

## PARECER INDEPENDENTE SIMPLIFICADO sobre a quarta emissão de títulos verdes da ViaMobilidade Linhas 8 e 9<sup>1</sup>

Valor da emissão: R\$ 1.250.000.000,00

Data da emissão: 15 de janeiro de 2024

### 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"> <li>✓ 100% dos recursos alocados para CAPEX de projetos como trens elétricos, geração de energia renovável e iluminação eficiente, conforme estabelecido no <i>Green Loan Framework</i> da ViaMobilidade Linhas 8 e 9;</li> <li>✓ Projetos enquadrados nas categorias ‘Energia Renovável’, ‘Eficiência energética’ e ‘Transporte Limpo’ dos GBP, alinhados à Taxonomia CBI e à Taxonomia de Finanças Sustentáveis da União Europeia.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ Alocação total de recursos prevista para dezembro/2027;</li> <li>✗ Recursos não se direcionarem apenas para projetos novos e sim para modernização/manutenção de projetos já existentes;</li> <li>✗ Parte dos recursos destinados a reembolso (anterioridade até 24 meses).</li> </ul>
2. Seleção e avaliação de projetos		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Projetos vinculados ao <i>Green Loan Framework</i> da ViaMobilidade Linhas 8 e 9;</li> <li>✓ Categorias ‘Energia Renovável’ e ‘Transporte Limpo’ estão alinhadas com critérios e parâmetros estabelecidos pela CBI e Taxonomia da EU;</li> <li>✓ Seleção do projeto envolve áreas técnicas, de ESG e Departamento de Finanças;</li> <li>✓ Licenças ambientais vigentes, e medidas de mitigação de potenciais riscos associados (como geração de ruídos e gestão de resíduos) são incluídas nos pareceres técnicos dos projetos;</li> <li>✓ Benefícios ambientais associados a melhorias da infraestrutura dos trens elétricos e expansão da capacidade de transporte de passageiros. A ViaMobilidade estima que, até 2051, serão atendidos 1.139 mil passageiros/dia.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ Histórico de controvérsias ASG relacionadas à emissora e aos projetos elegíveis, associados à interrupção dos serviços, falhas nos processos de saúde e segurança ocupacional e de assédio sexual por usuário do trem.</li> </ul>
3. Gestão de recursos		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Valor da emissão inferior ao custo total dos projetos;</li> <li>✓ Cláusulas de vencimento antecipado em caso de destinação de recursos diferente do previsto na escritura;</li> <li>✓ Alocação temporária de recursos em ativos com baixo risco de contaminação.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ Recursos não são segregados em conta específica até a alocação nos projetos;</li> <li>✗ Não há um prazo definido para o redirecionamento de recursos caso os projetos falhem em atender os critérios de elegibilidade pré-estabelecidos.</li> </ul>
4. Relato		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Relato de indicadores financeiros e de impacto socioambiental ocorrerá anualmente até a alocação total dos recursos nos projetos;</li> <li>✓ Relato será realizado a nível de projeto (linhas 8 e 9);</li> <li>✓ Indicadores financeiros e de impacto socioambiental serão verificados por uma terceira parte e disponibilizados publicamente;</li> <li>✓ SPO simplificado será disponibilizado ao público.</li> </ul>	

<sup>1</sup> 4ª (QUARTA) EMISSÃO DE DEBÊNTURES SIMPLES, NÃO CONVERSÁVEIS EM AÇÕES, DA ESPÉCIE COM GARANTIA REAL, COM GARANTIA ADICIONAL FIDEJUSSÓRIA SOB CONDIÇÃO SUSPENSIVA, EM SÉRIE ÚNICA, PARA DISTRIBUIÇÃO PÚBLICA SOB RITO DE REGISTRO AUTOMÁTICO DE DISTRIBUIÇÃO, DA CONCESSIONÁRIA DAS LINHAS 8 E 9 DO SISTEMA DE TRENDS METROPOLITANOS DE SÃO PAULO S.A.

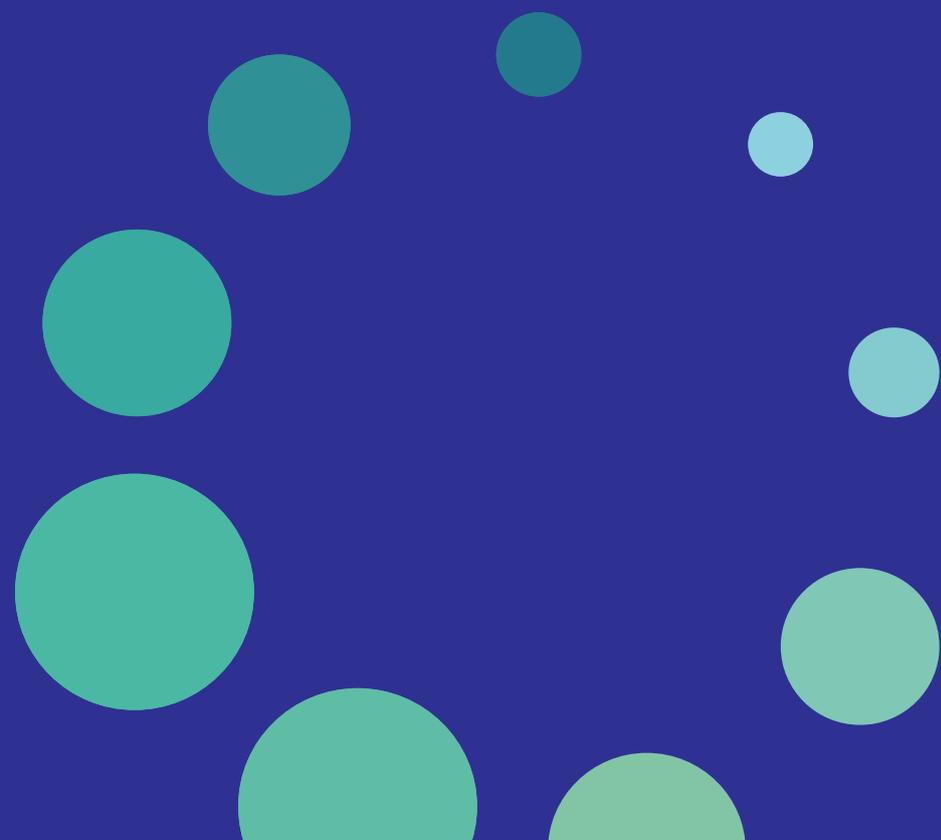


## Sobre a NINT

A NINT (Natural Intelligence) 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 - IRR* 2019. Fomos a primeira organização latino-americana a avaliar as credenciais verdes de títulos de dívida e desde 2020 estamos entre os 10 maiores provedores globais de segunda opinião para títulos sustentáveis. Em fevereiro de 2023, nos tornamos uma empresa do Grupo ERM.

## SUMÁRIO

1. Escopo .....	3
2. Opinião .....	5
Anexo I - Método .....	15
Anexo II - Licenças e Autorizações .....	17
Anexo III - Controvérsias ESG .....	25



# 1. Escopo

---

O objetivo deste Parecer Independente Simplificado é prover uma opinião sobre o enquadramento como Título Verde (“Green Bond”) da Quarta Emissão de Debêntures Simples, não conversíveis em ações, da espécie com garantia real, com garantia adicional fidejussória sob condição suspensiva, em série única, para distribuição pública sob rito de registro automático de distribuição, da CCR, concessionária das linhas 8 e 9 do sistema de trens metropolitanos de São Paulo.

A presente emissão está ancorada ao *Green Loan Framework* da ViaMobilidade - Linhas 8 e 9 (“Framework”), desenvolvido para emissão de títulos e captações de empréstimos verdes. O Framework da ViaMobilidade Linhas 8 e 9 (“ViaMobilidade”) contou com Parecer de Segunda Opinião<sup>2</sup> elaborado pela NINT, em dezembro de 2022, que está disponível publicamente no site da companhia.

Os recursos da presente operação serão destinados para o pagamento de despesas de capital, direcionados a gastos futuros e reembolsos dos projetos elegíveis, 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. Além disso, prevê investimentos em energia renovável (solar) e eficiência energética nos terminais das Linhas 8 e 9 da concessionária.

Assim, o uso de recursos da quarta emissão de debêntures, pré-definido no *Framework*, está alinhado aos *Green Bond Principles (GBP)*, *Green Loan Principles (GLP)*, Taxonomia de Finanças Sustentáveis da União Europeia<sup>3</sup>, e boas práticas para emissão de títulos verdes e captação de empréstimos verdes, como descrito no Parecer de Segunda Opinião emitido pela NINT que avalia o *Framework*.

A NINT utilizou uma versão simplificada de seu método proprietário de avaliação - que está alinhado com os *Green Bond Principles (GBP)*<sup>4</sup>, a *Climate Bonds Taxonomy*<sup>5</sup> da *Climate Bonds Initiative*, o Guia para Ofertas de Títulos ESG<sup>6</sup> da Anbima (Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais), o Guia de Dívida Sustentável no Brasil<sup>7</sup> e outros padrões de sustentabilidade reconhecidos internacionalmente para analisar a emissão de acordo com a escritura das debêntures e informações sobre os projetos financiados, a fim de confirmar seu enquadramento nas categorias verdes pré-definidas no *Green Loan Framework* ViaMobilidade.

A opinião da NINT é baseada em:

- Análise da emissão de acordo com a escritura da debênture;
- Análise do alinhamento dos projetos ao *Green Loan Framework* da ViaMobilidade Linhas 8 e 9;
- Pesquisa de controvérsias.

---

<sup>2</sup> <https://www.viamobilidade.com.br/assets/viamobilidade/ccr-viamobilidade/public/media/page/content/files/20230224111406547-Parecer%20FW%20ViaMobilidade%20-%2020221202.pdf>

<sup>3</sup> [https://finance.ec.europa.eu/system/files/2020-03/200309-sustainable-finance-teg-final-report-taxonomy\\_en.pdf](https://finance.ec.europa.eu/system/files/2020-03/200309-sustainable-finance-teg-final-report-taxonomy_en.pdf)

<sup>4</sup> <https://www.icmagroup.org/assets/documents/Sustainable-finance/2021-updates/Green-Bond-Principles-June-2021-100621.pdf>

<sup>5</sup> <https://www.climatebonds.net/standard/taxonomy>

<sup>6</sup> <https://esg.nintgroup.com/guia-para-ofertas-de-titulos-esg-anbima>

<sup>7</sup> <https://esg.nintgroup.com/guia-divida-sustentavel-no-brasil-2023>



A análise utilizou informações e documentos fornecidos pela ViaMobilidade, alguns de caráter confidencial e pesquisa de mesa. Esse processo foi realizado entre setembro e outubro de 2023. Em janeiro de 2024, foi informado pela empresa que operação objeto desta avaliação ocorreu em 15/01/2024. Frisa-se que todas as avaliações aqui contidas consideram as informações coletadas e analisadas até outubro de 2023.

O processo de avaliação consistiu em:

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

A NINT teve acesso a parte dos documentos e pessoas solicitadas, podendo assim prover uma opinião com nível limitado<sup>8</sup> de asseguarção 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).

A emissora obter a classificação de Título Verde, em linha com o Guia de Dívida Sustentável no Brasil (2023) (Febraban)<sup>9</sup>, o Guia para Ofertas de Títulos ESG da Anbima e os *Green Bond Principles*, versão de junho de 2021. Essa classificação será confirmada anualmente até a alocação completa dos recursos, por meio de Pareceres de pós-emissão a serem elaborados pela NINT, a fim de acompanhar as operações verdes ativas da ViaMobilidade com base em seu *Green Loan Framework*.

---

<sup>8</sup> Ver explicação na seção Anexo I - Método.

<sup>9</sup> <https://esg.nintgroup.com/guia-divida-sustentavel-no-brasil-2023>



## 2. Opinião

Com base nos procedimentos de avaliação conduzidos e nas evidências obtidas, nada chegou a nossa atenção que nos faça acreditar que, em todos os aspectos materiais avaliados, a quarta emissão de debêntures da ViaMobilidade não esteja em conformidade com os Green Bond Principles, Green Loan Principles e com práticas confortáveis para a emissão de títulos verdes e captação de empréstimos verdes. Ademais, avalia-se que esta operação também está alinhada ao *Green Loan Framework* da empresa.

A NINT utilizou seu método proprietário de avaliação, que está alinhado aos *Green Bond Principles* (GBP). Os GBP são diretrizes que auxiliam o mercado a compreender os pontos chave de um produto financeiro e como ele se caracteriza como Verde.

A aderência aos GBP, embora seja um processo voluntário, sinaliza aos investidores e outros agentes de mercado que o investimento segue padrões adequados de desempenho em sustentabilidade e transparência.

A seguir, consta a análise do alinhamento do Título Verde aos quatro componentes dos GBP.

*Quadro 1 - Descrição da análise do alinhamento da emissão aos GBP*

Princípios e classificação	Análise e descrição
<p data-bbox="279 1368 389 1429">Uso de recursos</p>  <p data-bbox="272 1529 394 1552">Confortável</p>	<p data-bbox="453 1162 1356 1375"><b>Descrição dos projetos e categorias financiadas:</b> Os recursos captados por meio da Quarta Emissão de Debêntures Simples, não conversíveis em ações, em série única, da concessionária das linhas 8 e 9 do sistema de trens metropolitanos de São Paulo S.A. possuem o valor total de R\$ 1.250.000.000,00 (um bilhão, duzentos e cinquenta milhões de reais). O prazo de vencimento das debêntures será de 18 (dezoito) anos contados a partir da data de emissão (15 de janeiro de 2024).</p> <p data-bbox="453 1406 1356 1653">As debêntures emitidas serão ancoradas no <i>Green Loan Framework</i> (FW) da ViaMobilidade, cuja avaliação independente<sup>10</sup> está disponível publicamente no site da companhia. O FW estabeleceu que os recursos de quaisquer operações realizadas com base no mesmo seriam utilizados para o reembolso e/ou 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.</p> <p data-bbox="453 1684 1356 1839">De acordo com a ViaMobilidade, foram selecionados 9 projetos nos terminais das Linhas 8 e 9, para as três categorias elegíveis presentes no FW. Dois deles enquadrados em Energia renovável, quatro em Eficiência energética e três em Transporte Limpo, considerando os ativos e projetos elegíveis conforme a tabela a seguir:</p>

<sup>10</sup> <https://www.viamobilidade.com.br/assets/viamobilidade/ccr-viamobilidade/public/media/page/content/files/20230224111406547-Parecer%20FW%20ViaMobilidade%20-%2020221202.pdf>



*Tabela 1 - Alinhamento do uso de recursos com os GBP/GLP*

Alinhamento com as categorias do GBP/GLP	Tipos de ativos elegíveis	Projetos elegíveis
<b>Energia renovável</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Geração e uso de energia solar, inclusive geração off-grid e distribuição de energia solar nos terminais das Linhas 8 e 9.</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Uso de energia gerada a partir de fontes renováveis: instalação de painéis solares em terminais;</li> <li>Implantação de usinas fotovoltaicas.</li> </ol>
<b>Eficiência energética</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Iluminação pública de LED nos terminais das Linhas 8 e 9;</li> <li>Substituição eficiente de equipamentos e implantação de processos produtivos eficientes;</li> <li>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.</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Substituição de lâmpadas convencionais por tecnologia LED;</li> <li>Implementação de Inversores Regenerativos de Tração;</li> <li>Automação da iluminação de estações e terminais;</li> <li>Manutenção de redes aéreas, subestações, centros de distribuição, sistemas de energia.</li> </ol>
<b>Transporte Limpo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uso de veículos elétricos para uso em transporte público; construção e operação de ferrovias; infraestrutura para veículos limpos.</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Aquisição de novos trens elétricos (fabricados no Brasil);</li> <li>Manutenção, compra ou custeio operacional com trilhos ferroviários eletrificados;</li> <li>Construção de novas estações e modernização de algumas estações existentes.</li> </ol>

*Fonte - Elaboração própria a partir do Framework da ViaMobilidade*

Os recursos serão direcionados para manutenção e operação do sistema integrado de transporte ferroviário elétrico utilizado para transporte público (Linhas 8 e 9 do Sistema de Trens Metropolitanos de São Paulo S.A). Conforme informado pela empresa, a presente operação direcionará parte dos recursos para reembolso de despesas ocorridas em até 24 meses, conforme descrito na escritura da emissão e alinhado ao Framework da empresa. Nesse contexto, vale ressaltar que a empresa não evidenciou através de comprovantes do que será reembolsado. Mas está comprometida e elaborando para apresentar aos bancos envolvidos na operação. O reembolso será verificado no Parecer de Verificação pós-emissão.

A escritura define como prazo de implantação dos projetos dezembro de 2026. No entanto, a empresa prevê que os recursos da emissão serão



<p>integralmente alocados nos projetos até outubro de 2027, portanto, em conformidade com o prazo definido em seu <i>Green Loan Framework</i>, de alocação total de recursos dentro de 60 meses das operações.</p> <p><b>Descrição dos benefícios ambientais:</b> A expectativa com a emissão é que ocorram melhorias na infraestrutura dos trens elétricos e expansão da capacidade de transporte de passageiros. Em relação aos benefícios gerados pela concessão, além da geração de empregos diretos e indiretos, a estimativa da ViaMobilidade é que sejam atendidos 1.139 mil passageiros por dia até 2051.</p> <p>Até dezembro de 2022, considerando a quantidade de passageiros transportados desde o início da operação das linhas (em janeiro de 2022) a média diária era de <b>769 mil</b> passageiros/por dia. Segundo levantamento da concessionária realizado em 2023,<sup>11</sup> o número de <b>passageiros deslocados por dia</b> pelos trens da Linha 9 era de <b>444 mil</b> e da Linha 8-Diamante, <b>351 mil</b>, considerando a <b>média por dia útil durante o mês de abril</b>. Assim, juntas, as linhas somavam a média de <b>795 mil</b> passageiros transportados por dia. No entanto, vale comentar que, apesar da tendência de elevação dos passageiros transportados, aparentemente a expectativa de demanda projetada não está sendo cumprida, conforme informado pela CCR. Nesse contexto, as linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda apresentaram queda na receita, segundo relatório relativo ao segundo trimestre de 2023 da companhia.<sup>12</sup></p> <p>Por fim, vale destacar que trens possuem um papel fundamental para a redução de gases de efeito estufa nas grandes cidades ao evitar o deslocamento de pessoas em meios de transporte privados e movidos a combustíveis fósseis. Para ilustrar, segundo a Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos) o setor metroferroviário no Brasil contribui com a redução de 2,1 milhões de toneladas em emissões de poluentes na atmosfera<sup>13</sup>.</p> <p><b>Alinhamento com standards de sustentabilidade:</b> Os projetos elegíveis se enquadram nas categorias transporte limpo, energia renovável e eficiência energética, incluídas pelos GBP passíveis de caracterização como Título Verde.</p> <p>A Climate Bonds Taxonomy<sup>14</sup> possui uma categoria de projeto relacionado transporte público de passageiros a partir de trens e os projetos elegíveis estão contemplados nos itens: (1) Material rodante e veículos para transporte público eletrificado, como trilhos, bondes, tróleis e teleféricos; e (2) Infraestrutura dedicada ao transporte público eletrificado. A CBI também considera automaticamente elegível para emissão de título climático transportes majoritariamente elétricos, movidos a hidrogênio ou outros que possuam zero emissões diretas, dentro de seu critério de Transporte de Baixo de Carbono<sup>15</sup>. Do mesmo modo, a Taxonomia CBI considera os projetos de energia renovável, como geração e uso de energia solar, como elegível à emissão de títulos climáticos.</p>
--

<sup>11</sup> <https://www.viamobilidade.com.br/voce/noticias/viamobilidade-e-viaquatro-transportam-quase-2-milhoes-de-passageiros-por-dia-util-100438#:~:text=Pelos%20trens%20metropolitanos%2C%20a%20Linha,%2C%20com%20351%2C4%20mil.>

<sup>12</sup> <https://www.metrocptm.com.br/apesar-do-aumento-da-demanda-linhas-8-diamante-e-9-esmeralda-tiveram-queda-na-receita/>

<sup>13</sup> <https://anptrilhos.org.br/meio-ambiente-setor-metroferroviario-contribui-com-a-reducao-de-21-milhoes-de-toneladas-em-emissoes-de-poluentes/>

<sup>14</sup> [https://www.climatebonds.net/files/files/Taxonomy/CBI\\_Taxonomy\\_Tables-08A%20%281%29.pdf](https://www.climatebonds.net/files/files/Taxonomy/CBI_Taxonomy_Tables-08A%20%281%29.pdf)

<sup>15</sup> [https://www.climatebonds.net/files/files/CBI%20Transport%20Criteria%20document\\_Aug2022%281%29.pdf](https://www.climatebonds.net/files/files/CBI%20Transport%20Criteria%20document_Aug2022%281%29.pdf)



A Taxonomia da União Europeia<sup>16</sup> inclui 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. Conforme a referida Taxonomia, a construção, modernização, manutenção e operação de infraestrutura necessária para operar transporte rodoviário com emissões zero de CO<sub>2</sub>, bem como para financiar o transporte público urbano são atividades econômicas consideradas como sustentáveis. O mesmo vale para financiamento de projetos solares.

Adicionalmente, a publicação ‘Não Perca Esse Bond’<sup>17</sup> inclui a infraestrutura ferroviária eletrificada como 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. Em relação aos investimentos em energia renovável, sugere alinhamento ao 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. Ativos e projetos de iluminação eficiente também estão incluídos 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 às Contribuições Nacionalmente Determinadas pelo governo brasileiro. Assim, as três categorias apresentam alinhamento com o que a publicação considera elegível à emissão de títulos verdes.

**Alinhamento com a agenda 2030:** Não obstante, os projetos elegíveis também estão alinhados aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)<sup>18</sup> da Organização das Nações Unidas (ONU), que definem as prioridades globais de desenvolvimento sustentável para 2030. Mais especificamente ao ODS e metas apresentadas abaixo.

*Tabela 2 - ODS e metas aplicáveis*

ODS	Metas aplicáveis
	7.2 - “Até 2030, aumentar substancialmente a participação de energias renováveis na matriz energética global” 7.3 - “Até 2030, dobrar a taxa global de melhoria da eficiência energética”
	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”
	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” .

<sup>16</sup> [https://finance.ec.europa.eu/system/files/2020-03/200309-sustainable-finance-teg-final-report-taxonomy-annexes\\_en.pdf](https://finance.ec.europa.eu/system/files/2020-03/200309-sustainable-finance-teg-final-report-taxonomy-annexes_en.pdf)

<sup>17</sup> <https://esg.nintgroup.com/nao-perca-esse-bond>

<sup>18</sup> <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>



	<div data-bbox="469 271 592 383" style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">  </div> <p data-bbox="624 304 1326 360">13.2 - “Integrar medidas da mudança do clima nas políticas, estratégias e planejamentos nacionais”</p> <p data-bbox="564 405 1238 427" style="text-align: center;"><i>Fonte: Objetivos do Desenvolvimento Sustentável - Nações Unidas</i></p> <p data-bbox="453 461 1353 734"><b>Nível de alinhamento com o GBP 1:</b> Em relação ao uso dos recursos (<i>Green Bond Principle 1</i>), há alinhamento com os principais <i>standards</i> de rotulagem de títulos verdes. No entanto: (i) a alocação total dos recursos da operação está prevista para ocorrer até outubro de 2027, ultrapassando os 24 meses após a data da emissão, estabelecido como boa prática pelas referências; (ii) os recursos não se direcionarem apenas para projetos novos e sim para modernização/manutenção de projetos já existentes; e (iii) a emissão financiará reembolso (com anterioridade até 24 meses). Dessa forma, o Princípio 1 é considerado como <b>Confortável</b>.</p>
<p data-bbox="256 1196 411 1317"><b>Processo de seleção e avaliação de projetos</b></p> <div data-bbox="256 1346 427 1518" style="text-align: center;">  <p data-bbox="280 1420 403 1442">Confortável</p> </div>	<p data-bbox="453 741 1353 925"><b>Alinhamento com a estratégia do emissor:</b> A ViaMobilidade - Linhas 8 e 9 é a concessionária responsável pelas linhas 8-Diamante e 9-Esmalda dos trens metropolitanos do estado de São Paulo. A concessão teve início em janeiro de 2022 e no contrato é estabelecido que a empresa realize investimentos em manutenção, conservação, melhorias, requalificação, adequação e expansão das linhas ao longo dos 30 anos de contrato.</p> <p data-bbox="453 958 1353 1014">O objetivo da presente emissão, ancoradas no <i>Green Loan Framework</i> da ViaMobilidade, é financiar a operação e manutenção do sistema integrado.</p> <p data-bbox="453 1048 1353 1171">Assim, considerando o objetivo 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 considera que a presente emissão possui alinhamento com a estratégia da empresa.</p> <p data-bbox="453 1205 1353 1574"><b>Processo de seleção e avaliação dos projetos:</b> Como os projetos elegíveis, objeto da presente emissão, estão enquadrados com o <i>Green Loan Framework</i> da ViaMobilidade, o processo de seleção e aprovação dos mesmos se mantém análogo ao descrito no Framework. Todos os projetos alvo das operações ancoradas no Framework devem passar pela pré-seleção da área técnica, área de ESG e Departamento Financeiro, que foi apontado como o responsável pela gestão dos recursos das operações baseadas no <i>Green Loan Framework</i>. De acordo com a empresa, não houve nenhuma mudança no processo de seleção e avaliação dos projetos, e este continua sendo de responsabilidade de representantes dos departamentos citados. Cabe a estes departamentos aprovar o orçamento que, por sua vez, envolve áreas técnicas que seguem premissas corporativas.</p> <p data-bbox="453 1608 1353 1787">Após está pré-seleção, os projetos devem ser deliberados pela diretoria incorporados à projeção final do orçamento. Vale ressaltar que as projeções orçamentárias passam pela aprovação do Conselho de Administração (CAD) e que no processo de aprovação orçamentária estão incluídas etapas que visam garantir a alocação de recursos verdes nos projetos elegíveis.</p> <p data-bbox="453 1821 1353 2031"><b>Gestão dos impactos ASG:</b> Entre os compromissos firmados pela emissora na escritura das debêntures, está que a emissora possui todas as autorizações e licenças exigidas pelas autoridades federais, estaduais e municipais, inclusive ambientais, para o exercício regular de suas atividades e de acordo com o estágio de implementação dos projetos. Além disso, a emissora garante que cumpre todas as condicionantes ambientais constantes das licenças ambientais aplicáveis aos projetos.</p>



Em relação às obras de melhoria e outros empreendimentos incluídos como projetos elegíveis, foram avaliadas as intervenções ambientais previstas e potenciais impactos. A empresa forneceu as licenças ambientais, pareceres técnicos e autorizações, emitidas pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB), e todas apresentam conformidade legal, conforme detalhado no [Anexo II - Licenças e Autorizações](#). Ainda, a empresa forneceu os primeiros relatórios anuais de acompanhamento dos termos de compromisso ambiental, comprovando o atendimento às condicionantes das licenças.

Por fim, é relevante mencionar que, durante a pesquisa de controvérsias<sup>19</sup> ambientais, sociais e governança atreladas à empresa, foram constatados alguns casos de baixa, média e alta severidade. Os casos ocorreram entre janeiro e julho de 2023. Foram identificados eventos associados à interrupção dos serviços, falhas nos processos de saúde e segurança ocupacional e de assédio sexual por um usuário do trem. A companhia apresentou ações que tem realizado para evitar a reincidência desses casos. Em sua maioria, a ViaMobilidade respondeu de forma remediativa, tendo prestado as devidas justificativas à NINT.

**Alinhamento com os critérios setoriais da Climate Bonds Initiative e Taxonomia da União Europeia:** Conforme a Taxonomia da UE<sup>20</sup> projetos de transporte público terrestre não devem gerar impactos adversos tais como: (i) Emissões atmosféricas diretas de gases de escape dos motores de combustão interna e material particulado, (ii) Emissões de ruído e (iii) Geração de resíduos (perigosos e não perigosos) durante a manutenção e descomissionamento de veículos ou material rodante.

Como os trens da ViaMobilidade - Linhas 8 e 9 são elétricos, não há a emissão direta de gases associados à sua operação. Em relação aos outros impactos, os pareceres técnicos emitidos pelo órgão ambiental (CETESB) indicam que a empresa está tomando ou está comprometida a tomar (e comprovar) medidas para mitigar os impactos associados à implantação das melhorias/reformas das linhas de trens. Se tratando especificamente de geração de ruídos e gestão resíduos, os pareceres técnicos incluem o controle de emissão de ruídos e poeira fugitiva, destinação adequada de resíduos e solo excedente como **boas práticas de controle ambiental**.

Para projetos de energia renovável, de acordo com os critérios da energia solar<sup>21</sup> da CBI, são elegíveis as instalações de geração de energia solar *onshore* e infraestrutura associada<sup>22</sup> e os projetos de energia solar não podem ter mais do que 15% de *backup* 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 100gCO<sub>2</sub>e/kWh, chegando a emissões líquidas de 0gCO<sub>2</sub>e/kWh em 2050.

A ViaMobilidade pretende instalar painéis solares para a geração de eletricidade que será utilizada nas próprias estações em itens como as escadas rolantes. Dado que se trata de geração de energia solar sem parcela de combustíveis fósseis, não são previstas emissões líquidas de CO<sub>2</sub>.

<sup>19</sup> Disponível no Anexo III - Controvérsias ESG

<sup>20</sup> [https://finance.ec.europa.eu/system/files/2020-03/200309-sustainable-finance-teg-final-report-taxonomy-annexes\\_en.pdf](https://finance.ec.europa.eu/system/files/2020-03/200309-sustainable-finance-teg-final-report-taxonomy-annexes_en.pdf)

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

<sup>22</sup> [https://www.climatebonds.net/files/files/Sector%20Criteria%20-%20Solar%20v2\\_2.pdf](https://www.climatebonds.net/files/files/Sector%20Criteria%20-%20Solar%20v2_2.pdf)



	<p>Em relação aos projetos de eficiência energética, a Taxonomia da CBI aborda o tema apenas no contexto de eficiência comercial, residencial e energética em edificações - incluindo como ativo elegível instalações dedicadas à manufatura de componentes de eficiência energética - e dentro de Instalações de manufatura, inclui instalações dedicadas à manufatura de aparelhos e equipamentos com eficiência energética, por exemplo, geladeiras, fogões, entre outros. Já a Taxonomia da EU inclui dentro de manufatura de tecnologias de baixo carbono o item fabricação de equipamentos de eficiência energética elegíveis para edifícios. Há critérios atrelados à eficiência energética dentro de outras categorias e contextos, como saneamento e gestão hídrica. Mas no caso dos projetos elegíveis em avaliação aqui, não são aplicáveis.</p> <p>Dessa forma, a NINT entende que os projetos elegíveis descritos neste parecer estão alinhados aos critérios CBI e a Taxonomia da UE.</p> <p><b>Nível de alinhamento com o GBP 2:</b> Em relação ao processo de seleção e avaliação de projetos (<i>Green Bond Principle 2</i>), a emissora demonstrou que possui alinhamento com os objetivos de sustentabilidade da emissão, capacidade interna adequada de gestão dos impactos positivos e alinhamento com os parâmetros dos critérios de elegibilidade estabelecidos pelas referências abordadas. No entanto, foram identificadas controvérsias ASG relacionadas à emissora e aos projetos elegíveis. Apesar das ações de remediação e prevenção de novas controvérsias, o Princípio 2 é considerado como <b>Confortável</b>.</p>																					
<p><b>Gestão de recursos</b></p> 	<p><b>Gestão dos recursos:</b> De acordo com informações fornecidas pela empresa, o valor total de CAPEX dos projetos elegíveis é R\$ 5,614 bilhões e a emissão representa 22,3% deste valor, conforme apresentado a seguir.</p> <p style="text-align: center;"><i>Tabela 3 - Ativos e valores gastos previstos</i></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #2c4e64; color: white;"> <th style="text-align: center;">Ativo</th> <th style="text-align: center;">Valor total previsto entre 2022 e 2026 (mil)</th> <th style="text-align: center;">Valor total previsto sobre valor da emissão (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Material Rodante</td> <td style="text-align: right;">32.988</td> <td style="text-align: right;">2,6%</td> </tr> <tr> <td>Sinalização</td> <td style="text-align: right;">59.997</td> <td style="text-align: right;">4,8%</td> </tr> <tr> <td>Energia</td> <td style="text-align: right;">145.050</td> <td style="text-align: right;">11,6%</td> </tr> <tr> <td>Empreendimentos (Civil)</td> <td style="text-align: right;">332.941</td> <td style="text-align: right;">26,6%</td> </tr> <tr> <td>Outros Investimentos<sup>23</sup></td> <td style="text-align: right;">679.024</td> <td style="text-align: right;">54,3%</td> </tr> <tr style="font-weight: bold;"> <td>Total</td> <td style="text-align: right;">1.250.000</td> <td style="text-align: right;">100%</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"><small>Fonte: Elaboração própria a partir de informações disponibilizadas pela ViaMobilidade</small></p> <p>Conforme estabelecido no Framework, o responsável pela gestão dos recursos da presente operação é o Departamento Financeiro da ViaMobilidade - Linhas 8 e 9. Os recursos serão mantidos em contas de livre movimentação da própria empresa.</p> <p>Não há comprometimento em segregar os recursos da presente emissão dos demais recursos financeiros da companhia, que seria o cenário ideal. No entanto, como se trata de uma empresa cuja única atividade é a operacionalização e manutenção das linhas 8 e 9 e os projetos elegíveis</p>	Ativo	Valor total previsto entre 2022 e 2026 (mil)	Valor total previsto sobre valor da emissão (%)	Material Rodante	32.988	2,6%	Sinalização	59.997	4,8%	Energia	145.050	11,6%	Empreendimentos (Civil)	332.941	26,6%	Outros Investimentos <sup>23</sup>	679.024	54,3%	Total	1.250.000	100%
Ativo	Valor total previsto entre 2022 e 2026 (mil)	Valor total previsto sobre valor da emissão (%)																				
Material Rodante	32.988	2,6%																				
Sinalização	59.997	4,8%																				
Energia	145.050	11,6%																				
Empreendimentos (Civil)	332.941	26,6%																				
Outros Investimentos <sup>23</sup>	679.024	54,3%																				
Total	1.250.000	100%																				

<sup>23</sup> De acordo com o que foi relatado pela empresa, são investimentos previstos no Plano de Ação (CAPEX antecipação e CAPEX adicional) observado a partir das necessidades apontadas no projeto para melhoria de eficiência operacional, tratando-se de, por exemplo, obras diversas em estações e no ativo em geral. A NINT verificou que mais de 95% do valor dos investimentos classificados como “Outros investimento” está enquadrado em alguma das categorias do Framework da ViaMobilidade.



	<p>possuem baixas emissões de GEE, são mitigados os riscos de contaminação dos recursos via financiamento de atividades carbono intensivas, ainda que fiquem misturados com demais recursos da empresa.</p> <p>Conforme descrito na escritura das debêntures, as mesmas contarão com o incentivo fiscal previsto no artigo 2º da Lei nº 12.431/11<sup>24</sup>, o que define o projeto de investimento como prioritário na forma regulamentada pelo Poder Executivo Federal. Ademais, conforme prevê a lei, após a emissão, a Via Mobilidade - Linhas 8 e 9 terá que comprovar a alocação de recursos no projeto, o que reduz o risco de que os mesmos não sejam alocados para os fins aqui descritos.</p> <p>Vale ressaltar, ainda, que a escritura inclui cláusulas de vencimento antecipado ou outras penalidades caso os recursos não sejam alocados conforme a destinação definida no documento. No entanto, apesar de não haver um prazo definido para o redirecionamento de recursos caso os projetos falhem em atender os critérios de elegibilidade pré-estabelecidos, a empresa possui necessidade de comprovar a alocação dos recursos nos projetos citados, então o risco é mitigado.</p> <p><b>Recursos temporariamente não alocados:</b> Os recursos temporariamente não alocados nos projetos serão aplicados em títulos de baixo risco e alta liquidez, a exemplo Certificados de Depósitos Bancários (CDBs).</p> <p>Conforme estabelecido no Framework da companhia, a Política de Aplicações Financeiras da CCR define os instrumentos financeiros nos quais os recursos ancorados no FW ficariam alocados. Nesse sentido, como consistem em investimentos de baixo risco e alta liquidez, a NINT considera que é baixo o risco de contaminação dos recursos em atividades carbono intensivas ou de impacto socioambiental negativo.</p> <p><b>Nível de alinhamento com o GBP 3:</b> Em relação à gestão de recursos (<i>Green Bond Principle 3</i>), o valor da emissão é inferior ao custo total dos projetos, as características do instrumento financeiro (debênture incentivada) reduzem os riscos de contaminação de recursos, assim como a alocação temporária de recursos (em ativos com baixo risco). No entanto, foi identificada uma lacuna no que diz respeito aos recursos não serem mantidos em conta separada ou específica para os projetos. Dessa forma, o Princípio 3 é considerado como <b>Confortável</b>.</p>						
<p style="text-align: center;"><b>Relato</b></p> 	<p><b>Relato:</b> Conforme estabelecido no <i>Green Loan Framework</i> da ViaMobilidade, a empresa se compromete a publicar anualmente as seguintes informações a respeito dos projetos elegíveis:</p> <p><b>A. Indicadores financeiros de relato:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>i. Número de beneficiários (usuários dos trens das linhas 8 e 9);</li> <li>ii. Desembolso por categoria verde elegível;</li> <li>iii. Instrumentos financeiros em que os recursos estão temporariamente alocados (em R\$ e %).</li> </ol> <p><b>B. Indicadores de benefícios ambientais</b></p> <p style="text-align: center;"><i>Tabela 4 - Indicadores de benefícios ambientais</i></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #2c4e64; color: white;"> <th style="width: 33%;">Categoria elegível</th> <th style="width: 33%;">Indicadores</th> <th style="width: 33%;">Unidade de medida</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>	Categoria elegível	Indicadores	Unidade de medida			
Categoria elegível	Indicadores	Unidade de medida					

<sup>24</sup> [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2011/lei/l12431.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12431.htm)



<b>Energia renovável</b>	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
<b>Eficiência energética</b>	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
<b>Transporte Limpo</b>	Extensão dos projetos de transporte limpo	Km
	Medida de tráfego de transporte limpo (passageiro e frete)	
	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>As informações serão relatadas até a alocação total dos recursos e serão verificadas anualmente por uma terceira parte. Uma vez finalizado, o relatório de impacto será disponibilizado publicamente no site da ViaMobilidade. Da mesma forma, este parecer independente simplificado será disponibilizado publicamente no website da ViaMobilidade.</p> <p>Por fim, vale ressaltar que, na avaliação pós-emissão (Parecer de pós emissão), a NINT irá avaliar as condicionantes das autorizações e licenças exigidas pelas autoridades e órgãos ambientais aplicáveis, para o exercício regular de suas atividades e de acordo com o estágio de implementação dos projetos da emissora. Da mesma forma, serão analisadas as medidas de ação tomadas para conter potenciais impactos adversos (como poluição, ruído geração de resíduos), associados à implantação das melhorias/reformas das linhas de trens.</p> <p><b>Nível de alinhamento com as melhores práticas:</b> Em relação ao compromisso de relato (<i>Green Bond Principle 4</i>), não foram identificadas lacunas. O relato irá ocorrer a nível de projeto (linhas 8 e 9). Dessa forma, o Princípio 4 é considerado como <b>Liderança</b>.</p>		

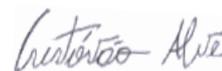
**Equipe técnica responsável**



**Isadora Fraga**  
Analista Sênior  
[Isadora.fraga@nintgroup.com](mailto:Isadora.fraga@nintgroup.com)



**Camila Toigo**  
Coordenadora  
[camila.toigo@nintgroup.com](mailto:camila.toigo@nintgroup.com)



**Cristóvão Alves**  
Sócio-Diretor  
[crystovao.alves@nintgroup.com](mailto:crystovao.alves@nintgroup.com)

Rio de Janeiro, 17/10/2023



## 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 NINT<sup>25</sup> 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 papéis.

---

<sup>25</sup> A responsável final por esse relatório é a NINT - Natural Intelligence LTDA.



## Anexo I - Método

A análise da NINT é baseada em uma metodologia proprietária, fundamentada em *standards* reconhecidos internacionalmente. A elaboração do parecer simplificado 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 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*, *Climate Bonds Taxonomy* e *European Union Taxonomy*;
  - Processo de Seleção e Avaliação de Projetos (*Process for Project Evaluation and Selection*): procedimentos utilizados na escolha dos ativos e projetos investidos, alinhamento desses com a estratégia da empresa e garantia de benefícios socioambientais associados;
  - Gestão dos Recursos (*Management of Proceeds*): procedimento para gestão financeira dos recursos captados, para garantir a destinação para atividades elegíveis como verdes ou sociais;
  - Relato (*Reporting*): Divulgação de informações sobre controle e alocação de recursos, bem como dos impactos positivos esperados das operações financiadas com os recursos.
- 2) Atualização da pesquisa de controvérsias<sup>26</sup>.
  - Controvérsias que a empresa está envolvida.

### Legendas

Tabela 5 - 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.

Fonte: NINT

<sup>26</sup>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.



## Controvérsias

Tabela 6 - Níveis de Severidade relacionados às controvérsias

Níveis de Severidade	
<b>Baixo</b>	Descumpre a lei e/ou afeta negativamente os <i>stakeholders</i> , mas não causa danos ou causa danos mínimos que não necessitam de remediação.
<b>Moderado</b>	Descumpre a lei e/ou afeta negativamente os <i>stakeholders</i> , mas a remediação dos impactos causados é simples e com custo pouco significativo para a empresa.
<b>Alto</b>	Descumpre a lei e/ou afeta negativamente os <i>stakeholders</i> , sendo o nível de dificuldade e custo de remediação medianos.

Fonte: NINT

Tabela 7 - Níveis de Severidade relacionados às controvérsias

Níveis de Responsividade	
<b>Proativa</b>	Além da empresa agir de maneira remediativa diante de uma controvérsia, ela adota medidas que vão além da sua obrigação e realiza procedimentos sistemáticos para evitar que o problema ocorrido se repita.
<b>Remediativa</b>	A empresa realiza as ações necessárias para correção dos danos e se comunica adequadamente com os <i>stakeholders</i> impactados.
<b>Defensiva</b>	A empresa realiza ações insuficientes para correção dos danos ou emite comunicado sem realização de ações corretivas.
<b>Não-responsiva</b>	Não há qualquer ação ou comunicação da empresa em relação à controvérsia.

Fonte: NINT



## Anexo II - Licenças e Autorizações

Conforme exposto no Parecer de Segunda Opinião do Framework da ViaMobilidade, a empresa possuía todas as licenças ambientais de operação (LO) vigentes emitidas pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB).

Em relação às licenças e autorizações recentes:

Tabela 8 - Pareceres Técnicos CETESB

Parecer Técnico	Data da emissão	Assunto	Principais informações socioambientais e conclusão Parecer
Nº008/23/ILT	06/01/2023	Consulta Prévia sobre a necessidade de licenciamento ambiental das obras de melhorias diversas nas Linhas 8 e 9	<p>Apresenta as características das obras, caracterização das áreas de implantação dos empreendimentos e indicadores ambientais.</p> <p>Conclui-se que as intervenções propostas não demandam licenciamento ambiental específico.</p>
Nº017/22/ILT	14/09/2022	Consulta prévia sobre licenciamento ambiental do empreendimento Pavimentação da Estrada do Prado e Construção de Passarela (Linha 8 Diamante)	<p>Apresenta as características das as duas obras (Pavimentação da Estrada do Prado e Construção da Passarela do Prado) com detalhes e as intervenções previstas, entre elas: envolverão atividades de movimentação de solo (corte/aterro), preparo da área para pavimentação com asfalto, obras de drenagem para adequação do escoamento superficial, demolição e reconstrução de uma Obra de Arte Especial (OAE/ponte), tratamento de taludes, supressão de vegetação e desapropriações. Também detalha a caracterização socioambiental do entorno do empreendimento, com as principais intervenções ambientais decorrentes das obras propostas e estimativas de seus indicadores.</p> <p>A respeito disto, é relevante destacar como potencial risco socioambiental:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- O empreendimento intercepta um curso d'água e dois afluentes, acarretando interferência em 0,72 ha de Área de Preservação Permanente - APP;</li> <li>- Há estimativa de interferência em vegetação pioneira e árvores isoladas, e em 0,49 ha de vegetação nativa em estágios inicial e médio de regeneração e de movimentação de solo são da ordem de 37 mil m3. Ambas estão abaixo dos limites estabelecidos na Deliberação Normativa CONSEMA nº 01/18.</li> <li>- Ainda não há definição conclusiva sobre a real necessidade de desapropriação ou relocação de população.</li> </ul> <p>Caso necessária, será feita de forma pontual, exclusivamente nas áreas edificadas localizadas na Fase 2 das obras. Em levantamento de campo, foi verificada a presença de 10 pessoas residentes em ocupações regulares na Área Diretamente Afetada pelo empreendimento.</p> <p>Considerando as intervenções, o Parecer por fim estabelece que: a responsável pelas desapropriações e eventuais relocações necessárias será a Concessionária CCR ViaMobilidade. Previamente às intervenções, deverá ser obtida Autorização de Supressão de Vegetação e intervenção em Área de Preservação Permanente nas respectivas Agências Ambientais. De resto, o empreendimento não aparenta possuir intervenção em áreas sensíveis.</p>
Nº009/23/ILT	19/01/2023	Consulta prévia referente à realocação de estruturas do Pátio Presidente Altino para o Pátio Brás <sup>27</sup>	<p>Apresenta a caracterização do empreendimento e conclui que não há risco socioambientaia consideráveis. A conclusão destaca, entre outros pontos, que: não serão necessárias a supressão de vegetação nativa e intervenção em Áreas de Preservação Permanente - APPs, apenas o corte de indivíduos arbóreos isolados; a movimentação de solo será pouco significativa; e não estão previstos impactos em Unidades de Conservação, respectivas zonas de amortecimento ou impactos em comunidades tradicionais. Ainda, o Parecer destaca que o empreendimento não é objeto de licenciamento com avaliação de impacto ambiental.</p> <p>No entanto, o interessado deverá, previamente ao início das obras: (i) solicitar autorização para corte de indivíduos arbóreos isolados junto a esta Divisão; (ii) obter a anuência do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo - CONPRESP e demais órgãos responsáveis; (iii) adotar boas práticas de engenharia para o controle ambiental</p>

<sup>27</sup> Conforme o Parecer Técnico Nº 009/23/ILT, o Pátio Brás é parte integrante da estação Brás, e está incluído no licenciamento ambiental da Linha 12 - Safira, a qual se encontra em regularização no âmbito do processo Impacto 263/2022 (CETESB.078368/2022-00).



			das obras, (iv) solicitar Parecer Técnico na Agência Ambiental do Tatuapé referente à área contaminada próxima ao empreendimento.
Nº 022/23/ILT	23/03/2023	Consulta Prévia sobre a necessidade de licenciamento ambiental para as obras de reconstrução da Estação Ambuíta (Linha 8 - Diamante)	Apresenta a caracterização do empreendimento, a área de implantação e conclui que as obras são de pequeno porte e baixa complexidade. Com supressão pouco representativa de fragmento de vegetação nativa em estágio inicial fora de APP, dentro da faixa de domínio; baixa movimentação de terra e impermeabilização do terreno pouco significativa e sem interferências em Áreas Protegidas. Assim, sem necessidade de licenciamento ambiental específico. No caso de eventual interferência, o interessado deverá solicitar autorizações cabíveis, e após o término das obras, o empreendimento (Estação Ambuíta) será considerado automaticamente contemplada na Licença de Operação de Regularização (nº 2555) emitida para a Linha 8 - Diamante e deverá ser apresentada a comprovação da implementação de medidas de controle ambiental durante a sua implantação.
Nº 043/22/ILT	18/11/2022	Autorização para implantação de Máquina de Lavar Trens - MLT no Pátio Presidente Altino (Linha 8 - Diamante)	Apresenta a caracterização do empreendimento e as interferências ambientais. Entre os principais aspectos ambientais potencialmente geradores de riscos estão atividades de demolição/movimentação de maquinário, geração de efluentes e resíduos. O Parecer propõe uma série de medidas visando prevenir/mitigar as interferências ambientais previstas, por exemplo fazer uso de caixas de contenção em equipamentos à combustão e o armazenamento adequado dos produtos perigosos. Conclui que as obras de implantação são de baixa complexidade e inseridas em uma área operacional já antropizada, e que não se esperam interferências ambientais não mitigáveis. Após o fim das obras, deverá ser elaborado relatório conclusivo, incluindo todos os registros de eventuais ocorrências, medidas mitigadoras adotadas e demonstrada a recuperação das áreas afetada.

Fonte - ViaMobilidade

A concessionária também apresentou o Parecer Técnico da CETESB 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 a seguir.

Tabela 9 - 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)	-Obras em áreas edificadas (sanitários, elevador, escadas, reparos); -Requalificação do entorno (passarela); -Coleta de esgotos (minimamente fossa séptica).	-Intercepta afluente do rio Cotia (canalizado); - 40 m do limite da APA Várzea do Tietê.
LOR 2555	Linha 8 - Reforma da estação Sagrado Coração (Jandira)	-Acessos (elevadores de acesso); -Áreas edificadas (elevadores, sanitários, alteamento da plataforma, cobertura, reservatório de água); -Requalificação do entorno (calçada, embarque).	-
LOR 2555	Linha 9 - Ampliação da estação Imperatriz Leopoldina (São Paulo)	-Acessos (adequação travessias, inclusão elevadores); -Áreas edificadas (sanitários, elevadores, bilheteria, plataforma, calçada).	- Área contaminada na AID; - 6,8 Km da Terra Indígena de Jaraguá.



LOR 2555	Linha 8 - Reforma da estação Comandante Sampaio (Osasco)	-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).	- Área contaminada na AID; - 75 m do limite da APA Várzea do Rio Tietê; - 7,9 Km da terra Indígena de Jaraguá.
LOR 2555	Linha 8 - Ampliação da estação Antônio João (Barueri)	-Acessos (adequação acessibilidade); -Áreas edificadas (adequação de sanitários, salas técnicas, plataformas, passarelas, elevadores, escadas); -Rede de esgoto (ligar com Sabesp); -Interferência na circulação dos trens na implantação da passarela.	- Montante 2,5 Km da captação do rio Cotia do Peixe; - Área contaminada na AID; - 72 m do limite da APA Várzea do Tietê; - Interferência na circulação dos trens na implantação da passarela.
LOR 2555	Linha 8 - Reforma da estação Lapa (São Paulo)	-Áreas edificadas (sanitários, plataforma, acessibilidade, elevadores).	- Área contaminada na AID; - 8,2 Km da Terra Indígena de Jaraguá.
LOR 2558	Linha 9 - Reforma da Estação Santo Amaro	-Áreas edificadas (combate a incêndios, acessibilidade); -Rede de esgotos (ligação com interceptor da SABESP).	- Montante 1,6 m da captação no rio Guarapiranga; - Área contaminada na AID; - Área de processo mineral (areia); - 0,83 ha intervenção em APP; - Estação tombada pelo CONPRESP.
LOR 2558	Linha 9 - Reforma da estação Grajaú (São Paulo)	-Entorno (adequação de passarela e passeios); -Áreas edificadas (sistema de combate a incêndios, captação de águas pluviais, acessibilidade).	- Área contaminada na AID.
LOR 2558	Linha 9 - Implantação da passarela Villa Lobos (São Paulo)	-Conclusão da passarela para acesso de ciclistas; -Conexão com passarela de acesso ao Parque/requalificação do entorno.	- 0,04 ha de intervenção em APP; - 9,2 Km da Terra Indígena de Jaraguá; - Interferência com rede aérea.
LOR 2558	Linha 8 - Implantação da passarela Av. Brasil (Carapicuíba)	-Construção de passarela, para travessia de pedestres, em concreto armado usando pré-moldados.	- Intercepta afluente do rio Tietê (canalizado); - Área contaminada na AID; - 50 m do limite da APA Várzea do Rio Tietê; - 9,8 Km da Terra Indígena de Jaraguá.
LOR 2555	Linha 8 - Reconstrução da passagem inferior Ambuíta (Itapevi)	-Obra de reestruturação de uma PI (passagem inferior), com remoção do muro de pedra, estabilização de solo, execução de parede de concreto, passagem para circulação de pedestre, novo pavimento, sinalização, iluminação.	- Intercepta afluente do córrego do Sabiá; - Montante 2,7 Km da captação superficial do rio Sapiantã; - 0,04 ha de intervenção em APP.
LOR 2555	Linhas 8 e 9 - Readequação do pátio Presidente Altino (Osasco)	-Readequação funcional do Pátio (dois grupos de adequações); -Adequações acessibilidade; -Adequações e/ou modificações e/ou ampliação de espaços físicos específicos para atender necessidades de realização de serviços de manutenção (oficina de sopra, oficina de locomotivas, máquinas de lavar trens, depósito de lastro etc).	- Área contaminada na AID; - 1,7 Km do limite da APA Várzea do Rio Tietê; - 7,5 Km da Terra Indígena de Jaraguá.

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

Cabe esclarecer, ainda, que a consulta abrangeu também a implantação de cabines seccionadoras e subestações elétricas, conforme apresentado na tabela abaixo:

Tabela 10 - Licença Ambiental Obras previstas, intervenções e potenciais interferências socioambientais

Licença Ambiental	Obras	Intervenções	Potenciais interferências socioambientais
LOR 2555	Linha 8/1 - CS Amador Bueno (Itapevi)	0,16 ha Local - área que dá acesso à estação. Área edificada de 121 m <sup>2</sup> , e pórticos de seccionamento.	-
LOR 2555	Linha 8/2 - CS Itapevi (Itapevi)	0,24 ha Local - faixa de domínio da ferrovia, junto à estação. Área total construída 129 m <sup>2</sup> .	-



		Pórticos de seccionamento em terreno natural.	
LOR 2555	Linha 8/3 - CS Barueri (Barueri)	0,10 ha Local - faixa de domínio da ferrovia, junto à estação. Execução de corte e aterro, e muro de arrimo. Pórticos de seccionamento em terreno natural.	658 m do limite da APA Várzea do Rio Tietê
LOR 2558	Linha 9/1 - CS Ceasa - Modernização (São Paulo)	0,15 ha Substituição de disjuntores	8,0 Km da terra indígena de Jaraguá
LOR 2558	Linha 9/2 - SE Cidade Jardim - Implantação (São Paulo)	0,10 ha Local - extremidade norte da Plataforma da Estação Edifício de 2 pavimentos	Intervenção em APP - 0,10 ha 115 m do bem tombado Jockey Club
LOR 2558	Linha 9/3 - CS Berrini - Modernização (São Paulo)	0,06 ha Substituição de disjuntores	Intervenção em APP - 0,06 ha
LOR 2558	Linha 9/4 - CS Santo Amaro - Modernização (São Paulo)	0,06 ha Substituição de disjuntores	Intervenção em APP - 0,05 ha
LOR 2558	Linha 9/5 - SE Socorro - Implantação (São Paulo)	0,09 ha Dentro da faixa de domínio Edifício de 585,5 m2	Supressão de alguns indivíduos arbóreos Intervenção em APP - 0,08 ha
LOR 2558	Linha 9/6 - CS Jurubatuba - Modernização (São Paulo)	0,04 ha Substituição de disjuntores	- Dentro da Área de Proteção de Mananciais da Bacia do - Guarapiranga - APRM-G - Intervenção em APP - 0,01 ha
LOR 2558	Linha 9/7 - CS Grajaú - Modernização (São Paulo)	0,05 ha Substituição de disjuntores	-

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

Conforme o Parecer Técnico N°207/22/IE da CETESB, entende-se que as intervenções apresentadas na tabela acima 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; as estruturas foram contempladas pelas Licenças de Operação de Regularização expedidas para as Linhas 8 - Diamante (LOR n° 2555) e 9 - Esmeralda (LOR n° 2558), que incluem as vias permanentes, estações e instalações associadas (subestações, pátios, cabines seccionadoras e demais instalações). Ademais, se tratam de obras implantadas em áreas antropizadas, dentro da faixa de domínio já estabelecida e modificada, e 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. Por fim, a dispensa de licenciamento é devido ao fato de estarem em andamento os processos de solicitação de Autorização para supressão de vegetação e intervenção em Área de Preservação Permanente (APP) associados a parte das obras previstas.

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 intervenções referentes a adequações, modificações e/ou ampliação de espaços físicos específicos para atender necessidades de realização de serviços de manutenção, deverá ser solicitado Parecer Técnico junto ao Departamento de Avaliação Ambiental de Empreendimentos - IE, vinculada a Diretoria de Avaliação de Impacto Ambiental da CETESB.



Ainda de acordo com o Parecer Técnico CETESB, as obras prediais são de baixa complexidade e de baixo potencial de impacto ambiental. A empresa apresentou sua Consulta Prévia sobre a necessidade de licenciamento ambiental das obras de melhorias diversas nas Linhas 8 e 9. O documento apresenta uma descrição detalhada do escopo das obras e a caracterização das áreas de implantação dos empreendimentos e indicadores ambientais. Os indicadores ambientais associados às intervenções previstas são:

*Tabela 11 - Intervenções associadas às obras*

Intervenção	Descrição
Interferências em Recursos Hídricos	Todas as obras previstas estão inseridas na Unidade de Gerenciamento de Recursos Hídricos do Alto Tietê - UGRHI-06 e nenhuma delas intercepta cursos de água canalizados ou naturais.
Interferência em área contaminada	Foram identificadas 13 áreas com algum grau de contaminação na área de influência direta (AID) do empreendimento, sendo nove delas reabilitadas para uso declarado (AR). As demais áreas estão devidamente gerenciadas, sendo duas em processo de remediação (ACRe), uma em processo de reutilização (ACRu), próxima à Subestação Imperatriz Leopoldina, e outra em processo de monitoramento para encerramento (AME), próxima à Cabine Seccionadora Quitaúna. Assim, não são esperados impactos associados a interferências em áreas contaminadas.
Movimentação de Solo	As obras previstas estão inseridas em áreas de alta susceptibilidade a escorregamentos e à erosão. Entretanto, a implantação do novo acesso viário em uma área atualmente desocupada é a única obra associada a atividade de terraplenagem, sendo previsto baixo volume de movimentação de terra (0,91 ha).
Supressão de Vegetação	Em relação à vegetação, é prevista a supressão indivíduos arbóreos isolados, em áreas urbanas já consolidadas, sem necessidade de intervenção/ supressão de fragmentos florestais, ou em áreas fora dos limites da faixa de domínio.
Intervenção em Áreas Protegidas	Para as estruturas existentes na Área de Preservação Permanente - APP do Rio Pinheiros, são previstas apenas modernizações, como a troca de equipamentos ou pequenas obras internas, sem a necessidade de demolições ou aumento das áreas existentes. O mesmo ocorre para a reforma da Estação Carapicuíba e as modernizações das subestações Santa Terezinha, Osasco e Cabine Seccionadora Quitaúna, inseridas na Área de Proteção Ambiental - APA Várzea do Tietê, Unidade de Conservação de Uso Sustentável, onde serão realizadas obras de pequeno porte e de abrangência restrita. Não são previstas interferências em Áreas de Proteção e Recuperação dos Mananciais decorrentes das obras de melhorias das Linhas 8 e 9. A implantação da via permanente na Estação Osasco (E55) da Linha 8 - Diamante está entre as obras de modernização mais próximas à tribo indígena Jaraguá, a uma distância superior a 5 km do raio de restrição de terra indígena, conforme estabelecido na Portaria Interministerial nº 60/2015. Demais povos e/ou comunidades tradicionais, bem como sítios arqueológicos ou bens tombados não foram identificados em seu entorno direto.
Desapropriação	Não são previstas novas áreas para a realização das obras de modernização, com exceção da implantação do acesso viário na Estação Jardim Silveira, que será implantada em uma área desocupada, de utilidade pública, conforme Decreto Estadual nº 63.563/2018, e da Cabine Seccionadora Júlio Prestes, localizada fora da faixa de domínio.

*Fonte - Parecer Técnico CETESB N°008/23/ILT*

Por fim, no Parecer, conclui-se que as intervenções propostas não demandam licenciamento ambiental específico. Esta conclusão foi gerada considerando:

- Que as obras de modernização previstas são de baixa complexidade e de baixo potencial de impacto ambiental, em áreas antropizadas e predominantemente, dentro da faixa de domínio já estabelecida e modificada;
- As intervenções previstas implicam em baixa movimentação de terra e impermeabilização de terreno pouco significativa;
- Há previsão de supressão de indivíduos arbóreos isolados, sem necessidade de supressão de fragmentos florestais;
- Não são esperados impactos ambientais representativos em Áreas Protegidas.



Para a supressão de indivíduos arbóreos isolados, o interessado deverá solicitar Autorização prévia junto ao Departamento de Licenciamento com Avaliação de Impacto Ambiental. Durante a implantação das obras de melhoria, deverão ser implementadas boas práticas de controle ambiental, tais como: controle de emissão de ruídos e poeira fugitiva, destinação adequada de resíduos e solo excedente, e a completa recuperação de todas as áreas afetadas pelas obras.

Por fim, cabe ressaltar ainda que, após o término das obras, as implementações e reformas serão consideradas automaticamente contempladas pelas Licenças de Operação de Regularização - LOR nº 2555 emitida para a Linha 8 e LOR nº 2558 emitida para a Linha 9.

Nesse sentido, ressalta que, à medida que as obras forem sendo concluídas, deverá ser apresentada, nos relatórios anuais de acompanhamento do Plano de Gestão Ambiental da Operação das Linhas 8 (Processo CETESB nº 205/2019) e 9 (Processo CETESB nº 173/2019), a comprovação da implementação de medidas de controle ambiental.

Para os locais em que será necessária a supressão de indivíduos arbóreos, a ViaMobilidade apresentou as respectivas autorizações de supressão vegetal (ASVs) e termos de compromisso de recuperação ambiental (TCRA), descritos na tabela a seguir.

*Tabela 12 - Autorizações de supressão vegetal e termos de compromisso de recuperação ambiental*

Autorizações de supressão vegetal	Assunto (Finalidade do Pedido)	Informações relevantes
Nº 60643/ 2022	Obras de melhorias diversas na Linha 8. Autoriza Intervenção em Várzea / Corte de Vegetação / Intervenção de APP.	Estabelece que, conforme disposto na Resolução SMA 58/2009, previamente à intervenção autorizada, deverá ser afixada na propriedade, na testada do terreno voltada para a via de circulação, placa com o tamanho mínimo de 1,50m X 1,70m, com fundo branco e letras pretas, visível ao público durante a execução da intervenção, a autorização.
Nº 60522/2022	Compensação das intervenções. Estabelece como datas: -Início das medidas de recuperação: 30/11/2022 - Entrega do 1º relatório anual de acompanhamento: 31/03/2023 -Prazo para execução das medidas de recuperação: 31/08/2042.	A ViaMobilidade forneceu o primeiro relatório de acompanhamento (TCRA 60522/2022 - referente às obras de ano 01). A empresa informou que: (i) realizou uma solicitação de dilação de prazo para execução do projeto em período favorável (final de 2023); (ii ) foi firmado um contrato na modalidade ativo verde, e por isso o TCRA 60522 será substituído por outro, na modalidade ativo verde, mas com os mesmos valores de compensação devida (processo em andamento). Ainda, vale mencionar que o relatório inicial e de atividades, referentes ao projeto Ativo Verde foi desenvolvido por uma empresa terceira e especializada.
Nº 60659/2022	Licenciamento Ambiental c/ Avaliação de Impacto. Obras de melhoria. Autoriza Intervenção em Várzea / Corte de Vegetação / Intervenção de APP e para Corte de Árvore Isolada.	Estabelece que, conforme disposto na Resolução SMA 58/2009, previamente à intervenção autorizada, deverá ser afixada na propriedade, na testada do terreno voltada para a via de circulação, placa com o tamanho mínimo de 1,50m X 1,70m, com fundo branco e letras pretas, visível ao público durante a execução da intervenção, a autorização.
Nº 48930/2023	Ampliação de Área Construída TCRA Licenciamento Impacto, com intervenção em APP. Autoriza Intervenção em Várzea / Corte de Vegetação / Intervenção de APP e para Corte de Árvore Isolada.	Estabelece que, conforme disposto na Resolução SMA 58/2009, previamente à intervenção autorizada, deverá ser afixada na propriedade, na testada do terreno voltada para a via de circulação, placa com o tamanho mínimo de 1,50m X 1,70m, com fundo branco e letras pretas, visível ao público durante a execução da intervenção, a autorização.
Nº 47920/2023	Licenciamento Ambiental c/ Avaliação de Impacto.	Em suma, exige as seguintes medidas de recuperação ambiental: (1) Implantar o Projeto de Restauração



	<p>Estabelece como datas: -Início das medidas de recuperação: 06/10/2023 -Entrega do 1º relatório anual de acompanhamento: 06/02/2024 -Prazo para execução total das medidas de recuperação: 06/07/2043.</p>	<p>Ecológica em 6 meses e apresentar relatório comprobatório com profissional habilitado. (2) Efetuar a manutenção das áreas de restauração, durante os 3 primeiros anos, e apresentar relatórios anuais de acompanhamento; (3) Seguir orientações estabelecidas de monitoramento, após o terceiro ano da implantação do projeto; (4) Instalar placa com número do Termo de Compromisso de Recuperação Ambiental.</p>
Nº 54941/2023	<p>Obras lineares. Autorização para Corte de Árvores Isoladas</p>	<p>Estabelece que, conforme disposto na Resolução SMA 58/2009, previamente à intervenção autorizada, deverá ser afixada na propriedade, na testada do terreno voltada para a via de circulação, placa com o tamanho mínimo de 1,50m X 1,70m, com fundo branco e letras pretas, visível ao público durante a execução da intervenção, a autorização.</p>
Nº 54251/2023	<p>Licenciamento Ambiental c/ Avaliação de Impacto.</p>	<p>Em suma, exige as seguintes medidas de recuperação ambiental: (1) Implantar o Projeto de Restauração Ecológica em 6 meses e apresentar relatório comprobatório com profissional habilitado. (2) Efetuar a manutenção das áreas de restauração, durante os 3 primeiros anos, e apresentar relatórios anuais de acompanhamento; (3) Seguir orientações estabelecidas de monitoramento, após o terceiro ano da implantação do projeto; (4) Instalar placa com número do Termo de Compromisso de Recuperação Ambiental. Início das medidas de recuperação: 31/08/2023 Entrega do 1º relatório de acompanhamento: 31/01/2024 Prazo para execução total das medidas de recuperação: 31/07/2042</p>
Nº 44241/2023	<p>Autorização para Intervenção em Várzea / Corte de Vegetação / Intervenção de APP e Autorização para Corte de Árvore Isolada em obras Viárias (Rodovia, Estrada Vicinal, Ponte) em área comum não protegida</p>	<p>Estabelece que, conforme disposto na Resolução SMA 58/2009, previamente à intervenção autorizada, deverá ser afixada na propriedade, na testada do terreno voltada para a via de circulação, placa com o tamanho mínimo de 1,50m X 1,70m, com fundo branco e letras pretas, visível ao público durante a execução da intervenção, a autorização.</p>
Nº 44216/2023	<p>Recuperação/recomposição vegetal (plantios heterogêneos de espécies nativas)</p>	<p>Realizar o plantio de espécies arbóreas conforme especificidades estabelecidas no parecer. apresenta relatórios de plantio e acompanhamento, em 3, 5, 10,15 e 20 anos. Início das medidas de recuperação: 23/10/2023 Entrega do 1º relatório de acompanhamento: 23/06/2026 Prazo para execução total das medidas de recuperação: 23/06/2043</p>
Nº 7791/2023	<p>Autorização para Intervenção em Várzea / Corte de Vegetação / Intervenção de APP e Autorização para Corte de Árvore Isolada em obras de implantação da Subestação Socorro (Linha 9), readequação do estacionamento e implantação da Máquina de Lavar Trens - MLT no Pátio Presidente Altino (Linha 8).</p>	<p>Estabelece que, conforme disposto na Resolução SMA 58/2009, previamente à intervenção autorizada, deverá ser afixada na propriedade, na testada do terreno voltada para a via de circulação, placa com o tamanho mínimo de 1,50m X 1,70m, com fundo branco e letras pretas, visível ao público durante a execução da intervenção, a autorização.</p>
Nº 7595/2023	<p>Licenciamento Ambiental c/ Avaliação de Impacto em obras de melhoria em Subestação Socorro Início das medidas de recuperação: 02/03/2023 Entrega do 1º relatório de acompanhamento: 02/08/2023 Prazo para execução total das</p>	<p>Em suma, exige as seguintes medidas de recuperação ambiental: (1) Implantar o Projeto de Restauração Ecológica em 6 meses e apresentar relatório comprobatório com profissional habilitado. (2) Efetuar a manutenção das áreas de restauração, durante os 3 primeiros anos, e apresentar relatórios anuais de acompanhamento; (3) Seguir orientações estabelecidas de monitoramento, após o terceiro ano da implantação do projeto; (4) Instalar placa com número do Termo de Compromisso de Recuperação Ambiental.</p>



---

medidas de recuperação: 02/02/2043.	A ViaMobilidade forneceu o primeiro relatório de acompanhamento, referente à implantação da Subestação Socorro e MLT). A empresa informou que esse TCRA foi firmado no modelo ativo verde, portanto, a área escolhida já estava em implantação desde agosto de 2022, conforme relatório de mobilização e implantação. Nesse contexto, vale ressaltar que as exigências técnicas de restauração do TCRA estão atendidas pela CCR via modalidade ativo verde.
--	---

---

*Fonte - CETESB e ViaMobilidade -Linhas 8 e 9*



## Anexo III - Controvérsias ESG

Foi realizada uma pesquisa de mesa a respeito de controvérsias que tenham gerado repercussão negativa na mídia envolvendo a ViaMobilidade. O detalhamento dos casos é apresentado na Tabela a seguir.

Tabela 13 - Controvérsias<sup>28</sup> envolvendo a ViaMobilidade

Social		
Controvérsia	Nível de severidade	Responsividade
<p><b>Janeiro 2023:</b> Ministério Público (MP) vai pedir que governo de SP cancele contrato com a ViaMobilidade após 3º descarrilamento de trem.<sup>29</sup></p>	<p><b>Alto:</b> Em janeiro, foi registrado o terceiro descarrilamento de trem na Linha 8 - Diamante. O problema durou mais de cinco horas, e não houve registro de vítimas.</p> <p>O Ministério Público de São Paulo disse que vai recomendar ao governo que cancele o contrato com a ViaMobilidade, que estava responsável pela operação das linhas 8 e 9 do metrô há um ano, no momento do ocorrido. Para a promotoria, não há outra alternativa a não ser a rescisão.</p>	<p><b>Remediativa:</b> A ViaMobilidade relatou que firmou com o Ministério Público Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) com o Ministério Público, ainda não homologado.<sup>30 31</sup></p> <p>Segundo a reportagem, por ora, o MP deixará de pedir na Justiça o cancelamento da concessão das duas linhas.</p> <p>O TAC estabelece que: (i) a concessionária ViaMobilidade irá se comprometer com 10 melhorias visando compensar os passageiros pelas falhas na operação desde que assumiu a operação das Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda do sistema de trens. Entre essas melhorias, estão: construir um complexo esportivo, oito creches ou escolas infantis, reformas em estações (como a instalação de estrutura de interligação das plataformas), sistemas de informações sobre o cronograma dos trens e outras ações que visam aumentar o conforto dos passageiros que ingressam no sistema.</p> <p>E que (ii) a empresa irá antecipar investimentos que ela já teria que fazer ao longo do contrato de concessão, no valor de R\$ 636 milhões. Entre as melhorias estão substituição de peças, reforma de aparelhos e modernizações no sistema de transporte das linhas.<sup>32</sup></p>

<sup>28</sup> 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.

<sup>29</sup> [MP vai pedir que governo de SP cancele contrato com a ViaMobilidade após 3º descarrilamento de trem | São Paulo | G1 \(globo.com\)](https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2023/08/14/via-mobilidade-vai-pagar-r-150-milhoes-em-indenizacao-por-falhas-nas-linhas-8-e-9-de-trem-em-sp.ghtml)

<sup>30</sup> <https://www.mpsp.mp.br/w/via-mobilidade-assina-acordo-com-ministerio-publico-para-implementar-melhorias-nas-linhas-8-e-9-do-sistema-de-trens>

<sup>31</sup> <https://diariodotransporte.com.br/2023/08/14/mp-e-viamobilidade-firmam-tac-que-envolve-quase-r-800-milhoes-para-melhorias-das-linhas-8-e-9-de-trens/>

<sup>32</sup> <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2023/08/14/via-mobilidade-vai-pagar-r-150-milhoes-em-indenizacao-por-falhas-nas-linhas-8-e-9-de-trem-em-sp.ghtml>



<p><b>Março 2023:</b> Após novo acidente na linha 8-diamante, Promotoria rechaça diálogo com a ViaMobilidade.<sup>33</sup></p>	<p><b>Moderado:</b> Em março de 2023, um trem com passageiros descarrilou na estação Júlio Prestes, na região central da cidade de São Paulo. O Promotor de Justiça do Patrimônio Público e Social de São Paulo disse não haver mais como dialogar com a ViaMobilidade e que medidas judiciais serão tomadas em até 15 dias para haver rompimento do contrato de concessão das linhas 8-diamante e 9-esmeralda.</p>	<p><b>Remediativa:</b> Além do TAC firmado com o MP, a empresa declarou que vem realizando investimentos nas linhas 8 e 9 desde o início de 2022 e que os acidentes ocorrem devido às más condições das linhas que receberam da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos).</p>
<p><b>Junho 2023:</b> ViaMobilidade teve R\$ 40 milhões descontados do valor da concessão das linhas 8 e 9 por falhas na operação, diz governador de SP.<sup>34</sup></p>	<p><b>Moderado:</b> O governador de São Paulo disse que mais de R\$ 40 milhões já foram descontados do contrato de concessão das Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda, administradas pela ViaMobilidade, sendo: (i) R\$ 10 milhões foram descontados por conta de multas aplicadas na empresa e (ii) R\$ 30 milhões foram de "retenção de receita". Apesar das sanções aplicadas, o governador de São Paulo disse que está otimista em relação às melhorias prometidas pela concessionária. Segundo o governador, a ViaMobilidade fechou recentemente um acordo com o Ministério Público de São Paulo (MP-SP) que prevê investimento de aproximadamente R\$ 150 milhões na infraestrutura de estações e na correção de pontos críticos existentes nas vias.</p>	<p><b>Remediativa:</b> Em resposta, a empresa ressaltou o TAC que está em vias de homologação, em que ela pretende reverter esses pagamentos em investimentos e benefício para os usuários do serviço de transporte.</p>
<p><b>Abril 2023:</b> Linhas 8 e 9 de trem de SP têm 166 falhas no 1º ano de gestão da ViaMobilidade.<sup>35</sup></p>	<p><b>Moderado:</b> Em pouco mais de um ano sob a administração da ViaMobilidade, as linhas 8-diamante e 9-esmeralda acumularam 166 falhas, ou seja, média de uma a cada três dias, entre 27/01/2022 a 31/01/2023 e englobam questões sobre equipamentos, trens, trilhos, sistema de alimentação elétrica, rede aérea e sinalização. A ViaMobilidade acusa a anterior de repassá-las em condições ruins de preservação, mas a CTPM diz ter entregado os ramais em "condições apresentadas no edital de concessão, com a operação em andamento e sem restrições, além de ainda ter realizado dezenas de vistorias técnicas". ViaMobilidade afirma realizar investimentos em infraestrutura, porém passageiros afirmam que não perceberam melhorias. De acordo com a reportagem, a ViaMobilidade expressou que trabalha constantemente para melhorar a qualidade dos serviços prestados nas linhas "e reforça que, a exemplo do que já fez anteriormente, presta todos os esclarecimentos junto aos órgãos competentes".</p>	<p><b>Remediativa:</b> De acordo com a empresa, visando reduzir o número de falhas e melhorar a condição do ativo operado, a concessionária aprovou em conselho um plano de ação em junho de 2022, que envolve diversas frentes de melhorias e visa reduzir e ou zerar o número de incidentes. O Plano prevê investimentos adicionais e antecipação de investimentos para que o objetivo seja alcançado. Ademais, afirma que tal impacto já pode ser observado na melhora de indicadores de Serviço e Manutenção da Cia, conforme evidência aba Falhas operacionais.</p>
<p><b>Mai 2023:</b> Maquinista da CPTM informa</p>	<p><b>Moderado:</b> Um maquinista da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) participou do</p>	<p><b>Defensiva:</b> Conforme nota no site da companhia, os treinamentos visam fornecer</p>

<sup>33</sup> Após novo acidente na linha 8-diamante, Promotoria rechaça diálogo com a ViaMobilidade - 30/03/2023 - Cotidiano - Folha (uol.com.br)

<sup>34</sup> <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2023/06/08/viamobilidade-teve-r-40-milhoes-descontados-do-valor-da-concessao-das-linhas-8-e-9-por-falhas-na-operacao-diz-governador-de-sp.ghtml>

<sup>35</sup> <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2023/04/linhas-8-e-9-de-trem-de-sp-tem-166-falhas-no-1o-ano-de-gestao-da-viamobilidade.shtml>



<p>redução de treinamentos para condutores da ViaMobilidade.<sup>36</sup></p>	<p>treinamento dos condutores da ViaMobilidade e alegou que a empresa reduziu os treinamentos de seis para dois meses e não colocaram empregados capacitados em elétrica para conduzir os trens.</p> <p>Ainda, o maquinista reconheceu que não se sente seguro para utilizá-los como passageiro.</p>	<p>plena capacitação e preparação dos condutores para suas atividades.<sup>37</sup></p>
<p><b>Julho 2023:</b> Moradora de Cotia é vítima de importunação sexual dentro do trem.<sup>38</sup></p>	<p><b>Moderado:</b> Ocorrência de assédio sexual dentro de um trem da Linha 8-Diamante, da ViaMobilidade. A jovem disse que olhou ao seu redor para averiguar se havia algum guarda na estação, mas não havia ninguém. Ela, depois, contatou a ViaMobilidade e relatou a denúncia. Vale ressaltar que em 2022, um homem havia sido detido pelo mesmo motivo.</p>	<p><b>Remediativa:</b> De acordo com a reportagem, na primeira ocorrência a concessionária buscou reforçar a segurança em campo, se comprometendo a incorporar ações preventivas nas estações até dezembro de 2022 e a buscar a atuação de policiais militares nas linhas 8 e 9 no primeiro semestre de 2023.</p> <p>De acordo com relato da empresa, desde janeiro de 2023 há um preparo específico dos agentes para atendimento e acolhimento das vítimas (separação entre a vítima e o assediador) e direcionamento a delegacia da mulher de forma humanizada. Como ação de prevenção, no horário de maior movimentação de passageiros, os agentes ficam na plataforma em pronto atendimento para atendimento e, no horário de menor movimentação, os agentes ficam dentro dos trens para evitar incidentes como o ocorrido.</p>

<sup>36</sup> <https://g1.globo.com/fantastico/noticia/2023/05/15/eles-reduziram-o-treinamento-de-seis-para-dois-meses-diz-maquinista-da-cptm-sobre-treinamentos-de-condutores-da-viamobilidade.ghtml>

<sup>37</sup> <https://www.viamobilidade.com.br/voce/noticias/viamobilidade-inicia-treinamento-de-31-novos-condutores-de-trens-100756>

<sup>38</sup> <https://www.cotiaecia.com.br/2023/07/moradora-de-cotia-e-vitima-de.html>





Rio de Janeiro | São Paulo | Bogotá | Quito

[www.nintgroup.com](http://www.nintgroup.com)