro e dezembro de 2022.

O processo de avaliação consistiu em:

- Planejamento da avaliação
- Avaliação de risco
- Realização da avaliação, incluindo a preparação do cliente, obtenção de evidências e avaliação
- Elaboração da conclusão da avaliação
- Preparação do relatório da avaliação

² https://www.icmagroup.org/assets/documents/Sustainable-finance/2022-updates/Green-Bond-Principles_June-2022-280622.pdf

³ <https://www.lsta.org/content/green-loan-principles/>

⁴ <https://www.climatebonds.net/climate-bonds-standard-v3>

⁵ https://ec.europa.eu/info/files/200309-sustainable-finance-teg-final-report-taxonomy_en



A NINT teve acesso a todos os documentos e pessoas solicitadas, podendo assim prover uma opinião com nível razoável de asseguuração em relação a completude, precisão e confiabilidade.

O processo de avaliação foi realizado de acordo com princípios gerais relevantes e padrões profissionais de auditoria independente, e em linha com a Norma Internacional sobre Compromissos de Avaliação que não sejam auditorias ou revisões de informações financeiras históricas (ISAE 3000), Norma Internacional em Controle de Qualidade (ISQC 1, 2009) e Código de Ética para Contadores Profissionais do International Ethic Standards Board for Accountants (IESBA, 2019).

O emissor pretende obter a classificação de Títulos Verdes para futuras emissões, em linha com as melhores práticas nacionais e internacionais, como o Guia para Emissão de Títulos Verdes no Brasil 2016 (Febraban e CEBDS)⁶, a publicação ‘Não Perca Esse Bond’⁷, os Green Bond Principles, versão de junho de 2022, e de Empréstimo Verde para futuros empréstimos, em linha com os Green Loan Principles, versão de fevereiro de 2021.

⁶ <https://esg.nintgroup.com/guia-emissao-titulos-verdes-no-brasil>

⁷ <https://esg.nintgroup.com/nao-perca-esse-bond>



Declaração de Responsabilidade

A NINT (Natural Intelligence) não é acionista, subsidiária, cliente ou parte relacionada da Concessionária das Linhas 8 e 9 do Sistema de Trens Metropolitanos de São Paulo S.A. (“ViaMobilidade - Linhas 8 e 9”), da sua controladora CCR S.A., nem de suas empresas coligadas ou subsidiárias, estando apta a emitir uma opinião independente.

As análises contidas nesse parecer são baseadas em uma série de documentos, parte destes confidenciais, fornecidos pela ViaMobilidade - Linhas 8 e 9. Não podemos atestar pela completude, exatidão ou até mesmo veracidade destes. Portanto, a NINT⁸ não se responsabiliza pelo uso das informações contidas nesse parecer.

ISSO NÃO É UMA RECOMENDAÇÃO

Frisamos que todas as avaliações e opiniões indicadas nesse relatório não constituem uma recomendação de investimento e não devem ser consideradas para atestar a rentabilidade ou liquidez dos ativos.

⁸ A responsável final por esse relatório é a NINT - Natural Intelligence LTDA.




2. Opinião

Com base nos procedimentos de avaliação conduzidos e evidências obtidas, em nossa opinião, o Green Loan Framework da ViaMobilidade - Linhas 8 e 9 está em conformidade, em todos os aspectos materiais com os *Green Bond Principles*, *Green Loan Principles* e práticas confortáveis para emissão de títulos verdes e captação de empréstimos verdes. Essa conclusão é baseada nas avaliações a seguir.

A NINT utilizou seu método proprietário de avaliação, que está em conformidade com os *Green Bond Principles (GBP)* e *Green Loan Principles (GLP)*. Os GBP e GLP são diretrizes que auxiliam o mercado a compreender os pontos chave de como um produto financeiro se caracteriza como Verde. Mais detalhes sobre esses princípios podem ser encontrados no Anexo I - Método.

A aderência a esses princípios, embora seja um processo voluntário, sinaliza aos investidores, subscritores e outros agentes de mercado, que a emissora do título segue padrões adequados de desempenho em sustentabilidade e transparência. Nas subseções a seguir, analisaremos o alinhamento do Green Loan Framework da ViaMobilidade - Linhas 8 e 9 com os quatro componentes dos GBP e GLP. Essa conclusão é baseada nas avaliações a seguir:

Green Bond/Loan Principles	Resumo da análise						
<p data-bbox="229 1458 347 1518">1. Uso de recursos</p>  <p data-bbox="229 1615 357 1637">Confortável</p>	<p data-bbox="416 1151 1412 1397">Definição do uso de recursos: A ViaMobilidade - Linhas 8 e 9 é a concessionária responsável pelas linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda dos trens metropolitanos do estado de São Paulo. O contrato de concessão foi assinado em junho de 2021 e a concessionária iniciou oficialmente a operação das linhas no dia 27 de janeiro de 2022. A concessão permite a operação das linhas por 30 anos, portanto, até 2052. Nesse contexto, a concessionária elaborou um Framework para a emissão de dívidas e captação de empréstimos, com o intuito de rotular futuras emissões de dívida como verdes.</p> <p data-bbox="416 1429 1412 1644">Os recursos captados a partir das operações lastreadas no Green Loan Framework da ViaMobilidade serão utilizados para o reembolso e financiamento de bens de capital (CAPEX) da operação e manutenção do sistema integrado de transporte ferroviário elétrico utilizado para o transporte público das Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda do estado de São Paulo. Também são elegíveis investimentos em energia renovável e eficiência energética nos terminais das Linhas 8 e 9, como demonstrado na Tabela 1 a seguir.</p> <p data-bbox="587 1675 1241 1704"><i>Tabela 1 - Alinhamento do uso de recursos com os GBP/GLP</i></p> <table border="1" data-bbox="416 1727 1385 2031"> <thead> <tr> <th data-bbox="416 1727 722 1792">Alinhamento com as categorias do GBP/GLP</th> <th data-bbox="722 1727 1098 1792">Tipos de ativos elegíveis</th> <th data-bbox="1098 1727 1385 1792">Projetos elegíveis</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="416 1792 722 2031">Energia renovável</td> <td data-bbox="722 1792 1098 2031"> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="735 1845 1059 1984">Geração e uso de energia solar, inclusive geração off-grid e distribuição de energia solar nos terminais das Linhas 8 e 9 </td> <td data-bbox="1098 1792 1385 2031"> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="1118 1792 1362 1951">i. Uso de energia gerada a partir de fontes renováveis: instalação de painéis solares em terminais; <li data-bbox="1118 1951 1362 2011">ii. Implantação de usinas fotovoltaicas </td> </tr> </tbody> </table>	Alinhamento com as categorias do GBP/GLP	Tipos de ativos elegíveis	Projetos elegíveis	Energia renovável	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="735 1845 1059 1984">Geração e uso de energia solar, inclusive geração off-grid e distribuição de energia solar nos terminais das Linhas 8 e 9 	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="1118 1792 1362 1951">i. Uso de energia gerada a partir de fontes renováveis: instalação de painéis solares em terminais; <li data-bbox="1118 1951 1362 2011">ii. Implantação de usinas fotovoltaicas
Alinhamento com as categorias do GBP/GLP	Tipos de ativos elegíveis	Projetos elegíveis					
Energia renovável	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="735 1845 1059 1984">Geração e uso de energia solar, inclusive geração off-grid e distribuição de energia solar nos terminais das Linhas 8 e 9 	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="1118 1792 1362 1951">i. Uso de energia gerada a partir de fontes renováveis: instalação de painéis solares em terminais; <li data-bbox="1118 1951 1362 2011">ii. Implantação de usinas fotovoltaicas 					



<p>Eficiência energética</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Iluminação pública de LED nos terminais das Linhas 8 e 9; • Substituição eficiente de equipamentos e implantação de processos produtivos eficientes; • Aplicação de redes inteligentes (smart grids), tais como digitalização da transmissão, distribuição e demanda, automação e sistemas de gestão que resultem em sistemas de energia mais eficientes nas Linhas 8 e 9; 	<ul style="list-style-type: none"> i. Substituição de lâmpadas convencionais por tecnologia LED; ii. Implementação de Inversores Regenerativos de Tração iii. Automação da iluminação de estações e terminais iv. Manutenção de redes aéreas, subestações, centros de distribuição, sistemas de energia.
<p>Transporte Limpo</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Uso de veículos elétricos para uso em transporte público; construção e operação de ferrovias; infraestrutura para veículos limpos 	<ul style="list-style-type: none"> i. Aquisição de novos trens elétricos (fabricados no Brasil); ii. Manutenção, compra ou custeio operacional com trilhos ferroviários eletrificados; iii. Construção de novas estações e modernização de algumas estações existentes

Fonte - Elaboração própria a partir do Framework da ViaMobilidade

Os recursos das operações baseadas no Framework serão alocados de acordo com o cronograma de CAPEX da concessionária. Para reembolso, serão elegíveis os gastos que tenham ocorrido em prazo igual ou inferior a 24 meses da data de cada operação. A alocação total dos recursos da operação ocorrerá em até 60 meses da data de cada emissão de cada dívida e/ou captação de empréstimo. Frisa-se que o prazo de alocação dos recursos respeitará o vencimento das respectivas operações.

Os GBP reconhecem explicitamente o transporte limpo, a energia renovável e a eficiência energética como categorias de projetos elegíveis para caracterização como Título Verde.

A *Climate Bonds Taxonomy* provê definições gerais para emissoras sobre quais tipos de projetos estariam aptos a receber a titulação verde. A categoria de projeto relacionado transporte público de passageiros a partir de trens está incluída nas definições da *Climate Bonds Taxonomy*⁹, englobando as atividades listadas abaixo. A NINT é da opinião que os projetos elegíveis listados na Tabela 1 são contemplados nos dois itens:

- 1) Material rodante e veículos para transporte público eletrificado, como trilhos, bondes, tróleis e teleféricos;
- 2) Infraestrutura dedicada ao transporte público eletrificado.

⁹ https://www.climatebonds.net/files/files/Taxonomy/CBI_Taxonomy_Tables-08A%20%281%29.pdf




	<p>O critério de Transporte de Baixo de Carbono da CBI¹⁰ considera automaticamente elegíveis para rotulagem verde transportes majoritariamente elétricos, movidos a hidrogênio ou outros que possuam zero emissões diretas no transporte. Do mesmo modo, a Taxonomia CBI considera os projetos de energia renovável, como a solar, elegíveis à emissão de títulos climáticos.</p> <p>Já a Taxonomia da União Europeia¹¹ considera o transporte público como substancial para a mitigação e adaptação das mudanças climáticas, e os investimentos em energia solar como contribuintes para a mitigação das mudanças climáticas.</p> <p>Adicionalmente, de acordo com a publicação ‘Não Perca Esse Bond’ (2018)¹² a infraestrutura ferroviária eletrificada está alinhada a um cenário de 1,5°C de aumento da temperatura global, com um potencial de 80-95% de redução da emissão de GEE quando comparado a rodovias. Considerando o impacto indireto do consumo de eletricidade, a eletrificação também traz uma redução adicional de 19% a 33% na emissão de GEE.</p> <p>Quanto aos investimentos em energia renovável, de acordo com a publicação, os investimentos em energia solar estão alinhados a um cenário de mudança climática de 1,5°C, uma vez que apresentam reduções superiores a 90% quando comparados com fontes tradicionais como termelétricas a combustíveis fósseis. E, portanto, são elegíveis à emissão de títulos verdes.</p> <p>Ativos e projetos de iluminação eficiente são também listados na publicação ‘Não Perca Esse Bond’ (NPEB) como alinhados em direção a uma economia de baixo carbono (cenário de 2°C das mudanças climáticas). De acordo com a publicação, projetos e ativos que trazem reduções de emissões incrementais, de até 20% ao longo do seu ciclo de vida, atendem a política de redução de emissões, estando alinhados ao compromisso brasileiro (Contribuições Nacionalmente Determinadas, NDC do acrônimo em inglês) com o Acordo de Paris.</p> <p>Ademais, os projetos também estão alinhados aos objetivos de desenvolvimento sustentável (ODS) da ONU, nomeadamente, 7 (‘Energia Limpa e Acessível’), 9 (‘Indústria, Inovação e Infraestrutura’), 11 (‘Cidades e comunidades sustentáveis’) e 13 (‘Ação contra a mudança global do clima’) e as seguintes metas:</p> <p>7.2 - “Até 2030, aumentar substancialmente a participação de energias renováveis na matriz energética global”</p> <p>7.3 - “Até 2030, dobrar a taxa global de melhoria da eficiência energética”</p> <p>9.1 - “Desenvolver infraestrutura de qualidade, confiável, sustentável e resiliente, incluindo infraestrutura regional e transfronteiriça, para apoiar o desenvolvimento econômico e o bem-estar humano, com foco no acesso equitativo e a preços acessíveis para todos”</p> <p>11.2 - “Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos”</p>
--	--

¹⁰ https://www.climatebonds.net/files/files/CBI%20Transport%20Criteria%20document_Aug2022%281%29.pdf

¹¹ https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/business_economy_euro/banking_and_finance/documents/200309-sustainable-finance-teg-final-report-taxonomy_en.pdf

¹² <https://esg.nintgroup.com/nao-perca-esse-bond>



	<p>13.2 - “Integrar medidas da mudança do clima nas políticas, estratégias e planejamentos nacionais”</p> <p>Nível de alinhamento com as melhores práticas: O uso de recursos do Framework está alinhado aos principais standards de rotulagem verde. Para reembolso, são elegíveis os gastos que tenham ocorrido em até 24 meses de cada operação. A alocação total dos recursos das operações baseadas no Framework deve ocorrer dentro de 60 meses da emissão das dívidas e/ou captação de empréstimos e durante a vigência das respectivas operações. Dessa forma, o Princípio 1 dos <i>Green Bond Principles (GBP)</i> e <i>Green Loan Principles (GLP)</i> é considerado Confortável.</p>
<p>2. Processo de seleção e avaliação de projetos</p> 	<p>Alinhamento com estratégia do emissor: A ViaMobilidade - Linhas 8 e 9 é uma empresa do Grupo CCR. Por meio de sua Política de Gestão Integrada, a concessionária se compromete com a proteção do meio ambiente - incluindo a prevenção da poluição, o uso sustentável dos recursos e a atuação com responsabilidade social¹³. Em seu website, a ViaMobilidade define como objetivo desenvolver o seu negócio preservando o meio ambiente e a qualidade de vida da população de São Paulo¹⁴.</p> <p>Os investimentos nas Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda são feitos pela concessionária ViaMobilidade Linhas 8 e 9 e pelo Governo do Estado de São Paulo. O contrato de concessão, que teve início em janeiro de 2022¹⁵, prevê que a ViaMobilidade-Linhas 8 e 9 invista em manutenção, conservação, melhorias, requalificação, adequação e expansão das linhas ao longo dos 30 anos de contrato. Portanto, até 2052.</p> <p>Conforme o contrato de concessão, a Via Mobilidade - Linhas 8 e 9 deverá renovar a frota dos trens e realizar extensões nas linhas. Na Linha 8-Diamante, atualmente com 41,6km de extensão, o contrato prevê melhorias nas 22 estações já existentes e a construção de duas. A Linha 9 - Esmeralda, com 31,8km de extensão e 18 estações também terá sua extensão ampliada para 37,3km e mais três estações¹⁶.</p> <p>Assim, considerando o objetivo de sustentabilidade da ViaMobilidade-Linhas 8 e 9, bem como os projetos de extensão e melhorias nas linhas ferroviárias no âmbito do contrato de concessão, a NINT é da opinião de que o Framework e as emissões que nele serão baseadas estão alinhadas com a estratégia do emissor.</p> <p>Processo de seleção e avaliação dos projetos: A ViaMobilidade-Linhas 8 e 9 possui um processo para aprovação do orçamento que é composto por representantes dos seguintes departamentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. Finanças (Planejamento e Controle) da Unidade; ii. Áreas técnicas - GBS (Global Business Services), Engemob¹⁷ (centro de engenharia de Mobilidade Urbana) e demais áreas da unidade;

¹³ https://www.viamobilidade.com.br/assets/viamobilidade/ccr-viamobilidade/public/media/arquivos/sistema%20de%20gest%C3%A3o%20integrada/Cartaz_SGI_ViaMobilidade_8_9.pdf

¹⁴ <https://www.viamobilidade.com.br/nos/sustentabilidade>

¹⁵ <https://diariodotransporte.com.br/2022/01/22/resolucao-da-stm-autoriza-a-viamobilidade-a-assumir-controle-total-da-operacao-das-linhas-8-e-9-da-cptm-a-partir-de-27-de-janeiro/>

¹⁶ <https://www.viamobilidade.com.br/nos/investimentos>

¹⁷ De acordo com a ViaMobilidade, a Engemob é um centro de competência específico para a engenharia de Mobilidade Urbana, sendo responsável pelas atividades de engenharia da ViaMobilidade 8 e 9. A Engemob está estruturada em uma diretoria e 5 gerências: (i) Engenharia de Operação e Performance, voltada para a operação e atendimento; (ii) Engenharia de Sistemas, voltada para a Manutenção; (iii) Engenharia de Implantação e Civil, voltada para os projetos de implantação nas Unidades e obras Civas; e (iv) Gestão de Projetos, voltada para gerência específica de grandes projetos e o controle deles. A Engemob não possui um CNPJ específico e seus colaboradores estão registrados nas unidades de Mobilidade.



	<p>iii. Diretoria da Unidade</p> <p>Anualmente, a ViaMobilidade atualiza o orçamento para os próximos 5 anos. Nesse processo, as áreas técnicas da Unidade seguem premissas corporativas para construir a base orçamentária, a qual é posteriormente validada e aprovada pela gestão responsável. Então, as projeções orçamentárias são submetidas para avaliação da área de Planejamento e Controle da Unidade, responsável pela consolidação de todos os investimentos. Por último, a base orçamentária é encaminhada para avaliação e aprovação da Diretoria da Unidade.</p> <p>Os projetos que receberão os recursos das operações lastreadas no Framework serão pré-selecionados pela área técnica, área de ESG e Departamento de Finanças da ViaMobilidade - Linha 8 e 9.</p> <p>Após a deliberação com as áreas técnicas, finanças e diretoria da unidade, os projetos selecionados no orçamento são incorporados à projeção final da unidade com todos os demais itens que compõe o orçamento e seguem o fluxo de apresentação orçamentária.</p> <p>O ciclo orçamentário é todo elaborado pela Unidade e, no âmbito das operações baseadas no Framework, o orçamento é também avaliado pela área de Finanças Corporativas da CCR Holding. A consolidação e validação final são feitas pelo Planejamento Corporativo da CCR Holding.</p> <p>Após aprovadas pelo Planejamento Corporativo da CCR Holding, as projeções orçamentárias são apresentadas para avaliação e aprovação do Conselho de Administração (CAD).</p> <p>Vale ressaltar que as etapas de filtro dentro do ciclo de aprovação orçamentária, que visam garantir a alocação de recursos verdes nos projetos elegíveis, se restringem à Unidade.</p> <p>Alinhamento com standards de rotulagem: O critério de ‘Transporte de Baixo Carbono’ da Climate Bonds Initiative (CBI) considera transportes elétricos de passageiros como <u>automaticamente elegíveis</u>¹⁹. A Taxonomia da UE²⁰ também considera elegíveis os transportes públicos urbanos que tenham zero-emissões diretas, como metrô, trens, ônibus, etc.</p> <p>Para projetos de energia renovável, de acordo com os critérios da energia solar da CBI²¹, são elegíveis as instalações de geração de energia solar onshore e infraestrutura associada²² e os projetos de energia solar não podem ter mais do que 15% de back up de energia proveniente de combustíveis fósseis. Já a Taxonomia da UE considera elegível a geração de eletricidade a partir de células fotovoltaicas, desde que as instalações operem com emissões do ciclo de vida abaixo de 100gCO₂e/kWh, chegando a emissões líquidas de 0gCO₂e/kWh em 2050.</p> <p>A ViaMobilidade pretende instalar painéis solares para a geração de eletricidade que será utilizada nas próprias estações em itens como as escadas rolantes. Dessa forma, a NINT entende que os projetos elegíveis segundo o Green Loan Framework da ViaMobilidade estão alinhados aos critérios CBI e a Taxonomia da UE.</p>
--	---

¹⁹ <https://www.climatebonds.net/standard/transport>

²⁰ https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/business_economy_euro/banking_and_finance/documents/200309-sustainable-finance-teg-final-report-taxonomy-annexes_en.pdf

²¹ <https://www.climatebonds.net/standard/solar>

²² https://www.climatebonds.net/files/files/Sector%20Criteria%20-%20Solar%20v2_2.pdf



Em relação aos benefícios diretos gerados pela concessão, além da geração de empregos diretos e indiretos, a ViaMobilidade estima que, até 2051, sejam atendidos 1.139 mil passageiros por dia. Para fins de comparação, desde o início da operação das linhas, em 27 de janeiro de 2022, foram transportados 769 mil passageiros/por dia.

‘Do no significant harm (DNSH)’ e salvaguardas ambientais mínimas: A Taxonomia de Finanças Sustentáveis da União Europeia²³ define que uma atividade econômica deve ser considerada como significativamente danosa à adaptação às mudanças climáticas quando “a atividade levar a um aumento do impacto adverso ao clima no cenário atual e esperado, sobre si mesmo ou para outras pessoas, natureza e ativos”.

Nesse sentido, a Taxonomia define critérios de adaptação para que os ativos elegíveis não causem danos ambientais significativos (“*Do no significant harm assessment - DNSH*”). Segundo as diretrizes DNSH da Taxonomia, o principal dano potencial de transporte público terrestre são:

- Emissões atmosféricas diretas de gases de escape dos motores de combustão interna e material particulado
- Emissões de ruído
- Geração de resíduos (perigosos e não perigosos) durante a manutenção e descomissionamento de veículos ou material rodante


As licenças e autorizações ambientais emitidas pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB) para a operação das linhas 8 e 9 pela ViaMobilidade estão vigentes. Para mitigar os impactos associados à implantação de melhorias, reformas e operação das linhas de trens metropolitanos, a concessionária deve cumprir com as condicionantes e compromissos de recuperação ambiental perante o órgão ambiental (CETESB). As medidas a serem adotadas para minimização dos impactos incluem o controle da geração de ruídos, vibração e poeira, sinalização adequada das obras, projetos de recuperação ambiental e outros. (Mais detalhes sobre as licenças e medidas de mitigação são apresentados na seção [3. Análise da Empresa](#) deste relatório).


Como os trens da ViaMobilidade - Linhas 8 e 9 são elétricos, não há a emissão direta de gases associados à sua operação. No âmbito das práticas de gestão ambiental, por meio da [Política de Meio Ambiente](#) do Grupo CCR, a concessionária se compromete a atender as condicionantes das licenças; garantir a implementação do Programa de Controle e Gerenciamento de Ruído e Vibração; fazer a gestão do Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS); gerenciar a coleta seletiva das unidades de trabalho; promover a destinação de resíduos de interesse ambiental; monitorar as fontes emissoras de Gases de Efeito Estufa e fomentar as iniciativas que promovam a redução desses gases; implementar um Sistema de Gestão Ambiental baseado na norma ISO 14.001, dentre outros.

Em relação à saúde e segurança ocupacional, a concessionária possui um Programa de Gerenciamento de Riscos, Plano de Atendimento a Emergências (PAE) e realiza treinamentos periódicos com os colaboradores próprios e terceirizados. Dentre os treinamentos, pode-se citar a simulação da condução de trem utilizando óculos de realidade virtual e treinamentos diurnos. Além disso, os trens foram equipados com sistemas de detecção de fadiga, com implantação de câmeras frontais internas e faciais que detectam distrações, sonolências e uso de dispositivos portáteis pelo condutor (mais detalhes na seção [3. Análise da empresa](#)’).

²³ https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/business_economy_euro/banking_and_finance/documents/200309-sustainable-finance-teg-final-report-taxonomy-annexes_en.pdf



	<p>Também foi realizada uma pesquisa de controvérsias envolvendo a ViaMobilidade-Linhas 8 e 9 e os projetos elegíveis. Foram identificados eventos associados à interrupção dos serviços, falhas nos processos de saúde e segurança ocupacional e um caso de assédio sexual por um usuário do trem. A companhia apresentou ações e campanhas que tem realizado para evitar a reincidência desses casos. As controvérsias estão detalhadas na seção '3. Análise da empresa' deste relatório.</p> <p>Nível de alinhamento com as melhores práticas: O Framework está alinhado com a estratégia de sustentabilidade da concessionária. Além disso, os critérios de elegibilidade dos projetos elegíveis estão alinhados aos parâmetros estabelecidos pela Taxonomia CBI, Taxonomia de Finanças Sustentáveis da União Europeia e outras referências da literatura nacional e internacional. Foram identificadas controvérsias recentes envolvendo a ViaMobilidade -Linhas 8 e 9. A concessionária demonstrou estar atuando para evitar que esses casos ocorram novamente. Portanto, o princípio 'Processo de seleção e avaliação de projetos' é classificado como Confortável.</p>
<p>3. Gestão de recursos</p> 	<p>Gestão dos recursos: O Departamento Financeiro da ViaMobilidade - Linhas 8 e 9 será responsável pela gestão dos recursos das operações baseadas no Green Loan Framework.</p> <p>Os recursos serão mantidos em contas de livre movimentação da própria ViaMobilidade. Para reembolso, são elegíveis os gastos de CAPEX que tenham ocorrido em prazo igual ou inferior a 24 meses de cada operação. A alocação total dos recursos ocorrerá em até 60 meses da data de cada emissão de dívida e/ou captação de empréstimo, desde que o prazo de vencimento da respectiva operação esteja vigente.</p> <p>Os documentos das operações, que usarão o Framework como referência, incluirão cláusulas de vencimento antecipado ou outras penalidades caso os recursos não sejam alocados na destinação definida em cada instrumento.</p> <p>De acordo com o Framework, caso a Via Mobilidade - Linhas 8 e 9 pretenda fazer a emissão de uma debenture incentivada, é necessário que o projeto de investimento seja considerado como prioritário na forma regulamentada pelo Poder Executivo Federal. Após a emissão, a Via Mobilidade - Linhas 8 e 9 terá que comprovar a alocação de recursos no projeto, conforme o estabelecido na Lei Federal 12.431/2011.</p> <p>Não há um prazo definido para o redirecionamento dos recursos caso os projetos deixem de atender aos critérios de elegibilidade definidos no Framework. Nesses casos, os recursos das operações serão aplicados nos instrumentos financeiros temporários até que sejam definidos novos projetos elegíveis. Vale frisar que o redirecionamento dos recursos para outros projetos elegíveis deve ocorrer antes do vencimento de cada operação.</p> <p>Recursos temporariamente não alocados nos projetos: Conforme a Política de Aplicações Financeiras do Grupo CCR, o grupo prioriza a segurança na aplicação dos recursos financeiros, buscando a preservação de capital e os custos de liquidez. Cabe à Diretoria de Finanças, junto com a equipe de Tesouraria, executar a gestão de caixa em conformidade com a Política, acompanhar o desempenho dos fundos de investimento, dentre outros.</p> <p>Os recursos das operações lastreadas no Framework temporariamente não direcionados para os projetos elegíveis serão alocados nos seguintes instrumentos financeiros, de acordo com a Política de Aplicações Financeiras da CCR:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> i. Letras Financeiras do Tesouro (LFTs), que são títulos de taxa flutuante do governo brasileiro; ii. Operações compromissadas com lastro em títulos públicos e liquidez diária; iii. CDBs (Certificados de Depósitos Bancários) com liquidez diária de instituições financeiras aprovadas pelo Conselho de Administração da empresa <p>Tendo em vista que os recursos temporariamente não direcionados para os projetos serão alocados em investimentos baixo risco e alta liquidez, o risco de contaminação dos recursos rotulados em atividades não elegíveis sob o Framework, e que financiem atividades carbono intensivas é mitigado.</p> <p>Nível de alinhamento com as melhores práticas: Considerando que os recursos das operações baseadas no Framework não serão mantidos em contas exclusivas; que o prazo para alocação futura de recursos nos projetos elegíveis não está limitado a 24 meses das operações; e que não há um prazo definido para o redirecionamento de recursos rotulados para projetos elegíveis, o princípio ‘Gestão de Recursos’ é classificado como Confortável.</p>																				
<p>4. Relato</p> 	<p>A ViaMobilidade publicará relatórios sobre as operações lastreadas em seu Green Loan Framework anualmente, até a alocação total dos recursos. O Framework e o relatório de impacto serão disponibilizados no site da ViaMobilidade com os seguintes indicadores financeiros e de benefícios ambientais:</p> <p>A. Indicadores financeiros de relato:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. Número de beneficiários (usuários dos trens das linhas 8 e 9); ii. Número de operações verdes lastreadas no Framework; iii. Desembolso por categoria verde elegível; iv. Tíquete médio dos empréstimos verdes; v. Instrumentos financeiros em que os recursos estão temporariamente alocados (em R\$ e %) vi. Percentual de recursos alocados em reembolso; <p>B. Indicadores de benefícios ambientais</p> <p><i>Tabela 2 - Indicadores de benefícios ambientais</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Categoria elegível</th> <th>Indicadores</th> <th>Unidade de medida</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Energia renovável</td> <td>Capacidade das plantas de energia renovável construídas ou reabilitadas</td> <td>MW</td> </tr> <tr> <td>Energia renovável gerada anualmente</td> <td>MWh/GWh (eletricidade) ou GJ/TJ (outra energia)</td> </tr> <tr> <td>Emissões anuais de GEE reduzidas ou evitadas</td> <td>Toneladas de CO2 equivalente</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Eficiência energética</td> <td>Redução anual no consumo de energia</td> <td>MWh/GWh (eletricidade) ou GJ/TJ (outra energia)</td> </tr> <tr> <td>Emissões anuais de GEE reduzidas ou evitadas</td> <td>Toneladas de CO2 equivalentes</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Transporte Limpo</td> <td>Extensão dos projetos de transporte limpo</td> <td>Km</td> </tr> <tr> <td>Medida de tráfego de transporte limpo (passageiro e frete)</td> <td>gCO2eq por passageiro por km</td> </tr> </tbody> </table>	Categoria elegível	Indicadores	Unidade de medida	Energia renovável	Capacidade das plantas de energia renovável construídas ou reabilitadas	MW	Energia renovável gerada anualmente	MWh/GWh (eletricidade) ou GJ/TJ (outra energia)	Emissões anuais de GEE reduzidas ou evitadas	Toneladas de CO2 equivalente	Eficiência energética	Redução anual no consumo de energia	MWh/GWh (eletricidade) ou GJ/TJ (outra energia)	Emissões anuais de GEE reduzidas ou evitadas	Toneladas de CO2 equivalentes	Transporte Limpo	Extensão dos projetos de transporte limpo	Km	Medida de tráfego de transporte limpo (passageiro e frete)	gCO2eq por passageiro por km
Categoria elegível	Indicadores	Unidade de medida																			
Energia renovável	Capacidade das plantas de energia renovável construídas ou reabilitadas	MW																			
	Energia renovável gerada anualmente	MWh/GWh (eletricidade) ou GJ/TJ (outra energia)																			
	Emissões anuais de GEE reduzidas ou evitadas	Toneladas de CO2 equivalente																			
Eficiência energética	Redução anual no consumo de energia	MWh/GWh (eletricidade) ou GJ/TJ (outra energia)																			
	Emissões anuais de GEE reduzidas ou evitadas	Toneladas de CO2 equivalentes																			
Transporte Limpo	Extensão dos projetos de transporte limpo	Km																			
	Medida de tráfego de transporte limpo (passageiro e frete)	gCO2eq por passageiro por km																			

	Consumo anual de combustível fóssil evitado	Litros/ano (GJ/ano)
	Emissões anuais de GEE reduzidas ou evitadas	Toneladas de CO2 equivalente
<i>Fonte - Framework ViaMobilidade</i>		
<p>A Concessionária não se comprometeu a realizar um relato prévio, contendo as categorias de projetos que receberão os recursos das operações, antes de cada emissão e/ou captação de empréstimo baseado no Framework.</p> <p>Até a alocação total dos recursos, as operações lastreadas no Framework da ViaMobilidade serão verificadas anualmente por uma terceira parte. Os pareceres independentes de pré-emissão e de verificação anual (pós-emissão) serão disponibilizados publicamente no website da ViaMobilidade.</p> <p><u>Nível de alinhamento com as melhores práticas:</u> Em termos de conteúdo de informações financeiras e de impacto, e publicidade do Framework, foi identificada somente uma lacuna em relação ao não comprometimento do relato prévio antes de cada emissão e/ou captação de empréstimo. As operações lastreadas no Framework serão verificadas anualmente por uma terceira parte, e os pareceres independentes de verificação anual serão disponibilizados no website da companhia. Portanto, o item 'Relato' (<i>Green Bond/Loan Principle 4</i>) é <u>Confortável</u>.</p>		

Equipe técnica responsável


Serena Canjani
 Analista Sênior
serena.canjani@nintgroup.com


Isabela Coutinho
 Coordenadora ESG
isabela.coutinho@nintgroup.com


Cristóvão Alves
 Revisor e Controle de Qualidade
crystovao.alves@nintgroup.com

Rio de Janeiro, 02/12/2022



3. Análise da Empresa

Esta seção tem como objetivo avaliar as políticas e práticas da emissora, bem como a gestão socioambiental de seus ativos. Trata-se de identificar se os planos e programas implementados são capazes de medir, prevenir, mitigar e compensar eventuais impactos negativos. Dessa maneira, é possível confirmar a capacidade da emissora de contribuir para o desenvolvimento sustentável de maneira consistente. Além disso, também foram pesquisadas controvérsias sociais e ambientais envolvendo a empresa.

A ViaMobilidade - Linhas 8 e 9 é a concessionária responsável pela operação e manutenção das Linhas 8-Diamante e 9-Esmalda de trens metropolitanos de São Paulo. O acionista majoritário da ViaMobilidade - Linhas 8 e 9 é o Grupo CCR, o qual detém 80% de participação acionária sobre a companhia. Os 20% restantes são de propriedade da RuasInvest Participações S.A.²⁴ (Figura 1).

Figura 1 - Estrutura acionária ViaMobilidade - Linhas 8 e 9

ViaMobilidade linhas 8 e 9



Fonte - ViaMobilidade

O contrato de concessão da ViaMobilidade - Linhas 8 e 9 com o Governo do Estado de São Paulo permite a operação e manutenção das linhas 8 e 9 de trens por 30 anos²⁵. Atualmente, a frota das linhas 8 e 9 é diversificada, com trens de 4 a 8 carros de diferentes séries. Conforme o contrato de concessão, a ViaMobilidade - Linhas 8 e 9 deverá renovar a frota de trens, com 8 carros cada trem. A nova frota será composta pela Série 8900 e operará com o Controle Automático de Trem (ATC) da empresa Alstom.

Os trens são fabricados em aço inoxidável, o que garante boa durabilidade - dado que as caixas duram mais de 40 anos - e, se comparados com os modelos de aço carbono, são mais leves e consomem menos energia. A capacidade total de cada trem é de 2.600 passageiros. Os trens também possuem tecnologias como contagem de passageiros,

²⁴ <https://www.viamobilidade.com.br/nos/estrutura-acionaria>

²⁵ <https://www.viamobilidade.com.br/nos/empresas>



mapas dinâmicos de linhas, detectores e extintores de incêndio e monitores e vigilância por vídeo²⁶.

ASPECTO AMBIENTAL

Mudanças Climáticas: De acordo com a matriz de materialidade do Grupo CCR - holding controladora da ViaMobilidade - Linhas 8 e 9 -, no pilar ambiental as ações do grupo devem concentrar-se nas mudanças climáticas e na associação da biodiversidade e solo.

Em relação às mudanças climáticas, o Grupo CCR possui a Política Corporativa de Mudanças Climáticas, vigente desde 2016, por meio da qual a empresa se compromete a apurar e publicar anualmente o Inventário de Emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) e submetê-lo à verificação assegurada; incorporar a análise das emissões de GEE na cadeia de fornecedores e prestadores de serviços; promover e incentivar a inovação tecnológica utilizando energias renováveis, assim como financiar pesquisas e desenvolvimento de tecnologias para a redução das emissões de GEE na cadeia de ativos do Grupo, dentre outros²⁷.

Em 2021, o Grupo iniciou o Plano de Descarbonização. Em 2022, a CCR construirá metas Science-Based Targets (SBTs) as quais serão divulgadas posteriormente por meio de compromisso público.

Sistema de gestão ambiental, licenças e autorizações ambientais: Além das mudanças climáticas, a Política de Meio Ambiente (NOR 065) do Grupo, aprovada em maio de 2021 e válida até 2023, estabelece e define papéis na gestão dos procedimentos socioambientais, incluindo a gestão das licenças e acompanhamento legal dos contratos de concessão.

Quanto ao licenciamento de suas operações, a ViaMobilidade-Linhas 8 e 9 possui todas as licenças ambientais de operação (LO) vigentes emitidas pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB).

Tabela 3 - Licenças de Operação

Empreendimento	Licença	Data da emissão	Validade	Caracterização do empreendimento
Linha 9 - Esmeralda (Trecho Grajaú - Mendes)	Licença Ambiental de Operação (LO) N°2625	09/08/2021	09/08/2026	Reativação do serviço ferroviário do Trecho Grajaú - Mendes da Linha 9 - Esmeralda da CPTM, com extensão de 2,4 km, incluindo a implantação de via férrea, construção da Estação Mendes / Vila Natal, pátio de estacionamento de trens Grajaú, subestação de energia, dispositivos de transposição da faixa ferroviária, conexão com o sistema viário adjacente e sistema de circulação viária no entorno da Estação Mendes / Vila Natal.

²⁶ <https://www.viamobilidade.com.br/nos/trens-e-sistemas>

²⁷ <https://www.grupoccr.com.br/assets/grupoccr/files/misc/Politica%20MC.pdf>



Linha 8 - Diamante	Licença Ambiental de Operação de Regularização Retificatória (LOR) Nº 2555	26/01/2022	19/06/2025	Linha 8 - Diamante em trecho entre as estações Júlio Prestes e Amador Bueno, com extensão total de 41,8km, contemplando vias permanentes, 22 estações e instalações associadas (subestações, pátios, oficinas, áreas de apoio e demais instalações).
Linha 9 - Esmeralda	Licença Ambiental de Operação de Regularização Retificatória (LOR) Nº 2558	26/01/2022	10/08/2025	Linha 9 - Esmeralda, em trecho entre o km 13+200 e o km 42+100, com extensão total de 28,9 km, contemplando vias permanentes, 17 estações e instalações associadas (subestações, pátio, cabines seccionadoras e demais instalações).

Fonte - ViaMobilidade

A concessionária também apresentou o Parecer Técnico da CETEB nº207/22/IE, de 05/08/2022, acerca da necessidade de licenciamento ambiental das obras de melhorias nas Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda nos municípios de São Paulo, Osasco, Barueri, Jandira, Carapicuíba e Itapevi. As obras de melhorias englobam a reforma de estações, aprimoramento dos níveis de acessibilidade de algumas estações, readequações de pátio e passagem, melhorias nos sistemas de ventilação, revisão dos sistemas de combate a incêndio e de captação de águas pluviais, entre outras obras pontuais e de baixa complexidade.

De acordo com o Parecer Técnico da CETESB, as interferências socioambientais potenciais dessas obras estão relacionadas à proximidade de áreas de proteção ambiental, de terras indígenas, áreas de captação de água e da existência de áreas contaminadas na área de influência direta (AID) do empreendimento. Algumas das intervenções são apresentadas na Tabela 4 a seguir.

Tabela 4 - Obras e potenciais interferências ambientais (Linhas 8 e 9)

Licença Ambiental	Obras	Intervenções	Potenciais interferências socioambientais
LOR 2555	Linha 8 - reforma da estação Sta. Terezinha (Carapicuíba)	<ul style="list-style-type: none"> - Obras em áreas edificadas (sanitários, elevador, escadas, reparos); - Requalificação do entorno (passarela); - Coleta de esgotos (minimamente fossa séptica); 	<ul style="list-style-type: none"> - Intercepta afluente do rio Cotia (canalizado); - 40 m do limite da APA Várzea do Tietê;
LOR 2555	Linha 9 - ampliação da estação Imperatriz Leopoldina (São Paulo)	<ul style="list-style-type: none"> - Acessos (adequação travessias, inclusão elevadores); - Áreas edificadas (sanitários, elevadores, bilheteria, plataforma, calçada) 	<ul style="list-style-type: none"> - Área contaminada na AID; - 6,8 Km da Terra Indígena de Jaraguá;
LOR 2555	Linha 8 - Reforma da estação Comandante Sampaio (Osasco)	<ul style="list-style-type: none"> - Acessos (elevadores, escadas rolantes); - Áreas edificadas (reformas de sanitários, salas técnicas) - Rede de esgoto (ligada à Sabesp); - Requalificação do entorno (passeios, acessos, escadas, semáforos, ponto de ônibus, banca de jornal) 	<ul style="list-style-type: none"> - Área contaminada na AID; - 75 m do limite da APA Várzea do Rio Tietê; - 7,9 Km da terra Indígena de Jaraguá;



LOR 2558	Linha 9 - Reforma da Estação Santo Amaro	<ul style="list-style-type: none"> - Áreas edificadas (combate a incêndios, acessibilidade); - Rede de esgotos (ligação com interceptor da SABESP) 	<ul style="list-style-type: none"> - Montante 1,6 m da captação no rio Guarapiranga; - Área contaminada na AID; - Área de processo minerário (areia); - 0,83 ha intervenção em APP; - Estação tombada pelo CONPRESP
----------	--	--	--

Fonte - Parecer Técnico CETESB N°207/22/IE

Conforme o Parecer Técnico N°207/22/IE da CETESB, as intervenções não requerem licenciamento ambiental. Isso porque são atividades de adequação e modernização previstas no Edital de Concessão das linhas de trem e necessárias ao bom desempenho da malha ferroviária da metrópole; serão obras implantadas em áreas antropizadas, dentro da faixa de domínio já estabelecida e modificada; não são esperadas interferências nas áreas sensíveis, como a APA Várzea do Tietê e Terra Indígena de Jaraguá, por conta do pequeno porte das obras e distância em relação às áreas.

O parecer recomenda, no entanto, que sejam realizadas medidas para o controle ambiental das obras e minimização dos impactos aos usuários das linhas, tais como sinalização das obras, controle da geração de ruídos, vibração e poeira.

Para os locais em que será necessária a supressão de indivíduos arbóreos, a ViaMobilidade apresentou os respectivos pareceres técnicos, autorizações de supressão vegetal e termo de compromisso de recuperação ambiental, descritos na Tabela 5 a seguir.

Tabela 5 - Medidas de compensação ambiental Linhas 8 e 9

Processo		Impacto 92/2022 (e-ambiente CETESB.032479/2022-34)	
Documentos	Parecer Técnico N°003/22/ILT	Autorização N°60643/2022	Termo de compromisso de recuperação ambiental (TCRA) N°60522/2022
Descrição	Para as obras previstas na Linha 8, foi solicitada Autorização de Supressão de Vegetação para 71 indivíduos arbóreos isolados (20 nativos e 51 exóticos) e intervenção em APP (0,039 ha) Medidas de compensação: Projeto de Restauração Ecológica de 1,019 ha (SARE n° 39628)	Autorização para intervenção em área de preservação permanente (APP) em área de 0,039 ha e corte de árvore isolada (20 unidades) em área comum não protegida	Compensação intervenções ASVs Linhas 8 e 9 ViaMobilidade Medidas de compensação: Implantar o Projeto de Restauração Ecológica (SARE n°39628) e apresentar os respectivos relatórios comprobatórios da implantação e de acompanhamento
Processo		Impacto 93/2022 (e-ambiente CETESB.032478/2022-73)	
Documentos	Parecer Técnico N°004/22/ILT	Autorização N°60659/2022	Termo de Compromisso de Recuperação Ambiental (TCRA) N°60643/2022
Descrição	Para as obras previstas na Linha 9, foi solicitada Autorização de supressão de 6 indivíduos isolados de espécies nativas e	Autorização para corte de 6 indivíduos arbóreos e intervenção em área de preservação	Medidas de compensação: A concessionária ViaMobilidade- Linhas 8 e 9 propôs que as compensações fossem descontadas do banco de áreas vinculado ao TCRA n° 60522/2022, firmado no



intervenção em APP (0,124 ha)	permanente (APP) de 0,124 ha.	âmbito do Processo de ASV das obras de melhorias na Linha 8 - Diamante (Processo Impacto 92/2022; e-ambiente CETESB.032479/2022-34). Dessa forma, o TCRA N°60643/2022 está vinculado ao TCRA n°60522/2022 e, portanto, deverão ser compensados 0,029ha
Medidas de compensação: A compensação florestal necessária para as obras de melhorias na estação Grajaú e para a implantação de passarela na estação Villa Lobos é de 0,029ha.		

Fonte - CETESB e ViaMobilidade -Linhas 8 e 9

A ViaMobilidade também apresentou a autorização do Departamento do Patrimônio Histórico 6025.2022/0009792-1 (Reforma em Bem Tombado e Área Envoltória) publicada no Diário Oficial da cidade de São Paulo, no dia 14 de setembro de 2022. Referente a esse mesmo processo, também foi apresentado o encaminhamento da Secretaria Municipal de Cultura (SMC) (Encaminhamento SMC/DPH-NPRC N° 068418517) de 05 de agosto de 2022. A autorização refere-se ao pedido de reforma da Estação Ferroviária Santo Amaro (Linha 5 - Lilás e 9 - Esmeralda), bem tombado pela Resolução n°29/CONPRESP²⁸/2018, sob as seguintes condições: (i) apresentação de proposta de conservação dos painéis artísticos de autoria da arquiteta Odiléa Toscano; (ii) apresentação da especificação técnica - inclusive de cores - das tintas a serem utilizadas nos caixilhos, escadas e placas de vedação da estação, que devem ser compatíveis com os materiais que compõem esses elementos.

ASPECTO SOCIAL

Saúde e segurança ocupacional: Conforme a matriz de materialidade do Grupo, no aspecto social, os principais temas são a segurança dos colaboradores e clientes, o ambiente de trabalho, a qualidade dos serviços oferecidos e a relação com a comunidade.

Nesse sentido, a ViaMobilidade - Linhas 8 e 9 possui um Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR) que tem por objetivo estabelecer as diretrizes relativas à saúde e segurança do trabalho e o gerenciamento de riscos ocupacionais. O programa é contínuo e é revisado a cada dois anos, podendo ser reavaliado quando houver mudanças nos requisitos legais aplicáveis, na ocorrência de acidentes ou doenças relacionadas ao trabalho, quando identificadas inadequações ou ineficácias das medidas de prevenção e outros. Dentre os fatores de risco mapeados, pode-se citar ruído, atropelamento, choque elétrico e incêndio. Algumas das medidas de prevenção e controle são o uso de EPIs, capacitação em normas de segurança como a NR-10 ('Segurança em instalações e serviços em eletricidade), plano de atendimento a emergência, disposição de equipamentos a combate a incêndio e outros.

O Plano de Atendimento a Emergência (PAE) da ViaMobilidade - Linhas 8 e 9 estabelece a sistemática de identificação e atendimento a emergências, bem como a mitigação dos riscos e impactos ambientais associados. O PAE inclui recomendações em caso de

²⁸ CONPRESP é a sigla para Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo.



incêndio, sinalização de emergência, e traz também uma relação de hospitais públicos e privados próximos às estações das linhas 8 e 9 do trem.

Cadeia de suprimento e fornecedores: Em relação à política de compras e fornecedores, a concessionária segue a Norma de Aquisição de Materiais, Prestação de Serviços e Gestão Contratual do Grupo (NOR 01), que estabelece regras e procedimentos aplicáveis no processo de qualificação, seleção e contratação de terceiros. De acordo com essa política, deve ser conduzida uma *due diligence* de terceiros antes de sua contratação. Eventualmente, podem ocorrer compras emergenciais. Nesses casos, a *due diligence* ocorrerá após a contratação do terceiro. O Grupo também possui o Código de Conduta e Ética do Fornecedor, por meio do qual a CCR S.A. incentiva que terceiros que possuem relações comerciais com o Grupo façam a gestão da cadeia de fornecimento, paguem aos seus fornecedores salários que sejam suficientes para atender às necessidades básicas dos seus funcionários e terceirizados, incluindo condições de saúde e segurança, contratem pequenos e médios fornecedores locais para fomentar o desenvolvimento econômico etc.

Recursos humanos: Quanto aos seus próprios colaboradores, a concessionária segue a Norma de Remuneração Fixa (NOR 041) do Grupo CCR. Essa Política define critérios e processos relacionados às alterações de cargos e salários dos colaboradores. De acordo com a NOR 041, pode haver alteração coletiva de salário quando há um reajuste coletivo devido ao Dissídio Coletivo de Trabalho ou outro Acordo. Também pode haver alterações individuais de salários por mérito, por promoção ou enquadramento.

Além dessa política, o Grupo também possui a Norma de Ambiente de Trabalho Positivo (NOR 019) que estabelece diretrizes para gerir as relações profissionais entre os administradores e colaboradores da CCR S.A. A NOR 019 reitera o posicionamento do Grupo sobre o respeito e valorização à diversidade e um ambiente livre de assédio e/ou violência.

Comunidades: No que tange ao impacto socioambiental sobre a comunidade, o Grupo possui uma Política de Responsabilidade Social que busca contribuir para o desenvolvimento socioambiental e econômico nas regiões de atuação do Grupo e das suas Unidades de negócio.

Junto com o Instituto CCR - instituição responsável pelo investimento social do Grupo CCR-, a ViaMobilidade - Linhas 8 e 9 realizou em outubro de 2022 a Campanha de Engajamento nas Estações com o Programa 'Caminhos para Saúde' na qual foram realizados testes de glicemia, testes de colesterol, campanha do Outubro Rosa e outras atividades em diferentes estações das Linhas 8 e 9.

Ainda no segundo semestre de 2022, a Concessionária em parceria com o Instituto SICOOB vem desenvolvendo o 'Programa Clínicas Financeiras'. A campanha teve início em agosto de 2022 na Estação Grajaú (Linha 9) e está prevista para finalizar em dezembro do mesmo ano na Estação Jardim Belval (Linha 8). São montados *stands* nas estações e voluntários do Instituto SICOOB oferecem orientação e materiais gratuitos à população sobre finanças pessoais e educação financeira²⁹.

²⁹ https://www.youtube.com/watch?v=Q6hUU_h00co&t=3s



ASPECTO GOVERNANÇA CORPORATIVA

Estrutura de governança: A estrutura de governança do Grupo CCR é composta por um Conselho de Administração (CA). A diretoria executiva e a vice-presidência de Governança, Riscos, Compliance, Auditoria Interna e ESG estão ligadas ao Conselho de Administração (CA). O CA possui 4 comitês de assessoramento compostos pelos seus próprios membros, nomeadamente: (i) Comitê de Gente e ESG; (ii) Comitê de Auditoria, Compliance e Riscos; (iii) Comitê de Resultados e Finanças; e (iv) Comitê de Novos Negócios.

Em 2021, o Grupo CCR implementou o Plano Diretor ESG e finalizou a revisão da Matriz de Materialidade. Foram definidos sete temas materiais ESG ligados aos negócios do Grupo CCR. No pilar de Governança Corporativa, as iniciativas a serem trabalhadas estão ligadas ao ambiente legal e regulatório, ética nos negócios, comportamento competitivo e liderança. Além disso, foram definidos 11 indicadores ESG que farão parte da remuneração variável dos executivos em 2022. Para a área de ‘Mobilidade’ do Grupo foram estabelecidas as seguintes metas: i) Redução de emissões de GEE de escopo 2 em 25% em relação a 2019; ii) 10% de consumo de combustíveis de fontes renováveis; iii) Taxa de reaproveitamento de resíduos >22,14%; iv) >50% de vagas de lideranças preenchidas por mulheres; v) Turnover voluntário de 6,13%; vi) Índice de acidentes de trabalhadores empregados de 4,53.

Quanto às certificações de padrões de sustentabilidade, a ViaMobilidade - Linhas 8 e 9 ainda não possui certificação, embora esteja buscando ISO 9001:2015 (Sistema de Gestão da Qualidade) e a ISO 37001 (Sistema de Gestão Antissuborno)³⁰.

Integridade: A ViaMobilidade também segue o Código de Conduta e Ética do Grupo CCR, o qual possui diretrizes acerca do ambiente de trabalho, saúde e segurança, combate à corrupção, confidencialidade das informações, preservação de dados pessoais e outros.

O Grupo e as suas controladas são signatários do Pacto Global da ONU, em especial das iniciativas propostas pelo Grupo Temático Anticorrupção, e estão comprometidos com a adoção da Cartilha Integridade no Setor da Construção³¹. Nesse sentido, o Grupo também possui a Política da Empresa Limpa e Combate à Corrupção, a qual promove o combate à corrupção em todas as operações da CCR e de suas controladas, tanto no relacionamento com a administração pública quanto no setor privado.

Adicionalmente, o Grupo CCR encoraja que seus administradores, colaboradores e terceiros registrem ocorrências no Canal Confidencial, pela web ou telefone, sempre que houver indícios de descumprimento de políticas da empresa ou normas vigentes no país.

Pesquisa de Controvérsias

³⁰ <https://www.grupoccr.com.br/ri2021/>

³¹ <https://www.unglobalcompact.org/what-is-gc/participants/14224-CCR-S-A->



Foi realizada uma pesquisa de controvérsias na mídia a respeito da Emissora e das linhas ferroviárias que opera. Os casos encontrados são apresentados a seguir.

Controvérsia	Nível de Severidade	Responsividade
<p>Novembro/2022: Ministério Público (MP) de São Paulo pedirá indenização à ViaMobilidade por falhas constantes na prestação dos serviços das linhas 8 - Diamante e 9 - Esmeralda.</p>	<p>Significativo: Segundo a reportagem, a ViaMobilidade não quis fazer nenhum acordo de ajustamento de conduta com o MP de São Paulo para melhorar o atendimento aos passageiros das linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda de trens metropolitanos.</p> <p>Um dos promotores do MP afirmou que será feito um pedido de indenização para a ViaMobilidade. O promotor afirmou que será agendada uma última reunião com a Comissão de Monitoramento de Concessões e Permissões da Secretaria de Estado de Transportes Metropolitanos e com a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) para que os promotores do Ministério Público possam decidir sobre o pedido de rescisão contratual administrativo ou judicial, além do pedido de indenização.</p>	<p>Defensiva: De acordo com a reportagem, a ViaMobilidade disse que não houve uma proposta formal de Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) e acusou a CPTM de ter entregado trens, estações, infraestrutura e equipamentos em estado precário e, pediu para que a investigação do Ministério Público (MP) fosse arquivada. A concessionária informou que foi surpreendida por dificuldades que não estavam previstas na licitação e no contrato, como, por exemplo, problemas nos transformadores da subestação Imperatriz Leopoldina na Linha 8.</p> <p>Ainda, a ViaMobilidade enfatizou nas respostas ao MP que a concessão das linhas 8 e 9 se justifica porque a CPTM estava com serviços degradados e, mesmo antes da pandemia da covid-19, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos estava com dificuldades financeiras que não permitiram nem o pagamento da Participação nos Lucros e Resultados (PLR) aos seus funcionários.</p> <p>A ViaMobilidade também ressaltou que possui condições técnicas e operacionais para operar as linhas 8 e 9. Como exemplos, a concessionária citou a experiência e, sistemas de Metrô nas linhas 4-Amarela e 5-Lilás de São Paulo.</p>
<p>Maió/2022: ViaMobilidade é multada novamente por falhas constantes nas Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda; total de penalidades chega a R\$ 7,9 milhões.</p>	<p>Pouco significativo: A Secretaria de Transportes Metropolitanos de São Paulo (STM) multou novamente a ViaMobilidade, responsável pela operação e manutenção das Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda de trens metropolitanos, em mais R\$ 3,6 milhões. Com isso, o total de penalidades por não cumprimento contratual é de R\$ 7,9 milhões.</p>	<p>Remediativa: De acordo com a reportagem, a concessionária apresentou defesa dentro do prazo estipulado, que está sendo analisada pela pasta.</p> <p>Por meio de um e-mail, a concessionária informou que já iniciou o ciclo de manutenções preventivas de rotina no sistema de Energia (Subestações e Cabines). O prazo para a</p>



		<p>finalização do ciclo é dezembro de 2022. 4 subestações já foram totalmente analisadas e as respectivas medidas de correção adotadas. Dentre as ações de correção, pode-se citar a substituição dos isoladores, de emendas por muflas (dispositivo responsável pelo isolamento de fios condutores de energia elétrica), bem como a inspeção preventiva geral com limpeza e organização do local.</p>
<p>Maio/2022: Homem é detido por importunação sexual em estação de trem em SP.</p>	<p>Significativo: Um homem foi detido por importunação sexual na estação Morumbi da linha 9-Esmeralda, localizada no Morumbi, na zona sul de São Paulo. De acordo com a concessionária, por volta das 9h30 as equipes de segurança foram acionadas para uma ocorrência na qual um homem praticava atos de caráter sexual na presença de uma vítima. Os agentes se deslocaram até o local e conseguiram deter o suspeito. O caso foi encaminhado ao 11º Distrito Policial de Santo Amaro.</p>	<p>Remediativa: Em nota na reportagem a ViaMobilidade reforçou que "repudia e condena qualquer conduta de assédio e violência de toda natureza e reitera que mantém o compromisso constante com a segurança de seus passageiros".</p> <p>Adicionalmente, por meio de entrevistas, a ViaMobilidade - Linhas 8 e 9 informou que foi criada uma equipe dedicada para a análise de imagens para ações preventivas e repressivas. Desde agosto, a oferta de trens no horário de pico foi expandida, o que diminui a lotação de trens e dificulta ilícitos de assédio sexual. No mesmo mês, também foi lançada a campanha 'Agosto Lilás' de combate à violência contra a mulher³².</p> <p>Além disso, a concessionária contratou agentes de segurança a mais para o quadro, os quais estão em período de treinamento. A previsão é que em dezembro de 2022 os seguranças estejam em campo reforçando ações preventivas nas estações.</p> <p>A concessionária também está em processo de negociação com a Polícia Militar do Estado de São Paulo para ter policiais militares atuando nas linhas 8 e 9, como já ocorre nos metrô e outros trens. O prazo para viabilização do convênio é o primeiro semestre de 2023.</p>
<p>Abril/2022: Governo do Estado de São Paulo multa em R\$ 4,3 milhões a</p>	<p>Pouco significativo: A decisão pelo Governo do Estado foi tomada após a análise das respostas da</p>	<p>Remediativa: A concessionária informou, por meio de um e-mail, que contratou uma</p>

³² <https://www.viamobilidade.com.br/voce/noticias/viaquatro-e-viamobilidade-apoiam-campanha-da-onu-de-combate-a-violencia-contra-mulheres-100281>



<p>ViaMobilidade por interrupção constante nos serviços das linhas 8 e 9 .</p>	<p>concessionária à Secretaria dos Transportes Metropolitanos (STM).</p> <p>A STM é responsável pela fiscalização e monitoramento dos serviços prestados pela ViaMobilidade - Linhas 8 e 9. De acordo com a reportagem, a STM notificou a ViaMobilidade no dia 16 de março de 2022 e, a concessionária respondeu no dia 31 do mesmo mês.</p> <p>Desde o início das operações integrais pela ViaMobilidade, no dia 27 de janeiro de 2022, houve um aumento das falhas nas linhas de trens, que vão desde pequenos defeitos nos trens à sinalização e controle das composições, e princípio de incêndio nos sistemas de freio dos trens.</p>	<p>empresa terceirizada para realizar a inspeção geral e detalhada das linhas 8 e 9 para reduzir as ocorrências de falhas no sistema de rede aérea. Nas 38 semanas de atividades da empresa contratada, 170km de vias foram inspecionados.</p> <p>A inspeção foi realizada com mão de obra e veículo de via específicos, junto com uma equipe interna da ViaMobilidade, a fim de mapear a real condição do sistema e realizar correções nos pontos com risco iminente de falha.</p> <p>O mapeamento e correção dos pontos críticos foi finalizado em setembro de 2022. A inspeção realizada pela empresa terceirizada identificou 317 pontos de atenção. Desses, 46 necessitavam de ações imediatas, as quais já foram conduzidas.</p> <p>Ainda, a ViaMobilidade - Linhas 8 e 9 informou que já adquiriu veículos rodoferroviários específicos para as atividades de manutenção na rede aérea e está atuando na correção dos outros pontos, bem como iniciando atividades de prevenção, o que trará maior confiabilidade do sistema.</p>
<p>Março/2022: Funcionário morre ao fazer reparo em transformador de energia da Linha 9 - Esmeralda em SP.</p>	<p>Crítico: Um funcionário morreu em uma subestação de fornecimento de energia para a Linha 9 - Esmeralda de trens metropolitanos - operada desde janeiro de 2022 pela concessionária Via Mobilidade - em Pinheiros, na Zona Oeste de São Paulo. Segundo informações do Boletim de Ocorrência, a principal suspeita é de que Bodney Supplice, um haitiano de 36 anos, tenha sido eletrocutado enquanto realizava reparos em um transformador de energia, por volta das 2h. O Corpo de Bombeiros e o SAMU foram acionados e tentaram reanimar o funcionário, mas sem sucesso.</p>	<p>Remediativa: Bodney estava realizando uma manutenção de rotina no equipamento da Linha 9 no momento do acidente. De acordo com a reportagem, a concessionária lamentou a morte do colaborador e disse que prestará apoio a sua família, que não mora no Brasil.</p> <p>Por meio de um e-mail, a ViaMobilidade informou que contratou uma empresa terceirizada especializada em projetos relacionados à segurança para a reestruturação dos processos voltados à segurança do trabalho.</p> <p>A empresa conduziu observações comportamentais, verificações dos ciclos de trabalho (VCTs), ensaios semestrais em luvas isolantes, treinamento de implantação de segurança</p>



		<p>elétrica e encontros de segurança.</p> <p>Ainda, um novo sistema de comunicação por rádio (TETRA) também está sendo implantado e deve começar a operar ao final de novembro de 2022. Esse sistema possibilitará uma melhor comunicação entre as equipes de manutenção e centro de controle operacional (CCO), evitando falhas na comunicação.</p>
<p>Março/2022: Trem com passageiros bate contra barreira de proteção na Estação Júlio Prestes em SP.</p>	<p>Significativo: Um vídeo gravado por uma câmera de segurança mostrou o momento em que um trem com passageiros bate na barreira de proteção da estação Júlio Prestes, um dos extremos da linha. Duas pessoas receberam atendimento no local e, mesmo sem ferimentos, foram encaminhadas a um hospital. Uma delas foi o maquinista do trem, que entrou em estado de choque após a batida.</p>	<p>Remediativa: Segundo a ViaMobilidade, o problema teria ocorrido na frenagem da composição, levando o trem a se chocar contra a barreira de concreto.</p> <p>Por meio de entrevistas, a concessionária informou que sinalizou o para-choque da Estação Júlio Prestes com um material altamente refletivo, revitalizou os sinais de vias com a substituição das lâmpadas incandescentes por LEDs, fez a instalação de tachões (olho de gato) antes dos principais sinais de manobra e realizou a pintura e adesivação refletiva dos aparelhos de mudança de via. Além disso, a concessionária aprimorou a sinalização para frenagens e paradas de trens com o uso de placas, e dormentes pintados de amarelo para indicar a metade da estação e necessidade de maior atenção para a frenagem total no ponto de parada.</p> <p>Também foi feita a implantação do sistema de detecção de fadiga dos operadores nos trens, os quais funcionam como um copiloto de segurança. Foram instaladas câmeras frontais, internas e faciais com sistema de inteligência artificial que detectam distrações, sonolências e uso de dispositivos portáteis pelo operador do trem.</p>



4. Green Bond/Loan Principles Form

Green Bond/Loan

External Review Form

Section 1. Basic Information

Issuer name: Concessionária das Linhas 8 e 9 do Sistema de Trens Metropolitanos de São Paulo S.A.

Review provider's name: NINT - Natural Intelligence (*formerly known as SITAWI's Sustainable Finance Program*)

Completion date of this form: December 02nd 2022

Publication date of review publication: 12 months upon first issuance based on 'ViaMobilidade -Linhas 8 e 9' Green Loan Framework

Section 2. Review overview

SCOPE OF REVIEW

The review assessed the following elements and confirmed their alignment with the GBP/GLP:

- | | |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Use of Proceeds | <input checked="" type="checkbox"/> Process for Project Evaluation and Selection |
| <input checked="" type="checkbox"/> Management of Proceeds | <input checked="" type="checkbox"/> Reporting |

ROLE(S) OF REVIEW PROVIDER

- | | |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Consultancy (incl. 2nd opinion) | <input type="checkbox"/> Certification |
| <input type="checkbox"/> Verification | <input type="checkbox"/> Rating |
| <input type="checkbox"/> Other (<i>please specify</i>): | |

EXECUTIVE SUMMARY OF REVIEW

According to NINT (Natural Intelligence), formerly known as SITAWI's Sustainable Finance Program, ViaMobilidade-Linhas 8 e 9 Green Loan Framework is aligned with the Green Bond and Loan Principles.

The company has signed a concession agreement to operate and maintain railway lines (8-Diamante and 9-Esmeralda) of the metropolitan region of the São Paulo state. The



agreement was signed in June 2021. The company started operating the railway lines in January 2022. The concession agreement has a term of 30 years, thus, ViaMobilidade shall operate these railway lines until 2052.

Regarding this agreement, the company elaborated a Green Loan Framework to issue bonds and take out loans labelled as green. All the net proceeds will be allocated to reimbursement and financing of capital expenditures (CAPEX) of new or existing projects related to low carbon transport, namely clean passenger transportation through electric trains. The Framework also addresses investments in renewable energy (solar energy) and energy efficiency in the train stations (ViaMobilidade's railway lines 8 and 9).

The eligible projects outlined in the Framework are aligned with ViaMobilidade-Linhas 8 and 9's sustainability strategy.

The framework has defined a lookback period of 24 months for investments in the eligible projects. This timeframe is aligned with market best practices. The expected time to allocate the proceeds is of 60 months from each debt issuance and/or loan agreement within the maturity term of each operation. All the proceeds will be directed to CAPEX.

The process for projects' evaluation and selection is designed to ensure that the operation proceeds are allocated exclusively to capital expenditures of the eligible projects. ViaMobilidade's Finance Department, technical and ESG areas oversee and select the eligible projects under the Framework.

In order to ensure that projects identified in the Framework are aligned with best market practices, we assessed their environmental externalities using the following references: The Coolest Bonds (SITAWI, 2018); Climate Bonds Standards: sector criteria, and EU Sustainable Finance Taxonomy. The established criteria are fully aligned with market best practices. Both ViaMobilidade-Linhas 8 e 9's Framework and its Second Party Opinion report will be available in the issuer's website.

Within one year of the Framework-based operations, the company commits to report to the public the proceeds allocated and the environmental benefits' indicators from the eligible projects. The allocation of proceeds and impact data will be presented annually and disclosed at eligible category level.

The Framework-based operations will be externally verified within 12 months of the first issuance and annually for as long as operations are outstanding. The second-party opinion reports will be disclosed on ViaMobilidade's website.

Section 3. Detailed review

1. USE OF PROCEEDS

Overall comment on section: The eligible categories for the use of proceeds described in the Framework include (i) clean transportation, (ii) energy efficiency and (iii) renewable energy. The categories are aligned with those recognized by the GBP/GLP.



The green projects contribute to GHG emission reductions, climate change mitigation and sustainable management of resources.

NINT considers that the Framework is aligned with the GBP/GLP and fits well with the company's sustainability strategy. The environmental benefits, in turn, will be evaluated and quantified by ViaMobilidade - Linhas 8 e 9.

Use of proceeds categories as per GBP:

- | | |
|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Renewable energy | <input checked="" type="checkbox"/> Energy efficiency |
| <input type="checkbox"/> Pollution prevention and control | <input type="checkbox"/> Sustainable management of living natural resources |
| <input type="checkbox"/> Terrestrial and aquatic biodiversity conservation | <input checked="" type="checkbox"/> Clean transportation |
| <input type="checkbox"/> Sustainable water management | <input type="checkbox"/> Climate change adaptation |
| <input type="checkbox"/> Eco-efficient products, production technologies and processes | <input type="checkbox"/> Green buildings |
| <input type="checkbox"/> Unknown at issuance but currently expected to conform with GBP categories, or other eligible areas not yet stated in GBPs | Other (<i>please specify</i>): |

2. PROCESS FOR PROJECT EVALUATION AND SELECTION

Overall comment on section (if applicable): ViaMobilidade-Linhas 8 e 9's internal process for evaluating and selecting projects is aligned with market practice. The company's Finance Department, ESG and technical areas are in charge of projects' evaluation and selection. Other areas are responsible for budget approval, namely the finance team (planning and control), technical areas and board of directors.

ViaMobilidade-Linhas 8 e 9's Framework has established minimum eligibility criteria for clean transport projects. These are compliant with EU Sustainable Finance Taxonomy and CBI Low Carbon Transport criteria.

We can conclude that the internal processes for project evaluation and selection are transparent and based on comfortable eligibility criteria. The projects are aligned with ViaMobilidade-Linhas 8 e 9's strategy and they have environmental benefits, delivering positive contributions to sustainable development and climate change mitigation.

Evaluation and selection

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Credentials on the issuer's environmental sustainability objectives | <input checked="" type="checkbox"/> Documented process to determine that projects fit within defined categories |
|--|---|



- | | |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Defined and transparent criteria for projects eligible for Green Bond proceeds | <input type="checkbox"/> Documented process to identify and manage potential ESG risks associated with the project |
| <input type="checkbox"/> Summary criteria for project evaluation and selection publicly available | <input type="checkbox"/> Other (<i>please specify</i>): |

Information on Responsibilities and Accountability

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Evaluation / Selection criteria subject to external advice or verification | <input checked="" type="checkbox"/> In-house assessment |
| <input type="checkbox"/> Other (<i>please specify</i>): | |

3. MANAGEMENT OF PROCEEDS

Overall comment on section (*if applicable*): ViaMobilidade - Linhas 8 e 9's processes for management of proceeds present comfortable alignment to GBP and GLP. The proceeds from the Framework-based operations will reimburse and finance projects related to capital expenditures (CAPEX) on the eligible projects' categories.

The lookback period for reimbursement is of 24 months from each operation. The company intends to allocate the raised proceeds within 60 months of each operation during its maturity term.

ViaMobilidade's Finance Department will be responsible for the management of proceeds, which will not be held in segregated accounts. If the selected projects no longer meet the defined eligibility and exclusion criteria, the proceeds will be temporarily kept in financial instruments until a new eligible project is defined. The reallocation of proceeds in other eligible projects should occur within the maturity term of each operation.

The proceeds will be temporarily allocated in National Treasury bonds or other low-risk and high-liquidity financial instruments, thus representing a low risk of contamination in carbon-intensive activities.

In addition, the operations will have penalty mechanisms in case of irregularities in the allocation of green proceeds. The allocation of proceeds in the eligible projects will be evidenced by invoices and quarterly financial statements.

Tracking of proceeds:

- | |
|---|
| <input type="checkbox"/> Green Bond proceeds segregated or tracked by the issuer in an appropriate manner |
| <input checked="" type="checkbox"/> Disclosure of intended types of temporary investment instruments for unallocated proceeds |
| <input type="checkbox"/> Other (<i>please specify</i>): |



Additional disclosure:

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Allocations to future investments only | <input checked="" type="checkbox"/> Allocations to both existing and future investments |
| <input type="checkbox"/> Allocation to individual disbursements | <input type="checkbox"/> Allocation to a portfolio of disbursements |
| <input checked="" type="checkbox"/> Disclosure of portfolio balance of unallocated proceeds | <input type="checkbox"/> Other (<i>please specify</i>): |

4. REPORTING

Overall comment on section (if applicable): ViaMobilidade will provide an annual report regarding the (1) Allocation of Proceeds and (2) Environmental benefits' indicators of the eligible projects. This report will be publicly disclosed in the company's website until full allocation of the proceeds.

The financial indicators to be disclosed are:

- i) Number of passengers of ViaMobilidade's lines 8 and 9 (#);
- ii) Number of green operations (#);
- iii) Disbursement by eligible category (R\$);
- iv) Average ticket of green operations (R\$);
- v) Financial instruments that the proceeds are temporarily held (R\$ and %);
- vi) Percentage of proceeds allocated in reimbursement.

Furthermore, the company has listed in its Framework additional environmental indicators and metrics for each project category. The full list of indicators per project category is presented in item 'Relato' in the Opinion section of this report.

The Framework-based operations will be annually verified by a third-party within 12 months upon the first issuance under the Framework. The company will make its Framework and the SPO (second-party opinion) reports available on its website.

Use of proceeds reporting:

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Project-by-project | <input checked="" type="checkbox"/> On a project portfolio basis |
| <input type="checkbox"/> Linkage to individual bond(s) | <input type="checkbox"/> Other (<i>please specify</i>): |

Information reported:

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Allocated amounts | <input checked="" type="checkbox"/> GB financed share of total investment |
|---|---|

Other (*please specify*): i) Number of passengers of ViaMobilidade's lines 8 and 9 (#); ii) Number of green operations (#); iii) Disbursement by eligible category (R\$); iv) Average ticket of green operations (R\$); v) Financial instruments that the proceeds are temporarily held (R\$ and



); vi) Percentage of proceeds allocated in reimbursement;

Frequency:

- Annual Semi-annual
- Other:

Impact reporting:

- Project-by-project On a project portfolio basis
- Linkage to individual bond(s) Other (please specify):

Frequency:

- Annual Semi-annual
- Other (please specify):

Information reported (expected or ex-post):

- GHG Emissions / Savings Energy Savings
- Decrease in water use Other ESG indicators (please specify): See the item 'Relato' in the Opinion section of this report

Means of Disclosure

- Information published in financial report Information published in sustainability report
- Information published in ad hoc documents Other (please specify):
- Reporting reviewed (if yes, please specify which parts of the reporting are subject to external review):

Where appropriate, please specify name and date of publication in the useful links section.

USEFUL LINKS (e.g. to review provider methodology or credentials, to issuer's documentation, etc.)

<https://www.viamobilidade.com.br/>

SPECIFY OTHER EXTERNAL REVIEWS AVAILABLE, IF APPROPRIATE

Type(s) of Review provided:

- Second Party Opinion Certification
- Verification Scoring/Rating
- Other (please specify):



Review provider(s):

Date of publication:

ABOUT ROLE(S) OF INDEPENDENT REVIEW PROVIDERS AS DEFINED BY THE GBP

- 1. Second Party Opinion:** An institution with environmental expertise, that is independent from the issuer may issue a Second Party Opinion. The institution should be independent from the issuer's adviser for its Green Bond framework, or appropriate procedures, such as information barriers, will have been implemented within the institution to ensure the independence of the Second Party Opinion. It normally entails an assessment of the alignment with the Green Bond Principles. In particular, it can include an assessment of the issuer's overarching objectives, strategy, policy and/or processes relating to environmental sustainability, and an evaluation of the environmental features of the type of projects intended for the Use of Proceeds.
- 2. Verification:** An issuer can obtain independent verification against a designated set of criteria, typically pertaining to business processes and/or environmental criteria. Verification may focus on alignment with internal or external standards or claims made by the issuer. Also, evaluation of the environmentally sustainable features of underlying assets may be termed verification and may reference external criteria. Assurance or attestation regarding an issuer's internal tracking method for use of proceeds, allocation of funds from Green Bond proceeds, statement of environmental impact or alignment of reporting with the GBP, may also be termed verification.
- 3. Certification:** An issuer can have its Green Bond or associated Green Bond framework or Use of Proceeds certified against a recognised external green standard or label. A standard or label defines specific criteria, and alignment with such criteria is normally tested by qualified, accredited third parties, which may verify consistency with the certification criteria.
- 4. Green Bond Scoring/Rating:** An issuer can have its Green Bond, associated Green Bond framework or a key feature such as Use of Proceeds evaluated or assessed by qualified third parties, such as specialised research providers or rating agencies, according to an established scoring/rating methodology. The output may include a focus on environmental performance data, the process relative to the GBP, or another benchmark, such as a 2-degree climate change scenario. Such scoring/rating is distinct from credit ratings, which may nonetheless reflect material environmental risks.



5. Anexo I - Método

A análise da NINT é baseada em uma metodologia proprietária, fundamentada em standards reconhecidos internacionalmente. Ela é composta de duas etapas:

- 1) **Avaliação da Emissão** - avaliar se a aplicação dos recursos possui potencial de impacto ambiental positivo, condizente com a condição de Título Verde, Título Social e/ou Título Sustentável. Para isso, comparamos a emissão aos quatro componentes dos *Green Bond Principles (GBP)* e *Social Bond Principles (SBP)*.
 - Uso dos Recursos (Use of Proceeds): propósito da emissão e alinhamento desse com as categorias dos Green Bond Principles, Social Bond Principles e da Climate Bonds Taxonomy;
 - Processo de Seleção e Avaliação de Projetos (Process for Project Evaluation and Selection): garantia de benefícios ambientais e/ou sociais associados ao pagamento de dívida da empresa;
 - Gestão dos Recursos (Management of Proceeds): procedimento para gestão financeira dos recursos captados, para garantir a destinação para atividades elegíveis como verdes;
 - Relato (Reporting): Divulgação de informações sobre controle e alocação de recursos, bem como dos impactos positivos esperados das operações financiadas com os recursos.

- 2) **Performance ASG do Emissor** - avaliamos a empresa operadora do projeto de acordo com melhores práticas de sustentabilidade por meio de standards reconhecidos internacionalmente, como GRI³³ e outros. Nesse contexto, os principais aspectos analisados são:
 - Políticas e práticas para medição, prevenção, mitigação e compensação dos riscos ASG de suas atividades;
 - Contribuição da empresa para o desenvolvimento sustentável e mitigação das mudanças climáticas;
 - Controvérsias³⁴ que a empresa está envolvida.

Essa análise é composta de 3 dimensões e 10 temas, priorizados de acordo com a materialidade de cada tema para a empresa:

Políticas e práticas analisadas

Dimensão	Tema
	<ul style="list-style-type: none"> • Licenciamento e Áreas protegidas (IFC-PS nº6) • Impacto na biodiversidade local (IFC-PS nº6) • Utilização de materiais de menor impacto (IFC-PS nº3)

³³ <https://www.globalreporting.org/Pages/default.aspx>

³⁴ O conceito de controvérsia é baseado na publicação “CONTROVÉRSIAS ASG 2017” (<https://www.sitawi.net/publicacoes/controversias-asg-2017/>). Que define controvérsias como fatos divulgados em veículos de mídia, manifestações de outros grupos de interesse, como grupos de trabalhadores e movimentos sociais, bem como decisões de órgãos fiscalizadores e reguladores.



Ambiental	<ul style="list-style-type: none"> Resíduos e ciclo de vida do projeto (IFC-PS nº3)
Comunidades	<ul style="list-style-type: none"> Diálogo com comunidades no entorno (IFC-PS nº4) Impacto em comunidades tradicionais (IFC-PS nº7) Reassentamento involuntário (IFC-PS nº5) Impacto em sítios arqueológicos e culturais (IFC-PS nº8)
Trabalhadores	<ul style="list-style-type: none"> Condições de trabalho dos empregados diretos e terceirizados (IFC-PS nº2) Ações de não-discriminação na contratação e ambiente de trabalho (IFC-PS nº2)
Gestão socioambiental	<ul style="list-style-type: none"> Sistema de gestão socioambiental (IFC-PS nº1) Transparência (IFC-PS nº1)

Legendas

Nível da Asseguração

Níveis de asseguração

Níveis de asseguração	
Razoável	Uma avaliação na qual o risco de asseguração é aceitavelmente baixo dentro das circunstâncias do engajamento realizado. A conclusão é expressa de uma forma que transmite a opinião do profissional sobre o resultado da avaliação em relação aos critérios observados.
Limitado	Uma avaliação na qual o risco de asseguração do engajamento realizado é maior do que para um nível de asseguração razoável, porém ainda assim capaz de embasar os principais argumentos utilizados na análise.

Nível de performance do projeto/empresa

●●●● Superior

A empresa ou o projeto possui as melhores práticas naquela dimensão, se tornando referência para outras empresas no desempenho ASG por meio da busca de inovação e melhoria contínua, contribuindo assim de maneira relevante para o desenvolvimento sustentável, inclusive com compromissos de manter essa contribuição no longo prazo.

●●●○ Confortável



O projeto ou a empresa cumpre os requisitos mínimos de conformidade com a legislação no tema específico, além de estar alinhado com padrões internacionais de sustentabilidade (ex: IFC Performance Standards e GRI), contribuindo de forma ampla para o desenvolvimento sustentável.

●●○○○ Satisfatório

O projeto ou a empresa cumpre os requisitos mínimos de conformidade com a legislação no tema específico.

●○○○○ Insuficiente

O projeto ou a empresa não cumpre os requisitos mínimos de conformidade com a legislação no tema específico.

○○○○○ Crítico

A empresa ou projeto não apresenta evidências de seu desempenho na dimensão específica.

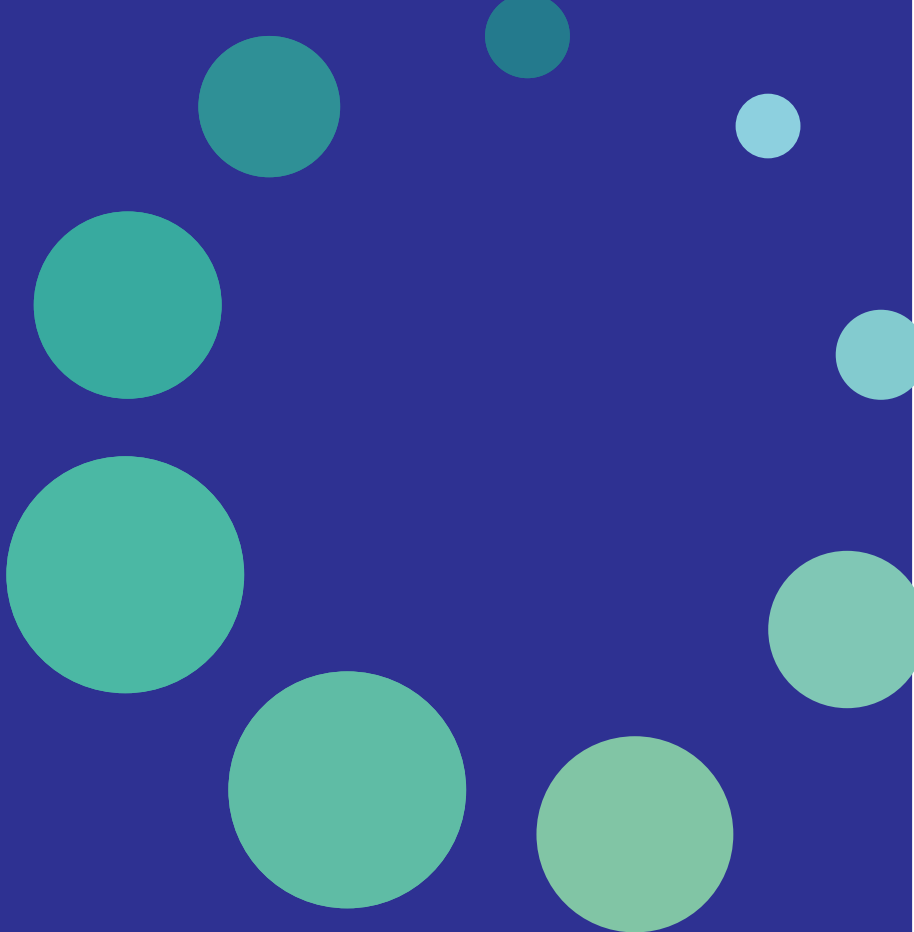
Controvérsias

Nível de Severidade e Responsividade relacionado a controvérsias

Nível de Severidade	
Pouco Significativo	Descumpre a lei e/ou afeta negativamente os <i>stakeholders</i> , mas não causa danos ou causa dano mínimo que não necessitam de remediação.
Significativo	Descumpre a lei e/ou afeta negativamente os <i>stakeholders</i> , sendo o nível de dificuldade e custo de remediação medianos.
Crítico	Descumpre a lei e afeta negativamente os <i>stakeholders</i> , sendo os danos irremediáveis ou com remediação difícil ou custosa.
Responsividade	
Proativa	Além da empresa agir de maneira remediativa diante de uma controvérsia, ela adota medidas que vão além da sua obrigação. Adicionalmente, a empresa realiza procedimentos sistemáticos para evitar que o problema ocorrido se repita.



Remediativa	A empresa realiza as ações necessárias para correção dos danos e se comunica adequadamente com os stakeholders impactados.
Defensiva	A empresa realiza ações insuficientes para correção dos danos ou emite comunicado sem realização de ações corretivas.
Não-responsiva	Não há qualquer ação ou comunicação da empresa em relação à controvérsia.



Rio de Janeiro | São Paulo | Bogotá | Quito

www.nintgroup.com