# Informe **Integrado** 2024

CCR | 25 ANOS

Mover o Brasil é para gigantes

# Sumario


**Mensaje de la administración . . . . . 3**

**Acerca del informe . . . . . 8**

**Aspectos Destacados 2024 . . . . . 9**
Resultados financieros y de explotación . . . . . .10
Aspectos destacados de sostenibilidad 2024 . . 11
Reconocimiento . . . . . .12

**Lo que nos hace Gigantes. . . . . 14**
Sobre CCR . . . . . .15
Línea del tiempo . . . . . .16
Distribución geográfica . . . . . .18
Estructura societaria y composición accionaria . 19
Transformación cultural . . . . . .21
Modelo de negocio . . . . . .23

**Ambición 2035 . . . . . 24**
Ambición 2035 . . . . . .25
Digitalización e innovación . . . . . .34

**Liderazgo en Sostenibilidad . . . . . 37**
Estrategia de sostenibilidad . . . . . .38
Gobernanza de la sostenibilidad . . . . . .41
Evolución de los compromisos públicos . . . . .42
Metas de sostenibilidad 2024 . . . . . .44
Relación con las partes interesadas . . . . . .45

**Desempeño en Sostenibilidad . . . . . 50**
Cultura de integridad y seguridad . . . . . .51
Gobernanza de las normas internacionales . . . .51
Calidad del servicio y seguridad operativa . . . .75
Reducción del riesgo climático
y huella ambiental . . . . . .84
Gestión sostenible de la cadena de valor . . . . 110
Impacto positivo en la sociedad . . . . . 114
Valorar a las personas. . . . . 131

**Anexos . . . . . .138**
Índice GRI. . . . . 139
Índice SASB . . . . . 147
Indicadores . . . . . 149
Carta de garantía. . . . . .207

# Mensaje de la administración

## Mensaje del CA-CCR

GRI 2-22

En 2024, celebramos 25 años de historia del Grupo CCR, y conmemoramos esta fecha especial con la consolidación de una nueva estrategia, que sentó las bases para construir un futuro más sólido y sostenible para la empresa, creando valor para sus clientes, accionistas, empleados y la sociedad en general.

Como parte fundamental de este movimiento, tenemos la creación de las plataformas de Autopistas, Movilidad Urbana y Aeropuertos, que ahora actúan de forma autónoma para ejecutar estrategias de negocio que maximicen la generación de valor y los resultados. En esta nueva configuración, el holding CCR ha adquirido un papel más estratégico en la gestión de la cartera, además de establecer las políticas y acciones de las áreas corporativas e implantar centros de excelencia para hacer la organización más simple, eficiente, digital y centrada en el cliente.

En el Consejo de Administración estamos convencidos de que esta evolución del Grupo CCR ha sido fundamental para que la empresa siga siendo relevante en un sector cada vez más competitivo, con la entrada de nuevos actores nacionales e internacionales, y ante un escenario macroeconómico complejo. Hemos apoyado al Consejo de Administración en la implementación de los 26 frentes del "Plan de Aceleración del Valor" (PAV) para que tengamos el músculo necesario para hacer frente a este desafiante entorno empresarial, mejorar nuestros servicios y estar preparados para captar nuevas oportunidades de mercado.

En este contexto, las victorias en las subastas de concesiones de carreteras de Rota Sorocabana (SP) y del Lote 3 (PR) demuestran que esta nueva estructura organizativa es un habilitador para futuros logros.

La reanudación de la agenda de crecimiento también se materializó en el cambio en los niveles de inversión. En 2024, el Grupo CCR invirtió 7.340 millones de reales en sus tres plataformas operativas, una cifra récord en la historia de la empresa. En este frente, también hemos captado ya los beneficios de la nueva estrategia y estructura organizativa, con un control meticuloso del Capex para entregar los proyectos a tiempo y dentro del presupuesto.

En este viaje de evolución de nuestra estrategia empresarial, entendemos que nuestra gente desempeña un papel central en la consecución de nuestros objetivos a largo plazo. Por eso, junto con el Comité Ejecutivo, hemos revisado nuestra cultura organizativa, un cambio que se plasma en nuestros valores de Integridad, Integración e Impacto. Esta revisión reforzó nuestro compromiso inquebrantable con la salud y la seguridad de nuestros empleados y clientes, subrayando que una cultura de cero accidentes es una cuestión prioritaria en todo el Grupo CCR.

Este compromiso quedó patente en la actuación de nuestros equipos durante la tragedia climática de Rio Grande do Sul, en abril de 2024. En nuestra agenda de sostenibilidad, tenemos una serie de compromisos públicos para mitigar los impactos de nuestras operaciones, pero en este episodio, rescatamos lo que es la esencia del Grupo CCR: cuidar de nuestra infraestructura para que esté disponible cuando sea necesario y garantizar la seguridad de nuestros clientes y nuestros empleados. Con la dedicación, el esfuerzo y la determinación de nuestros equipos, pudimos despejar rápidamente nuestras carreteras en el Sur para el tráfico de vehículos de emergencia, de modo que la ayuda humanitaria pudiera llegar a quienes más la necesitaban.

Además de reforzar la cultura de seguridad, este triste episodio en el sur del país demostró la importancia de contar con una estrategia de resiliencia climática para preservar vidas y garantizar la continuidad de nuestras operaciones, en beneficio de nuestros clientes. Este fue uno de los temas centrales de nuestra agenda de sostenibilidad a lo largo de 2024, y el Grupo CCR es hoy pionero en este frente en el sector de las infraestructuras de movilidad en Brasil, analizando no sólo cómo los riesgos climáticos afectan al funcionamiento de los activos, sino también cómo influyen en nuestros planes de crecimiento y futuras inversiones.

En materia de gobierno corporativo, el Grupo CCR sigue reforzando la calidad y solidez de sus procesos de toma de decisiones. En una empresa de este tamaño, con negocios tan diferentes, un amplio abanico de accionistas y cuatro socios de control, contamos con procesos que valoran el trabajo de los foros de gobierno. Esto conduce a decisiones que son siempre en el mejor interés de la empresa.

A pesar de todos los retos, el Grupo CCR ofreció excelentes resultados financieros al mercado en 2024, cerrando el año con un balance robusto y un apalancamiento bajo control. La empresa demostró una gran capacidad de ejecución, centrándose en la gestión de costes, la asertividad del Capex y las mejoras operativas. Nuestra cartera de concesiones mostró solidez y resistencia, con una facturación récord en todas las plataformas. Demostramos nuestra capacidad para seguir innovando y creciendo.

Entramos en 2025 con la convicción de que estamos preparados para asumir retos aún mayores, elevando el estándar de excelencia en la prestación de servicios y en la eficiencia operativa. Con una reputación consolidada, una gobernanza saludable, el foco en las personas, una cultura basada en los pilares de integridad, integración e impacto y la sostenibilidad incorporada a nuestro modelo de negocio, estamos preparados para construir una trayectoria aún más sólida. Queremos agradecer a nuestros 17.000 empleados su compromiso y dedicación, que ayudaron al Grupo CCR a cumplir sus compromisos y resultados el año pasado.

Invitamos a todas nuestras partes interesadas a leer este informe anual para conocer las estrategias y acciones que han permitido al Grupo CCR cumplir su visión de liderar el sector de las infraestructuras de movilidad centrándose en la creación de valor sostenible.

**João H. Schmidt**
Presidente del Consejo de
Administración del Grupo CCR

# Mensaje del director general

GRI 2-22

Tras revisar su estrategia, cultura y modelo organizativo, en 2024 Grupo CCR avanzó en la puesta en marcha de su “Plan de Aceleración del Valor (PAV)”, que cuenta ya con 26 frentes de trabajo para sentar las bases de una empresa más sencilla, eficiente, ágil, competitiva, integrada, colaborativa, sostenible y digital, poniendo en práctica, en cada proceso y proyecto, nuestra visión de liderar el sector de la movilidad con el foco puesto en la creación de valor sostenible.

Como resultado de este trabajo, el año pasado anunciamos Ambição CCR 2035, el plan estratégico del Grupo para los próximos 10 años, que se basa en cuatro pilares: crecimiento rentable y selectivo, enfoque en la creación de valor, balance robusto y liderazgo en sostenibilidad. Hemos evolucionado la forma de operar nuestros activos, incorporando la innovación y la sostenibilidad como palancas para ofrecer un servicio de excelencia a nuestros más de 100 millones de clientes en todo Brasil, en línea con las exigencias del mundo contemporáneo.

A lo largo de 2024, los principales logros de la empresa demostraron la asertividad de este planteamiento, con la continua expansión de la demanda en nuestras modalidades y el récord de manipulación en nuestras tres plataformas registrado cada trimestre.

Desde la perspectiva de la generación de valor, fuimos asertivos en la ejecución de nuestro Capex y realizamos la mayor inversión en los 25 años de historia del Grupo CCR, 7.440 millones de reales, en nuestros activos de autopistas, aeropuertos y movilidad urbana, lo que nos posiciona como el mayor inversor en infraestructura de movilidad en Brasil el año pasado. Los fondos se destinaron a la estructuración de proyectos para mejorar la movilidad y la logística en el país. Iniciamos la duplicación de la Serra das Araras (RJ) y entregamos las obras para aumentar la capacidad de tráfico en Guarulhos (SP), ambas en la autopista Presidente Dutra. Invertimos en la mejora de la calidad del servicio de las líneas 8-Diamante y 9-Esmeralda, en São Paulo, destacando la llegada del 36º nuevo tren. También completamos la modernización de 10 aeropuertos en el Sur, Medio Oeste y Nordeste. Estas entregas demuestran nuestro papel como palanca del desarrollo nacional, generando empleo e ingresos y cumpliendo nuestro propósito de mejorar la vida de las personas a través de la movilidad.

También desde la perspectiva de la creación de valor, hemos sido activos en nuestra estrategia de gestión del pasivo para captar oportunidades de mercado, alargando el plazo medio de nuestra deuda y reduciendo su coste. En los dos últimos años, hemos limitado nuestra exposición al CDI y aumentado

la parte indexada al IPCA, mitigando la volatilidad de nuestra cartera y haciendo nuestra deuda más compatible con el perfil de nuestros contratos de concesión, que se ajustan por inflación. Sólo en 2024, estos movimientos generaron un valor actual neto (VAN) de alrededor de 235 millones de reales para el Grupo CCR.

En esta dimensión, cabe destacar la financiación pionera de las obras de CCRioSP, responsable de la mayor inversión de la historia de las concesiones viales en el país - 15,5 mil millones de reales, en las autopistas Presidente Dutra y Rio-Santos, entre Ubatuba (SP) y la capital de Río de Janeiro. En asociación con el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES), la concesionaria realizó la mayor emisión de obligaciones incentivadas de la historia del mercado brasileño, recaudando 9.410 millones de reales.

En 2024, demostramos en varias ocasiones nuestro liderazgo en el sector en términos de sostenibilidad. Conseguimos el uso de electricidad limpia en el 100% de nuestros activos un año antes de la fecha límite anunciada y nos convertimos en socios de un complejo eólico que por sí solo garantizará el 60% de nuestro consumo anual de energía y un ahorro del 20% en este gasto. Fuimos la primera empresa del sector en comprometerse a ser neutra en carbono en los alcances 1 y 2 para 2035. Realizamos la primera compra de créditos de carbono, procedentes de una reserva de la Mata Atlántica, para su contabilización en la plataforma de registro de B3. Fuimos pioneros en el lanzamiento de nuestra estrategia de resiliencia climática para proteger el 100% de nuestros activos. Y, por último, lideramos la creación de una coalición de Transporte para acelerar la descarbonización del sector.

En 2025, la agenda de la sostenibilidad gana aún más protagonismo en la estrategia operativa del Grupo CCR con la Conferencia de las Partes sobre el Cambio Climático (COP-30) en Belém (PA), una gran oportunidad para que Brasil se consolide como superpotencia ecológica mundial. A través del Grupo de Trabajo CCR COP30, reforzaremos nuestras iniciativas dirigidas a preservar la biodiversidad, la transición hacia una economía baja en carbono y el compromiso de nuestros socios.

En línea con nuestro propósito de “Mejorar la vida de las personas a través de la movilidad”, en el año en que celebramos el 10º aniversario del Instituto CCR, invertimos la cifra récord de 70 millones de reales en proyectos de impacto social. Para democratizar el acceso a la cultura y promover así la movilidad social, nos consolidamos como uno de los principales patrocinadores de museos y festivales literarios en Brasil y lanzamos tres nuevas exposiciones gratuitas en el marco del Proyecto Centenarios, rindiendo homenaje a Tarsila do Amaral, Cândido Portinari y Heitor Villa-Lobos en nuestras estaciones de la Línea 4 - Amarilla. Hicimos posible la creación de un nuevo espacio para espectáculos y eventos en la ciudad de São Paulo, la Estación de las Artes CCR, que coronará la restauración de la histórica estación Julio Prestes, también realizada por el Grupo CCR. A través del programa Caminhos para a Saúde (Caminos para la Salud), realizamos más de 70.000 consultas e impactamos a más de 6.000 profesores con Caminhos para a Cidadania (Caminos para la Ciudadanía).

Avanzamos en la agenda de Diversidad e Inclusión, alcanzando un 36,3% de mujeres en puestos directivos, frente al 34% de 2023. En la alta dirección, esta tasa se situó en el 45%, frente al 23% del año anterior. Sabemos que podemos ir más allá y, para ello, hemos lanzado un nuevo sistema de gobernanza de la cuestión, con el programa Pertenecer - Inclusão e Respeito para Ser (Pertenecer - Inclusión y Respeto para Ser), definiendo funciones y responsabilidades y creando grupos de afinidad para construir planes de acción y aumentar la representación de estos grupos de interés en la empresa. Nuestros esfuerzos ya han sido reconocidos: debutamos en el ranking Great Place To Work® (GPTW) Women entre las 25 mejores empresas para mujeres en las que trabajar en el país y fuimos clasificados entre las 10 mejores empresas para trabajar en la categoría Gigantes de GPTW Brasil.

Las últimas semanas de 2024 mostraron al mercado que nuestra estrategia de crecimiento rentable

y selectivo es una condición innegociable en nuestra agenda de creación de valor. En dos reñidas disputas, salimos victoriosos en las subastas de Rota Sorocabana, en São Paulo, y del Lote 3, en Paraná. Estos proyectos - que añaden casi 900 kilómetros de carreteras a nuestra cartera y R$19 mil millones a nuestros compromisos de inversión - refuerzan nuestro liderazgo en el sector de carreteras y envían un mensaje claro sobre nuestra rigurosa disciplina de capital, competitividad y competencias superiores.

La ejecución estratégica y consistente de los compromisos estratégicos se tradujo en la obtención de sólidos resultados financieros. En 2024, registramos un EBITDA ajustado de 8.900 millones de reales, un aumento del 7,1% en comparación con 2023, y un beneficio neto ajustado de 1.780 millones de reales, un aumento del 26% en el mismo período. Terminamos el año con un apalancamiento de 3,2x, dentro de nuestro límite autoimpuesto de 2,5x a 3,5x.

## Reconocimiento

Nuestros buenos resultados también se tradujeron en una serie de reconocimientos. En la plataforma Aeropuertos, fuimos premiados por la Secretaría Nacional de Aviación Civil en las categorías de Mejor Aeropuerto de Brasil (Aeropuerto de BH) y Aeropuerto más Puntual de Brasil (Aeropuerto de Goiânia); 1º y 2º lugar en la encuesta Anac entre los mejores aeropuertos premiados (Aeropuerto de BH y Aeropuerto de Curitiba); Aeropuerto más Sostenible de Brasil, según Aanc (Aeropuerto de BH); y único Aeropuerto Carbono Neutro del país (Aeropuerto de BH).

En Carreteras, la encuesta de la Confederación Nacional del Transporte (CNT) mostró que cuatro de los 10 tramos de carretera mejor valorados por la entidad son explotados por CCR. La encuesta evaluó puntos como la calidad de la infraestructura, la seguridad vial y el servicio al cliente. También fuimos reconocidos en el Premio Destaques de la ANTT, en las categorías Eficiencia Energética (CCR Rio-SP) e Integridad (CCR ViaSul).

En Movilidad Urbana, ViaQuatro fue elegida la mejor empresa en la categoría de “Transporte Ferroviario de Pasajeros” en la 37ª edición de los Premios Maiores & Melhores do Transporte.

Por eso, en el año de su 25º aniversario, el Grupo CCR lanzó una amplia campaña con el lema “Mover Brasil es de Gigantes” para homenajear a sus más de 17.000 empleados y a todos los que han trabajado para la empresa. Al mover el país a través de nuestras autopistas, aeropuertos, trenes y metros, promueven el desarrollo económico y social e impactan en la vida de cada brasileño que utiliza nuestros modos.

Comenzamos 2025 con un espíritu renovado y nuevas ambiciones. Para seguir ofreciendo resultados superiores y ser relevantes en el mercado, dedicaremos aún más energía a la innovación. Uno de los avances de este movimiento es el lanzamiento del Generative AI Journey del Grupo, con varios casos de uso ya trazados.

Sin duda, todo lo que hemos conseguido en el último año refleja el compromiso, la profesionalidad y la dedicación de nuestros empleados y la confianza de nuestros inversores, clientes y otras partes interesadas, a quienes agradecemos su apoyo en este viaje. Ellos son los gigantes que seguirán ayudándonos a hacer avanzar Brasil en 2025 y a mantener el liderazgo de CCR como la mayor y mejor empresa de infraestructuras de movilidad del país.

**Miguel Setas**
Director General del Grupo CCR

# Acerca del informe

GRI 2-1, 2-2, 2-3, 2-5, 2-14

Anualmente, el Grupo CCR publica su Informe Integrado de acuerdo con las directrices de la Norma 2021 del GRI y la Resolución nº 014 de la CVM, presentando también indicadores del Sustainable Accounting Standard Board (SASB). Los datos financieros de este informe están de acuerdo con las normas establecidas por la Comisión de Valores Mobiliarios (CVM).

Este documento es un mecanismo de transparencia a través del cual la empresa presenta los impactos de sus operaciones en el medio ambiente, la economía y la sociedad, incluidos los derechos humanos, con información para el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2024.

Este informe fue debatido y contó con la participación del Comité Ejecutivo y del Comité de Personas y ESG, y fue aprobado por el Consejo de Administración del Grupo CCR y publicado el 15/04/2025.

Los indicadores se han sometido a una verificación limitada por parte de terceros independientes, y su contenido abarca las unidades sobre las que el Grupo CCR1 tiene control corporativo, con las excepciones mencionadas a lo largo del texto. De acuerdo con las directrices del Informe Integrado, no se ha omitido ningún dato o información.

Para preguntas y más información sobre este informe, póngase en contacto con nosotros por correo electrónico: contato.sustentabilidade@grupoccr.com.br.

1 1 CCR, AutoBAn, ViaOeste, RodoAnel Oeste, SPVias, MSVia, ViaSul, ViaCosteira, RioSP, ViaLagos, ViaQuatro, VLT Carioca, Metrô Bahia, ViaMobilidade Linhas 5 e 17, ViaMobilidade Linhas 8 e 9, BH Airport, BlocoSul, BlocoCentral, Pampulha, Barcas, MTH, CCR España Emprendimientos, CCR España Concessiones, Aeropuertos, LamVias, PRN Concessões, ND Concessões, RDN Concessões, Four Trilhos, CPC, SAMM*, SPCP, Inovap 5, Icaros, Quiport Holdings, Aeris Holding CostaRica S.A.,Terminal, CCR CostaRica, CCR Costa Rica Concesiones y Participaciones, Desarrollos, IBSA Finance, IBSA, Green Airports Inc., CCR USA, SJO Holding LTD, CAP, CARE, CAI, CPA, ATP, SPAC, SIP, Five Trilhos, RS Holding, MetrôLinha15, OnTrilhos. | CCR USA (em liquidação) | * Em 28 de maio de 2024, foi concluída a alienação na totalidade da participação da CCR no capital social da Samm.

MOVER O BRASIL ES PARA GIGANTES

# Aspectos Destacados 2024

ODS relacionados:













NARRACIÓN

CONTRASTE

CCR | 25 ANOS

# Resultados financieros* y de explotación

GRI 201-1

+10,3% **R$15,4 billones de reales**
Ingresos netos ajustados

+7,1% **R$8,9 billones de reales**
EBITDA ajustado

+26% **R$1,8 billones de reales**
Beneficio neto ajustado

- Ingresos netos ajustados por gastos de explotación del **41,2%** (LTM)
- Capex: **7,3** billones
- Apalancamiento: **3,2x**
- Se ha completado el desembolso de la 15ª emisión de obligaciones de AutoBAn de **2 billones de reales** para la gestión de pasivos a CDI + 0,44%
- Ganancia de **R$ 235 millones** por operaciones de gestión de pasivos en 2024
- CCR RioSP realizó la mayor operación de obligaciones incentivadas de la historia y captó **10,7 billones de reales** del BNDES para obras viales

### MOVILIDAD

Gestión de trenes, metros VLT y transbordadores, que transportan **750 millones** de pasajeros al año.

### CARRETERAS

Tráfico medio de **3,4 millones** de vehículos equivalentes** diarios.

**Vehículos equivalentes: medida calculada sumando los vehículos pesados (vehículos comerciales como camiones y autobuses) a los vehículos ligeros, multiplicada por el número respectivo de ejes cargados. Un vehículo ligero equivale a un eje de vehículo pesado.

### AEROPUERTOS

Aproximadamente **45 millones de** pasajeros** al año en nuestros **20** aeropuertos.

*** Embarques, desembarques y conexiones.

*Datos financieros considerados Proforma.

# Aspectos destacados de sostenibilidad 2024

GRI 2-23

**AA** en la clasificación MSCI

CDP Climate Change ***Score A-***

**Sello de oro en el GHG Protocol**, por undécimo año consecutivo.

Integración de las carteras **ISE 2023/2024** (Corporate Sustainability Index) e **ICO2 2024/2025** (Carbon Efficient Index), ambas de B3.

Inclusión de CCR en la lista de empresas **mejor valoradas** de Sustainalytics: **2025 ESG Top-Rated**

**Doble matriz de materialidad y mejora del proceso de gobernanza** de los compromisos de sostenibilidad

Un año antes del objetivo del Grupo CCR de **abastecer el 100% de sus operaciones con energía renovable**.

En 2024, al cumplir 10 años de funcionamiento, el Instituto CCR ya invirtió cerca de **300 millones de reales, apoyó 730 proyectos** en movilidad y sostenibilidad, cultura y educación, y salud y seguridad, impactando a más de 18 millones de personas en 555 ciudades de todo Brasil.

# Reconocimiento

GRI 2-23, 2-24

## Grupo CCR

Por primera vez, la empresa entró en la lista de las 175 Mejores Empresas para Trabajar en Brasil, alcanzando el noveno lugar en la categoría “Gigantes” del Great Place To Work® Brasil (GPTW) 2024, que considera organizaciones con más de 10.000 empleados. También entró en la selecta lista de GPTW de las 25 mejores empresas brasileñas para que trabajen mujeres.

El Grupo CCR figura entre las 100 empresas más influyentes de Brasil, reconocidas por la revista VEJA Negócios en colaboración con Lide - Grupo de Líderes Empresariales.

Por tercera vez, el Grupo CCR ha ganado el premio Best of ESG de la revista Exame en la categoría de Transporte y Logística por sus esfuerzos para liderar la agenda de sostenibilidad en el sector de las infraestructuras de movilidad.

En 2024, el **Grupo CCR emitió obligaciones verdes** (4a Emisión de las Líneas 8/9) y una emisión transitoria de obligaciones (1ª serie de la 2ª emisión de RioSP), anticipos que se integran con los principios de la International Capital Market Association (ICMA) y que han recibido una opinión independiente, debidamente reconocida por el mercado.

Las certificaciones **ABNT NBR ISO 37301 – Sistema de Gestión de Conformidad e ISO 37001 – Sistema de Gestión Antisoborno** se mantuvieron para todos los activos del Grupo CCR en Brasil, con excepción de las unidades con los socios Renovias y BH Aeropuerto, que tienen sus propios programas de integridad.

### Plataforma de carreteras

- **Premio Destaca Mayo Amarillo 2024**, organizado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), en la categoría “Iniciativa Privada”, por sus más de 220 acciones de seguridad vial en el mes, impactando a más de 150 mil personas en cinco estados.
- CCR ViaSul y CCR RioSP recibieron el **Premio Destaque** 2024 de **la ANTT** (Agencia Nacional de Transportes Terrestres) en dos categorías diferentes: ViaSul en la categoría “Integridad” (Certificación ISO 37001 - Sistema de Gestión Antisoborno) y RioSP en la categoría “Eficiencia Energética”, por el proyecto de reducción del consumo de materiales vírgenes y de las emisiones de CO2 en el reciclaje de mezclas asfálticas.
- CCR RioSP fue una de las vencedoras **del Premio Top of Mind de Transportes 2024**, iniciativa de la editorial TranspoData que reconoce las marcas más recordadas a nivel nacional en el segmento de transportes, en reconocimiento a la gestión eficiente de la Vía Dutra y del tramo de la Río-Santos entre Ubatuba (SP) y Río de Janeiro.

### Plataforma del aeropuerto

- **Sello de Reconocimiento Aeropuerto Verde** - En 2024, los aeropuertos gestionados por el Grupo CCR, incluido el Aeropuerto de BH, fueron reconocidos con el Sello de Reconocimiento Aeropuerto Verde 2024, otorgado por el Consejo Internacional de Aeropuertos - América Latina y el Caribe (ACI-LAC) por sus prácticas sostenibles durante la construcción, en línea con los principios de la economía circular. El proyecto reutilizó alrededor de 576 toneladas de materiales metálicos y 24.200 toneladas de residuos de pista, centrándose en la revitalización de equipos esenciales para las operaciones aeroportuarias.

Otros reconocimientos aeroportuarios:

- CCR Aeroportos fue finalista en los **Premios P3** al mejor proyecto de integración operativa de la Plataforma Aeroportos;
- El Aeropuerto de Goiânia fue elegido el más puntual de Brasil en la categoría de hasta 5 millones de pasajeros por el **Premio Aviación + Brasil 2024**;
- El aeropuerto de Imperatriz ha sido elegido mejor aeropuerto regional del Nordeste por segundo año consecutivo en los **premios Aviation + Brasil**;
- El Aeropuerto Internacional de Foz do Iguaçu fue reconocido por los **Experience Awards** como uno de los aeropuertos con mejor NPS del sector;
- Los aeropuertos de Curitiba y Foz do Iguaçu recibieron el **Experience Awards 2024 (Certificación de Experiencia del Cliente)**;
- **Premio Hugo Werneck de Medio Ambiente y Sostenibilidad 2023**, que reconoce al aeropuerto de BH como el primer aeropuerto brasileño neutro en emisiones de carbono;
- BH Aiport recibió el premio “**O Equilibrista**” del Instituto Brasileño de Ejecutivos de Finanzas (Ibef-MG) por su proyecto de sustitución del uso de combustibles fósiles por energía procedente de fuentes renovables durante las actividades de apoyo en tierra a las aeronaves; la etiqueta de Aeropuerto Verde y la certificación Experience Awards Mobility.

### Plataforma de movilidad

- ViaQuatro recibió el **Premio al Mejor Operador Ferroviario de Viajeros** de los Maiores do Transporte y Melhores do Transporte.
- CCR Metrô Bahia recibió el **Sello Diversidad Étnico-Racial** del Departamento Municipal de Reparaciones de Salvador (Semur), una iniciativa que tiene como objetivo reconocer públicamente las acciones de promoción de la equidad racial en las políticas de gestión de personas y marketing de las organizaciones públicas, privadas y de la sociedad civil de la ciudad de Salvador.
- Las líneas 8 y 9 fueron finalistas **del premio “HR First** Development Station”.

# MOVER O BRASIL ES PARA GIGANTES

# Lo que nos hace Gigantes

ODS relacionados:

NARRACIÓN

CONTRASTE

CCR | 25 AÑOS

# Sobre CCR

CAPITAL FABRICADO | GRI 2-26

El Grupo CCR es una referencia en infraestructuras de movilidad en Brasil, liderando el sector con excelencia en la prestación de servicios y mejorando la vida de las personas en los segmentos de autopistas, movilidad urbana y concesiones aeroportuarias desde hace 25 años. Está presente en 230 ciudades de 13 estados brasileños y cuenta hoy con más de 17.000 empleados, responsables de la gestión de 40 activos (concesiones y servicios) en Brasil y en tres países de América Latina: Curaçao, Costa Rica y Ecuador.

## PLATAFORMA DE LA AUTOPISTA

Responsable del 41% de todos los ingresos de peaje de las autopistas brasileñas, lo que demuestra la importancia estratégica del segmento para el Grupo CCR. Sus operaciones se extienden por las regiones Sur, Sudeste y Centro-Oeste del país, con presencia en 192 ciudades de cinco estados brasileños: São Paulo, Rio de Janeiro, Mato Grosso do Sul, Santa Catarina y Rio Grande do Sul. En total, hay 11 concesionarias que gestionan 3.600 kilómetros de autopistas.

Sus concesiones dan servicio a diversos perfiles de tráfico, como vehículos de pasajeros, motocicletas o camiones pesados (al servicio del sector agrícola o industrial), en trayectos de corta o larga distancia, ya sean frecuentes o esporádicos. Alrededor de 3,4 millones de vehículos equivalentes circularon diariamente por estas autopistas en 2024.

## PLATAFORMA AEROPORTUARIA

El Grupo CCR opera en el mercado aeroportuario desde 2012, cuando adquirió participaciones accionariales en tres aeropuertos internacionales: el Aeropuerto Internacional de Curazao, en Curazao; el Aeropuerto Internacional de San José, en Costa Rica; y el Aeropuerto de Quito, en Ecuador.

Desde entonces, sus operaciones se han expandido por todo el país, asumiendo las concesiones del Aeropuerto Internacional Tancredo Neves (Aeropuerto de BH), los Bloques Sur y Central de aeropuertos y el Aeropuerto de Pampulha en Belo Horizonte, totalizando 17 aeropuertos en Brasil.

En 2024, más de 45 millones de pasajeros viajaron a través de sus 20 aeropuertos con más de 200 rutas regulares. Solo en Brasil, viajaron más de 31 millones de pasajeros en 2024.

## PLATAFORMA DE MOVILIDAD URBANA

El Grupo CCR es el mayor operador ferroviario privado de América Latina y el séptimo del mundo. Transportó 750 millones de pasajeros anuales en 2024, en una red que incluye 130 estaciones de tren, metro, vehículos ferroviarios ligeros (VLT) y transbordadores, con una extensión de 189 kilómetros en São Paulo, Río de Janeiro y Salvador.

En la región metropolitana de São Paulo, gestiona la línea 4-Amarilla de ViaQuatro y la línea 5-Lilac de ViaMobilidade, la línea 17-Oro (monorraíl en construcción por el Gobierno del Estado de São Paulo), todas las líneas de metro, las líneas 8-Diamante y 9-Esmeralda y los trenes.

En Salvador de Bahía, la empresa gestiona las líneas 1 y 2 del metro. Y en la ciudad de Río de Janeiro, las líneas 1, 2 y 3 de la VLT, así como una cuarta línea a partir de 2024, con la inauguración de la Terminal Intermodal Gentileza (TIG).

# Línea del tiempo

**1999** – Fundación de CCR para gestionar las autopistas federales y estatales.

**2000** - Registro como empresa pública por la CVM.

**2002** – La salida a bolsa de la empresa marcó la apertura del Novo Mercado, el segmento más exigente del mercado de capitales brasileño.

**2003 -** Creación del CSC - Centro de Servicios Compartidos.

**2004** – Segunda distribución pública de acciones y adquisición de la totalidad del accionariado de ViaOeste.

**2006** – Liderazgo del consorcio ganador de la primera Asociación Público-Privada (“APP”) del país, para la operación y mantenimiento de la Línea 4-Amarilla del Metro de São Paulo, gestionada por ViaQuatro.

**2007** – Inauguración del Centro de Infraestructuras y Logística de la CCR, en colaboración con la Fundación Dom Cabral.

**2008** – Adquisición del 40% del capital social de la concesionaria Renovias y adjudicación de la licitación para la concesión del tramo oeste de la Circunvalación Mário Covas.

**2010** – Participación del 100% en el capital social de SPVias e inicio de la explotación de la línea 4 amarilla del Metro.

**2011** – La empresa vuelve a formar parte del Índice de Sostenibilidad Empresarial de la BM&F Bovespa, el ISE. Se inauguran más estaciones de la Línea 4-Amarilla del Metro.

**2012** – Adquisición del 80% del capital social de Barcas S.A., integración de la participación de control en la concesionaria ViaRio y entrada en el segmento aeroportuario con la adquisición de los aeropuertos de Quito, San José y Curaçao.

**2013** – Ganadora de la licitación de la VLT Carioca, de la subasta de concesión del metro de Salvador y Lauro de Freitas, en Bahía, y de la subasta del tramo sur de Mato Grosso de la autopista BR-163.

**2014** – Inicio de la administración de Confins (por el consorcio BH AirPort) y de la operación asistida de la Línea 1 del Metro de Salvador, durante la Copa del Mundo de la Fifa, así como la creación del Instituto CCR.

**2015** – Adquisición del 70% de Total Airport Services (TAS).

**2016** – Venta de la participación en Sociedade de Tecnologias de Pagamento S.A. (STP).

**2017** – La línea 4-amarilla es la primera de América Latina en utilizar el sistema sin conductor.

**2018** – Adjudicación de las líneas 5-Lilac y 17-Gold (monorraíl) del Metro de São Paulo, y de la concesión de la Autopista de Integración Sur.

**2019** – Aumento de la participación en VLT Carioca hasta el 95% del capital de la empresa.

**2020** –Ganar la licitación para explotar la infraestructura y prestar el servicio público en el tramo de la BR-101/SC, formando ViaCosteira.

**2021** – Ganar la concesión de las líneas 8-Diamante y 9-Esmeralda de los trenes metropolitanos de São Paulo y de nueve aeropuertos en el Bloque Sur y seis en el Bloque Central de la sexta ronda de concesiones del Gobierno Federal, así como la concesión de Aeropuerto Carlos Drummond de Andrade (Pampulha) en Belo Horizonte, Minas Gerais.

**2022** – AutoBAn, SPVias y ViaOeste celebraron un acuerdo definitivo con el Estado de São Paulo y Artesp, mediante la firma de una Enmienda para poner fin a las acciones legales de anulación de las enmiendas de ampliación de plazo firmadas en 2006, reconocimiento de los eventos de desequilibrio económico y financiero a favor de la autoridad concedente y de las concesionarias, y ampliación del plazo del Contrato de Concesión de AutoBAn hasta el 31/12/2037.

Ajuste de la nueva estructura para tener en cuenta los tres negocios: Plataforma de Autopistas, Plataforma de Movilidad Urbana y Plataforma de Aeropuertos. Entrada en funcionamiento de las líneas 8-Diamante y 9-Esmeralda de los trenes metropolitanos de São Paulo y de los nueve aeropuertos del Bloque Sur, seis del Bloque Central y el Aeropuerto de Pampulha. Incluir en este año 2022.

Transferencia de la totalidad de las acciones emitidas por CCR, titularidad de Andrade Gutierrez Participações S.A., a Itaúsa S.A. y Votorantim S.A.

**2023** – Aumento de la participación en VLT Carioca al 95,1737% del capital de la empresa. El Grupo CCR se convierte en la primera empresa del sector de infraestructuras de Brasil cuyos objetivos de descarbonización son aprobados por la iniciativa Science Based Target (SBTi).

**2024 – CCR celebra 25 años mejorando vidas con movilidad.**

- Lanzamiento de CCR Ambition 2035, que consolida su visión estratégica para la próxima década.
- Victoria en las subastas de Rota Sorocabana, en el interior del estado de São Paulo, y del Lote 3 de las Carreteras Integradas de Paraná.
- Venta de Samm - Sociedade de Atividade Multimídia como parte de la estrategia de reciclaje de capital.
- Renegociación de la concesión de MSVia, cuyo proceso de licitación tendrá lugar en el primer semestre de 2025.
- Firma del acuerdo de prórroga de la concesión de Renovias hasta el 13 de abril de 2026.
- Inauguración de la Terminal Intermodal de Gentileza (TIG), un gran logro para la ciudad de RJ.
- La primera empresa de infraestructuras de movilidad que cuenta con una estrategia de resiliencia climática para el 100% de sus activos.
- Anuncio de una inversión de 750 millones de reales en proyectos socioculturales, a través del Instituto CCR, hasta 2035.
- Realizar la primera operación de compra de créditos de carbono en Brasil, que se registrará en B3 y, en asociación con Neoenergia, convertirse en socio de parques eólicos en Piauí.
- El Instituto CCR celebra su 10º aniversario.

# Distribución geográfica

GRI 2-1

**OFICINAS CORPORATIVAS**

1 São Paulo
2 Brasília
3 Centro de Serviços Compartilhados (CSC)

**CCR MOVILIDAD**

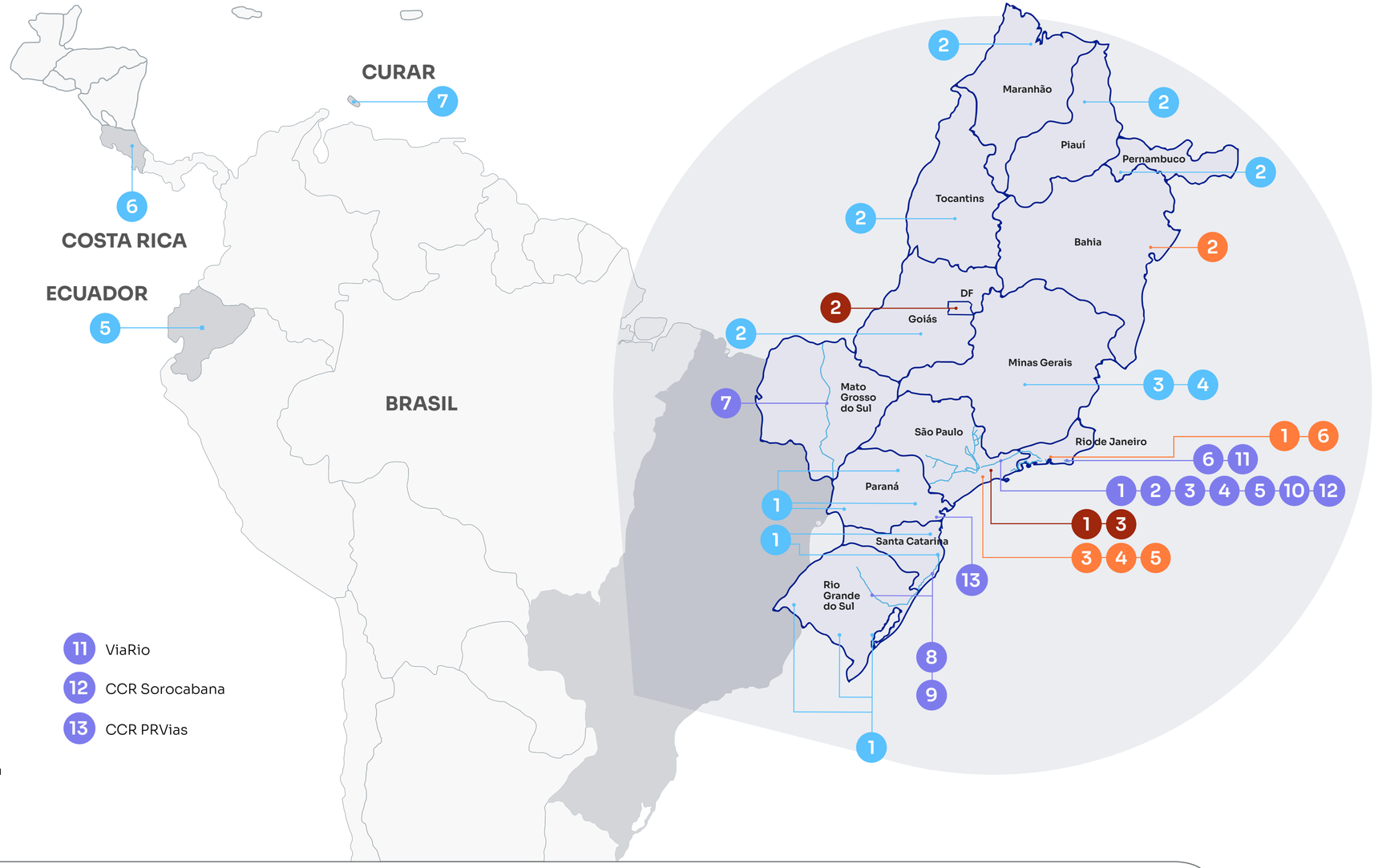
1 CCR Barcas
2 CCR Metrô Bahia
3 ViaMobility 5 y 17
4 ViaMobility 8 y 9
5 ViaQuatro
6 VLT Carioca

**AEROPUERTOS CCR**

1 Bloque SUR
2 Bloque CENTRAL
3 Pampulha
4 Aeropuerto BH
5 Quiport
6 Aeris
7 Curaçao

**CARRETERAS CCR**

1 CCR AutoBAn
2 CCR ViaOeste
3 CCR RioSP
4 CCR SPVias
5 CCR RodoAnel
6 CCR ViaLagos
7 CCR MSVia
8 CCR ViaSul
9 CCR ViaCosteira
10 Renovias
11 ViaRio
12 CCR Sorocabana
13 CCR PRVias



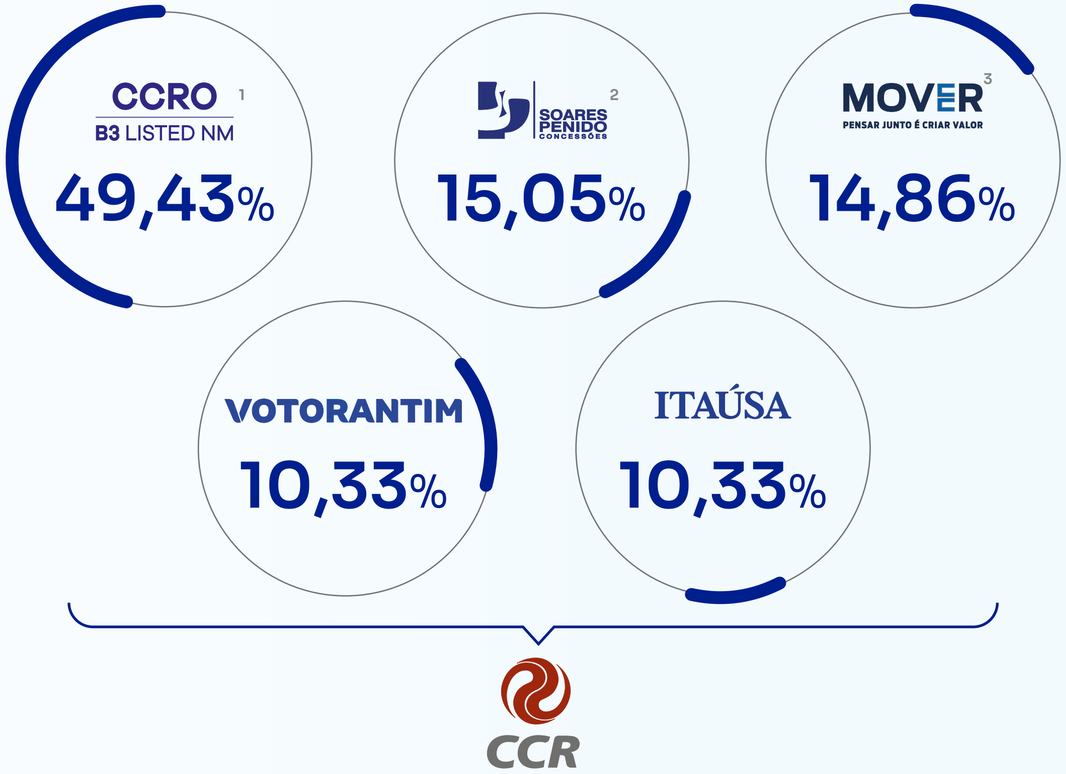
# Estructura societaria y composición accionaria

GRI 2-1

## Capital social

2.020.000.000
acciones ordinarias

El capital social de CCR está formado por 2.020.000.000 acciones ordinarias. Los accionistas mayoritarios **son el Grupo Soares Penido, el Grupo Mover, Votorantim S.A. e Itaúsa**, que se incorporó al bloque mayoritario en 2022. Las acciones ordinarias se distribuyen de la siguiente forma




**1.** Incluye las acciones en poder de Sucea Participações S.A. y Sincro Participações S.A.; empresas perteneciente al Grupo Mover.

**2.** IIncluye las acciones en poder de Soares Penido Obras, Construções e Investimentos S.A. y Opper Investimentos S.A. (denominación actual de Soares Penido Concessões S.A.), sociedades pertenecientes al Grupo Soares Penido.

**3.** (a) posición mantenida por BlackRock, que gestiona 100.510.504 acciones de la empresa, lo que representa aproximadamente el 4,975% del total de acciones ordinarias de CCR, desde el 4 de noviembre de 2010 2024. (b) Posición mantenida por Capital International Investors, que gestiona 104.406.605 acciones de la sociedad, lo que representa aproximadamente el 5,169% del total de acciones ordinarias de CCR, desde el 15 de julio de 2024.

# Concesiones gestionadas por CCR

39 activos

## CARRETERAS CCR

| EMPRESA | % |
|---|---|
| CCR AutoBAn<br>CCR MSVia<br>CCR RioSP<br>CCR SPVias<br>CCR ViaCosteira<br>CCR ViaLagos<br>CCR ViaOeste<br>CCR ViaSul<br>CCR Sorocabana*<br>CCR PRVias* | 100% |
| CCR RodoAnel | 99,59% |
| ViaRio | 66,66% |
| Renovias | 40% |

*Estos activos formarán parte de la cartera a partir de la firma del contrato en 2025.

## AEROPUERTOS CCR

| EMPRESA | % |
|---|---|
| Bloque Sur*<br>Bloque central*<br>Pampulha | 100% |
| Aeris | 97,1% |
| Socios del aeropuerto de Curaçao | 79,8% |
| Quiport | 46,5% |
| Aeropuerto de BH | 38,3% |
| (*) Bloques Sur y Central compuestos por 15 aeropuertos | 79,8% |

## CCR MOVILIDAD

| EMPRESA | % |
|---|---|
| CCR Barcas<br>CCR Metrô Bahia | 100% |
| VLT Carioca | 95,17% |
| ViaMobility Líneas 5 y 17 | 83,34% |
| ViaMobility Líneas 8 y 9 | 80% |
| ViaQuatro | 75% |

## SERVICIOS

| EMPRESA | % |
|---|---|
| CCR CSC<br>Centro de Servicios Compartidos | 100% |

# Transformación cultural

CAPITAL INTELECTUAL

La visión del Grupo CCR es liderar el sector de la movilidad centrándose en la creación de valor sostenible, haciendo que su funcionamiento sea perenne en el tiempo y esté conectado con los aspectos y preocupaciones medioambientales, sociales, económicos, de gobernanza y de derechos humanos.

Los equipos y la dirección de la empresa reconocen la evolución institucional de estos temas, cada vez más presentes en la estrategia, las acciones y los proyectos. Esto se traduce en un modelo de pensamiento transversal e integrado en toda la organización y, en consecuencia, en decisiones empresariales ambiental y socialmente responsables.

La empresa trabaja constantemente para mejorar la vida de las personas a través de la movilidad, mitigando los impactos negativos y aumentando los positivos para sus grupos de interés: clientes, empleados, proveedores, accionistas y otras partes interesadas. Entiende que el crecimiento de la eficiencia de una empresa va de la mano de una cultura estructurada con objetivos claros, comprendidos y asumidos por todo el equipo.

Hoy en día, la cultura se apoya en iniciativas prácticas. Por ejemplo, los temas materiales definidos en los últimos ciclos están directamente relacionados con los pilares estratégicos de la organización, al igual que su matriz de riesgos. Todo este proceso estuvo marcado por diálogos, entrevistas, encuestas y talleres, con una amplia participación de todos los directores ejecutivos, miembros del Consejo de Administración, miembros del Comité de Personas y ASG y empleados.

Esta perspectiva permitió a los equipos centrarse aún más en frentes como la formación, el estudio, la simplificación de procesos y la colaboración.

A partir de una evaluación anual realizada con los empleados, se han podido constatar los avances en estos principios, incluida una mirada más crítica por parte de los empleados, que se refleja en una mayor responsabilidad y un mayor cuidado en los planes de acción desarrollados por la empresa, especialmente dirigidos a la preparación de líderes.

# Cultura CCR

#CulturaCCR | É ASSIM QUE A GENTE MELHORA A VIDA DAS PESSOAS

En 2024, la empresa dio nuevos pasos en la Cultura CCR. Está organizada en tres pilares (integridad, integración e impacto) y 12 principios (cuatro para cada pilar), que fueron evaluados en el último ciclo y orientan la búsqueda de la excelencia en la prestación de servicios, en la relación con las cuestiones ambientales, la salud y el bienestar, la comunicación transparente, la diversidad y la inclusión, la responsabilidad social y los frentes de trabajo relacionados con el cumplimiento.

## PROPÓSITO

Mejorar la vida de las personas gracias a la movilidad

## VISIÓN

Liderar el sector de la movilidad centrándose en la creación de valor sostenible.

## PRINCIPIOS

### integridad

Tenemos un compromiso inquebrantable con la INTEGRIDAD...

**Principios:**

- Seguridad
- Ética
- Respeto incondicional
- Transparencia

### integración

... con un equipo altamente motivado que actúa INTEGRADO...

**Principios:**

- Colaboración
- Simplicidad
- Excelencia
- Iniciativa

### impacto

... y centrarnos en la creación de valor sostenible, con un IMPACTO positivo en todos los que nos rodean.

**Principios:**

- Al servicio de la sociedad
- Crear valor
- Cuidar la naturaleza
- Valorar la brasilidad

# Modelo de negocio

## El uso de los recursos y las relaciones establecidas

### Capital intelectual

- Capacidad de atraer y asignar capital
- Profundos conocimientos empresariales
- Gestión de contratos de concesión de servicios públicos
- Transformación digital e innovación

### Capital financiero

- Capex R$ 7,4 mil millones
- Apalancamiento 3,2x

### Capital humano

- +17.000 empleados directos
- 12 horas medias de formación por empleado
- Acciones de desarrollo profesional para mujeres

### Capital relacional

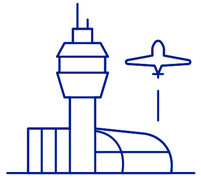
- Unos 7.000 proveedores activos
- +72,1 millones en inversión social (directa e incentivada)
- Interacciones con organismos reguladores y gobiernos

### Capital natural

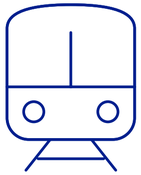
- Electricidad
- Combustibles fósiles y energías renovables
- Recursos naturales

## para nuestro negocio

### AEROPUERTOS



### MOVILIDAD



### CARRETERAS

## provocar impactos

### Positivos

- Consumo de 63.837 GJ de energía renovable
- Cero emisiones de ámbito 2 - Elección de Comprar)
- Recuperación y restauración de 392,29 hectáreas de vegetación nativa
- 36,3% de mujeres en puestos directivos y 47,9% empleados no blancos (multirraciales)
- 18 millones de personas impactadas en 10 años del Instituto CCR
- 71.909 toneladas de residuos sin utilizar para disposición final/recuperación
- 2.173 MWh de energía renovable a través de generación fotovoltaica
- Emisiones evitadas mediante la movilidad bajo rieles
- 144 proveedores calificados en Hands On ESG & Integridad, programa desarrollado en colaboración con la Fundación Dom Cabral

### Negativos

- Emisiones de 61.029 tCO2e (Ámbito 1)
- Emisiones de 371.400 tCO2e (Ámbito 3)
- Consumo de 685.205 GJ de energía no renovable
- Generación de 360.387 toneladas de residuos
- 59 accidentes laborales con consecuencias
- Grave y una muerte entre empleados directos
- Eliminación de 54,13 hectáreas de vegetación nativo

## y generan valor

- Administración de trenes, metros VLT y barcos, que transportan **750 millones** pasajeros anualmente
- En las autopistas el tráfico medio fue de **3,4 millones** de vehículos equivalentes a diario
- En nuestros 20 aeropuertos, hubo alrededor de **45 millones** de pasajeros

**Distribución del valor añadido de (GRI 201-1):**

- **R$ 2.064 millones** en personal y gastos
- **R$ 2.332 millones** en impuestos, tasas y contribuciones
- **R$ 4,702 mil millones** en gastos financieros y alquileres
- **R$ 12,5 mil millones** en costos operativos
- **R$ 0,304 mil millones** en dividendos e intereses sobre equidad
- **R$ 0,944 mil millones** en ganancias retenidas

MOVER O BRASIL ES PARA GIGANTES

# Ambición 2035

ODS relacionados:




NARRACIÓN

CONTRASTE

CCR | 25 AÑOS

# Ambición 2035

CAPITAL FINANCIERO Y FABRICADO | GRI 2-6, 3-3 Desarrollo socioeconómico, 3-3 Relaciones gubernamentales, 3-3 Estrategia climática; GRI 3-3 Fiabilidad operativa y experiencia del cliente

Ambição 2035 refuerza la visión de CCR de liderar el sector de la movilidad en el país con un enfoque en la creación de valor sostenible actuando sobre cuatro palancas, a través de las cuales pretende reforzar su posición de liderazgo en la Plataforma de Autopistas; ganar escala en la comparación global en Movilidad Urbana y participar en los movimientos de consolidación en Aeropuertos, además de apalancarse en el crecimiento para crear valor en los denominados Negocios Adyacentes. La primera palanca en la que se basa Ambição 2035 es el **crecimiento rentable y selectivo**, en el que el Grupo CCR espera registrar una tasa de crecimiento anual compuesto de al menos un dígito alto en el resultado operativo (EBITDA ajustado) y una participación de los negocios adyacentes -como comercio minorista, alquiler de coches, aparcamientos, inmobiliaria, publicidad, etc.- superior al 10% en los ingresos totales del Grupo.

En la **palanca de generación de valor**, el objetivo es situar a la compañía en el primer cuartil de eficiencia operativa entre 800 empresas concesionarias de todo el mundo. Como resultado de este objetivo, la expectativa es llegar a finales de 2026 con el ratio Opex Cash / Ingresos Netos al 38%, y por debajo del 35% en 2035, porcentajes que se lograrán mediante la implementación de más de 100 iniciativas de optimización de costes. También en este eje, otros dos objetivos son lograr un Retorno Total de la Acción (RTA) superior al coste de capital y seguir una política de dividendos con un objetivo de payout del 50%.

**La robusta palanca del balance** prevé un apalancamiento objetivo de 2,5x a 3,5x y un potencial de reciclaje de capital de entre 5.000 y 10.000 millones de reales, mediante la venta de participaciones en activos, la desinversión de activos seleccionados y el desbloqueo del valor de las plataformas. Los fondos generados por estas operaciones contribuirán a reforzar la capacidad de inversión del Grupo CCR. Además, los objetivos incluyen un endeudamiento neto cero en el holding y un compromiso de alta calidad crediticia traducido en una calificación AAA a nivel local.

**Aprovechando** su **liderazgo en sostenibilidad**, el Grupo CCR ha establecido cinco pilares con compromisos específicos que guiarán sus acciones, en línea con el objetivo de liderar la agenda de sostenibilidad en el sector de infraestructuras brasileño. El primero de ellos es la reducción del riesgo climático y de la huella ambiental, con la ambición de alcanzar la neutralidad de carbono en los alcances 1 y 2 para 2035, contar con un 100% de energía renovable -objetivo que se alcanzará a finales de este año- y disponer de planes de resiliencia climática en todos los activos.

El segundo pilar de esta palanca es la gestión sostenible de la cadena de valor, con el 100% de los proveedores adheridos a las políticas de sostenibilidad y cumplimiento del Grupo CCR. El tercero es el impacto positivo en la sociedad, con el compromiso de invertir 750 millones de reales en proyectos sociales y culturales hasta 2035. El cuarto es la valoración de las personas, manteniendo un nivel de compromiso del 90% entre sus empleados, aumentando la representación de las mujeres y de los grupos multirraciales en la organización y en los puestos de liderazgo. El quinto es una cultura de integridad y seguridad, basada en una cultura de cero accidentes y en normas internacionales de gobernanza.

# Palancas de creación de valor

## CRECIMIENTO RENTABLE Y SELECTIVO

**TACC** mínimo **del EBITDA** ajustado
**Alto Un dígito**

Ingresos de empresas adyacentes
**>10%** de los ingresos totales frente al -6% actual

## GENERAR VALOR

Eficacia superior
1er cuartil internacional de referencia ratio Opex (CASH) / **RL**
**<35%**

**TSR** superior al coste del capital

*Objetivo de pago del* **50**

## BALANCE SÓLIDO

Apalancamiento objetivo
**2,5x - 3,5x**

Potencial de reciclaje del capital
**5.000 - 10.000 millones de reales**

Inversión neta cero en el holding

Calificación crediticia **AAA**

## LIDERAZGO EN SOSTENIBILIDAD

**100%**
energías renovables (2024)

Resiliencia climática (100% de los activos)

Neutralidad de carbono con VAN positivo (Alcance 1 y 2)

Sin pérdida neta

Proveedores 100% adheridos a la sostenibilidad y el cumplimiento de la CCR.

Inversión de hasta 750 millones de reales en proyectos sociales

Nivel de compromiso superior al 90

Representación de género y raza en la dirección de la organización

**Cero accidentes graves**

# Grupo CCR

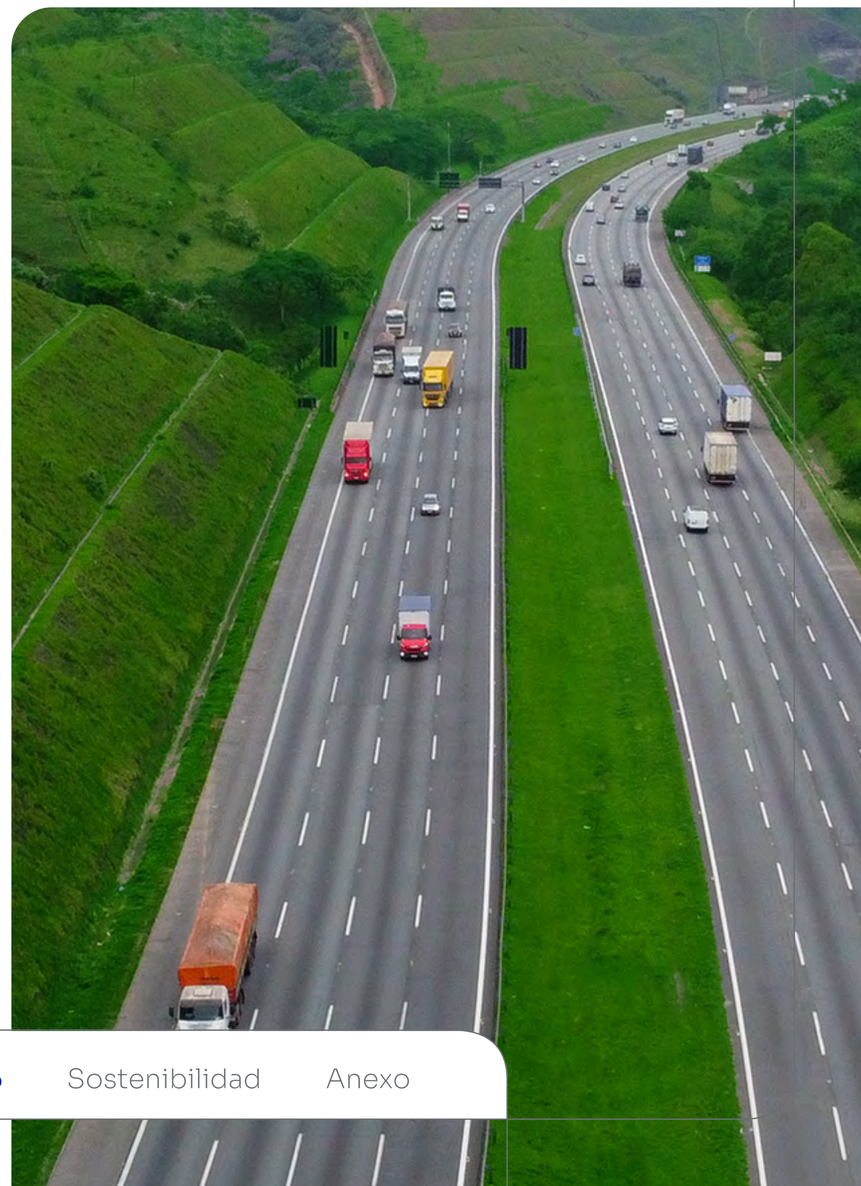
GRI 3-3 Desarrollo socioeconómico

El año 2024 estuvo marcado por un progreso sólido, resultados operativos y financieros robustos y logros significativos, incluso frente a los desafíos planteados por el escenario macroeconómico. El Grupo CCR presentó al mercado Ambição CCR 2035, su plan estratégico para los próximos 10 años, que se basa en cuatro pilares: crecimiento rentable y selectivo, enfoque en la creación de valor, solidez del balance y liderazgo en sostenibilidad. A lo largo de 2024, los principales logros de la empresa han demostrado lo acertado de este enfoque, con récords de manipulación en nuestras tres plataformas registrados cada trimestre y una asertiva ejecución de nuestro Capex.

Entre los hitos de 2024 está la victoria del Grupo CCR en dos importantes subastas, Rota Sorocabana, en São Paulo, y Lote 3, en Paraná, que añaden casi 900 kilómetros de carreteras a nuestra cartera y 19.000 millones de reales a nuestros compromisos de inversión. Estas conquistas, meticulosamente planeadas y magníficamente ejecutadas, refuerzan nuestro liderazgo en el segmento de carreteras y envían un mensaje claro sobre nuestra rigurosa disciplina de capital, competitividad y competencias distintivas.

El desempeño operativo para el año 2024 mostró crecimiento en todas las modalidades, y también alcanzó R$15,4 mil millones en ingresos netos ajustados*, más de 10,3% de crecimiento, en relación con el EBITDA ajustado*, llegando a R$8,9 mil millones, lo que representa crecimiento de 7,1%, y finalmente, el lucro neto ajustado* creció 26%, llegando a R$1,8 mil millones, lo que representa el mayor lucro neto ajustado* de la historia de la empresa.

En cuanto a la eficiencia operativa, terminamos el año con un ratio de gastos de explotación/ingresos netos ajustados* de alrededor del 41,2% (LTM, últimos 12 meses), y hemos seguido centrándonos en acelerar la trayectoria de mejora de la eficiencia, con el objetivo de situarnos claramente por debajo del 40% de referencia en 2025. Estos resultados nos llenan de orgullo y reflejan no solo la dedicación de nuestro equipo, sino también la confianza de nuestros clientes, inversores y socios, que siguen impulsando nuestro propósito de crear valor para nuestros accionistas a largo plazo.



*No incluye los ingresos de construcción. Los ajustes se describen en la sección de efectos no recurrentes del *comunicado de resultados*.

Fuimos asertivos en la ejecución de nuestro Capex, alcanzando los 7.300 millones de reales, la mayor inversión en el sector de infraestructuras de movilidad del país y un importe récord en nuestra historia. En 2024, iniciamos la duplicación de las Serras das Araras (RJ) y entregamos las obras de ampliación de la capacidad de tráfico en Guarulhos (SP), ambas en la Autopista Presidente Dutra. Concluimos la adquisición de 36 nuevos trenes para las Líneas 8 y 9 del metropolitano de São Paulo y concluimos las obras de modernización de diez aeropuertos en las regiones Sur, Centro-Oeste y Nordeste - otras dos terminales en Paraná fueron entregadas en enero de 2025.

De aquí a 2025, tiene previsto participar en nuevos concursos y concesiones relacionados con su estrategia de fomento de la movilidad en el contexto del desarrollo de las ciudades, lo que añade un crecimiento sostenible a su negocio.

El Grupo CCR cumplió 25 años en 2024, un hito celebrado en un acto en el Teatro Cultura Artística de São Paulo (capital) en septiembre, que incluyó una serie de homenajes, así como la presentación del espectáculo “Todas as Trilhas”, dirigido por el maestro Gil Jardim, con las actuaciones de Maria Gadú, Marlui Miranda y Thiago Soares, centrado en la diversidad brasileña.

El Instituto CCR, que gestiona la inversión social del Grupo CCR, celebró su décimo aniversario en 2024. A lo largo de una década, el Instituto ha repercutido en más de 18 millones de personas.

**Evolución de la estructura organizativa.**

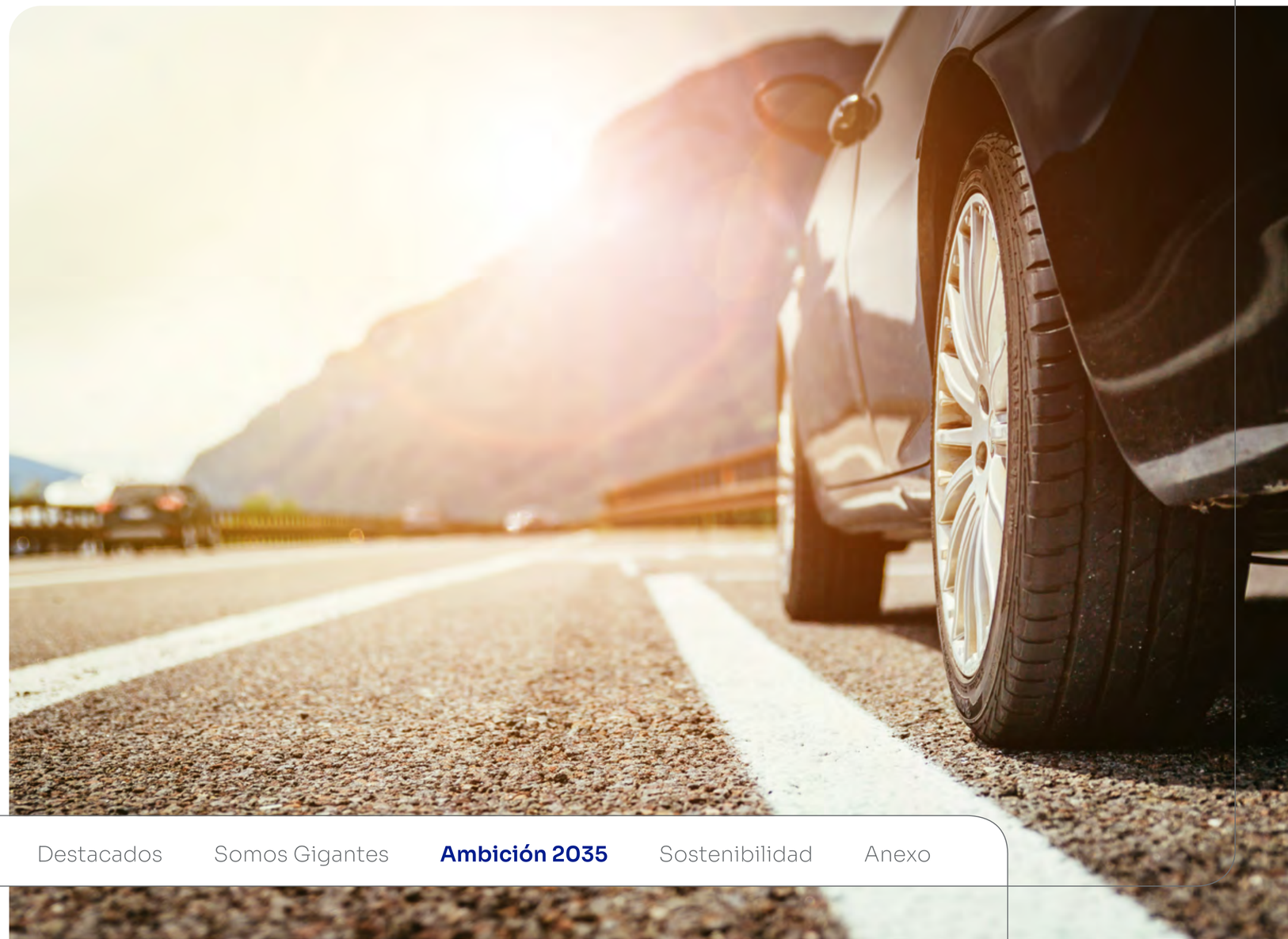
En el último ciclo, el Grupo CCR experimentó un cambio en su estructura organizativa en diferentes funciones, áreas y plataformas, un movimiento que comenzó en 2023 y continuó en 2024, incluyendo el desempeño más estratégico del holding con un mayor enfoque en la generación de valor para el negocio. En estas definiciones, se creó la vicepresidencia de People & Organisation, así como centros de especialización como los de Supply Chain, Technology & Digital, Customer Experience y Capex.

La empresa también avanza en la gestión sostenible de la cadena de valor, que es uno de los pilares de su estrategia de sostenibilidad. Este tema ha ido evolucionando desde 2020, cuando se centralizó el área de suministros, lo que permitió a los equipos trabajar aún más estrechamente con sus socios proveedores.

**Inversión en infraestructuras, refinanciación y participación en subastas**

GRI 3-3 Relaciones gubernamentales; GRI 3-3 Desarrollo socioeconómico

En 2024, el Grupo CCR completó la refinanciación de todos los proyectos que ganó en 2021 y participó en varias licitaciones. Ganó la subasta de concesión vial de Rota Sorocabana (CCR Sorocabana), en el interior del estado de São Paulo, un activo estratégico por tratarse de una región de crecimiento rentable, con potencial de evolución y diversificación de la actividad económica. El Lote 3 de Rodovias Integradas do Paraná (CCR PRVias), con cerca de 570 kilómetros repartidos en siete autopistas que unen el norte del estado con la región de Ponta Grossa, conecta también el eje viario con el Puerto de Paranaguá. Para el Grupo CCR, todas estas fuertes inversiones en infraestructuras pretenden seguir el ritmo de crecimiento del país.



# Plataforma de carreteras

GRI 3-3 Desarrollo socioeconómico

El escenario macroeconómico para 2024 tuvo un impacto positivo en la operación de Plataforma Rodovias, reflejando un aumento en el tráfico y, consecuentemente, en los resultados del negocio. El contexto también es positivo, maduro y evolutivo desde el punto de vista del entorno regulatorio y de inspección. Esta realidad ha permitido, por ejemplo, realizar reajustes tarifarios adecuados y oportunos en São Paulo, lo que ha permitido reequilibrar parte de las pérdidas financieras sufridas como consecuencia de la pandemia de Covid-19.

Plataforma Rodovias considera que tiene el reto de mantener su posición de liderazgo y relevancia en el sector, influyendo en las buenas prácticas con las partes interesadas, las asociaciones comerciales y los grupos de interés público. Otros aspectos destacados son la búsqueda constante de la simplicidad de los procesos y el aumento de la eficiencia en sus operaciones, incluyendo la reducción de costes con un enfoque en el crecimiento y el aumento de la competitividad en la carrera por nuevos negocios, y la plena atención a la seguridad vial, tanto para preservar la vida de sus clientes como la de sus empleados.

**Participación y logros en las subastas**

GRI 3-3 Relaciones gubernamentales

En 2024, Plataforma Rodovias ganó la subasta para la concesión de carreteras de la Rota Sorocabana (CCR Sorocabana), con 460 kilómetros en 12 autopistas de la región sudeste del estado de São Paulo, con un plazo de 30 años: el proyecto amplía la cartera de la empresa en esta región, tiene una inversión de 8.700 millones de reales e incluye mejoras estructurales, duplicaciones, carriles adicionales, peaje electrónico, así como nuevas circunvalaciones y pasarelas. También ganó la subasta del Lote 3 de las Autopistas Integradas de Paraná (CCR PRVias), con cerca de 570 kilómetros, repartidos en siete autopistas, que unen el norte del Estado a la región de Ponta Grossa, además de conectar el eje viario al Puerto de Paranaguá, con una inversión prevista de 10.000 millones de reales en obras de mejora y modernización a lo largo de los 30 años de duración del contrato. Con estas dos victorias, el Grupo CCR gestionará 4.400 kilómetros de carreteras hasta 2025.

**Creación de empleo**

GRI 3-3 Desarrollo socioeconómico

El Grupo CCR ha generado 46.000 empleos (directos e indirectos) en diversas regiones de Brasil, con 25.000 millones (base Dic/24) en inversiones comprometidas establecidas al inicio cada contrato de concesión. La iniciativa sigue la tendencia de contratación en el sector de la construcción, contribuyendo a reducir las tasas de desempleo en el sector, además de aportar mayor seguridad y comodidad a conductores y pasajeros. El volumen destinado a las concesiones de carreteras forma parte de un plan para aportar 27.000 millones (dic/24) de inversiones remanentes establecidas al inicio de cada contrato de concesión para sus tres plataformas (Autopistas, Movilidad Urbana y Aeropuertos), el mayor programa de inversiones de la historia del Grupo.

## Autoservicio en las estaciones de peaje

Para 2024, Plataforma Rodovias ha implantado terminales de autoservicio (cajeros automáticos) en la mayoría de sus activos y su objetivo es eliminar el uso de efectivo en sus estaciones de peaje para 2026, fomentando la adopción de nuevas formas de pago, generando más eficiencia, comodidad y seguridad para empleados y clientes. Actualmente, alrededor del 30% ya utiliza este método de pago.

# Plataforma del aeropuertos

GRI 3-3 Desarrollo socioeconómico, Fiabilidad operativa y experiencia del cliente

Con un crecimiento del 9,1% en pasajeros embarcados hasta 2024, Plataforma Aeropuertos vivió un año intenso, marcado por importantes realizaciones en todos sus frentes. Realizó simultáneamente obras de ampliación y modernización en 16 terminales y pistas de ocho estados, transformando la experiencia de quienes utilizan la infraestructura aeroportuaria en Brasil. Estas intervenciones exigieron un gran esfuerzo del equipo multidisciplinar para equilibrar la ejecución de las obras con el mantenimiento de las operaciones aeroportuarias.

Plataforma Aeropuertos opera en un mercado estrictamente regulado, que cuenta con una serie de certificaciones y el cumplimiento de normas específicas y complejas, tanto a nivel nacional como internacional, para garantizar la regularidad y la seguridad de las operaciones, así como una dinámica operativa restrictiva. Los desafíos a los que se enfrentan las propias compañías aéreas han influido en las operaciones del último periodo, tanto en Brasil como a escala internacional, así como la falta de motores y aeronaves, vestigio de la pandemia, que limita la oferta de vuelos y plazas. En particular, la reducción del ritmo de entrega de aviones más populares (rutas cortas, no transcontinentales) por parte de uno de los principales fabricantes mundiales ha afectado a las operaciones y al entorno empresarial.

Una vez finalizadas las entregas y obligaciones de mejora y modernización de los aeropuertos, la Plataforma de Aeropuertos entrará en el siguiente ciclo, la Fase II del Contrato de Concesión, en la que se centrará en mejorar los procesos, mantener y reforzar los altos niveles de excelencia y seguridad de las operaciones ya alcanzados, buscar la máxima eficiencia en el uso de las infraestructuras entregadas en 2024, así como concentrar sus esfuerzos en cumplir el resto de entregas previstas y otras obras no previstas en la Fase IB, de gran importancia para garantizar la calidad y seguridad operativa de las terminales.

Se inicia así una nueva etapa en su funcionamiento, en un proceso de modernización completa de los activos, con el foco puesto en la mejora de la gestión, la optimización de las operaciones y el seguimiento de sus indicadores, incluidos los que tienen impacto en el medio ambiente. Quiere ayudar a promover el turismo en los destinos (ciudades) donde se encuentran los aeropuertos, centrándose en la gran belleza natural y el valor histórico, cultural y arquitectónico. Cree que puede trabajar en colaboración con agencias y operadores turísticos para generar desarrollo local y social para la población.

## Calidad de los servicios aeroportuarios

Para garantizar y medir la calidad de los servicios prestados, la plataforma Aeropuertos realiza una encuesta de Net Promoter Score (NPS) en sus 17 aeropuertos en Brasil y, de acuerdo con los requisitos y obligaciones contractuales, lleva a cabo la Encuesta de Indicadores de Calidad de Servicio (IQS). Realizada mensualmente en ocho de sus aeropuertos en Brasil, en 2024 los aeropuertos internacionales de Belo Horizonte (MG) y Curitiba (PR) fueron los mejor evaluados en términos de oferta de servicios adecuados a los pasajeros y otros usuarios del transporte aéreo en todo Brasil.

# Plataforma de Movilidad Urbana

GRI 3-3 Desarrollo socioeconómico

Desde el punto de vista operativo, en 2024, la plataforma consiguió estabilizar las operaciones 8-Diamante y 9-Esmeralda en São Paulo, las más recientes de la empresa, que hasta entonces habían experimentado inestabilidad operativa. El CMD -indicador de calidad y servicio de esta operación- de 2023 a 2024 fue del 50%, y en abril de 2024 alcanzó un máximo histórico del 92,5%. En los últimos meses del año, se mantuvo por encima del 85%.

En el mismo periodo, el último año de la recuperación de la pandemia, también terminó de recuperar la demanda de pasajeros represada por el Covid. Aun con la pérdida residual de la crisis sanitaria, causada sobre todo por el cambio de hábitos de la población, entró en un periodo de estabilidad, base del crecimiento orgánico previsto.

Este fue también el último año de las operaciones del Grupo CCR en el transporte fluvial. La concesión de CCR Barcas, que transporta pasajeros en la Bahía de Guanabara y en la región de la Costa Verde, finalizó en febrero de 2025.

El año terminó con la finalización de la Terminal Intermodal de Gentileza (TIG) en Río de Janeiro y un aumento de la demanda del 45% con respecto a 2023. Además, hubo un aumento del 10% en la demanda para la explotación del Tramo 3 (estaciones) del Metro de Bahía.

Ya están en marcha los proyectos de ingeniería para ampliar las líneas de metro. En São Paulo, el órgano regulador ha autorizado estudios para ampliar la línea 4 y la línea 5. En Salvador (BA), también se está debatiendo la prolongación sur de la línea de metro, más una estación, que sería Campo Grande. En cuanto a las aspiraciones futuras, la Plataforma de Movilidad Urbana pretende seguir aumentando su relevancia, acompañando el crecimiento de las ciudades, evaluando y participando en concesiones que contribuyan a la movilidad sostenible.

**Nuevas inversiones en 2024**

GRI 3-3 Fiabilidad operativa y experiencia del cliente y Desarrollo socioeconómico

Los nuevos trenes fabricados por Alstom se entregaron a lo largo de 2023 y 2024 (en diciembre, el grupo recibió el tren número 36), además de ponerse en funcionamiento. Fueron equipados con aire acondicionado, una sala de descanso continua y tecnologías como mapas dinámicos de las líneas, monitores de

videovigilancia y cámaras de visión trasera, detectores y extintores de incendios y materiales y equipos de revestimiento ignífugos. La compra de los trenes contribuyó a la reactivación de la fábrica de Alstom en Taubaté (SP), generando aproximadamente 900 puestos de trabajo. Así, la concesión de las líneas 8 y 9 se tradujo en la creación de más de 9.500 empleos directos e indirectos.

La Terminal Intermodal de Gentileza (TIG), la mayor terminal de integración de la ciudad de Río de Janeiro, interconecta las líneas 1 y 4 del VLT Carioca, operado por el Grupo CCR, el BRT Transbrasil y 14 líneas de autobuses municipales, con una extensión de 700 metros. Con este proyecto, la TIG recibe ahora cerca de 150.000 personas al día.

El sistema de metro gestionado por el Grupo CCR en Bahía también ha visto ampliada su red, con la entrada en funcionamiento de la nueva estación de Águas Claras, que aumenta a 22 el número de estaciones (ampliando la red de 33 a 38 kilómetros). Con esta inauguración, la estación creció un 5% en cuanto al número de personas que utilizan el metro, unas 20.000 más al día. En la actualidad, CCR Metrô Bahia transporta alrededor de 370.000 pasajeros al día.

En São Paulo, comenzaron las obras de la primera restauración de la estación Júlio Prestes, de gran representación simbólica para la cultura y la historia de la ciudad.

## Empresas adyacentes

GRI 3-3 Fiabilidad operativa y experiencia del cliente; 3-3 Estrategia climática

Además de sus operaciones en autopistas, movilidad urbana y aeropuertos, la empresa tiene negocios adyacentes.

El Centro de Servicios Compartidos (CSC) es una unidad administrativa del Grupo CCR, ubicada en Jundiaí (SP), que centraliza servicios comunes a varios frentes, empresas y plataformas del grupo, realizando la requisición de pagos, tesorería y seguros, cobro y recepción, contraloría, instalaciones, personas, flota, jurídico y gestión de servicios. Entre sus funciones, pretende aumentar la eficiencia, reducir costes y mejorar la calidad de los servicios prestados por el grupo.

CCR también actúa en la generación de energía, con centrales solares a los lados de sus autopistas. A principios de 2025, concluyó un acuerdo con Neoenergia para la autoproducción de energía eólica en el Nordeste, convirtiéndose en socio de tres plantas del complejo eólico Neoenergia Oitis, situado en Piauí. Y con EDP, tiene un contrato de 10 años para suministrar energía solar en un modelo de generación distribuida compartida al Sistema Anhanguera-Bandeirantes (SP).

Hasta 2024, la empresa era propietaria de Saam, una compañía que opera en la transmisión de datos de alta velocidad y capacidad y en servicios de conectividad IP, que fue vendida por el Grupo CCR en este último periodo.

# Digitalización e innovación

CAPITAL INTELECTUAL; GRI 3-3 Fiabilidad operativa y experiencia del cliente

**Innovación: pilar para un futuro sostenible**

En 2024, el Grupo CCR dio un paso importante hacia el futuro al aprobar una estrategia y una gobernanza de la innovación con el Consejo de Administración, que se aplicará a lo largo de 2025. Este movimiento pretende reforzar la capacidad de generar valor y utilizar los recursos de forma eficiente y sostenible. Más de 80 ejecutivos y profesionales de alto nivel interactuaron estrechamente a lo largo del proceso y generaron más de 100 ideas de innovación en talleres.

Para guiar este trabajo, se establecieron tres imperativos de innovación alineados con los objetivos estratégicos de la compañía: la innovación como elemento fundamental para impulsar la CCR en su negocio, maximizando la generación de valor y asegurando la ventaja competitiva; liderar la experiencia del cliente y la sostenibilidad en el sector, garantizando la seguridad; y promover y difundir el uso de la digitalización y la tecnología como palanca de valor.

Los dominios de innovación son áreas prioritarias que la empresa identifica para sus iniciativas innovadoras, actuando como guía para todas las acciones y proyectos de innovación, garantizando la alineación con la estrategia global. Se han desglosado en 12 subdominios para proporcionar un enfoque más detallado y específico para cada iniciativa, además de permitir una mejor gestión y concentración en las áreas prioritarias, garantizando que cada aspecto relevante se aborde de forma eficaz y en línea con la estrategia.

Para hacer viable su estrategia de innovación, el Grupo CCR también ha desarrollado un modelo operativo sostenible y eficiente, estructurado para liderar diferentes tipos de innovación: Plataforma, responsable de liderar las innovaciones no digitales, facilitadas por campeones de innovación; Digital Hub, que lidera la innovación en Dig&AI en colaboración con las plataformas; y Holding, que lidera el desarrollo de nuevos negocios. La innovación en CCR combina metodologías ágiles e innovación abierta, con equipos multidisciplinares que colaboran con el ecosistema externo para maximizar el valor de sus principales ideas y garantizar que la empresa esté a la vanguardia de las mejores prácticas y soluciones.

El proceso de seguimiento se realiza por fases, con hitos claros para cada proyecto, mitigando los riesgos de inversión y adoptando un modelo de financiación metrificado, similar al del capital riesgo. En los próximos ciclos, pondrá en marcha un programa de cambio de cultura y formación, con un plan de comunicación, para fomentar nuevas mentalidades y comportamientos en materia de innovación, con el fin de fomentar el tema en la empresa.

**Transformación digital y nuevo modelo organizativo**

CCR invertirá 500 millones de reales para poner en marcha una estrategia que pretende acelerar e impulsar su transformación digital a partir de un nuevo modelo organizativo, al tiempo que busca generar ganancias de eficiencia y mejorar la experiencia del cliente en sus operaciones, consolidando la innovación como uno de los pilares para alcanzar los objetivos a largo plazo. En el proceso de revisión de la estructura organizativa, que tuvo lugar en 2024, el área de Tecnología de GBS contrató nuevos talentos del mercado con el objetivo de formar al equipo en su conjunto, aportar nuevas competencias al equipo y realizar un trabajo aún más enfocado a autopistas, movilidad urbana, aeropuertos y clientes corporativos.

En esta reformulación, el área pasó a denominarse departamento de Tecnología y Digital, responsable de llevar al Grupo CCR a un nuevo nivel en esta área, una empresa moderna, con procesos digitalizados, automatizados y robotizados, que sigue el ritmo de la evolución del mundo hacia las nuevas tendencias tecnológicas, incluyendo la inteligencia artificial y generativa. Este movimiento se apoya en inversiones para modernizar el parque tecnológico, con un aumento de la capacidad de servidores y de la nube.

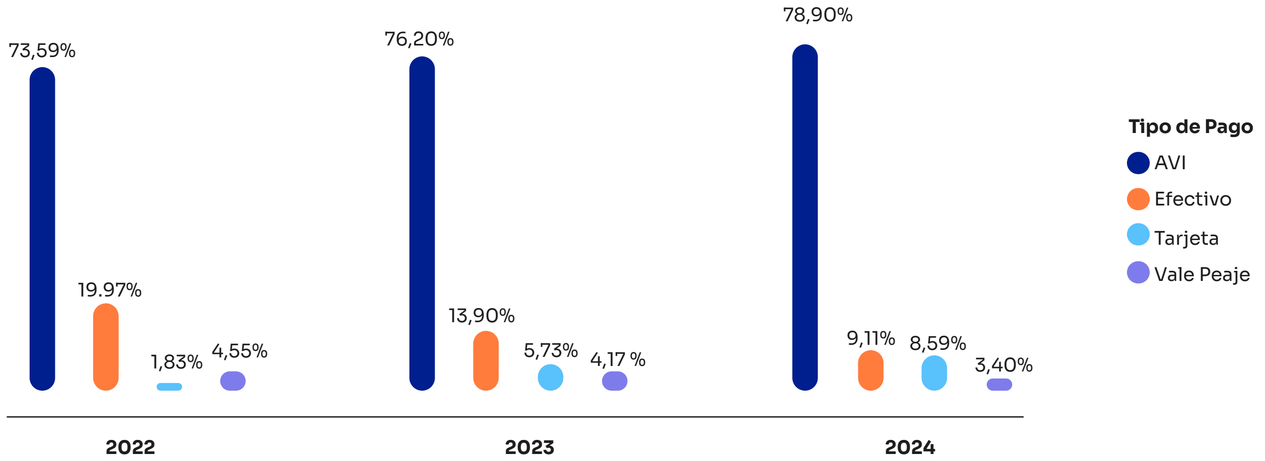
## Free Flow y autoservicio

Plataforma Rodovias ha experimentado profundas transformaciones en términos de innovación, tecnología y digitalización, no sólo en sus medios de pago, sino también en sus operaciones y mantenimiento, con importantes ganancias en sostenibilidad y eficiencia. Prueba de ello es Free Flow - Peaje Electrónico, una tecnología de movilidad inteligente introducida en el país por la empresa que, en 2024, entró en su segundo año de operación.

El sistema implantado por CCR RioSP en la autopista Río-Santos (BR-101) cobra el peaje mediante pórticos dotados de cámaras, antenas y sensores que captan los datos de los vehículos en movimiento, incluso en condiciones de baja visibilidad. Además de facilitar la fluidez del tráfico, ya que no es necesario detenerse en las cabinas de peaje ni reducir la velocidad de los vehículos, contribuye a reducir las emisiones de carbono en las autopistas. A lo largo del año, el equipo de Plataforma Rodovias implantó una serie de mejoras en la gestión del sistema Free Flow que consiguieron reducir los impagos y el número de reclamaciones de los usuarios.

El Grupo CCR también está trabajando en la transformación de todas sus estaciones de peaje manuales en autoservicios, donde los usuarios puedan realizar ellos mismos sus pagos (con tarjeta de crédito, débito o PIX). El objetivo es que el 100% de los pagos de peaje se realicen electrónicamente en 2026, ya sea mediante etiquetas, Free Flow o autoservicio.

### % DE LA EVOLUCIÓN DE LOS MEDIOS DE PAGO



# Liderazgo en Sostenibilidad

GRI 2-29, 3-1, 3-2

ODS relacionados:

12 PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLES

16 PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SÓLIDAS

17 ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS

NARRACIÓN

CONTRASTE

CCR | 25 AÑOS

# Estrategia de sostenibilidad

GRI 2-23, 3-1, 3-2

El Grupo CCR viene trabajando intensamente en su gobernanza y, por tanto, en la madurez de sus procesos, controles y seguimiento. Su desempeño en sostenibilidad se refleja en proyectos capaces de promover un mayor impacto, que generan valor y relevancia y están relacionados con sus actividades y operaciones. Terminó 2024 con una estrategia de sostenibilidad con métricas y objetivos definidos, con el objetivo de alcanzar la neutralidad de carbono en 2035, con los alcances 1 y 2, financiados por la reducción de los costes energéticos, habiendo adquirido 67.000 créditos de carbono. También tiene el papel de liderar una coalición en el sector del transporte para acelerar la descarbonización del sector, junto con asociaciones de diversas áreas del transporte, como ferrocarriles, carreteras, aeropuertos, cabotaje y vías navegables.

La empresa ha progresado en la agenda de diversidad e inclusión, cerrando 2024 con un 35,4% de mujeres en puestos directivos, con el objetivo de alcanzar el 51% de mujeres en puestos directivos en 2035 (hace dos años tenían en torno al 20%). También tiene en torno al 50,2% de representación multirracial (personas no blancas). En 2024, a través del Instituto CCR, invirtió más de 60 millones de reales en iniciativas sociales y culturales, históricamente la mayor cantidad invertida por la empresa. También ese año, demostró su capacidad para hacer frente a importantes desafíos e intervenir con agilidad, gestionando eficazmente las crisis medioambientales. Fue el caso de las inundaciones que afectaron a las autopistas gestionadas por CCRViaSul y CCR ViaCosteira, que quedaron sumergidas por las lluvias en Rio Grande do Sul. Frente a este evento climático extremo, la operación se restableció a los estándares esperados y fue capaz de apoyar a la población afectada.

Los temas materiales del Grupo CCR se definieron tras una amplia revisión del proceso de materialidad, que comenzó en 2023 y finalizó en 2024, con el apoyo de una consultoría externa, cuando se aplicó la metodología de materialidad dual. Este estudio también permitió mapear los impactos positivos y negativos, los riesgos y las oportunidades en las operaciones del grupo.

En este trabajo se analizaron documentos internos, metodologías y benchmarks, se consultó a más de 2.300 grupos de interés externos (como proveedores, clientes, comunidades, inversores, organismos reguladores, asociaciones y otros grupos de relación), así como a los empleados a través de cuestionarios online y se realizaron entrevistas a profesionales vinculados a la estrategia de sostenibilidad de la empresa, incluyendo la participación de la cúpula ejecutiva y miembros del consejo de administración. Los debates que condujeron a la definición de los temas materiales tuvieron lugar en talleres celebrados en 2023.

# Temas materiales

En 2024, en base a los resultados de la doble materialidad, CCR actualizó su estrategia de sostenibilidad, que establece cómo el Grupo CCR se compromete con los temas priorizados, así como sus objetivos e indicadores de desempeño. Ese mismo año, se revisó la gobernanza de la estrategia de sostenibilidad, actualizando así las funciones y responsabilidades del departamento de Sostenibilidad y de los demás grupos vinculados al tema dentro de la empresa, como se muestra en el diagrama de la página siguiente:

| | MEDIO AMBIENTE | SOCIAL | GOBERNANZA | NEGOCIOS |
|---|---|---|---|---|
| Temas materiales | **Estrategia clima** | **Capital humano**<br>**Salud y seguridad** | **Gobernanza, ética y cumplimiento**<br>**Desarrollo socioeconómico**<br>**Cadena de valor** | **Fiabilidad operativa y experiencia del cliente**<br>**Relaciones gobierno** |
| Temas secundarios | Gestión medioambiental<br>Biodiversidad y uso del suelo | Diversidad e inclusión<br>Responsabilidad social | Seguridad de la información | Innovación e infraestructuras |

# Matriz de materialidad

**Temas materiales**

- 01 Estrategia climática
- 02 Relaciones gubernamentales
- 03 Desarrollo socioeconómico
- 04 Gobernanza, ética y cumplimiento
- 05 Fiabilidad operativa y experiencia del cliente
- 06 Cadena de valor
- 07 Capital humano
- 08 Salud y seguridad

**Temas secundarios**

- 09 Innovación e infraestructuras
- 10 Gestión medioambiental
- 11 Seguridad de la información
- 12 Responsabilidad social
- 13 Diversidad e inclusión
- 14 Biodiversidad y uso del suelo

# Gobernanza de la sostenibilidad GRI 2-13

En 2024 se mejoró la gobernanza de la sostenibilidad, que entrará en vigor a partir de 2025 de la siguiente manera:

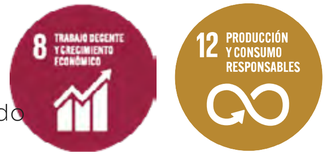
## DIRECCIÓN DE SOSTENIBILIDAD

- Actuar como consultor interno en la materia.
- Desarrollar y apoyar la aplicación de la estrategia de sostenibilidad.
- Aplicar la gobernanza de la estrategia de sostenibilidad.
- Seguimiento y evaluación de los resultados de la empresa en materia de sostenibilidad.
- Ayudar a las plataformas a satisfacer sus necesidades relacionadas con el tema y generar un impacto positivo.
- Promover acciones de compromiso y formación.
- Buscamos tendencias y queremos ser pioneros en este campo.
- Representar a la empresa en foros y compromisos de sostenibilidad.

| ÓRGANOS Y MIEMBROS | | FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES |
|---|---|---|
| semestral | | |
| **Consejo de Administración** | Representantes de los accionistas y miembros independientes | ▪ Supervisar las cuestiones de sostenibilidad con el apoyo de los comités consultivos de CA-CCR. |
| semestral | | |
| **Comité de Personas y ESG (CP&ESG)** | Miembros del Consejo de Administración. | ▪ Supervisar y anticipar las tendencias en materia de sostenibilidad global, identificando las cuestiones críticas que representen oportunidades de mejora, riesgos o que puedan tener un impacto significativo en el negocio, las relaciones con las partes interesadas, la imagen del Grupo CCR y sus resultados a corto, medio y largo plazo. |
| trimestral | | |
| **Comité Estratégico de Sostenibilidad (CES)** | Junta directiva, patrocinadores de los grupos tácticos y operativos de sustentabilidad. | ▪ Proponer la estrategia, los objetivos y los compromisos públicos.<br>▪ Garantizar que la sostenibilidad esté en el centro de la empresa.<br>▪ Garantizar los recursos y el compromiso necesarios para avanzar en el cumplimiento de la estrategia, sus respectivos objetivos y planes de acción. |
| bimensual | | |
| **Grupos de Sostenibilidad Táctica y Operativa (GTOS)** | Expertos representantes de las plataformas | ▪ Definir y aplicar los planes de acción necesarios para garantizar el cumplimiento de la estrategia, los objetivos respectivos y los compromisos.<br>▪ Informar de los avances en los objetivos y planes de acción. |
| continuo | | |
| **Cultura de sostenibilidad** | Colaboradores. | ▪ Conocer la estrategia de sostenibilidad.<br>▪ Aplique la estrategia siempre que sea posible en sus prácticas y procesos cotidianos. |

# Evolución de los compromisos públicos

GRI 3-3 Gobierno, Ética y Cumplimiento; 3-3 Cadena de Valor; 3-3 Estrategia Climática, 3-3 Capital Humano; 3-3 Salud y Seguridad; 3-3 Desarrollo Socioeconómico; 3-3 Fiabilidad Operativa y Experiencia del Cliente y 3-3 Relaciones Gubernamentales.

| Pilar estratégico | Compromisos públicos | Evolución 2024 | SDGS |
|---|---|---|---|
| **Reducir el riesgo climático y la huella medio ambiente** | **Adaptación**<br>▪ Disponer de planes de adaptación definidos para el 100% de los activos con riesgos significativos (para 2025). | Se establecieron nuevas asociaciones y estructuras en el marco del gestión de la Dirección de Seguridad Corporativa y Resiliencia Empresarial (más información en las páginas 63 y 88). | |
| | **Mitigación\| Alcance 1 y 2:**<br>▪ Neutralidad de carbono de alcance 1 para 2035<br>▪ SBTi (base 2019) - reducción del 59% de las emisiones de alcance 1 y 2 para 2033<br>▪ 100% de energía renovable en las operaciones para 2025<br>**Mitigación\| Alcance 3:**<br>SBTi (base 2019) - reducción del 27% de las emisiones de alcance 3* para 2033 y compromiso de los clientes | Primera operación de compra de créditos de carbono.<br>Adquisición de 67.000 toneladas de Reservas Votorantim metodología PSA Carbonfloor. Neutralización del 9,4% de las emisiones de alcance 1 de aquí a 2024 (más información en la página 91).<br>Reutilización del 36% del asfalto fresado (más información en la página 107). | |
| **Gestión sostenible de la cadena de valor** | Proveedores 100% adheridos al programa de contratación sostenible de CCR (para 2035) | Este año se ha aprobado la Instrucción Normativa sobre Contratación Sostenible y se han realizado 5.636 análisis de terceros (diligencia debida) consideradas de mayor riesgo, según nuestras normas, con una actualización y verificación continuas del 100% de la base de proveedores activos.<br>Aumento del número de proveedores estratégicos supervisadas, pasando de 205 a 517 empresas, con un aumento medio del 27% en el IQF (Índice de Calidad de los Proveedores). de estos proveedores controlados (más información en las páginas 47 y 100). |  |

*Ingresos por productos y servicios adquiridos y actividades relacionadas con la energía del combustible.

| Pilar estratégico | Compromisos públicos | Evolución 2024 | SDGS |
|---|---|---|---|
| Impacto positivo en la sociedad | Inversión de hasta 750 millones de reales en proyectos sociales de apoyo a las comunidades y la cultura (035) | Durante los 10 años de actividad del Instituto CCR, ahora se han invertido cerca de R$ 300 millones, 730 proyectos en movilidad y ciudades, cultura y educación, salud y seguridad y más de 18 millones de personas de 555 ciudades de todo Brasil (más información en la página 114). | |
| Valorización de personas | Nivel de compromiso superior a 9 puntos (para 2035) | La nota de la encuesta Pulses subió de 8,4 a 8,7, y la participación en la encuesta alcanzó el 83,80%, un aumento de 9,2 puntos porcentuales en 2024 en comparación con el año anterior (vea más en la página 133). | |
| | Representación de género y raza en la cúpula de la organización (para 2035) | 36,3% de mujeres en puestos directivos* y 47,9 empleados no blancos (multirraciales) (ver más en la página 13.6). | |
| Cultura de integridad y seguridad | Gobernanza estándar internacional y cultura de cero accidentes (para 2035) | ABNT NBR ISO 37301 - Sistema de Gestión de Conformidad y Sistema de Gestión e ISO 37001 - Sistema de Gestión Antisoborno mantenido para todos los activos del Grupo CCR en Brasil con el objetivo garantizar la calidad y trazabilidad de los datos de sostenibilidad. datos de sostenibilidad, (las unidades con socios Renovias y BH Aeropuerto tienen sus propios programas de integridad).<br><br>La búsqueda de Cero Accidentes Graves forma parte de los pilares estratégicos del Grupo CCR. En 2024, se produjo un descenso del 25% en los accidentes graves en los que se vieron implicados empleados directos (más información en las páginas 65 y 72). | |

# Metas de sostenibilidad 2024

Los objetivos de sostenibilidad que se presentan a continuación están asociados a la remuneración de los ejecutivos, conforme a los criterios establecidos en las páginas 55 a 57

**1.**

**REUTILIZAR EL 23% DEL RAP* GENERADO**

36%

*Reclaimed Asphalt Pavement

**2.**

**EL 92% DE LA FLOTA UTILIZA BIOCARBURANTES**

92,4%

**3.**

**APLICAR LA METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN DE PROVEEDORES**

100%

**4.**

**8,5% EMISIONES NEUTRALIZADO (ÁMBITO 1)**

9,4%

**5.**

**100% EMISIONES NEUTRALIZADO (ÁMBITO 2)**

100%

# Relación con las partes interesadas

CAPITAL SOCIAL Y DE RELACIONES | GRI 2-29

## Poder transformador

El Grupo CCR entiende la importancia de involucrar a sus grupos de interés en la ejecución de los procesos y planes estratégicos y trabaja para que estas alianzas sean más fluidas y colaborativas. En 2024, la CA-CCR aprobó la **Política de Gestión de Grupos de Interés**, que considera los aspectos económico-financieros de forma integrada con los factores sociales, ambientales e institucionales, guiada por la norma AA-1000-SES (Accountability Stakeholder Engagement Standard), la Agenda 2030 del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, con los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), la Matriz de Materialidad de la Sostenibilidad y los temas recogidos en la Matriz de Incidencia del Grupo CCR.

El documento se construyó sobre los pilares de la anterior Política de Responsabilidad Social Corporativa y ha contribuido a una mejor comprensión de este proceso por parte de líderes, puntos focales y empleados, que ahora ven que sus acciones tienen un impacto más coherente cuando se aplican desde una perspectiva integrada.

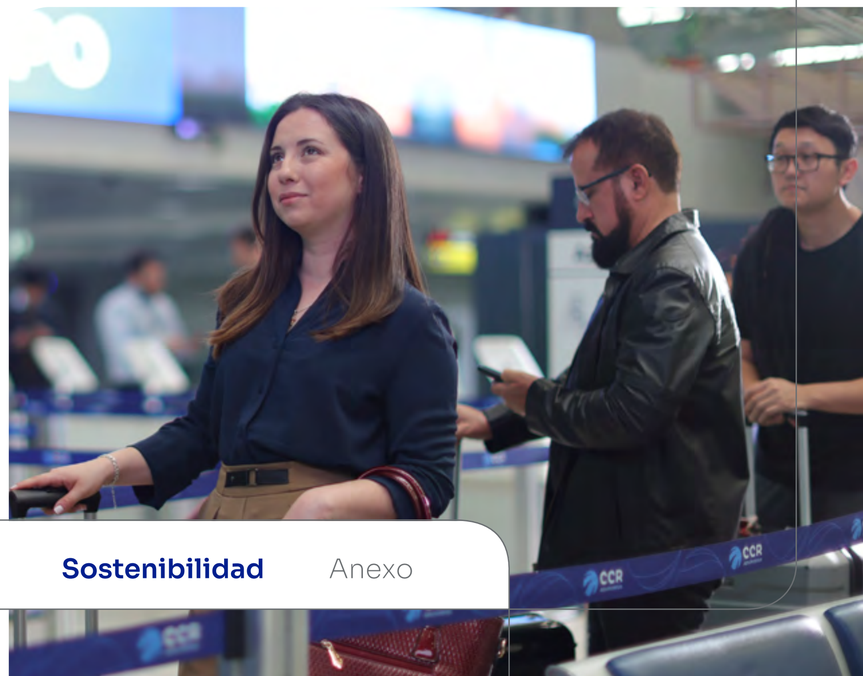
La Vicepresidencia Jurídica, de Gobierno y Relaciones Gubernamentales, apoyada por el área de Gestión de Grupos de Interés, informa al menos una vez al año sobre las actividades de seguimiento de la aplicación de esta política al Consejo Ejecutivo, que a su vez informa al CA-CCR, lo que permite analizar la eficacia de los procesos de gestión de impactos de la organización.

La empresa cuenta actualmente con 16 categorías diferentes de partes interesadas, identificadas a partir de la bibliografía, la evaluación comparativa y la adaptación a su estructura organizativa, cuyos líderes se han convertido en puntos focales, responsables de las cuestiones pertinentes. Las categorías se han asignado a cuatro dimensiones, como se muestra en la tabla de la página siguiente. Para cada grupo de partes interesadas, existe un proceso de mapeo de interlocutores y temas en matrices de relevancia versus impacto, que orientan las relaciones y el compromiso para las rondas de definición de los temas materiales.

Una evolución en la Gestión de Grupos de Interés del Grupo CCR a lo largo de 2024 está asociada a nuevos procesos de escucha activa con el objetivo de evaluar los puntos fuertes y vulnerables de la relación, recibir feedback y optimizar el compromiso en un diálogo abierto y constructivo. Además, CCR ofrece canales abiertos de diálogo en su portal corporativo (www.grupoccr.com.br), a través del cual también se puede acceder directamente a las estructuras de los negocios de Autopistas, Movilidad Urbana y Aeropuertos.

## Objetivo del compromiso

El compromiso de las partes interesadas y/o stakeholders en el Grupo CCR está directamente asociado a la obtención o renovación de la licencia social para sus operaciones, concedida por los públicos con los que la empresa se relaciona y por aquellos que se interesan por ella. Con estas partes interesadas, los equipos buscan mantener un diálogo frecuente y legítimo para comprender sus necesidades y deseos y, como resultado, actuar de acuerdo con el propósito de CCR de forma sostenible: mejorar la vida de las personas a través de la movilidad.



Esto está directamente asociado a los más de 17.000 empleados de la organización, con un alto índice de compromiso, según los datos de la encuesta Pulse. Esto se traduce en compromiso, superación de las expectativas de los clientes y aparición de ideas disruptivas e innovadoras.

El compromiso es transformador. Además de escuchar periódicamente a su plantilla, los procesos de escucha activa evolucionaron en 2024, indicando la voluntad de los equipos de ir más allá de la consulta reglamentaria, que identifica las cuestiones materiales con impactos significativos en la organización para la economía, el medio ambiente y las personas. La escucha activa significa ir más allá de las obligaciones reglamentarias contenidas en los contratos de concesión de las plataformas de Carreteras, Aeropuertos y Movilidad. Significa fortalecer la relación entre la empresa y sus grupos de interés, aumentar la productividad y contribuir a crear un entorno de confianza y colaboración, elementos fundamentales para mejorar la capacidad de respuesta de la empresa ante situaciones críticas.

En 2024, los equipos avanzaron en cuatro procesos inéditos de consulta estructurada con las categorías de inversores, sindicatos, proveedores y ONGs/Comunidades, siempre orientados por la estructura de Gestión de Stakeholders del departamento de Relaciones Gubernamentales y Stakeholders. Los datos recogidos nos permiten actuar con mejor preparación, planificación y postura para iniciativas asertivas.

## Mapa de las partes interesadas

# Objetivos y resultados de las acciones de participación de las partes interesadas en 2024

| Alcance | Hechos destacados 2024 |
|---|---|
| **Empleados:** Medir el nivel de compromiso y satisfacción de los empleados, así como la probabilidad de que recomienden la empresa como un buen lugar para trabajar. | 89% de compromiso de los empleados a través de la plataforma Pulse;<br>Por primera vez, la empresa alcanzó el noveno puesto en la encuesta Great Place to Work (GPTW) de 2024, entre las 175 mejores empresas para trabajar en la categoría de empresas gigantes, con más de 10.000 empleados. |
| **Sindicatos:** Mantener un diálogo estructurado y colaborativo para abordar y negociar reivindicaciones legítimas y convenios colectivos, siempre con respeto, sin comprometer la sostenibilidad de la empresa. | Por primera vez, se ha llevado a cabo un proceso de escucha activa con 16 sindicatos vinculados a las Plataformas de Movilidad Urbana; Autopistas; Aeropuertos y el Centro de Servicios Corporativos/Compartidos (CSC). Estos son algunos de los resultados del proceso de escucha activa que están orientando la planificación del área:<br>- La relación del sindicato con CCR es considerada excelente por el 69% y buena por el 31%;<br>- Para el 60%, lo que hay que mejorar es el equilibrio entre los intereses de la empresa y los de los trabajadores;<br>- Para el 6%, debe haber una mayor apertura al diálogo y una mejor comprensión de las reivindicaciones sindicales;<br>- Para el 34%, hay otros problemas. |
| **Los clientes:** Garantizar la seguridad, mejorar la calidad del servicio y proteger la salud y el bienestar de todos los que utilizan los servicios del Grupo CCR. | Se realizaron cuatro oleadas de encuestas trimestrales en las tres plataformas, en línea y en persona, llegando a una muestra de 45.000 clientes.<br>Principales resultados:<br>- La línea 4 de metro es la unidad con la puntuación más alta de satisfacción del cliente (CSAT) del Grupo CCR;<br>- Las líneas 8 y 9 del tren metropolitano obtuvieron sus puntuaciones más altas desde el inicio de la serie histórica, con un aumento de los índices de satisfacción en todos los atributos;<br>- Las autopistas también experimentaron una mejora de la satisfacción, destacando CCR Autoban y CCR ViaLagos;<br>- En los aeropuertos, las tasas mejoraron en todas las unidades en las que se terminaron las obras y fueron más bajas de lo deseado en los lugares en los que se realizaron. Las obras siguen su curso. |
| **Provedores:** Garantizar la competitividad de la CCR, así como promover mejoras en el mercado de proveedores de infraestructuras con un papel integrado, innovador y de liderazgo. | Se realizó un seguimiento de los proveedores críticos y estratégicos de diversas categorías en los siete pilares estratégicos: rendimiento operativo, salud financiera, cumplimiento, regularidad fiscal, salud y seguridad, documentación conjunta y contratación sostenible.<br>Aumentó el número de proveedores controlados, de 205 a 517 empresas, con un incremento medio del 27% en el IQF (Índice de Calidad de Proveedores). También homologamos a más de mil nuevos proveedores. |

| Alcance | Hechos destacados 2024 |
|---|---|
| **Academia/Innovación:** el Centro de Excelencia Tecnológica y Digital es donde tiene lugar la búsqueda de oportunidades en innovación tecnológica e innovación.<br>creación de valor, con experimentación, conexiones con centros de investigación y universidades, con proveedores y acciones de Innovación Abierta. | Creación de equipos dedicados a la construcción de productos digitales, aplicaciones escalables para la organización y con mayor adherencia a las necesidades del Grupo. Con los Centros de Investigación y las Universidades se llevan a cabo investigaciones avanzadas que pueden generar resultados futuros, como el desarrollo de tecnologías y procesos que hoy no existen. Ejemplos de investigaciones realizadas:<br>- Uso de drones en operaciones viales - especificaciones, aplicaciones y normativas (USP/São Carlos);<br>- Detección automática del estado de los activos físicos de una autopista mediante visión por ordenador e IA (UFSC/LabTrans);<br>- Recuento no invasivo de ejes de vehículos mediante visión por ordenador (UFSC/LabTrans);<br>- Asociación con el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT) en el marco del Programa de Enlace con la Industria (ILP). |
| **Asociaciones empresariales:** Garantizar una mejor gestión y gobernanza de la participación de la empresa en asociaciones sectoriales, con un cuidadoso proceso de evaluación previa. | Con la Política de Gestión de Afiliaciones a Asociaciones, Entidades de Clase, Sindicatos y Similares, el Grupo CCR ha establecido directrices para la afiliación de la empresa o de sus empleados a asociaciones empresariales, entidades de clase profesional, Think Tanks, grupos de referencia dedicados exclusivamente a la producción técnica y similares. |
| **Organismos estatales:** Se centran en debates técnicos, cuestiones reglamentarias y jurídicas, así como en la agenda de promoción de la empresa dirigida a mejorar el entorno empresarial, la defensa de la seguridad jurídica de los contratos y la estabilidad de las concesiones. | Actuando directamente o por medio de asociaciones sectoriales, con base en directrices estipuladas por normas y entrenamientos impartidos por el área de Compliance, como la Política de Empresa Limpia y Anticorrupción y la Norma de Interacción con Agentes Públicos. Las reuniones con órganos gubernamentales son frecuentes, debido a la naturaleza del negocio, y siempre se incluyen en el sistema de registro de interacción con agentes públicos. Proceso de compromiso directo con las autoridades para la agenda centrada en la Conferencia de las Partes (COP-30), que tendrá lugar en Belém (PA) a finales de 2025. |
| **Competencia:** A través de consultorías, participación en asociaciones y congresos nacionales e internacionales, incluyendo visitas técnicas, actuando con integridad y respeto, buscando constantemente referencias e intercambiando experiencias. | Las mejores prácticas de seguridad, incluido el movimiento AFASTATE, presentado en la página 65, que, liderado por CCR, culminó con la presentación de un proyecto de ley.<br>Mercados maduros en los que buscamos ventajas competitivas, más productividad y mejor calidad en nuestros productos y servicios. |

| Alcance | Hechos destacados 2024 |
|---|---|
| **Instituciones financieras y compañías de seguros:** Mantenimiento de una relación de colaboración, con especial atención al asesoramiento en la estructuración de proyectos, la coordinación de cuestiones relacionadas con el mercado de capitales, la contratación de operaciones de crédito y préstamos bilaterales, así como servicios de tesorería. | Coordinación de la emisión de obligaciones suscritas íntegramente en la fecha de emisión y pagadas por etapas a lo largo de los años siguientes.<br>Asesoramiento/estructuración de financiación sin recurso de proyectos con el BNDES.<br>Ampliación de las relaciones con las compañías de seguros con vistas a diversificar la base de proveedores de garantías. |
| **Inversores:** Divulga información sobre la empresa al público inversor, los organismos reguladores y el mercado. También celebra reuniones públicas con los inversores, ayudándoles a tomar decisiones de inversión. | Organización del 18º Día de la CCR, un acto público para inversores, agentes de los mercados financieros y accionistas, cuyas presentaciones están disponibles para su acceso en el portal corporativo.<br>Participación en conferencias, roadshows, roadshows no comerciales, en Brasil y en el extranjero.<br>La novedad fue el proceso de escucha activa llevado a cabo durante el Día de la CCR 2024, en el que se recogieron 82 respuestas, con algunos indicadores:<br>▪ Mejora hasta el 73% en la percepción del Grupo CCR durante el último año;<br>▪ Para el 24%, se mantuvo igual con un sesgo positivo, pues ya era bueno;<br>▪ Y una necesidad de mejora para el 3% de los encuestados. |
| **Medios de comunicación y líderes de opinión:** Difusión de temas relacionados con la estrategia y los planes de negocio del Grupo CCR. | En 2024, la exposición del Grupo CCR a la prensa alcanzó un índice de favorabilidad del 88,75%, lo que supone un aumento del 18,79% con respecto al índice del 74,5% registrado en 2023. Cuanto más se acerca al 100%, más positiva es la cobertura de la empresa en la prensa. En términos de equivalencia publicitaria, el importe alcanzado fue de 984,8 millones de reales, un aumento del 62,8% en comparación con 2023. |
| **ONGs y comunidades locales:** A través del Instituto CCR, fortalecer el desarrollo social y ampliar el acceso a oportunidades y beneficios para mejorar la calidad de vida, dirigiendo inversiones estratégicas en Soluciones Sostenibles, Reducción de Desigualdades y Calidad de Vida, mediante alianzas con ONGs y compromiso directo con las comunidades locales. | A través de su inversión récord de más de 60 millones de reales en impacto social, el Instituto CCR ha promovido una profunda transformación social, ampliando el acceso a recursos esenciales en diversas regiones del país. En el Programa Caminos a la Ciudadanía, más de 6.000 profesores de Brasil han recibido formación con materiales didácticos innovadores, beneficiando a 1.700 escuelas de 280 ciudades y fortaleciendo las prácticas pedagógicas que transforman las comunidades. En el ámbito de la salud, el Programa Caminos a la Salud ofreció servicios gratuitos que llegaron a más de 70.000 personas en 36 municipios de 13 estados, proporcionando atención y bienestar tanto en los principales puntos de movilidad como en las comunidades locales. Por último, el Proyecto Centenarios democratiza el acceso a la cultura a través de exposiciones de iconos como Tomie Ohtake, Cândido Portinari, Tarsila do Amaral y Villa-Lobos, reafirmando el compromiso del instituto con la promoción y valorización de la identidad cultural brasileña. |

MOVER O BRASIL ES PARA GIGANTES

# Desempeño en Sostenibilidad

ODSs relacionados:

7 ENERGÍA ASEQUIBLE Y NO CONTAMINANTE

8 TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO

9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA

12 PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLES

13 ACCIÓN POR EL CLIMA

15 VIDA DE ECOSITEMAS TERRESTRES

16 PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SÓLIDAS

NARRACIÓN

CONTRASTE

CCR | 25 AÑOS

# Cultura de integridad y seguridad

## Gobernanza de las normas internacionales

### Prácticas de gobernanza

GRI 3-3 Gobernanza, Ética y Cumplimiento; 2-2, 2-9, 2-10, 2-11, 2-12, 2-13, 2-14, 2-17, 2-18

La estructura de gobierno del Grupo CCR está formada por un Consejo de Administración (CA-CCR) y, vinculado a él, un Consejo Ejecutivo. El CA-CCR cuenta con tres Comités Asesores formados por miembros del CA-CCR, excepto el Coordinador del Comité de Auditoría, Cumplimiento y Riesgos, que es un miembro externo independiente. Estos son: (i) el Comité de Personas y ESG; (ii) el Comité de Auditoría, Cumplimiento y Riesgos Estatutarios; y (iii) el Comité de Estrategia.

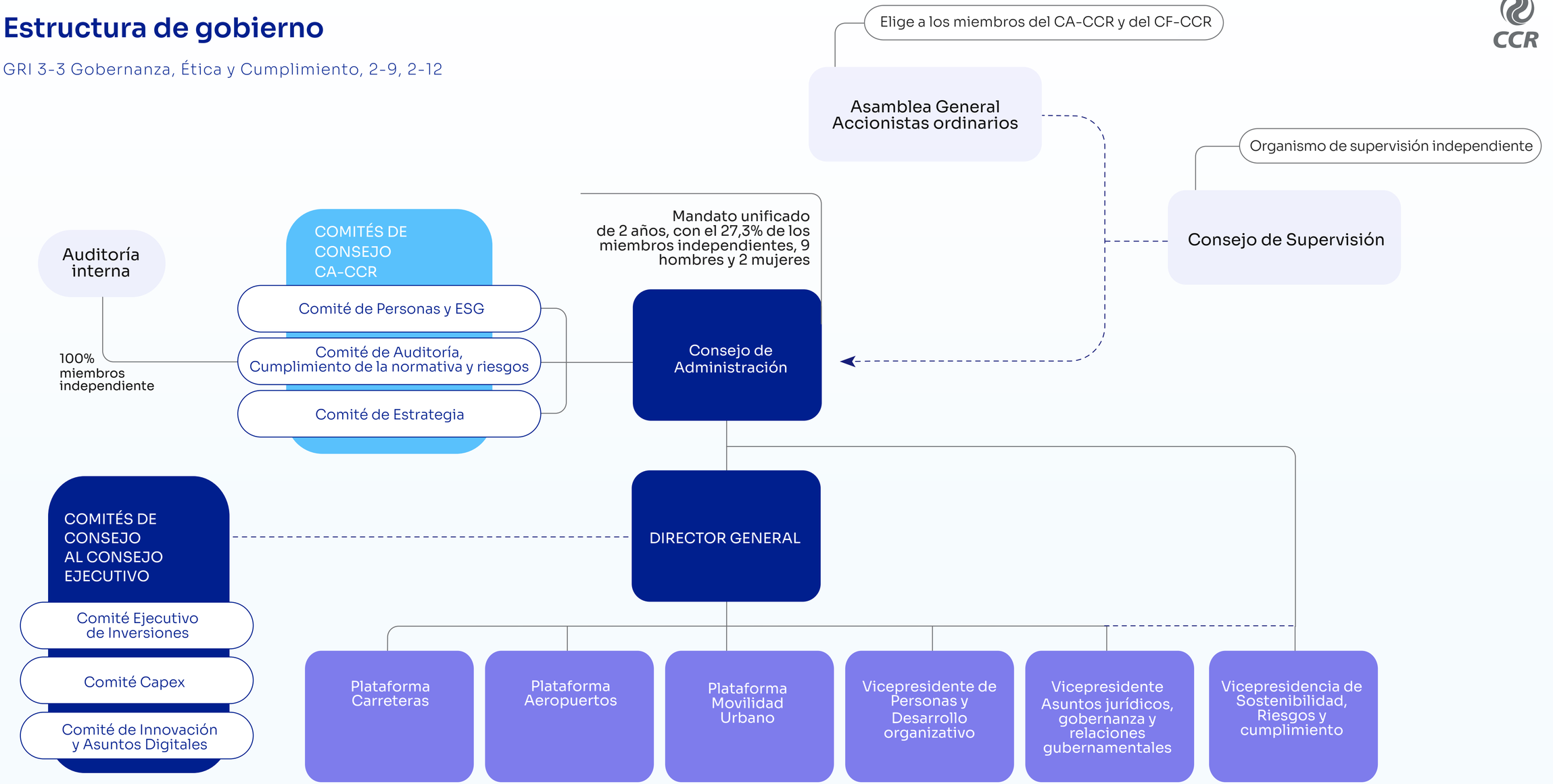
La Compañía tiene una Política de Nombramiento de los Miembros del CA-CCR, de sus Comités Asesores y de la Junta Ejecutiva Estatutaria, que fue elaborada con base, fundamentalmente, en las disposiciones de: (i) la Ley de las Sociedades por Acciones; (ii) la Resolución CVM 80, de 29 de marzo de 2022, en su versión modificada ("Resolución CVM 80"); (iii) el Reglamento de Lista de Novo Mercado de B3 S. A. - Brasil, Bolsa, Balcão ("Reglamento de Novo Mercado" o "Reglamento"); (iv) el Reglamento Interno del CA-CCR y de los Comités Asesores ("Reglamento Interno"); (v) el Código de Novo Mercado ("Reglamento Interno").A. - Brasil, Bolsa, Balcão ("Reglamento del Novo Mercado" o "Reglamento"); (iv) el Reglamento Interno del CA-CCR y de los Comités Asesores ("Reglamento Interno"); (v) el Código de Conducta Ética del Grupo CCR; y (vi) el Estatuto Social de la Compañía ("Estatuto Social"). Las funciones de Presidente del CA-CCR y de Director General son independientes.

El CA-CCR está compuesto por un 27,3% de miembros independientes, teniendo en cuenta las reglas establecidas en el Reglamento de Novo Mercado y en la Política de Nombramientos de la empresa para la clasificación de los candidatos como miembros independientes. Cuando el CA-CCR lo solicite, corresponderá a la Comisión de Personas y ESG emitir una opinión sobre si un determinado candidato o consejero, según el caso, cumple los criterios de independencia establecidos en el Reglamento, tanto en el contexto de la elección como durante el transcurso de su mandato. El CA-CCR está compuesto actualmente por 11 miembros, con un mandato de dos años y una función ejecutiva. Está compuesto por ocho miembros designados por los accionistas mayoritarios y tres miembros independientes, nueve hombres y dos mujeres, todos de raza blanca. Todos son brasileños, con cuatro miembros de entre 40 y 50 años, cinco miembros de entre 60 y 70 años y dos miembros de más de 70 años.

Los nombramientos para los cargos elegibles deberán estar siempre alineados con los mejores intereses del Grupo CCR, siendo imprescindible que se trate de profesionales altamente cualificados, comprometidos con los valores y la cultura del Grupo CCR, así como que cuenten con una destacada experiencia profesional, técnica y académica, compatible con el cargo para el que son nombrados. No obstante, con el fin de garantizar la correcta formación de los órganos constituidos por los cargos elegibles, las candidaturas deberán tener en cuenta la diversidad en general, como el género, la edad, la formación académica y la experiencia profesional, así como la complementariedad de competencias y la disponibilidad de tiempo para desempeñar el cargo.

# Estructura de gobierno

GRI 3-3 Gobernanza, Ética y Cumplimiento, 2-9, 2-12



Se recomienda que las personas designadas para los cargos elegibles tengan fluidez en inglés, dado el tamaño de la empresa y sus negocios, así como la base accionarial de CCR, que contiene una proporción sustancial de inversores extranjeros. La información individual sobre cada miembro del CA-CCR, como competencias, profesión, experiencia y representación, entre otros datos, está disponible en el **Formulario de Referencia de la empresa** (punto 7.3, página 395 y siguientes).

De acuerdo con los Estatutos de la CCR, la CA-CCR es responsable de aprobar cada año el Informe Anual Integrado (IAA). Cabe destacar que los Comités Asesores tienen como objetivo hacer más eficiente y ágil la CA-CCR, no tienen funciones ejecutivas ni deliberativas, sino que se limitan a emitir opiniones y recomendaciones para ser remitidas a la CA-CCR con el fin de apoyarla en su proceso de toma de decisiones. En cuanto a la supervisión de la gestión de impactos, riesgos y oportunidades, las funciones de los Comités de Personas y ESG y de Auditoría, Cumplimiento y Riesgos Estatutarios se detallan en su **Reglamento Interno**.

El Consejo Ejecutivo, compuesto por un mínimo de cuatro y un máximo de nueve miembros, tiene plenos poderes para administrar y gestionar los negocios de la empresa, de acuerdo con sus atribuciones y sujeto al cumplimiento de los requisitos establecidos en la ley y en los Estatutos y Políticas aprobados por la CA-CCR. En el desempeño de sus funciones, entre las que se incluye la gestión del impacto de la organización en la economía, el medio ambiente y las personas, el Consejo Ejecutivo se reúne mensualmente con el CA-CCR (o extraordinariamente, siempre que sea necesario) para informar y debatir asuntos relevantes, con el objetivo de rendir cuentas y proponer o evaluar soluciones conjuntas a cuestiones críticas.

Además, se celebran reuniones mensuales con los Comités Asesores del CA-CCR para profundizar en los temas que deben ser informados y evaluados por el CA-CCR. Periódicamente, el CA-CCR y el Consejo de Administración Ejecutivo invitan a expertos externos e internos para tratar temas relacionados con la sostenibilidad en sus distintas dimensiones. Entre los temas que se abordan se encuentran los vinculados al desarrollo sostenible, como el cambio climático, la diversidad y el medio ambiente, en estas sesiones los

miembros del CA-CCR tienen la oportunidad de interactuar activamente con los expertos, con el objetivo de ampliar sus conocimientos o actualizarlos sobre lo que sucede en el país y en el mundo en relación con estos diferentes temas. Además, se recomienda que el CA-CCR esté formado por profesionales con experiencia en una amplia gama de temas, como aspectos medioambientales, sostenibilidad, tecnología y seguridad de la información.

El proceso de evaluación es realizado anualmente de forma independiente por una consultoría externa especializada, que interactúa directamente con los miembros del CA-CCR y del Consejo Ejecutivo: en esta labor, realiza cuestionarios y entrevistas individuales y elabora un informe final con los resultados consolidados y anonimizados. A partir del informe final de evaluación y de las discusiones del CA-CCR sobre los resultados obtenidos, se implementan medidas correctivas o acciones de mejora con el objetivo de perfeccionar el proceso de gobernanza en línea con las mejores prácticas del mercado y, según lo previsto en la Política de Nombramientos de la empresa, la evaluación del desempeño sirve como uno de los inputs para la reelección de los miembros del CA-CCR.

## Políticas y normas de gobierno corporativo en vigor en 2024

GRI 2-23

- Estatuto*
- Política de remisiones*
- Política de remuneración del Comité Ejecutivo estatutario, el Consejo de Administración y el Comité de Auditoría*
- Política de transacciones con partes vinculadas*
- Reglamento interno del CA-CCR y de los comités consultivos*
- Nuevo Acuerdo de Accionistas 2022*
- Primera Modificación del Nuevo Acuerdo de Accionistas de 2022*

*Los documentos públicos a los que se hace referencia se encuentran en la sección Códigos, Políticas y Acuerdo de Accionistas en **https://www.grupoccr.com.br**

# Remuneración

GRI 3-3 Gobernanza, ética y cumplimiento, 2-19, 2-20

La **Política de Remuneración del Consejo Ejecutivo Estatutario, del CA-CCR de la CCR y del Consejo Fiscal de la CCR** establece que la remuneración de los miembros efectivos del CA-CCR será enteramente fija, con excepción de los Consejeros miembros del Comité de Auditoría, Conformidad y Riesgos; los demás miembros no recibirán remuneración adicional por su participación en los comités consultivos del CA-CCR. Los miembros suplentes del Consejo de Administración, cuando sean nombrados, no tendrán derecho a remuneración alguna. La remuneración de los miembros del Consejo de Administración estatutario de CA-CCR se compone de los siguientes tipos de remuneración: fija, variable, beneficios y fondos para cubrir gastos en casos de traslado nacional permanente.

- **Remuneración Fija:** está representada por el salario base, fijado en función del cargo desempeñado por el profesional, de su representatividad y de los valores coherentes con el mercado seleccionado y comparables al Grupo CCR. La remuneración fija debe establecerse en función de las habilidades, conocimientos y competencias necesarias para el desempeño de las funciones de liderazgo de la empresa, así como de la capacidad de añadir valor al Grupo CCR, y debe estar en línea con las prácticas de mercado, referenciada al segmento en el que opera la empresa y de acuerdo con la estrategia de remuneración definida. Se realizarán encuestas salariales con consultores especializados para verificar la necesidad de actualización de las bandas y múltiplos salariales de la remuneración variable. El régimen de contratación es el CLT - Consolidación de las Leyes del Trabajo, aprobado por el Decreto-Ley 452 de 1 de mayo de 1943. Los cambios salariales pueden ocurrir debido a:

  - Mérito, cuando hay reconocimiento de habilidades de alto desempeño, práctica de comportamientos esperados y resultados efectivamente entregados en la realización de actividades, resultantes de la evaluación periódica de competencias comportamentales;
  - Promoción, debido al acceso del director a un nivel más complejo que el actual, que puede producirse en cualquier momento;
  - Reevaluación del puesto, basada en una revisión de la posición del puesto en la escala salarial, derivada de cambios en sus funciones y responsabilidades, buscando mantener la coherencia interna del puesto y de la estructura salarial; o bien

- Marco, resultante del ajuste anual de la retribución fija a la evolución del mercado de referencia a partir de estudios de mercado para situar el salario base en el punto de partida de la banda salarial del respectivo puesto.

- **Retribución variable:** vinculada al cumplimiento o superación de objetivos corporativos y a la legislación vigente, actualmente compuesta por:

- **PLR – Participación en los Beneficios:** en la medida en que no contradiga el Acuerdo de Participación en los Beneficios, el PLR se paga anualmente y debe basarse en: (a) incentivar a los profesionales a trabajar para alcanzar mejores resultados anuales; y (b) de acuerdo con la naturaleza de la función del Administrador Estatutario de CCR y su contribución e impacto en los resultados de la empresa, siempre en comparación con los objetivos y criterios establecidos en los programas de actuación elaborados por la empresa. La PLR se debe a los miembros del Consejo de Administración Estatutario que hayan sido empleados durante el período de vigencia del Programa de participación en los beneficios (PPLR). Los casos de despido durante o después del período de cálculo, fallecimiento, excedencia y casos similares se tratarán en el Acuerdo de participación en los beneficios. El PPLR tiene como condición para su pago (trigger) la consecución mínima del objetivo financiero del Grupo CCR y se calculará en base a múltiplos salariales predefinidos en función del grado (resultado obtenido a través de la valoración del puesto realizada mediante la metodología de puntos) del consejero estatutario de CCR.

- Objetivos financieros del Grupo CCR resultantes de indicadores definidos y aprobados por el Consejo de Administración;

  - Los objetivos colectivos basados en los objetivos estratégicos de la empresa, así como la definición y el cálculo de los objetivos, deben aprobarse en foros específicos, tal como se describe en la Política;

  - Evaluación individual basada en la contribución a la aplicación de la estrategia.

En caso de incumplimiento de las reglas, políticas y/o normas de CCR por parte de un responsable estatutario, incluido el incumplimiento del sistema de gestión antisoborno, y debidamente comprobado, podrá haber una reducción del PLR a percibir por el Responsable estatutario, según defina el Consejo de Administración.

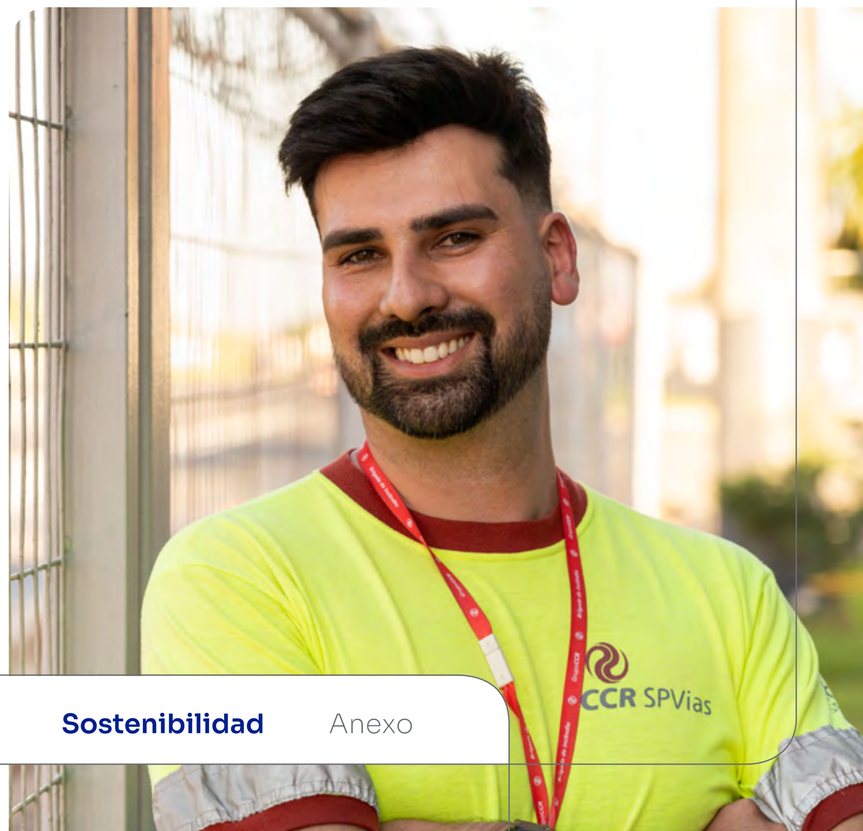
- **PGLP – Plan de Bonificación a Largo Plazo:** el PGLP es un incentivo a largo plazo a través de la concesión de Acciones Restringidas como forma de recompensa al Consejo Ejecutivo y a los empleados considerados estratégicos para el Grupo CCR, como resultado de una evaluación fundamentada y de un rendimiento excepcional con el objetivo de motivarlos y retenerlos, así como alinear sus intereses con los de la empresa y sus accionistas para el crecimiento y la perpetuidad de la empresa. El PGLP se basa en el concepto de Acciones Restringidas, divididas en Acciones de Retención y Acciones de Rendimiento. El incentivo financiero del PGLP se basa en la revalorización de las acciones de CCR y es proporcional a la consecución del objetivo de TSR en las Acciones de Rendimiento, tras un periodo de devengo predeterminado, en el que el Empleado premiado debe permanecer en el Grupo CCR. Para los Empleados Ejecutivos, el PGLP considera el otorgamiento de un determinado monto definido por la CA-CCR, que se relaciona con un múltiplo predeterminado de los salarios en función del grado del cargo ocupado por el Empleado otorgado al momento del respectivo otorgamiento, cuyo monto se convierte en un número de Acciones Restringidas.

Para definir este valor, también se tienen en cuenta los resultados de la Evaluación Individual de los empleados cuyo rendimiento supere lo ordinariamente esperado y su adhesión a la cultura CCR. Tras el periodo de carencia, el becario tiene la opción de realizar rescates hasta el periodo máximo definido para el programa. Las restantes concesiones del programa con pago en efectivo permanecen en vigor y se calculan de acuerdo con las reglas del programa disponibles en la Normativa del Programa de Primas a Largo Plazo.

El objetivo de esta política es garantizar que las prácticas de remuneración se ajusten a la legislación, las normas y los reglamentos que rigen la materia, y en los que se basa la Política de Remuneración de los Consejeros y del Consejo de Supervisión:

- Las responsabilidades de los miembros del Consejo de Administración de la CCR, del Consejo Ejecutivo estatutario y del Consejo de Supervisión de la CCR, teniendo en cuenta los diferentes cargos que ocupan y las funciones que desempeñan;
- En el tiempo dedicado a sus funciones;
- Competencia y reputación profesional, habida cuenta de su experiencia y cualificaciones.
- El valor de sus servicios en el mercado.

Además de la representación de los accionistas del mercado mediante la participación de miembros independientes en el CA-CCR, la empresa también evalúa la percepción del modelo en la práctica. Periódicamente se lleva a cabo un proceso de evaluación de la remuneración con el apoyo de una consultoría especializada, con el objetivo de verificar la competitividad en relación con las prácticas del mercado.



# Gestión de riesgos

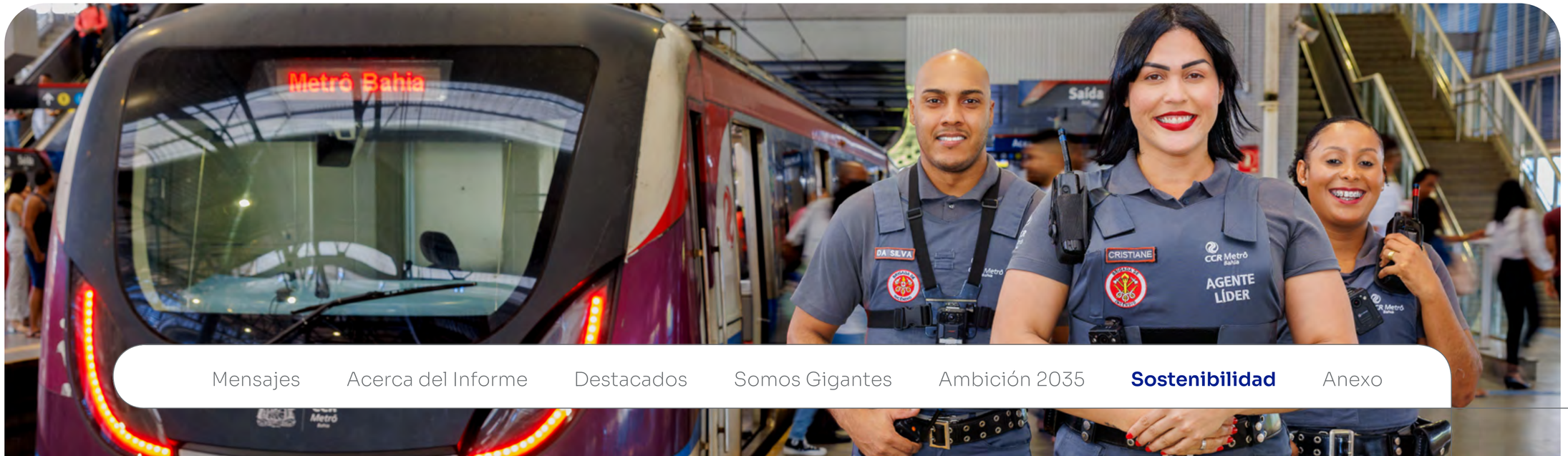
GRI 3-3 Gobernanza, Ética y Cumplimiento; 2-24

Las Políticas y Reglamentos del Grupo CCR están debidamente alineados con la Matriz de Riesgos de la empresa, que a su vez es aprobada por el CA-CCR y revisada periódicamente. El CA-CCR, con el apoyo de los Comités Asesores, además de aprobar la **Política de Gestión de Riesgos**, monitorea los riesgos a los que está expuesta la empresa, aprueba su nivel de apetito de riesgo y vigila el cumplimiento de los parámetros de riesgo definidos.

Los riesgos se evalúan en relación con las repercusiones financieras, de reputación, operativas, reglamentarias, de salud y seguridad y socioambientales en las operaciones comerciales del Grupo CCR y en las decisiones de aumentar la cartera.

El apetito de riesgo está alineado con los principios del Grupo CCR, considera los niveles de tolerancia que la empresa está dispuesta a aceptar en la toma de decisiones para alcanzar los objetivos estratégicos, y puede variar según la categoría de riesgo (Estratégico, Financiero, Operativo y Regulatorio). Como ejemplo: (i) para la categoría Regulatorio, no toleramos decisiones que puedan llevar al incumplimiento de leyes, reglamentos y responsabilidades contractuales; (ii) para la categoría Financiero, el apetito se limita a lo establecido en las Políticas Financieras y debe ser compatible con la capacidad financiera.

El Consejo Ejecutivo es el responsable último de la gestión de riesgos del Grupo CCR. Define las directrices en consonancia con las premisas aprobadas con la CA-CCR y asegura los recursos que garantizan el buen funcionamiento y la eficacia de la gestión de riesgos, promoviendo la integración de las actividades con los ciclos de planificación y gestión del Grupo CCR, así como validando y supervisando los planes de mitigación para reducir la exposición al riesgo.



La empresa cuenta con una vicepresidencia centralizada de Sostenibilidad, Riesgos y Cumplimiento, que apoya a todas las Unidades de Negocio en la supervisión y control del cumplimiento de las Políticas y Normativas de la empresa. Además, las siguientes áreas tienen responsabilidad en la gestión de riesgos:

- El Área de Gestión de Riesgos y Controles Internos es responsable de: (a) gestionar el proceso corporativo de gestión de riesgos, incluyendo su evaluación, consolidación y priorización; (b) desempeñar un papel consultivo con los propietarios de los riesgos, apoyándoles en la identificación y tratamiento de los mismos; (c) desarrollar y poner a disposición las metodologías, herramientas, infraestructura y gobernanza necesarias; (d) monitorizar y evaluar los eventos de riesgo relevantes y las respectivas desviaciones del apetito de riesgo establecido y aprobado; (e) informar sobre los riesgos prioritarios y las respectivas exposiciones; y (f) comprometerse y promover la Gestión Continua de Riesgos en la empresa.
- El área de gobernanza promueve la aculturación, orienta y monitorea la ejecución de los procesos decisorios de acuerdo con las reglas establecidas en los Estatutos, en el Reglamento Interno del CA-CCR y de los Comités Consultivos y en la Política de Asignaciones del Grupo CCR;
- El equipo de Cumplimiento supervisa continuamente una serie de procesos internos para detectar cualquier incumplimiento de las normas definidas en las Políticas y Reglamentos, además de comprobar si existen oportunidades de mejora;
- El Área de Auditoría Interna, que depende directamente de la Comisión de Auditoría, Cumplimiento y Riesgos Estatutarios, tiene autonomía para auditar de forma independiente los procesos del Grupo CCR en su conjunto, a la luz de las Políticas, Reglamentos y legislación vigentes y de acuerdo con el plan de auditoría aprobado anualmente por la CA-CCR.

En 2024, el Grupo CCR realizó avances significativos en la fijación de precios de los riesgos y la definición de su Valor en Riesgo (VaR), con la implantación de modelos financieros estandarizados alineados con la planificación estratégica a largo plazo. Estos modelos incorporan métodos estadísticos sólidos, como la simulación de Montecarlo basada en datos históricos, lo que permite realizar análisis exhaustivos.

Esta metodología ha dotado al Grupo CCR de un enfoque preventivo y estratégico, centrado en la reducción de riesgos y en el apoyo cualificado a la toma de decisiones. El proceso de tarificación de riesgos ha incluido 15 activos y los riesgos tarificados han abarcado los siguientes temas: Macroeconómico; Capex; Regulatorio; Energía; y Materias Primas. Este avance refleja el compromiso del Grupo CCR de reforzar su gestión de riesgos, garantizando una mayor resistencia y competitividad en el mercado.

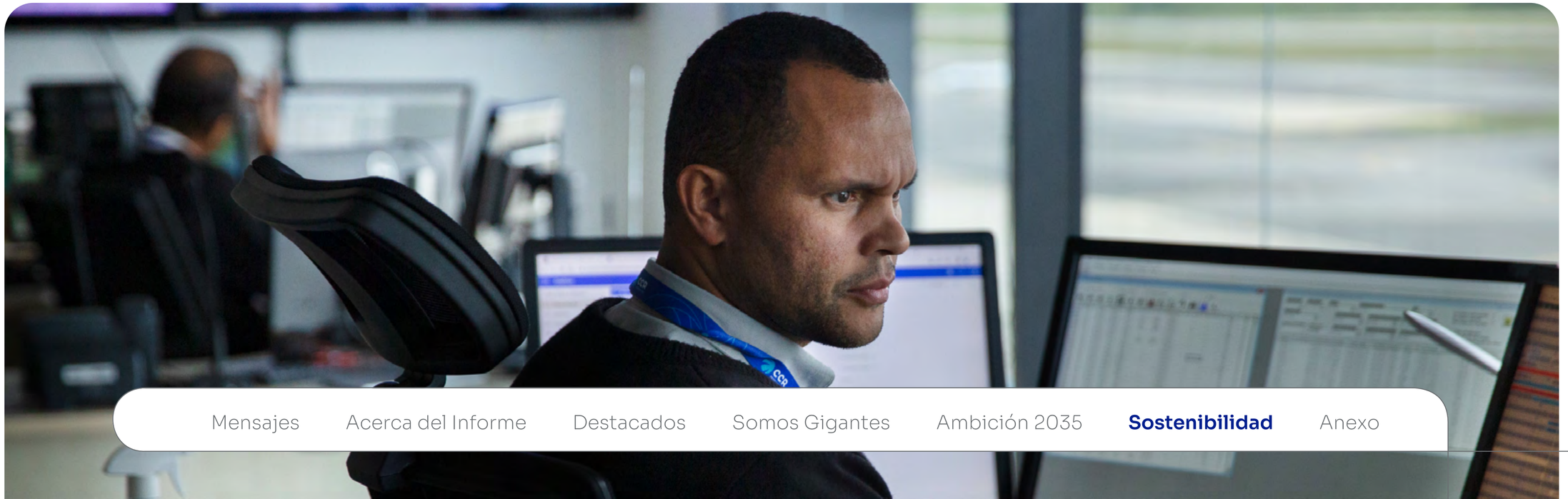
# Seguridad de la información

GRI 3-3 Gobernanza, ética y cumplimiento, 418-1 | SASB SV-PS-230a.1, SV-PS-230a.2, SV-PS-230a.3

Los riesgos relacionados con la seguridad de los datos se incluyen en la Matriz de Riesgos Corporativos del Grupo CCR y están relacionados con los temas Seguridad de la Información y LGPD (Ley General de Protección de Datos), que forman parte del Diccionario de Riesgos del Grupo CCR. Estos temas se componen de tres riesgos corporativos:

| Riesgo | Descripción |
|---|---|
| **Incumplimiento de la privacidad (LGPD) inherente a la operación** | Riesgo de privacidad inherente a las operaciones del Grupo CCR: exposición de información sensible y datos personales de terceros, y los impactos asociados al incumplimiento de la Ley General de Protección de Datos LGPD (Brasil) y otras leyes de protección de datos y privacidad de los demás países en los que opera el Grupo CCR, derivados de:<br>▪ Falta de respuestas adecuadas a los incidentes de seguridad relacionados con datos personales;<br>▪ Problemas para obtener el consentimiento del interesado para el tratamiento de sus datos personales con una finalidad específica;<br>▪ Políticas, acuerdos, términos y condiciones poco transparentes o insuficientes;<br>▪ Transferencia y/o tratamiento de datos inseguros a través de terceros;<br>▪ Recogida de datos innecesarios para la finalidad consentida por el usuario;<br>▪ Incumplimiento de los derechos que la ley reconoce a los interesados;<br>▪ Vulnerabilidades en las aplicaciones/sistemas de CCR o de terceros que almacenan datos personales. |
| **Ciberataques a las redes, sistemas o entornos informáticos del Grupo CCR y a la cadena de suministro** | La creciente transformación digital de los procesos, como la robotización, la nube, la mayor conectividad y movilidad de la propiedad intelectual, etc., aumenta la exposición del Grupo CCR a amenazas de ciberataques y códigos maliciosos, que pueden impactar en las operaciones con el robo de información estratégica, filtraciones de datos de clientes y proveedores e incluso la interrupción de las actividades. Existen diferentes tipos de ciberataques:<br>▪ *Ransomware*: virus que no es detectado por el antivirus y que, al ejecutarse, bloquea una o varias máquinas y/o servidores. El ciberdelincuente cobra un rescate para liberar el acceso;<br>▪ *Malware*: del mismo modo que el ransomware, pero la máquina no se bloquea y el objetivo es capturar información;<br>▪ *Phishing*: el delincuente coloca un “señuelo” en Internet o el correo electrónico para captar usuarios y robar datos como contraseñas bancarias, fotos e información personal. |

| Riesgo | Descripción |
| --- | --- |
| **Confidencialidad: fuga de información confidencial y crítica del Grupo CCR** | La información confidencial puede filtrarse por las siguientes razones:<br>▪ Acceso indebido a los sistemas del Grupo CCR debido a fallos en el proceso de concesión y/o falta de revisión;<br>▪ Vulnerabilidades en los sistemas del Grupo CCR sin tratamiento y/o corrección adecuados, exponiendo la ocurrencia de ciberataques;<br>▪ Ciberataques a la cadena de suministro que no disponga de procesos e infraestructuras adecuados y que no cumpla los requisitos de seguridad de la Comisión Europea.<br>información especificada por el Grupo CCR;<br>▪ Activos tecnológicos sin protección antivirus y/o con antivirus obsoletos;<br>▪ Activos tecnológicos con versiones obsoletas de sistemas operativos y/o aplicaciones y/o sin soporte activo del fabricante;<br>▪ Falta de una herramienta y/o herramienta anticuada para protegerse de las filtraciones de correo electrónico no deseado (spam y/o phishing);<br>▪ No utilizar métodos de autenticación que no cumplan la normativa vigente;<br>▪ Falta de formación sobre temas relacionados con la seguridad de la información;<br>▪ Falta de preparación para tratar información confidencial, especialmente en entornos de oficina doméstica;<br>▪ Falta de integridad de los empleados. |



Los riesgos de seguridad de la información y de LGPD pueden generar diferentes impactos para la empresa en caso de materializarse. Los impactos se evalúan según las Dimensiones de Impactos Financieros, Reputacionales, Operacionales, Normativos, de Salud y Seguridad y Socioambientales. Los principales impactos están relacionados con:

- Pérdida de credibilidad ante las partes interesadas (clientes, autoridad otorgante, mercado financiero y accionistas);
- Interrupción o degradación del funcionamiento;
- Sanción de 50 millones de reales por infracción (Brasil) - la ley estipula que todos los hechos que puedan dar lugar a fugas de información serán denunciados y multados individualmente;

Estos riesgos siguen el mismo método de gestión de riesgos aplicado a todos los Riesgos Corporativos del Grupo CCR, tal y como se describe en el punto 5.1 del Formulario de Referencia. La evolución de las cuestiones relativas a la gestión de riesgos es objeto de seguimiento a través de informes y evaluaciones realizados por los Comités de Auditoría, Conformidad y Riesgos, que actúan conjuntamente siguiendo las orientaciones del punto 7.2 de la Política de Gestión de Riesgos.

El órgano ejecutivo responsable de la privacidad y seguridad de los datos es el Vicepresidente de Gobernanza, Riesgo y Cumplimiento, Seguridad Corporativa y el área de Ciberseguridad. El responsable del tratamiento de datos personales es el Director Ejecutivo de Seguridad de la Información. El Comité de Riesgos evalúa y supervisa la estrategia de Seguridad de la Información. El Grupo CCR adopta diversas medidas para mitigar y controlar los riesgos de Seguridad de la Información y LGPD, a continuación, se enumeran las principales:

- Instrumentos Normativos Internos (aplicables a todos los empleados y terceros): Norma de Clasificación y Control de la Información, Norma de Seguridad de la Información, Código Ético y de Conducta: directrices de confidencialidad, Norma de Gestión de Datos Personales e Instrucción Normativa de Cumplimiento de la LGPD
- Plan Estratégico de Seguridad de la Información: establece la realización de diversos proyectos corporativos para aumentar la madurez del entorno del Grupo CCR, entre ellos:
    - Pruebas de invasión externa e interna;
    - Mecanismos tecnológicos: antivirus, cortafuegos de borde, IPS - Sistema de Prevención de Intrusiones (detecta ataques, comportamientos), antispam, filtros de contenido, cortafuegos interno (protege de una red a otra), restricción de URL;
    - Gestión del acceso;
    - Gestión de incidentes;
    - Cifrado de portátiles;
    - Paquetes de seguridad (WSUS) para algunas aplicaciones de Microsoft (Windows, por ejemplo);
    - Segregación de redes operativas y administrativas;
    - Prevención de la pérdida de datos;
    - Clasificación de la información;
    - Inteligencia sobre amenazas;
    - Comunicación y difusión de información sobre la protección y clasificación de la información y la seguridad de la información;
    - Formación en ciberseguridad;
    - Auditorías internas y externas sobre la privacidad de los datos y los sistemas de seguridad operativos

En 2024, no se produjo ningún accidente relacionado con fugas de datos.

# Seguridad corporativa y resistencia empresarial

GRI 3-3 Gobernanza, Ética y Cumplimiento, 3-3 Estrategia Climática, 3-3 Salud y Seguridad; 410-1

La creación del departamento de Seguridad Corporativa y Resiliencia Empresarial del Grupo CCR en 2024 no sólo fue pionera en el mundo empresarial, sino que supuso un paso estratégico más para la compañía, que refuerza y consolida su cultura de integridad y seguridad, haciéndola transversal en todos los ámbitos. Dentro de la empresa, las iniciativas de ciberseguridad van más allá de los aspectos puramente técnicos, abarcando también la seguridad y la inteligencia estratégica, validadas en la Política de Seguridad Corporativa.

La Seguridad Corporativa tiene como objetivo orientar el desarrollo e implantación de un conjunto de medidas de seguridad orgánicas (corporativas) correctivas, preventivas y predictivas destinadas a proteger a las personas y las actividades críticas que impactan en el negocio, a través de procesos y procedimientos, así como del uso de la tecnología a su favor.

Para apoyar las actividades de Seguridad Corporativa y Resiliencia Empresarial, que se ven muy afectadas por escenarios perturbadores, un brazo de apoyo de inteligencia estratégica tiene la tarea principal de asesorar el proceso de toma de decisiones, frente a los riesgos mapeados, compartiendo, recopilando y analizando datos, con vistas a mitigar los impactos negativos y/o añadir valor al negocio.

Esta característica llevó a la empresa a adherirse al Sistema Brasileño de Inteligencia (Sisbin) de la Agencia Brasileña de Inteligencia (Abin) en 2023, también de forma pionera. De esta forma, los equipos están preparados para compartir y recibir información sobre lo que ocurre en Brasil y en el mundo que pueda afectar a sus actividades, en tiempo real. Por ejemplo, en caso de un posible ataque a aeropuertos, al comunicarse a través de una red de inteligencia, los equipos tienen conocimiento inmediato de lo que está ocurriendo para poder prepararse e intervenir rápidamente.

La formación interna también se ha reforzado en el Grupo CCR, involucrando a todos los empleados en las medidas de seguridad y ciberseguridad, basándose en las mejores prácticas del mercado y abordando los procedimientos internos con el fin de mitigar posibles ataques e invasiones. Desde 2023, la empresa también ha mantenido formalmente su política de seguridad corporativa, una herramienta importante para el progreso institucional en la materia y un rápido cambio en la mentalidad de los profesionales del Grupo CCR. Los equipos ya saben cómo actuar en caso de un suceso que se salga de la normalidad de sus operaciones cotidianas, especialmente consultando y pidiendo orientación sobre cómo proceder. Del mismo modo, el consejo de administración tiene el papel proactivo de auditar y tomar nota de los puntos débiles de cada activo y compartir así sugerencias de mejora y buenas prácticas.

Como destaque de la capacitación interna, los equipos aplicaron inicialmente el programa “Manera de Atender CCR” en CCR Aeropuerto en 2022, en el cual se buscó crear en los Agentes de Seguridad una identidad propia en la forma de atender todos los activos de la empresa, buscando formar colaboradores (propios y tercerizados) capacitados y con actitud humanizada, que respeten la diversidad y los derechos humanos, mitigando así cualquier daño colateral y preservando la vida de todos.

La formación se divide en dos etapas. La etapa 1 es teórica, e incluye el módulo denominado “Percepción de amenazas”. El módulo 2 tiene como objetivo proporcionar formación práctica sobre cómo abordar a nuestros clientes, incluyendo el uso moderado de la fuerza si es necesario. El módulo 1 se impartió íntegramente a todos los Agentes de Servicio y Seguridad (AAS) de CCR Mobilidade Urbana, así como a los vigilantes de seguridad privada que trabajan en los aeropuertos. El Módulo 2 de formación práctica para toda la Plataforma de Movilidad Urbana está previsto para 2025.

En 2023, se hizo una segunda pasada por la Plataforma de Aeropuertos (incluyendo la seguridad aeroportuaria externalizada) y, en 2024, se aplicó a la Plataforma de Movilidad Urbana (São Paulo, Bahía y Río de Janeiro), alcanzando un total de 2.339 AAS.

Dentro de la dirección, la disciplina de resiliencia empresarial está validada por la Política de Resiliencia Empresarial, que se subdivide en otras dos: gestión de crisis y continuidad empresarial. Los equipos trabajan en paralelo, siempre con el objetivo de salvar vidas, garantizar la seguridad en el proceso y asegurar la reputación de la empresa, pilares que sustentan la Política de Resiliencia Empresarial del Grupo CCR. También adopta como dinámica la "sala de situación", activada en caso de sucesos extremos que puedan tener consecuencias trágicas de proporciones catastróficas. Este grupo está formado por personas vinculadas al tema y, a partir de la información recabada, toman decisiones para mitigar los efectos del suceso en la empresa.

En caso de crisis, los equipos también utilizan su propio sistema de comunicación, llamado Cosafe, que se adoptó en octubre de 2024. A través de él, es posible mantener a la empresa 100% informada en tiempo real de todo lo que ocurre. La herramienta mantiene información actualizada y consolidada sobre las incidencias con el centro de control operativo de cada activo. Cuando recibe la información en tiempo real, el grupo dispone de un "árbol de acción", desde la punta (en el activo) hasta la central, e incluso puede llegar a la presidencia. El programa divide los incidentes en cuatro grupos: interrupción, emergencia, crisis y catástrofe. Para cada uno de ellos existe un proceso de actuación formal.

El Grupo CCR desarrolla actividades complejas y susceptibles a diversos tipos de eventos y ocurrencias: para los cuatro niveles de criticidad abordados, existen parámetros y acciones que deben seguirse, todos ellos previstos en la Política. Por lo tanto, la construcción de un curso de formación en línea sobre resiliencia, concienciación y resistencia empresarial (de dos horas de duración y dividido en tres etapas) permitió nivelar la madurez sobre el tema en toda la empresa, independientemente del nivel jerárquico y de la función, además de una formación presencial avanzada específica para las personas que tratan directamente con la crisis dentro de los activos. La primera versión del curso tuvo lugar en 2023 en la Plataforma de Aeropuertos y, en 2024, se extendió a todo el grupo, implicando a empleados vinculados o no a eventos críticos.

La empresa también contrató a una consultoría externa para construir un Análisis de Impacto en el Negocio (BIA) para registrar y sistematizar sus procesos para las actividades críticas de sus operaciones en todos los activos, incluyendo el apoyo en la clasificación de la criticidad de cada evento y su impacto en la empresa. En 2024, la atención se centró principalmente en el aeropuerto de Foz do Iguaçu (PR), la autopista Presidente Dutra y las líneas 8 y 9 de los trenes metropolitanos, activos con operaciones más complejas. En 2025, está previsto que este trabajo se aplique a los 33 activos restantes.

En 2024, el Grupo CCR ganó el Premio InfraConnect, una iniciativa de la Agencia Nacional de Telecomunicaciones (Anatel) y la Agencia Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que reconoce los proyectos de telecomunicaciones e infraestructuras que contribuyen al desarrollo sostenible en Brasil. La empresa quedó primera en la categoría "Conectividad e infraestructuras para la gestión de crisis".

# Ética e integridad

CAPITAL INTELECTUAL | GRI 2-16, 2-23, 2-24, 2-25, 2-26, 3-3 Gobernanza, 3-3 Ética y Cumplimiento, 3-3 Relaciones gobierno, 205-1 y 205-2 | SASB IF-EN-510a.3, SV-PS-510a.1

CCR y sus filiales son signatarias del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, especialmente de las iniciativas propuestas por el Grupo Temático Anticorrupción. Nuestro principio es respetar las leyes y reglamentos aplicables a nuestra actividad, así como nuestro compromiso con la ética y la integridad en todas nuestras relaciones, internas y externas, privadas y públicas. Estos principios forman parte de los valores del Grupo CCR (cultura de las 3 “Es”, Integridad, Integración e Impacto), de las directrices de nuestro Código de Conducta Ética y de la Política de Empresa Limpia de CCR, en línea con la normativa definida por el Novo Mercado.

El Programa de Integridad de CCR cumple con los requisitos de ABNT NBR ISO37001 - Sistema de Gestión Antisoborno y ABNT NBR ISO37301 - Sistema de Gestión de Conformidad, y está comprometido con la mejora continua y la implementación de las mejores prácticas del mercado para combatir el soborno, la corrupción y el fraude. En 2024, ampliamos el alcance del Sistema de Gestión de Conformidad con aspectos de sostenibilidad, incluyendo el proceso de garantizar la notificación de emisiones de gases de efecto invernadero y condiciones de trabajo dignas, principalmente relacionadas con la seguridad en el trabajo.

Con el compromiso y el apoyo del Consejo de Administración, reforzamos continuamente el Programa de Integridad, creado en cumplimiento de la Ley n.º 12.846/2013 y su reglamento, a través del cual orientamos a todos los empleados, accionistas, directivos y terceros, en todos los niveles, sobre la necesidad de desarrollar negocios sostenibles en cumplimiento de las políticas y normas internas, así como en cumplimiento de la legislación de los países en los que operan.

Las diversas políticas y normas internas que regulan los procesos y procedimientos tienen como objetivo una conducta empresarial responsable, incluyendo el compromiso de respetar los derechos humanos en sus actividades y relaciones comerciales. Periódicamente se realizan sesiones de formación y campañas internas para dar a conocer las políticas y normas, así como el **Código de Conducta Ética** del Grupo CCR, con el objetivo de difundir las directrices establecidas en este Código y reforzar la necesidad de su cumplimiento.

La Política de Atribuciones del Grupo CCR, aprobada por el CA-CCR, tiene como objetivo describir las principales atribuciones y competencias que deben observarse en los procesos de toma de decisión relacionados con los negocios de CCR y de sus filiales, en consonancia con la estructura de gobernanza del Grupo CCR y observando las atribuciones del CA-CCR y de sus comités, previstas en sus Estatutos y en el Reglamento Interno del CA-CCR y de sus Comités Consultivos. Las competencias están predefinidas en la Política de Atribuciones, que establece las decisiones que pueden ser tomadas por la CA-CCR, la Junta Directiva o el Consejo de Administración de las Plataformas de Negocio.

El Código de Conducta Ética del Grupo CCR, aprobado por la CA-CCR, tiene por objeto establecer los valores, pautas, principios y responsabilidades por los que deben regirse los directivos y empleados de CCR S.A. y sus filiales en sus relaciones internas con la sociedad, los poderes públicos o cualquier tercero en el desarrollo de sus actividades

Establece, entre otras directrices, las premisas en relación con los derechos humanos y el entorno laboral para dejar claro el compromiso del Grupo CCR con estas cuestiones, tal y como se detalla en el capítulo 3: (i) la no tolerancia de ninguna forma de violación de los derechos humanos, (ii) la exigencia de cordialidad en las relaciones y (iii) la prohibición de posesión de armas o drogas ilícitas o bebidas alcohólicas en sus instalaciones. Todos los empleados, administradores y asesores fiscales del Grupo CCR deben cumplimentar una declaración de conocimiento y adhesión al presente Código de Conducta Ética en la plataforma electrónica de cumplimiento. La declaración debe cumplimentarse al contratar a nuevos empleados y renovarse anualmente, así como al regresar de un permiso.

Además, se mantiene una **Política de Empresa Limpia y Anticorrupción y Antisoborno**, también aprobada por la CA-CCR, que tiene como objetivo promover la lucha contra el soborno y la corrupción en todas las operaciones de CCR S.A. y sus filiales, tanto en las relaciones con la administración pública como en el ámbito de las relaciones privadas y de sus empleados. Además, todos los directivos, consejeros fiscales y empleados del Grupo CCR deben cumplimentar anualmente una declaración de conocimiento y adhesión a esta Política en la plataforma electrónica de cumplimiento.

## Puntos destacados del cumplimiento de 2024

**28**
comunicaciones al público interno y externo sobre políticas, procedimientos y mejoras del Programa de Integridad

**1.041**
formación presencial mediante visitas del equipo de Cumplimiento y Riesgos a todas las unidades

**14.603**
empleados formados a distancia, llegando al 98% del público destinatario

**192**
pruebas de seguimiento para medir la eficacia de los controles y el cumplimiento de las políticas y normas, que dan lugar a 287 planes de acción para mejorar los controles internos

**9**
empleados designados para actuar como Embajadores del Cumplimiento (51 embajadores en total distribuidos por todas las unidades)

## Canal confidencial

GRI 3-3 Gobernanza, ética y cumplimiento; 2-26 | SASB IF-EN-510a.3

El Canal Confidencial está gestionado por una empresa externa especializada, que funciona siete días a la semana, 24 horas al día. Todas las denuncias se registran allí con garantía de anonimato, imparcialidad en la investigación y no represalias. La empresa externa recibe la denuncia y gestiona el flujo inicial de derivaciones, en función de la persona denunciada y el contenido del incidente, e introduce la clasificación de impacto.

El área de Compliance del Grupo CCR es responsable por el tratamiento e investigación de todos los informes enviados por la empresa tercerizada y por el envío de los casos relevantes para deliberación de la Comisión de Estudio y Aplicación de Medidas Disciplinarias (CEAMD), con excepción de los registrados contra las áreas de la Vicepresidencia de Sostenibilidad, Riesgos y Compliance, de la Dirección Ejecutiva y de los miembros de la CA-CCR. Estas denuncias son remitidas y tratadas por el Coordinador de la Comisión de Auditoría, Cumplimiento y Riesgos. Se anima a los empleados a denunciar cualquier hecho, acto u omisión que sospechen que pueda violar cualquiera de las normas y/o políticas del Grupo CCR, así como cualquier ley del país, debiendo actuar siempre de buena fe.

El Grupo CCR cuenta con una **Política de Gestión de Consecuencias y No Represalias**, q que aborda cuestiones relacionadas con las medidas disciplinarias aplicables en caso de incumplimiento de cualquiera de sus políticas y procedimientos internos y de la legislación del país. El principio de la empresa es tener tolerancia cero con los actos de represalia, directa o indirectamente, por parte de la dirección o de cualquier otra persona contra los informadores de buena fe, incluso si el incidente carece de fundamento. Cualquier empleado que intente castigar, tomar represalias o someter a un informador de buena fe a cualquier tipo de trato injusto o represalia se enfrentará a medidas disciplinarias.

Por otra parte, el uso inadecuado del Canal Confidencial, si se utiliza para hacer acusaciones falsas o malintencionadas, podría dar lugar a la adopción de medidas disciplinarias contra el informador que no actúe de buena fe. El Código de Conducta Ética establece los principios rectores de las relaciones profesionales, con el objetivo de mantener un entorno de trabajo seguro y respetuoso con la diversidad en todos sus aspectos. Se aplica a los administradores, empleados y contratistas de terceros de que actúan en nombre del Grupo CCR y establece el Canal Confidencial y otros canales de conformidad para registrar incidentes, así como las medidas disciplinarias establecidas en la Política de Consecuencias y No Represalias.

La empresa lleva a cabo periódicamente formación obligatoria y de reciclaje para sus empleados, así como campañas de concienciación y formación adicional en línea con las demandas específicas identificadas en el curso de la gestión empresarial. La formación tiene lugar de forma presencial y/u online (según los casos) y abarca a todas las empresas del Grupo CCR. La empresa dispone de una plataforma de formación interna (obligatoria y no obligatoria), con el objetivo de dar a conocer a los empleados las directrices y procesos internos y fomentar su asistencia y actualización continua.

El Canal Confidencial de CCR recibió 2.255 denuncias en 2024, lo que supone un incremento del 23% respecto a 2023, en respuesta a las comunicaciones y formación realizadas, lo que demuestra el aumento de la confianza de nuestros empleados y grupos de interés en los sistemas que conforman el Programa de Integridad.

Las sesiones de formación cubren los diversos temas y procesos críticos de la empresa, en línea con las premisas establecidas en las Políticas y Reglamentos, tales como: Programa de Integridad, gestión de riesgos y controles internos, modelo de gobierno y niveles de aprobación, proceso de compras y contratación, buenas prácticas de gestión, liderazgo y otros temas de personas y retribución, cultura de seguridad, diversidad e inclusión, sensibilización en temas como género, LGBTQIAPN+, raza y personas con discapacidad, comunicación inclusiva, liderazgo inclusivo, formación para los equipos de Atracción y Selección y Seguridad con foco en la inclusión de personas con discapacidad. El Programa de Diversidad e Inclusión se amplió para apoyar la identificación de buenas prácticas de Diversidad e Inclusión, con representación de las empresas de la CCR, así como marcadores de grupos minoritarios y/o personas aliadas a esta agenda.

## Conflicto de intereses

GRI 3-3 Gobernanza, Ética y Cumplimiento; 2-11, 2-15, 2-23 | SASB IF-EN-510a.3

El Grupo CCR cuenta con políticas que ayudan a monitorizar los posibles conflictos de intereses, así como a exigir a sus directivos que declaren cualquier situación, hecho y contexto vinculado a participaciones o nombramientos para cargos directivos en otras empresas, incluidos proveedores o cualquier tercero, parentesco con otros empleados o funcionarios y cargos desempeñados en la Administración Pública. Una vez recibidas estas declaraciones, los conflictos de intereses potenciales o reales son analizados y tratados por el departamento de Compliance con el fin de mitigar adecuadamente los riesgos que conllevan.

La **Política de Transacciones con Partes Relacionadas** de la CCR contiene una disposición específica que establece que cuando existe un conflicto de intereses, la parte debe ausentarse de las discusiones. En casos de conflicto de intereses potencial o real por parte de miembros del consejo, el Vicepresidente de Sostenibilidad, Riesgos y Cumplimiento somete las situaciones a la evaluación del Comité de Auditoría, Cumplimiento y Riesgos (CAC), compuesto por miembros independientes.

La Política de Nuevos Negocios tiene por objeto establecer las directrices y procedimientos que deben observarse en la participación del Grupo CCR en nuevos negocios, con el fin de posibilitar la realización de negocios lícitos, sostenibles y que garanticen la perpetuidad del Grupo CCR. Entre otros puntos, establece expresamente que la participación de la empresa en nuevos negocios debe realizarse con estricto cumplimiento de la legislación aplicable en materia de competencia, quedando terminantemente prohibido realizar cualquier tipo de acuerdo, negociación para convencer a posibles competidores de que desistan de participar en concursos públicos o procedimientos equivalentes, o chantaje de cualquier otra forma con el fin de obtener ventajas indebidas o restricciones a la competencia de cualquier tipo.

Ninguno de los miembros del CA-CCR de la empresa son directivos del CCR, y existe una prohibición expresa de que los cargos de CEO y presidente del CA-CCR sean ocupados por la misma persona.

## Políticas y normas vigentes en 2024 sobre ética y transparencia

GRI 2-23

- Política de gestión de riesgos *
- Política del Sistema de Gestión de la Conformidad*
- Política de empresa limpia y lucha contra la corrupción y el soborno*
- Política de responsabilidad social*
- Política de nuevas empresas
- Norma de Interacción con los Agentes Públicos*
- Manual del Programa de Integridad *
- Código de conducta ética del Grupo CCR*
- Código de conducta ética para terceros*
- Política de donaciones y patrocinios
- Gestión de consecuencias y política de no represalias
- Normas de comportamiento durante los periodos electorales
- Política de conflictos de intereses

*Los documentos públicos a los que se hace referencia se encuentran en la sección Códigos, Políticas y Acuerdo de Accionistas en el siguiente enlace www.grupoccr.com.br/esg/governanca

# Cultura de cero accidentes

GRI 3-3 Salud y seguridad, 403-1, 403-2, 403-3, 403-4, 403-5, 403-7, 403-8, 403-9

**OPERAR +SEGURO**

**SEGURANÇA NUNCA É DEMAIS**

La gestión de riesgos laborales que resulta de nuestro sistema de gestión de salud y seguridad en el trabajo se implementa en las unidades de negocio de CCR de acuerdo con las normas y directrices de la legislación brasileña y de los convenios internacionales, y es supervisada por profesionales cualificados de la propia empresa que cumplen las expectativas y requisitos de los órganos responsables, como médicos del trabajo y personal de enfermería (centrados en la salud laboral), ingenieros y técnicos de seguridad en el trabajo (responsables de las auditorías internas, inspecciones, informes técnicos, indicadores, programas y planes de prevención). Ambos equipos se encargan de aplicar la formación más diversa sobre Normas Reglamentarias (NR) y directrices internas de cada plataforma.

Todas las actividades y trabajadores están cubiertos por el sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo, pero determinadas actividades requieren una actuación específica debido a la criticidad de la exposición a riesgos que han sido identificados, clasificados y mitigados mediante procedimientos de seguridad y el uso supervisado de equipos de protección individual y colectiva. Todos estos procesos se rigen por un conjunto de procedimientos corporativos y se difunden mediante el manual “Operar + Seguro”, siguiendo los requisitos legales y los fundamentos del concepto de salud corporativa integrada. De esta forma, hemos conseguido desarrollar procesos sostenibles con una mejora continua, lo que se ha traducido en menores índices de sucesos indeseables en los últimos años.

El Grupo CCR, comprometido con los principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas (ONU), considera que la reducción del riesgo de accidentes para los empleados, clientes y terceros que prestan servicios en las unidades de concesión es esencial para generar valor para los accionistas y otros grupos de interés de forma sostenible y en línea con el objeto social.

En las plataformas de Aeropuertos, Movilidad Urbana y Autopistas, como consecuencia de las características de las operaciones, se presentan escenarios de riesgo que son cartografiados mediante Análisis Preliminares de Peligros y Riesgos. Los riesgos inventariados en el Programa de Gestión de Riesgos (PGR) se incorporan a los planes que contienen acciones para mantener las medidas de control, mejorar e implantar nuevas barreras contra incidentes y accidentes.

El conjunto de controles y procedimientos de seguridad debe ser seguido tanto por los profesionales internos como por los proveedores de servicios, con el objetivo de lograr cero accidentes graves en todas las unidades de negocio.

Entre las medidas adoptadas se encuentran los análisis de riesgos, los permisos de trabajo y los procedimientos de ejecución que determinan las medidas de control de protección de ingeniería, colectivas, organizativas e individuales. Las operaciones rutinarias incluyen la instalación de señales de advertencia y barreras de protección para evitar colisiones con vehículos, maquinaria y equipos, y requisitos de formación para realizar actividades que impliquen interacción con la red eléctrica, sistemas de aislamiento y bloqueo de energías peligrosas, entre otros aspectos. La dirección y los responsables operativos de las unidades son responsables del seguimiento y control del cumplimiento de estas directrices.

Mediante sistemas digitales, la empresa controla los índices de siniestralidad y la gravedad de los incidentes en sus negocios. En las unidades, los programas destinados a aumentar la seguridad de los empleados siguen un sólido conjunto de directrices corporativas. del manual del programa Operar +Seguro, que permite aplicar herramientas proactivas centradas en el comportamiento seguro de los empleados propios y de los proveedores de servicios. Los Diálogos de Seguridad (DS), las sesiones de formación y los comités Operar +Seguro son ejemplos de reuniones que tratan exclusivamente el tema de la seguridad y hacen hincapié en la importancia del cuidado activo: “cuidarme, cuidar y dejarme cuidar”. Para ello se utilizan herramientas centradas en el comportamiento seguro, como la Observación del Comportamiento y el Índice de Prácticas Seguras.

**EU VEJO.**
**EU PROTEJO!**

## Programa “Veo, Protejo”, desde 2022

**216.804**
número total de intervenciones de prevención de accidentes

**16.990**
número total de alertas preventivas notificadas

**172.157**
número total de observaciones de comportamiento realizadas

**27.657**
número total de prácticas seguras realizadas.

CCR mantiene políticas, procedimientos e instrucciones normativas destinadas a orientar a los empleados de CCR y a terceros sobre el comportamiento adecuado en determinadas situaciones, que no deben infringirse. En 2024, como un paso adelante en la materia, se lanzaron cinco compromisos por la vida:

- Aptitud y formación: toda ejecución de actividades está condicionada a la formación, cualificación y competencias de los empleados;
- Permisos y autorizaciones: cualquier actividad crítica sólo se lleva a cabo tras un análisis de riesgos con permiso o autorización previa;
- Posicionamiento y movilidad: los desplazamientos deben realizarse por caminos seguros, pasos de peatones y zonas delimitadas, adoptando el uso de pasamanos en las escaleras y prácticas seguras en el uso de teléfonos móviles, así como una distancia de seguridad respecto a las cargas suspendidas, el flujo de vehículos y los equipos móviles;
- Sistemas de bloqueo y protección: mediante bloqueo de energía, señalización y pruebas de bloqueo durante el mantenimiento y los ajustes de máquinas, sistemas y equipos;
- Comunicación: fomentar que todos los sucesos relacionados con la seguridad, como accidentes, incidentes y condiciones inseguras, se notifiquen inmediatamente para que puedan analizarse y aplicarse medidas preventivas

También en el último ciclo, se actualizó el programa Operar + Seguro, estableciendo 11 procedimientos corporativos que dieron lugar a un manual práctico que debe aplicarse en todas las unidades de negocio. Para supervisar el rendimiento, se implantó el Índice de Funcionamiento Seguro, que nos permite supervisar la fiabilidad operativa basada en factores humanos, utilizando el modelo del Radar de Rendimiento. Este método de seguimiento nos permite analizar, criticar y mejorar las herramientas de gestión y control de riesgos, ayudando a los directivos a proporcionar un entorno de trabajo seguro y saludable para empleados y socios.

El Grupo CCR trata los escenarios de riesgo con prioridad y plena atención y, como medidas de resolución, mantiene acciones que, además de mitigar el riesgo, proporcionan un lugar más seguro para todos. En todas las unidades, cuando se identifica un riesgo, se toman iniciativas como: reciclaje o formación (cuando se trata de algo que no formaba parte de la rutina del empleado), elaboración de procedimientos (compartidos por todas las unidades para que puedan seguir los mismos pasos, respetando sus particularidades), medidas de ingeniería e inspecciones ambientales. Cuando, a juicio del empleado, el riesgo es grave e inminente, se preserva su derecho a negarse

## Cero accidentes graves

GRI 3-3 Salud y seguridad, 403-9 | SASB IF-EN-320a.1 | SASB IF-EN-410a.1

La búsqueda de Cero Accidentes Graves forma parte de los pilares estratégicos del Grupo CCR y es también uno de los temas materiales de este informe. La empresa ha trabajado en la seguridad laboral como condición de su existencia, con iniciativas dirigidas a la mejora continua, año tras año. En 2024, este camino se ha mejorado también con los proveedores y prestadores de servicios, para que también empiecen a notificar incidentes, a formar a sus equipos y a cumplir las normas y directrices de la empresa, con un mayor esfuerzo ante el creciente número de proyectos de construcción. El compromiso de estas empresas con el tema es ahora un punto de evaluación en la continuidad de las colaboraciones.

En caso de sucesos indeseables, el Grupo CCR se compromete a aprender de ellos. Su equipo de seguridad laboral interviene y crea un comité de investigación y análisis de las causas profundas, con el fin de determinar todos los hechos y las oportunidades de mejora para mitigar las repeticiones. Tras la investigación, se introducen los cambios oportunos y se imparte otro ciclo de orientación a todos los empleados para abordar la causa raíz del problema.

La formación en salud y seguridad se imparte a los empleados en línea en la plataforma HCM y de forma presencial, abarcando diversos temas en ambos frentes de trabajo. Las obligatorias (que deben cumplir las unidades de negocio de CCR) se basan en la legislación brasileña e internacional, teniendo cada modalidad sus propias particularidades y siguiendo determinados estándares. Entre las más comunes están:

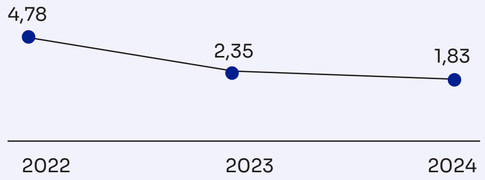
- Trabajo en altura;
- Seguridad y salud en el trabajo en espacios confinados;
- Formación en EPI y EPC;
- Orientación de nuevos empleados y terceros (siempre que haya una nueva intervención en la empresa);
- Maquinaria y equipos;
- Seguridad en instalaciones y servicios eléctricos.

En Plataforma Aeroportos, la protección de los empleados y colaboradores quedó evidenciada por los resultados obtenidos en 2024, que muestran un excelente desempeño de la seguridad en el trabajo. En este ciclo, no hubo accidentes con tiempo perdido que involucraran a sus propios empleados, lo que refleja la eficacia de las medidas preventivas y de la cultura de seguridad implantadas. En cuanto a los colaboradores que trabajaron en las obras, se registró una media de ocho días perdidos por accidente con baja. Con un número tan bajo de ausencias, fue posible minimizar los diversos impactos y mantener la continuidad de las actividades con mayor eficacia.

En la misma línea, la Plataforma de Autopistas mostró grandes progresos en seguridad laboral, con una reducción de la frecuencia de accidentes con baja en los que estaban implicados sus propios empleados.

La Plataforma de Movilidad se ha comprometido a utilizar herramientas proactivas centradas en el comportamiento seguro y también ha logrado una reducción significativa de la frecuencia de accidentes con baja laboral

**ÍNDICE DE FRECUENCIA DE ACCIDENTES CON BAJA DE LOS TRABAJADORES PROPIOS**



# Salud laboral

GRI 3-3 Salud y seguridad; 403-1, 403-3, 403-6

Todas las unidades del Grupo CCR cuentan con un equipo de salud y seguridad en el trabajo, responsable de elaborar el Programa de Gestión de Riesgos (PGR) y el Programa de Control Médico de la Salud Laboral (PCMSO), cuyas evaluaciones tienen como objetivo prevenir, detectar, vigilar y controlar los posibles daños a la salud de los trabajadores.

Todos los registros se almacenan en el sistema de gestión de datos de salud y seguridad y en los registros de salud laboral, que cumplen con eSocial y con los requisitos de la Ley General de Protección de Datos de Carácter Personal, lo que permite definir el perfil de acceso de cada profesional que utiliza este sistema y garantizar la confidencialidad de sus datos sanitarios.

Al final de cada evaluación ocupacional, se elabora un Certificado de Salud Ocupacional (ASO), que expide y firma el médico del trabajo y se entrega al trabajador. Se cita a los trabajadores para que realicen los reconocimientos durante su jornada laboral a intervalos fijos, en función de los riesgos previstos para el puesto de trabajo.

CCR ofrece a sus empleados y dependientes legales una serie de beneficios, entre ellos el plan de salud garantizado por convenio colectivo, así como el Centro de Atención Primaria (CAP), con médicos y enfermeras de familia y atención online o presencial, buscando fomentar la prevención y promoción de la salud. En 2023 evolucionó con el Centro de Atención Secundaria (NAS), que ofrece las especialidades de psiquiatría, psicología y ortopedia, con líneas de atención a la salud mental, las Enfermedades Crónicas No Transmisibles (ECNT) y las enfermedades osteomusculares.

En 2024, el Grupo CCR lanzó una Política de Salud y Bienestar, reforzando su compromiso de garantizar una cultura de salud integradora y un entorno de trabajo saludable, actuando de forma holística y colaborativa para promover la salud y el cuidado de nuestra gente.

# Calidad del servicio y seguridad operativa

GRI 3-3 Salud y seguridad; 403-1, 403-3, 403-6 | SASB TR-RO-540a.1

El Grupo CCR trabaja para proporcionar comodidad, agilidad y seguridad a quienes utilizan las autopistas, trenes y metros y aeropuertos gestionados por la empresa, combinando innovación, tecnología y las mejores prácticas en ingeniería y formación constante de sus equipos para transformar la experiencia de las personas que utilizan sus modos a diario en todas las regiones de Brasil.

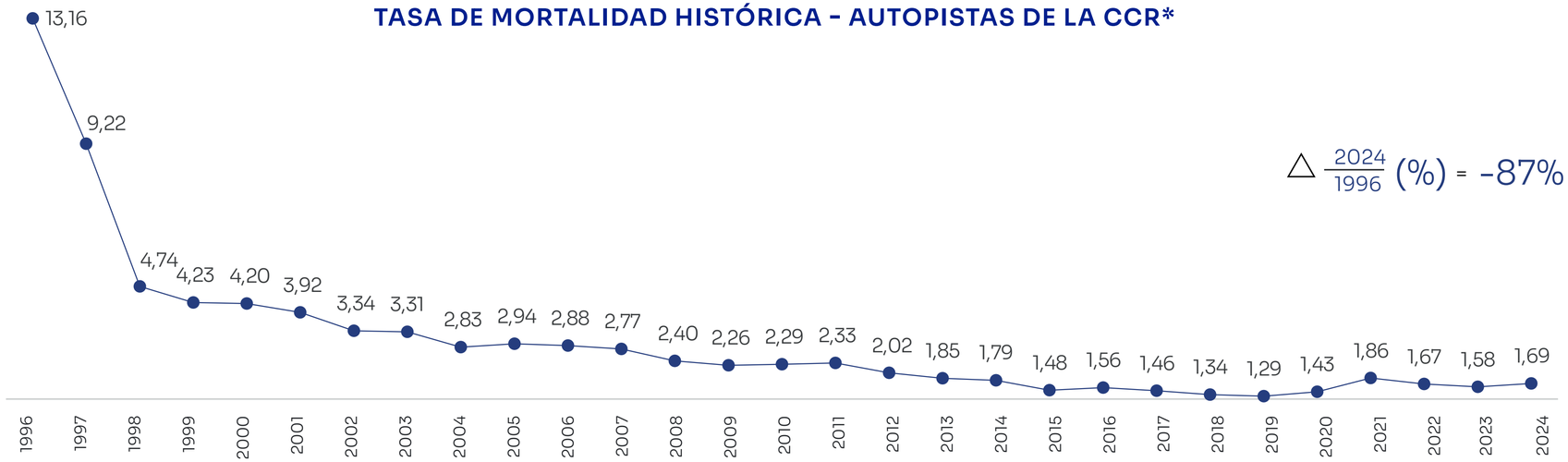
## Carreteras

Plataforma Rodovias, a través de las concesionarias, participa periódicamente en las reuniones del Comité de Seguridad y Calidad Operacional de Abcr - Asociación Brasileña de Concesionarias de Carreteras (Melhores Rodovias do Brasil), que tiene un calendario anual de campañas de educación en seguridad vial de acuerdo con temas específicos sugeridos por el Consejo Nacional de Tránsito (Contran). También implementa el Programa de Reducción de Accidentes (PRA), una obligación contractual en la que las concesionarias realizan un seguimiento mensual de los indicadores y desarrollan planes de acción para contribuir al ODS 3 Salud y Bienestar, que trata sobre la reducción de muertes y lesiones en las carreteras en línea con la segunda Década de la Seguridad Vial 2021-2030 establecida por la ONU.

En cuanto a la plataforma, la emisión ha registrado mejoras en sus indicadores, con reducciones significativas en el número de accidentes, y es una referencia en el sector en este frente. Si se compara 2024 con 1996, cuando se inició el programa de concesiones, las reducciones son significativas:

**ÍNDICES DE SEGURIDAD VIAL**

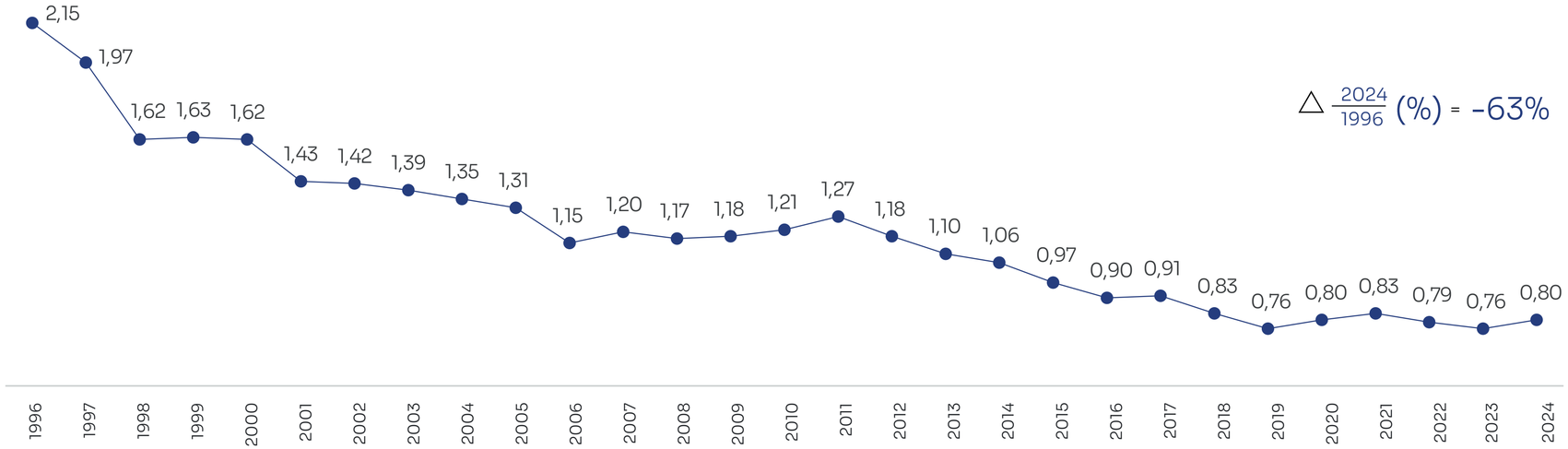
## TASA DE MORTALIDAD HISTÓRICA - AUTOPISTAS DE LA CCR*




$\triangle \frac{2024}{1996}$ (%) = -87%

1 Índice de mortalidad = (número de accidentes mortales en el lugar * 100.000.000)/(longitud del tramo en kilómetros * volumen medio diario de vehículos en el segmento homogéneo * número de días del periodo).

## SINIESTRALIDAD - AUTOPISTAS DE LA CCR*




$\triangle \frac{2024}{1996}$ (%) = -63%

2 Índice de siniestralidad = (número de accidentes de cualquier tipo * 1.000.000)/(longitud del tramo en kilómetros * volumen medio diario de vehículos en el segmento homogéneo * número de días del periodo).

# Simulacro de Emergencias, Evaluación y Respuesta (SEER)

GRI 3-3 Salud y seguridad

Para seguir formando a sus equipos, el Grupo CCR mantiene el programa “Simulación de Emergencias, Evaluación y Respuesta (SEAR)”, cuyo objetivo es simular de forma realista situaciones críticas en las carreteras, con el fin de mejorar la calidad y rapidez de respuesta en casos de esta naturaleza.

La iniciativa pretende promover la seguridad de las operaciones de la empresa y la preservación de la vida de los clientes de las autopistas, con vistas a aumentar la tasa de supervivencia de las víctimas, reducir el número de muertos y heridos y las posibles repercusiones medioambientales (por ejemplo, los riesgos de contaminación por productos peligrosos).

En este contexto, en 2024, en diversas autopistas gestionadas por la empresa, se impartió formación teórica y práctica sobre varias de estas situaciones, actuaciones y temas. Entre ellos, extinción de incendios, rescate en altura, señalización de emergencia, rescate de vehículos, actuación en intentos de suicidio, asistencia a víctimas de traumatismos, etc. En total, 5.484 empleados participaron en estos programas de formación.

Además de preparar a los equipos para contextos extremos, el SEAR también busca mejorar y estandarizar los protocolos, técnicas y metodologías ya utilizados por los equipos operativos. Esta iniciativa está en consonancia con la cultura de seguridad promovida por la empresa, una de las prioridades y ejes estratégicos del Grupo CCR. sobre el tema en las reuniones con sus equipos.

En agosto de 2024, con el apoyo de socios especializados en seguridad (incluido el Cuerpo de Bomberos), CCR Autoban celebró el “I Taller sobre mercancías peligrosas y víctimas múltiples”. Además del presimulacro, el evento promovió conferencias sobre seguridad vial, transporte y accidentes con productos peligrosos y respuesta a emergencias. La iniciativa contó con la participación de 150 profesionales de diversas regiones del país.

## Movimiento Afaste-se

Desde 2022, el Grupo CCR lleva a cabo el Movimiento Afaste-se, cuyo objetivo es concienciar a los conductores sobre la prevención de accidentes con vehículos de servicio y empleados que realizan tareas de mantenimiento en zonas donde hay obras. Las directrices son sencillas, pero tienen el poder de salvar vidas: ante una asistencia en carretera o cualquier actividad en la que haya personas trabajando en el arcén de la autopista, los conductores deben reducir la velocidad y, siempre que sea posible, cambiar de carril.

En pancartas de aviso, paneles de mensajes, mensajes en las webs de las concesionarias, apps y comunicaciones en bases y vehículos operativos, los conductores pueden leer mensajes como “Cuando vea un vehículo en servicio, cambie de carril” o “Cuando vea un vehículo en servicio, reduzca la velocidad”, así como diversas pautas sobre seguridad vial.

En la actualidad, el Movimiento Afaste-se cuenta con 34 concesionarios, que gestionan alrededor de 13.700 kilómetros de carreteras en 12 estados de todo el país, fomentando un cambio de comportamiento efectivo entre los clientes de la carretera, reduciendo así el número de accidentes y muertes.

AFASTE-SE

El objetivo ahora es conseguir que las empresas subcontratadas que trabajan con Plataforma Rodovias también evolucionen en la materia.

**Semana Nacional del Tráfico**

El Grupo CCR participa regularmente en la Semana Nacional del Tráfico, una iniciativa que promueve acciones de sensibilización para motociclistas, conductores, ciclistas, peatones y camioneros, así como para el público interno de la empresa. Durante todo el periodo, los paneles electrónicos instalados en las autopistas muestran mensajes orientativos. Las cerca de 80 actividades realizadas en 2024 tuvieron lugar en los estados de São Paulo, Río de Janeiro, Mato Grosso do Sul, Santa Catarina y Río Grande do Sul, en colaboración con la Policía Militar de Carreteras y la Policía Federal de Carreteras y otros socios.

El programa también incluyó orientaciones para ciclistas, refuerzo de la importancia del uso del cinturón de seguridad para los pasajeros de autobuses interurbanos, simulación de accidentes con productos peligrosos y simulación de ángulos muertos entre motos y camiones: más de 40.000 clientes se vieron directamente afectados por las acciones llevadas a cabo.

La empresa también está promoviendo una serie de campañas de concienciación sobre la gravedad de utilizar el móvil al volante y ensuciar las ventanillas de los vehículos en las autopistas.

**Canales de servicio Carreteras**

Los clientes de Plataforma Rodovias disponen de varios canales de atención para urgencias, información, reclamaciones y sugerencias. Cada interacción es registrada y analizada por los equipos responsables, garantizando un servicio eficiente y de calidad.

**Servicio de urgencias 24/7**

Los servicios de emergencia están disponibles las 24 horas del día, 7 días a la semana, a través del 0800 o de WhatsApp. Este servicio es esencial para garantizar la seguridad y el apoyo inmediato a los usuarios de la carretera.

**Tramitación de reclamaciones por el Defensor del Pueblo**

Las reclamaciones recibidas se remiten directamente a los ombudsman de las unidades implicadas, que realizan un cuidadoso análisis y remiten las demandas a las áreas responsables para que tomen medidas. Tras recibir las respuestas, los ombudsmen comprueban si se han cumplido las obligaciones contractuales, evalúan otras variables relevantes y proporcionan una respuesta detallada al cliente.

**Informes y transparencia**

Toda la asistencia se documenta y recopila en informes periódicos que se envían a los organismos reguladores, como la Agencia de Transportes del Estado de São Paulo (Artesp) y la Agencia Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Estos informes refuerzan el compromiso del Grupo CCR con la transparencia y la mejora continua.

**Mejorar las relaciones con los clientes**

Para reforzar la relación con los clientes, se realizan encuestas periódicas de satisfacción. Además, en informes mensuales consolidados se analizan las demandas cuantitativas y se comparan los resultados con los de periodos anteriores, lo que permite identificar tendencias y áreas de mejora.

**Canales disponibles**

Los canales de servicio ofrecidos por los concesionarios de autopistas incluyen:

- **0800 y WhatsApp:** servicio 24 horas para emergencias e información sobre todos los concesionarios federales y estatales.
- **Póngase en contacto con nosotros (a través del sitio web):** Para información y consultas generales.
- **Defensores del Pueblo:** se encargan de recibir, analizar y transmitir las reclamaciones, garantizando una respuesta cualificada.

O Grupo CCR permanece comprometido com a excelência no atendimento e na experiência dos clientes, priorizando a segurança, a transparência e a satisfação de todos os clientes das rodovias.

## Aeropuertos

**Modernización y seguridad de los aeropuertos**

GRI 3-3 Fiabilidad operativa y experiencia del cliente

A pesar de los retos del sector, la plataforma logró importantes resultados durante el periodo. Se realizaron todas las inversiones previstas para 2024 en obras aeroportuarias en Brasil. Como resultado, se consiguió hacerlos más modernos y seguros, aportando más comodidad a los usuarios en las salas de salidas y llegadas. Con una inversión de 2.000 millones de reales, fue posible:

- Construir y renovar terminales de pasajeros;
- Adaptar el aparcamiento y los bordillos a la demanda prevista;
- Adecuar y homologar el patio de aeronaves de acuerdo con el número de posiciones previstas en el Plan de Explotación del Aeropuerto;
- Proporcionar y homologar sistemas visuales indicadores de rampa de aproximación Papi (Precision Approach Path Indicator);
- Permitir operaciones de aproximación de precisión de Categoría I, tanto de día como de noche, en aeropuertos específicos;
- Implantar y aprobar zonas de seguridad de final de pista (Resa);
- Adaptar y homologar las pistas para que no haya restricciones operativas;
- Proporcionar los recursos físicos necesarios para inspeccionar el 100% del equipaje facturado;
- Instalar un sistema de vigilancia en los bordillos para medir el tiempo de permanencia de cada vehículo;
- Instalación de plantas de tratamiento de efluentes sanitarios;
- Aplicación de una nueva estrategia de comunicación visual y señalización en las terminales de pasajeros.

Las obras de modernización tuvieron lugar predominantemente en las áreas operativas, aportando cambios significativos a la dinámica habitual de las operaciones - en iniciativas como ésta, la normativa vigente exige la aplicación de medidas de seguridad durante estas actividades, lo que refleja la importancia que el organismo regulador concede a la cuestión. También se han realizado numerosas inversiones y mejoras en toda la comunidad aeroportuaria, con un aumento del número de comerciantes en las terminales de pasajeros, ajustes en las terminales de carga, hangares, gasolineras, alquiler de coches y servicios ofrecidos en los alrededores de los aeropuertos.

La plataforma trabaja para garantizar la fiabilidad operativa, el cumplimiento de la normativa y la prevención de accidentes, así como la identificación de riesgos mediante análisis de actividades y operaciones, complementados con auditorías e inspecciones de Seguridad de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita (Avsec). En el último periodo, se publicaron 32 Análisis de Impacto en la Seguridad Operacional (Aisos) y Procedimientos Específicos de Seguridad Operacional (Pesos) con el objetivo de mitigar los riesgos operacionales.

**Ejercicios simulados**

GRI 3-3 Fiabilidad operativa y experiencia del cliente, 3-3 Salud y seguridad

En 2024, la Plataforma de Aeropuertos llevó a cabo 11 Ejercicios Simulados de Emergencia de Aeródromo (Esea), garantizando un alto nivel de preparación entre la comunidad aeroportuaria para responder a posibles emergencias de aviación. También realizó siete Ejercicios Simulados de Seguridad, evaluando la eficacia de los planes de contingencia Avsec y estandarizando las metodologías de prevención y respuesta ante crisis. También en este ciclo, realizó el Simulacro de Reanudación Operacional en el Aeropuerto de Curitiba, planeado y ejecutado con el objetivo de desarrollar, en asociación con los principales eslabones del sistema brasileño de aviación civil, directrices técnicas para subsidiar y fortalecer el proceso de toma de decisiones relacionadas con el mantenimiento de las condiciones operacionales mínimas de una pista en situaciones de contingencia.

El ejercicio mejoró la capacidad de respuesta en situaciones críticas y dará lugar a la elaboración de un manual de buenas prácticas y directrices técnicas, que será una referencia en el sector, contribuyendo a la normalización de los procedimientos y a la elevación de los estándares de seguridad operacional en Brasil. El aprendizaje reforzó la importancia de un enfoque colaborativo, en el que cada eslabón del sistema desempeña un papel esencial en la continuidad de las operaciones aeroportuarias, incluso ante adversidades complejas.

Para recibir y remediar eventuales impactos negativos, las concesionarias de la Plataforma Aeropuertos disponen de un sistema integrado de atención, compuesto por el canal de atención 0800, la oficina del defensor del pueblo y las reclamaciones registradas en Reclame Aqui. Es a través de este sistema que todas las reclamaciones son captadas, registradas y debidamente tratadas, permitiendo a las concesionarias actuar de forma más rápida, activa y sistémica, especialmente en cuestiones consideradas potencialmente críticas/sensibles. Las reclamaciones se registran y recogen a través de: (i) el formulario específico disponible en la página web de la organización, (ii) las redes sociales, (iii) el propio correo electrónico del defensor del pueblo y también (iv) a través del centro de llamadas 0800.

Todas las reclamaciones registradas, además de ser debidamente tratadas dentro del sistema de reporting, dan lugar a datos e información que alimentan cuadros de mando estratégicos e informes de gestión para el seguimiento y monitorización de los puntos más sensibles y/o con impacto negativo. Además, como parte de su obligación contractual, las concesionarias elaboran periódicamente planes de acción con los principales puntos de reclamación, que pasan por un proceso de consulta con las partes interesadas, como las compañías aéreas. También existe un proceso específico para tratar los puntos considerados muy críticos.

Como resultado del proceso, se analizan todas las sugerencias y/o quejas y, en su caso, se informa a las partes implicadas de las mejoras implementadas. La eficacia y el proceso de los mecanismos de reclamación pueden verificarse mediante evaluaciones dentro del propio sistema de registro, el contacto directo con el usuario final para obtener feedback, el seguimiento de las felicitaciones y/o reclamaciones sobre el propio sistema y el proceso en su conjunto, y la falta de recurrencia/retorno de un punto concreto ya tratado.

.

**Asociaciones estratégicas en el ecosistema aeroportuario**

GRI 2-6

Además de utilizar los recursos para garantizar la fiabilidad operativa, la Plataforma de Aeropuertos entiende la importancia de un ecosistema colaborativo, que permita el intercambio de conocimientos y el desarrollo de asociaciones para generar una mayor agilidad en la resolución de problemas, ampliar las oportunidades de crecimiento y acelerar la innovación en el sector aeroportuario. Como resultado, refuerza su capacidad para anticipar y mitigar riesgos, promover una cultura de seguridad y ampliar su influencia en el sector, generando un impacto positivo en la comunidad de la aviación civil. En 2024, la plataforma desempeñó un papel destacado en importantes grupos del sector aéreo, con contribuciones significativas:

- Equipo Brasileño de Seguridad de la Aviación (BASeT): trabaja para promover la evolución técnica de la Aec en Brasil, desarrollando proyectos y acciones destinados a la mejora continua de la seguridad de la aviación civil, y es vicepresidente del Grupo Baset.
- Grupo Brasileño de Seguridad Operacional de las Infraestructuras Aeroportuarias (Baist): propone y promueve mejoras en la seguridad operacional de los aeropuertos brasileños, contribuyendo a elevar los estándares de seguridad de la aviación civil en el país, coordinando uno de los grupos de trabajo dedicados a estas iniciativas.
- Aeroportos do Brasil (ABR): coordina un grupo de trabajo dedicado a realizar análisis técnicos orientados a iniciativas estratégicas y de colaboración, con el objetivo de mejorar la eficiencia operativa, compartir buenas prácticas y superar los retos del sector, contribuyendo al desarrollo continuo de la aviación civil.
- Proyecto Genoma, del Ministerio de la Secretaría Nacional de Aviación Civil del Ministerio de Puertos y Aeropuertos (SAC/MPor): la Plataforma Aeropuertos trabaja con el suministro de material genético de especies no identificadas en eventos de colisiones con aeronaves de algunos aeropuertos de la Plataforma Aeropuertos, de los cuales la SAC considera importante tener muestras de estos aeropuertos en su base de estudio.

## Movilidad urbana

GRI 2-6

Las concesionarias de la Plataforma de Movilidad Urbana disponen de canales de atención para el seguimiento de las consultas y reclamaciones de los clientes. Esta labor está centralizada en oficinas de defensoría que analizan las quejas y demandas y, en su caso, las remiten a las áreas respectivas para su actuación. Las reclamaciones se registran en sistemas específicos como KCOM, Sigom y KSAC, que pueden ser auditados (cuando sea necesario) y generan indicadores de seguimiento y consulta para auditorías internas y externas. Los Defensores del Pueblo organizan cursos de formación para los equipos de servicio y realizan encuestas de satisfacción del cliente para identificar puntos de atención y oportunidades de mejora.

Las concesionarias disponen de canales de atención 0800, formulario de Contacto (a través de la página web), correo electrónico y WhatsApp (vía chatbot), y algunas incluso tienen canales específicos. Es el caso de CCR Metrô Bahia, con su Defensor Itinerante y Defensor Activo. La mayoría de las operaciones tienen sus propias redes sociales (normalmente Facebook, Instagram, Linkedin y X), que actúan como interfaz para el primer contacto y reenvían las quejas, reclamaciones y demandas a los canales correspondientes. Los plazos de respuesta varían entre 5 y 20 días dependiendo de la empresa de servicios públicos, con la excepción de las devoluciones y las cuestiones legales.

A lo largo de 2024, la Plataforma llevó a cabo importantes acciones:

**Centro de Formación Especializada – Breaking Brazil en Capão Redondo**

En 2024, ViaMobilidade, operadora de la Línea 5-Lilac, y el Instituto CCR organizaron un evento lúdico para celebrar el mes de la infancia. Hubo varias actividades de entretenimiento y diversión in situ, como toboganes hinchables, castillos hinchables, una piscina de bolas, así como puestos gratuitos con aperitivos, palomitas, algodón de azúcar y perritos calientes.

Además de actividades lúdicas para los niños, ViaMobilidade y el Instituto CCR organizaron la acción Caminos de la Salud, en colaboración con el Proyecto Help. Las familias asistentes tuvieron la oportunidad de recibir atención de voluntarios formados para acoger a personas en situación de riesgo, en una campaña de sensibilización sobre la importancia de la salud mental y emocional.

**Ayuda para programas y proyectos de Caminos hacia la Salud**

Durante el mes de septiembre de 2024, los clientes de las líneas 8-Diamante, 9-Esmeralda, 5-Lila y 4-Amarilla pudieron contar con una edición más del Programa Caminos de Salud y Proyecto Ayuda. Además de controles gratuitos de presión arterial y masajes terapéuticos, en el mes dedicado a la concientización sobre la importancia de la salud mental y emocional - Septiembre Amarillo - los clientes recibieron tarjetas con mensajes de apoyo y motivación preparadas por voluntarios especialmente para llevar mensajes positivos a los clientes de la CCR.

**Día Internacional de las Personas con Discapacidad**

ViaMobilidade Línea 5-Lilac ha anunciado una innovación para facilitar el embarque y desembarque de personas con discapacidad (PCD). A partir de enero de 2025, se implementará un modelo pionero de rampa de fibra de vidrio, diseñado para ofrecer a los clientes una mayor accesibilidad y seguridad. El equipo, un 30% más ligero que las rampas tradicionales, cuenta con superficies flexibles y ajustables, así como con un diseño plegable que simplifica su manejo sin comprometer el funcionamiento de los trenes y las puertas automáticas.

El innovador modelo de rampa de accesibilidad beneficiará a las aproximadamente 3.000 personas discapacitadas transportadas cada mes en la Línea 5-Lilac, que conecta importantes hospitales y centros de tratamiento como la Santa Casa de Misericordia de Santo Amaro, el Hospital do Servidor Público Estadual, el Hospital São Paulo y la Associação de Assistência à Criança Deficiente (AACD).

También como parte del proyecto para ofrecer una mayor accesibilidad y comodidad a las personas con discapacidad o movilidad reducida, ViaMobilidade completó la instalación de tótems de autoservicio en todas las estaciones de la Línea 5-Lilac en 2024. A través de los equipos, los clientes pueden llamar a la Sala de Supervisión Operativa (SSO) para solicitar asistencia.

Existen 34 terminales instalados en los andenes de las 17 estaciones y colocados estratégicamente delante de las puertas destinadas al embarque y desembarque de personas con discapacidad (primer vagón), con el objetivo de facilitar la comunicación en caso de necesidad de apoyo. A través de este dispositivo, es posible solicitar el apoyo de los agentes de servicio y seguridad de la concesionaria siempre que sea necesario.

El equipo también tiene texto en Braille para que las personas con discapacidad visual puedan leerlo, lo que lo hace accesible e integrador.

# Reducción del riesgo climático y huella ambiental

CAPITAL NATURAL | GRI 3-3 Estrategia climática; 3-3 Fiabilidad operativa y experiencia del cliente | SASB TR-RO-110a.2

## Estrategia climática

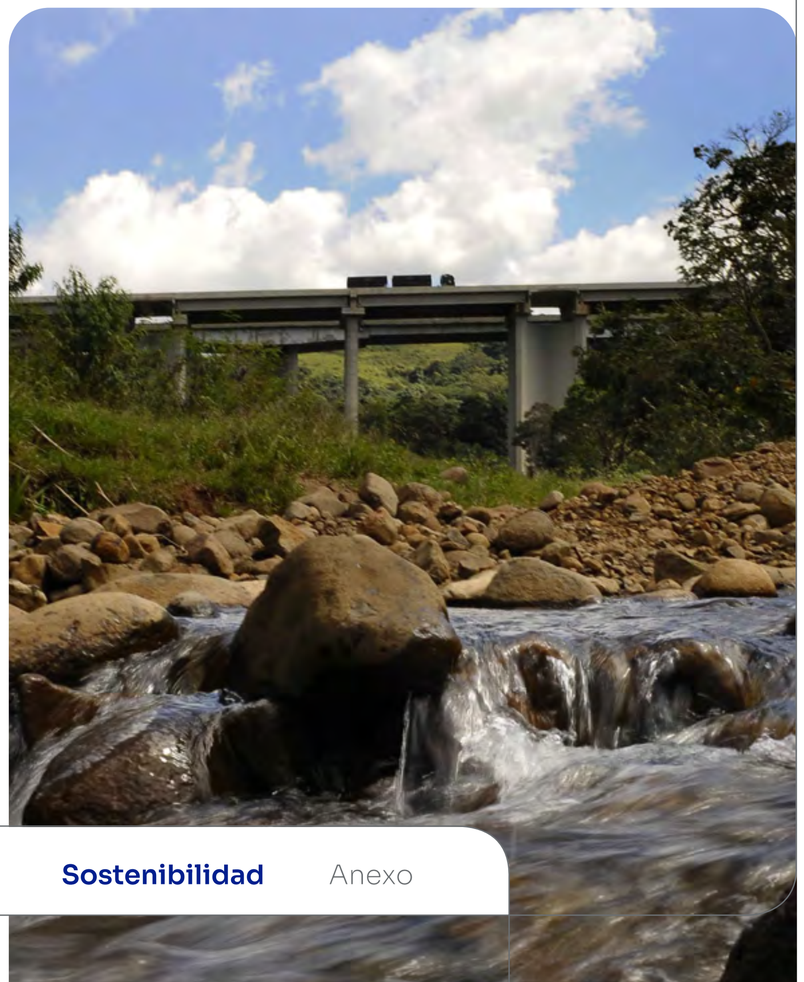
GRI 3-3 Estrategia climática; 201-2 | SASB TR-RO-110A.2

El Grupo CCR tiene una estrategia de cambio climático que se basa en la mitigación y adaptación al clima, con una política específica para guiarla. Los impactos negativos reales y potenciales son las emisiones directas e indirectas de gases de efecto invernadero (GEI) generadas por sus actividades. Por ejemplo, el uso de combustible para vehículos terrestres, el uso de insumos para la construcción, la generación de residuos y de electricidad. Al mismo tiempo, actúa en frentes de movilidad urbana que promueven el uso del transporte público y en el desarrollo de innovaciones y soluciones energéticas que reducen las emisiones y resultan en impactos positivos.

También ha adoptado medidas como inspecciones y controles de mantenimiento preventivo y predictivo en carreteras, autopistas y transbordadores, el uso de biocombustibles en su flota ligera y la generación de energía a través de plantas fotovoltaicas propias, entre otras muchas iniciativas. Los activos gestionados por el Grupo CCR también sufren los impactos negativos del cambio climático, como ocurrió en 2024 en una de las autopistas de su concesión en Rio Grande do Sul, la BR-386, entre Canoas y Carazinho, fue la más afectada y quedó inundada tras los fenómenos meteorológicos extremos de mayo.

La **Política de Cambio Climático** tiene como objetivo establecer compromisos y directrices para gestionar los riesgos, impactos y oportunidades del cambio climático en el negocio del Grupo CCR, así como adaptarse a sus efectos y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en las operaciones. Establece cuatro grandes directrices, transversales a toda la empresa, en línea con el esfuerzo internacional para limitar el calentamiento global a 1,5°C para 2033, tal y como se define en el Acuerdo de París.

Las directrices, detalladas en la página siguiente, son: Gobernanza y Cultura; Mitigación y Adaptación; Integridad y Transparencia; Compromiso y Liderazgo.



# Directrices políticas sobre el cambio climático

## GOBERNANZA Y CULTURA

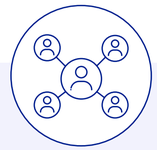
Crear procesos y estructuras de gobernanza que garanticen la aplicación efectiva de la estrategia climática de la empresa. Esto implica integrar los riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático en los procesos de toma de decisiones, así como garantizar que los objetivos y métricas se ajustan continuamente de acuerdo con las normativas nacionales e internacionales. La cultura organizativa debe incorporar la sostenibilidad y la mitigación del cambio climático en las operaciones cotidianas.

## MITIGACIÓN Y ADAPTACIÓN

Evaluar los riesgos climáticos, tanto físicos como transitorios, que podrían afectar al negocio y buscar nuevas oportunidades para reducir las emisiones de GEI y explorar nuevos mercados y tecnologías. La empresa debe comprometerse con sus grupos de interés para comprender mejor los impactos del cambio climático y aplicar medidas de mitigación y adaptación.

## INTEGRIDAD Y TRANSPARENCIA

Garantizar la transparencia en la gestión de sus emisiones de GEI, publicando un inventario anual de las mismas y sometiéndolo a una auditoría independiente. Dar a conocer las normas y políticas relativas al cambio climático a empleados, inversores y otras partes interesadas, fomentando el compromiso y el reconocimiento de las acciones de la empresa en materia de sostenibilidad.



## COMPROMISO Y PROTAGONISMO

Participar activamente en iniciativas y foros intersectoriales sobre el cambio climático para mejorar las prácticas contables y de mitigación de emisiones. La participación en redes e iniciativas como el GHG Protocol, el CDP y el Pacto Mundial de la ONU tiene como objetivo anticipar tendencias, mejorar la estrategia de la empresa y reforzar su papel de liderazgo en la lucha contra el cambio climático, tanto a escala nacional como internacional. reconocimiento de las actuaciones de la empresa en materia de sostenibilidad.

El tema del cambio climático fue uno de los pilares trabajados por CCR a lo largo de 2024. El Grupo CCR entiende la importancia y urgencia del tema, especialmente en su relación directa con el negocio de la empresa, que se prepara constantemente para los desafíos climáticos ante un escenario de incertidumbre, asumiendo el papel de liderar estas discusiones y proponer alternativas, incluso con la autoridad concedente.

En una iniciativa pionera en 2024, el Grupo CCR desempeñó un papel destacado en la creación de una coalición del sector del transporte para la COP-30, con la participación de diversas empresas del sector, representantes de la sociedad civil y asociaciones comerciales. El objetivo de esta alianza es contribuir con el gobierno consolidando la visión de los diferentes actores y desarrollando el plan necesario para hacer frente a los compromisos adquiridos por Brasil en materia de descarbonización del sector del transporte. El movimiento está liderado por el Consejo Empresarial Brasileño para el Desarrollo Sostenible (CEBDS), el Grupo CCR y el Observatorio Nacional de Movilidad Sostenible de Insper. Los resultados de esta alianza serán entregados al gobierno y compartidos con la sociedad para influir en las discusiones y en la elaboración del Plan Climático, representando el fuerte compromiso del Grupo CCR con la agenda climática y con la 30ª edición de la Conferencia de las Partes (COP-30), que se celebrará en Belém (PA) en noviembre de 2025.

## Evaluación del riesgo climático

GRI 201-2

El objetivo principal de la Evaluación de Riesgos Climáticos es analizar los riesgos físicos de los diferentes activos de las plataformas de negocio de CCR (Autopistas, Movilidad y Aeropuertos) y los riesgos de transición que podrían afectar al negocio del Grupo CCR en los horizontes temporales de 2030 y 2050, considerando las recomendaciones del Grupo de Trabajo sobre Divulgación de Información Financiera Relacionada con el Clima (TCFD). Para identificar y evaluar los riesgos físicos, se consideraron los escenarios climáticos del sexto informe de evaluación (AR6) del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC).

El tema del Cambio Climático, incluido en la Matriz de Riesgos Corporativos y en el Diccionario de Riesgos del Grupo CCR, se compone de riesgos físicos y riesgos de transición, en función de su naturaleza, siguiendo las clasificaciones del TCFD.

- Riesgos físicos (crónicos y agudos): se evalúa el aumento de la frecuencia y la gravedad de los fenómenos meteorológicos extremos en las regiones en las que opera el Grupo CCR, considerando los fenómenos meteorológicos relevantes en el contexto de nuestras operaciones, como inundaciones, olas de calor, tormentas, sequías meteorológicas, incendios forestales, fuertes vientos y corrimientos de tierras:

- Riesgos de transición: se evalúan los riesgos en las categorías de Mercado, Reputación, Tecnología y Político y Jurídico. Estos riesgos son relevantes en el contexto de la transición a una economía baja en carbono y podrían afectar a la actividad del Grupo CCR.

Los riesgos del cambio climático mapeados siguen el mismo método de gestión de riesgos aplicado a todos los riesgos corporativos del Grupo CCR, y pueden generar diferentes impactos a corto, medio y largo plazo. Su evolución es seguida a través de informes y evaluaciones por el Comité de Auditoría, Cumplimiento y Riesgos Estatutarios, que actúa de acuerdo con la Política de Gestión de Riesgos.

Los impactos se evalúan de acuerdo con las Dimensiones de Impacto de la Gestión de Riesgos Corporativos de CCR: Financiera, Reputacional, Operativa, Normativa, Salud y Seguridad y Social y Medioambiental. En términos de impacto, también se tiene en cuenta la información sobre la demanda de uso y los ingresos generados por cada activo del Grupo CCR. Para analizar la probabilidad de los riesgos climáticos, se consideran los escenarios climáticos del IPCC (SSP2-4.5 y SSP3-7.0) para los riesgos físicos, y los escenarios NGFS (NDC y Net Zero) para los riesgos de transición y las oportunidades climáticas. Las implicaciones de la aparición de amenazas climáticas en las operaciones se evalúan periódicamente, por tipo de activo, basándose en el diálogo con los puntos focales para una mejor comprensión de la exposición de cada activo a los riesgos climáticos.

En 2024, el riesgo de cambio climático combinado con la ocurrencia de El Niño, influyó en la intensidad de las lluvias en el estado de Rio Grande do Sul y afectó negativamente a las operaciones del Grupo CCR en los siguientes aspectos:

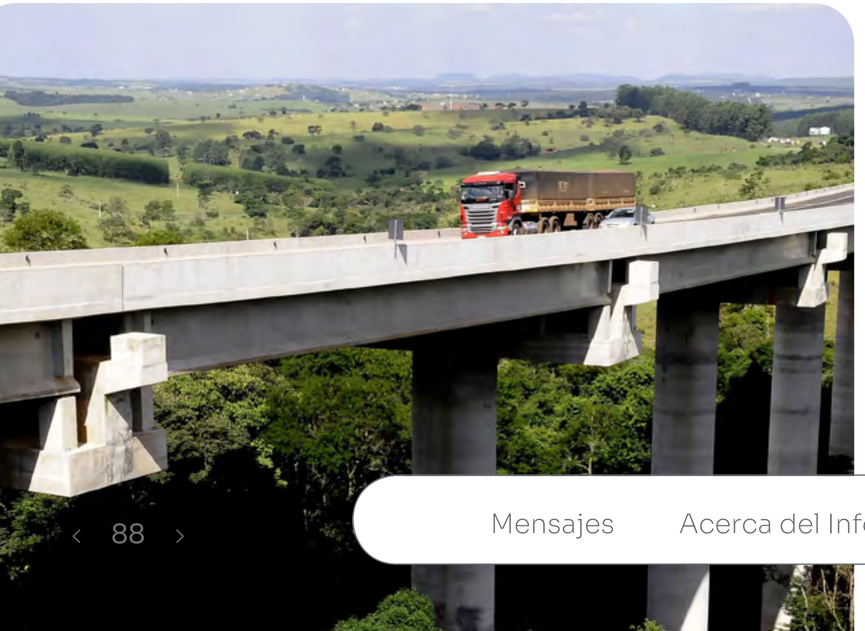
- Impacto en los resultados financieros: los cortes de carretera y las cancelaciones de vuelos en los aeropuertos gestionados por el Grupo CCR tuvieron un impacto significativo en los resultados, incluyendo (a) la reducción de los ingresos debido a la suspensión temporal de las operaciones y a las cancelaciones de vuelos; (b) el aumento de los gastos de asistencia y reparación; y (c) los costes de restauración y recuperación.

- Aumento de los costes de explotación y de las inversiones: las filiales tuvieron que realizar inversiones para reanudar las operaciones suspendidas y llevar a cabo obras para recuperar los tramos de autopista afectados y rehacer los proyectos en curso.

- Normativa adicional: el acontecimiento también puede conllevar normativas medioambientales adicionales y agilizar las autorizaciones, y el incumplimiento de los requisitos puede acarrear multas y otras sanciones.

- Aumento del coste de los seguros: el suceso puede acelerar el aumento del coste de los seguros de las filiales, y éstas podrían no estar en condiciones de obtener seguros para determinados riesgos.

La gestión del riesgo corporativo integrada con el análisis del riesgo climático en diferentes horizontes temporales permite dar una respuesta proactiva a los fenómenos extremos, reforzando la resistencia de la empresa ante las adversidades climáticas.



## Plan de resistencia al cambio climático

GRI 3-3 Estrategia climática, 3-3 Fiabilidad operativa y experiencia del cliente, 201-2| SASB TR-RO-110a.2

Bajo la dirección del Departamento de Seguridad Corporativa y Resiliencia Empresarial, el Grupo CCR ha firmado alianzas de mercado para poner en marcha planes de resiliencia climática de aquí a 2025 ante los frecuentes fenómenos meteorológicos extremos. Esta iniciativa tiene en cuenta la presencia de los activos de la empresa en diferentes biomas y pretende acelerar la búsqueda de soluciones de seguridad y protección para sus clientes.

Estas alianzas incluyen a empresas como Climatempo, el Centro Nacional de Seguimiento y Alerta de Desastres Naturales (Cemaden) y MeteoIA (una start-up tecnológica centrada en el desarrollo de modelos de inteligencia artificial para la predicción de variables climáticas y sus impactos). Ayudarán a cartografiar cada kilómetro de carretera, ferrocarril y zona aeroportuaria e identificar la exposición de estas infraestructuras, emitiendo alertas sobre la criticidad de cada situación, precipitaciones, columnas de humo, incendios, con la información consolidada en tiempo real. Esta iniciativa permite tomar medidas previas y ágiles al inicio de cada incidente, de forma coordinada en toda la empresa, ayudando a los organismos de defensa (como Protección Civil y bomberos) y elaborando planes de acción. El funcionamiento y el análisis se pusieron en marcha a mediados de 2024.

Con la plena aplicación del plan, se instalarán pluviómetros en puntos críticos para un seguimiento continuo y se formarán equipos para hacer frente a catástrofes naturales.

El estudio es estratégico para CCR, ya que permitirá a la empresa evaluar las obras (no urgentes, planificadas, renovaciones importantes, evaluación de activos, etc.), incluido el análisis del impacto en los costes. Actualmente, la evaluación de los aspectos climáticos forma parte del programa de ingeniería y mantenimiento. El área de Resiliencia Empresarial del Grupo CCR también emite alertas por correo electrónico a empleados y clientes en caso de fenómenos meteorológicos más complicados, como tormentas, recomendaciones de seguridad y sobre cómo afrontar una situación determinada, así como consejos prácticos.

En mayo de 2024, Plataforma Rodovias demostró su capacidad de respuesta a las crisis ambientales, reafirmando su compromiso con la seguridad y la continuidad operativa. Un ejemplo llamativo fue la respuesta a las históricas inundaciones que azotaron la región servida por la CCR ViaSul, interconectada a la CCR ViaCosteira, en Rio Grande do Sul. Las fuertes lluvias dejaron parte de la infraestructura viaria sumergida, representando uno de los mayores desafíos climáticos a los que se ha enfrentado la empresa en los últimos años. La agilidad y la preparación de los equipos fueron decisivas para superar este acontecimiento. Las operaciones se restablecieron en un tiempo récord, garantizando los estándares de seguridad y eficiencia.

Además de la respuesta inmediata, la empresa mira hacia el futuro. Con una inversión de 250 millones de reales, se están llevando a cabo proyectos para restaurar la infraestructura de las autopistas BR-386, BR-290 y BR-448, cuya finalización está prevista para el segundo semestre de 2025. Estas obras se guían por la estrategia de hacer que los activos del grupo sean más resistentes al cambio climático. Los proyectos de ingeniería desarrollados para la reconstrucción ya tienen en cuenta las nuevas condiciones climáticas previstas para Rio Grande do Sul en los próximos años, incluyendo una sólida planificación para mitigar los impactos de los fenómenos extremos resultantes de las transformaciones ambientales globales.

Este acontecimiento demostró la capacidad de los equipos para intervenir con agilidad, que es uno de los puntos fuertes del Grupo CCR en la gestión de crisis, restableciendo las operaciones dentro de los estándares previstos. Esta es la segunda vez que los fenómenos meteorológicos afectan a un activo de la CCR. La primera fue en 2022, cuando las fuertes lluvias causaron impactos devastadores en la infraestructura de la autopista Río-Santos (BR 101).

En este contexto, los nuevos contratos federales ya incluyen fondos específicamente destinados a proyectos de resiliencia climática. En el estado de São Paulo, la autoridad concedente también muestra una creciente preocupación por el tema, exigiendo informes detallados sobre las acciones y medidas adoptadas por las concesionarias para que las infraestructuras estén más preparadas para hacer frente a fenómenos meteorológicos extremos. Además, el proceso de aprendizaje continuo ha permitido la implementación de avances significativos en las operaciones, como el uso de indicadores pluviométricos que posibilitan la emisión de alertas preventivas, permitiendo, por ejemplo, el cierre de autopistas con antelación, evitando así accidentes.

Plataforma Aeroportos ha actuado diligentemente con inversiones no obligatorias en el aeropuerto de Pampulha, en Belo Horizonte (MG), para combatir los impactos causados por las fuertes lluvias en la región. En un proyecto de resiliencia climática, tras asumir la concesión, la plataforma adaptó el sistema de drenaje y su entorno, con un proyecto de 15 millones de reales para instalar un sistema de contención de aguas pluviales y adaptar el sistema de drenaje para combatir las inundaciones recurrentes que se producen en la región.

En cuanto al aeropuerto de Foz do Iguaçu, durante las obras de ampliación de la pista realizadas por el antiguo gestor aeroportuario, hubo infraestructuras que no se llevaron a cabo, como la adecuación del sistema de recogida y contención de aguas pluviales en la cabecera. Esta falta de sistema de contención dejaba los terrenos vecinos vulnerables a las inundaciones, por lo que en 2024 se adaptó todo el sistema para que no se produjeran más episodios de inundación en los terrenos vecinos.

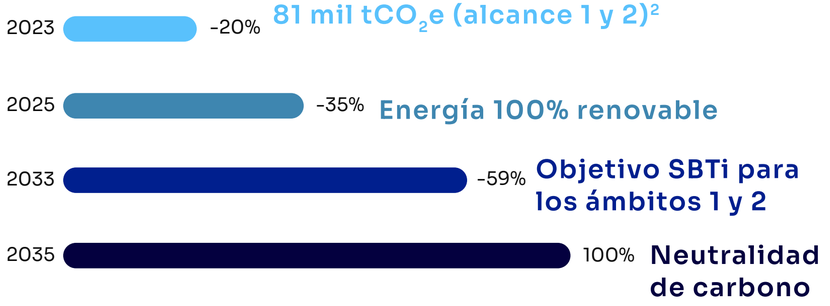
## Plan de descarbonización

GRI 3-3 Estrategia climática; 305-1, 305-2, 305-3 | SASB TR-RO-110a.1

La construcción del Plan de Descarbonización de CCR comenzó en 2021 e implicó el diagnóstico de las emisiones de GEI de las actividades de producción y consumo de energía (alcances 1 y 2) y en su cadena de valor (alcance 3). Además, se analizaron escenarios futuros de emisiones y se identificaron oportunidades de reducción en varios procesos. En 2022, presentó sus objetivos basados en la ciencia para reducir las emisiones de GEI a la Iniciativa de Science Based Targets Initiative (SBTi) y, en 2023, recibió la aprobación de esta iniciativa. Con ello, CCR se convierte en la primera empresa del sector de las infraestructuras del país que asume un compromiso público de descarbonización.

## Neutralidad de carbono en 2035 con VAN positivo

(% Reducción frente a 2019 (año base de los objetivos fijados con SBTi1)




1. No considera los cambios en el uso del suelo como parte de la base de referencia de emisiones aprobada.
2. Emisiones totales: Alcance 1 de unas 75.000 tCO2 y Alcance 2 de unas 6.000 tCO2 en 2023.
3. NBS: Soluciones basadas en la naturaleza.

CARBONO NEUTRO

**Palancas de descarbonización**

- Energía 100% renovable
- Proyectos NBS[3]
- Uso de biocarburantes
- Electrificación de la flota
- Ampliar la reutilización del material asfáltico fresado
- Mejorar la eficiencia de los sistemas de refrigeración

Compensación

El objetivo es reducir las emisiones absolutas de GEI de alcance 1 y 2 en un 59% para 2033 (a partir del año base de 2019) y las emisiones de alcance 3 procedentes de bienes y servicios adquiridos y de actividades relacionadas con el combustible y la energía en un 27% durante el mismo periodo. Además, se centra en implicar a los clientes incluidos en la categoría de emisiones derivadas del uso de los productos vendidos, de modo que el 81% desarrolle objetivos basados en la ciencia para 2026.

Para supervisar la eficacia de las medidas adoptadas, el Grupo CCR utiliza un software para gestionar los indicadores ambientales y el inventario de GEI, con la contribución de los empleados de todas las plataformas para recopilar y registrar datos y pruebas de consumo - el sistema permite un análisis crítico a través de cuadros de mando, herramientas y filtros de información. La empresa también realiza un seguimiento de las iniciativas del proyecto TCFD.

Las emisiones del Grupo CCR se gestionan de acuerdo con la metodología del GHG Protocol. En 2024, el Grupo CCR obtuvo el Sello de Oro del GHG Protocol por undécima vez consecutiva, reforzando su liderazgo en la agenda de sostenibilidad en infraestructuras de movilidad. Este reconocimiento atestigua la calidad y fiabilidad de la información divulgada por la empresa sobre las emisiones de alcance 1 (directas), 2 (electricidad) y 3 (indirectas, cadena de valor) y demuestra su liderazgo en la agenda climática mediante la adopción de las mejores prácticas. El registro público está disponible **aqui**.

## El legado de las aguas

También en 2024, el Grupo CCR realizó la primera compra de créditos de carbono en Brasil registrada en B3, adquiriendo 67.000 toneladas de la metodología Carbonflor de PSA, aplicada en Legado das Águas (SP), la mayor reserva privada de Mata Atlántica de Brasil, gestionada por Reservas Votorantim. Los créditos se utilizarán para compensar las emisiones de alcance 1 del Grupo CCR en los próximos años, con el objetivo de compensar el 8,5% de estas emisiones en 2024. El objetivo es facilitar el acceso a la información sobre proyectos generadores de créditos de carbono y agilizar el proceso de compensación de emisiones de GEI.

## Fomentar el uso del transporte público en los grandes acontecimientos

GRI 2-6

Como empresa de movilidad urbana, la misión del Grupo CCR es animar a la gente a utilizar el transporte público, también como forma de reducir las emisiones de CO2 a la atmósfera y neutralizarlas. Este compromiso se ha reflejado en asociaciones, especialmente en el apoyo a grandes eventos como el Gran Premio de Fórmula 1 de São Paulo y los festivales de música The Town y Lollapalooza.

# Emisiones

GRI 3-3 Estrategia climática; 305-1, 305-2, 305-3 | SASB TR-RO-110a.1

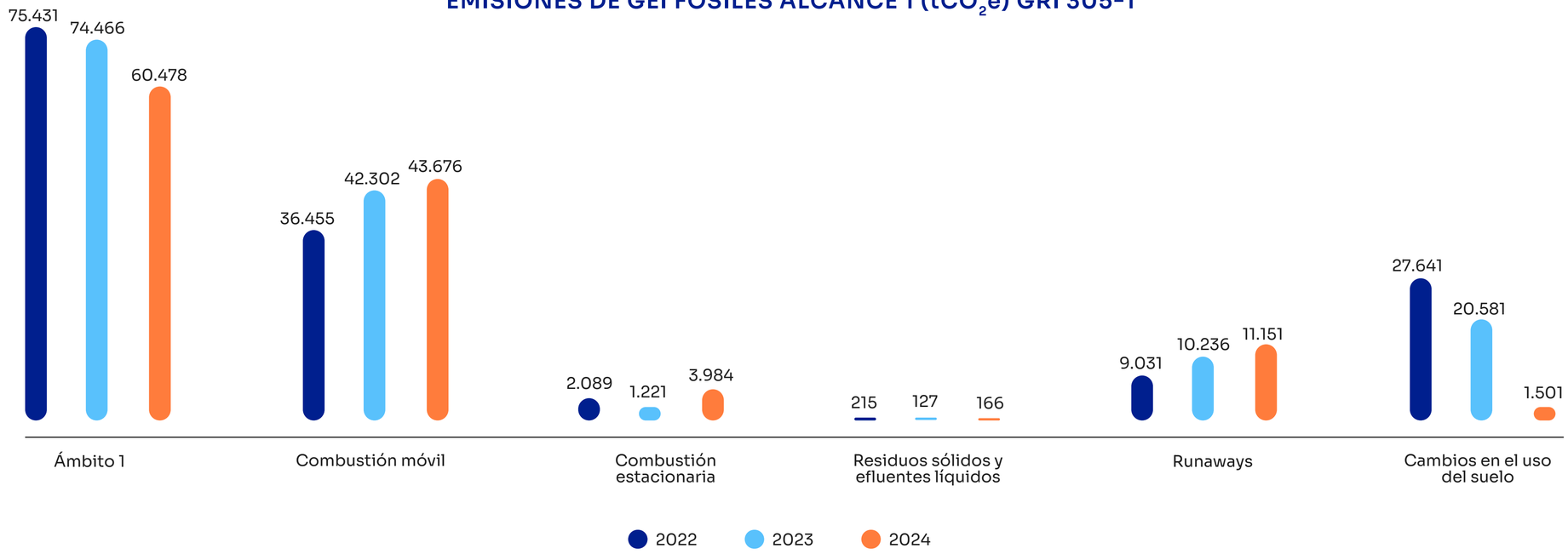
En 2024, las emisiones de GEI de alcance 1, excluidas las emisiones por cambio de uso del suelo, aumentaron en comparación con el año anterior. El crecimiento de la combustión estacionaria se debió al mantenimiento y las obras en CCR ViaOeste y CCR Rodoanel, lo que resultó en un mayor consumo de GLP.

En cuanto a las emisiones fugitivas, el mantenimiento de la infraestructura en el CCR ViaSul (gas R410A) y en las líneas 8 y 9 de ViaMobilidade, cuyo consumo estuvo relacionado con el mantenimiento y el retorno de los trenes al CPTM (gas R407C) contribuyó al aumento de las emisiones en esta categoría.

El aumento del 3,2% en la combustión móvil, que representa el 71,6% de las emisiones de alcance 1 del Grupo CCR, se debe principalmente a la mayor demanda de CCR Barcas.

La reducción significativa de las emisiones de alcance 1 en la categoría de cambio de uso del suelo es resultado de la adaptación de la metodología a las directrices del Programa Brasileño GHG Protocol, que establece que todas las supresiones de vegetación secundaria deben ser consideradas como emisiones biogénicas, por lo que hubo un aumento de estas emisiones y una reducción de las emisiones fósiles en esta categoría.

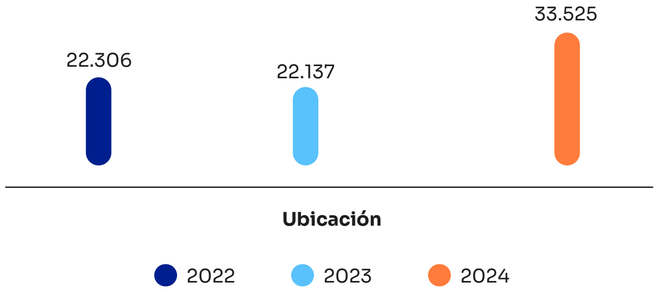
**EMISIONES DE GEI FÓSILES ALCANCE 1 ($tCO_2e$) GRI 305-1**



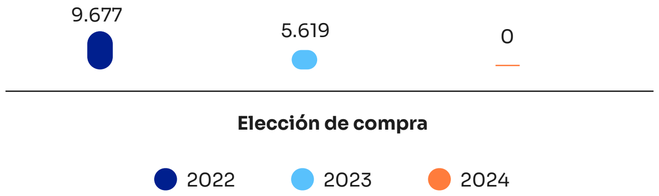
En cuanto al alcance 2, el 79,6% del enfoque de localización procede de la Plataforma de Movilidad Urbana. El aumento de las emisiones se debió a las pruebas de los nuevos trenes durante la explotación comercial, al crecimiento de la demanda de pasajeros y del número de viajes, así como a la implantación del tramo 3 en la Unidad de Metro de Bahía.

Las emisiones de Alcance 2 relacionadas con el enfoque de elección de compra se neutralizaron gracias a la compra de I-REC.

## EMISIONES DE GEI FÓSILES ALCANCE 2 DE LOCALIZACIÓN ($tCO_2e$) GRI 305-2

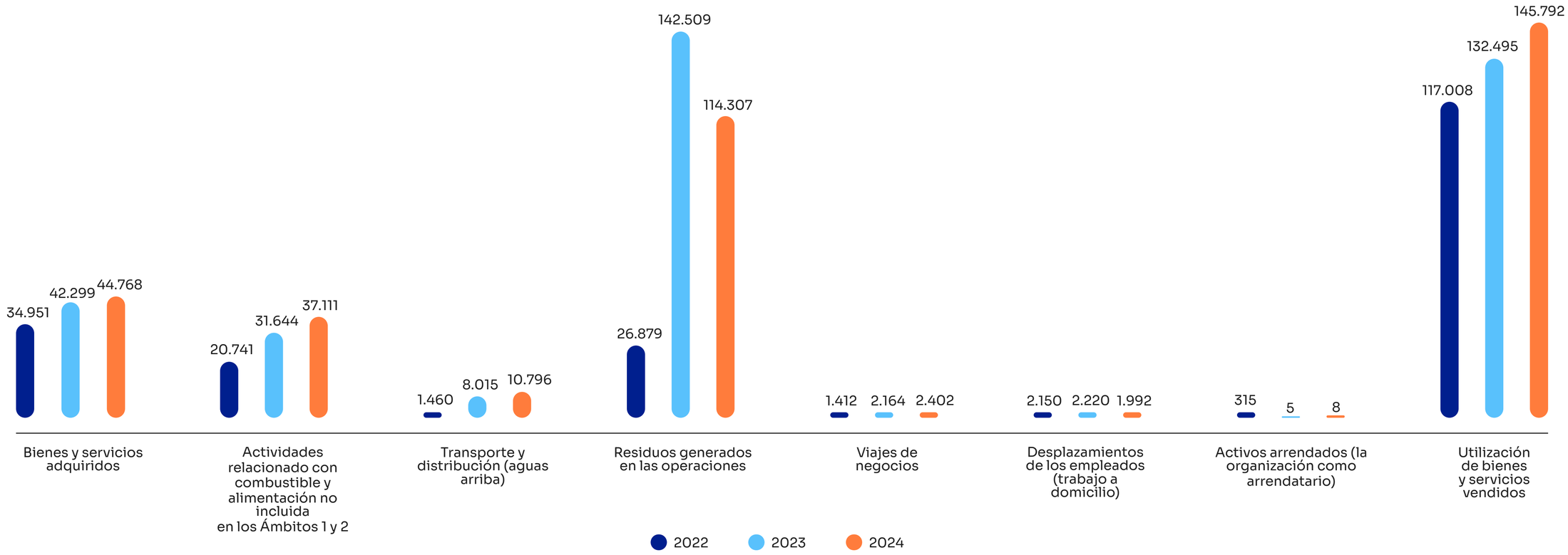



## EMISIONES DE GEI FÓSILES ALCANCE 2 ELECCIÓN DE COMPRA ($tCO_2e$) GRI 305-2



En 2024, las emisiones totales de alcance 3 del Grupo CCR disminuyeron un 1,16% en comparación con el año anterior. Esta disminución se debió principalmente a una reducción del 19,8% en la generación de residuos como resultado de la finalización de las obras de la TIG (Terminal Intermodal de Gentileza) en la VLT Carioca. Durante la implantación de la terminal, hubo grandes movimientos de tierra contaminada, lo que aumentó significativamente los residuos peligrosos generados en 2023.

## EMISIONES DE GEI FÓSILES DEL ALCANCE 3 ($tCO_2e$) GRI 305-3



# Gestión de la energía

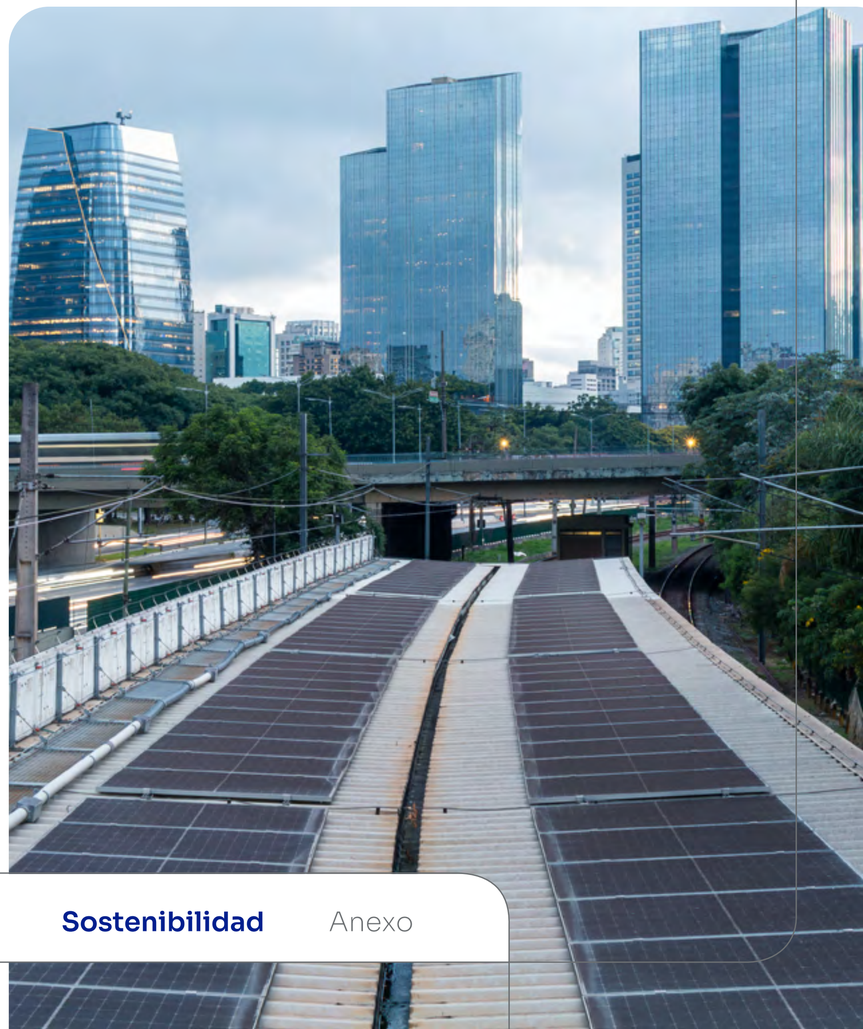
## Eficacia

El Grupo CCR es uno de los 50 mayores consumidores de electricidad de Brasil. La empresa es consciente de que se trata de un insumo crítico para sus operaciones, especialmente para la Plataforma de Movilidad Urbana. Para ello, en los últimos años ha analizado la viabilidad de proyectos de eficiencia energética y autoproducción de electricidad, incluso como potencial negocio adyacente para crear valor adicional. Las Políticas de Cambio Climático y Medio Ambiente sustentan las actividades de la empresa en este ámbito, encaminadas a reducir el consumo de energía (electricidad y combustible). Todos los proyectos de nuevos emplazamientos, así como los estudios de nuevos negocios, tienen en cuenta la eficiencia energética.

Las Plataformas de Autopistas y Aeropuertos utilizan la metodología FEL (Front End Loading) en su gobernanza de gestión de proyectos, que considera la cuestión de la eficiencia energética e hídrica desde el primer momento de la aprobación, cuando se definen el concepto, las directrices, los requisitos y los recursos de los proyectos. La Plataforma de Autopistas cuenta con un centro de eficiencia energética con empleados centrados en generar eficiencia, especialmente en los equipos de mayor consumo, como la iluminación y el aire acondicionado. La empresa también trabaja para formar asociaciones con proveedores que también estén comprometidos con la eficiencia energética.

El Grupo CCR tiene estudios para automatizar las principales disciplinas que envuelven el segmento, como iluminación y climatización, PLCs, aplicación de sistemas IoT (Internet of Things), conexión entre objetos físicos y dispositivos digitales para intercambio de datos (machine learning), además de mantener la funcionalidad de los proyectos implementados con la sustitución de piezas, mantenimiento y reposición de equipos. En las obras de ampliación y reformas significativas, el grupo adopta la premisa de planificar la arquitectura con vistas a la eficiencia térmica y priorizando la iluminación natural y el uso de equipos más eficientes energéticamente. También cuenta con una planificación estratégica a medio y largo plazo que incluye estudios de viabilidad para el uso de cargadores y vehículos eléctricos, automatización, gestión del consumo y adopción de energía fotovoltaica.

Por ejemplo, la Plataforma de Movilidad Urbana implantó una limitación manual de la tracción en las líneas 8 y 9 de São Paulo. En un análisis interno, se observó que la aceleración consumía más electricidad, lo que llevó a la plataforma a definir este limitador, generando un ahorro del 30% de la energía consumida. En la Plataforma de Movilidad Urbana, el 100% de los trenes, metros y tranvías funcionan con electricidad. Además, en las líneas 8 y 9 de São Paulo se ha implantado una solución de eficiencia energética que optimiza el proceso de arranque de los trenes. Aunque este proceso es controlado manualmente por los conductores, la iniciativa ha generado ahorros de hasta el 30% en el consumo de energía.



## Electricidad renovable

En 2024, el Grupo CCR adelantó un año su objetivo de alimentar el 100% de sus operaciones con energía renovable. El objetivo se alcanzó mediante una triple estrategia:

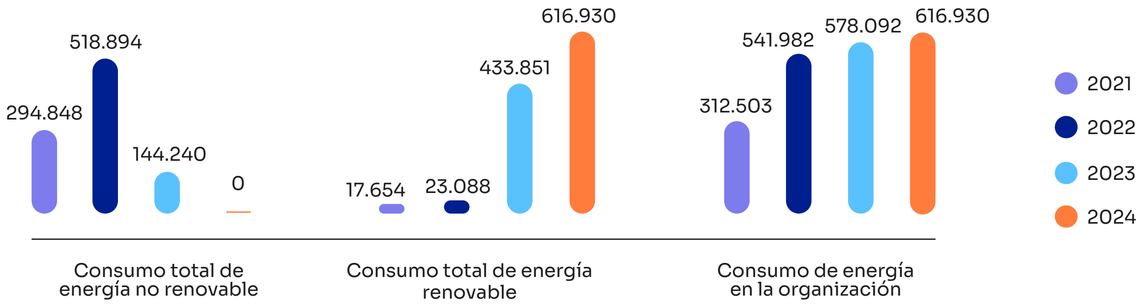
1. Inversiones en centrales solares en el modelo de generación distribuida;
2. Migración de sus activos al mercado libre asociada a la firma de contratos de compra de energía renovable;
3. Adquisición de certificados de energía renovable (I-REC), que garantizan el origen renovable de la energía consumida.

En línea con su estrategia de sostenibilidad y optimización de costes, el Grupo CCR ha firmado un contrato de 10 años con EDP para suministrar energía solar en un modelo de generación distribuida compartida en peajes y puntos de apoyo a los usuarios del Sistema Anhanguera-Bandeirantes (SP), una de las principales autopistas de Brasil gestionada por CCR AutoBAn. La energía, procedente de plantas fotovoltaicas ubicadas en los municipios de Iperó, Pirangi y Leme (en el interior de São Paulo), abastecerá a 58 unidades de consumo, como peajes y puntos de apoyo. Además, las concesionarias CCR ViaCosteira, CCR ViaRio y CCR ViaSul inyectaron aproximadamente 2.173 MWh de energía renovable en sus unidades de consumo beneficiarias a través de la generación fotovoltaica.

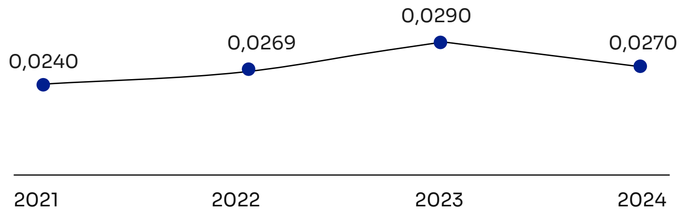
El Grupo CCR ya ha adoptado la práctica de que todos los nuevos contratos de energía en el mercado libre cuenten con certificados de energía renovable. Las operaciones de tren, metro y tranvía gestionadas por la Plataforma de Movilidad Urbana ya están en el mercado libre, al igual que parte de la demanda de las concesiones de la Plataforma de Autopistas y Aeropuertos. En 2024, la empresa adquirió aproximadamente 600.000 certificados de energía renovable (I-REC) para compensar la parte de energía comprada a distribuidores y contratos de energía convencional.

Además, el Grupo CCR firmó un acuerdo con Neoenergia para la autoproducción de energía eólica en el Nordeste, convirtiéndose en socio de tres plantas del complejo eólico Neoenergia Oitis, situado en Piauí. La energía generada por los parques eólicos cubrirá más del 60% de la demanda actual de la empresa.

### CONSUMO ENERGÉTICO (MWh)




### INTENSIDAD DE CONSUMO DE ENERGÍA ELÉCTRICA (MWh/INGRESO OPERATIVO BRUTO)



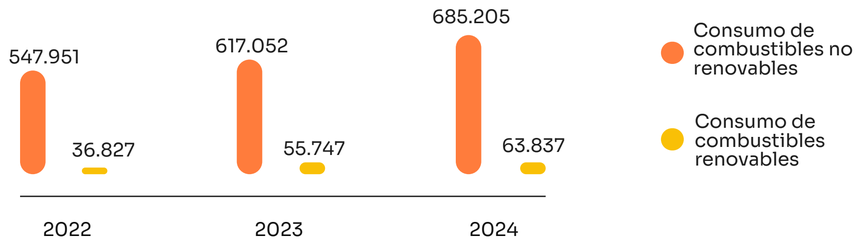
## Biocarburantes

El Grupo CCR se ha comprometido a utilizar etanol como combustible para su propia flota de vehículos flexifuel. En 2024, superamos ligeramente el objetivo del 92%, alcanzando una tasa del 92,4%. Las principales acciones llevadas a cabo se centraron en la comunicación y en la puesta a disposición de una plataforma de BI para el seguimiento del indicador, que proporciona información sobre el progreso del objetivo y el bloqueo de las tarjetas para que solo acepten etanol. Además, iniciamos un estudio con un distribuidor de combustible para aumentar la red en la región sur, ya que allí no hay suministro de etanol en todas las gasolineras.

La Plataforma de Aeropuertos participa en la alianza con Conexão Sustainable Aviation Fuels (SAF), un foro informal que pretende reunir a actores públicos y privados para identificar y elaborar propuestas y soluciones que permitan al sector de la aviación brasileña descarbonizarse mediante el uso de SAF, en línea con el objetivo aspiracional a largo plazo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), organismo de las Naciones Unidas del que Brasil es miembro, de alcanzar cero emisiones netas de carbono en la aviación internacional para 2050.

Conexão SAF busca promover un debate continuo y estructurado para identificar los desafíos técnicos, regulatorios, fiscales, productivos y logísticos para la producción y el consumo de SAF en Brasil, proponiendo alternativas e iniciativas para que estos combustibles sean económicamente viables.

**CONSUMO DE COMBUSTIBLE (GJ)**



## Vehículos eléctricos

En cuanto al uso de vehículos eléctricos, la Plataforma de Aeropuertos utilizó un autobús eléctrico, mientras que Rodovias transformó la base del kilómetro 14 de la Carretera Anhanguera en la primera en ser operada con vehículos 100% eléctricos, además de realizar una inspección y un rescate con un cabrestante eléctrico ligero. La Plataforma también realizó dos inspecciones híbridas, en MSVia y RioSP, que ayudaron a reducir el consumo de diésel.

# Gestión medioambiental

En el Grupo CCR, el análisis y validación para la implantación de proyectos en todas las Plataformas tiene en cuenta las interferencias medioambientales, de acuerdo con la legislación medioambiental y la normativa aplicable para la obtención de licencias y las debidas compensaciones.

La Política Medioambiental también establece acciones para prevenir la contaminación y proteger la biodiversidad, además de indicar que la evaluación y gestión sostenible de los recursos naturales debe mitigar los impactos negativos previstos.

En la Plataforma de Carreteras, durante el proceso de concesión de licencias, se estudian los impactos generados por las obras de ampliación, que pueden clasificarse en

- Impacto bajo/medio: obras de ajuste de dispositivos, carriles adicionales dentro del derecho de paso, ajustes de accesos, pasarelas, etc.)
- Obras de gran impacto: obras de duplicación, implantación de nuevos dispositivos, implantación de vías marginales, etc.).

El seguimiento del cumplimiento de los requisitos ambientales, concretamente en lo que se refiere a licencias ambientales y autorizaciones de supresión de vegetación, tanto de explotación como de obra, requirió una intensa dedicación a lo largo de 2024, con la gestión de más de 70 licencias ambientales concedidas y en vigor, con diversos condicionantes ambientales y compensaciones anejas.

En la Plataforma de Aeropuertos, el control del cumplimiento de los requisitos ambientales, concretamente en lo que se refiere a las licencias ambientales de explotación y obras, también requiere una intensa dedicación, destacando la gestión de las más de 180 licencias concedidas y en vigor, que suponen más de 2.000 condicionantes ambientales de obligado cumplimiento.

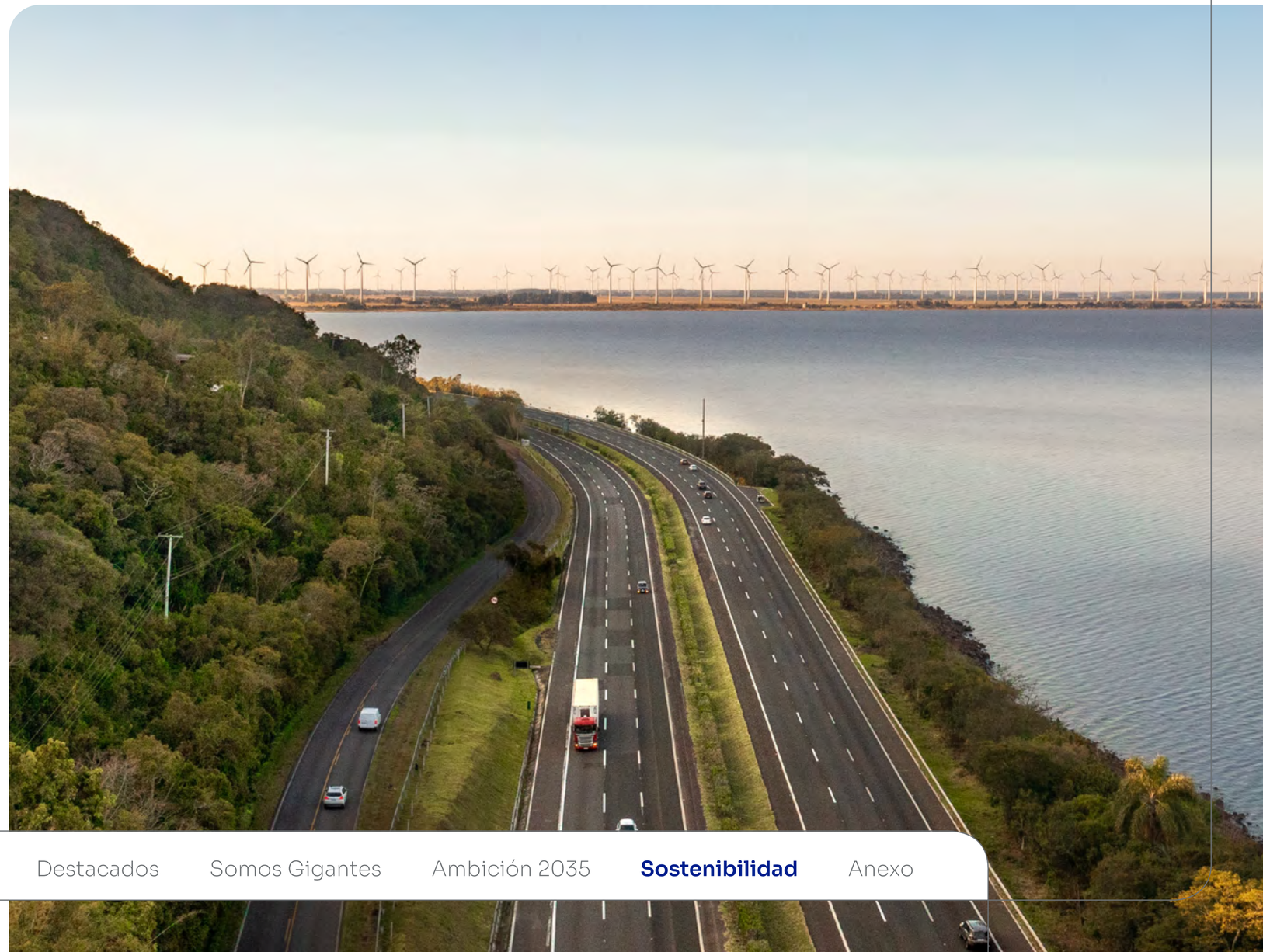
Durante el proceso de gestión ambiental de las obras, se registraron un total de 634 incidentes ambientales, el 20% de los cuales se están tratando actualmente para cerrar las no conformidades, corrigiendo debidamente las situaciones e implantando las acciones correctivas necesarias. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos para mitigar los impactos, se identificaron efectos negativos causados por el aumento de las infraestructuras en el aeropuerto de Londrina. Las obras de construcción del nuevo patio cerca de las viviendas han afectado directamente a la calidad de vida de las personas que viven cerca del aeropuerto, como emisiones de ruido, polvo y mucho movimiento de tierra. Plataforma Aeroportos se compromete a mitigar lo antes posible los impactos causados por la nueva infraestructura.

La gestión ambiental en Plataforma Mobilidade se lleva a cabo mediante el cumplimiento de las condiciones ambientales de las licencias de instalación y explotación, así como mediante la adopción de buenas prácticas de control ambiental incluso en aquellos proyectos no sujetos a licencia específica. En las obras de implantación, además del seguimiento realizado por el equipo de medio ambiente, existe una supervisión realizada por una consultoría especializada, garantizando el estricto cumplimiento de las normas y procedimientos ambientales en todas las fases de las obras.

La gestión ambiental en las concesiones - ViaSul, ViaCosteira, AutoBAn, ViaOeste, Rodoanel, SPVias, MSVia, RioSP, ViaQuatro y ViaMobilidade Línea 5 - están certificadas por la norma ISO14001/2015, atestando las mejores prácticas ambientales.

Además, existe un proceso continuo de cualificación de las empresas constructoras a través de talleres, entre los que destacan el taller de Gestión de Residuos de la Construcción (del PGCCR al CDF) y los centros de Dudas Medioambientales, que permiten a las empresas asociadas consultar al personal técnico de CCR, promoviendo un entorno de aprendizaje y mejora continua.

El Curso Básico de Medio Ambiente se impartió a los empleados internos que trabajan en primera línea de las obras, con el objetivo de aumentar su concienciación sobre el medio ambiente y promover una participación y cualificada en el control medioambiental de las obras. Otra iniciativa importante son las reuniones del Comité de Medio Ambiente, en las que todos los meses el equipo de medio ambiente se reúne con las empresas constructoras para discutir las acciones emprendidas, debatir las no conformidades registradas y compartir buenas prácticas. Gracias a estas acciones, hemos conseguido reducir el número de no conformidades medioambientales en torno al 90%. Para mitigar el impacto ambiental de las obras, invertimos en proyectos de restauración forestal, con más de 23 hectáreas ya plantadas.



# Impacto en la biodiversidad

GRI 304-2, G4 AO9

En 2024, el Grupo CCR participó en la COP-16 sobre biodiversidad en Cali, un evento titulado “Paz en la Naturaleza”, celebrado en Colombia, en el que se abordaron cuestiones críticas relacionadas con la conservación de la biodiversidad y el desarrollo sostenible, incluidos los objetivos para proteger los ecosistemas y las especies en peligro de extinción. En el evento, se mencionó a CCR y a otras empresas que han suscrito el compromiso con la biodiversidad del Consejo Empresarial Brasileño para el Desarrollo Sostenible (CEBDS), reforzando el compromiso del Grupo y la importancia del tema.

Además, con motivo del Día del Árbol, celebrado el 21 de septiembre, el equipo de Medio Ambiente de Plataforma Rodovias Ingeniería distribuyó más de mil lápices semilleros de especies autóctonas en diversas unidades del Grupo CCR. También se realizaron actividades de plantación y de educación ambiental en las que participaron niños de 4 a 12 años de las escuelas municipales ubicadas a lo largo de los tramos de autopista gestionados por la empresa.

Además, el año vio el inicio, para la Plataforma de Autopistas, de la evaluación de impactos, dependencias, riesgos y oportunidades siguiendo la metodología propuesta por el TNFD - Task Force on Nature Financial Disclosure llamada Leap - Localizar, Evaluar, Valorar, Preparar. Esta iniciativa sustentará las acciones de la empresa y la adopción de Soluciones Basadas en la Naturaleza (SBN) como medida para compensar los impactos del negocio.

Plataforma Aeroportos es signataria del Proyecto del Tratado de Buckingham, dirigido por la ONG United for Wildlife, organización que trabaja en la lucha contra el tráfico de animales salvajes y presidida por el Príncipe Guillermo. Los aeropuertos de Navegantes (SC) y São Luiz (MA) realizaron limpiezas de playas con repercusión positiva en los medios de comunicación.

La Instrucción Normativa de Biodiversidad, actualmente en proceso de aprobación, define directrices claras para la gestión de las cuestiones socioambientales, buscando minimizar los impactos sobre la biodiversidad en todas las unidades de negocio. Válida para todas las Plataformas, esta iniciativa está alineada con los procesos de gobernanza de la empresa, reforzando su compromiso con la sostenibilidad.

**Carreteras**

La Plataforma de Carreteras cuenta también con el Plan Director de Restauración Forestal y el Procedimiento de Restauración Forestal de Carreteras, que tienen como objetivo orientar las acciones de compensación ambiental a través de la restauración forestal. Estos instrumentos establecen procedimientos, metodologías, responsabilidades, criterios de seguimiento y cumplimiento de los instrumentos legales aplicables, garantizando un enfoque estructurado y eficiente.

La Plataforma reconoce y actúa para mitigar los posibles impactos ambientales generados por sus operaciones. Entre los principales impactos se encuentran:

- Derrame de productos químicos: Este riesgo se mitiga mediante la aplicación del Plan de Actuación en Emergencias y el Programa de Gestión de Riesgos (PAE/PGR), que garantizan respuestas rápidas y eficaces en situaciones de emergencia.
- Reducción de especies: Durante las obras de construcción, se puede talar la vegetación, afectando a árboles de especies exóticas, autóctonas, inmunes a la tala, protegidas o en peligro de extinción. En estos casos, la empresa adopta prácticas de miti-

gación y compensación medioambiental para reducir los impactos negativos.

- Intervenciones en áreas sensibles: Algunas obras pueden implicar intervenciones en unidades de conservación o Áreas de Preservación Permanente (APP). En estas situaciones, se aplican rigurosas acciones de planificación, mitigación y seguimiento, siguiendo las normas legales y reglamentarias aplicables.

Todas las obras de ampliación pueden generar impactos temporales (erosión, colmatación de recursos hídricos, contaminación de suelos y recursos hídricos o molestias a la población por generación de ruidos), para los que se adoptan medidas de mitigación y control (medidas de contención de sedimentos, protección contra procesos erosivos, control de ruidos y vibraciones, gestión de residuos sólidos y efluentes líquidos) e impactos definitivos (pérdida de arbolado local) para los que se prevén medidas de compensación (programas de restauración forestal). En funcionamiento, la plataforma ha cartografiado zonas protegidas. Sin embargo, en 2024 sólo se realizaron las intervenciones necesarias para la ampliación de las autopistas, y las acciones de mitigación se están llevando a cabo simultáneamente a las obras. Los equipos siguen avanzando en la evaluación de riesgos y oportunidades de los que se podrá informar en 2025.

Los impactos positivos identificados por los equipos de la Plataforma Rodovias son la plantación y/o regularización de terrenos de Unidades de Conservación (UC) para compensar los impactos ambientales causados por las supresiones vegetales y las intervenciones durante las obras.

Cuando así lo exige la agencia medioambiental, la fase de supresión de la vegetación va acompañada de un equipo de fauna con el objetivo de rescatar y ahuyentar a la fauna local. En algunas obras de ensanche, se instalan pasos de fauna para facilitar el tránsito de animales entre los fragmentos de bosque que atraviesan las autopistas. Estos pasos son supervisados por el equipo de operaciones de las concesionarias para determinar su eficacia y comprobar qué especies de animales los utilizan.

Durante las obras, se tala la vegetación de árboles autóctonos, protegidos, en peligro de extinción y exóticos, y en algunos casos los árboles se talan en zonas protegidas y en APP. Tras la intervención, se restaura la zona de acuerdo con las directrices de los organismos medioambientales. Preferiblemente, siempre que sea posible, se utilizan técnicas para mantener la permeabilidad del lugar.

GRI 304-3

En 2024, CCR Rodovias llevó a cabo nueve Proyectos de Compensación Ambiental, que totalizaron la restauración y regularización de 392,29 hectáreas y realizó el seguimiento y mantenimiento de 287,88 hectáreas de proyectos ya implantados. Del total de proyectos realizados en el año, 368,5 hectáreas fueron compensadas a través de la Regularización de Tierras de Unidades de Conservación en los estados de Rio Grande do Sul, Santa Catarina y Rio de Janeiro, que consiste en la regularización de los territorios de las Unidades de Conservación, contribuyendo a la conservación de estas áreas de gran importancia ambiental y a la protección de la biodiversidad.

CCR MSVia también apoyó las acciones de la Fundación Neotrópica do Brasil en el Proyecto de Preservación del Loro Verdadero, que tiene como objetivo conservar la especie en la naturaleza e intensificar la lucha contra el tráfico de animales, con énfasis en los polluelos de loro, proporcionando protección y favoreciendo la cría en lugares seguros en los biomas del Cerrado y de la Mata Atlántica en Mato Grosso do Sul.

**Aeropuertos**

Los aeropuertos operados por CCR son activos clasificados como infraestructuras de transporte, instalados, es decir, consolidados en el medio ambiente. Todos los aspectos de sus actividades que pueden tener un impacto positivo o negativo en la biodiversidad siguen las directrices establecidas en la Instrucción Normativa de Biodiversidad del Grupo CCR. Los impactos significativos directos e indirectos sobre la biodiversidad se separan en dos fases:

- Obras: durante las obras que tuvieron lugar en 2023 y 2024, se alteró el entorno debido a la necesidad de ampliar zonas operativas, como la terminal de pasajeros, los patios de aeronaves y otros equipamientos. Esto requirió la eliminación de vegetación y el movimiento del suelo. Así, los impactos relacionados con la biodiversidad durante el período de obras fueron:
    - Componente impactado: fauna terrestre (Avifauna, Herpetofauna y Mastofauna) y reducción de la cobertura vegetal;
    - Caracterización del impacto: supresión de la vegetación y desbroce del terreno (eliminación de la tierra orgánica) y desplazamiento de la fauna existente en el lugar.
- Operación: la naturaleza de los impactos está relacionada con la posible reducción de especies por colisión con la fauna y la generación de ruido, impactos negativos, mitigables, locales y reversibles que son gestionados por CCR a través de sus programas de Gestión del Riesgo Faunístico y Gestión del Ruido Aeronáutico.
- También se producen impactos sobre la flora cuando árboles aislados o fragmentos pueden suponer un riesgo para la operación por ser obstáculos situados en la zona de transición y protección del proceso de aterrizaje y despegue de las aeronaves, por interferir con las antenas de los sistemas de comunicación y radar de las aeronaves, como las luces Papi y balizas, y por estar cerca de vallas, muros de propiedad o zonas que puedan poner en peligro la seguridad patrimonial del aeropuerto.

El impacto sobre la fauna terrestre es de naturaleza negativa, ya que implica la pérdida de individuos, molestias y estrés sobre la fauna silvestre. Su origen es directo, ya que se deriva de las actividades de implantación, como la supresión de la vegetación, el ruido provocado por el movimiento de maquinaria y vehículos, las actividades de obra civil y los movimientos de tierra. La duración de este impacto es permanente, ya que la zona suprimida no se recompondrá, y los individuos que puedan perderse no se recuperarán, teniendo en cuenta la variabilidad genética de la población. Pero también es temporal, ya que las actividades de la obra no son permanentes. Las especies de aves nativas más comúnmente afectadas, vinculadas al ambiente periurbano y urbano (principalmente asociadas a los atractivos del entorno del aeropuerto) son el quer-quero, el carcará, el urubú y los columbiformes.

La espacialización es principalmente local, considerando la zona de construcción, donde la perturbación es mayor. Sin embargo, también puede considerarse dispersa, ya que la fauna ahuyentada emigrará a otros lugares donde pueda ejercer una mayor presión competitiva. Este impacto es reversible, ya que, si cesan las actividades de implantación y explotación, el impacto deja de producirse. Recordemos que, considerando la pérdida de hábitat, su duración es permanente, irreversible y localizada en el área del proyecto.

En cuanto a la flora, teniendo en cuenta la fase del impacto durante la ejecución y la explotación, su origen es directo e indirecto, con duración permanente, temporalidad indeterminada, impacto local, irreversible, magnitud y relevancia medias, con importancia media. La vegetación impactada es autóctona en fragmentos de fase inicial o secundaria media, vegetación exótica en fragmentos y árboles aislados autóctonos y exóticos.

Otro posible impacto negativo sobre la biodiversidad es el vertido de productos químicos o aceites lubricantes, combustibles en la zona de estacionamiento de aeronaves o aparcamientos, para lo que se adoptan medidas de control y contención, utilizando el material de emergencia ambiental puesto a disposición de todos los aeropuertos y, en caso de vertido, se activa el Plan de Emergencia Aeroportuaria.

El impacto positivo sobre la biodiversidad es la compensación medioambiental por toda la vegetación talada, la recuperación de los CCE en el interior de los aeropuertos, las obras de drenaje para preservar el suelo y evitar la erosión y las obras para evitar las inundaciones en las zonas adyacentes al aeropuerto. Además, la gestión de la fauna se lleva a cabo en el aeropuerto con la adopción de técnicas operativas y de control para reducir el número de colisiones entre fauna y aviones, atropellos y otros.

En 2024 no se llevaron a cabo en el aeropuerto de BH obras que pudieran tener un impacto en la alteración del medio ambiente, ni actividades de supresión de plantas o de movimiento de suelos. Tampoco hubo impactos significativos durante las operaciones del aeropuerto. El riesgo de colisión con la fauna se mitigó mediante el Programa de Gestión de Riesgos para la Fauna (PGRF), y se controló la generación de ruido, que se mantuvo dentro de los límites permitidos

**Movilidad urbana**

En los contratos de concesión de movilidad, no existen impactos ambientales significativos sobre la biodiversidad asociados a las obras de explotación, mantenimiento e implantación. Las obras previstas en los concursos públicos consisten básicamente en mejoras de las instalaciones existentes, remodelaciones y ampliaciones de andenes. En todos los servicios se aplican medidas paliativas para minimizar los posibles impactos ambientales y se cumplen estrictamente las medidas compensatorias exigidas por la legislación ambiental.

Las operaciones de metro-ferrocarril urbano en entornos densamente poblados contribuyen significativamente a la movilidad sostenible al reducir las emisiones de gases contaminantes y fomentar el uso del transporte público. Este modo de transporte ofrece una alternativa eficiente y menos contaminante a los vehículos individuales, mejorando la calidad del aire y la salud pública.

En la División Sur (Mangaratiba, Ilha Grande y Angra dos Reis) existe un tramo de travesía de transbordadores preservado desde el punto de vista medioambiental. Por ello, la empresa adopta una serie de medidas de control medioambiental, como el mantenimiento preventivo y predictivo sistemático de buques e instalaciones.

También se imparte formación para hacer frente a emergencias relacionadas con derrames de hidrocarburos, que puede activarse como medida correctiva en caso de accidente. Para ello, existe un Plan de Emergencia Individual (PEI), que establece las acciones a seguir en cualquier situación de emergencia por vertido de hidrocarburos y define las funciones de los componentes de la Estructura Organizativa de Respuesta (EOR) y los recursos necesarios, así como los procedimientos para llevar a cabo las acciones de respuesta ante vertidos de hidrocarburos en el mar. Además, todas las operaciones del Grupo CCR cumplen las normas medioambientales y las condiciones de la licencia de explotación.

En los contratos de concesión de la Plataforma de Movilidad Urbana tampoco existen impactos ambientales significativos asociados a las obras de explotación, mantenimiento e implantación. Las obras previstas en las licitaciones consisten básicamente en mejoras de las instalaciones existentes, reformas y ampliaciones de la plataforma y aunque pueden generar algunos impactos ambientales locales, como ruido, supresión de plantas y generación de residuos, se aplican todos los controles ambientales necesarios y se realizan plantaciones compensatorias. Las operaciones ferroviarias tienen lugar en entornos muy antropizados.

En el transporte marítimo, este escenario también se repite. Cada operación se lleva a cabo cumpliendo plenamente los requisitos legales, adoptando las mejores prácticas de protección medioambiental combinadas con un riguroso sistema de mantenimiento correctivo, preventivo y predictivo de los buques.

# Gestión de residuos y economía circular

El Grupo CCR actúa de acuerdo con la legislación vigente en los ámbitos federal, estatal y municipal y en consonancia con la Política Nacional de Residuos Sólidos (PNRS), que prevé la reducción de los residuos reciclables enviados a los vertederos, entre otras acciones, así como el seguimiento de las 5R - Rechazar, Repensar, Reducir, Reutilizar y Reciclar - en toda la cadena de valor.

Para ello, trata de mitigar los posibles riesgos generados durante el envasado y la eliminación de los residuos y de evaluar las oportunidades de valorización de los residuos: reutilización, recuperación y reciclaje. Sus unidades realizan la gestión de residuos basándose en las directrices del Plan de Gestión de Residuos Sólidos (PGRS) y, según los casos, también cuenta con un Plan de Gestión de Residuos Sólidos Sanitarios (PGRSS) y un Plan de Gestión de Residuos de la Construcción (PGCCR).

**Carreteras**

En todas sus operaciones, Plataforma Rodovias asume la responsabilidad de proteger los recursos a través de la conservación, el reciclaje, la regeneración y la restauración. Algunas autopistas cuentan con programas y prácticas orientadas a la economía circular, siendo las principales:

- Reciclaje funcional: Proceso de recuperación de materiales para su propósito original o para otros fines, como el pavimento de asfalto regenerado (RAP), reciclable a partir de residuos de la construcción.
- Reutilización: Mediante la modificación en nuevos materiales de mayor calidad y funcionalidad, como la reutilización de uniformes en maletas, bolsas y residuos de vehículos, y el uso de subproductos de otros procesos de fabricación y sus correspondientes cadenas de valor se utilizan como materias primas para fabricar nuevos productos, como el RAP, mencionado anteriormente.
- Remanufacturación: Reconstrucción de un producto sustituyendo sus componentes defectuosos por otros reutilizables, como la venta de chatarra y productos electrónicos.

Durante las obras de ampliación de nuestras autopistas, también promovimos la economía circular mediante formación con nuestros proveedores y acciones prácticas, lo que permitió evitar la eliminación de más de 60.000 toneladas de residuos en vertederos, así como reutilizar el 38% del RAP, es decir, 245.000 toneladas de este material se reutilizaron en nuestras actividades.

## Reutilización de fresados de asfalto

Los pavimentos asfálticos están diseñados para satisfacer las necesidades de desplazamiento de los usuarios con unos niveles adecuados de seguridad, confort y economía y duran entre 10 y 12 años, dependiendo de las condiciones de tráfico y climatológicas. Después de este período, es necesario someterlo a procesos de restauración, que generan un subproducto conocido como pavimento asfáltico fresado o regenerado (RAP). Este material puede ser reutilizado de diversas formas en procesos de reciclado debido a sus características mecánicas. El reciclaje de pavimentos asfálticos mediante la reutilización del material fresado viene evolucionando en todo el mundo y también en Brasil, especialmente ante la necesidad de reducir el consumo de recursos naturales, energía y la emisión de contaminantes al medio ambiente.

Es posible reutilizar el 100% del material fresado en frío para restaurar bases y subbases de pavimentos estabilizándolo con agentes cementantes (cemento Portland, cal hidratada), materiales asfálticos (emulsión asfáltica y betún espumado) o una combinación de estos insumos. El Grupo CCR lleva 15 años reutilizando RAP en diferentes autopistas.

Plataforma Aeroportos, por su parte, reutiliza el 100% de los residuos fresados de las Pistas de Aterrizaje y Despegue (PDD) en sus propias infraestructuras, aportando beneficios económicos y medioambientales. El RAP generado en el proceso de recuperación y mantenimiento de los pavimentos aeroportuarios es un material de gran valor económico y calidad, pudiendo ser utilizado en las carreteras internas de los aeropuertos y empleado en la implantación de vías de acceso y circulación de vehículos en el área operativa de los aeropuertos, proporcionando una solución de ingeniería sostenible. Otra alternativa de reutilización del RAP es en la producción de nuevo hormigón asfáltico en caliente para uso en revestimientos asfálticos. En este caso, el porcentaje de asfalto fresado reciclado oscila entre el 10% y el 30%.

En 2024, se inició un proyecto de investigación en colaboración con USP con el objetivo de evaluar las diferencias entre RAP más y menos oxidado y su influencia en las mezclas asfálticas, la producción de mezclas con altos contenidos de RAP y la necesidad o no de aditivos rejuvenecedores, y cuáles de estos tipos de aditivos producen los mejores resultados. Se trata de un proyecto de investigación de 42 meses de duración que también analizará los aditivos cálidos para el mecanizado de mezclas asfálticas a temperaturas más bajas.

**Aeropuertos**

En 2024, Plataforma Aeroportos destacó la economía circular en sus obras y procesos operativos, recibiendo el reconocimiento como operador aeroportuario con prácticas sostenibles con el premio Green Airports, promovido por Airport Council International (ACI). El objetivo del proyecto fue revitalizar equipos esenciales para la operación aeroportuaria, como pasarelas de embarque, pasarelas de tierra (Sistema ELO) y largueros, que fueron adquiridos en una subasta de chatarra de otro operador aeroportuario y cintas transportadoras de equipaje (BHS) y que estaban inactivos o inutilizables por tener tecnología obsoleta y no cumplir con las normas técnicas de aviación civil. También se reutilizó el 100% de los residuos de fresado (RAP) generados en las obras de adaptación de los PPD para la implantación de carriles de servicio en el lado aire. En lugar de descartar y sustituir estos activos, se adoptaron soluciones acordes con los principios de la economía circular: repensar, reducir, reutilizar, reciclar, reparar y reacondicionar.

Este proyecto redujo los impactos medioambientales negativos de las obras al reutilizar al menos 576 toneladas de materiales metálicos y otros componentes existentes, así como 24.268 toneladas de RAP. Las acciones supusieron un ahorro de aproximadamente 42,8 millones de reales, lo que representa una reducción del 78% en comparación con la compra de activos nuevos. Alargó la vida útil de los activos en al menos 15 años, que pueden prolongarse durante más tiempo mediante un mantenimiento preventivo eficaz. En este ciclo, consiguió desviar del vertedero el 83% de todos los residuos generados en la construcción del aeropuerto y el 38% en las operaciones.

El proyecto Modernización Sostenible de los CCI de los Aeropuertos revitalizó y modernizó los camiones de extinción de incendios (CCI) de seis aeropuertos brasileños: Afonso Pena (SBCT), Bacacheri (SBBI), Uruguaiana (SBUG), Pelotas (SBPK), Teresina (SBTE) y Petrolina (SBPL). Llamado así por la adaptabilidad del Jandaia en su hábitat, el proyecto optó por reequipar los camiones, evitando el descarte prematuro de vehículos antiguos y promoviendo la economía circular. La iniciativa utilizó un 75% de piezas nacionales y promovió la sustitución del software de gestión interna de los CCI por una versión desarrollada en Brasil, fortaleciendo la economía regional y generando puestos de trabajo.

También continuó el proceso de gestión de los pasivos medioambientales de los aeropuertos, generados por actividades anteriores a las concesiones. Este proceso comenzó con la retirada de diversos tipos de residuos voluminosos de las zonas aeroportuarias y una evaluación preliminar de las zonas potencial y presuntamente contaminadas. Tras este ciclo de análisis y retirada del gran volumen de residuos en 2023, en 2024 se inició el proceso de confirmación de las áreas inicialmente clasificadas como potencialmente contaminadas o sospechosas de estarlo, a través de la Investigación Confirmatoria de Áreas Contaminadas en los 16 aeropuertos. Este proyecto, que supuso una gran cantidad de trabajo de campo y análisis técnicos, permitió evaluar cualitativa y cuantitativamente los riesgos medioambientales en los aeropuertos.

**Movilidad urbana**

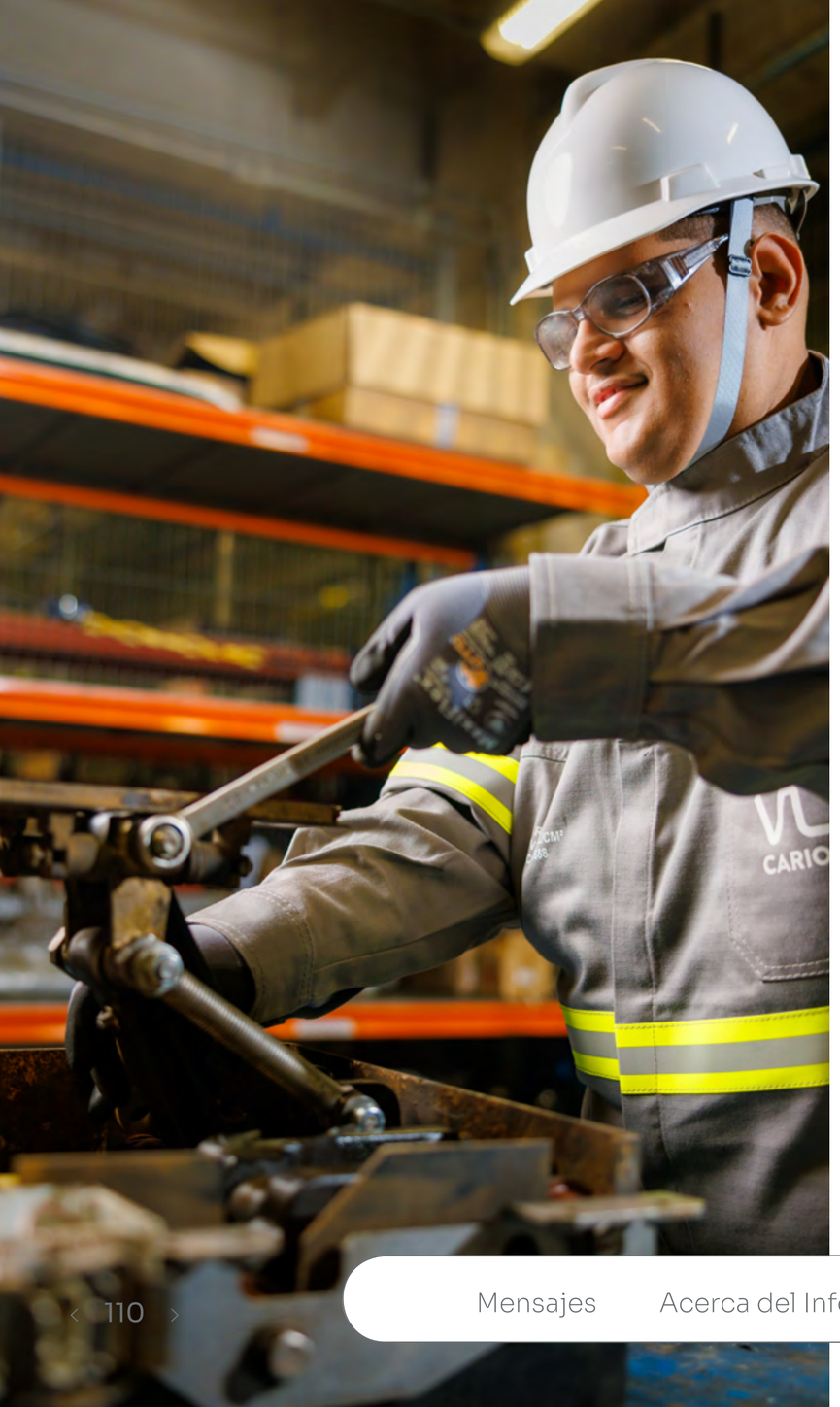
En 2024, la plataforma llevó a cabo numerosas iniciativas de reutilización y reciclaje de materiales. Por ejemplo, el material metálico que cayó al río Pinheiros, en São Paulo, durante el accidente ocurrido en la construcción de las pasarelas de la estación de Santo Amaro, se retiró por completo y se envió a reciclar. En cuanto al material que aún quedaba en stock, se llevó a cabo una evaluación de calidad que permitió reutilizar el 55% del mismo. Estas acciones reflejan nuestro compromiso con la sostenibilidad, garantizando que todos los residuos metálicos sean correctamente reciclados y reutilizados siempre que sea económicamente viable.

Además, en las líneas 8 y 9, las traviesas de madera sustituidas como consecuencia del mantenimiento permanente de las vías se están subastando y se les está dando un nuevo destino sostenible. En la primera subasta se vendieron 102,2 $m^3$ de traviesas, que se reutilizarán en la fabricación de muebles, la construcción y el paisajismo.

El Grupo CCR también acogió y apoyó la iniciativa de un grupo de aprendices en el desarrollo del Metro Rolling Stock de Bahía, un proyecto que diseñó un equipo que transforma botellas de PET en filamento para impresoras 3D. Esta iniciativa tiene en cuenta el impacto de los residuos plásticos en el medio ambiente y reduce el coste del filamento y la compra de nuevas materias primas (reduciendo el impacto ambiental), garantizando el excelente rendimiento de las impresoras. Además, todos los materiales y piezas utilizados en el desarrollo del prototipo, como la madera y los tornillos, se eligieron basándose en los principios de reutilización y reciclaje. Este proyecto demuestra el compromiso de la empresa con el reconocimiento de los jóvenes talentos, el fomento del uso y desarrollo de tecnologías sostenibles y está directamente relacionado con los frentes de sostenibilidad e innovación presentes en CCR Culture.

A lo largo del año, CCR Barcas concluyó con éxito la retirada del buque Visconde de Morais, que yacía de costado en la estación de Cocotá. Esta exitosa operación eliminó un pasivo ambiental al disponer 311,58 toneladas de material ferroso para reciclaje. El trabajo se completó sin ningún accidente laboral, resultado de una extensa planificación y ejecución multidisciplinar en línea con los estándares de excelencia del Grupo CCR. Además, se llevó a cabo un detallado análisis de riesgos para definir el mejor método de retirada de la vasija, garantizando la seguridad y eficacia de la operación. Esta acción refleja el compromiso de CCR con la sostenibilidad y la seguridad, demostrando su liderazgo en prácticas medioambientales responsables y operaciones seguras.

También en el contexto de la circularidad, el Etar - Estación de Tratamiento y Reutilización de Aguas del Taller de Bogies está equipado con un sistema de recogida y tratamiento diseñado para permitir el lavado sostenible de piezas y componentes de bogies ferroviarios. El objetivo principal es reducir el consumo de agua en el lavado de piezas, incluyendo la recogida y utilización del agua de lluvia, utilizando tecnologías que permitan su reutilización. Tras someterse a procesos específicos de tratamiento para eliminar impurezas y sedimentos, el agua se devuelve al proceso de lavado, repitiéndose el ciclo varias veces. El agua de lluvia también se utiliza para las cisternas de los aseos del taller, lo que favorece la conservación de los recursos hídricos y minimiza el impacto ambiental.



# Gestión sostenible de la cadena de valor

CAPITAL SOCIAL Y DE RELACIONES | GRI 2-6, 2-24, 3-3 Cadena de valor, 408-1, 409-1

## Contratación sostenible

El Grupo CCR cuenta con una Política de Compras, aprobada por la CA-CCR, y con la Instrucción Normativa para la Contratación Sostenible, ambas con el objetivo de establecer las normas, responsabilidades y procedimientos aplicables a la compra de materiales y contratación de proveedores de servicios necesarios para viabilizar sus operaciones e inversiones, de acuerdo con lo previsto en los contratos de concesión y en el presupuesto anual aprobado por la CA-CCR.

Los criterios de compra y contratación se basan en los principios de isonomía, integridad e igualdad competitiva y se fundamentan en la búsqueda del número adecuado de terceros capaces de satisfacer las demandas del Grupo CCR, aumentando la competitividad y eficiencia de precios y plazos y con menor riesgo. Además, el proceso de selección tiene en cuenta la salud, la seguridad, la integridad, la reputación y los aspectos medioambientales y laborales del tercero, así como el plazo, la calidad, el precio y la relación. Las prácticas de compra con los proveedores se revisan continuamente para garantizar su conformidad con el **Código de Conducta para Proveedores** y evitar posibles conflictos con los requisitos de sostenibilidad de la empresa.

Todos los terceros contratados deben declarar su conocimiento y adhesión al Código Ético para Proveedores, según la dirección de correo electrónico facilitada en la carta de invitación y disponible en el sitio web de la CCR, y a las cláusulas estándar que cumplen la legislación vigente contenidas en todos los contratos de la empresa. Se llevan a cabo formaciones y campañas con los proveedores de servicios sobre temas relacionados con el cumplimiento para animarlos a actuar con integridad y respeto de los derechos humanos, incluidos aquellos que actúan en nombre de CCR. Además, la empresa mantiene normas de seguridad que también deben cumplir sus empleados y terceros y celebra reuniones con los proveedores de servicios para difundir la cultura de seguridad.

144 proveedores estratégicos cualificados, con el curso Hands On ESG & Integrity, desarrollado en colaboración con la Fundación Dom Cabral.

El Grupo CCR realiza periódicamente análisis de riesgos de terceros (diligencia debida) con todos sus proveedores y socios comerciales con el fin de mitigar cualquier problema relacionado con la discriminación, el trabajo infantil o el trabajo análogo a la esclavitud, así como otras cuestiones relacionadas con la sostenibilidad, los derechos humanos, la corrupción, el soborno, el fraude o el blanqueo de dinero. Para ello, lleva a cabo un análisis de riesgos basado en información procedente de fuentes públicas y de pago, como noticias de prensa, casos judiciales y un registro de empresas no aptas. A partir de esta evaluación, es capaz de identificar qué socios son o no aptos para hacer negocios, preservando únicamente las relaciones transparentes y honestas.

Durante el proceso de diligencia debida, los proveedores del Grupo CCR deben informar sobre procesos o medios relacionados con el trabajo infantil y el trabajo análogo a la esclavitud. Además, el Comité Ejecutivo supervisa y hace un seguimiento de los objetivos fijados y de los avances de los proveedores en materia de sostenibilidad a lo largo del año.

En 2024, realizaron 5.636 análisis de diligencia debida a terceros considerados de mayor riesgo, de acuerdo con las normas, y el 100% de la base de proveedores activos se actualiza y verifica continuamente. Durante el año, el Grupo CCR no identificó ninguna operación o proveedor implicado en casos de esta naturaleza.

**Rendimiento de los proveedores y evaluación de riesgos en materia de sostenibilidad**

Con el fin de mejorar la gestión de su cadena de suministro, CCR evalúa el rendimiento en materia de sostenibilidad de los proveedores críticos y estratégicos, supervisando los datos sobre 21 criterios de sostenibilidad en cuatro áreas principales: medio ambiente, social, ética y contratación sostenible. El equipo responsable de esta gestión también realiza un seguimiento de estas asociaciones, supervisándolas en función de siete pilares estratégicos: rendimiento operativo, salud financiera, cumplimiento, regularidad fiscal, salud y seguridad, documentación conjunta y contratación sostenible. En función de la puntuación final de cada proveedor, éste puede clasificarse como de riesgo bajo, medio o alto. A cada riesgo se le asignan planes de acción y mejoras específicas para que pueda desarrollar y mejorar su puntuación.

Si el riesgo es alto y no se cumplen los planes de acción, el caso se debate y trata en el Comité de Riesgos de Proveedores, formado por los siguientes departamentos: Ejecutivos de Plataforma, Cadena de Suministro y Gobernanza, Riesgos y Cumplimiento. Este comité hará recomendaciones de acciones y consecuencias para el proveedor. De esta forma, se establece una relación de confianza que permite identificar problemas y riesgos de forma proactiva, así como facilitar la reacción ante incidentes y reducir el impacto en el negocio.

## Programa de excelencia para proveedores – CCR Supera

Para reconocer a sus socios, la empresa gestiona el Programa CCR Supera, un programa de excelencia de proveedores creado con el objetivo de reforzar la cadena de suministro del sector. A través de una gestión cuidadosa y un seguimiento del rendimiento, busca impulsar la comunicación, mejorar el rendimiento de estos proveedores y definir acciones concretas para mejorar sus procesos. La iniciativa reconoce a los proveedores que han destacado en los pilares de rendimiento y calidad, salud y seguridad, sostenibilidad e innovación. En su tercera edición, para el ciclo comprendido entre junio de 2023 y julio de 2024, se ha reconocido a 18 proveedores.

# El cliente en el centro

GRI 3-3 Fiabilidad operativa y experiencia del cliente

Presente en 13 estados brasileños, las unidades del Grupo CCR atienden aproximadamente a la mitad de la población económicamente activa del país. Mejorar la vida de las personas a través de la movilidad es nuestro propósito. Por eso, nuestros clientes están en el centro de nuestra gestión, estrategia y operaciones.

Las empresas centradas en el cliente se adaptan más rápidamente al mercado, tienen mayores índices de satisfacción, son capaces de contratar y retener a empleados comprometidos, tienen un mayor crecimiento de los ingresos y menores costes de explotación, es decir, crean un mayor valor sostenible.

El área de Experiencia del Cliente (EC) tiene como objetivo comprender las necesidades de los clientes y aplicar las mejores soluciones para satisfacerlas.

Nuestra visión es crear experiencias que acompañen el movimiento de la vida de las personas. Nuestra gobernanza reúne a las distintas partes interesadas, dentro y fuera de la empresa, para encontrar respuestas a los problemas y tomar decisiones basadas en datos, metas y objetivos empresariales.

El área realiza actualmente 44 encuestas de satisfacción (con un total de más de 470.000 clientes encuestados anualmente), supervisa 149 canales de servicio e impulsa la mejora continua de 37 sitios web y 4 aplicaciones. El reto es mantener la coherencia en la evolución de las prácticas de experiencia del cliente en todos los activos, para garantizar nuestro liderazgo en el sector de la movilidad

## Canales digitales y mejoras

Además de establecer el posicionamiento de la marca, el sitio web corporativo también prioriza la interacción de las personas con la empresa, facilita las búsquedas en Internet (mediante las mejores prácticas de SEO) y les permite encontrar fácilmente la información que buscan. Estas premisas se utilizaron y mejoraron para el desarrollo de las webs de las Plataformas de Autopistas, Aeropuertos y Movilidad Urbana, lanzadas en 2024.

Al mismo tiempo, cabe mencionar la creación y mejora de aplicaciones para la Plataforma de Autopistas, que ofrece importantes funciones de pago, y la Plataforma de Movilidad Urbana, que proporciona el estado de las líneas y la hora del próximo tren. Tras su publicación, estos productos entran en una gestión de mejora continua, evolucionando en función de las necesidades de las partes interesadas (empresa, público, inversores, etc.) y de los cambios tecnológicos.

Uno de los aspectos más destacados de estos proyectos es la accesibilidad, aportando a estos productos capacidad de respuesta (adaptación a cualquier dispositivo con accesibilidad para cualquier usuario), posibilidad de utilizar tamaños de letra a escala modular (especialmente en dispositivos móviles, garantizando que el texto sea cómodo de leer), contraste adecuado entre los colores del texto y el fondo (para facilitar la lectura) y leyendas y textos alternativos en las imágenes.

Los esfuerzos e inversiones realizados por el equipo de experiencia del cliente permiten promover impactos positivos en los siguientes frentes:

### ECONOMÍA

Garantiza a la población una circulación eficaz y segura, desarrollada en función de las necesidades reales y, de forma actualizada y recurrente, favorece el crecimiento del PIB, al tiempo que tiene en cuenta la responsabilidad socioambiental. En el plano individual, favorece una mejor calidad de vida para las personas de distintos medios socioeconómicos.

### MEDIO AMBIENTE

Aplica las mejoras sugeridas por los clientes, reduciendo el despilfarro en los procesos operativos. La búsqueda de la mejora de la experiencia del cliente puede conducir a la promoción de un transporte público más accesible y eficiente, fomentando el uso de modos colectivos y contribuyendo a reducir el impacto ambiental de los desplazamientos de personas y mercancías.

### GENTE

Promueve mejoras en la calidad de los servicios, la seguridad y la comodidad de los clientes, detectando carencias de inclusión y promoviendo soluciones más accesibles.

# Impacto positivo en la sociedad

CAPITAL SOCIAL Y DE RELACIONES | GRI 3-3 Desarrollo socioeconómico; 3-3 Cadena de valor

## La labor del Instituto CCR

GRI 3-3 Desarrollo socioeconómico, 201-1, 413-1

El Instituto CCR es una organización privada sin ánimo de lucro creada en 2014 para gestionar la inversión social del Grupo CCR. Desde entonces, su misión ha sido promover la transformación social en los municipios y comunidades donde opera el Grupo CCR, contribuyendo a la mejora de la licencia social para operar y a la plena alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU.

En todos estos años de actuación, ya invirtió cerca de 300 millones de reales y apoyó 730 proyectos en movilidad y ciudades sostenibles, cultura y educación, y salud y seguridad, impactando a más de 18 millones de personas en 555 ciudades de todo Brasil. Para 2035, el Grupo CCR tiene previsto invertir 750 millones de reales en iniciativas que beneficien a la sociedad y a las comunidades en las que opera, con el objetivo de promover ciudades más resilientes, inclusivas y sostenibles.

En 2024, el Instituto CCR celebró su décimo aniversario, un hito que representa una nueva fase de madurez y el inicio de un nuevo ciclo en sus operaciones. Durante esta fase, pudo replantearse su contribución a la sociedad con el objetivo de promover la movilidad humana, lo que dio lugar a un importante cambio estratégico.

A partir de un intenso proceso de investigación y escucha de las partes interesadas relacionadas con el tema de las ciudades sostenibles, trató de descubrir cómo podía posicionarse en esta agenda, buscando amplificar su impacto ejerciendo plenamente su vocación, que es movilizar recursos, articular asociaciones, compartir conocimientos y desarrollar proyectos. Hoy su objetivo se ha ampliado y el Instituto ha asumido la ambiciosa misión de contribuir al desarrollo de ciudades y comunidades inclusivas, resilientes y sostenibles.

Para 2025, se desarrollará una matriz de criticidad, que mapeará y priorizará los territorios que se beneficiarán del análisis de los desafíos empresariales y de los índices de vulnerabilidad social. Con el apoyo, la movilización y la coordinación de otros actores, como organizaciones sociales, autoridades y otros institutos y fundaciones, a través de coaliciones, el trabajo se centrará en las acciones que puedan generar un mayor impacto, mediante proyectos que promuevan una transformación local efectiva y amplificada en estas comunidades. El objetivo de este modelo de actuación es desbloquear y poner en común recursos, conocimientos y redes y promover así el fortalecimiento social, cultural, medioambiental y económico de los territorios, haciendo converger las acciones en planes de impacto colectivo.

También el año que viene trabajará en la elaboración de un índice de impacto territorial para medir la generación de valor de las actuaciones en estas localidades a medio y largo plazo.

Para dar forma a esta estrategia, el Instituto CCR redefinió sus tres ejes estratégicos:

17 PARCERIAS E MEIOS DE IMPLEMENTAÇÃO

Reforzar los medios de aplicación y las asociaciones para el desarrollo sostenible.

Alineación completa de las operaciones de CCR con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU, reforzando el liderazgo ESG del Grupo CCR.

Apoyar a las empresas locales y desarrollar proyectos de impacto que creen la licencia social para operar.

## Acción por el clima

En 2024, el Instituto CCR se unió a una coalición con el Instituto Votorantim y el Instituto Itaúsa en el proyecto Acción por el Clima. Con base en el Índice de Vulnerabilidad Climática Municipal, creado con la Fundación Getulio Vargas (FGV), esta asociación promoverá el apoyo a 10 municipios de Rio Grande do Sul, que fueron golpeados por el evento climático extremo del año pasado. Se trata de una iniciativa que cuenta con un socio técnico para apoyar la gestión pública y el desarrollo de planes municipales de adaptación al clima, una solución que podría ampliarse en el futuro a otras localidades en las que opera el grupo.

## Actividades del Instituto en relación con la estrategia de sostenibilidad

El conjunto de acciones desarrolladas por el Instituto CCR está vinculado al “Impacto Positivo en la Sociedad”, uno de los cinco pilares estratégicos de sostenibilidad del Grupo CCR. Sus inversiones incluyen la creación de un modelo de relación con las comunidades locales, la cuantificación del impacto socioeconómico y la promoción de la movilidad como motor de ciudades sostenibles.

## Destacados

**Movilidad y ciudades sostenibles:**

- Creación del **Observatorio Nacional de Movilidad Sostenible** en el Laboratorio de Ciudades del Insper. Su objetivo es apoyar la investigación y la sistematización de datos y evidencias para apoyar la toma de decisiones y la formulación de políticas públicas vinculadas a los sistemas de transporte público, seguridad vial y logística en las ciudades más grandes del país para promover la movilidad urbana inclusiva y sostenible.
- Apoyo al proyecto piloto **Favela 3D** de Gerando Falcões en São Joasé do Rio Preto (SP), que promueve la reurbanización de regiones periféricas de ciudades brasileñas a través de un modelo comunitario en 3D (digno, digital y desarrollado), diseñado para ser sistematizado y replicable.
- Participación **en South by Southwest** (SXSW) en Austin, Texas, el principal evento mundial de innovación, creatividad y tecnología, presentando el caso de tecnología social del proyecto Favela 3D y participando en debates y paneles sobre ciudades sostenibles, cambio climático y soluciones para la reducción de la pobreza.

El Instituto CCR funciona desde **hace 10 años**:

**+R$ 300**
millones invertidos

**730**
proyectos subvencionados en movilidad y ciudades sostenibles, cultura y educación, y salud y seguridad

**+18**
millones de personas afectadas en 555 ciudades de Brasil

Para 2035, el plan prevé invertir:

**R$ 750**
millones

**Cultura**

Los diez primeros años de funcionamiento del Instituto CCR lo han consolidado como uno de los mayores apoyos a la cultura en Brasil, concentrado en diferentes nichos:

- **Literatura:** El Instituto CCR ya impactó a más de 500 mil personas en festivales literarios, siendo uno de los principales patrocinadores de festivales en Brasil, como el Festival Literario Internacional del Pelourinho (Flipelô, en Salvador (BA), el Festival Literario de las Periferias (Flup), en Río de Janeiro (RJ), y el Festival Literario Internacional de Paraty (Flip), en Paraty (RJ). En 2024, debutó en la Feria del Libro de São Paulo y en la Bienal del Libro de São Paulo.

En 2024, ¿el Instituto CCR también invirtió 1 millón de reales en el proyecto “Caminhão de Histórias - Que Mistérios tem Clarice?”, una exposición itinerante que recorrió ciudades de varios estados brasileños por las carreteras en un camión caja de 15 metros inspirado en las obras de Clarice Lispector, dirigido a niños y jóvenes, con actividades gratuitas en escuelas públicas y concertadas, atrayendo a cerca de 200.000 visitantes.

- **Museos y Artes:** Con el objetivo de promover la democratización del acceso al arte y la cultura en Brasil, el Instituto CCR patrocina la entrada gratuita al Museo de la Lengua Portuguesa (MLP) los sábados y apoya al Instituto Tomie Ohtake (SP), con entrada gratuita de martes a domingo en São Paulo, y a la Fundación Casa Jorge Amado (BA), con entrada gratuita los miércoles en Salvador. También apoya al Museo del Mañana de Río de Janeiro, que desde 2022 permite la entrada gratuita los martes, una iniciativa para democratizar el acceso y la inclusión social.

- **Música clássica:** Mediante el apoyo a iniciativas como la Orquesta Sinfónica del Estado de São Paulo (Osesp), el Instituto Baccarelli, el Conservatorio Tatuí y Neojiba, el Instituto CCR viene promoviendo el impacto social y cultural en diversas localidades. En 2024, también lanzó CCR Mobility Music, el mayor proyecto de música de cámara clásica de Brasil, con 214 conciertos gratuitos y 289 artistas, celebrados en las estaciones de movilidad y aeropuertos de CCR en todo Brasil.

- **Proyecto Centenarios:** En 2024, a través del Proyecto Centenarios, el Instituto CCR rindió homenaje a nombres destacados de la cultura brasileña que celebran o han celebrado ya su centenario. Los homenajes tuvieron lugar en la Línea 4 Amarilla del Metro. Cuatro grandes artistas fueron homenajeados con exposiciones: Tomie Ohtake (en la estación de Faria Lima), Tarsila do Amaral (en la estación de Oscar Freire), Cândido Portinari (en la estación de Higienópolis) y Heitor Villa-Lobos (en la estación de Pinheiros). El proyecto pretende transformar la Línea 4 en una línea cultural, garantizando la democratización del acceso al arte y la cultura para los miles de brasileños que frecuentan las estaciones todos los días, además de mejorar la experiencia de nuestros clientes.

## Programa de voluntariado de la CCR

A través de su programa de voluntariado, denominado Nosso Mundo Melhor (Nuestro Mundo Mejor), el Instituto CCR promueve acciones de voluntariado en todo Brasil que pueden realizarse de forma presencial o virtual. Más de 3.000 empleados voluntarios ya se han inscrito y participado en estas iniciativas, beneficiando a más de 21.000 personas en todo el país. En 2024, el programa registró un aumento del 84% en el número de voluntarios inscritos, lo que representa el creciente compromiso de los empleados del grupo con el impacto social en torno a sus operaciones.

**Educación:**

- **Caminos a la Ciudadanía:** E En 2024, el programa tuvo un impacto en más de 6.000 profesores de 1.700 escuelas y 280 municipios. La iniciativa apoya la transformación de las prácticas pedagógicas de los profesores de escuelas primarias públicas ofreciendo material didáctico gratuito y cursos a distancia relacionados con temas contemporáneos urgentes. El año pasado, 10 escuelas recibieron 30.000 reales en mejoras para poner en marcha proyectos e ideas innovadoras que repercutan en la mejora de la calidad de la educación en los municipios en los que opera la CCR

- **co.liga:** A través del Instituto CCR, la empresa se convirtió en patrocinadora de co.liga, una escuela digital de la Fundación Roberto Marinho (FRM) y la Organización de Estados Iberoamericanos (OEI), que ofrece 52 cursos gratuitos de corta duración en áreas como música, multimedia, diseño, artes visuales, gastronomía y tecnología para jóvenes a partir de 15 años. La iniciativa forma parte de un plan de estrategias para la inclusión productiva y educativa de jóvenes en situación de vulnerabilidad social, ofreciendo formación para generar empleo e ingresos. Ya existen más de 70 laboratorios físicos ubicados en 11 estados brasileños.

En este acuerdo de cooperación de tres años, el instituto se compromete a apoyar la formación de 100.000 jóvenes en el área de la economía creativa para duplicar el número de inscritos en la plataforma en el primer semestre de 2025, pasando de 50.000 a 100.000 estudiantes. En 2024, se creó un laboratorio en São Luís, Maranhão. El espacio tiene capacidad para recibir hasta 500 personas de 15 años o más, interesadas en formación gratuita en áreas alineadas con las demandas del mercado laboral actual. En 2025, la asociación prevé también la creación de un curso inédito.

## Estación de las Artes CCR

En 2024, el Grupo CCR, a través del Instituto CCR, firmó una alianza con la Fundación Osesp y la Secretaría de Cultura y Economía Creativa del Estado de São Paulo para crear la Estación de las Artes CCR, una nueva sala de conciertos situada en el Complejo Júlio Prestes, junto a la Sala São Paulo y la Estación Julio Prestes. El proyecto nació con el objetivo de formar nuevos públicos, democratizar el acceso a la cultura y diversificar la programación cultural ofreciendo espectáculos de música clásica y popular, danza, teatro, literatura y cine, así como actividades educativas y sociales. Con capacidad para 543 personas y un escenario de 160 m2, se abrió al público el 25 de enero de 2025 para conmemorar el 471 aniversario de la ciudad de São Paulo.

Caminhos para a Saúde | CCR

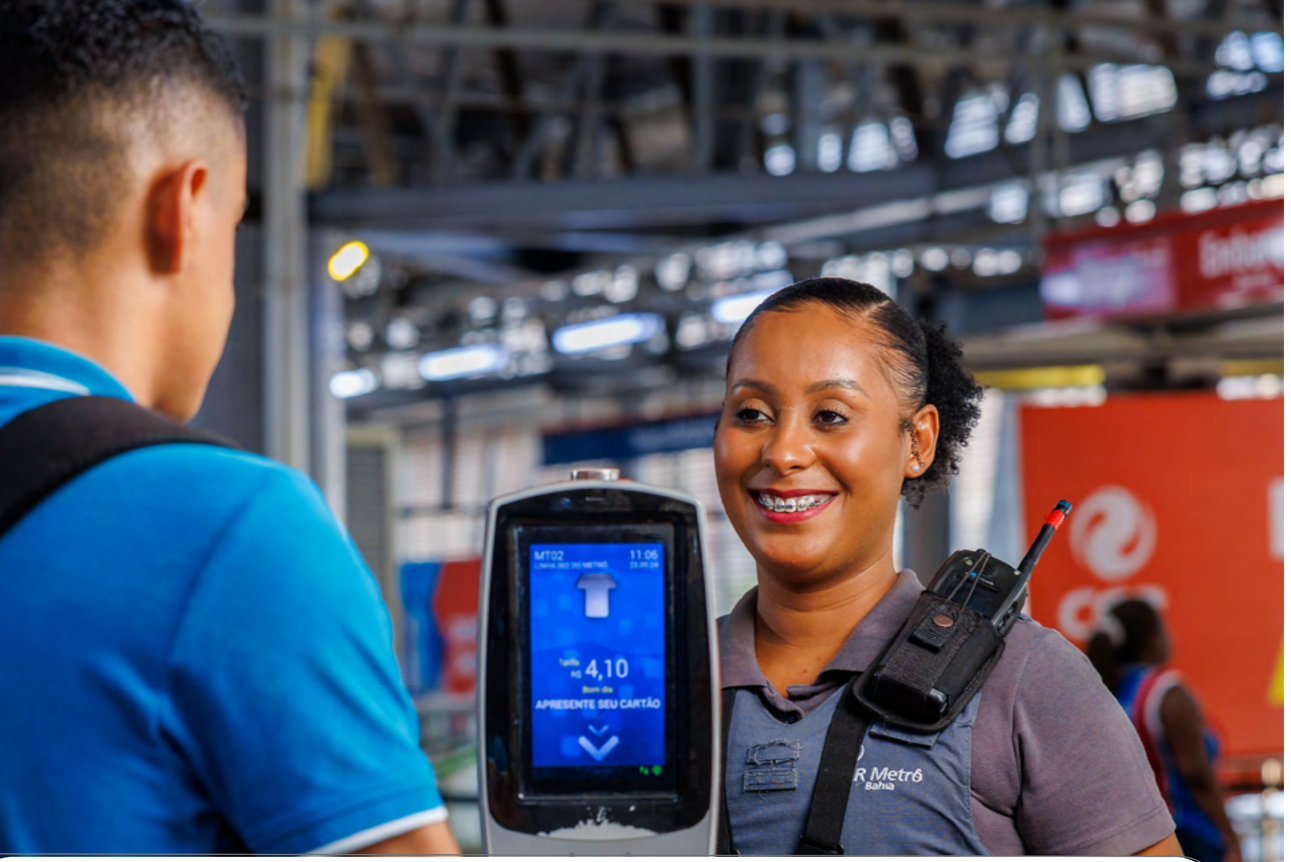
**Salud:**

- **Caminos hacia la salud:** El Instituto CCR gestiona el programa Caminos hacia la salud, que ofrece servicios sanitarios gratuitos a conductores, motoristas, la comunidad circundante, peatones, clientes del metro y del tren. Se ofrecen consultas odontológicas, pruebas de glucemia, colesterol, tensión arterial, agudeza visual, cálculo del IMC, cortes de pelo, masajes bioenergéticos, masoterapia, podología, así como acciones de salud emocional y revisiones de vehículos. En 2024, más de 70.000 personas participaron en actividades de salud y bienestar en 13 estados.
- **Apoyo a hospitales**: El Instituto también apoya a Graac, AACD y Dorina Nowil, todos ellos en São Paulo, y al Hospital Pequeno Príncipe de Curitiba (PR), el mayor hospital pediátrico de Brasil.

## La relación del aeropuerto de BH con las comunidades vecinas

GRI 413-1

El Aeropuerto de BH se compromete a mantener un diálogo abierto y transparente con las comunidades del entorno y, desde hace diez años, desarrolla proyectos sociales y culturales que benefician a esta población, colaborando con el desarrollo socioeconómico de la región metropolitana de Belo Horizonte. En este contexto, el aeropuerto es una fuente de creación de empleo, de iniciativas empresariales (como restaurantes, tiendas, hoteles, taxis, transporte público, empresas de seguridad y mantenimiento) y de impulso a los negocios de los proveedores locales, a los que se da prioridad en los procesos de compra y contratación. En 2024, el Aeropuerto de BH continuó su colaboración con la Rede Cidadã, el Programa Joven Aprendiz, un programa destinado a promover un viaje de aprendizaje para jóvenes nominados por el proyecto social Minas dos Sonhos, de las ciudades de Confins, Pedro Leopoldo, Lagoa Santa y Matozinhos, en el Vector Norte, que permite a los jóvenes entrar en contacto con profesionales de diversos orígenes y experiencias en operaciones aeroportuarias. El Programa de Recogida Selectiva Solidaria combina el compromiso con la preservación del medio ambiente con la generación de empleo y renta, en colaboración con la Asociación de Recogedores de Materiales Reciclables de Lagoa Santa (Ascamare). A lo largo del año, el Aeropuerto BH realiza otras actividades en beneficio de la comunidad.




## Sala del Centro de Referencia Nelson Mandela

La Secretaría de Promoción de la Igualdad Racial y de los Pueblos y Comunidades Tradicionales (Sepromi), la Secretaría de Desarrollo Urbano de Bahía (Sedur) y CCR Metrô Bahía inauguraron en diciembre el Centro de Referencia Nelson Mandela de Lucha contra el Racismo y la Intolerancia Religiosa (CRNM). El Centro ofrece asistencia jurídica, social y psicológica a las víctimas del racismo, la discriminación racial y la intolerancia religiosa. La acción amplía la red de escucha y refuerza el compromiso del CRNM de acercar sus servicios a la población.

## Obra Social Sor Dulce (OSID)

La campaña de recogida de Lacre Solidário, promovida por CCR Metrô Bahia, promovió un acto más de solidaridad con la entrega de más de 2 toneladas de sellos donados por clientes de Metrô a la Obra Social de Irmã Dulce (Osid). El material fue entregado en la sede de CCR Metrô Bahia el 12 de diciembre de 2024.

El dinero recaudado con la venta de los sellos se utilizó para comprar sillas de ruedas, que se donarán a pacientes de OSID. Esta iniciativa aúna dos Principios Culturales de la CCR: Cuidar la Naturaleza y Servir a la Sociedad.

# Desarrollo socioeconómico

GRI 3-3 Desarrollo socioeconómico, 3-3 Fiabilidad operativa y experiencia del cliente, 203-1, 203-2

Las plataformas de autopistas, movilidad urbana y aeropuertos del Grupo CCR inducen un desarrollo socioeconómico sostenible en las regiones en las que operan. Los impactos económicos indirectos son extremadamente relevantes en el contexto de las referencias externas y las prioridades de las partes interesadas. La alineación de las operaciones con las normas, protocolos y agendas internacionales de interés para la sociedad civil, como los ODS de la ONU, permite a la empresa contribuir al ODS 9 (Industria, Innovación e Infraestructuras) y al ODS 11 (Ciudades y Comunidades Sostenibles), reforzando su posición en el mercado, minimizando los riesgos y maximizando los beneficios económicos y sociales a largo plazo.

**Carreteras**

Las inversiones en infraestructuras de carreteras en 2024 totalizaron aproximadamente 4.300 millones de reales, repartidos entre 11 concesionarias y diferentes proyectos. En CCR RioSP, se invirtieron aproximadamente R$1,3 mil millones, siendo las principales obras: Serra da Araras (R$320 millones), región metropolitana de São Paulo (R$470 millones), región rural de São Paulo (R$118 millones) y pavimento (R$175 millones). En las obras de circunvalación y duplicación de la cartera de CCR ViaOeste, las inversiones en 2024 totalizaron R$800 millones. En CCR ViaSul y CCR ViaCosteira, las inversiones totalizaron 1.000 millones de reales. En CCR AutoBan, se inició la mayor intervención en pavimentos de la historia de la unidad. Sólo en 2024, se invirtieron 340 millones de reales en la recuperación de pavimentos, de un total de 1.100 millones de reales en los próximos dos años.

**Aeropuertos**

El año 2024 estuvo marcado por el avance de las inversiones obligatorias previstas en el Plan de Explotación Aeroportuaria (PEA) para la Fase IB del Contrato de Concesión, relativas a la adecuación de las infraestructuras de los nueve aeropuertos que componen la Concesionaria del Bloque Sur y de los seis aeropuertos que componen la Concesionaria del Bloque Central, por un total de 1.540 millones de reales. Además, se concluirán dos aeropuertos hasta mediados de 2026: Curitiba (PR) y Navegantes (SC).

Estas inversiones pueden resumirse en mejoras de las terminales de embarque, ajustes de la normativa vigente y mejoras operativas para adaptarse a la demanda prevista y están destinadas a aumentar la seguridad operativa de los aeropuertos y la comodidad de los pasajeros durante el proceso de embarque, tratamiento del equipaje, desembarque y mejoras del sistema de llegada y salida de vehículos, autobuses para toda la comunidad que utiliza las instalaciones del sistema aeroportuario y mejora de la calidad medioambiental de los aeropuertos. También se han realizado otras inversiones y mejoras, como el aumento del número de comerciantes en las terminales de pasajeros, la adaptación de las terminales de carga, los hangares, las gasolineras, el alquiler de coches y los servicios ofrecidos en los alrededores de los aeropuertos.

En cuanto a las obligaciones relativas a la Fase IB del Contrato de Concesión de Pampulha, previstas para febrero de 2026, destacan las siguientes:

- Construir/renovar las terminales de aviación general para satisfacer la demanda prevista;
- Poner a disposición de la aviación general y de negocios el área de la terminal, los equipos y otras estructuras para su tratamiento;
- Proporcionar un sistema de calles de rodaje para acceder al sector sur del hangar;
- Asegúrese de que no hay obstáculos en la calzada;
- Promover la recuperación de las patologías del pavimento de las pistas y de los dispositivos de delimitación de los emplazamientos aeroportuarios.

En 2024, la concesionaria ya ha realizado inversiones adicionales, no obligatorias, para mejorar la infraestructura local y mitigar los problemas causados por las inundaciones, con la adecuación del sistema de drenaje y su entorno, por un total de 15 millones de reales para la instalación del sistema de contención de aguas pluviales y adecuación del sistema de drenaje para combatir las inundaciones recurrentes que ocurren en la región.

Las obras de la Fase IB de los Bloques Sur y Central son inversiones que se prevé financiar mediante tarifas, que forman parte del modelo de negocio del contrato de concesión. Las obras de adaptación realizadas en el Aeropuerto de Pampulha son inversiones que no se espera que tengan un retorno financiero directo, y las demás medidas de infraestructura adoptadas son gratuitas.

En estas obras y en las actividades operativas de los aeropuertos, destaca la importancia de las inversiones para el desarrollo de las ciudades del entorno de los aeropuertos, con la generación de 6.195 empleos directos adicionales, de los cuales el 76% será mano de obra local. También destaca la generación de impuestos para los ayuntamientos, contribuyendo a iniciativas públicas dirigidas a la población en general.

El impacto en la economía de la ampliación de las actividades operativas de los activos aeroportuarios es significativo. Según los datos de las ediciones de acreditación, tenemos una comunidad aeroportuaria de 15.931 personas (datos de 2024) que trabajan en aeropuertos, tanto directamente en operaciones como en asignados y proveedores de servicios.

También hubo 1.460 contratos con diversos proveedores, incluidos servicios y consultorías, para la ejecución de las infraestructuras del proyecto de la Fase IB, y 1.283 contratos de diversos servicios y consultorías para la gestión de las operaciones aeroportuarias.

Las operaciones aeroportuarias, a través del desarrollo inmobiliario y otros servicios de arrendamiento de áreas promovidos por el área comercial de Plataforma Aeroportos, han generado impactos sociales y económicos positivos - por ejemplo, con la creación de 2.360 puestos de trabajo fijos en las nuevas áreas arrendadas.

## SAO LUIZ (MA)

La cesión de la zona aeroportuaria para la implantación de una avenida metropolitana, de al menos 2 kilómetros de longitud, estará próxima a la calle “Rua do Muro”, se ubicará en Vila Cascavel y traerá varios impactos positivos, tanto ambientales como sociales:

Mejora de la movilidad urbana: la nueva avenida mejorará la conectividad entre el barrio y otras zonas de la ciudad.

Acceso a servicios públicos e infraestructuras: la carretera ofrecerá un mejor acceso a los servicios esenciales.

Mayor calidad de vida: la nueva avenida facilitará el acceso a tiendas, transporte público y otros servicios.

Protección del medio ambiente: con la futura instalación del sistema de saneamiento de efluentes, la región y el aeropuerto tendrán una mejor calidad del suelo y del agua, ya que los efluentes se recogerán y tratarán adecuadamente.

## TERESINA (PI)

La construcción de infraestructuras de canalización en el recinto del aeropuerto para recibir las aguas residuales de las zonas vecinas, que antes se vertían de forma irregular, ha tenido importantes repercusiones sociales y medioambientales positivas:

Los efluentes de 100 casas situadas a lo largo del tramo de 1,4 kilómetros se recogerán y tratarán ahora en la Estación de Efluentes del aeropuerto.

Protección del medio ambiente: la separación de los efluentes pluviales evita la contaminación de las masas de agua y la degradación de los ecosistemas acuáticos.

Mejora de la calidad del agua: la correcta eliminación de los efluentes mejora la calidad del agua en los sistemas de drenaje.

Prevención de problemas de salud pública: la red de recogida y el tratamiento adecuado reducen el riesgo de enfermedades como el dengue y la leptospirosis, asociadas al agua contaminada.

Revalorización inmobiliaria: la mejora de las infraestructuras urbanas contribuye a la revalorización inmobiliaria de la región.

Sostenibilidad y cumplimiento de la normativa: la red de recogida garantiza el cumplimiento de las normas medioambientales.

Fomento del desarrollo sostenible: un tratamiento adecuado de los efluentes favorece un desarrollo urbano acorde con prácticas responsables de conservación del medio ambiente.

## PAMPULHA (MG)

La construcción de la balsa de contención del aeropuerto de Pampulha ha tenido una serie de impactos positivos, tanto medioambientales como sociales:

Reducción de inundaciones: la balsa de contención almacena temporalmente el agua de lluvia, reduciendo el riesgo de inundaciones en la zona.

Protección de infraestructuras urbanas: las obras protegen calles, aceras, sistemas de alcantarillado y edificios de los daños causados por las inundaciones.

Mayor seguridad y bienestar: reducir las inundaciones disminuye el riesgo de accidentes como ahogamientos y caídas, además de prevenir enfermedades asociadas al agua estancada.

Preservación del medio ambiente: la cuenca evita la erosión del suelo y la destrucción de la vegetación, además de filtrar los contaminantes.

Revalorización inmobiliaria y desarrollo urbano: las infraestructuras de saneamiento contribuyen a la revalorización inmobiliaria e impulsan el desarrollo de la región.

Beneficios económicos: la reducción de los daños causados por las inundaciones reduce los costes de las reparaciones y los servicios de emergencia, al tiempo que mejora la seguridad y la calidad de vida.

## FOZ DO IGUAÇU (PR)

En 2024, Plataforma Aeropuertos realizó toda la adecuación del sistema de contención para evitar eventos de inundación en los terrenos vecinos, que eran comunes en administraciones anteriores:

Reducción de las inundaciones: La balsa de contención almacena temporalmente el agua de lluvia, reduciendo el riesgo de inundaciones en la zona.

Mayor seguridad y bienestar: La reducción de las inundaciones disminuye el riesgo de accidentes.

Preservación del medio ambiente: la cuenca evita la erosión del suelo y la destrucción de la vegetación, además de filtrar los contaminantes.

Beneficios económicos: reducción de los costes de reparaciones y servicios de urgencia.

En los 16 aeropuertos gestionados por Plataforma Aeropuertos, cerca de 19.000 personas trabajan directamente en las operaciones, entre empleados de la compañía y de otras empresas, garantizando que todos los procesos se desarrollen de forma eficiente y segura. Estos profesionales desempeñan funciones cruciales, desde la atención a los pasajeros hasta el mantenimiento de los equipos y la seguridad de las instalaciones.

En 2024, la Plataforma Aeropuertos realizó 960 nuevas contrataciones, así como 1.283 contratos diferentes de servicios y consultoría, centrados en la gestión de las operaciones aeroportuarias. Para hacer posible estas actividades, contrató a 1.313 proveedores para la adquisición de bienes y equipos, con una inversión total de cerca de 205 millones de reales. Estas cifras reflejan el compromiso con la expansión y la mejora continua de las operaciones aeroportuarias, impulsando la creación de empleo y el desarrollo de la economía local, así como garantizando que las operaciones aeroportuarias se lleven a cabo de forma eficiente y segura.

**Movilidad urbana**

En 2024, el Grupo CCR invirtió 2.000 millones de reales en la plataforma, cantidad destinada a la modernización de infraestructuras, ampliación, nuevas adquisiciones y mejora de la calidad del servicio de sus sistemas de tren, metro y tranvía. Esta cantidad se dividió en 1.400 millones de reales para las líneas 8-Diamante y 9-Esmeralda, de trenes metropolitanos; 122,2 millones de reales para la línea 4-Amarilla; y 254 millones de reales para la línea 5-Lilac, de metro, todas en São Paulo. Así como 159 millones de reales para el VLT Carioca y 151 millones de reales para el CCR Metrô Bahia.

Durante el año, ViaMobilidade dio un gran paso hacia la sostenibilidad al renovar su flota en las líneas 8 y 9 con 26 nuevos trenes de última generación, que suman un total de 36 nuevos vehículos, diseñados para reducir significativamente el consumo de energía y las emisiones contaminantes en comparación con los modelos anteriores. Además, el moderno diseño, con ventanas más grandes, pasillos más anchos y mayor accesibilidad, proporciona una experiencia de viaje cómoda y fomenta así el uso del transporte público como alternativa más agradable y sostenible, además de contribuir a construir una ciudad más limpia y eficiente para todos.

Los concesionarios de la Plataforma de Movilidad Urbana, junto con el Instituto CCR, promueven numerosas campañas socioculturales, como exposiciones culturales, sensibilización y promoción de la salud y el bienestar. Por otro lado, los aspectos negativos generados por la explotación están relacionados, por ejemplo, con el ruido y las vibraciones de los trenes y metros de superficie, así como con la generación de residuos procedentes del mantenimiento y de los establecimientos comerciales. Para estas cuestiones, los concesionarios disponen de un programa de gestión y eliminación adecuada de los residuos generados. En este contexto, los grandes proyectos, como las ampliaciones, pueden causar interrupciones temporales en el flujo de pasajeros y en el funcionamiento de los sistemas, lo que repercute negativamente en la movilidad.

Con la construcción de la Terminal Intermodal de Gentileza (TIG), la Plataforma de Movilidad Urbana ha promovido una auténtica revitalización de la región de Gasômetro, en Río de Janeiro. Una zona anteriormente marcada por la degradación medioambiental, resultado de décadas de actividad industrial contaminante derivada de la producción de gas natural a partir de carbón y luego de nafta, se ha transformado en un moderno centro de transporte, que integra autobuses, BRT y VLT.

Además de ofrecer mayor comodidad y eficacia a los usuarios del transporte público, esta obra pionera ha permitido recuperar un espacio urbano descontaminando el suelo y creando un entorno más sano y agradable para la población. El proyecto Cores da Brasil, que implicó a la comunidad local en la creación de paneles de graffiti, añadió un toque de arte e identidad al lugar, transformando el corredor de transporte en una galería al aire libre. Esta iniciativa demuestra el compromiso de la plataforma con el desarrollo sostenible y la valorización de la cultura local.

# Programas de traslado y reasentamiento

GRI 413-2

**Carreteras**

Plataforma Rodovias cuenta con un Programa específico de Desalojo y Reasentamiento para atender los desplazamientos involuntarios resultantes de los procesos de expropiación y, de acuerdo con las obligaciones de los contratos de concesión, las ocupaciones irregulares en el derecho de vía de la autopista. Esta iniciativa se basa en los elementos recogidos tras la identificación de la población y las actividades económicas afectadas por la expropiación, así como las existentes en el derecho de vía. Durante este proceso, se registran físicamente las zonas/ocupaciones y, en el caso de las ocupaciones irregulares, se realiza una encuesta socioeconómica para definir el perfil social de las familias.

Como premisas normativas nacionales, el programa se basa en el cumplimiento de la legislación pertinente, como la Constitución Federal de 1988, el Decreto-Ley nº 3.365, de 21 de junio de 1941 [Expropiaciones por causa de utilidad pública], el Decreto-Ley nº 1.075, de 22 de enero de 1970 [Inmisión de posesión en inmuebles residenciales urbanos] y otras leyes aplicables), así como las Directrices del Programa de Reasentamiento 2022 de la DNIT. Además de estas normas nacionales, las unidades CCR RioSP y CCR MSVia también cumplen la Norma de Desempeño 5 (Adquisición de tierras y reasentamiento involuntario) de la Corporación Financiera Internacional (CFI).

En 2024, en cumplimiento del plan de desalojo establecido en el contrato de concesión de CCR ViaSul, se finalizaron 215 de estos desalojos. Del mismo modo, según el plan de desalojo de CCR ViaCosteira, en 2024 se desalojaron 74 zonas del derecho de paso. El plan de desalojo aplicado incluye todas las acciones sociales a desarrollar para las negociaciones y el seguimiento de las familias, antes, durante y después de la mudanza, así como las negociaciones para las ocupaciones comerciales

En este ciclo también se dio continuidad al Plan de Desalojos del CCR RioSP, a través del cual se desalojaron 334 áreas. De las familias identificadas como vulnerables, se realizaron informes de valoración de la propiedad en la BR 101 y 18 informes en la BR 116. Utilizando la metodología recomendada en la NBR 14.653-1:2001, estos informes permiten evaluar y valorar las viviendas o negocios existentes en la servidumbre de paso y garantizar que los ocupantes vulnerables puedan adquirir otra propiedad o negocio fuera de la servidumbre que se encuentre en situación regular o pueda regularizarse.

También se celebraron reuniones colectivas para permitir la participación social de las partes interesadas, como comunidades, autoridades y concesionarios, proporcionando un espacio para la aclaración, discusión y toma de decisiones tanto sobre la BR 101 como sobre la BR 116, en continuidad con las premisas en las que se basó la NOR 026 - Norma de Desapropriação Acordo Amigável.

A pesar de los impactos generados durante el periodo de construcción, las inversiones en infraestructuras aportan importantes beneficios colectivos a la comunidad que utiliza las carreteras. Al reducir la duración de los trayectos y mejorar la seguridad del tráfico, contribuyen a la calidad de vida, permitiendo a la gente dedicar más tiempo a actividades productivas y recreativas, además de reducir el número de accidentes de tráfico. También puede generar nuevas oportunidades de negocio, como hoteles, restaurantes y comercios locales, contribuyendo al desarrollo económico de las comunidades y generando empleo en sectores directamente relacionados con el turismo mo, así como mejorando el acceso a los servicios sanitarios y educativos, generando un aumento de la calidad de vida de la población, una reducción de las desigualdades regionales y la inclusión social.

## Centro Social

Para la ejecución de las obras y el cumplimiento de las obligaciones contractuales, CCR ViaSul, ViaCosteira, CCR ViaOeste, CCR SPVias y CCR RioSP han creado un canal de atención exclusivo para la comunidad afectada, que valora la comunicación personalizada y transparente.

**Aeropuertos**

Durante las obras de mejora de las infraestructuras de los Aeropuertos de los Bloques Sur y Central, hubo que expropiar involuntariamente dos áreas adyacentes al Aeropuerto de Uruguaiana, situado en Rio Grande do Sul, para adecuar la franja de protección de aterrizaje y despegue, donde es obligatorio disponer de distancias seguras para que las aeronaves aterricen y despeguen. La franja de protección de pista de un aeropuerto, conocida como franja de seguridad o área de seguridad de pista, tiene como objetivo principal garantizar la seguridad operacional de las aeronaves durante las fases de aterrizaje y despegue. Entre sus funciones están la seguridad de las aeronaves, la recuperación de aeronaves (en caso de que una aeronave se salga de la pista), la protección en caso de emergencia y el cumplimiento de las normas y reglamentos de acuerdo con las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y de las autoridades nacionales de aviación (como la Anac en Brasil).

Las áreas fueron expropiadas de acuerdo con los Decretos de Utilidad Pública: Ordenanza nº 1.463, de 26 de octubre de 2022, y Ordenanza nº 337, de 23 de julio de 2024, con la expropiación de 43.260,37 m² en y un valor total de expropiación de 4,68 millones de reales, desembolsados entre 2023 y 2024. En las áreas no destinadas a vivienda, las expropiaciones se centran en dos terrenos: uno es un terreno no productivo de campo abierto, y el otro forma parte de un club que fue compensado con una infraestructura de

ocio instalada en el lugar, como piscina y barbacoas, que fue reubicada por el aeroclub dentro del propio terreno, sin impacto en la asistencia de los socios.

En 2023 y 2024, no se produjo ningún desplazamiento de personas, ni físico ni económico, ni voluntario ni involuntario. Las expropiaciones realizadas fueron en zonas no edificables y no productivas (GRI G4-AO8)

**Mobilidade Urbana**

Las operaciones de expropiación relacionadas con la Plataforma de Movilidad en 2024 se centraron en dos procesos localizados en la ciudad y el condado de Itapevi, en São Paulo, que tenían como objetivo liberar áreas necesarias para los proyectos de la Línea 8, operada por ViaMobilidade Líneas 8 y 9. Estas obras representan un avance significativo en la mejora de la seguridad vial y la accesibilidad peatonal, eliminando los riesgos asociados a los pasos a nivel y proporcionando un tráfico más fluido y seguro.

Ambas zonas expropiadas eran de propiedad privada, estaban desocupadas y sin edificaciones ni mejoras aparentes, y carecían de uso público, carácter social o actividad comercial. Son:

- Primer proceso: localización: área destinada a la implantación de la pasarela Jardim Portela, en Itapevi (São Paulo); Fundamento jurídico: Decreto de Utilidad Pública nº 67.921, de 12 de septiembre de 2023; Dimensiones: 897,89 m²; Historial procesal: Distribuido el 18 de marzo de 2024, con toma de posesión el 16 de septiembre de 2024.

- Segundo proceso: localización: área destinada a la implantación de la pasarela Jardim Sorocaba, en Itapevi (São Paulo); Fundamento jurídico: Decreto de Utilidad Pública nº 67.922, de 12 de septiembre de 2023; Dimensiones: 831,40 m²; Historial procesal: Distribuido el 07 de agosto de 2024, con posesión ordenada en segunda instancia el 16 de diciembre de 2024, pendiente de cumplimiento.

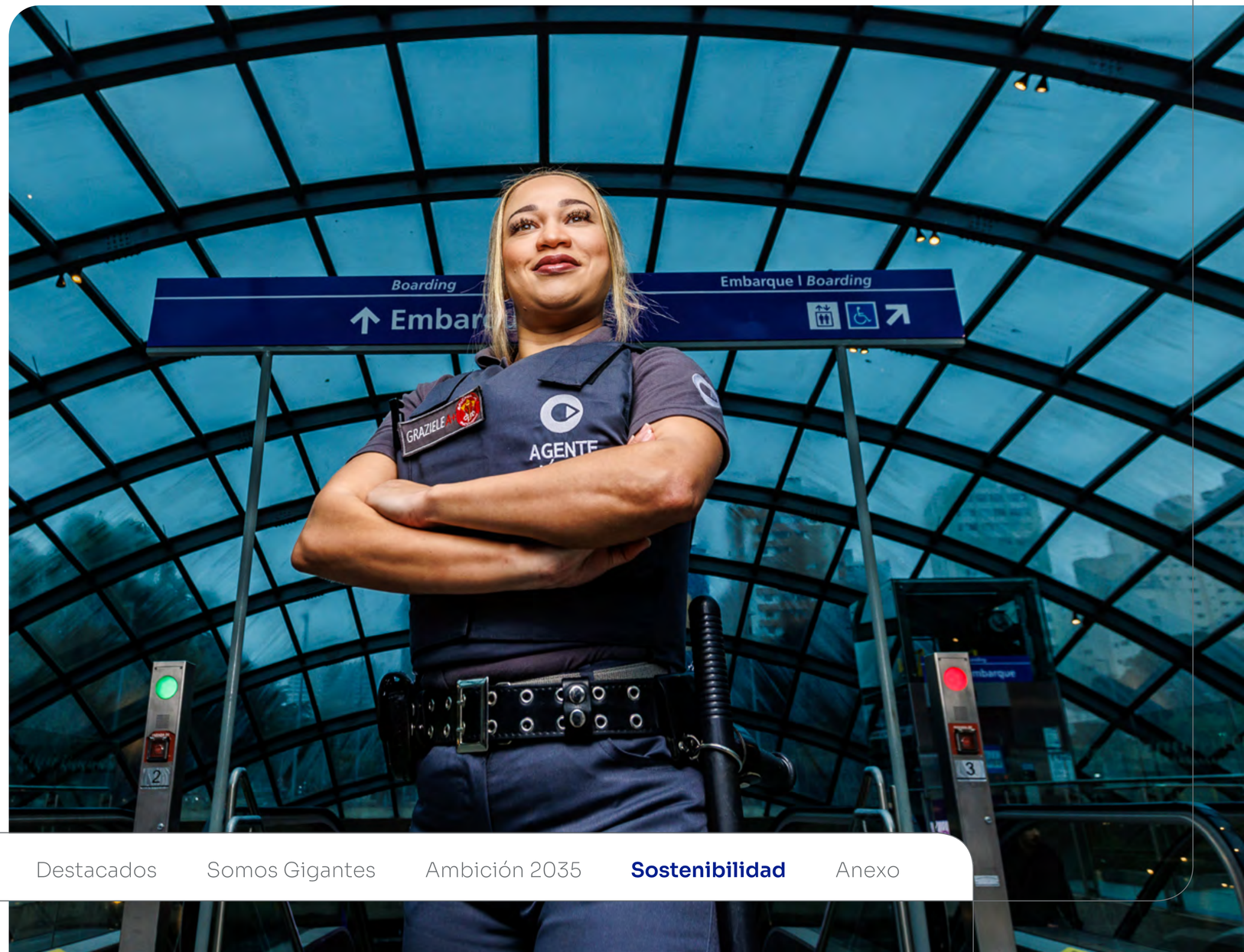
No se identificaron impactos negativos significativos en las comunidades locales como resultado de estas operaciones, dado que las áreas expropiadas estaban desocupadas y sin uso social o comercial. Para 2025, se esperan impactos más significativos de las siguientes operaciones:

- Prolongación de la Línea 4-Amarilla: Localización: tramo entre Vila Sônia y Taboão da Serra; Impacto potencial: expropiación de parte de

un parque público para construir la futura Estación Chácara do Jockey, aunque el área de interés es pequeña y no tiene uso público.

- ▪Prolongación de la Línea 5-Lilac: - Localización: tramo entre Capão Redondo y Jardim Ângela; Impacto potencial: expropiaciones que afectan a parte del comercio local.

Las operaciones futuras se supervisarán prestando atención a las repercusiones económicas, sociales y culturales. La organización mantiene su compromiso de mitigar los efectos adversos, dando prioridad a las soluciones que minimicen el impacto en las comunidades afectadas.



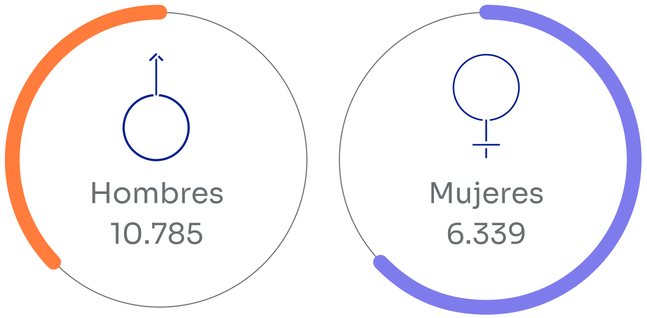
# Valorar a las personas

CAPITAL HUMANO| GRI 2-7, 3-3 Capital humano

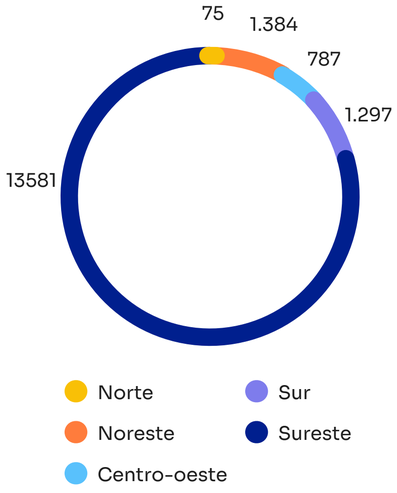
## Información sobre empleados y otros trabajadores

Todo el movimiento del Grupo CCR relacionado con la valoración de las personas está directamente relacionado con uno de los pilares estratégicos del grupo y con la ambición 2035, incluido el objetivo de mantener los niveles de compromiso de los empleados por encima del 90%. La Vicepresidencia de Personas y Desarrollo Organizacional depende directamente del CEO y es responsable por el capital , un tema fundamental para el Grupo CCR. Las responsabilidades del área incluyen: atracción y selección de talentos; desarrollo, carrera y sucesión; cultura organizacional y compromiso; educación corporativa; diversidad e inclusión; remuneración y beneficios; relaciones sindicales y laborales; calidad, seguridad y salud ocupacional; gestión del cambio y diseño organizacional; planificación estratégica de la fuerza de trabajo; e Innovación y Tecnología de Personas (Integhra).

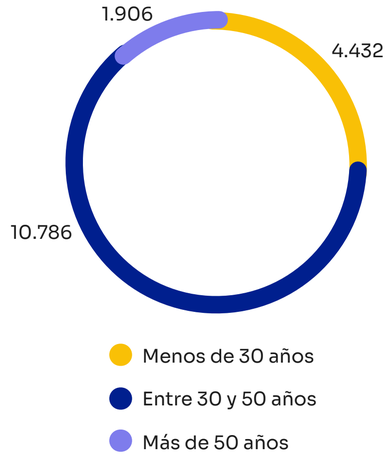
### NÚMERO TOTAL DE EMPLEADOS GRUPO CCR

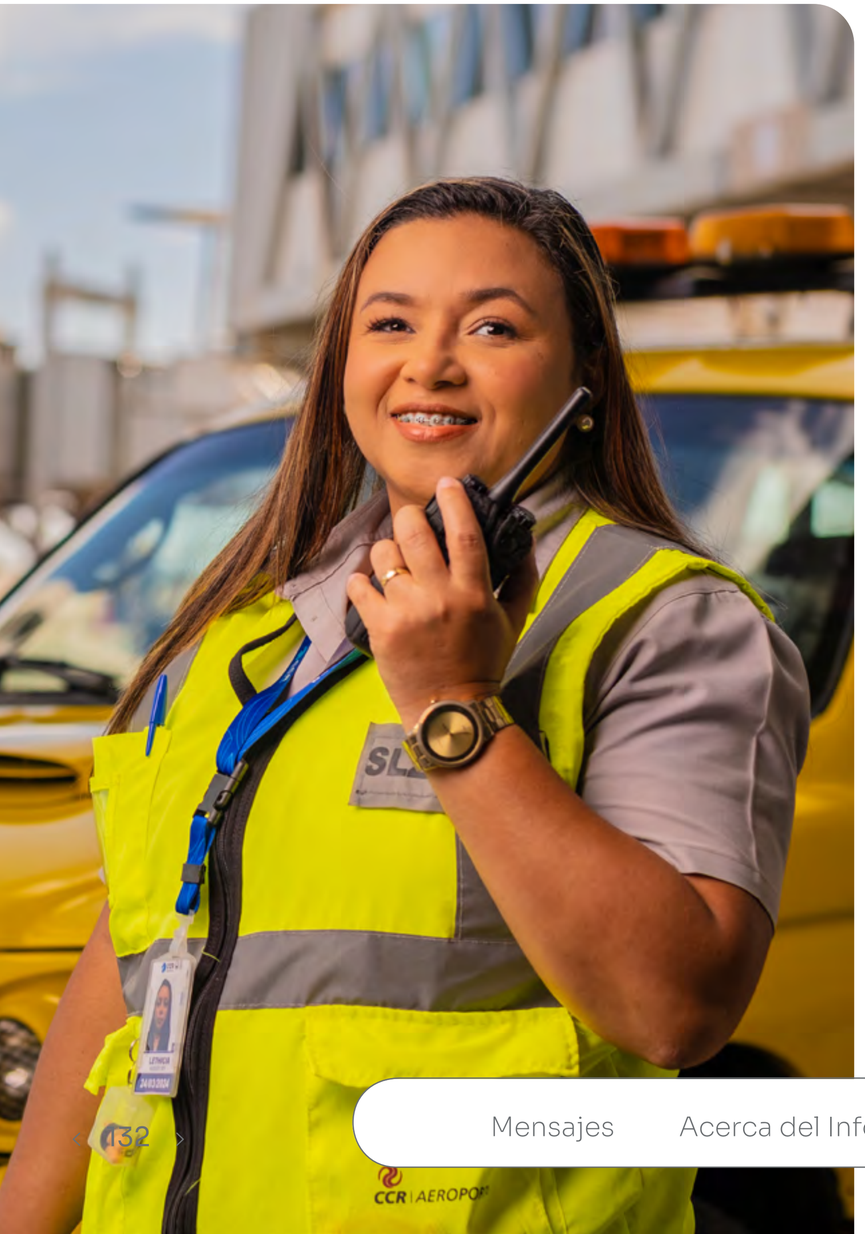



### EMPLEADOS POR REGIÓN




### EMPLEADOS POR GRUPO DE EDAD





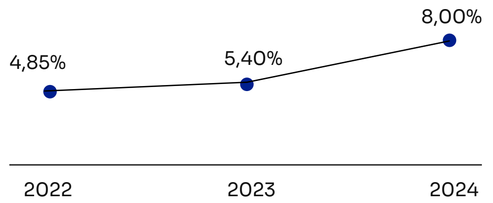
## Facturación

GRI 401-1| SASB SV-PS-330a.2; TR-RO-320a.2

CCR Group es consciente de que los ciclos de permanencia de los profesionales en las organizaciones, no sólo en el sector de las infraestructuras, son cada vez más cortos. Ante esta realidad, la empresa mantiene un proceso de escucha activa en las entrevistas de salida para comprender los motivos de la decisión. Para la empresa en particular, el mayor reto es comprender la rotación (y los motivos de la salida) en el primer año de empleo, con especial atención a los puestos de nivel inicial.

Estos procesos (incluso cuando la decisión de salida es tomada por el grupo) generan importantes aprendizajes para los responsables de la selección, incluyendo la conexión entre los profesionales y la cultura y los perfiles necesarios para contratarlos. En este contexto, los equipos cuidan cada vez más de la llegada de profesionales a la empresa, en un proceso estructurado de onboarding, así como de aquellos que son promovidos, cambian de área o función o asumen un papel de liderazgo. Además, históricamente, los procesos de contratación de jóvenes aprendices y becarios han dado prioridad a la mano de obra procedente de la comunidad local (incluidos los proyectos sociales).

**ROTACIÓN VOLUNTARIA**



# Cultura organizativa

GRI 401-1, 404-2, 403-6, 403-10 | SASB TR-RO-320a.2; SV-PS-330a.2, SV-PS-330a.3

## Formación y desarrollo

GRI 404-1, 404-2

Dentro del Grupo CCR, la Academia CCR es responsable de la formación y ha invertido fuertemente en programas de formación con el objetivo de desarrollar y mejorar las habilidades técnicas y de comportamiento de sus empleados. Entre las iniciativas puestas en marcha se encuentran la formación técnica específica centrada en las competencias esenciales para cada área, programas de desarrollo del liderazgo destinados a preparar a los directivos y futuros líderes, y cursos de actualización que se mantienen al día de las tendencias e innovaciones del mercado.

También ofrece tutoría personalizada, con seguimiento individualizado de cada empleado y evaluaciones continuas del desempeño con feedback estructurado, promoviendo el crecimiento profesional en línea con los objetivos de la organización. En su compromiso con la formación continua, también invierte en programas de incentivos, como becas para cursos de postgrado, MBA e idiomas, creando oportunidades de desarrollo.

Además, se concedieron becas a 130 empleados, 109 para cursos de idiomas y 21 para cursos de posgrado.

En CCR también existe un ciclo de rendimiento, cuyo objetivo es evaluar el rendimiento de los empleados en el último año y trabajar en su desarrollo en los meses siguientes, que consta de las fases de autoevaluación, evaluación del liderazgo, foro de calibración, feedback y Plan de Desarrollo Individual (PDI). La evaluación se basa en los tres pilares de la cultura, integridad, integración e impacto, e incluye tres preguntas abiertas: puntos fuertes, puntos de desarrollo e intereses profesionales. Las acciones de desarrollo son supervisadas por la dirección a lo largo del año, pero la empresa valora trabajar con protagonismo de carrera, entendiendo que cada individuo es dueño de sus propias elecciones profesionales y que la responsabilidad de realizar y completar el plan recae exclusivamente en cada empleado.

En 2024, los equipos empezaron a implantar la evaluación del potencial para la alta dirección utilizando la metodología de la agilidad de aprendizaje, un enfoque que permite identificar no solo las competencias y habilidades actuales de los empleados, sino también su capacidad para aprender, adaptarse y desarrollarse en nuevos contextos y retos. Esta herramienta se ha integrado en el ciclo de evaluación del desempeño, creando una visión más completa del potencial de los profesionales. Este trabajo dará como resultado un mapa de sucesión más alineado con los objetivos estratégicos de CCR, permitiendo una gestión más eficiente de los futuros líderes y anticipando las necesidades de desarrollo de las personas para los puestos clave.

Actualmente, la empresa no ofrece programas formales de ayuda a la transición de carrera orientados a la empleabilidad o a la gestión del final de la carrera, pero está siempre atenta a las necesidades de sus empleados, considerando constantemente nuevas iniciativas que contribuyan a este contexto. Como parte de este compromiso con el desarrollo continuo, cuenta con los sólidos programas de formación, tutoría personalizada y educación continua ya mencionados, que ayudan a desarrollar competencias esenciales para que sus profesionales estén preparados para nuevos retos, ya sea dentro o fuera del grupo. También pretende ampliar sus esfuerzos explorando posibilidades de asociación y futuros programas que puedan ofrecer un apoyo estructurado en momentos de transición, como la jubilación o el cese.

**Viva Bem**
Benefícios | Saúde e Bem-estar

## Beneficios, salud y bienestar

GRI 3-3 Capital Humano, 401-2, 403-6, 403-10

En consonancia con su Política de Salud y Bienestar y basándose en un diagnóstico sanitario y en referencias de mercado, CCR relanzó su programa de Beneficios, Salud y Bienestar, Viva Bem, y definió sus prioridades hasta 2025. El programa consolida todas las herramientas de atención en cuatro pilares (mental, físico, social y financiero). Ofrece programas para mujeres embarazadas, enfermedades crónicas y musculoesqueléticas, ortopedia, psicoterapia en línea, incentivos para la actividad física, formación en salud mental para primeros intervinientes, entre otros, así como campañas de sensibilización y promoción de la salud, como la vacunación anual contra la gripe.

Para proporcionar bienestar y calidad de vida a los empleados, la empresa también ofrece beneficios como: asistencia médica y un plan dental para los empleados y sus dependientes, acceso a descuentos en medicamentos de una amplia red de proveedores acreditados, planes de pensiones privados con ventajas exclusivas, seguro de vida (para protección en caso de fallecimiento o invalidez), vales de comida, vales de comida, cestas de Navidad, bajas por maternidad y paternidad, guardería y vales de transporte. A través de su Política de Flexibilidad Laboral, ofrece a los empleados un día libre especial cualquier día de su elección en el mes de su cumpleaños, trabajo a distancia dos veces por semana (si el puesto lo permite), jornada reducida una vez al mes (pudiendo elegir un día de la semana para fichar cuatro horas antes o después de su horario habitual) y horario flexible para fichar hasta dos horas antes o después de su horario habitual.

# Diversidad e inclusión

GRI 3-3 Capital Humano, 405-1 | SASB SV-PS-330a.1

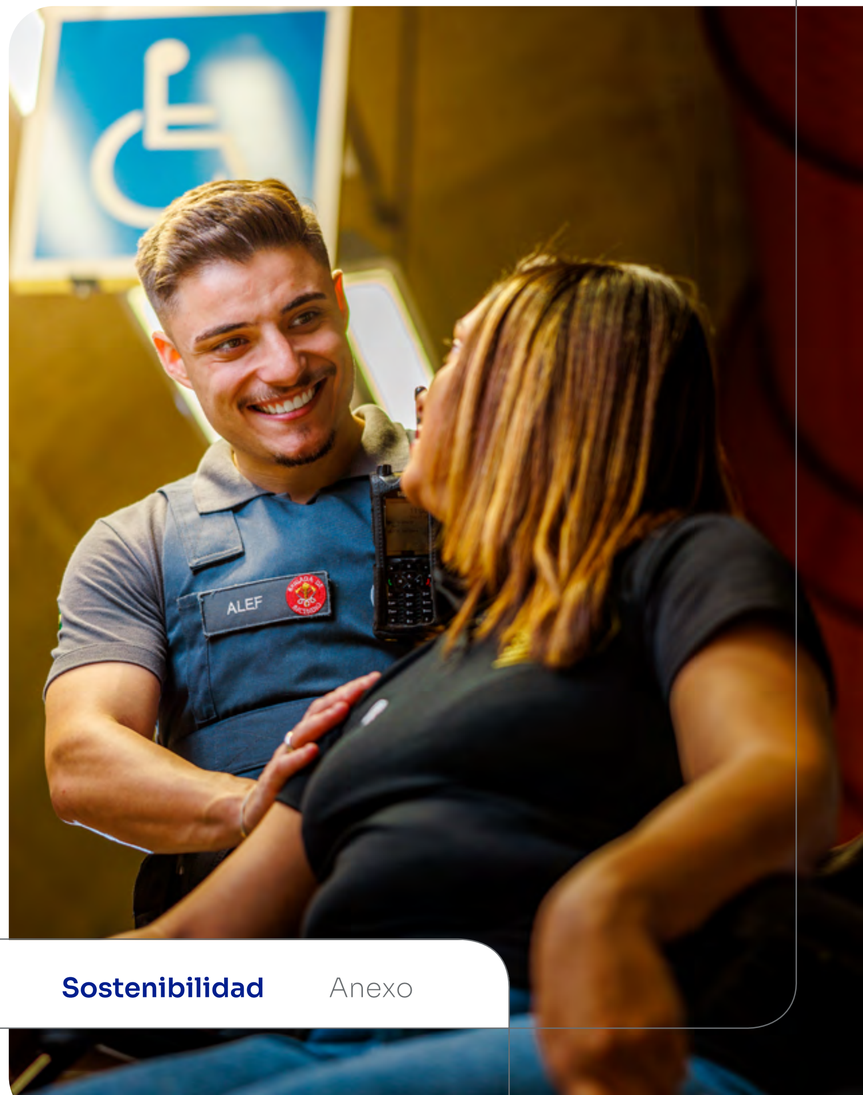
La agenda de la diversidad continúa cada vez más presente e integrada en el pensamiento estratégico del Grupo CCR, llevada a cabo a través de un amplio y estructurado programa de acciones, trabajado de forma transversal y multidisciplinar en toda la empresa, que ha destacado en la construcción de políticas de incentivos como forma de reducir las desigualdades. En 2024, fue reconocida como una de las 25 mejores empresas en el ranking GPTW Best Companies for Women to Work For, siendo la única representante del sector de infraestructuras de movilidad. Actualmente, las mujeres representan el 37% de la plantilla total del Grupo CCR y, de 2023 a 2024, aumentó la participación femenina en puestos directivos del 25% al 46%.

También en 2024, se amplió el Programa Pertencer - Inclusão e Respeito para Ser (Pertenecer - Inclusión y Respeto para Ser), incorporando los principios de la empresa en esta agenda y su forma de actuar, su visión de futuro y los comportamientos esperados de los empleados y líderes en estos frentes. Esta iniciativa es una evolución en la trayectoria del Grupo CCR en materia de Diversidad e Inclusión (D&I), estableciendo una nueva gobernanza para reforzar esta cuestión dentro de la empresa. Con el nuevo programa, se crearon el Comité de Diversidad, la Oficina de Diversidad y seis grupos de afinidad, a saber: Culturas y Regionalidades, Equidad de Género, Generaciones, LGBTQIAPN+, Personas con Discapacidad y Razas y Etnias. Sus objetivos son ofrecer a los empleados la oportunidad de participar en acciones de D&I, crear un espacio seguro para debates e intercambio de experiencias, fomentar el aprendizaje mutuo y la construcción colaborativa de soluciones que respondan a las necesidades de cada grupo de afinidad.

**Estructura de los grupos de afinidad**

El Grupo CCR cuenta actualmente con seis grupos de afinidad con el objetivo principal de generar orgullo de pertenencia, formados por empleados voluntarios de diferentes áreas, regiones y cargos. Cuentan con el apoyo de los llamados padrinos, que forman el grupo de altos ejecutivos dedicados a cada uno de los temas dentro de la empresa, cuyas principales funciones y responsabilidades son: actuar como portavoz del tema interna y externamente, validar la estrategia de D&I y actuar de acuerdo con la política inclusiva y de equidad de la empresa siendo un “enlace” entre lo estratégico y lo táctico, compartiendo ideas sobre el tema en reuniones con sus equipos.

pertencer
inclusão e respeito para ser



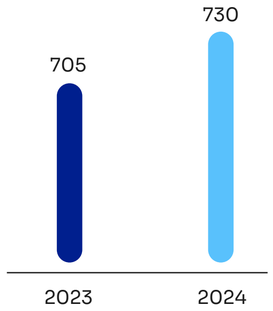
El Comité de Diversidad e Inclusión es un actor clave en el avance y maduración del tema. Sus principales funciones y responsabilidades son proporcionar apoyo estratégico para la implementación del programa de D&I del Grupo CCR, supervisar los KPI (indicadores y métricas) y actuar como intermediario ejecutivo para la información estratégica de los líderes de los grupos de afinidad a los respectivos vicepresidentes, que son nombrados patrocinadores de los pilares de D&I. Los líderes son profesionales que actúan como personas influyentes en la empresa e inspiran el compromiso con la cultura inclusiva, dando ejemplo a los demás. Llevan a cabo el alineamiento estratégico para la toma de decisiones en la materia y son los portavoces de la empresa ante el público interno, difundiendo mensajes clave desde su posición de protagonistas en la gobernanza D&I.

**Gobernanza de la cuestión**

El CA-CCR monitorea el cumplimiento de las acciones estratégicas, orientando los esfuerzos institucionales para avanzar en la agenda de Derechos Humanos, Diversidad e Inclusión. Delibera sobre acciones, recursos e inversiones, previstos en el presupuesto, para programas y proyectos que consideren la transversalidad del tema en las áreas en que actúa, identificando posibles riesgos, especificidades y/u oportunidades relacionadas en las Plataformas y unidades de negocio. El Departamento de Personas conduce la Estrategia de Diversidad e Inclusión del Grupo CCR, priorizando acciones dirigidas a los empleados y en conjunto con las áreas clave de forma integrada y transversal, fomentando la construcción de cultura y la sinergia entre proyectos, acciones y actividades relacionadas.

El cuaderno de la diversidad es un material educativo cuyo objetivo es presentar a los empleados los principales conceptos de diversidad e inclusión, así como los comportamientos importantes para promover una cultura más integradora, en un lenguaje didáctico y accesible.

## MUJERES EN EL LIDERAZGO*




*Incluye coordinadores, directores, directores ejecutivos, gerentes, directores ejecutivos, líderes y supervisores.

# Anexos

NARRACIÓN

CONTRASTE

# Índice GRI

Declaración de uso: CCR S.A. ha informado de acuerdo con los Estándares GRI para el periodo comprendido entre el 01/01/2024 y el 31/12/2024.

| NORMA GRI/ OTRA FUENTE | DIVULGACIÓN | UBICACIÓN/ DESCRIPCIÓN/ OMISIÓN |
|---|---|---|
| GRI 2: Contenido General 2021 | **La organización y sus prácticas de información** | |
| | 2-1 Datos de la organización | Página 8. El Grupo CCR, o CCR, es una sociedad anónima con sede en la ciudad de São Paulo/SP y operaciones en Brasil, Ecuador, Costa Rica y Curaçao. |
| | 2-2 Entidades incluidas en la memoria de sostenibilidad de la organización | Según DFP - Estados Financieros Estandarizados disponibles en la Central de Resultados - CCR. CCR, AutoBAn, ViaOeste, RodoAnel Oeste, SPVias, MSVia, ViaSul, ViaCosteira, RioSP, ViaLagos, ViaQuatro, VLT Carioca, Metrô Bahia, ViaMOVILIDAD Líneas 5 y 17, ViaMOVILIDAD Líneas 8/9, BH Aeropuerto, BlocoSul, BlocoCentral, Pampulha, Barcas, MTH, CCR España Empreendimentos, LamVias, PRN Concessões, ND Concessões, RDN Concessões, Four Trilhos, CPC, SPCP, Inovap 5, Icaros, Quiport Holdings, Aeris Holding, CostaRica S.A.,Terminal, CCR CostaRica, IBSA Finance, IBSA, Green Airports Inc., CCR CostaRica Concy Part, SJO Holding LTD, CAP, CARE, CAI, CPA, ATP, SPAC, SIP, Five Trilhos, RS Holding, Metrô Linha15, OnTrilhos. El 28 de mayo de 2024 se completó la venta de la totalidad de la participación de CCR en el capital social. de Sam. |
| | 2-3 Periodo de notificación, frecuencia y punto de contacto | El Informe se publica anualmente para el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2024 y el 31 de diciembre de 2024, el mismo periodo que los estados financieros. financiera. Se publicó el 15/04/2025. Para más información, envíe un correo electrónico a contato.sustentabilidade@grupoccr.com.br |
| | 2-4 Reformulaciones de la información | Los indicadores de emisiones de GEI se han reformulado como se indica en las notas a pie de página de la página 151 |
| | 2-5 Control externo | Página 207. El CA-CCR de la empresa decidió contratar a KPMG Auditores Independentes Ltda., para prestar servicios de auditoría independiente de sus estados financieros y los de sus subsidiarias de 2022 a 2026. para prestar servicios de auditoría independiente de sus estados financieros y de los de sus subsidiarias de 2022 a 2026. Este informe pasó por el proceso de verificación externa de acuerdo con las directrices del Estándar GRI 2021 y de la Resolución CVM nº 014 sobre Informes Integrados, presentando también indicadores del Sustainable Accounting Standards Board (SASB). |
| | **Actividades y trabajadores** | |
| | 2-6 Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales | Páginas 25, 82, 91 y 110. Los puntos 1.2 y 1.4 del Formulario de Referencia describen la cadena de valor del Grupo CCR, que sigue siendo la misma que en los últimos años. |
| | 2-7 Empleados | Páginas 131, 174 y 175. El área de Personas y Gestión de CCR utiliza un sistema integrado para compilar el número total de empleados, presentando la cifra para el último día de 2024. |
| | 2-8 Trabajadores no asalariados | CCR cuenta con un equipo formado por empleados subcontratados, basado en contratos con empresas especializadas en la prestación de servicios, que operan respetando la legislación vigente. En 2024, el Grupo CCR contaba con 19.068 terceros trabajando en servicios de conservación y mantenimiento, limpieza de instalaciones, construcción, montaje, consultoría, señalización, guardia, vigilancia, apoyo operativo y administrativo. CCR utiliza un enfoque de supervisión continua para recopilar datos sobre los trabajadores subcontratados. Las empresas asociadas son responsables de proporcionar informes mensuales detallados sobre el número de trabajadores subcontratados que prestan servicios para la CCR. Estos informes se envían a CCR y son comprobados por el equipo de Seguridad Laboral para garantizar la exactitud de los datos. |
| | **Gobernanza** | |
| | 2-9 Estructura de gobierno y su composición | Más detalles sobre los criterios adoptados para nombrar y seleccionar a los miembros del máximo órgano de gobierno en el punto 7.1 del Formulario de Referencia. |
| | 2-10 Nombramiento y selección para el máximo órgano de gobierno | Páginas 51 a 54. |

| NORMA GRI/ OTRA FUENTE | DIVULGACIÓN | UBICACIÓN/ DESCRIPCIÓN/ OMISIÓN |
|---|---|---|
| GRI 2: Contenido General 2021 | 2-11 Presidente del máximo órgano de gobierno | Página 69. El presidente de la CA-CCR no acumula funciones como ejecutivo del Grupo CCR. |
| | 2-12 Papel desempeñado por el máximo órgano de gobierno en la supervisión de la gestión del impacto | Páginas 51, 52, 53 y 54: El CA-CCR, a través de los informes recibidos por el Canal Confidencial, investiga y recomienda acciones a implementar. |
| | 2-13 Delegación de responsabilidades para la gestión de impactos | Páginas 41 y 51 a 54. |
| | 2-14 Papel desempeñado por el máximo órgano de gobierno en la elaboración de memorias de sostenibilidad | Páginas 51 a 54. |
| | 2-15 Conflictos de intereses | Página 69. |
| | 2-16 Comunicar preocupaciones cruciales | Páginas 65 a 68. |
| | 2-17 Conocimiento colectivo del máximo órgano de gobierno | Páginas 51 a 54. |
| | 2-18 Evaluación de la actuación del máximo órgano de gobierno | Páginas 51 a 54. |
| | 2-19 Políticas de remuneración | Páginas 55 a 57. La política no prevé primas de atracción ni pagos de incentivos para la contratación ni indemnizaciones por despido o jubilación. |
| | 2-20 Proceso de determinación de la remuneración | Páginas 55 a 57. |
| | 2-21 Proporción de la remuneración total anual | La relación entre la remuneración total anual de la persona mejor pagada en 2024 y la media de los demás empleados fue del 98%. El aumento porcentual de la remuneración total anual de la persona mejor pagada de la organización en 2024 fue del 84%, y el aumento porcentual medio de la remuneración total de los demás empleados fue del 51%, en comparación con el año anterior. |
| | **Estrategia, políticas y prácticas** | |
| | 2-22 Declaración sobre la estrategia de desarrollo sostenible | Páginas 3 a 7. |
| | 2-23 Compromisos políticos | Páginas 11, 12, 38 a 40, 55, 65 a 69. |
| | 2-24 Incorporación de compromisos políticos | Páginas 12, 58 a 59, 65 a 68, 110 a 111. |
| | 2-25 Procesos para reparar impactos negativos | Páginas 65, 66, 67 y 68. |
| | 2-26 Mecanismos de asesoramiento y denuncia | Páginas 15, 65 a 68 |
| | 2-27 Cumplimiento de las leyes y reglamentos | En 2024 no se registró ningún caso de este tipo. |

| NORMA GRI/ OTRA FUENTE | DIVULGACIÓN | UBICACIÓN/ DESCRIPCIÓN/ OMISIÓN |
|---|---|---|
| | **Compromiso de las partes interesadas** | |
| **GRI 2: Contenidos generales 2021** | 2-28 Participación en asociaciones | A través de su Política de Gestión de Afiliación para Sindicatos, Asociaciones, Entidades de Clase y Similares, el Grupo CCR ha elaborado directrices para la afiliación a Asociaciones Empresariales, Entidades Sectoriales, ThinkTanks, grupos de debate y grupos de referencia dirigidos exclusivamente a la producción técnica y similares. El objetivo es garantizar una mejor gestión y gobernanza de la participación en asociaciones sectoriales, con un cuidadoso proceso de evaluación y aprobación previo a la adhesión. |

| Grupos y asociaciones | Plataforma |
|---|---|
| ABR-Aeropuertos de Brasil | Aeropuertos |
| ACI - ALC | Aeropuertos |
| SINDICATO DE LA INDUSTRIA FARMACÉUTICA | Aeropuertos |
| ANPTRILLS | Movilidad |
| UITP - Unión Internacional de Transportes Públicos | Movilidad |
| ABCR-Asociación Brasileña de Concesionarios de Autopistas | Carreteras |
| ABDIB - Asociación Brasileña de Infraestructuras e Industrias Básicas | Empresa |
| ABRASCA-Asociación de Empresas Públicas | Empresa |
| CEBDS-Consejo Empresarial Brasileño para el Desarrollo Sostenible | Empresa |
| MOVEINFRA - Reparto de plataformas | Empresa |
| IBGC - Instituto Brasileño de Gobierno Corporativo | Empresa |
| IBRAC- Instituto Bras. Estudos de Concorrência, Consumo e Comércio Inter. | Empresa |
| Servicios compartidos ABSC-Asociaciones | CSC |
| GIFE-Grupo de Institutos, Fundaciones y Empresas | Instituto CCR |
| LATIM PACTO - Instituto PHI de Filantropía | Instituto CCR |

| | | |
|---|---|---|
| | 2-29 Enfoque de la participación de las partes interesadas | Páginas 37 a 40, 45 a 49. |
| | 2-30 Convenios colectivos | Página 176. |
| **TEMAS ESPECÍFICOS** | | |
| **GRI 3: Temas materiales 2021** | 3-1 Proceso de definición de los temas materiales | Páginas 37 a 40. |
| | 3-2 Lista de temas materiales | Páginas 39 y 40. La revisión de la materialidad dio lugar a los siguientes cambios en los temas materiales en comparación con 2023: El cambio climático es ahora Estrategia climática, Biodiversidad y uso de la tierra es ahora un tema secundario. El tema Gobernanza es ahora Gobernanza, ética y cumplimiento, además de la inclusión del tema Cadena de valor. El tema Entorno laboral ha pasado a llamarse Capital humano y Seguridad de empleados y clientes se ha dividido en Salud y seguridad y Fiabilidad operativa y experiencia del cliente. El tema Calidad de los servicios se ha suprimido, al igual que Relaciones con la comunidad. Se han añadido los temas Relaciones con el Gobierno y Desarrollo Socioeconómico. |

| NORMA GRI/ OTRA FUENTE | DIVULGACIÓN | UBICACIÓN/ DESCRIPCIÓN/ OMISIÓN |
|---|---|---|
| **Tema: Desarrollo socioeconómico** | | |
| **GRI 3: Tópicos Materiais 2021** | 3-3 Gestão dos temas materiais | Páginas 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 42, 43, 114 a 126. |
| **GRI 201: Desempenho Econômico 2016** | 201-1 Valor econômico direto gerado e distribuído | Página 23. Informações sobre receitas página 10 e investimentos nas comunidades página 114. Grupo CCR divulga as informações sobre valor adicionado de forma consolidade de acordo com os DFPs, portanto não segregamos por país, região e mercado. |
| **GRI 203: Impactos Econômicos Indiretos 2016** | 203-1 Investimentos em infraestrutura e apoio a serviços | Páginas 123 a 126. |
| | 203-2 Impactos econômicos indiretos significativos | Páginas 123 a 126. |
| **Tema material: Governança, ética e compliance** | | |
| **GRI 3: Temas materiales 2021** | 3-3 Gestão dos temas materiais | Páginas 42 e 43, 51 a 69 |
| **GRI 201: Rendimiento Economía 2016** | 205-1 Operaciones evaluadas por riesgos relacionados con la corrupción | Páginas 65 a 67 y 193 a 195. |
| | 205-2 Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos para lucha contra la corrupción | En 2024 no se registró ningún caso de este tipo. |
| **GRI 203: Impactos económicos indirectos 2016** | 205-3 Casos confirmados de corrupción y medidas | Páginas 123 a 126. |
| **Tema: Gobernanza, ética y cumplimiento** | | |
| **GRI 3: Temas materiales 2021** | 3-3 Gestión de asuntos importantes | Páginas 42 y 43, 51 a 69 |
| **Tema material: Relações governamentais** | | |
| **GRI 3: Tópicos Materiais 2021** | 3-3 Gestão dos temas materiais | Páginas 29, 30, 42, 43, 45, 65 e 66. As certificações ABNT NBR ISO 37301 - Sistema de Gestão de Compliance e ISO 37001 - Sistema de Gestão Antissuborno mantidas para todos os ativos do Grupo CCR garantem o gerenciamento, rastreamento e eficácia das medida tomadas em relação ao tema. No ano, o Grupo CCR não esteve envolvido com impactos negativos relacionados ao tema. Os potenciais imapcto negativos são monitorados pelo Programa de Integridade da CCR. A Política de Engajamento com Partes Interessadas/Stakeholders tem o propósito de orientar a tomada de decisão e as iniciativas do Grupo CCR voltadas a seus públicos estratégicos. |
| **GRI 415: Políticas Públicas 2016** | 415-1 Contribuições políticas | Não realizamos contribuições políticas, conforme determinação prevista em lei. |
| **Tema material: Saúde e segurança** | | |
| **GRI 3: Tópicos Materiais 2021** | 3-3 Gestão dos temas materiais | Páginas 42 e 43, 63 e 64, 70 a 74, 81 |

| NORMA GRI/ OTRA FUENTE | DIVULGACIÓN | UBICACIÓN/ DESCRIPCIÓN/ OMISIÓN |
|---|---|---|
| GRI 403: Saúde e Segurança do Trabalho 2018 | 403-1 Sistema de gestão de saúde e segurança do trabalho | Páginas 70 a 78. |
| | 403-2 Identificação de periculosidade, avaliação de riscos e investigação de incidentes | Páginas 70 a 78. |
| | 403-3 Serviços de saúde do trabalho | Páginas 70 a 78. |
| | 403-4 Participação dos trabalhadores, consulta e comunicação aos trabalhadores referentes a saúde e segurança do trabalho | Páginas 70 a 78. |
| | 403-5 Capacitação de trabalhadores em saúde e segurança do trabalho | Páginas 70 a 78. |
| | 403-6 Promoção da saúde do trabalhador | Páginas 74 e 133 a 135. |
| | 403-7 Prevenção e mitigação de impactos de saúde e segurança do trabalho diretamente vinculados com relações de negócios | Páginas 70 a 78. |
| | 403-8 Trabalhadores cobertos por um sistema de gestão de saúde e segurança do trabalho | Páginas 70 a 78. |
| | 403-9 Acidentes de trabalho | Páginas 70 a 78 e 189. |
| | 403-10 Doenças profissionais | Páginas 133 a 135 e 190. |
| **Tema material: Estratégia climática** | | |
| GRI 3: Tópicos Materiais 2021 | 3-3 Gestão dos temas materiais | Páginas 25 e 26, 33, 43, 63 e 64, 84 a 91 e 95 a 98. |
| GRI 201: Desempenho Econômico 2016 | 201-2 Implicações financeiras e outros riscos e oportunidades decorrentes de mudanças climáticas | Páginas 84 a 89. |
| GRI 302: Energia 2016 | 302-1 Consumo de energia dentro da organização | Páginas 154 e 155. |
| | 302-3 Intensidade energética | Página 155. |
| | 302-4 Redução do consumo de energia | Página 156. |
| GRI 305: Emissões 2016 | 305-1 Emissões diretas (Escopo 1) de gases de efeito estufa (GEE) | Páginas 90, 92, 149 a 152. |
| | 305-2 Emissões indiretas (Escopo 2) de gases de efeito estufa (GEE) provenientes da aquisição de energia | Páginas 90, 93, 149 e 153. |

| NORMA GRI/ OTRA FUENTE | DIVULGACIÓN | UBICACIÓN/ DESCRIPCIÓN/ OMISIÓN |
|---|---|---|
| **GRI 305: Emissões 2016** | 305-3 Emissões indiretas (Escopo 2) de gases de efeito estufa (GEE) provenientes da aquisição de energia | Páginas 90, 94, 150 a 153. |
| | 305-4 Intensidade de emissões de gases de efeito estufa (GEE) | Página 150. |
| | 305-5 Redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE) | Página 153. |
| **Tema material: Cadeia de valor** | | |
| **GRI 3: Tópicos Materiais 2021** | 3-3 Gestão dos temas materiais | Páginas 42 e 43, 110 e 111 e 114 a 122, |
| **GRI 204: Práticas de Compra 2016** | 204-1 Proporção de gastos com fornecedores locais | Página 190. |
| **GRI 308: Avaliação Ambiental de Fornecedores 2016** | 308-1 Novos fornecedores selecionados com base em critérios ambientais | Ainda não selecionamos fornecedores com base em critérios ambientais, não existe uma matriz decisória de compras, porém, todos os fornecedores contratados passam pelo processo de homologação, onde são verificadas as conformidades ambientais (Ibama) e legais do fornecedor |
| | 308-2 Impactos ambientais negativos da cadeia de fornecedores e medidas tomadas | Página 173. |
| **GRI 408: Trabalho Infantil 2016** | 408-1 Operações e fornecedores com risco significativo de casos de trabalho infantil | Páginas 110 e 111. Durante o ano de 2024, o Grupo CCR não identificou nenhuma operação ou fornecedor envolvido em casos de trabalho infantil ou trabalhadores jovens expostos a trabalho perigoso. |
| **GRI 409: Trabalho Forçado ou Análogo ao Escravo 2016** | 409-1 Operações e fornecedores com risco significativo de casos de trabalho forçado ou análogo ao escravo | Páginas 110 e 111. Durante o ano de 2024, o Grupo CCR não identificou nenhuma operação ou fornecedor envolvido em casos de trabalho forçado ou análogo ao escravo. |
| **GRI 410: Práticas de Segurança 2016** | 410-1 Pessoal de segurança capacitado em políticas ou procedimentos de direitos humanos | Em 2024, aplicamos o Jeito CCR de Atender/Aumento da Percepção às Ameaças, no qual treinamos 100% dos colaboradores com temas: diversidades, acessibilidade, assédio sexual e moral, amparo legal, dentre outros temas inerentes ao desempenho da função de Agentes de Atendimento e Segurança (AAS), que realizam atendimento direto aos clientes dos serviços da MOVILIDAD (SP, BA e RJ). |
| **GRI 414: Avaliação Social de Fornecedores 2016** | 414- 1 Novos fornecedores selecionados com base em critérios sociais | Atualmente, o processo de contratações sustentáveis está em fase de implantação, e estamos estruturando os critérios que considerem aspectos sociais na seleção de fornecedores. A avaliação de risco de sustentabilidade e o processo de homologação já fazem parte do processo de contratação, porém anda não temos uma matriz decisória de compras com peso ESG. |
| | 414-2 Impactos sociais negativos da cadeia de fornecedores e medidas tomadas | Páginas 110, 111 e 190. |
| **Tema material: Capital humano** | | |
| **GRI 3: Tópicos Materiais 2021** | 3-3 Gestão dos temas materiais | Páginas 42 , 43, 131, 132, 133, 134, 135, 136 e 137. |

| NORMA GRI/ OTRA FUENTE | DIVULGACIÓN | UBICACIÓN/ DESCRIPCIÓN/ OMISIÓN |
|---|---|---|
| **GRI 401: Emprego 2016** | 401-1 Novas contratações e rotatividade de empregados | Páginas 176 a 179. |
| | 401-2 Benefícios oferecidos a empregados em tempo integral que não são oferecidos a empregados temporários ou de período parcial | Página 135. Unidade operacionais importantes: CCR, AutoBAn, ViaOeste, RodoAnel Oeste, SPVias, MSVia, ViaSul, ViaCosteira, RioSP, ViaLagos, ViaQuatro, VLT Carioca, Metrô Bahia, ViaMOVILIDAD Linhas 5 e 17, ViaMOVILIDAD Linhas 8/9, BH Airport, BlocoSul, BlocoCentral, Pampulha, Barcas, MTH, CCR España Empreendimentos, LamVias, PRN Concessões, ND Concessões, RDN Concessões, Four Trilhos, CPC, SAMM, SPCP, Inovap 5, Icaros, Quiport Holdings, Aeris Holding CostaRica S.A.,Terminal, CCR CostaRica, IBSA Finance, IBSA, Green Airports Inc., CCR CostaRica Concy Part, SJO Holding LTD, CAP, CARE, CAI, CPA, ATP, SPAC, SIP, Five Trilhos, RS Holding, MetrôLinha15, OnTrilhos. |
| | 401-3 Licença maternidade/ paternidade | Página 179. |
| **GRI 404: Capacitação e Educação 2016** | 404-1 Média de horas de capacitação por ano, por empregado | Páginas 133, 134 e 180. |
| | 404-2 Programas para o aperfeiçoamento de competências dos empregados e de assistência para transição de carreira | Páginas 133 e 134. |
| | 404-3 Percentual de empregados que recebem avaliações regulares de desempenho e de desenvolvimento de carreira | Página 181. |
| **OUTROS INDICADORES** | | |
| **Tema Secundário: Responsabilidade social** | | |
| **GRI 413: Comunidades Locais 2016** | 413-1 Operações com engajamento, avaliações de impacto e programas de desenvolvimento voltados à comunidade local | 92%. Páginas 114 a 122. |
| | 413-2 Operações com impactos negativos significativos reais ou potenciais nas comunidades locais | Página 127 a 129. |
| **Tema Secundário: Diversidade e inclusão** | | |
| **GRI 405: Diversidade e Igualdade de Oportunidades 2016** | 405-1 Diversidade em órgãos de governança e empregados | Página 136 e 137 e 182 a 186. |
| | 405-2 Proporção entre o salário-base e a remuneração recebidos pelas mulheres e aqueles recebidos pelos homens | Página 192. Unidade operacionais importantes: CCR, AutoBAn, ViaOeste, RodoAnel Oeste, SPVias, MSVia, ViaSul, ViaCosteira, RioSP, ViaLagos, ViaQuatro, VLT Carioca, Metrô Bahia, ViaMOVILIDAD Linhas 5 e 17, ViaMOVILIDAD Linhas 8/9, BH Airport, BlocoSul, BlocoCentral, Pampulha, Barcas, MTH, CCR España Empreendimentos, LamVias, PRN Concessões, ND Concessões, RDN Concessões, Four Trilhos, CPC, SAMM, SPCP, Inovap 5, Icaros, Quiport Holdings, Aeris Holding CostaRica S.A.,Terminal, CCR CostaRica, IBSA Finance, IBSA, Green Airports Inc., CCR CostaRica Concy Part, SJO Holding LTD, CAP, CARE, CAI, CPA, ATP, SPAC, SIP, Five Trilhos, RS Holding, MetrôLinha15, OnTrilhos. |

| NORMA GRI/ OTRA FUENTE | DIVULGACIÓN | UBICACIÓN/ DESCRIPCIÓN/ OMISIÓN |
|---|---|---|
| **Tema Secundário: Biodiversidade e uso do solo** | | |
| **GRI 304: Biodiversidade 2016** | 304-2 Impactos significativos de atividades, produtos e serviços na biodiversidade | Páginas 101 a 105. |
| | 304-3 Hábitats protegidos ou restaurados | Páginas 157 a 160. |
| **Tema Secundário: Segurança da informação** | | |
| **GRI 418: Privacidade do Cliente 2016** | 418-1 Queixas comprovadas relativas a violação da privacidade e perda de dados de clientes | Não foram registradas queixas dessa natureza em 2024. |
| **GRI G4: DIVULGAÇÕES DO SETOR AEROPUERTOS** | | |
| **GRI G4-AO4** | Qualidade das águas pluviais de acordo com o permitido pela legislação | Nas atividades operacionais dos AEROPUERTOS JOI, CWB, BGX, URG, PET, NVT, LDBL GYN, onde possuem em seus sistemas de drenagens, equipamentos de contenção e separação de água de óleos (CSAO) ou para aqueles que possuem sistema de captação de água de chuva para reaproveitamento, são realizados monitoramentos semestrais das águas para garantir que não há alteração da qualidade da água de forma que altere os parâmetros de lançamento de água em corpo hídrico. Nos AEROPUERTOS de Bagé, Pelotas, e Uruguaiana, as campanhas semestrais nas CSAO foram realizadas com sucesso e com resultados em conformidade com a Conama 430/11. Em Curitiba, não existe a exigência legal para o monitoramento da CSAO, todavia, anualmente fazermos a análise e que demonstrou conformidade em 2024, como também nas campanhas mensais da Etac. As instalações de reuso de Goiânia passou por uma revitalização e terá o seu monitoramento restabelecido, enquanto Londrina, apesar de possuir uma CSAO não existe a exigência legal de análise das águas pluviais.<br>Durante o período amostrado, apenas JOI e NVT apresentaram BRO acida do recomentada, na amostragem realizada em julho. Após a constatação do valor acima do máximo permitido para lançamento, foi feito limpeza e manutenção da CSAO destes AEROPUERTOS, para correção desta não conformidade. |
| **GRI G4-AO6** | Fluido antigelo utilizado em aeronaves e pistas e tratado em toneladas ou $m^3$ | Não é mantido fluído ante congelante nos AEROPUERTOS da CCR, dentro das atividades operacionais exclusivas da Operadora Aeroportuária. |
| **GRI G4-AO8** | Número de pessoas deslocadas física ou economicamente, de forma voluntária ou involuntariamente, pelo operador do aeroporto ou em seu nome por uma entidade governamental ou outra entidade, e a compensação oferecida | Página 129. |
| **GRI G4-AO9** | Número total anual de danos à vida selvagem por 10 mil pousos/ decolagens de aeronaves | Em 2024, o número de colisões totais foi de 618 eventos para os 17 AEROPUERTOS. Relativizando os valores absolutos a cada 10 mil movimentos, em 2024, foram registradas 13,73 colisões totais. Este valor representa uma redução em relação ao ano anterior de 21%. Na maior parte dos eventos de colisões não foi possível identificar as espécies envolvidas. Para os registros identificados, as espécies mais afetadas seguem como representantes das mais frequentes dentro dos sítios aeroportuários, espécies nativas e exóticas de comum ocorrência em áreas urbanas tais como Quero-quero, Carcarás, Corujas, Lebres, Pombos, Urubus, Curicacas e Cachorros domésticos. |

# Índice SASB

| TEMA SASB | CÓDIGO Y MÉTRICAS | UBICACIÓN/ DESCRIPCIÓN/ OMISIÓN |
|---|---|---|
| **Servicios de ingeniería y construcción** | IF-EN-250a.1 Importe de los costes de reelaboración relacionados con los defectos y la seguridad | En 2024 no se registraron costes de esta naturaleza. |
| | IF-EN-250a.2 Valor total de las pérdidas monetarias como resultado de demandas judiciales asociadas a incidentes relacionados con defectos y seguridad de las infraestructuras | En 2024 no se registraron costes de esta naturaleza. |
| | IF-EN-320a.1 (1) Tasa total de incidentes registrables (TRIR) y (2) tasa de mortalidad para (a) empleados directos y (b) empleados contratados | Páginas 72 y 189. |
| | IF-EN-410b.1 Importe de los proyectos pendientes (valor de los proyectos no finalizados) para (1) proyectos relacionados con hidrocarburos y (2) proyectos de energías renovables. | CCR no tiene proyectos pendientes de energías renovables o hidrocarburos. |
| | IF-EN-410b.3 Número de proyectos no energéticos asociados a la mitigación del cambio climático | CCR cree que puede contribuir a la lucha contra el cambio climático haciendo negocios y sus cinco activos de movilidad urbana (ViaQuatro, CCR Metrô Bahia, VLT Carioca, ViaMOVILIDAD - Línea 5 y Via MOVILIDAD - Líneas 8 y 9) son ejemplos de cómo combinar los resultados con la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. |
| | IF-EN-510a.1 (1) Número de proyectos activos y (2) proyectos pendientes en los países con las 20 clasificaciones más bajas en el Índice de Percepción de la Corrupción de Transparency International | No hay proyectos activos ni pendientes en los países con el 20 clasificación, teniendo en cuenta el índice de 2024. |
| | IF-EN-510a.2 Valor total de las pérdidas monetarias resultantes de procedimientos legales asociados con acusaciones de (1) soborno o corrupción y (2) prácticas anticompetitivas (3) | En 2024 no se registraron pérdidas. |
| | IF-EN-510a.3 Descripción de políticas y prácticas para la prevención de (1) sobornos y corrupción y (2) conductas anticompetitivas en los procesos de licitación de proyectos | Páginas 65, 67 y 69. |
| **Transporte por carretera** | TR-RO-110a.1 Emisiones brutas globales de alcance 1 | Páginas 90, 92 y 149 a 152 |
| | TR-RO-110a.2 Discusión de la estrategia o plan a largo y corto plazo para gestionar las emisiones de alcance 1, los objetivos de reducción de emisiones y un análisis del rendimiento con respecto a estos objetivos. | Páginas 84 a 98 y 149 a 151. |
| | TR-RO-110a.3 (1) Combustible total consumido, (2) porcentaje de gas natural, (3) porcentaje de renovables | Combustible total consumido: 749.042 GJ; Porcentaje de gas natural: 0%; Porcentaje de energías renovables: 8,52%. |
| | TR-RO-320a.1 (1) Índice total de incidentes registrables (TRIR) y (2) índice de víctimas mortales para (a) empleados directos y (b) empleados contratados. | Página 189. |
| | TR-RO-320a.2 (1) Tasa de rotación voluntaria y (2) involuntaria de todos los empleados | Páginas 132 a 134 y 176 a 179. |
| | TR-RO-540a.1 Número de accidentes e incidentes de tráfico | Páginas 75 y 76 y 189. |

| TEMA SASB | CÓDIGO Y MÉTRICAS | UBICACIÓN/ DESCRIPCIÓN/ OMISIÓN |
|---|---|---|
| Servicios profesionales y comerciales | SV-PS-000.A Medidas de la actividad-Número de empleados por: (1) jornada completa y media jornada, (2) temporales (3) contratados | Páginas 174 y 175 |
| | SV-PS-000.B Métricas de actividad: horas trabajadas, porcentaje facturable | Los ingresos del Grupo CCR proceden de las concesiones y no están relacionados con las horas trabajadas y las ventas directas. |
| | SV-PS-230a.1 Descripción del enfoque para identificar y abordar los riesgos para la seguridad de los datos | Páginas 60 a 62. |
| | SV-PS-230a.2 Descripción de las políticas y prácticas relacionadas con la recopilación, el uso y la conservación de la información de los clientes | Páginas 60 a 62. El Grupo CCR cuenta con normas y políticas relacionadas con este tema, que contienen directrices con el objetivo de establecer la protección de los datos personales, reforzar la importancia de adoptar las mejores prácticas y definir las responsabilidades y los límites de actuación de los empleados, prestadores de servicios, socios y proveedores en la protección de los datos personales. Además, la empresa promueve campañas de sensibilización y formación sobre cuestiones de seguridad de la información y protección de datos personales. Más información en https://www.grupoccr.com.br/politica-de-privacidade |
| | SV-PS-230a.3 1) Número de violaciones de datos, (2) porcentaje que afecta a la información comercial confidencial (CBI) o a la información personal identificable (PII) de los clientes, (3) número de clientes afectados | En 2024 no se registró ningún caso de violación de datos. |
| | SV-PS-330a.1 Porcentaje de representación de género y grupo racial/étnico para (1) la dirección ejecutiva y (2) el resto de los empleados. | Páginas 136 y 137 y 182 a 186. |
| | SV-PS-330a.2 (1) Tasa de rotación voluntaria e (2) involuntaria de empleados | Páginas 132 y 133 y 176 a 179. |
| | SV-PS-330a.3 Porcentaje de compromiso de los empleados | Páginas 47, 187 y 188. La fuente de la encuesta procede de la plataforma externa Pulses, y la puntuación se basa en la media de 30 preguntas relativas a 12 dimensiones generales. |
| | SV-PS-510a.1 Descripción del enfoque para garantizar la integridad profesional | Páginas 65 a 69. |
| | SV-PS-510a.2 Valor total de las pérdidas monetarias derivadas de procedimientos judiciales relacionados con la integridad profesional | En 2024 no se registraron pérdidas. |

# Indicadores

## MEDIO AMBIENTE

### Emisiones

Emisiones de GEI ámbitos 1, 2 y 3 GRI 305-1, 305-2, 305-3, 305-4 | SASB TR-RO-110a.1

| Fuentes fósiles de emisiones de GEI ($tCO_2e$) | GRUPO CCR | | | CARRETERAS | | | MOVILIDAD | | | AEROPUERTOS | | | SERVICIOS/EMPRESA | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2022 | 2023 | 2024 | 2022 | 2023 | 2024 | 2022 | 2023 | 2024 | 2022 | 2023 | 2024 | 2022 | 2023 | 2024 |
| **Ámbito 1** | **75.431** | **74.466** | **60.478** | **43.893** | **34.504** | **20.844** | **26.695** | **33.701** | **35.750** | **4.785** | **6.177** | **3.825** | **59** | **85** | **59** |
| Combustión móvil | 36.455 | 42.302 | 43.676 | 15.429 | 15.401 | 15.634 | 20.476 | 26.148 | 27.275 | 502 | 691 | 714 | 47 | 61 | 53 |
| Combustión estacionaria | 2.089 | 1.221 | 3.984 | 448 | 555 | 3.441 | 292 | 170 | 193 | 1.338 | 473 | 345 | 11 | 23 | 6 |
| Residuos sólidos y efluentes líquidos | 215 | 127 | 166 | 0 | 0 | 0 | 67 | 24 | 43 | 148 | 103 | 123 | 0 | 0 | 0 |
| Runaways | 9.031 | 10.236 | 11.151 | 385 | 383 | 759 | 5.859 | 7.359 | 8.239 | 2.787 | 2.494 | 2.153 | 0 | 0 | 0 |
| Cambio de uso del suelo | 27.641 | 20.581 | 1.501 | 27.631 | 18.165 | 1.011 | 0 | 0 | 0 | 10 | 2.415 | 490 | 0 | 0 | 0 |
| **Ámbito 2** | **22.306** | **22.137** | **33.525** | **2.386** | **1.860** | **2.519** | **18.372** | **17.628** | **26.696** | **1.910** | **2.622** | **4.306** | **39** | **26** | **4** |
| Ubicación | 22.306 | 22.137 | 33.525 | 1.984 | 1.860 | 2.519 | 18.372 | 17.628 | 26.696 | 1.910 | 2.622 | 4.306 | 39 | 26 | 4 |
| Elección de compra | 9.677 | 5.619 | 0 | 401 | 182 | 0 | 0 | 4.448 | 0 | 0 | 962 | 0 | 0 | 26 | 0 |

| Fuentes fósiles de emisiones de GEI ($tCO_2e$) | GRUPO CCR | | | CARRETERAS | | | MOVILIDAD | | | AEROPUERTOS | | | SERVICIOS/EMPRESA | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2022 | 2023 | 2024 | 2022 | 2023 | 2024 | 2022 | 2023 | 2024 | 2022 | 2023 | 2024 | 2022 | 2023 | 2024 |
| **Ámbito 3** | **204.917** | **361.351** | **357.176** | **56.971** | **82.628** | **86.610** | **20.984** | **123.521** | **38.931** | **125.805** | **153.306** | **229.022** | **1.157** | **1.896** | **2.613** |
| Bienes y servicios adquiridos | 34.951 | 42.299 | 44.768 | 33.591 | 39.878 | 19.519 | 201 | 118 | 154 | 1.159 | 2.303 | 25.095 | 0 | 0 | 0 |
| Actividades relacionadas con los combustibles y la energía no incluidas en los ámbitos 1 y 2 | 20.741 | 31.644 | 37.111 | 5.808 | 6.914 | 7.888 | 12.671 | 19.771 | 24.568 | 2.214 | 4.897 | 4.616 | 48 | 62 | 39 |
| Transporte y distribución (aguas arriba) | 1.460 | 8.015 | 10.796 | 1.152 | 4.516 | 7.092 | 285 | 3.286 | 3.524 | 22 | 214 | 180 | 0 | 0 | 0 |
| Residuos generados en las operaciones | 26.879 | 142.509 | 114.307 | 15.948 | 30.300 | 51.112 | 7.578 | 99.774 | 10.337 | 3.199 | 11.908 | 52.020 | 155 | 527 | 837 |
| Viajes de negocios | 1.412 | 2.164 | 2.402 | 105 | 161 | 162 | 244 | 568 | 340 | 109 | 128 | 164 | 954 | 1.307 | 1.737 |
| Desplazamientos de los empleados (trabajo a domicilio) | 2.150 | 2.220 | 1.992 | 367 | 858 | 837 | 0 | 0 | 0 | 1.783 | 1.362 | 1.155 | 0 | 0 | 0 |
| Activos arrendados (la organización como arrendatario) | 315 | 5 | 8 | 0 | 0 | 0 | 5 | 5 | 8 | 310 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Utilización de bienes y servicios vendidos | 117.008 | 132.495 | 145.792 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 117.008 | 132.495 | 145.792 | 0 | 0 | 0 |
| **Intensidad de las emisiones** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Alcance 1 y 2 / R$ mil de ingresos operativos brutos | 0,00485 | 0,00485 | 0,00412 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

1. Los gases incluidos son gases de Kioto, a saber, CO2, CH4, N2O, HFC y SF6. La empresa no tiene fuentes de emisión de PFC y NF3.

2. El inventario del Grupo CCR utiliza el enfoque de control operativo.

3. Las metodologías de cálculo utilizadas son las previstas por el Programa Brasileño GHG Protocol, ISO 14064/2018 y las Directrices del IPCC.

4. Los factores de emisión utilizados, en su mayor parte, son los mismos que los proporcionados en la herramienta de cálculo del Programa Brasileño GHG Protocol. Además, se utilizaron los factores de emisión del Informe de Referencia sobre el Sector de Residuos y Cambios en el Uso del Suelo del Ministerio de Ciencia, Tecnología, Comunicación e Innovación, NBR9649 y Von Sperling para calcular el tratamiento de aguas residuales y los factores de emisión de Ecoinvent para el ciclo de vida de los productos adquiridos.

5. Los datos de las emisiones de los alcances 1, 2 y 3 serán asegurados para el Inventario de Emisiones de GEI de 2024, cuya publicación está prevista para después de la publicación del RAI en 2025; por lo tanto, pueden sufrir alteraciones. El Inventario de Emisiones de GEI detallado se elabora de acuerdo con las directrices del Programa Brasileño GHG Protocol y puede consultarse en el registro público de emisiones en https://www.registropublicodeemissoes.com.br/participantes. El factor de emisión utilizado para calcular las emisiones de electricidad es el del Sistema Interconectado Nacional, e incluye también los gases CO2, CH4, N2O, HFC, PFC, SF6 y NF3, reportados en CO2 equivalente de acuerdo con las directrices del Programa Brasileño GHG Protocol. Se adoptó el enfoque de control operacional para la consolidación de los datos, y el GWP se alineó con las directrices del Programa.

6. Los datos de 2024 tienen en cuenta las unidades CCR Autoban, CCR MSVia, CCR RioSP, CCR RodoAnel, CCR ViaOeste, CCR SPVias, CCR ViaCosteira, CCR ViaSul, CCR ViaLagos, ViaRio, CCR Metrô Bahia, VLT Carioca, ViaQuatro, ViaMobilidade - Línea 5, ViaMobilidade - Líneas 8 y 9, CCR Barcas, BH Aeropuerto, Pampulha, Bloco Sul y Bloco Central, SAMM, oficinas (incluido el CSC - Centro de Servicios Compartidos).

7. El comportamiento de las emisiones se gestiona mediante una comparación histórica de los 3 últimos años, con 2022 como año base, en el que las emisiones no han variado significativamente.

8. El aumento de la categoría “Electricidad” del ámbito 2 se refiere a la fase de pruebas de los nuevos trenes durante la explotación comercial, al aumento de la demanda de pasajeros y del número de viajes, a la implantación del tramo 3 (CCR Mobilidade) y al récord histórico de movimientos de pasajeros y aeronaves (Aeropuerto de BH). La reducción de la categoría “Localización” en la plataforma Servicios/Corporativo se refiere a la finalización del contrato con la Unidad SAMM, que gestionábamos hasta mayo de 2024.

9. La diferencia de emisiones en la categoría “Cambio de uso del suelo” se debe a la adaptación de la metodología siguiendo las directrices del PBGHGP, que recomienda que todas las supresiones de vegetación secundaria se consideren emisiones biogénicas.

10. El aumento en la categoría “Combustión estacionaria” se refiere a la mayor demanda de GLP en las obras de ViaOeste y RodoAnel.

11. El aumento en la categoría “Residuos generados en las operaciones” se refiere a las obras de duplicación, las obras de desarenado de balsas, los Residuos procedentes del Impacto de los Fenómenos Climáticos (Carreteras) y los Residuos generados en las obras de la fase IB (Aeropuertos).

12. Como resultado de los ajustes para SBTi, la categoría Emisiones de Alcance 3 no clasificables en las categorías 1 a 15, reportada en el informe de 2023, fue sustituida por Uso de bienes y servicios vendidos, sin cambio en el método de cálculo.

13. Ingresos brutos utilizados según DFP 4T2024 (página 113) y DFP 4T2023 (página 121). Se han recalculado los datos históricos de intensidad.

14. Para los datos de alcance 3 de la categoría “Activos arrendados (organización como arrendataria)”, se consideró el enfoque “Ubicación” para 2022. Para los años 2023 y 2024 el enfoque fue “Elección de compra”, siguiendo los criterios adoptados en el Inventario del Protocolo de GEI (disponible en https://www.registropublicodeemissoes.com.br/participantes).

## Emisiones biogénicas de GEI ámbitos 1, 2 y 3 GRI 305-1, 305-3 | SASB TR-RO-110a.1

| Fuentes biogénicas de emisiones de GEI ($tCO_2e$) | GRUPO CCR | | | CARRETERAS | | | MOVILIDAD | | | AEROPUERTOS | | | SERVICIOS/EMPRESA | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2022 | 2023 | 2024 | 2022 | 2023 | 2024 | 2022 | 2023 | 2024 | 2022 | 2023 | 2024 | 2022 | 2023 | 2024 |
| **Ámbito 1** | **10.370** | **11.574** | **44.210** | **9.621** | **9.790** | **42.362** | **460** | **656** | **813** | **239** | **847** | **782** | **51** | **281** | **252** |
| Combustión móvil | 4.284 | 6.069 | 7.066 | 3.735 | 5.041 | 5.875 | 434 | 643 | 794 | 64 | 106 | 146 | 51 | 278 | 251 |
| Combustión estacionario | 100 | 86 | 106 | 23 | 58 | 72 | 26 | 12 | 19 | 51 | 13 | 14 | 0 | 3 | 1 |
| Cambio de uso del suelo | 5.986 | 5.419 | 37.038 | 5.863 | 4.691 | 36.416 | 0 | 0 | 0 | 123 | 729 | 623 | 0 | 0 | 0 |
| **Ámbito 3** | **2.374** | **17.401** | **16.855** | **1.755** | **6.313** | **9.527** | **152** | **9.095** | **1.259** | **466** | **1.932** | **5.971** | **0** | **61** | **98** |
| Bienes y servicios adquiridos | 1.023 | 1.190 | 1.748 | 907 | 1.055 | 1.557 | 0 | 0 | 0 | 116 | 135 | 191 | 0 | 0 | 0 |
| Transporte y distribución (aguas arriba) | 122 | 918 | 1.144 | 116 | 554 | 1.039 | 4 | 338 | 80 | 2 | 26 | 25 | 0 | 0 | 0 |
| Residuos generados en las operaciones | 893 | 14.941 | 13.606 | 694 | 4.602 | 6.810 | 148 | 8.757 | 1.179 | 51 | 1.522 | 5.519 | 0 | 61 | 98 |
| Desplazamientos de los empleados (trabajo a domicilio) | 336 | 351 | 357 | 38 | 102 | 121 | 0 | 0 | 0 | 298 | 250 | 236 | 0 | 0 | 0 |

1. Los datos de las emisiones de alcance 1, 2 y 3 serán asegurados para el Inventario de Emisiones de GEI de 2024, cuya publicación está prevista para después de la publicación del RAI en 2025; por lo tanto, pueden sufrir alteraciones. El inventario detallado de emisiones de GEI se elabora de acuerdo con las directrices del Programa Brasileño GHG Protocol y puede consultarse en el registro público de emisiones en https://www.registropublicodeemissoes.com.br/participantes. El factor de emisión utilizado para calcular las emisiones de electricidad es el del Sistema Interconectado Nacional, e incluye también CO2, CH4, N2O, HFCs y gases SF6 y NF3, reportados en CO2 equivalente de acuerdo con las directrices del Programa Brasileño GHG Protocol. Se adoptó el enfoque de control operacional para la consolidación de los datos, y GWP de acuerdo con las directrices del Programa.

2. Los datos de 2024 tienen en cuenta las unidades CCR Autoban, CCR MSVia, CCR RioSP, CCR RodoAnel, CCR ViaOeste, CCR SPVias, CCR ViaCosteira, CCR ViaSul, CCR ViaLagos, ViaRio, CCR Metrô Bahia, VLT Carioca, ViaQuatro, ViaMobilidade - Línea 5, ViaMobilidade - Líneas 8 y 9, CCR Barcas, BH Aeropuerto, Pampulha, Bloco Sul y Bloco Central, SAMM, oficinas (incluido el CSC - Centro de Servicios Compartidos).

3. La diferencia de emisiones en la categoría “Cambio de uso del suelo” se debe a la adaptación de la metodología siguiendo las directrices del PBGHGP, que recomienda que todas las supresiones de vegetación secundaria se consideren emisiones biogénicas.

## Reducción de las emisiones de GEI (tCO2e) GRI 305-5

| Fuentes fósiles de emisiones de GEI (tCO2e) | GRUPO CCR | | CARRETERAS | | MOVILIDAD | | AEROPUERTOS | | SERVICIOS/EMPRESA | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2023/22 | 2024/23 | 2023/22 | 2024/23 | 2023/22 | 2024/23 | 2023/22 | 2024/23 | 2023/22 | 2024/23 |
| **Ámbito 1** | **-965** | **-13.988** | **-9.389** | **-13.659** | **7.006** | **2.049** | **1.392** | **-2.352** | **26** | **-26** |
| Combustión móvil | 5.847 | 1.374 | -28 | 233 | 5.672 | 1.126 | 189 | 23 | 14 | -8 |
| Combustión estacionaria | -868 | 2.763 | 107 | 2.886 | -122 | 23 | -865 | -128 | 12 | -18 |
| Residuos sólidos y efluentes líquidos | -88 | 39 | 0 | 0 | -43 | 19 | -45 | 20 | 0 | 0 |
| Runaways | 1.205 | 915 | -2 | 376 | 1.500 | 880 | -293 | -341 | 0 | 0 |
| Cambios en el uso del suelo | -7.060 | -19.080 | -9.466 | -17.155 | 0 | 0 | 2.405 | -1.925 | 0 | 0 |
| **Ámbito 2** | **-169** | **11.387** | **-526** | **659** | **-744** | **9.068** | **712** | **1.684** | **-13** | **-23** |
| Ubicación | -169 | 11.387 | -124 | 659 | -744 | 9.068 | 712 | 1.684 | -13 | -23 |
| Elección de compra | -4.058 | -5.619 | -219 | -182 | 4.448 | -4.448 | 962 | -962 | 26 | -26 |
| **Ámbito 3** | **156.434** | **-4.175** | **25.657** | **3.982** | **102.537** | **-84.590** | **27.501** | **75.716** | **739** | **716** |
| Bienes y servicios adquiridos | 7.348 | 2.469 | 6.287 | -20.360 | -83 | 36 | 1.144 | 22.792 | 0 | 0 |
| Actividades relacionadas con los combustibles y la energía no incluidas en los ámbitos 1 y 2 | 10.903 | 5.467 | 1.107 | 974 | 7.099 | 4.797 | 2.682 | -281 | 14 | -23 |
| Transporte y distribución (aguas arriba) | 6.556 | 2.781 | 3.363 | 2.576 | 3.001 | 239 | 192 | -34 | 0 | 0 |
| Residuos generados en las operaciones | 115.630 | -28.202 | 14.352 | 20.812 | 92.197 | -89.437 | 8.709 | 40.112 | 371 | 310 |
| Viajes de negocios | 752 | 238 | 56 | 1 | 324 | -228 | 19 | 36 | 353 | 429 |
| Desplazamientos de los empleados (trabajo a domicilio) | 70 | -228 | 491 | -22 | 0 | 0 | -421 | -206 | 0 | 0 |
| Activos arrendados (la organización como arrendatario) | -310 | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 | -310 | 0 | 0 | 0 |
| Utilización de bienes y servicios vendidos | 15.486 | 13.297 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15.486 | 13.297 | 0 | 0 |

1. Los gases incluidos son gases de Kyoto, a saber, CO2, CH4, N2O, HFCs y SF6. La empresa no tiene fuentes de emisión para PFCs y NF3. | 2. El inventario del Grupo CCR utiliza el enfoque de control operacional. | 3. Las metodologías de cálculo utilizadas son las proporcionadas por el Programa Brasileño GHG Protocol, ISO 14064/2018 y Directrices del IPCC. | 4. Los factores de emisión utilizados, en su mayoría, son los mismos que los proporcionados en la herramienta de cálculo del Programa Brasileño GHG Protocol. Además, se utilizaron los factores de emisión del Informe de Referencia para el Sector de Residuos y Cambios en el Uso del Suelo del Ministerio de Ciencia, Tecnología, Comunicación e Innovación, NBR9649 y Von Sperling para calcular el tratamiento de aguas residuales y los factores de emisión de Ecoinvent para el ciclo de vida de los productos adquiridos. | 5. Los datos de emisiones de alcance 1, 2 y 3 se asegurarán para el Inventario de Emisiones de GEI de 2024, cuya publicación está prevista después de la publicación del RAI en 2025; por lo tanto, pueden cambiar. El Inventario de Emisiones de GEI detallado se elabora de acuerdo con las directrices del Programa Brasileño GHG Protocol y puede consultarse en el registro público de emisiones en https://www.registropublicodeemissoes.com.br/participantes. El factor de emisión utilizado para calcular las emisiones de electricidad es el del Sistema Interconectado Nacional, e incluye también los gases CO2, CH4, N2O, HFC, PFC, SF6 y NF3, reportados en CO2 equivalente de acuerdo con las directrices del Programa Brasileño GHG Protocol. Para la consolidación de los datos se adoptó el enfoque de control operacional y el GWP se alineó con las directrices del Programa. | 6. Los datos de 2024 consideran las unidades CCR Autoban, CCR MSVia, CCR RioSP, CCR RodoAnel, CCR ViaOeste, CCR SPVias, CCR ViaCosteira, CCR ViaSul, CCR ViaLagos, ViaRio, CCR Metrô Bahia, VLT Carioca, ViaQuatro, ViaMobilidade - Línea 5, ViaMobilidade - Líneas 8 y 9, CCR Barcas, BH Aeropuerto, Pampulha, Bloco Sul y Bloco Central, SAMM, oficinas (incluido el CSC - Centro de Servicios Compartidos). | La gestión del desempeño de las emisiones se realiza mediante la comparación histórica de los últimos 3 años, teniendo como año base 2022, en el que las emisiones no sufrieron variaciones significativas. Para los datos de alcance 3 de la categoría “Activos arrendados (la organización como arrendataria)”, se consideró el enfoque “Localización” para el año 2022. Para los años 2023 y 2024 el enfoque fue “Elección de compra”, siguiendo los criterios adoptados en el Inventario del GHG Protocol (disponible en https://www.registropublicodeemissoes.com.br/participantes). | 9. CCR ha desarrollado iniciativas de reducción de GEI en los distintos alcances del inventario, tal y como se informa en las páginas 94 a 97, 101, 105 y 106, sin medición específica de la reducción.

# Aspecto energético

Consumo de energía dentro de la organización (GJ) GRI 302-1, 302-3, 302-4 | SASB TR-RO-110a.3

| Tipo de energía | GRUPO CCR | | | CARRETERAS | | | MOVILIDAD | | | AEROPUERTOS | | | SERVICIOS/EMPRESA | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2022 | 2023 | 2024 | 2022 | 2023 | 2024 | 2022 | 2023 | 2024 | 2022 | 2023 | 2024 | 2022 | 2023 | 2024 |
| **Consumo de combustibles no renovables** | **547.951** | **617.052** | **685.205** | **239.331** | **242.983** | **296.725** | **279.590** | **354.920** | **371.127** | **28.205** | **17.894** | **16.472** | **825** | **1.255** | **882** |
| Acetileno | 177 | 236 | 327 | 0 | 0 | 0 | 177 | 236 | 327 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Diesel | 501.613 | 583.647 | 612.865 | 208.789 | 218.117 | 231.344 | 277.917 | 353.141 | 368.823 | 14.284 | 11.302 | 11.941 | 623 | 1.087 | 757 |
| Gasolina | 31.559 | 24.848 | 19.731 | 29.434 | 23.662 | 18.663 | 1.010 | 286 | 410 | 916 | 733 | 532 | 199 | 167 | 125 |
| GLP | 14.172 | 8.104 | 52.055 | 894 | 1.204 | 46.717 | 436 | 1.056 | 1.364 | 12.839 | 5.844 | 3.973 | 3 | 0 | 0 |
| Propano | 17 | 104 | 86 | 0 | 0 | 0 | 17 | 104 | 86 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Parafina | 9 | 16 | 34 | 0 | 0 | 0 | 9 | 16 | 34 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Aceite BPF | 403 | 97 | 108 | 213 | 0 | 0 | 24 | 82 | 82 | 166 | 15 | 25 | 0 | 0 | 0 |
| **Consumo combustible renovable** | **36.827** | **55.747** | **63.837** | **28.051** | **44.533** | **51.264** | **4.948** | **6.983** | **8.440** | **58** | **277** | **573** | **3.770** | **3.955** | **3.559** |
| Etanol | 36.827 | 55.747 | 63.837 | 28.051 | 44.533 | 51.264 | 4.948 | 6.983 | 8.440 | 58 | 277 | 573 | 3.770 | 3.955 | 3.559 |
| **Consumo electricidad** | **1.951.133** | **2.081.132** | **2.220.949** | **186.291** | **174.590** | **168.519** | **1.591.056** | **1.659.383** | **1.768.278** | **170.457** | **244.596** | **283.312** | **3.329** | **2.563** | **840** |
| Electricidad | 1.868.018 | 519.434 | 0 | 164.961 | 3.423 | 0 | 1.591.056 | 423.737 | 0 | 108.672 | 89.711 | 0 | 3.329 | 2.563 | 0 |
| Electricidad (renovable) | 83.115 | 1.561.698 | 2.220.949 | 21.331 | 171.167 | 168.519 | 0 | 1.235.646 | 1.768.278 | 61.784 | 154.885 | 283.312 | 0 | 0 | 840 |

| Tipo de energía | GRUPO CCR | | | CARRETERAS | | | MOVILIDAD | | | AEROPUERTOS | | | SERVICIOS/EMPRESA | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2022 | 2023 | 2024 | 2022 | 2023 | 2024 | 2022 | 2023 | 2024 | 2022 | 2023 | 2024 | 2022 | 2023 | 2024 |
| **Consumo total de energía de la organización** | **2.535.910** | **2.753.931** | **2.969.991** | **453.673** | **462.107** | **516.508** | **1.875.594** | **2.021.286** | **2.147.845** | **198.719** | **262.766** | **300.357** | **7.924** | **7.772** | **5.281** |
| **Intensidad energética** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Intensidad energética no renovable (GDI R$ mil ingresos brutos de explotación)) | 0,120 | 0,057 | 0,030 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Intensidad de energía renovable (GJ/ R$ mil de ingresos brutos de explotación) | 0,006 | 0,081 | 0,100 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Total(GJ/R$ mil de ingresos brutos de explotación) | 0,137 | 0,138 | 0,130 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

1. Los datos de 2024 tienen en cuenta las unidades CCR Autoban, CCR MSVia, CCR RioSP, CCR RodoAnel, CCR ViaOeste, CCR SPVias, CCR ViaCosteira, CCR ViaSul, CCR ViaLagos, ViaRio, CCR Metrô Bahia, VLT Carioca, ViaQuatro, ViaMobilidade - Línea 5, ViaMobilidade - Líneas 8 y 9, CCR Barcas, BH Aeropuerto, Pampulha, Bloco Sul y Bloco Central, SAMM, oficinas (incluido el CSC - Centro de Servicios Compartidos).

2. El Grupo CCR no consume ni vende calefacción, refrigeración ni vapor, y toda la energía se consume dentro de la organización.

3. Para el cálculo y las conversiones de los indicadores energéticos, se utiliza el PCI (poder calorífico inferior) disponible en la herramienta de cálculo del Programa Brasileño GHG Protocol. Programa Brasileño GHG Protocol.

4. El aumento de la categoría “Electricidad” del ámbito 2 se refiere a la fase de pruebas de los nuevos trenes durante la explotación comercial, al aumento de la demanda de pasajeros y del número de viajes, a la implantación del tramo 3 (CCR Mobilidade) y al récord histórico de movimientos de pasajeros y aviones (Aeropuerto de BH).

5. La reducción de la categoría “electricidad” en servicios/empresas se refiere a la finalización del contrato con la Unidad SAMM, que gestionamos hasta abril de 2024. 2024.

6. Ingresos brutos utilizados según DFP 4T2024 (página 113) y DFP 4T2023 (página 121). Se han recalculado los datos históricos de intensidad.

## Consumo de energía dentro de la organización (GJ) GRI 302-4

| Tipo de energía | GRUPO CCR | | CARRETERAS | | MOVILIDAD | | AEROPUERTOS | | SERVICIOS/EMPRESA | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2023/22 | 2024/23 | 2023/22 | 2024/23 | 2023/22 | 2024/23 | 2023/22 | 2024/23 | 2023/22 | 2024/23 |
| **Consumo de combustibles no renovables** | **69.101** | **68.153** | **3.652** | **53.742** | **75.330** | **16.207** | **- 10.311** | **- 1.422** | **430** | **- 373** |
| Acetileno | 59 | 91 | 0 | 0 | 59 | 91 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Diesel | 82.034 | 29.217 | 9.328 | 13.227 | 75.224 | 15.683 | -2.982 | 638 | 464 | - 331 |
| Gasolina | - 6.711 | -5.117 | -5.772 | -4.998 | - 724 | 124 | -183 | -201 | - 32 | - 42 |
| GLP | -6.068 | 43.950 | 310 | 45.513 | 620 | 308 | -6.995 | -1.871 | - 3 | 0 |
| Propano | 88 | -18 | 0 | 0 | 88 | -18 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Parafina | 7 | 18 | 0 | 0 | 7 | 18 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Aceite BPF | -307 | 11 | -213 | 0 | 57 | 1 | -151 | 11 | 0 | 0 |
| **Consumo de combustibles renovables** | **18.920** | **8.090** | **16.482** | **6.731** | **2.035** | **1.457** | **219** | **297** | **184** | **- 395** |
| Etanol | 18.920 | 8.090 | 16.482 | 6.731 | 2.035 | 1.457 | 219 | 297 | 184 | -395 |
| Consumo de electricidad | 129.999 | 139.817 | -11.701 | -6.071 | 68.327 | 108.895 | 74.139 | 38.717 | - 766 | - 1.723 |
| Electricidad | -1.348.583 | -519.434 | -161.537 | -3.423 | -1.167.319 | -423.737 | -18.962 | - 89.711 | - 766 | - 2.563 |
| Electricidad (renovable) | 1.478.583 | 659.251 | 149.836 | -2.648 | 1.235.646 | 532.632 | 93.101 | 128.427 | 0 | 840 |

1. Los datos de 2024 tienen en cuenta las unidades CCR Autoban, CCR MSVia, CCR RioSP, CCR RodoAnel, CCR ViaOeste, CCR SPVias, CCR ViaCosteira, CCR ViaSul, CCR ViaLagos, ViaRio, CCR Metrô Bahia, VLT Carioca, ViaQuatro, ViaMobilidade - Línea 5, ViaMobilidade - Líneas 8 y 9, CCR Barcas, BH Aeropuerto, Pampulha, Bloco Sul y Bloco Central, SAMM, oficinas (incluido el CSC - Centro de Servicios Compartidos).
2. El Grupo CCR no consume ni vende calefacción, refrigeración ni vapor, y toda la energía se consume dentro de la organización.
3. El rendimiento del consumo de energía se gestiona mediante una comparación histórica de los 3 últimos años, con 2022 como año base.
4. Para calcular y convertir los indicadores energéticos se utiliza el PCI (poder calorífico inferior) disponible en la herramienta de cálculo del Programa Brasileño GHG Protocol.
5. CCR ha desarrollado iniciativas de reducción y eficiencia energética, tal y como se recoge en el capítulo de energía y emisiones del informe, sin una medición específica de la reducción.

## Consumo de energía

| Consumo total de energía (MWh) | Grupo CCR | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| Consumo total de energía no renovable | 294.848 | 518.894 | 144.241 | - |
| Consumo total de energía renovable | 17.654 | 23.088 | 433.852 | 616.930 |
| Consumo de energía en la organización | 312.503 | 541.982 | 578.092 | 616.930 |
| Intensidad del consumo de energía (MWh/ingresos brutos de explotación) | 0,0261 | 0,0290 | 0,0362 | 0,0396 |

# Biodiversidad

## Hábitats protegidos o restaurados GRI 304-3

| Hábitats protegidos o restaurados | Hectáreas | Ubicación | Restauração aprovada por especialistas independentes externos? | Estado de conservación zona | Concesionario |
|---|---|---|---|---|---|
| **Zonas de protección del medio ambiente** | | | | | |
| **Carreteras** | | | | | |
| APP - Área Privada (ITESP) | 7,84 | Porto Feliz - SP | Sí | Plantación finalizada | ViaWest |
| Parque Municipal de Lajeado | 12,00 | Lajeado - RS | Sí | Regularización de terrenos de zonas protegidas | ViaSul |
| Estación Ecológica de Aratinga | 56,50 | Aratinga - RS | Sí | Regularización de terrenos de zonas protegidas | ViaSul |
| Fazenda Rio da Prata - PE Cunhambebe | 300 | Río Claro - RJ | Sí | Regularización de las tierras de las AP | RioSP |
| Granja Terra Simão, Jacareí/SP | 4,57 | Jacareí - SP | Sí | Plantación finalizada | RioSP |

| Hábitats protegidos o restaurados | Hectáreas | Ubicación | Restauração aprovada por especialistas independentes externos? | Estado de conservación zona | Concesionario |
|---|---|---|---|---|---|
| Instituto de la Visión Futura | 0,82 | Porangaba - SP | Sí | Plantación finalizada | SPVias |
| Tierra indígena de Tekoa Marangatu | 1,15 | Imaruí - SC | Sí | Plantación finalizada | ViaCosteira |
| Trasplante de Butiás - Parque Estadual da Serra do Taboleiro | 0,18 | Palhoça - SC | Sí | Árboles trasplantados | ViaCosteira |
| **Aeropuertos** | | | | | |
| Reserva legal | 53,31 | Foz do Iguaçu - PR | Sí | Zona preservada | Aeropuerto de Foz do Iguaçu |
| Zona de protección permanente | 7,33 | Foz do Iguaçu - PR | Sí | Zona preservada | Aeropuerto de Foz do Iguaçu |
| Zona de protección permanente | 3,07 | Goiânia - GO | Sí | La zona está en proceso de restauración, incluida la plantación de 750 plantones tras el incendio de la región. | Aeropuerto de Goiânia |
| Zona de protección permanente | 22,92 | Imperatriz - MA | Sí | Zona preservada | Aeropuerto de Imperatriz |
| Zona de protección permanente | 14,58 | São Luis - MA | Sí | Zona preservada | Aeropuerto de São Luis |
| Zona de protección permanente | 230,16 | Palmas - TO | Sí | Zona preservada | Aeropuerto de Palmas |
| Zona de protección permanente | 1,00 | Curitiba - PR | Sí | Zona preservada | Aeropuerto de Bacacheri |
| Zona de protección permanente | 19,67 | Joinville - SC | Sí | Zona preservada | Aeropuerto de Joinville |
| **Zonas restauradas** | | | | | |
| **Carreteras** | | | | | |
| Espacio privado | 19,74 | Porto Feliz - SP | Sí | Supervisión | ViaOeste |
| APA Itupararanga | 21,38 | Ibiuna-SP | Sí | Supervisión | ViaOeste |
| PE Porto Ferreira | 0,29 | Porto Ferreira - SP | Sí | Supervisión | ViaOeste |

| Hábitats protegidos o restaurados | Hectáreas | Ubicación | Restauração aprovada por especialistas independentes externos? | Estado de conservación zona | Concesionario |
|---|---|---|---|---|---|
| Ámbito de dominio -Bofete - APP cerca de SP-280 km 185+800 L | 0,28 | Bofete - SP | Sí | Supervisión | SPVias |
| Granja Ouro Verde | 0,06 | Itupeva - SP | Sí | Supervisión | SPVias |
| Camponesa - Pardinho - SP280 km 198+100 | 0,32 | Pardinho - SP | Sí | Supervisión | SPVias |
| Granja Calabilu | 6,92 | Capão Bonito - SP | Sí | Supervisión | SPVias |
| Granja Sanhaço Azul | 5,46 | Avaré - SP | Sí | Supervisión | SPVias |
| APP - Área Privada (Finca Terra Simão) | 4,57 | Jacareí - SP | Sí | Supervisión | RioSP |
| Barrio Cosmos | 1,21 | Campinas - SP | Sí | Supervisión | AutoBAn |
| Reforma Agraria/ Barrio Cosmos | 1,08 | Campinas - SP | Sí | Supervisión | AutoBAn |
| Condominio San Conrado | 0,62 | Campinas - SP | Sí | Supervisión | AutoBAn |
| IAC - Campinas | 1,33 | Campinas - SP | Sí | Supervisión | AutoBAn |
| Programa Manantiales de Jundiai | 0,39 | Jundiai - SP | Sí | Supervisión | AutoBAn |
| Programa Manantiales de Jundiai | 0,43 | Jundiai - SP | Sí | Supervisión | AutoBAn |
| Gargantilha - Campinas | 9,99 | Campinas - SP | Sim | Monitoramento | AutoBAn |
| Fazenda do Bosque - Cordeirópolis | 4,88 | Cordeirópolis - SP | Sim | Monitoramento | AutoBAn |
| Fazenda Ermida - Jundiaí | 9,67 | Jundiaí - SP | Sim | Monitoramento | AutoBAn |

| Hábitats protegidos o restaurados | Hectáreas | Ubicación | Restauração aprovada por especialistas independentes externos? | Estado de conservación zona | Concesionario |
|---|---|---|---|---|---|
| Franja de dominio SP-330 km 28 | 0,70 | São Paulo - SP | Sí | Supervisión | AutoBAn |
| Granja Ermida (Jundiaí) | 9,70 | Jundiaí - SP | Sí | Supervisión | RodoAnel |
| Ivinhema/Bonito/Taquari | 118,52 | Ivinhema - EM | Sí | Supervisión | MSVia |
| Hermosa plantación | 61,48 | Bonito - MS | Sí | Supervisión | MSVia |
| APP - Área Privada (ITESP) | 5,86 | Iperó - SP | Sí | Supervisión | SPVias |
| Granja Mirabeau Vassouras/RJ | 3,00 | Vassouras - RJ | Sí | Supervisión | RioSP |
| **Aeropuertos** | | | | | |
| Restauración del aeropuerto de Foz do Iguaçu | 18,26 | Foz do Iguaçu - PR | Sí | La plantación y reposición de plantones finalizó en 2024, con un seguimiento durante todo el año de la fase inicial de la sucesión forestal, con mantenimiento para el establecimiento de la vegetación. | Aeropuerto de Foz do Iguaçu |

# Exposición y evaluación

## CARRETERAS

### Evaluación de las operaciones propias para determinar el nivel de exposición a la biodiversidad en las zonas utilizadas para las actividades operativas y los posibles impactos sobre esta biodiversidad

| | |
|---|---|
| Número total de centros y superficie total utilizada para actividades operativas | El Grupo CCR gestiona más de 3.615 kilómetros de autopistas en Brasil:<br>CCR SPVias - 516 km<br>CCR RodoAnel - 30 km<br>CCR ViaOeste - 168 km<br>CCR AutoBAn - 320 km<br>CCR ViaSul - 476 km<br>CCR ViaCosteira - 220 km<br>CCR MSVia - 845 km<br>CCR ViaLagos - 57 km<br>ViaRio - 13 km<br>CCR RioSP - 626 km |
| Evaluaciones del impacto sobre la biodiversidad de los lugares utilizados para actividades operativas en los últimos 5 años. | La Plataforma de Carreteras evalúa los aspectos e impactos ambientales, incluyendo los aspectos relacionados con la licencia ambiental (obras de ampliación y/o mejora y explotación) y el cumplimiento de sus condiciones. |
| Lugares próximos a la biodiversidad crítica y superficie total de estos lugares. | Algunos tramos de autopista bajo concesión del Grupo CCR se cruzan con unidades de conservación. En el caso de las obras de ampliación que implican una intervención, se solicita la opinión del organismo responsable de su gestión. |
| Planes de gestión de la biodiversidad y superficie cubierta. | Cuando se prevé intervenir en zonas críticas para la biodiversidad, se realiza un estudio ambiental específico para evaluar las condiciones, minimizar los impactos y localizar alternativas. |

### Compromiso de mantener, mejorar o conservar la biodiversidad/ecosistemas para las actividades operativas y la cadena de suministro

| | |
|---|---|
| Compromiso exigido a las operaciones propias y a la cadena de suministro para evitar actividades operativas cerca de lugares que contengan biodiversidad de importancia mundial o nacional. | En el caso de Plataforma Rodovias, debido a la naturaleza de la operación y de los contratos de concesión, en determinadas situaciones es necesario operar en áreas de conservación ambiental. Siempre que sea necesario realizar obras de ampliación, se elabora un estudio ambiental para verificar la necesidad de autorización/ licencia ambiental para realizar las intervenciones y minimizar los impactos. |
| Aplicación de la jerarquía de mitigación (evitar, minimizar, restaurar y compensar) cuando se opera en zonas próximas a biodiversidad crítica. | Plataforma Rodovias cumple con todos los requisitos de licenciamiento establecidos por los organismos ambientales, evaluando la posible aplicación de una jerarquía de mitigación, es decir, buscando evitar, minimizar, restaurar y/o compensar el impacto. |
| Trabajar con socios externos para cumplir el compromiso. Facilite el nombre de los principales socios e información sobre el tipo de compromiso. | Los concesionarios de la Plataforma Rodovias cuentan con asociaciones para llevar a cabo proyectos de restauración forestal y programas de gestión de la fauna salvaje. |

## CARRETERAS

### Objetivo

| | |
|---|---|
| Objetivo de biodiversidad para toda la empresa. | No se aplica. |
| Compromiso con el impacto positivo neto (IPN). | No es así. |
| Compromiso de no pérdida neta (NNL). | No se aplica. |
| Otros compromisos | Programa de fauna: Las explotaciones de Plataforma Rodovias llevan a cabo programas de gestión de la fauna destinados a reducir los impactos en las zonas circundantes.<br>donde opera. Los programas incluyen actividades de vigilancia, rescate y formación de equipos para la correcta gestión de la fauna.<br>Se han firmado acuerdos con instituciones asociadas para acoger, tratar cuando sea necesario y reintroducir estos animales en sus hábitats. También se llevan a cabo actividades de sensibilización en colaboración con empresas.<br>Programa de monitorización ambiental durante la fase de construcción: Las obras de ampliación de capacidad de las unidades del Grupo CCR son monitorizadas por equipos especializados formados por profesionales multidisciplinares en lo que se refiere a los aspectos e impactos ambientales. Este monitoreo consiste en el seguimiento del cumplimiento de las condiciones de las licencias ambientales y de los programas incluidos en el Plan Básico Ambiental de las obras con los terceros contratistas, con el objetivo de minimizar los impactos socioambientales relacionados con el proyecto. |
| Año objetivo para la plena aplicación de su compromiso con la biodiversidad. | De acuerdo con las condiciones de la licencia medioambiental. |
| Progreso cuantitativo (en porcentajes) hacia la plena aplicación de su compromiso en el último año. | No se aplica. |

### Alcance del compromiso

| | |
|---|---|
| Requisito para operaciones propias. | Sí. |
| Requisito para los proveedores de nivel 1. | Para los proveedores críticos, los criterios mínimos de cumplimiento de la legislación ambiental se definen en el proceso de licitación y se realizan inspecciones ambientales durante la ejecución de los servicios para garantizar el cumplimiento de los requisitos legales. En el proceso de licitación para la contratación de servicios y obras, se presenta un requisito obligatorio cuyo objetivo es minimizar los impactos vinculados a las actividades, fomentar las buenas prácticas y orientar a las empresas en relación con el cuidado medioambiental exigido por el Grupo CCR. Estos requisitos están definidos en el documento "Directrices Ambientales". Durante la ejecución de los servicios, se realizan formaciones e inspecciones medioambientales para garantizar el cumplimiento de los requisitos legales y contractuales, de acuerdo con el documento PO-ENG-015-01. |
| Requisito para proveedores no pertenecientes al nivel 1. | No. |

### Políticas y divulgación

| | |
|---|---|
| Objetivos claros para el uso del suelo. | No la hay. |
| Grupos de interesados externos de confianza para desarrollar y/o verificar sus prácticas sostenibles. | Sí. |
| % de operaciones con programas de protección del ecosistema certificados o garantizados por un grupo de interés externo. | ISO 14.001 en las siguientes unidades: ViaOeste, RodoAnel, MSVia, ViaSul, ViaCosteira y RioSP. |

| CARRETERAS | |
|---|---|
| Disposiciones sobre la gestión sostenible de los recursos naturales y las materias primas. | La Política Medioambiental del Grupo CCR establece acciones para prevenir la contaminación y promover acciones para proteger la biodiversidad. Además, el compromiso de cumplir la legislación medioambiental aplicable y sus condiciones forma parte de la jerarquía de mitigación. La Política define que la evaluación y la gestión sostenible de los recursos naturales deben mitigar los impactos negativos previstos. |
| Perturbación de las operaciones en la biodiversidad utilizando la jerarquía de mitigación (evitar-minimizar-restaurar-compensar). | Política medioambiental en revisión. |
| Recuperar y restaurar los hábitats degradados por las operaciones. | Política medioambiental en revisión. |
| Ámbito de aplicación de la política de biodiversidad y recuperación del suelo. | La Instrucción Normativa de Biodiversidad fue elaborada para establecer las directrices para la conducción de las cuestiones socioambientales, minimizando los impactos relacionados con la biodiversidad en sus unidades de negocio, teniendo en cuenta los procesos de gobernanza de la empresa. Además, se elaboraron el Plan Director de Restauración Forestal y el Procedimiento de Restauración Forestal de carreteras para orientar la implementación de la compensación ambiental a través de la restauración forestal, estableciendo los procedimientos, metodologías, responsabilidades, seguimiento e instrumentos jurídicos aplicables. Estos instrumentos se encuentran en la fase final de aprobación. |
| **Programas y estructuras** | |
| Esfuerzos para restaurar o rehabilitar zonas degradadas. | Proyectos de plantación compensatoria para la restauración forestal.<br>-Recuperación de APPs y otras zonas utilizadas para obras de ampliación de carreteras.<br>-Programa de regularización de tierras, en el caso del bioma de la Mata Atlántica, destinado a conservar la biodiversidad presente en unidades de conservación cuyo territorio no había sido debidamente regularizado y, en consecuencia, carecía de un plan director y de gestión.<br>-Para la metodología de regularización de tierras, se elaboró una Norma de Regularización de Tierras con fines de Compensación Ambiental, cuyo objetivo es establecer los procesos, actividades y responsabilidades en el ámbito del cumplimiento de la compensación ambiental prevista en los procesos de licenciamiento ambiental, a través de la Regularización de Tierras de unidades de conservación/áreas legalmente protegidas, con seguridad jurídica y empresarial, como alternativa a la plantación compensatoria. En CCR ViaCosteira y CCR ViaSul, la restauración o rehabilitación de áreas degradadas son alternativas de compensación para la ejecución de las obras de la unidad. |
| **Alcance de los programas de protección de los ecosistemas naturales.** | |
| Evaluación del impacto sobre la biodiversidad antes de instalarse en nuevas zonas. | Durante el proceso de concesión de licencias, se analizan los impactos generados por las obras de ensanche, que pueden clasificarse como de impacto bajo/medio (como obras de ajuste de dispositivos, carriles adicionales dentro del derecho de paso, ajustes de acceso, pasarelas, etc.) o alto (como obras de duplicación, instalación de nuevos dispositivos, instalación de caminos marginales, etc.). Todas las obras de ampliación pueden generar impactos temporales (erosión, sedimentación de recursos hídricos, contaminación de suelos y recursos hídricos, molestias a la población por generación de ruidos, entre otros), para los que se prevén acciones de mitigación y control (medidas de contención de sedimentos, protección contra procesos erosivos, control de ruidos y vibraciones, gestión de residuos sólidos y efluentes líquidos, etc.), e impactos definitivos (pérdida de arbolado local), para los que se prevén medidas de compensación (programas de restauración forestal). |

## MOVILIDAD

| Evaluación de las propias operaciones para determinar el nivel de exposición a la biodiversidad en las zonas utilizadas para las actividades operativas y los posibles impactos sobre esta biodiversidad. | |
|---|---|
| Número total de centros y superficie total utilizada para actividades operativas. | Barcas: siete unidades por un total de 9,82 hectáreas. VLT Carioca: dos unidades por un total de 4,0702 hectáreas.<br>ViaQuatro: 12 unidades compuestas por 11 estaciones y un patio, con un total de 1.300 hectáreas. ViaMobilidade 5 y 17: 19 unidades compuestas por 17 estaciones y 2 patios, con un total de 1.990 hectáreas.<br>ViaMobilidade 8 e 9: 43 unidades, que comprenden 42 estaciones y un patio de mantenimiento, con un total de 78,9 km. Metrô Bahia: 31 unidades, que comprenden 21 estaciones y diez terminales, con un total de 56 hectáreas. |
| Evaluaciones del impacto sobre la biodiversidad de los lugares utilizados para actividades operativas en los últimos 5 años. | No se ha realizado. |
| Lugares próximos a la biodiversidad crítica y superficie total de estos lugares. | Debido a las características urbanas y antropizadas de las operaciones, los lugares evaluados no están próximos a biodiversidad crítica. La única excepción es la sección de la División Sur de Transporte Marítimo (Mangaratiba, Ilha Grande y Angra dos Reis). En este caso, la unidad dispone de controles internos de prevención y control de riesgos, incluido el mantenimiento preventivo y predictivo sistemático de buques e instalaciones. Además, se imparte formación para hacer frente a emergencias relacionadas con vertidos de hidrocarburos que puedan desencadenarse como medida correctiva. |
| Planes de gestión de la biodiversidad y superficie cubierta. | No se aplica. |
| **Compromiso de mantener, mejorar o conservar la biodiversidad/ecosistemas para las actividades operativas y la cadena de suministro** | |
| Compromiso exigido a las operaciones propias y a la cadena de suministro para evitar actividades operativas cerca de lugares que contengan biodiversidad de importancia mundial o nacional. | No hay biodiversidad de importancia mundial o nacional en las proximidades de las zonas de operaciones, por lo que este punto no se aplica a las operaciones de Movilidad Urbana. |
| Aplicación de la jerarquía de mitigación (evitar, minimizar, restaurar y compensar) cuando se opera en zonas cercanas a biodiversidad crítica. | No hay biodiversidad de importancia mundial o nacional en las proximidades de las zonas de operaciones, por lo que este punto no se aplica a las operaciones de Urabana Mobility. |
| Trabajar con socios externos para cumplir el compromiso. | Debido a las características de las operaciones, en las que no hay impacto sobre la biodiversidad crítica, este punto no es aplicable. |
| **Objetivo** | |
| Objetivo de biodiversidad para toda la empresa. | Debido a las características de las operaciones, en las que no hay impacto en la biodiversidad crítica, este punto no es aplicable. |
| Compromiso con el impacto positivo neto (IPN). | Debido a las características de las operaciones, en las que no hay impacto sobre la biodiversidad crítica, este punto no es aplicable. |
| Compromiso de no pérdida neta (NNL). | Debido a las características de las operaciones, en las que no hay impacto sobre la biodiversidad crítica, este punto no es aplicable. |
| Otros compromisos. | Cumplir las condiciones medioambientales de las Licencias de Explotación. |
| Año objetivo para la plena aplicación de su compromiso con la biodiversidad. | Debido a las características de las operaciones, en las que no hay impacto sobre la biodiversidad crítica, este punto no es aplicable. |

| MOVILIDAD | |
|---|---|
| Progreso cuantitativo (en porcentajes) hacia la plena aplicación de su compromiso en el último año. | Debido a las características de las operaciones, en las que no hay impacto sobre la biodiversidad crítica, este punto no es aplicable. |
| **Alcance del compromiso** | |
| Requisito para operaciones propias. | No se aplica. |
| Requisito para los proveedores de nivel 1. | No se aplica. |
| Requisito para proveedores no pertenecientes al nivel 1. | No se aplica. |
| **Políticas y divulgación** | |
| Objetivos claros para el uso del suelo. | No aplicable |
| Grupos de partes interesadas externas de confianza para desarrollar y/o verificar sus prácticas sostenibles. | Sí. Las prácticas sostenibles se certifican mediante auditorías realizadas por consultores especializados. Además, la empresa presenta informes a los organismos medioambientales para demostrar el cumplimiento de las condiciones medioambientales. |
| % de operaciones con programas de protección del ecosistema certificados o garantizados por un grupo de interés externo. | No. Sin embargo, en el contexto de la norma de certificación ISO 14.001, los impactos dentro del ecosistema se evalúan a escala local, regional y global. Las unidades 5 y 17 de ViaQuatro y ViaMobilidade cuentan con la certificación ISO 14.001. |
| Disposiciones sobre la gestión sostenible de los recursos naturales y las materias primas. | No se aplica. |
| Perturbación de las operaciones en la biodiversidad utilizando la jerarquía de mitigación (evitar-minimizar-restaurar-compensar). | No se aplica. |
| Recuperar y restaurar los hábitats degradados por las operaciones. | No se aplica. |
| Ámbito de aplicación de la política de biodiversidad y recuperación del suelo. | No se aplica. |
| **Programas y estructuras** | |
| Esfuerzos para restaurar o rehabilitar zonas degradadas. | Dentro de los límites de ViaMobilidade 8 y 9, existen sitios que están en proceso de gestión de áreas contaminadas. Se trata de contaminaciones puntuales anteriores al contrato de concesión que ya han sido investigadas y que actualmente se encuentran en fase de seguimiento para la posterior solicitud de documento de cierre emitido por el órgano ambiental. |
| Alcance de los programas de protección de los ecosistemas naturales. | - |
| Evaluación del impacto sobre la biodiversidad antes de instalarse en nuevas zonas. | Cuando se construyen nuevos proyectos en las líneas, se realizan estudios de evaluación del impacto ambiental, que abarcan tanto las repercusiones ambientales como las sociales. En 2024 se obtuvo la Licencia Previa nº 2978 para la ampliación de ViaQuatro entre las estaciones de Vila Sônia y Taboão da Serra. |

## AEROPUERTOS

### Evaluación de las propias operaciones para determinar el nivel de exposición a la biodiversidad en las zonas utilizadas para las actividades operativas y los posibles impactos sobre esta biodiversidad.

| | |
|---|---|
| Número total de centros y superficie total utilizada para actividades operativas. | 17 unidades con un total de 5.153,38 hectáreas. |
| Evaluaciones del impacto sobre la biodiversidad de los lugares utilizados para actividades operativas en los últimos 5 años. | 17 unidades con un total de 2.136.300 hectáreas.<br>Los estudios de impacto sobre la biodiversidad se realizan antes de las obras y de la supresión de la vegetación. El objetivo de estos estudios es obtener un censo de la fauna y/o flora de los lugares directamente impactados para formar parte de los procesos de licencia ambiental, autorizaciones de gestión de fauna y prospecciones florísticas.<br>En cuanto a las operaciones, se realizan estudios de Identificación de Peligros para la Fauna (IPF) y Planes de Gestión de la Fauna de Aeródromo (PMFA), que incluyen censos de fauna y la identificación de las especies sensibles más vulnerables a las operaciones mediante análisis de riesgos. También se llevan a cabo análisis de fauna de forma recurrente (cada 6 meses) en un radio de 20 kilómetros alrededor del aeropuerto, identificando puntos calientes atractivos que hacen a los animales susceptibles de colisionar con los aviones. |
| Lugares próximos a la biodiversidad crítica y superficie total de estos lugares. | Oito unidades com o total de 4.239 hectares.<br>Através da compatibilização das áreas e localização dos AEROPUERTOS, é possível observar a proximidade dos nossos ativos com áreas Sensíveis de Flora e Fauna.<br>Para a área sensível de Flora, é observada a Nota Técnica nº 01/2016/Coabio/CGESP/Dibio/ICMBIO e para a área sensível de Fauna é adaptado de ICMBIO (2016) e processo de tráfico da fauna em Relatório Nacional sobre o Tráfico de Fauna Silvestre (Renctas 2014).<br>Dessa forma, foi possível observar, que, no que diz respeito à Flora, temos oito AEROPUERTOS que estão localizados dentro ou próximo em áreas sensíveis:<br>Bacacheri – Área Muito Sensível, com 6 a 12 espécies sensíveis,<br>Curitiba – Área Altamente Sensível, com 13 a 19 espécies sensíveis,<br>Londrina – Área Moderamente Sensível, com ocorrência de apenas 1 espécie sensível,<br>Joinville – Área Sensível, com 2 a 5 espécies sensíveis,<br>Navegantes – Área Sensíveis, com 2 a 5 espécies sensíveis,<br>Petrolina - Sensível, com 2 a 5 espécies sensíveis,<br>Os AEROPUERTOS de Imperatriz e São Luis possuem registro de espécies ameaçadas de extinção, segundo a lista da IUCN.<br>No que diz respeito à Fauna, temos sete AEROPUERTOS localizados em áreas sensíveis ou extremamente sensíveis de espécies ameaçadas de extinção, oito AEROPUERTOS com sobreposição com áreas regulares de migração da fauna e quatro AEROPUERTOS com rota de tráfico ilegal de fauna.<br>Vale ressaltar que no Aeroporto de Foz do Iguaçu foram registradas espécies vulnerável e ameaçada de extinção segundo a IUCN |
| Planes de gestión de la biodiversidad y superficie cubierta. | Disponemos de un Plan de Gestión de Riesgos de Fauna y se están elaborando Planes de Gestión de Fauna para todos los aeropuertos, que son documentos operativos previstos en la Gestión de Riesgos de Fauna. Se trata de planes reglamentarios de gestión de los riesgos operativos, que prevén acciones de seguimiento, gestión y control en las zonas operativas, patrimoniales y externas del aeropuerto, limitadas a un radio de 20 kilómetros del aeropuerto. |

### Compromiso de mantener, mejorar o conservar la biodiversidad/ecosistemas para las actividades operativas y la cadena de suministro

| | |
|---|---|
| Compromiso exigido a las operaciones propias y a la cadena de suministro para evitar actividades operativas cerca de lugares que contengan biodiversidad de importancia mundial o nacional. | Existen cláusulas establecidas en los contratos de arrendamiento de áreas y en los contratos de prestación de servicios que establecen que los trabajos y actividades que se realicen en el área de propiedad del aeropuerto o en otras áreas que tengan relación contractual con nuestros aeropuertos, que el prestador de servicios o cesionario no podrá realizar ninguna actividad que cause daño al medio ambiente y, para el cabal desempeño de sus actividades, deberán cumplir con todas las normas y leyes ambientales aplicables. |
| Aplicación de la jerarquía de mitigación (evitar, minimizar, restaurar y compensar) cuando se opera en zonas próximas a biodiversidad crítica. | La Plataforma de Aeropuertos no tiene ningún compromiso público al respecto, pero estamos trabajando en la elaboración de políticas que tengan en cuenta estas especificidades. |

Trabajar con socios externos para cumplir los compromisos.

Tenemos compromisos firmados con la Secretaría de Aviación Civil, con el Proyecto Genoma y el Proyecto Amigo del Jaguar, con el Instituto para la Conservación de los Carnívoros Neotropicales. Estamos desarrollando una asociación con la agencia medioambiental de Tocantins sobre el proyecto de conservación de la hierba dorada y tenemos una declaración firmada para combatir el tráfico de fauna y flora.

**Proyecto Genoma**
Plataforma Aeroportos mantiene una colaboración con la Secretaría de Aviación Civil, el Ministerio de Infraestructuras y el Laboratorio de Transportes y Logística de la Universidad Federal de Santa Catarina, en el marco del proyecto "Apoyo técnico a la Secretaría de Aviación Civil en la elaboración de estudios que afecten a la gestión de riesgos de fauna en los aeródromos brasileños". El objetivo de este proyecto es contribuir a la identificación de animales que colisionan con aeronaves mediante análisis genéticos de muestras tomadas en aeronaves. La identificación de las especies permite profundizar en su comportamiento, su capacidad de atracción, su hábitat, entre otras cosas, así como mejorar la legislación (inclusión en un ranking de especies nocivas o subvención de un plan de gestión), con vistas a gestionar mejor el riesgo para la fauna y desarrollar técnicas para mitigarlo.

**Proyecto Amigo da Onça (Foz do Iguaçu)**
La asociación con la ONG "Onças do Iguaçu" (Pro-carnívoros), cuya misión es conservar el jaguar como especie clave para el mantenimiento de la biodiversidad en la región del Parque Nacional de Iguaçu. Gracias a esta asociación, el aeropuerto de Foz do Iguaçu se convierte en el primer aeropuerto "Amigo del Jaguar" de Brasil, con una comunicación visual que llama la atención sobre la causa de la conservación. También se ofrece formación especializada a los empleados del aeropuerto, con orientaciones específicas sobre el encuentro con los grandes felinos. La asociación también permite a los especialistas vigilar a los mamíferos medianos y grandes mediante cámaras trampa en las inmediaciones del aeropuerto. Además, se informa a la ONG de la presencia de pumas y jaguares en las inmediaciones del aeropuerto, para que pueda actuar en consecuencia. Con la colaboración de la ONG y del Ministerio de Medio Ambiente, Plataforma Aeroportos participó en una formación sobre el tráfico de jaguares y otras especies silvestres, con el objetivo de concienciar sobre el comercio ilegal de fauna en la región de Foz do Iguaçu.

**Conservación de la hierba dorada - Tocantins**
Participación en un taller sobre la legislación del Estado de Tocantins (Ley Estadual nº 3594, 28/12/2019), que tiene como objetivo proteger las especies vegetales capimdourado y buriti. Estas especies han sido objeto de recolección en épocas inadecuadas, manipulación y transporte inadecuados, lo que ha reducido las poblaciones en el Parque Estatal de Jalapão y sus alrededores. Todavía no existe tecnología capaz de reproducir artificialmente la hierba dorada, ya que la planta sólo se da de forma natural y, por lo tanto, requiere el mantenimiento de sus poblaciones en . El objetivo es aclarar la prohibición del tránsito de esta especie in natura fuera del estado de Tocantins, como forma de proteger no sólo a la especie, sino también a las comunidades que viven exclusivamente de la artesanía producida con hierba dorada.

**Proyecto del Tratado de Buckingham**
El Aeropuerto Internacional de Confins y el Aeropuerto Internacional de Foz do Iguaçu se han adherido a la causa de la ONG United For Wildlife para luchar contra el tráfico de animales salvajes y sensibilizar a la opinión pública mundial. El compromiso se selló con la firma de la Declaración del Palacio de Buckingham, uniéndose a las más de 40 empresas y organizaciones de todo el mundo que apoyan a la ONG presidida por el Príncipe Guillermo.

## AEROPUERTOS

### Objetivo

| | |
|---|---|
| Objetivo de biodiversidad para toda la empresa. | La Plataforma de Aeropuertos pretende cartografiar la biodiversidad local de cada uno de sus aeropuertos, comprendiendo sus relaciones ecológicas y servicios ecosistémicos. Con esta información, será posible tener un análisis más completo de los impactos que las operaciones tienen sobre esta biodiversidad. A partir de ahí, se podrán elaborar medidas específicas para mitigar estos impactos. Progreso: No había ningún objetivo de biodiversidad en el año anterior. |
| Compromiso con el impacto positivo neto (IPN). | Ninguna. |
| Compromiso de no pérdida neta (NNL). | No se aplica. |
| Otros compromisos. | Tenemos el compromiso futuro de firmar el Tratado de Buckingham sobre el tráfico de especies silvestres para los otros 15 aeropuertos. El aeropuerto de BH y el de Foz do Iguaçu ya tienen este compromiso. |
| Año objetivo para la plena aplicación de su compromiso con la biodiversidad. | La aplicación de los 11 compromisos firmados en el tratado está prevista para los próximos tres años, tras la firma del término de compromiso. |
| Progreso cuantitativo (en porcentajes) hacia la plena aplicación de su compromiso en el último año. | |

### Alcance del compromiso

| | |
|---|---|
| Requisito para operaciones propias. | - |
| Requisito para los proveedores de nivel 1. | - |
| Requisito para proveedores no pertenecientes al nivel 1. | - |

### Políticas y divulgación

| | |
|---|---|
| Objetivos claros para el uso del suelo. | La Plataforma Aeroportuaria aún no tiene objetivos fijados para el uso de la tierra o la restauración del suelo, otra métrica de salud de los ecosistemas. En cuanto al número de colisiones con la fauna, la Plataforma de Aeropuertos aún está desarrollando un objetivo para su seguimiento. Sin embargo, el Aeropuerto de BH tiene el siguiente objetivo para el riesgo de fauna: Alcanzar el objetivo para el indicador de colisiones con fauna por cada 10.000 movimientos, con un resultado acumulado para 2023 igual o inferior a 2,65 colisiones/ATM (una mejora del 3% respecto al año anterior, 2022 - 2,74). Garantizar la seguridad operativa y proteger la biodiversidad local. |
| Grupos de interesados externos de confianza para desarrollar y/o verificar sus prácticas sostenibles. | La Plataforma de Aeropuertos está desarrollando un plan para comprometerse con los asignatarios en estas cuestiones. En el caso del aeropuerto de BH, tienen la siguiente directriz: trabajar con proveedores, Esatas (empresas de servicios auxiliares del transporte aéreo) y compañías aéreas, desarrollando y verificando prácticas sostenibles, como proyectos de cartografía y reducción de emisiones, gestión de residuos, transferencia de energías renovables y gestión de la fauna. |
| % de operaciones con programas de protección del ecosistema certificados o garantizados por un grupo de interés externo. | No es así. |
| Disposiciones sobre la gestión sostenible de los recursos naturales y las materias primas. | La Plataforma de Aeropuertos aún no cuenta con una política que cubra esta cuestión. Forma parte del plan para el próximo año incluir una política de sostenibilidad para los aeropuertos que cubra las cuestiones materiales. |

## AEROPUERTOS

| | |
|---|---|
| Perturbación de las operaciones en la biodiversidad utilizando la jerarquía de mitigación (evitar-minimizar-restaurar-compensar). | A Plataforma AEROPUERTOS ainda não possui política que abrange esse tema. Faz parte do planejamento para o próximo ano contemplar a política de sustentabilidade dos AEROPUERTOS que contemplem os temas materiais. |
| Recuperar y restaurar los hábitats degradados por las operaciones. | A Plataforma AEROPUERTOS ainda não possui política que abrange esse tema. Faz parte do planejamento para o próximo ano contemplar a política de sustentabilidade dos AEROPUERTOS que contemplem os temas materiais. |
| Ámbito de aplicación de la política de biodiversidad y recuperación del suelo. | A Plataforma AEROPUERTOSainda não possui política que abrange esse tema. Faz parte do planejamento para o próximo ano contemplar a política de sustentabilidade dos AEROPUERTOS que contemplem os temas materiais. |

## Programas y estructuras

| | |
|---|---|
| Esfuerzos para restaurar o rehabilitar zonas degradadas. | Para las APP existentes en el recinto aeroportuario, a excepción de las APP de la zona operativa (que deben respetar la rampa de transición de la pista y la calle de rodaje), nuestra planificación incluye la recuperación de estas zonas de interés medioambiental, autorizando la intervención en las zonas de interés medioambiental para su recuperación, mediante el desbroce de las zonas, la eliminación de la vegetación exótica, la corrección de la erosión, los taludes y la plantación de especies autóctonas, así como el fomento de la regeneración natural de la flora. Se plantaron 750 plantones de especies autóctonas en Goiânia, en la zona del APP que había sufrido un incendio natural durante la estación seca. |
| Alcance de los programas de protección de los ecosistemas naturales. | Tenemos una iniciativa para proteger a los jaguares que se encuentran en Foz do Iguaçu, que es su hábitat natural. Para ello, hemos adquirido cámaras trampa para su seguimiento, en colaboración con la asociación que organiza el programa amigo del jaguar. Restableceremos las APP de los aeropuertos de Petrolina, Bacacheri, Pampulha, Goiânia y Palmas. |
| Evaluación del impacto sobre la biodiversidad antes de instalarse en nuevas zonas. | Nuestra gestión de activos se basa en activos ya consolidados y no hemos tenido proyectos en los que se hayan implantado en zonas no antropizadas. Por lo tanto, este análisis no se aplica a los activos que forman parte de nuestro modelo de concesión. |

# Residuos sólidos

## Residuos generados

| | GRUPO CCR | | |
|---|---|---|---|
| **Residuos generados (toneladas)** | **2022** | **2023** | **2024** |
| Goma | 939,93 | 624,27 | 746,87 |
| Electrónica | 14,90 | 69,00 | 35,57 |
| Escombros | 17.309,05 | 252.812,28 | 293.400,94 |
| Grasas y aceites | 153,76 | 155,64 | 263,06 |
| Lodos de tratamiento de efluentes | 105,37 | 4.425,40 | 19.761,97 |
| Pilas y bombillas | 50,76 | 68,76 | 67,05 |
| Productos químicos y contaminados | 162,43 | 444,22 | 945,86 |
| Reciclables (papel, plástico, vidrio y metal) | 3.412,14 | 10.513,07 | 8.423,83 |
| Residuos sanitarios | 24,57 | 35,21 | 59,93 |
| Residuos orgánicos | 4.418,56 | 3.696,75 | 2.973,75 |
| Uniformes/PI | 12,53 | 14,90 | 21,31 |
| Otros materiales reciclables (hierro, cobre, bronce, latón y acero) | | 533,40 | 31,09 |
| Otros | 10.619,50 | 19.455,75 | 47.547,02 |
| **Total** | **37.223,50** | **292.848,64** | **374.282,73** |

1. Los datos de 2024 tienen en cuenta las unidades CCR Autoban, CCR MSVia, CCR RioSP, CCR RodoAnel, CCR ViaOeste, CCR SPVias, CCR ViaCosteira, CCR ViaSul, CCR ViaLagos, ViaRio, CCR Metrô Bahia, VLT Carioca, ViaQuatro, ViaMobilidade - Línea 5, ViaMobilidade - Líneas 8 y 9, CCR Barcas, BH Aeropuerto, Pampulha, Bloco Sul y Bloco Central, SAMM, oficinas (incluido el CSC - Centro de Servicios Compartidos).

2. El aumento de escombros se debe a los residuos de las obras de duplicación de la BR-116 (CCR RioSP). Residuos de construcción de Bota Espera en CCR RodoAnel. Demolición de hangares para construir un nuevo patio en el aeropuerto de Foz do Iguaçu.

3. Las grasas y aceites aumentaron debido al aceite vegetal comestible y a la grasa destinada al tratamiento de efluentes en RioSP. Además, debido a las obras realizadas en las unidades de Imperatriz y Petrolina, hubo un aumento en la cantidad de bandejas de grasa y lodos de depuradora destinados al coprocesamiento. Además, tratamiento de la mezcla de agua y aceite procedente de los separadores de agua/aceite.

4. Los lodos procedentes del tratamiento de efluentes aumentaron debido a las obras que tuvieron lugar en el CCR RioSP. También se realizaron obras en los aeropuertos de Londrina, Imperatriz y Teresina, con el consiguiente aumento de la cantidad de lodos de fosa séptica enviados a tratamiento (digestor anaeróbico). Además, hubo un aumento de los lodos de fosa séptica enviados para reciclaje debido al proceso de implantación en la unidad de Metrô Bahia.

5. Aumento de la cantidad de residuos peligrosos destinados a vertedero de clase I, coprocesamiento y tratamiento de efluentes, debido a las obras en los aeropuertos de Goiânia, Londrina y Bage, así como en el CCR ViaSul. Además, debido al aumento de los residuos peligrosos destinados al co-procesamiento en el Aeropuerto de BH; y al relleno sanitario clase I en el Aeropuerto de Pampulha y a la implantación de la ViaMobiliidade L8 y L9. El aumento de los residuos peligrosos destinados a la reutilización se debió al proceso de mantenimiento en ViaQuatro y ViaMobilidade L5.

6. Aumento de la cantidad de uniformes/PIs usados enviados para reciclaje debido a la operación en ViaMobilidade L5 y ViaMobilidade L8 y L9.

7. Reducción de la cantidad de hierro y acero destinado al reciclado en los tranvías.

8. La categoría de otros residuos aumentó debido a las obras de desarenado de las piscinas de CCR RodoAnel y al impacto de los fenómenos meteorológicos en CCR ViaSul. Residuos comunes generados en la fase IB de las obras de la plataforma aeroportuaria.

| Eliminación de residuos | GRUPO CCR | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Peligroso | | | No peligrosos | | | Total | | |
| | 2022 | 2023 | 2024 | 2022 | 2023 | 2024 | 2022 | 2023 | 2024 |
| **Residuos no destinados a eliminación final** | | | | | | | | | |
| Preparación para la reutilización | 5,52 | 0,00 | 0,00 | 112,90 | 190,81 | 2.762,52 | 118,42 | 190,81 | 2.762,52 |
| Reciclado | 963,12 | 1.286,47 | 1.111,89 | 7.771,37 | 95.833,93 | 69.923,37 | 8.734,49 | 97.120,40 | 71.035,26 |
| Refinado de petróleo | 102,08 | 85,18 | 100,20 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 102,08 | 85,18 | 100,20 |
| Comerciantes intermediarios de chatarra | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 204,75 | 90,41 | 136,25 | 204,75 | 90,41 | 136,25 |
| Logística inversa | 33,42 | 18,39 | 36,73 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 33,42 | 18,39 | 36,73 |
| Compostaje | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 12,85 | 24,10 | 171,29 | 12,85 | 24,10 | 171,29 |
| **Total** | **1.104,14** | **1.390,04** | **1.248,82** | **8.101,87** | **96.139,25** | **72.993,43** | **9.206,01** | **97.529,29** | **74.242,25** |
| **Residuos destinados a eliminación final** | | | | | | | | | |
| Vertedero | 22,79 | 37.350,47 | 249,08 | 20.610,45 | 143.228,02 | 194.483,71 | 20.633,24 | 180.578,49 | 194.732,79 |
| Vertedero con quema de metano | 500,10 | 592,63 | 571,57 | 6.500,18 | 10.294,78 | 2.882,55 | 7.000,28 | 10.887,41 | 3.454,12 |
| Vertedero industrial de clase 1 | 9,18 | 260,71 | 2.120,45 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 9,18 | 260,71 | 2.120,45 |
| Vertedero industrial | 35,72 | 49,43 | 85,56 | 0,00 | 0,00 | 79.106,44 | 35,72 | 49,43 | 79.192,00 |
| Incineración | 22,21 | 50,33 | 53,92 | 0,00 | 0,00 | 56,31 | 22,21 | 50,33 | 110,23 |
| Autoclave | 0,20 | 1,68 | 2,67 | 0,00 | 0,00 | 0,01 | 0,20 | 1,68 | 2,68 |
| Coprocesamiento | 201,01 | 390,25 | 403,85 | 10,28 | 245,98 | 162,75 | 211,29 | 636,23 | 566,59 |
| Tratamiento de efluentes | 0,30 | 2.838,99 | 5.748,37 | 105,07 | 10,27 | 6.778,86 | 105,37 | 2.849,26 | 12.527,23 |
| Clasificación con almacenamiento | 0,00 | 5,80 | 9,85 | 0,00 | 0,00 | 7.324,54 | 0,00 | 5,80 | 7.334,39 |
| **Total** | **791,51** | **41.540,29** | **9.245,31** | **27.225,98** | **153.779,05** | **290.795,16** | **28.017,49** | **195.319,34** | **300.040,47** |

1. Los datos de 2024 tienen en cuenta las unidades CCR Autoban, CCR MSVia, CCR RioSP, CCR RodoAnel, CCR ViaOeste, CCR SPVias, CCR ViaCosteira, CCR ViaSul, CCR ViaLagos, ViaRio, CCR Metrô Bahia, VLT Carioca, ViaQuatro, ViaMobilidade - Línea 5, ViaMobilidade - Líneas 8 y 9, CCR Barcas, BH Aeropuerto, Pampulha, Bloco Sul y Bloco Central, SAMM, oficinas (incluido el CSC - Centro de Servicios Compartidos).

2. El aumento en la categoría “Residuos generados en las operaciones” se refiere a los trabajos de desarenado de las piscinas de CCR RodoAnel y a los residuos de CCR ViaSul resultantes del impacto de los fenómenos climáticos. Residuos comunes generados en la fase IB de las obras de la plataforma aeroportuaria.

| | GRUPO CCR | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Eliminación (toneladas)** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| Total de residuos reciclados/reutilizados | 6.357,67 | 9.206,01 | 97.529,29 | 74.242,25 |
| Total de residuos eliminados | 22.056,01 | 28.017,49 | 195.319,34 | 300.040,47 |
| Residuos depositados en vertederos | 21.587,73 | 27.678,41 | 191.776,04 | 279.499,36 |
| Residuos incinerados con recuperación de energía | 23,74 | | - | - |
| Residuos incinerados sin valorización energética | 0,14 | 22,21 | 50,33 | 110,23 |
| Residuos destinados a otros fines, especifíquese: autoclave, coprocesamiento, estabilización química, tratamiento de efluentes y laguna anaerobia. | 444,4 | 316,87 | 3.492,97 | 20.430,89 |

## Aspecto del agua

### Extracción total de agua (megalitros)

| **Fuentes de financiación (ML)** | **GRUPO CCR** | | | **CARRETERAS** | | | **MOVILIDAD** | | | **AEROPUERTOS** | | | **SERVICIOS/EMPRESAS** | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2022** | **2023** | **2024** | **2022** | **2023** | **2024** | **2022** | **2023** | **2024** | **2022** | **2023** | **2024** | **2022** | **2023** | **2024** |
| Total de aguas superficiales (aguas pluviales) | 0,8 | 1,4 | 0,5 | 0,2 | 0,3 | 0,1 | 0,4 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 1,0 | 0,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Total de aguas subterráneas | 172,3 | 163,0 | 310,9 | 104,2 | 112,8 | 111,7 | 68,1 | 41,1 | 41,5 | 0,0 | 9,0 | 157,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Total agua producida (reutilización) | 9,8 | 18,6 | 26,2 | 0,3 | 1,1 | 0,8 | 6,7 | 1,4 | 2,5 | 2,8 | 16,1 | 22,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Total de agua de terceros | 1.037,2 | 1.283,2 | 1.204,1 | 46,2 | 46,7 | 55,1 | 462,9 | 750,0 | 544,8 | 526,4 | 481,5 | 601,0 | 1,6 | 5,0 | 3,2 |
| Captación total de agua | 1.220,2 | 1.466,1 | 1.541,7 | 151,0 | 161,0 | 167,7 | 538,1 | 792,6 | 588,8 | 529,4 | 507,6 | 781,9 | 1,6 | 5,0 | 3,2 |
| **Intensidad** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Financiación (ML)/Mil R$ Ingresos brutos | 0,0000606 | 0,0000736 | 0,0000675 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

1. Los datos de 2024 tienen en cuenta las unidades CCR Autoban, CCR MSVia, CCR RioSP, CCR RodoAnel, CCR ViaOeste, CCR SPVias, CCR ViaCosteira, CCR ViaSul, CCR ViaLagos, ViaRio, CCR Metrô Bahia, VLT Carioca, ViaQuatro, ViaMobilidade - Línea 5, ViaMobilidade - Líneas 8 y 9, CCR Barcas, BH Aeropuerto, Pampulha, Bloco Sul y Bloco Central, SAMM, oficinas (incluido el CSC - Centro de Servicios Compartidos).
2. Toda el agua recogida por el Grupo CCR es agua dulce.
3. No se recogió ni produjo agua de mar.
4. El agua no es una cuestión importante, por lo que no se realizan estudios para identificar operaciones en zonas con estrés hídrico.
5. El aumento en la categoría de Aguas Subterráneas se debió a las obras de la fase IB del Aeropuerto.
6. Ingresos brutos utilizados según DFP 4T2024 (página 113) y DFP 4T2023 (página 121). Se han recalculado los datos históricos de intensidad.

Consumo de agua (millones de m³)

| Consumo de agua (millones de m³) | GRUPO CCR | | | | CARRETERAS | | | | MOVILIDAD | | | | AEROPUERTOS | | | | SERVICIOS/EMPRESA | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Consumo de agua** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| Extracción de agua (excluida el agua salada) | 0,5241 | 1,2103 | 1,4498 | 1,5155 | 0,1540 | 0,1506 | 0,1612 | 0,1669 | 0,2334 | 0,4701 | 0,7921 | 0,5864 | 0,1016 | 0,5266 | 0,4915 | 0,7590 | 0,0350 | 0,0016 | 0,0050 | 0,0032 |
| Vertido de agua (excluida el agua salada) | 0,0039 | 0,0098 | 0,0186 | 0,0262 | 0,0004 | 0,0003 | 0,0011 | 0,0008 | 0,0022 | 0,0067 | 0,0014 | 0,0025 | 0,0013 | 0,0028 | 0,0161 | 0,0229 | 0,0000 | 0,0000 | 0,0000 | 0,0000 |
| Consumo total neto de agua dulce | 0,5280 | 1,2202 | 1,4312 | 1,4893 | 0,1545 | 0,1510 | 0,1601 | 0,1662 | 0,2356 | 0,2356 | 0,7908 | 0,5839 | 0,1030 | 0,5294 | 0,4754 | 0,7361 | 0,0350 | 0,0016 | 0,0050 | 0,0032 |

1. Los datos de 2024 tienen en cuenta las unidades CCR Autoban, CCR MSVia, CCR RioSP, CCR RodoAnel, CCR ViaOeste, CCR SPVias, CCR ViaCosteira, CCR ViaSul, CCR ViaLagos, ViaRio, CCR Metrô Bahia, VLT Carioca, ViaQuatro, ViaMobilidade - Línea 5, ViaMobilidade - Líneas 8 y 9, CCR Barcas, BH Aeropuerto, Pampulha, Bloco Sul y Bloco Central, SAMM, oficinas (incluido el CSC - Centro de Servicios Compartidos).

2. Toda el agua recogida por el Grupo CCR es agua dulce.

3. No se extrajo ni produjo agua de mar.

## Aspecto de la cadena de valor

GRI 308-2 Impactos medioambientales negativos en la cadena de suministro y medidas adoptadas

| | GRUPO CCR |
|---|---|
| | **2024** |
| Número de proveedores evaluados por su impacto medioambiental. | 107 |
| Número de proveedores identificados como causantes de impactos medioambientales negativos reales y potenciales. | 1 |
| Porcentaje de proveedores identificados como causantes de impactos ambientales negativos -reales y potenciales- con los que se han acordado mejoras como resultado de la evaluación realizada. | 100% |
| Porcentaje de proveedores identificados como causantes de impactos ambientales negativos significativos -reales y potenciales- con los que la organización ha puesto fin a sus relaciones comerciales como resultado de la evaluación y las razones de dicha terminación. | 0% |

[1] Al evaluar a los proveedores, identificamos a aquellos con embargos o avisos medioambientales emitidos por el Ibama.

# Social

## Aspecto del entorno de trabajo

2-7 Información sobre empleados y SV-PS-000.A Número de empleados por: (1) a tiempo completo y a tiempo parcial, (2) temporales y (3) contratados

| | GRUPO CCR | | CARRETERAS | | MOVILIDAD | | AEROPUERTOS | | SERVICIOS/ EMPRESA | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | hombre | mujer | hombre | mujer | hombre | mujer | hombre | mujer | hombre | mujer |
| **Tipo de contrato** | | | | | | | | | | |
| Número total de empleados | 10.785 | 6.339 | 3.356 | 3.122 | 5.579 | 1.693 | 680 | 426 | 1.170 | 1.098 |
| Empleados fijos | 10.600 | 5.960 | 3.300 | 2.958 | 5.491 | 1.557 | 666 | 392 | 1.143 | 1.053 |
| Empleados temporales | 185 | 379 | 56 | 164 | 88 | 136 | 14 | 34 | 27 | 45 |
| Empleados a tiempo completo | 10.543 | 5.934 | 3.275 | 2.948 | 5.458 | 1.537 | 667 | 395 | 1.143 | 1.054 |
| Empleados a tiempo parcial | 242 | 405 | 81 | 174 | 121 | 156 | 13 | 31 | 27 | 44 |
| **Categoría funcional** | | | | | | | | | | |
| Órganos de gobierno | 12 | 5 | - | - | - | - | 3 | - | - | - |
| Analistas | 774 | 710 | 83 | 93 | 91 | 85 | 117 | 102 | 483 | 430 |
| Aprendices | 148 | 323 | 53 | 165 | 82 | 126 | 10 | 22 | 3 | 10 |
| Asistentes | 300 | 441 | 113 | 152 | 61 | 61 | 36 | 46 | 90 | 182 |
| Consultores | 48 | 27 | 1 | | 1 | | 1 | | 45 | 27 |
| Coordinadores | 190 | 124 | 68 | 21 | 23 | 14 | 27 | 26 | 72 | 63 |
| Directores | 28 | 23 | 3 | 2 | 3 | 1 | 4 | 2 | 18 | 18 |
| Directores ejecutivos | 7 | 1 | - | - | - | - | - | - | 6 | 1 |
| Ingenieros | 12 | 4 | 8 | 0 | 4 | 3 | - | - | - | 1 |
| Experiencia | 274 | 178 | 31 | 14 | 5 | 9 | 18 | 17 | 220 | 138 |
| Becarios | 47 | 63 | 5 | 5 | 13 | 16 | 3 | 9 | 26 | 33 |
| Gestores | 162 | 77 | 24 | 8 | 34 | 17 | 31 | 9 | 73 | 43 |
| Directores ejecutivos | 53 | 22 | 5 | 1 | 8 | 3 | 6 | 6 | 34 | 12 |
| Líderes | 400 | 293 | 86 | 185 | 310 | 103 | 4 | 2 | - | 3 |
| Operación | 5.908 | 3.605 | 2.404 | 2.337 | 3.161 | 1.021 | 298 | 139 | 45 | 108 |
| Supervisores | 444 | 190 | 161 | 58 | 222 | 82 | 53 | 30 | 8 | 20 |
| Técnicos | 1.990 | 258 | 311 | 81 | 1.561 | 152 | 71 | 16 | 47 | 9 |

| | GRUPO CCR | | CARRETERAS | | MOVILIDAD | | AEROPUERTOS | | SERVICIOS/ EMPRESA | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | hombre | mujer | hombre | mujer | hombre | mujer | hombre | mujer | hombre | mujer |
| **Grupo de edad** | | | | | | | | | | |
| Menos de 30 años | 2.274 | 2.158 | 738 | 1.155 | 1.185 | 593 | 93 | 109 | 258 | 301 |
| Entre 30 y 50 años | 7.078 | 3.708 | 1.994 | 1.659 | 3.804 | 1.011 | 490 | 302 | 790 | 736 |
| Más de 50 años | 1.433 | 473 | 624 | 308 | 590 | 89 | 97 | 15 | 122 | 61 |
| **Región** | | | | | | | | | | |
| Centro-Oeste | 436 | 351 | 360 | 305 | 0 | 0 | 76 | 46 | 0 | 0 |
| Norte | 48 | 27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 48 | 27 | 0 | 0 |
| Noreste | 954 | 430 | 0 | 0 | 909 | 411 | 45 | 19 | 0 | 0 |
| Sureste | 8.721 | 4.860 | 2.575 | 2.269 | 4.670 | 1.282 | 306 | 211 | 1.170 | 1.098 |
| Sur | 626 | 671 | 421 | 548 | 0 | 0 | 205 | 123 | 0 | 0 |

Se consideran cargos de gestión: coordinadores, directores, directores ejecutivos, gerentes, gerentes ejecutivos, líderes y supervisores.

## GRI 2-30 Convenios colectivos de trabajo

| | GRUPO CCR | CARRETERAS | MOVILIDAD | AEROPUERTOS | SERVICIOS/ EMPRESA |
|---|---|---|---|---|---|
| Porcentaje del total de empleados cubiertos por convenios colectivos | 100% | 23,2%[1] | 100% | 100% | 100% |

[1] Los que no están cubiertos por el ACT o el CCT están cubiertos por el reglamento interno de la CCR.

## GRI 401-1 Rotación I SV-PS-330a.2 I TR-RO-320a.2 (1) Tasa de rotación voluntaria y (2) involuntaria de todos los empleados

| Género | GRUPO CCR | | | | CARRETERAS | | | | MOVILIDAD | | | | AEROPUERTOS | | | | SERVICIOS/EMPRESA | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nº de personas contratadas en 2024 | Tasa | Nº de despidos en 2024 | Tasa | Nº de personas contratadas en 2024 | Tasa | Nº de despidos en 2024 | Tasa | Nº de personas contratadas en 2024 | Tasa | Nº de despidos en 2024 | Tasa | Nº de personas contratadas en 2024 | Tasa | Nº de despidos en 2024 | Tasa | Nº de personas contratadas en 2024 | Tasa | Nº de despidos en 2024 | Tasa |
| **Hombre** | 2.159 | 20,0% | 2.422 | 22,5% | 936 | 27,9% | 1.068 | 31,8% | 801 | 14,4% | 992 | 17,8% | 126 | 18,5% | 132 | 19,4% | 296 | 25,3% | 230 | 19,7% |
| **Mujer** | 1.916 | 30,2% | 2.196 | 34,6% | 1.164 | 37,3% | 1.507 | 48,3% | 390 | 23,0% | 384 | 22,7% | 120 | 28,2% | 88 | 20,7% | 242 | 22,0% | 217 | 19,8% |
| **Otros** | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| **No informado** | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| **Total** | **4.075** | **23,8%** | **4.618** | **27%** | **2.100** | **32,4%** | **2.575** | **39,7%** | **1.191** | **16,4%** | **1.376** | **18,9%** | **246** | **22,2%** | **220** | **19,9%** | **538** | **23,7%** | **447** | **19,7%** |
| **Grupo de edad** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **<30 años** | 1.895 | 42,8% | 1.879 | 42,4% | 1.069 | 56,5% | 1.182 | 62,4% | 529 | 29,8% | 479 | 26,9% | 97 | 48,0% | 75 | 37,1% | 200 | 35,8% | 143 | 25,6% |
| **30-50 años** | 1.978 | 18,3% | 2.385 | 22,1% | 917 | 25,1% | 1.199 | 32,8% | 610 | 12,7% | 802 | 16,7% | 142 | 17,9% | 122 | 15,4% | 309 | 20,2% | 262 | 17,2% |
| **> 50 años** | 202 | 10,6% | 354 | 18,6% | 114 | 12,2% | 194 | 20,8% | 52 | 7,7% | 95 | 14,0% | 7 | 6,3% | 23 | 20,5% | 29 | 15,8% | 42 | 23,0% |
| **Total** | **4.075** | **23,8%** | **4.618** | **27%** | **2.100** | **32,4%** | **2.575** | **39,7%** | **1.191** | **16,4%** | **1.376** | **18,9%** | **246** | **22,2%** | **220** | **19,9%** | **538** | **23,7%** | **447** | **19,7%** |

| | GRUPO CCR | | | | CARRETERAS | | | | MOVILIDAD | | | | AEROPUERTOS | | | | SERVICIOS/EMPRESA | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nº de contratados em 2024 | Taxa | Nº de desligados em 2024 | Taxa | Nº de contratados em 2024 | Taxa | Nº de desligados em 2024 | Taxa | Nº de desligados em 2024 | Taxa | Nº de desligados em 2024 | Taxa | Nº de contratados em 2024 | Taxa | Nº de desligados em 2024 | Taxa | Nº de desligados em 2024 | Taxa | Nº de desligados em 2024 | Taxa |
| **Región** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Norte | 13 | 17,3% | 18 | 24,0% | - | - | - | - | - | - | - | - | 13 | 17,3% | 18 | 24,0% | - | - | - | - |
| Noreste | 184 | 13,3% | 225 | 16,3% | - | - | - | - | 171 | 13,0% | 221 | 16,7% | 13 | 20,3% | 4 | 6,3% | - | - | - | - |
| Sur | 535 | 41,2% | 782 | 60,3% | 476 | 49,1% | 705 | 72,8% | - | - | - | - | 59 | 18,0% | 77 | 23,5% | - | - | - | - |
| Sureste | 3.092 | 22,8% | 3.279 | 24,1% | 1.400 | 28,9% | 1.578 | 32,6% | 1020 | 17,1% | 1155 | 19,4% | 134 | 25,9% | 99 | 19,1% | 538 | 23,7% | 447 | 19,7% |
| Centro-Oeste | 251 | 31,9% | 314 | 39,9% | 224 | 33,7% | 292 | 43,9% | - | - | - | - | 27 | 22,1% | 22 | 18,0% | - | - | - | - |
| Internacional | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Total** | **4.075** | **23,8%** | **4.618** | **27%** | **2.100** | **32,4%** | **2.575** | **39,7%** | **1.191** | **16,4%** | **1.376** | **18,9%** | **246** | **22,2%** | **220** | **19,9%** | **538** | **23,7%** | **447** | **19,7%** |
| **Categoría funcional** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Analistas | 305 | 20,6% | 257 | 17,3% | 35 | 19,9% | 22 | 12,5% | 37 | 21,0% | 37 | 21,1% | 53 | 24,2% | 36 | 16,4% | 180 | 19,7% | 162 | 17,7% |
| Aprendices | 439 | 93,2% | 459 | 97,5% | 263 | 120,6% | 282 | 129,4% | 138 | 66,3% | 138 | 66,3% | 30 | 93,8% | 29 | 90,6% | 8 | 61,5% | 10 | 76,9% |
| Asistentes | 138 | 18,6% | 175 | 23,6% | 57 | 21,5% | 61 | 23,0% | 13 | 10,7% | 45 | 36,9% | 20 | 24,4% | 28 | 34,1% | 48 | 17,6% | 41 | 15,1% |
| Consultores | 20 | 26,7% | 15 | 20,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | - | - | - | - | - | - | 1 | 100,0% | 20 | 27,8% | 14 | 19,4% |
| Coordinadores | 43 | 13,7% | 53 | 16,9% | 10 | 11,2% | 13 | 14,6% | 6 | 16,2% | 7 | 18,9% | 7 | 13,2% | 8 | 15,1% | 20 | 14,8% | 25 | 18,5% |
| Directores | 9 | 17,6% | 6 | 11,8% | 2 | 40,0% | 2 | 40,0% | - | - | - | - | 1 | 16,7% | 1 | 16,7% | 6 | 16,7% | 3 | 8,3% |
| Directores ejecutivos | 1 | 12,5% | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 14,3% | - | - |
| Ingenieros | 3 | 18,8% | 3 | 18,8% | 1 | 12,5% | 1 | 12,5% | 2 | 28,6% | 2 | 28,6% | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Experiencia | 140 | 31,0% | 63 | 13,9% | 14 | 31,1% | 3 | 6,7% | 3 | 21,4% | 6 | 42,9% | 5 | 14,3% | 4 | 11,4% | 118 | 33,0% | 50 | 14,0% |
| Becarios | 113 | 102,7% | 131 | 119,1% | 11 | 110,0% | 15 | 150,0% | 29 | 100,0% | 48 | 165,5% | 9 | 75,0% | 14 | 116,7% | 64 | 108,5% | 54 | 91,5% |
| Gestores | 25 | 10,5% | 37 | 15,5% | - | - | 5 | 15,6% | 4 | 7,8% | 8 | 15,7% | 3 | 7,5% | 4 | 10,0% | 18 | 15,5% | 20 | 17,2% |
| Directores ejecutivos | 12 | 16,0% | 12 | 16,0% | - | - | - | - | 1 | 9,1% | - | - | - | - | - | - | 11 | 23,9% | 12 | 26,1% |
| Líderes | 11 | 1,6% | 104 | 15,0% | 9 | 3,3% | 44 | 16,2% | 2 | 0,5% | 58 | 14,0% | - | - | 2 | 33,3% | - | - | - | - |
| Operación | 2.490 | 26,2% | 2.872 | 30,2% | 1.615 | 34,1% | 2.027 | 42,8% | 765 | 18,3% | 763 | 18,2% | 86 | 19,7% | 58 | 13,3% | 24 | 15,7% | 24 | 15,7% |
| Supervisores | 48 | 7,6% | 106 | 16,7% | 23 | 10,5% | 36 | 16,4% | 13 | 4,3% | 44 | 14,5% | 10 | 12,0% | 20 | 24,1% | 2 | 7,1% | 6 | 21,4% |
| Técnicos | 278 | 12,4% | 325 | 14,5% | 60 | 15,3% | 64 | 16,3% | 178 | 10,4% | 220 | 12,8% | 22 | 25,3% | 15 | 17,2% | 18 | 32,1% | 26 | 46,4% |
| **Total** | **4.075** | **23,8%** | **4.618** | **27%** | **2.100** | **32,4%** | **2.575** | **39,7%** | **1.191** | **16,4%** | **1.376** | **18,9%** | **246** | **22,2%** | **220** | **19,9%** | **538** | **23,7%** | **447** | **19,7%** |

| | GRUPO CCR | CARRETERAS | MOVILIDAD | AEROPUERTOS | SERVICIOS/ EMPRESA |
|---|---|---|---|---|---|
| | 2024 | 2024 | 2024 | 2024 | 2024 |
| Rotación voluntaria | 8% | 12% | 5% | 7% | 7% |
| Rotación involuntaria | 19% | 28% | 14% | 13% | 13% |
| Facturación total | 27% | 40% | 19% | 20% | 20% |
| **Por grupos de edad** | | | | | |
| <30 años | 42% | 62% | 8% | 37% | 26% |
| Entre 30 y 50 años | 22% | 33% | 5% | 15% | 17% |
| >50 años | 19% | 21% | 3% | 21% | 23% |
| **Por género** | | | | | |
| Hombre | 22% | 32% | 18% | 19% | 20% |
| Mujer | 35% | 48% | 23% | 21% | 20% |
| **Por categoría funcional** | | | | | |
| Analistas | 17% | 13% | 21% | 16% | 18% |
| Aprendices | 97% | 129% | 66% | 91% | 77% |
| Asistentes | 24% | 23% | 37% | 34% | 15% |
| Consultores | 20% | 0% | 0% | 100% | 19% |
| Coordinadores | 17% | 15% | 19% | 15% | 19% |
| Directores | 12% | 40% | 0% | 17% | 8% |
| Directores ejecutivos | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| Ingenieros | 19% | 13% | 29% | 0% | 0% |
| Experiencia | 14% | 7% | 43% | 11% | 14% |
| Becarios | 119% | 150% | 166% | 117% | 92% |
| Gestores | 15% | 16% | 16% | 10% | 17% |
| Directores ejecutivos | 16% | 0% | 0% | 0% | 26% |
| Líderes | 15% | 16% | 14% | 33% | 0% |
| Operación | 30% | 43% | 18% | 13% | 16% |
| Supervisores | 17% | 16% | 14% | 24% | 21% |
| Técnicos | 14% | 16% | 13% | 17% | 46% |

| | GRUPO CCR | CARRETERAS | MOVILIDAD | AEROPUERTOS | SERVICIOS/ EMPRESA |
|---|---|---|---|---|---|
| | 2024 | 2024 | 2024 | 2024 | 2024 |
| **Por raza** | | | | | |
| Asiáticos | 23% | 36% | 14% | 13% | 24% |
| Blanco | 28% | 38% | 21% | 19% | 19% |
| Pueblos indígenas | 28% | 47% | 16% | 50% | 0% |
| Negro/marrón | 24% | 38% | 17% | 21% | 20% |
| Sin declarar | 52% | 81% | 35% | 24% | 53% |

## GRI 401-3 Permiso parental

| | GRUPO CCR | |
|---|---|---|
| | Hombres | Mujeres |
| Número total de empleados que disfrutaron de un permiso de maternidad/paternidad en el periodo | - | 243 |
| Número total de empleados que disfrutaron de un permiso de maternidad/paternidad durante el año y se reincorporaron al trabajo durante el año. año de ejercicio tras el fin de la licencia | - | 227 |
| Número total de empleados que se reincorporaron al trabajo tras el permiso de maternidad/paternidad y seguían en la empresa 12 meses después vuelta al trabajo | - | 124 |
| Tasa de rendimiento | - | 93,4 |
| Tasa de retención | - | 52,7 |

El Grupo CCR no dispone actualmente de los datos necesarios para calcular el permiso de paternidad.

GRI 404-1 Horas totales y medias de formación

| | GRUPO CCR | | CARRETERAS | | MOVILIDAD | | AEROPUERTOS | | SERVICIOS/ EMPRESA | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Número total de horas de formación | Media de horas de formación | Número total de horas de formación | Media de horas de formación | Número total de horas de formación | Media de horas de formación | Número total de horas de formación | Media de horas de formación | Número total de horas de formación | Media de horas de formación |
| **Género** | | | | | | | | | | |
| Mujer | 67.878 | 11 | 26.848 | 9 | 27.757 | 16 | 6.712 | 16 | 6.561 | 6 |
| Hombre | 148.113 | 14 | 43.457 | 13 | 85.195 | 15 | 11.471 | 17 | 7.989 | 7 |
| **Total** | **215.990** | **12** | **70.305** | **11** | **112.952** | **16** | **18.183** | **16** | **14.550** | **6** |
| **Categoría funcional** | | | | | | | | | | |
| Analistas | 16.379 | 11 | 3.601 | 19 | 6.376 | 36 | 1.823 | 8 | 4.580 | 5 |
| Aprendices | 3.147 | 7 | 1.589 | 7 | 1.108 | 5 | 354 | 11 | 97 | 7 |
| Asistentes | 8.607 | 12 | 2.649 | 10 | 3.205 | 26 | 683 | 8 | 2.070 | 8 |
| Consultores | 544 | 7 | 91 | 91 | 213 | 213 | - | - | 240 | 3 |
| Coordinadores | 3.716 | 12 | 1.712 | 19 | 741 | 20 | 493 | 9 | 768 | 6 |
| Directores | 427 | 8 | 74 | 12 | 109 | 27 | 37 | 6 | 207 | 6 |
| Directores ejecutivos | 93 | 12 | 13 | - | 11 | - | 5 | - | 63 | 9 |
| Ingenieros | 340 | 21 | 119 | 15 | 96 | 14 | 124 | - | - | - |
| Experiencia | 3.544 | 8 | 1.342 | 27 | 521 | 37 | 231 | 7 | 1.449 | 4 |
| Becarios | 1.316 | 12 | 301 | 30 | 470 | 16 | 118 | 10 | 427 | 7 |
| Gestores | 2.907 | 12 | 748 | 23 | 1.200 | 24 | 525 | 13 | 433 | 4 |
| Directores ejecutivos | 685 | 9 | 175 | 29 | 253 | 23 | 38 | 3 | 220 | 5 |
| Líderes | 10.227 | 15 | 3.063 | 11 | 7.124 | 17 | 22 | 4 | 18 | 6 |
| Operación | 111.349 | 12 | 47.649 | 10 | 51.475 | 12 | 10.906 | 25 | 1.319 | 9 |
| Supervisores | 17.155 | 27 | 2.921 | 13 | 11.238 | 37 | 2.341 | 28 | 654 | 23 |
| Técnicos | 35.555 | 16 | 4.257 | 10 | 28.810 | 17 | 482 | 6 | 2.005 | 36 |
| **Total** | **215.990** | **12** | **70.305** | **22** | **112.952** | **35** | **18.183** | **10** | **14.550** | **9** |

GRI 404-3 Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones regulares del desempeño y de desarrollo profesional

| | GRUPO CCR | | CARRETERAS | | MOVILIDAD | | AEROPUERTOS | | SERVICIOS/ EMPRESA | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Número de empleados* | % de empleados | Número de empleados* | % de empleados | Número de empleados* | % de empleados | Número de empleados* | % de empleados | Número de empleados* | % de empleados |
| **Género** | | | | | | | | | | |
| Hombres | 10.254 | 64% | 4.144 | 64% | 4.439 | 64% | 623 | 60% | 1.048 | 63% |
| Mujeres | 5.842 | 36% | 2.281 | 36% | 2.539 | 36% | 407 | 40% | 615 | 37% |
| **Categoría funcional** | | | | | | | | | | |
| Analistas | 1474 | 9% | 334 | 5% | 372 | 5% | 210 | 20% | 558 | 34% |
| Aprendices | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% |
| Asistentes | 752 | 5% | 290 | 5% | 133 | 2% | 86 | 8% | 243 | 15% |
| Consultores | 78 | 0% | 15 | 0% | 30 | 0% | 1 | 0% | 32 | 2% |
| Coordinadores | 305 | 2% | 128 | 2% | 47 | 1% | 54 | 5% | 76 | 5% |
| Directores | 51 | 0% | 10 | 0% | 10 | 0% | 6 | 1% | 25 | 2% |
| Directores ejecutivos | 7 | 0% | 1 | 0% | 1 | 0% | 0 | 0% | 5 | 0% |
| Ingenieros | 16 | 0% | 8 | 0% | 8 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% |
| Experiencia | 442 | 3% | 128 | 2% | 84 | 1% | 38 | 4% | 192 | 12% |
| Becarios | 89 | 1% | 21 | 0% | 28 | 0% | 10 | 1% | 30 | 2% |
| Gestores | 240 | 1% | 70 | 1% | 71 | 1% | 41 | 4% | 58 | 3% |
| Directores ejecutivos | 75 | 0% | 18 | 0% | 22 | 0% | 12 | 1% | 23 | 1% |
| Líderes | 701 | 4% | 273 | 4% | 418 | 6% | 7 | 1% | 3 | 0% |
| Operación | 8.992 | 56% | 4522 | 70% | 3797 | 54% | 410 | 40% | 263 | 16% |
| Supervisores | 642 | 4% | 203 | 3% | 305 | 4% | 78 | 8% | 56 | 3% |
| Técnicos | .2.232 | 14% | 404 | 6% | 1652 | 24% | 77 | 7% | 99 | 6% |
| **Total** | **16.096** | **100%** | **6.425** | **100%** | **6.978** | **100%** | **1.030** | **100%** | **1.663** | **100%** |

GRI 405-1: Diversidad en los órganos de gobierno y empleados I SV-PS-330a.1 Porcentaje de representación de género y grupo racial/étnico para (1) la dirección ejecutiva y (2) el resto de los empleados.

**Diversidad de los empleados, por categoría funcional y sexo**

| Métrica: porcentaje (%) | GRUPO CCR | | CARRETERAS | | MOVILIDAD | | AEROPUERTOS | | SERVICIOS/EMPRESA | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Hombre | Mujer | Hombre | Mujer | Hombre | Mujer | Hombre | Mujer | Hombre | Mujer |
| Órganos de gobierno | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,3% | 0,0% | 0,4% | 0,2% |
| Analistas | 4,5% | 4,1% | 1,3% | 1,4% | 1,3% | 1,2% | 10,6% | 9,2% | 21,2% | 18,8% |
| Aprendices | 0,9% | 1,9% | 0,8% | 2,5% | 1,1% | 1,7% | 0,9% | 2,0% | 0,1% | 0,4% |
| Asistentes | 1,8% | 2,6% | 1,7% | 2,3% | 0,8% | 0,8% | 3,2% | 4,1% | 3,9% | 8,0% |
| Consultores | 0,3% | 0,2% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 2,0% | 1,2% |
| Coordinadores | 1,1% | 0,7% | 1,0% | 0,3% | 0,3% | 0,2% | 2,4% | 2,3% | 3,2% | 2,8% |
| Directores | 0,2% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,4% | 0,2% | 0,8% | 0,8% |
| Directores ejecutivos | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,3% | 0,0% |
| Ingenieros | 0,1% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Experiencia | 1,6% | 1,0% | 0,5% | 0,2% | 0,1% | 0,1% | 1,6% | 1,5% | 9,6% | 6,0% |
| Becarios | 0,3% | 0,4% | 0,1% | 0,1% | 0,2% | 0,2% | 0,3% | 0,8% | 1,1% | 1,4% |
| Gestores | 0,9% | 0,4% | 0,4% | 0,1% | 0,5% | 0,2% | 2,8% | 0,8% | 3,2% | 1,9% |
| Directores ejecutivos | 0,3% | 0,1% | 0,1% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,5% | 0,5% | 1,5% | 0,5% |
| Líderes | 2,3% | 1,7% | 1,3% | 2,9% | 4,3% | 1,4% | 0,4% | 0,2% | 0,0% | 0,1% |
| Operación | 34,5% | 21,0% | 37,1% | 36,1% | 43,5% | 14,0% | 26,9% | 12,5% | 2,0% | 4,7% |
| Supervisores | 2,6% | 1,1% | 2,5% | 0,9% | 3,1% | 1,1% | 4,8% | 2,7% | 0,4% | 0,9% |
| Técnicos | 11,6% | 1,5% | 4,8% | 1,3% | 21,5% | 2,1% | 6,4% | 1,4% | 2,1% | 0,4% |
| **Total** | **63,0%** | **37,0%** | **51,8%** | **48,2%** | **76,7%** | **23,3%** | **61,6%** | **38,4%** | **51,7%** | **48,3%** |

**Diversidad de empleados por categoría laboral y raza**

| Métrica: porcentaje (%) | GRUPO CCR | | | | | | CARRETERAS | | | | | | MOVILIDAD | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Blanco | Negro y marrón | Amarillo | Pueblos indígenas | NO DECLARADO | SIN INFORMACIÓN | Blanco | Negro y marrón | Amarillo | Pueblos indígenas | NO DECLARADO | SIN INFORMACIÓN | Blanco | Negro y marrón | Amarillo | Pueblos indígenas | NO DECLARADO | SIN INFORMACIÓN |
| Órganos de gobierno | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Analistas | 5,6% | 2,7% | 0,2% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 2,0% | 0,6% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 1,3% | 1,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Aprendices | 1,4% | 1,3% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 2,0% | 1,2% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 1,1% | 1,7% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,0% |
| Asistentes | 2,4% | 1,8% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 2,4% | 1,6% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,7% | 0,9% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% |
| Consultores | 0,4% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Coordinadores | 1,4% | 0,4% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 1,0% | 0,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,3% | 0,2% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Directores | 0,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Directores ejecutivos | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Ingenieros | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Experiencia | 2,0% | 0,6% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,6% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,2% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Becarios | 0,4% | 0,2% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,2% | 0,2% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Gestores | 1,1% | 0,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,4% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,5% | 0,2% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Directores ejecutivos | 0,4% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Líderes | 1,6% | 2,3% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 2,4% | 1,6% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 1,5% | 3,9% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,1% |
| Operación | 23,3% | 28,1% | 0,5% | 0,1% | 0,4% | 3,0% | 40,0% | 28,8% | 0,7% | 0,2% | 0,3% | 3,2% | 15,3% | 36,8% | 0,5% | 0,2% | 0,6% | 4,1% |
| Supervisores | 2,0% | 1,5% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 2,1% | 1,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 1,8% | 2,2% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,1% |
| Técnicos | 5,4% | 7,0% | 0,2% | 0,0% | 0,1% | 0,4% | 3,8% | 1,9% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,3% | 8,4% | 14,0% | 0,3% | 0,1% | 0,2% | 0,5% |
| **Total** | **47,6%** | **46,5%** | **1,2%** | **0,2%** | **0,8%** | **3,7%** | **57,2%** | **37,4%** | **1,0%** | **0,2%** | **0,5%** | **3,7%** | **31,5%** | **61,3%** | **1,1%** | **0,3%** | **1,0%** | **4,8%** |

**Diversidad de empleados por categoría laboral y raza**

| Métrica: porcentaje (%) | AEROPUERTOS | | | | | | SERVICIOS/EMPRESA | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Blanco | Negro y marrón | Amarillo | Pueblos indígenas | NO DECLARADO | NO DECLARADO | Blanco | Negro y marrón | Amarillo | Pueblos indígenas | NO DECLARADO | NO DECLARADO |
| Órganos de gobierno | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,6% |
| Analistas | 11,7% | 7,4% | 0,4% | 0,0% | 0,1% | 0,2% | 26,9% | 11,6% | 0,9% | 0,1% | 0,2% | 0,2% |
| Aprendices | 1,4% | 1,4% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,5% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Asistentes | 3,2% | 3,5% | 0,4% | 0,0% | 0,1% | 0,2% | 7,2% | 4,5% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,0% |
| Consultores | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 2,5% | 0,5% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Coordinadores | 2,8% | 2,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,0% | 0,8% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Directores | 0,4% | 0,2% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 1,5% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Directores ejecutivos | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Ingenieros | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Experiencia | 2,3% | 0,7% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 11,5% | 3,7% | 0,1% | 0,0% | 0,3% | 0,0% |
| Becarios | 0,9% | 0,2% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 1,6% | 0,9% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Gestores | 3,1% | 0,5% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 3,9% | 0,9% | 0,2% | 0,0% | 0,1% | 0,0% |
| Directores ejecutivos | 0,8% | 0,1% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 1,7% | 0,2% | 0,2% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Líderes | 0,4% | 0,2% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Operación | 17,4% | 19,9% | 0,4% | 0,2% | 0,5% | 1,0% | 3,9% | 2,6% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,1% |
| Supervisores | 5,0% | 2,3% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,8% | 0,3% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Técnicos | 3,3% | 3,8% | 0,2% | 0,0% | 0,1% | 0,5% | 1,4% | 1,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| **Total** | **52,9%** | **42,2%** | **1,4%** | **0,2%** | **1,0%** | **2,3%** | **68,8%** | **27,2%** | **2,0%** | **0,2%** | **0,9%** | **1,0%** |

**Diversidad de los empleados, por categoría funcional y grupo de edad**

| Métrica: porcentaje (%) | GRUPO CCR | | | CARRETERAS | | | MOVILIDAD | | | AEROPUERTOS | | | SERVICIOS/EMPRESA | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | <30 años | 30-50 años | >50 años | <30 años | 30-50 años | >50 años | <30 años | 30-50 años | >50 años | <30 años | 30-50 años | >50 años | <30 años | 30-50 años | >50 años |
| Órganos de gobierno | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,2% | 0,0% | 0,2% | 0,4% |
| Analistas | 2,4% | 5,9% | 0,4% | 0,7% | 1,8% | 0,2% | 0,6% | 1,6% | 0,2% | 4,3% | 14,7% | 0,7% | 11,5% | 26,9% | 1,7% |
| Aprendices | 2,7% | 0,0% | 0,0% | 3,4% | 0,0% | 0,0% | 2,8% | 0,1% | 0,0% | 2,9% | 0,0% | 0,0% | 0,6% | 0,0% | 0,0% |
| Asistentes | 1,9% | 2,1% | 0,3% | 1,9% | 1,9% | 0,4% | 0,8% | 0,7% | 0,2% | 2,3% | 4,6% | 0,5% | 5,3% | 6,1% | 0,5% |
| Consultores | 0,0% | 0,4% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,1% | 2,5% | 0,6% |
| Coordinadores | 0,1% | 1,6% | 0,2% | 0,1% | 1,0% | 0,2% | 0,0% | 0,4% | 0,1% | 0,4% | 4,1% | 0,3% | 0,1% | 5,3% | 0,5% |
| Directores | 0,0% | 0,2% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,4% | 0,2% | 0,0% | 1,1% | 0,5% |
| Directores ejecutivos | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,3% |
| Ingenieros | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Experiencia | 0,1% | 2,2% | 0,3% | 0,0% | 0,6% | 0,1% | 0,0% | 0,1% | 0,1% | 0,3% | 2,8% | 0,1% | 0,8% | 13,4% | 1,4% |
| Becarios | 0,6% | 0,1% | 0,0% | 0,2% | 0,0% | 0,0% | 0,3% | 0,1% | 0,0% | 1,1% | 0,0% | 0,0% | 2,2% | 0,4% | 0,0% |
| Gestores | 0,0% | 1,2% | 0,2% | 0,0% | 0,4% | 0,1% | 0,0% | 0,6% | 0,1% | 0,0% | 3,2% | 0,5% | 0,0% | 4,1% | 1,0% |
| Directores ejecutivos | 0,0% | 0,4% | 0,1% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,9% | 0,2% | 0,0% | 1,6% | 0,4% |
| Líderes | 0,6% | 3,2% | 0,3% | 0,7% | 3,0% | 0,5% | 0,7% | 4,7% | 0,2% | 0,0% | 0,5% | 0,1% | 0,0% | 0,1% | 0,0% |
| Operación | 14,4% | 33,6% | 7,5% | 20,5% | 41,1% | 11,6% | 13,9% | 37,4% | 6,2% | 5,7% | 28,0% | 5,7% | 2,8% | 3,1% | 0,9% |
| Supervisores | 0,4% | 2,8% | 0,5% | 0,5% | 2,3% | 0,6% | 0,4% | 3,4% | 0,4% | 0,4% | 5,9% | 1,3% | 0,2% | 0,9% | 0,2% |
| Técnicos | 2,8% | 9,3% | 1,0% | 1,4% | 4,1% | 0,6% | 4,9% | 16,8% | 1,8% | 1,0% | 6,3% | 0,5% | 0,9% | 1,4% | 0,1% |
| **Total** | **25,9%** | **63,0%** | **11,2%** | **29,2%** | **56,4%** | **14,4%** | **24,4%** | **66,2%** | **9,3%** | **18,2%** | **71,5%** | **10,3%** | **24,5%** | **67,0%** | **8,5%** |

**Diversidad de los empleados, por categoría funcional y PCD y LGBTQIA+.**

| Métrica: porcentaje (%) | GRUPO CCR | | CARRETERAS | | MOVILIDAD | | AEROPUERTOS | | SERVICIOS/EMPRESA | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | PCD | LGBTQIA | PCD | LGBTQIA | PCD | LGBTQIA | PCD | LGBTQIA | PCD | LGBTQIA |
| Órganos de gobierno | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Analistas | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,2% | 0,0% | 0,6% | 0,1% |
| Aprendices | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Asistentes | 0,2% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,5% | 0,0% | 0,2% | 0,0% |
| Consultores | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,0% |
| Coordinadores | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,2% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Directores | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Directores ejecutivos | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Ingenieros | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Experiencia | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,5% | 0,1% |
| Becarios | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Gestores | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Directores ejecutivos | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Líderes | 0,1% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Operación | 1,7% | 0,3% | 2,7% | 0,4% | 1,4% | 0,2% | 1,1% | 0,5% | 0,4% | 0,0% |
| Supervisores | 0,1% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Técnicos | 0,2% | 0,1% | 0,1% | 0,0% | 0,4% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,0% | 0,0% |
| **Total** | **2,6%** | **0,5%** | **3,2%** | **0,6%** | **2,2%** | **0,4%** | **2,4%** | **0,6%** | **2,0%** | **0,2%** |

## SV-PS-330a.3 Porcentaje de compromiso de los empleados*

| Compromiso de los empleados | GRUPO CCR | | | CARRETERAS | | | | | MOVILIDAD | | | | | AEROPUERTOS | | | | | SERVICIOS/EMPRESA | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2022 | 2023 | 2024 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| índice de participación en la encuesta de clima organizativo | 67,3% | 74,6% | 83,8% | 83,0% | - | 63,8% | 69,8% | 84,0% | 79% | 58,6% | 67,4% | 78,0% | 83,0% | 67% | - | 85,0% | 94,0% | 93,0% | 88,5% | 75,7% | 70,8% | 70,7% | 83,1% |
| Puntuación en la encuesta de clima organizativo | 8,2 | 8,4 | 8,7 | 82,5% | - | 8,3 | 8,5 | 8,80 | 77,0% | 8,30 | 8,4 | 8,4 | 8,6 | 81,0% | - | 8,4 | 8,5 | 9,0 | 80,0% | 7,80 | 8,3 | 8,3 | 8,6 |
| **SEXO** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hombres | 66,9% | 75,4% | 87,4% | - | - | 62,7% | 68,6% | 82,9% | - | - | 67,1% | 78,4 | 84,2% | - | - | 85,3% | 93,0% | 92,8% | - | - | 71,8% | 72,3% | 83,9% |
| | 8.4 | 8.4 | 8,7 | - | - | 8.4 | 8.5 | 8,8 | - | - | 8.3 | 8.4 | 8,6 | - | - | 8.4 | 8.5 | 9 | - | - | 8.5 | 8.4 | 8,50 |
| Mujeres | 67,4% | 73,4% | 83,2% | - | - | 65% | 70.9% | 84,5% | - | - | 68,5% | 76,8 | 79,50% | - | - | 84,3% | 95,5% | 92,7% | - | - | 69,9% | 69,2% | 82,2% |
| | 8,3 | 8,4 | 8,7 | - | - | 8,2 | 8,4 | 8,7 | - | - | 8,5 | 8,5 | 8,7 | - | - | 8,3 | 8,6 | 9,10 | - | - | 8,1 | 8,2 | 8,6 |
| **Edad** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <30 años | 62,9% | 71,5% | 80,0% | - | - | 60,7% | 66,5% | 80,6% | - | - | 63,5% | 77,7 | 78,1% | - | - | 81,4% | 92,1% | 91,5% | - | - | 65,1% | 61,9% | 81,8% |
| | 8,3 | 8,4 | 8,6 | - | - | 8,2 | 8,4 | 8,7 | - | - | 8,4 | 8,4 | 8,5 | - | - | 8,5 | 8,4 | 9,00 | - | - | 8,4 | 8,4 | 8,6 |
| Entre 30 y 50 años | 68,8% | 77,3% | 85,2% | - | - | 65,3% | 71,7 | 85,4% | - | - | 69% | 80,3 | 84,5% | - | - | 85,6% | 95,2% | 92,8% | - | - | 72,8% | 74,9% | 83,9% |
| | 8,3 | 8,4 | 8,7 | - | - | 8,3 | 8,5 | 8,8 | - | - | 8,4 | 8,4 | 8,6 | - | - | 8,3 | 8,6 | 9,10 | - | - | 8,3 | 803 | 8,6 |
| >50 años | 67,7% | 66,6% | 84,2% | - | - | 64,5% | 68,4 | 82,4% | - | - | 66,7% | 60,3 | 85,8% | - | - | 86,7% | 89,3% | 94,8% | - | - | 75,4% | 69,0% | 82,1% |
| | 8,5 | 8,6 | 8,9 | - | - | 8,5 | 8,6 | 8,9 | - | - | 8,4 | 8,6 | 9,0 | - | - | 8,6 | 8,6 | 8,90 | - | - | 8,4 | 8,3 | 8,7 |

*2020: Encuesta de Compromiso realizada para todo el Grupo CCR según la metodología Korn Ferry, cuyos criterios de puntuación son diferentes de la metodología Pulses. 2021: Encuesta Pulses realizada con Pulses, piloto para las unidades CCR, GBS y Metrô Bahia. A partir de 2022 se utilizó íntegramente la metodología Pulses.

| Compromiso de los empleados | GRUPO CCR | | | CARRETERAS | | | | | MOVILIDAD | | | | | AEROPUERTOS | | | | | SERVICIOS/EMPRESA | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2022 | 2023 | 2024 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| **Categoría funcional** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Directores | 69,0% | 84,0% | - | - | - | - | 90,9% | - | - | - | 100% | 64,0% | - | - | - | - | 100% | - | - | - | 64,3% | 86,2% | |
| | 8,4 | 8,8 | - | - | - | - | 8,5 | - | - | - | 8,7 | 8,7 | - | - | - | - | 8,6 | - | - | - | 8,7 | 9,0 | |
| Gestores | 86,20% | 88,60% | - | - | 81,90% | 85,50% | - | - | 93,30% | 93,50% | - | - | 95,30% | 90,90% | - | - | 79,20% | 84,60% | | | | | |
| | 8,3 | 8,8 | - | - | 8,3 | 8,7 | - | - | 8.1 | 8,8 | - | - | 8,8 | 9,3 | - | - | 8,3 | 8,8 | | | | | |
| Consultores | 77,40% | 79,70% | - | - | 66,70% | 45,50% | - | - | - | 86,40% | - | - | - | - | - | - | 78.9% | 90% | | | | | |
| | 7,8 | 8,5 | - | - | 8,3 | 7,9 | - | - | - | 8,7 | - | - | - | - | - | - | 7,8 | 8,4 | | | | | |
| Coordinadores | 83% | 91,20% | - | - | 77,30% | 89,80% | - | - | 78,80% | 97,70% | - | - | 100% | 92% | - | - | 87,30% | 89,50% | | | | | |
| | 8,5 | 8,7 | - | - | 8,5 | 8,7 | - | - | 8.6 | 8,6 | - | - | 8,8 | 8,9 | - | - | 8,3 | 8,6 | | | | | |
| Experiencia | 76,80% | 86,20% | - | - | 69,90% | 83,10% | - | - | 83,10% | 86,40% | - | - | 100% | 100% | - | - | 74,60% | 85,00% | | | | | |
| | 8 | 8,5 | - | - | 8,3 | 8,6 | - | - | 7.6 | 8,3 | - | - | 7,8 | 8,7 | - | - | 8 | 8,6 | | | | | |
| Líderes y supervisores | 86,40% | 85,80% | - | - | 80,30% | 85,30% | - | - | 90,40% | 85,50% | - | - | 91,90% | 93,80% | - | - | 84,30% | 83,30% | | | | | |
| | 8,6 | 8,8 | - | - | 8,7 | 9 | - | - | 8.6 | 8,7 | - | - | 8,9 | 9,3 | - | - | 8,6 | 8,8 | | | | | |
| Analistas y assistentes | 79.4% | 90,6 | - | - | 71,90% | 87,70% | - | - | 88% | 87% | - | - | 95,30% | 91,70% | - | - | 76,10% | 84,80% | | | | | |
| | 8,3 | 8,6 | - | - | 8,3 | 8,8 | - | - | 8.3 | 8,5 | - | - | 8,3 | 9 | - | - | 8,3 | 8,5 | | | | | |
| Agentes, técnicos y auxiliares | 73,70% | 84,30% | - | - | 69,70% | 84,50% | - | - | 77,10% | 83,90% | - | - | 92,90% | 93,40% | - | - | 62,30% | 79,60% | | | | | |
| | 8,5 | 8,7 | - | - | 8,5 | 8,7 | - | - | 8.4 | 8,6 | - | - | 8,6 | 9 | - | - | 8,3 | 8,5 | | | | | |
| Aprendices y aprendices | 38,80% | 55,30% | - | - | 34,30% | 48,40% | - | - | 38,60% | 51,00% | - | - | 88,90% | 88,60% | - | - | 35,20% | 70,70% | | | | | |
| | 8,9 | 8,9 | - | - | 8,8 | 8,9 | - | - | 9 | 8,9 | - | - | 9 | 9,1 | - | - | 8,9 | 8,9 | | | | | |

# Salud y seguridad

GRI 403-9 I SASB IF-EN-320a.1, TR-RO-320a.1, TR-RO-540a.1

| Empleados (propios) | GRUPO CCR | CARRETERAS | MOVILIDAD | AEROPUERTOS | SERVICIOS/ EMPRESA |
|---|---|---|---|---|---|
| Número de muertes por accidente laboral | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Índice de muertes por accidente laboral | 0,03 | 0,08 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Número de lesiones de alta gravedad relacionadas con el trabajo (excluidas las muertes); | 59 | 28 | 31 | 0 | 0 |
| Tasa de lesiones de alta gravedad relacionadas con el trabajo (excluidas las muertes) | 1,83 | 2,26 | 2,25 | 0,00 | 0,00 |
| Número de accidentes de trabajo de declaración obligatoria | 249 | 102 | 145 | 2 | 0 |
| Índice de accidentes laborales sujetos a notificación obligatoria | 7,73 | 8,24 | 10,54 | 0,54 | 0,00 |

| Empleados (proveedores de servicios) | GRUPO CCR | CARRETERAS | MOVILIDAD | AEROPUERTOS | SERVICIOS/ EMPRESA |
|---|---|---|---|---|---|
| Número de muertes por accidente laboral | 9 | 8 | 1 | 0 | - |
| Índice de muertes por accidente laboral | 0,20 | 0,27 | 0,09 | 0,00 | - |
| Número de accidentes laborales con consecuencias graves (excepto víctimas mortales); | 326 | 218 | 83 | 25 | - |
| Índice de accidentes laborales con consecuencias graves (excepto víctimas mortales); | 7,12 | 7,48 | 7,19 | 4,90 | - |
| Número de accidentes de trabajo de declaración obligatoria | 439 | 318 | 77 | 44 | - |
| Índice de accidentes laborales de declaración obligatoria | 9,59 | 10,92 | 6,67 | 8,63 | - |

GRI 403-10 – Enfermedades profesionales

| | GRUPO CCR | CARRETERAS | MOVILIDAD | AEROPUERTOS | SERVICIOS/ EMPRESA |
|---|---|---|---|---|---|
| Número de muertes por enfermedades profesionales | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| tasa de muertes por enfermedades profesionales | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Número de casos notificables de enfermedades profesionales | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

## Aspecto de la cadena de valor

204-1 Porcentaje del presupuesto de compras gastado con proveedores locales

| | GRUPO CCR |
|---|---|
| Orden de compra | 68% |
| Gastar | 63% |

GRI 414-2 Impactos sociales negativos en la cadena de suministro y medidas adoptadas

| | GRUPO CCR |
|---|---|
| Número de proveedores evaluados por su impacto social. | 107 |
| Número de proveedores identificados con impactos sociales negativos significativos reales y potenciales. | 0 |
| Porcentaje de proveedores identificados con impactos sociales negativos significativos, reales y potenciales, con los que se han acordado mejoras como resultado de la evaluación. | 100% |
| Porcentaje de proveedores identificados con impactos sociales negativos significativos, reales y potenciales, con los que se puso fin a las relaciones como resultado de la evaluación y motivo de ello | 0% |

# Gobernanza

## Remuneración

GRI 405-2 Relación entre el salario base y la remuneración percibidos por las mujeres y los percibidos por los hombres

| | GRUPO CCR | | | | | | CARRETERAS | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Hombre salario base | Hombre Remuneración total | Mujer salario base | Mujer Remuneración total | Proporción Remuneración | Proporción Base | Hombre salario base | Hombre Remuneración total | Mujer salario base | Mujer Remuneración total | Proporción Remuneración | Proporción Base |
| Analistas | 9.385 | 11.949 | 8.523 | 10.422 | 87% | 91% | 9.072 | 11.194 | 7.910 | 9.597 | 87% | 87% |
| Aprendiz | 947 | 947 | 951 | 953 | 101% | 100% | 977 | 978 | 969 | 972 | 99% | 99% |
| Asistentes | 3.168 | 3.534 | 3.235 | 3.571 | 101% | 102% | 3.079 | 3.380 | 3.014 | 3.298 | 98% | 98% |
| Consultores | 26.853 | 39.629 | 26.998 | 39.106 | 99% | 101% | 30.039 | 47.130 | – | – | 0% | 0% |
| Coordinadores | 17.541 | 24.422 | 16.929 | 23.301 | 95% | 97% | 17.141 | 23.534 | 15.947 | 21.840 | 93% | 93% |
| Consejo de Administración | 231.367 | 523.583 | 159.413 | 247.324 | 47% | 69% | 59.667 | 104.326 | 56.030 | 105.314 | 101% | 94% |
| Ingenieros | 16.694 | 20.574 | 16.732 | 22.264 | 108% | 100% | 14.801 | 18.055 | 11.347 | 17.912 | 99% | 77% |
| Experiencia | 17.852 | 23.186 | 17.253 | 22.259 | 96% | 97% | 22.176 | 25.898 | 17.036 | 21.100 | 81% | 77% |
| Becario | 1.712 | 1.712 | 1.714 | 1.714 | 100% | 100% | 1.733 | 1.733 | 1.765 | 1.765 | 102% | 102% |
| Gestores | 26.462 | 38.849 | 24.957 | 36.602 | 94% | 94% | 28.203 | 42.333 | 24.118 | 34.155 | 81% | 86% |
| Directores ejecutivos | 41.908 | 71.032 | 38.956 | 62.507 | 88% | 93% | 44.429 | 76.883 | 48.296 | 82.412 | 107% | 109% |
| Líderes | 4.423 | 6.118 | 3.594 | 4.530 | 74% | 81% | 3.944 | 4.817 | 3.317 | 3.953 | 82% | 84% |
| Operación | 2.954 | 3.645 | 2.252 | 2.625 | 72% | 76% | 2.651 | 3.088 | 1.947 | 2.200 | 71% | 73% |
| Supervisores | 7.858 | 10.069 | 7.638 | 9.441 | 94% | 97% | 7.435 | 9.054 | 7.145 | 8.556 | 94% | 96% |
| Técnicos | 4.270 | 5.984 | 4.127 | 5.127 | 86% | 97% | 3.921 | 4.863 | 4.068 | 4.712 | 97% | 104% |
| **Total** | **413.393** | **785.233** | **333.270** | **491.746** | **63%** | **81%** | **249.267** | **377.266** | **202.908** | **317.787** | **84%** | **81%** |

GRI 405-2 Relación entre el salario base y la remuneración percibidos por las mujeres y los percibidos por los hombres

| | MOVILIDAD | | | | | | AEROPUERTOS | | | | | | SERVIÇOS | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Hombre salario base | Hombre Remuneración total | Mujer salario base | Mujer Remuneración total | Proporción Remuneración | Proporción Base | Homem salário-base | Homem Remuneração total | Mujer salario base | Mujer Remuneración total | Proporción Remuneración | Proporción Base | Hombre salario base | Hombre Remuneración total | Mujer salario base | Mujer Remuneración total | Proporción Remuneración | Proporción Base |
| Analistas | 9.040 | 11.446 | 7.828,62 | 9.332,37 | 82% | 87% | 9.755 | 12.001 | 8.999 | 10.583 | 88% | 92% | 9.403 | 12.075 | 8.692 | 10.758 | 89% | 92% |
| Aprendiz | 871 | 872 | 896,17 | 897,09 | 103% | 103% | 1.004 | 1.004 | 1.005 | 1.005 | 100% | 100% | 1.415 | 1.415 | 1.257 | 1.257 | 89% | 89% |
| Asistentes | 2.800 | 3.169 | 3.278,39 | 3.601,19 | 114% | 117% | 4.013 | 4.466 | 4.149 | 4.559 | 102% | 103% | 3.689 | 4.137 | 3.265 | 3.627 | 88% | 89% |
| Consultores | 22.441 | 31.786 | – | – | 0% | 0% | 35.421 | 51.151 | 34.496 | 34.496 | 67% | 97% | 26.746 | 39.497 | 26.921 | 39.153 | 99% | 101% |
| Coordinadores | 17.007 | 23.464 | 16.488,02 | 23.270,80 | 99% | 97% | 16.990 | 22.192 | 16.662 | 21.298 | 96% | 98% | 18.355 | 26.142 | 17.343 | 24.180 | 92% | 94% |
| Consejo de Administración | 72.679 | 123.045 | 42.236,15 | 63.406,95 | 52% | 58% | 169.131 | 312.390 | 57.418 | 90.399 | 29% | 34% | 235.328 | 539.624 | 160.606 | 250.383 | 46% | 68% |
| Ingenieros | 20.802 | 26.042 | 17.659,86 | 23.451,90 | 90% | 85% | – | – | – | – | 0% | 0% | – | – | 16.253 | 20.383 | 0% | 0% |
| Experiencia | 21.529 | 28.102 | 28.196,27 | 32.634,94 | 116% | 131% | 16.150 | 20.094 | 17.390 | 22.984 | 114% | 108% | 17.144 | 22.770 | 16.490 | 21.538 | 95% | 96% |
| Becario | 1.636 | 1.636 | 1.644,74 | 1.644,74 | 101% | 101% | 1.668 | 1.668 | 1.684 | 1.684 | 101% | 101% | 1.783 | 1.783 | 1.776 | 1.776 | 100% | 100% |
| Gestores | 23.795 | 34.926 | 22.558,94 | 32.485,05 | 93% | 95% | 27.197 | 38.061 | 24.558 | 33.404 | 88% | 90% | 27.650 | 40.559 | 26.360 | 39.582 | 98% | 95% |
| Directores ejecutivos | 41.079 | 70.251 | 37.337,15 | 62.735,70 | 89% | 91% | 41.595 | 66.209 | 41.133 | 67.250 | 102% | 99% | 41.760 | 71.007 | 37.675 | 58.967 | 83% | 90% |
| Líderes | 4.556 | 6.478 | 4.062,19 | 5.530,74 | 85% | 89% | 9.080 | 10.235 | 5.043 | 5.758 | 56% | 56% | – | – | 4.108 | 4.586 | 0% | 0% |
| Operación | 3.168 | 4.042 | 2.961,25 | 3.611,67 | 89% | 93% | 3.098 | 3.961 | 3.001 | 3.654 | 92% | 97% | 7.010 | 8.296 | 5.700 | 6.428 | 77% | 81% |
| Supervisores | 8.137 | 10.530 | 7.829,81 | 9.282,34 | 88% | 96% | 7.709 | 10.787 | 7.241 | 10.225 | 95% | 94% | 9.989 | 12.597 | 8.908 | 11.528 | 92% | 89% |
| Técnicos | 4.268 | 6.184 | 4.141,67 | 5.410,63 | 87% | 97% | 4.512 | 5.834 | 4.194 | 4.862 | 83% | 93% | 6.042 | 7.097 | 4.579 | 5.210 | 73% | 76% |
| **Total** | **253.811** | **381.972** | **197.119** | **277.296** | **73%** | **78%** | **347.324** | **560.054** | **226.972** | **312.162** | **56%** | **65%** | **406.315** | **786.999** | **339.934** | **499.356** | **63%** | **84%** |

# Integridad empresarial

## GRI 205-1 Operaciones sujetas a evaluaciones de riesgos relacionadas con la corrupción

| | CARRETERAS | MOVILIDAD | AEROPUERTOS | SERVICIOS/EMPRESA |
|---|---|---|---|---|
| Número total de operaciones sometidas a evaluaciones de riesgo relacionadas con la corrupción | 11 | 6 | 7 | 2 |
| Porcentaje de operaciones sometidas a evaluaciones de riesgo relacionadas con la corrupción | 100% | 100% | 100% | 100% |

## GRI 205-2 Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción

| | GRUPO CCR | | CARRETERAS | | MOVILIDAD | | AEROPUERTOS | | SERVICIOS/ EMPRESA | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Comunicado de prensa | Formado | Comunicado de prensa | Formado | Comunicado de prensa | Formado | Comunicado de prensa | Formado | Comunicado de prensa | Formado |
| Analistas | 1435 | 1441 | 194 | 188 | 192 | 187 | 156 | 150 | 893 | 916 |
| | 9,2% | 9,6% | 3,4% | 3,5% | 2,8% | 2,9% | 20,3% | 20,1% | 41,1% | 41,3% |
| Aprendices | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Asistentes | 721 | 691 | 268 | 252 | 125 | 123 | 57 | 49 | 271 | 267 |
| | 4,6% | 4,6% | 4,6% | 4,6% | 1,8% | 1,9% | 7,4% | 6,6% | 12,5% | 12,0% |
| Consultores | 74 | 79 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 71 | 75 |
| | 0,5% | 0,5% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,1% | 3,3% | 3,4% |
| Coordinadores | 287 | 290 | 89 | 89 | 34 | 37 | 38 | 36 | 126 | 128 |
| | 1,8% | 1,9% | 0,6% | 1,6% | 0,2% | 0,6% | 0,2% | 4,8% | 0,8% | 5,8% |
| Directores | 47 | 49 | 4 | 5 | 4 | 4 | 0 | 0 | 39 | 40 |
| | 0,3% | 0,3% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 1,8% | 1,8% |
| Directores ejecutivos | 8 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 8 |
| | 0,1% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,4% | 0,4% |

| | GRUPO CCR | | CARRETERAS | | MOVILIDAD | | AEROPUERTOS | | SERVICIOS/ EMPRESA | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Comunicado de prensa | Formado | Comunicado de prensa | Formado | Comunicado de prensa | Formado | Comunicado de prensa | Formado | Comunicado de prensa | Formado |
| Ingenieros | 16 | 13 | 8 | 5 | 7 | 7 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Experiencia | 383 | 386 | 21 | 21 | 9 | 9 | 32 | 31 | 321 | 325 |
| | 2,5% | 2,6% | 0,4% | 0,4% | 0,1% | 0,1% | 4,2% | 4,1% | 14,8% | 14,6% |
| Estagiários | 115 | 86 | 9 | 8 | 35 | 23 | 10 | 6 | 61 | 49 |
| | 0,7% | 0,6% | 0,2% | 0,1% | 0,5% | 0,4% | 1,3% | 0,8% | 2,8% | 2,2% |
| Becarios | 227 | 231 | 32 | 31 | 50 | 48 | 32 | 33 | 113 | 119 |
| | 1,5% | 1,5% | 0,6% | 0,6% | 0,7% | 0,7% | 4,2% | 4,4% | 5,2% | 5,4% |
| Gestores | 75 | 74 | 6 | 6 | 11 | 11 | 8 | 8 | 50 | 49 |
| | 0,5% | 0,5% | 0,1% | 0,1% | 0,2% | 0,2% | 1,0% | 1,1% | 2,3% | 2,2% |
| Líderes | 660 | 664 | 263 | 266 | 395 | 395 | 0 | 0 | 2 | 3 |
| | 4,2% | 4,4% | 4,5% | 4,9% | 5,8% | 6,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,1% |
| Operación | 8091 | 7470 | 4092 | 3793 | 3.619 | 3.398 | 265 | 269 | 115 | 10 |
| | 52,1% | 49,9% | 70,7% | 69,6% | 53,2% | 51,9% | 34,5% | 36,0% | 5,3% | 0,5% |
| Órganos de gobierno | 14 | 0 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 0.1% | 0% | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Supervisores | 601 | 604 | 209 | 204 | 294 | 300 | 72 | 71 | 26 | 29 |
| | 3,9% | 4,0% | 3,6% | 3,7% | 4,3% | 4,6% | 9,4% | 9,5% | 1,2% | 1,3% |
| Técnicos | 2791 | 2877 | 594 | 579 | 2.021 | 2.004 | 98 | 93 | 78 | 201 |
| | 18,0% | 19,2% | 10,3% | 10,6% | 29,7% | 30,6% | 12,7% | 12,4% | 3,6% | 9,1% |

| | GRUPO CCR | | CARRETERAS | | MOVILIDAD | | AEROPUERTOS | | SERVICIOS/EMPRESA | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Región** | **Comunicado de prensa** | **Formado** | **Comunicado de prensa** | **Formado** | **Comunicado de prensa** | **Formado** | **Comunicado de prensa** | **Formado** | **Comunicado de prensa** | **Formado** |
| Norte | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Noreste | 1201 | 1185 | 0 | 0 | 1.201 | 1.185 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 7,7% | 7,9% | 0,0% | 0,0% | 17,7% | 18,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Sur | 1241 | 1140 | 822 | 739 | 0 | 0 | 419 | 401 | 0 | 0 |
| | 8,0% | 7,6% | 14,2% | 13,6% | 0,0% | 0,0% | 54,5% | 53,7% | 0,0% | 0,0% |
| Sureste | 12149 | 11734 | 4348 | 4122 | 5.596 | 5.363 | 30 | 29 | 2.175 | 2.220 |
| | 78,2% | 78,4% | 75,1% | 75,7% | 82,3% | 81,9% | 3,9% | 3,9% | 100,0% | 100,0% |
| Centro-Oeste | 940 | 904 | 620 | 587 | 0 | 0 | 320 | 317 | 0 | 0 |
| | 6,1% | 6,0% | 10,7% | 10,8% | 0,0% | 0,0% | 41,6% | 42,4% | 0,0% | 0,0% |
| Internacional | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |

**GRI 205-2 Comunicación a los socios sobre políticas y procedimientos anticorrupción (proveedores)**

| | GRUPO CCR | CARRETERAS | MOVILIDAD | AEROPUERTOS | SERVICIOS/EMPRESA |
|---|---|---|---|---|---|
| **Región** | **Formado** | **Formado** | **Formado** | **Formado** | **Formado** |
| Norte | 27 | 1 | 3 | 23 | 0 |
| | 1% | 0% | 0% | 3% | 0% |
| Noreste | 219 | 12 | 98 | 102 | 7 |
| | 6% | 1% | 11% | 15% | 1% |
| Sur | 192 | 114 | 10 | 50 | 18 |
| | 5% | 7% | 1% | 7% | 4% |
| Sureste | 2568 | 1.190 | 743 | 222 | 413 |
| | 69% | 73% | 80% | 32% | 88% |
| Centro-Oeste | 676 | 314 | 49 | 288 | 25 |
| | 18% | 19% | 5% | 42% | 5% |
| Internacional | 40 | 2 | 23 | 6 | 9 |
| | 1% | 0% | 2% | 1% | 2% |

# Otros indicadores e índices

## Proveedores

| Información de seguimiento sobre la cobertura y el progreso de su programa de detección de proveedores | 2024 |
|---|---|
| Número total de proveedores de primer nivel | 4.574 |
| Número total de proveedores significativos de primer nivel | 593 |
| % del total de gastos con proveedores importantes de nivel 1 | 71% |
| Número total de proveedores significativos fuera del nivel 1 | No asignado |
| Número total de proveedores significativos (nivel 1 y no nivel 1) | No asignado |

| Cobertura y progreso del programa de evaluación de proveedores | |
|---|---|
| Número total de proveedores evaluados mediante evaluaciones documentales/evaluaciones in situ | 4.770 |
| % de proveedores únicos significativos evaluados | 593 |
| Número de proveedores evaluados con impactos negativos sustanciales reales/potenciales | 42 |
| % de proveedores con impactos negativos sustanciales reales/potenciales con acción correctiva/plan de mejora acordado | 74% (31/42 total) |
| Número de proveedores con impactos negativos sustanciales reales/potenciales que han sido rescindidos | 11 (bloqueado para nuevas contrataciones y/o rescisión de contrato) |
| **Cobertura y progreso de los proveedores con planes de medidas correctoras** | |
| Número total de fornecedores apoiados na implementação do plano de ações corretivas | 31 |
| % de fornecedores avaliados com impactos negativos substanciais reais/potenciais apoiados na implementação do plano de ação corretiva | 100% (31) |
| **Cobertura e progresso dos fornecedores em programas de capacitação** | |
| Número total de proveedores en programas de formación | 139 |
| % de proveedores únicos y significativos en los programas de formación | 3% |

| Indique el % de trabajadores locales | MEDIA TOTAL GRUPO CCR | RODOVIA | MOVILIDAD | AEROPUERTOS | SERVICIOS/EMPRESA |
|---|---|---|---|---|---|
| % composición de los trabajadores locales | 66% | 68% | 69% | 54% | 85% |

## Inversión social

| índice | Financiación directa de la inversión social CCR | Ingresos CCR | Porcentaje |
|---|---|---|---|
| Beneficio neto | R$29.479.360,97 | R$1.780.000.000,00 | 1,66% |

| | |
|---|---|
| Realización de una evaluación de impacto de las partes interesadas locales o de la comunidad | En 2024 realizó una encuesta entre las partes interesadas para conocer su percepción del trabajo del Instituto CCR. Entre los participantes, el 45% eran de São Paulo y el 27% de Río de Janeiro. Los resultados mostraron que el 97% evaluaba positivamente las acciones del Instituto en sus comunidades, y el 100% reconocía el enfoque del Instituto en iniciativas a largo plazo que promueven un cambio duradero. Todos los años, el Instituto CCR realiza encuestas de satisfacción sobre los programas propios Caminhos para a Saúde y Caminhos para a Cidadania. En Caminhos para a Cidadania hubo más de 1.274 encuestados (el 99% de los que completaron el programa) y el 97% se mostró satisfecho con el curso, el 96% con la metodología de las clases y el 97% con la labor de tutoría. En cuanto al programa Caminos hacia la Salud, se realizó una encuesta que obtuvo más de 700 respuestas y una puntuación media de 9,7 (de 0 a 10). |
| Canales de comunicación claros para que las partes interesadas locales se comuniquen con la empresa | En nombre del Instituto CCR, proporcionamos una plataforma dedicada a registrar todas las solicitudes de donaciones y patrocinios, centralizando el registro hasta la evidencia final del proyecto, ya sea a través de leyes de incentivos fiscales, contribuciones directas, donaciones o solicitudes de servicios. A través del Portal de Donaciones y Patrocinios, monitorizamos la inversión social del Grupo CCR, proporcionando seguridad corporativa. Además, evaluamos si el proyecto del solicitante está alineado con los temas materiales del Grupo CCR y nuestros focos estratégicos. La herramienta permite rastrear el proceso de deliberación y garantiza transparencia a los proponentes, además de cotejar todas las evidencias de la implementación de las iniciativas apoyadas. Para acceder al Portal de Donaciones y Patrocinios y presentar propuestas, es necesario registrarse en nuestro sitio web y rellenar el formulario de Donación o Patrocinio. |
| Formar a los interlocutores locales para que puedan comunicarse con la empresa | Por parte del Instituto CCR, proporcionamos el Portal de Donaciones y Patrocinios mencionado anteriormente. Celebramos una reunión semanal para que los socios formulen preguntas sobre cómo presentar pruebas en este sistema. |

| | |
|---|---|
| Encuestas/revisiones periódicas de las percepciones de las partes interesadas locales sobre la estrategia de compromiso. | En 2024 se realizó una encuesta entre las partes interesadas para conocer su percepción del trabajo del Instituto CCR. Entre los participantes, el 45% eran de São Paulo y el 27% de Río de Janeiro. Los resultados mostraron que el 97% evaluaba positivamente las acciones del Instituto en sus comunidades, y el 100% reconocía el enfoque del Instituto en iniciativas a largo plazo que promueven un cambio duradero. Todos los años, el Instituto CCR realiza encuestas de satisfacción sobre los programas propios Caminhos para a Saúde y Caminhos para a Cidadania. En Caminhos para a Cidadania hubo más de 1.274 encuestados (el 99% de los que completaron el programa) y el 97% se mostró satisfecho con el curso, el 96% con la metodología de las clases y el 97% con la labor de tutoría. En cuanto al programa Caminos hacia la Salud, se realizó una encuesta que obtuvo más de 700 respuestas y una puntuación media de 9,7 (de 0 a 10). |
| Reunión con las partes interesadas locales para identificar nuevas preocupaciones | En 2024, el Consejo Empresarial Brasileño para el Desarrollo Sostenible (CEBDS), CCR y el Observatorio de la Movilidad de Insper unieron fuerzas para reforzar sus iniciativas destinadas a desarrollar la agenda climática para la COP-30, creando una coalición del sector del transporte con el objetivo de convertir al sector en un contribuyente activo a la reducción de las emisiones brasileñas. Los principales objetivos prácticos de la coalición incluyen la participación de las partes interesadas del sector y la definición de subgrupos de trabajo para debatir propuestas específicas para el sector del transporte; el mapeo, el aprovechamiento y la sistematización de los estudios existentes para reforzar los debates sobre el sector; la facilitación de de talleres de debate entre miembros del sector del transporte, destinados a elaborar una propuesta conjunta sobre las formas de reducir las emisiones. Los miembros de los grupos participan en sesiones de escucha/validación preliminar, talleres de debate y validación y difusión del documento final elaborado. Más detalles sobre esta iniciativa: https://cebds.org/noticia/coalizao-visa-avancar-na-descarbonizacao-do-setor-de-transportes/ |
| La empresa crea grupos o consejos comunitarios locales en todos los lugares donde opera. | En 2023, el Grupo CCR se asoció con el Laboratorio Arq.Futuro de Cidades de Insper para crear el Observatorio Nacional de Movilidad Sostenible, cuyo objetivo es realizar investigaciones para crear una base de datos sobre movilidad. En 2024, el Observatorio recopiló datos y publicó investigaciones sobre la movilidad en el país utilizando datos públicos obtenidos por los municipios en el Portal Urbano. El Observatorio pretende colaborar en la toma de decisiones tanto de la sociedad civil como de la esfera pública en materia de transporte público y movilidad urbana. |
| Porcentaje de los beneficios de la empresa destinado a programas de desarrollo local | 1,54%. |
| Los programas de participación de las partes interesadas se aplican en todas las operaciones locales | En 2024, el Instituto CCR llevó a cabo proyectos sociales que beneficiaron a 36 operaciones locales de la empresa:<br>CCR S.A., el Centro de Servicios Compartidos (CSC) y el Instituto CCR.<br>Plataforma de Autopistas: CCR AutoBAn, CCR MSVias, CCR RioSP, CCR Rodoanel, CCR SPVias, CCR ViaCosteira, CCR ViaLagos, CCR ViaOeste, CCR ViaSul, ViaRio y Renovias.<br>Aeropuertos de la plataforma: Aeropuerto de BH, Bacacheri, Pampulha, Bagé, Imperatriz, Joinville, Londrina, Palma, Petrolina, Terezina, Curitiba, Navegantes, Goiânia, Pelotas, São Luis y Foz do Iguaçu.<br>Plataforma de Movilidad: ViaMobilidade - Línea 5, ViaMobilidade - Líneas 8 y 9, ViaQuatro, VLT Carioca, CCR Metrô Bahia y CCR Barcas. |

## Riesgos emergentes

### Riesgo 1

| | |
|---|---|
| Riesgo | La empresa podría ser objeto de ciberamenazas más difíciles en el futuro, impulsadas por el mayor uso de la automatización y el auge de la inteligencia artificial, que podrían afectar negativamente a la actividad empresarial. |
| Descripción del riesgo | La creciente exposición a los medios de comunicación y la transformación digital de los procesos con elementos de inteligencia artificial, robotización, almacenamiento de datos en la nube, mayor conectividad, etc., aumentan la exposición de la empresa a las ciberamenazas procedentes de la ingeniería social, los ciberataques y los códigos maliciosos perpetrados por ciberdelincuentes. La sofisticación de estos delincuentes, que incorporan técnicas de automatización e inteligencia artificial avanzada, hace que la protección de los entornos tecnológicos sea aún más difícil, como se ejemplifica a continuación.<br>▪ Ingeniería social: esta técnica, que los ciberdelincuentes o personas malintencionadas utilizan para obtener información del entorno y poder obtener ventaja y aplicar estafas, se puede perfeccionar con ataques más personalizados, generando contenidos falsos, utilizando chatbots maliciosos y/o manipulando las redes sociales.<br>▪ Malware: se trata de amenazas a través de códigos maliciosos, comúnmente conocidos como virus, que pueden propagarse por los equipos y sistemas de la organización, y que pueden mejorarse generando algoritmos más inteligentes que comprendan y sorteen rápidamente los mecanismos de defensa, explotando vulnerabilidades de forma automatizada, etc.<br>▪ Phishing: esta estafa muy común entre los ciberdelincuentes, que generalmente utiliza el atractivo sentimental y la sensación de urgencia para engañar a sus víctimas, puede mejorarse con el uso de algoritmos que automaticen la ejecución de campañas de phishing a gran escala en la empresa, algoritmos que puedan comprender los patrones de comportamiento en línea de las personas, lo que permite crear mensajes que se alineen con el comportamiento típico de la víctima, etc.<br>▪ Ransomware: se trata de un tipo de malware que cifra los datos y restringe el acceso a los sistemas y que puede mejorarse utilizando algoritmos de descifrado más potentes, lo que hace imposible rastrear al ciberdelincuente. |
| Impacto del riesgo | As ameaças cibernéticas podem causar impactos adversos nos negócios da companhia, entre os principais podemos citar:<br>▪ Paradas nos sistemas de tecnologia da informação, dos quais dependem as operações da companhia, podendo gerar indisponibilidades e/ou degradação operacional e prejudicar o nível de atendimento aos clientes, além de acarretar eventual redução ou perda de receita;<br>▪ Se os servidores da companhia ou de terceiros nos quais os dados da companhia eventualmente possam ser armazenados forem objeto de invasão física ou digital, vírus ou outros ataques cibernéticos, as informações confidenciais da companhia e dos seus clientes poderão ser vazadas, roubadas, modificadas indevidamente ou destruídas;<br>▪ Qualquer violação de segurança envolvendo apropriação indevida, perda, divulgação não autorizada ou uso de informações confidenciais dos fornecedores ou clientes da companhia, seja por si, seja por terceiros, pode: (i) sujeitar a companhia a penalidades civis e criminais; (ii) ter um impacto negativo na reputação da companhia; (iii) expor a companhia à responsabilidades perante seus fornecedores, clientes, terceiros ou autoridades governamentais; (iv) gerar prejuízos financeiros relacionados à recuperação de dados, reparação de sistemas comprometidos, além de eventuais pagamentos de resgates para evitar a divulgação de informações sensíveis etc. |
| Reducción de riesgos | La empresa ha puesto en marcha acciones para supervisar y desarrollar sus redes e infraestructuras informáticas con el fin de prevenir, detectar, tratar y mitigar los riesgos de acceso no autorizado, uso indebido, virus informáticos y otros sucesos que puedan repercutir en la seguridad de la información:<br>▪ Instrumentos normativos como las Políticas y el Código de Conducta abordan las directrices de Seguridad de la Información, incluidos los criterios para clasificar y controlar la información confidencial;<br>▪ Campañas de comunicación y formación para concienciar a empleados y terceros sobre las ciberamenazas y los mecanismos de seguridad de la información;<br>▪ La empresa dispone de mecanismos tecnológicos de seguridad para evitar posibles invasores, como tecnología (antivirus, cortafuegos de borde, IPS - Intrusion Prevention System (detecta ataques, comportamientos sospechosos), antispam, Data Loss Prevention, filtros de contenido, cortafuegos interno (protege de una red a otra), restricción de URL y cifrado;<br>▪ Existen redundancias en los sistemas informáticos, así como procesos de respaldo que pueden utilizarse en situaciones adversas, como la segregación de las redes operativas de las administrativas.<br>▪ Evaluación recurrente del nivel de madurez del entorno de seguridad de la información, basada en las mejores prácticas de procesos y controles internos definidos en los marcos ISO 27.001, ISO 27.002 y NIST CSF.<br>▪Plan Estratégico de Seguridad de la Información que establece la realización de diversos proyectos corporativos para aumentar la madurez del entorno del Grupo CCR, incluyendo: pruebas de intrusión interna y externa, gestión de accesos, gestión de incidentes, gestión de vulnerabilidades, segregación de redes, inteligencia de amenazas, etc. Además, la empresa cuenta con un procedimiento específico de Resiliencia, Continuidad Operativa y Gestión de Crisis, que establece la activación de un Comité de Crisis y Acciones de Respuesta en caso de materialización de una ciberamenaza. |

| Risco 2 | |
|---|---|
| Riesgo | La inestabilidad geopolítica internacional, caracterizada por conflictos regionales, tensiones comerciales entre países, imposición de sanciones económicas, cambios bruscos en las políticas gubernamentales e incertidumbres en los mercados mundiales, puede afectar a los costes, la escasez de insumos, los retrasos en los proyectos, las interrupciones en la cadena de suministro y repercutir en los resultados financieros de la empresa. |
| Descripción del riesgo | La inestabilidad geopolítica internacional se ha intensificado en los últimos años e interfiere en la dinámica de los mercados mundiales, y la necesidad de insumos y tecnologías de distintas regiones hace que la empresa sea susceptible a los impactos de esta inestabilidad:<br>▪ Los conflictos regionales, las tensiones comerciales, las sanciones económicas y los cambios bruscos en las políticas gubernamentales y la incertidumbre en los mercados mundiales pueden generar efectos como:<br>▪ Conflictos comerciales internacionales, restricciones a la exportación e importación o imposición de sanciones económicas;<br>▪ Fluctuaciones monetarias, especialmente del dólar;<br>▪ Retos logísticos mundiales, como bloqueos portuarios, interrupciones del transporte internacional con retrasos en el suministro, que ponen en peligro los calendarios y las operaciones;<br>▪ Impactos en la cadena de suministro, cuya producción o logística podría verse comprometida por la inestabilidad política o social en sus regiones de operación. |
| Impacto del riesgo | Aunque la inestabilidad geopolítica internacional no interrumpe directamente las operaciones de la empresa, sus repercusiones pueden ser importantes:<br>▪ Aumento de los costes de funcionamiento y de los proyectos debido a la apreciación del dólar;<br>▪ Escasez de insumos importados y aumento de los precios de las materias primas;<br>▪ Retrasos en las obras y el mantenimiento, que ponen en peligro los calendarios y repercuten en el rendimiento de los activos debido a la dificultad de obtener materiales y equipos críticos;<br>▪ Mayor dependencia de los proveedores locales, que pueden no cumplir los requisitos técnicos o de escala necesarios para la operación;<br>▪ Menor competitividad en licitaciones o contratos debido al aumento de los costes globales de insumos y servicios;<br>▪ Dificultades para implantar nuevas tecnologías y modernizar los sistemas operativos, debido a la falta de disponibilidad de componentes importados;<br>▪ Aumento de los costes de transporte y logística, como consecuencia de las restricciones mundiales o del encarecimiento del combustible;<br>▪ Riesgo de interrupción de los contratos de mantenimiento y asistencia técnica de los equipos importados si los proveedores se ven afectados por conflictos o sanciones económicas;<br>▪ Impactos en la fiabilidad de la operación debido a la escasez de piezas de repuesto, que requieren soluciones temporales o paradas imprevistas;<br>▪ Aumento de las exportaciones de productos agrícolas debido a la devaluación del real frente al dólar o a las restricciones a la exportación impuestas por los países competidores de Brasil;<br>▪ Aumento de los tipos de interés por parte del Gobierno, como medida para contener la inflación y el consiguiente impacto en el coste de las deudas;<br>▪ Mayor riesgo brasileño al reducirse la disponibilidad de crédito y aumentar el diferencial y el coste de la deuda.<br>La empresa no puede predecir con exactitud la escalada de inestabilidad geopolítica y su impacto en el negocio, pero reconoce la necesidad de adoptar medidas para mantener la competitividad y la eficiencia operativa frente a estos retos. |
| Reducción de riesgos | Para mitigar los efectos de la inestabilidad geopolítica, la empresa ha adoptado las siguientes estrategias de mitigación:<br>▪ Vigilancia de los riesgos mundiales, con un seguimiento continuo de los cambios políticos, económicos y logísticos que podrían afectar a la cadena de suministro;<br>▪ Seguimiento de la exposición a las divisas, con medidas adoptadas para minimizar el impacto de las variaciones del dólar y otras monedas extranjeras (por ejemplo, cobertura);<br>▪ Operaciones de derivados para cambiar la exposición a un índice (por ejemplo, IPCA a CDI SWAP) con el fin de reducir el coste total de su endeudamiento;<br>▪ Almacenamiento estratégico de materiales críticos, que garantiza una mayor resistencia en tiempos de escasez de suministros o retrasos;<br>▪ Planificar las futuras inversiones y anticiparse a los contratos estratégicos;<br>▪Desarrollar asociaciones estratégicas, especialmente con proveedores de insumos prioritarios, para garantizar una mayor estabilidad en el suministro;<br>▪ Supervisión de riesgos de terceros, con el objetivo de controlar la salud financiera y la capacidad de suministrar y prestar los servicios contratados;<br>▪ Negociar contratos a largo plazo con proveedores clave, buscando una mayor previsibilidad y estabilidad en los costes y plazos de entrega;<br>▪ Reforzar las relaciones institucionales, participando en debates sectoriales y foros globales que puedan anticipar cambios normativos o económicos;<br>▪ La necesidad de desarrollar la innovación local, fomentando la investigación de tecnologías, insumos y servicios nacionales que reduzcan la dependencia de los mercados extranjeros.<br>La empresa cuenta con un procedimiento específico de Resiliencia, Continuidad Operativa y Gestión de Crisis, que establece la activación de un Comité de Crisis y Acciones de Respuesta ante eventos adversos, garantizando la continuidad de las operaciones y manteniéndose resiliente ante los retos que plantea un escenario global dinámico e incierto. |

## Remuneración

| Nivel funcional | Salario medio masculino | Salario medio de las mujeres |
|---|---|---|
| **Indicadores de diversidad** | | |
| Nivel ejecutivo (sólo salario base) | 89.567 | 59.303 |
| Nivel ejecutivo (sólo salario base + incentivos) | 183.998 | 102.801 |
| Nivel directivo (sólo salario base) | 30.462 | 28.335 |
| Nivel directivo (sólo salario base + incentivos) | 47.184 | 42.853 |
| Nivel no directivo (sólo salario base) | 4.639 | 4.070 |
| Nivel no directivo (sólo salario base + incentivos) | 6.015 | 4.969 |

## Diversidad

| Proporción de mujeres en la población activa | GRUPO CCR | CARRETERAS | MOVILIDAD | AEROPUERTOS | SERVICIOS/EMPRESA |
|---|---|---|---|---|---|
| | 2024 (%) | 2024 (%) | 2024 (%) | 2024 (%) | 2024 (%) |
| Proporción de mujeres en la población activa total (en % de la población activa total) | 37,0% | 48% | 23% | 39% | 48% |
| Proporción de mujeres en todos los puestos directivos, incluidos los directivos junior, intermedios y superiores (en % del total de puestos directivos) | 31,5% | 46% | 26% | 41% | 52% |
| Proporción de mujeres en puestos directivos subalternos, es decir, de primer nivel (en % del número total de mujeres) puestos directivos subalternos) | 37,0% | 24% | 32% | 29% | 34% |
| Proporción de mujeres en puestos de alta dirección, es decir, a no más de dos niveles del CEO o puestos comparables (en % del total de puestos de alta dirección). | 41% | 40% | 25% | 29% | 44% |
| Proporción de mujeres en puestos relacionados con STEM (en % del total de puestos STEM) | 29,6% | 22% | 19% | 35% | 31% |

| Proporción de razas en la población activa | GRUPO CCR | CARRETERAS | MOVILIDAD | AEROPUERTOS | SERVICIOS/EMPRESA |
|---|---|---|---|---|---|
| | % total | % total | % total | % total | % total |
| Asiáticos | 1% | 1% | 1% | 1% | 2% |
| Blanco | 48% | 57% | 32% | 53% | 69% |
| Pueblos indígenas | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| Negro/marrón | 47% | 37% | 61% | 42% | 27% |
| Empleados que respondieron, pero prefirieron no autodeclararse | 1% | 0% | 1% | 1% | 1% |
| Empleados que no se autodeclararon | 4% | 4% | 5% | 2% | 0% |

**Contratación y rendimiento**

| Indicadores de contratação | GRUPO CCR | | | | CARRETERAS | | | | MOVILIDAD | | | | AEROPUERTOS | | | | SERVICIOS/EMPRESA | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| Porcentaje de vacantes cubiertas por candidatos internos (contrataciones internas) | 7,7% | 8,9% | 15,1% | 12% | 4% | 1,4% | 7,2% | 6% | 2,6% | 0,6% | 22% | 22% | 48,6% | 63,7% | 25,9% | 9% | 50,9% | 1,4% | 18,2% | 14% |
| Coste medio de contratación | - | - | 1.360,23 | 506,29 | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Segregación de las nuevas contrataciones | GRUPO CCR | | | | CARRETERAS | | | | MOVILIDAD | | | | AEROPUERTOS | | | | SERVICIOS/EMPRESA | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| **Grupo de edad** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <30 años | 2.812 | 2.559 | 2.406 | 1.895 | 1.432 | 1.440 | 1.292 | 1.069 | 1.152 | 688 | 824 | 529 | 33 | 165 | 118 | 97 | 195 | 266 | 16 | 200 |
| Entre 30 y 50 años | 3.511 | 2.947 | 2.418 | 1.980 | 1.482 | 1.403 | 1.188 | 917 | 1.664 | 689 | 904 | 610 | 132 | 497 | 165 | 143 | 233 | 358 | 19 | 310 |
| >50 años | 396 | 356 | 237 | 202 | 234 | 181 | 145 | 114 | 122 | 71 | 74 | 52 | 18 | 70 | 5 | 7 | 22 | 34 | 0 | 29 |
| **Género** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mujer | 2.572 | 2.838 | 2.385 | 1.916 | 1.730 | 1.675 | 1.503 | 1.164 | 561 | 578 | 557 | 390 | 65 | 247 | 144 | 120 | 216 | 338 | 15 | 242 |
| Hombre | 4.147 | 3.024 | 2.676 | 2.161 | 1.418 | 1.349 | 1.122 | 936 | 2.377 | 870 | 1.245 | 801 | 118 | 485 | 144 | 127 | 234 | 320 | 20 | 297 |
| **Carrera** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Asiáticos | - | - | - | 32 | - | - | - | 18 | - | - | - | 11 | - | - | - | 1 | - | - | - | 2 |
| Blanco | - | - | - | 2.182 | - | - | - | 1.227 | - | - | - | 439 | - | - | - | 134 | - | - | - | 382 |
| Pueblos indígenas | - | - | - | 5 | - | - | - | 3 | - | - | - | 1 | - | - | - | 0 | - | - | - | 1 |
| Negro/marrón | - | - | - | 1.756 | - | - | - | 787 | - | - | - | 716 | - | - | - | 108 | - | - | - | 145 |
| Sin declarar | - | - | - | 53 | - | - | - | 26 | - | - | - | 17 | - | - | - | 3 | - | - | - | 7 |
| No hay información | - | - | - | 49 | - | - | - | 39 | - | - | - | 7 | - | - | - | 1 | - | - | - | 2 |

| Estancia media empleados | GRUPO CCR | | | | CARRETERAS | | | | MOVILIDAD | | | | AEROPUERTOS | | | | SERVICIOS/EMPRESA | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| Antigüedad media de los trabajadores varones | 4,7 | 3,6 | 4,2 | 5,94 | 4,5 | 4,4 | 4,7 | 7,3 | 4,2 | 3,5 | 3,9 | 5,2 | 5,6 | 4,8 | 2,4 | 4,1 | 4,3 | 1,8 | 5,1 | 6,4 |
| Antigüedad media de las trabajadoras | 4,2 | 3,0 | 3,4 | 4,95 | 3,4 | 3,2 | 3,4 | 5,2 | 4,1 | 3,1 | 3,0 | 4,2 | 5,4 | 4,5 | 1,4 | 2,9 | 4,1 | 1,3 | 4,8 | 6,3 |

## Seguridad de la información

| Políticas y prácticas | GRUPO CCR |
|---|---|
| Describa si la política de datos de la empresa abarca el sitio web, las unidades de negocio (total o parcialmente) o las filiales y proveedores. | Todos nuestros sitios web tienen políticas de privacidad, políticas de cookies y condiciones de uso, y tenemos políticas internas de protección de datos para nuestros empleados y terceros. Para nuestros proveedores tenemos nuestro código ético, que abarca el cumplimiento de la LGPD, así como la protección de datos personales. |
| Describa si existe un procedimiento específico de violación de datos/plan de respuesta a incidentes y qué medidas se aplican | Procedimiento de gestión de incidentes y solicitudes de servicio que cubra el plan de respuesta a la violación de datos/incidentes y las medidas aplicadas. |
| Describa si se realizan auditorías internas y externas de las políticas, sistemas y procedimientos, y con qué frecuencia. | La empresa realiza auditorías internas/externas periódicas de sus políticas, sistemas y procedimientos con una frecuencia mínima fijada por el Consejo de Administración. Las auditorías externas se realizan anualmente de acuerdo con el calendario de publicación de los estados financieros. |
| Informar si el sistema de privacidad está incorporado en la gestión de riesgos/cumplimiento de todo el grupo. | El sistema de protección de datos está integrado en el proceso corporativo de gestión de riesgos gestionado por el Departamento de Riesgos y Controles Internos. |
| Describa las medidas disciplinarias previstas en caso de infracción. | El incumplimiento de las disposiciones contenidas en los documentos normativos de la empresa someterá a los Administradores y Empleados a las acciones disciplinarias que correspondan en los términos de la Política de Gestión de Consecuencias y No Represalias del Grupo CCR, sin perjuicio de otras medidas legales pertinentes. |
| **Formación** | |
| Describa el alcance de la formación sobre seguridad de la información: empleados, terceros y/o temporal | La empresa dispone de una herramienta corporativa de formación y sensibilización. Existen contenidos exclusivos y obligatorios de Seguridad de la Información que abarcan temas relacionados con Clasificación y Control de la Información, Activos de Información, Datos Personales, Acceso a la Información y Gestión de Incidentes. Esta formación se imparte a todos los empleados y/o personal eventual. Además, utilizamos canales de comunicación corporativos para difundir la cultura de Seguridad de la Información a todos los empleados, terceros y/o personal temporal, tales como: Yammer, nuestro canal mundial, correo electrónico corporativo, tablones de anuncios y otros. |
| **Gobernanza** | |
| Describa quién es la persona designada o el departamento responsable de las cuestiones de privacidad | El responsable del tratamiento de los datos personales es el Director Ejecutivo de Seguridad de la Información y el Grupo CCR cuenta con un departamento específico dentro del Departamento de Seguridad Corporativa y Resistencia Empresarial para tratar las cuestiones relacionadas con la protección de los datos personales. |
| ¿Qué órgano ejecutivo de una empresa es responsable de la privacidad y seguridad de los datos? | Vicepresidencia de Sostenibilidad, Riesgos y Cumplimiento Normativo |

## Salud y seguridad

| LTIR/LTIFR | GRUPO CCR | | | | CARRETERAS | | | | MOVILIDAD | | | | AEROPUERTOS | | | | SERVIÇOS/ CORPORATIVO | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| Tasa de incidentes con baja por millón de horas de trabajo (LTIR) | 6,57 | 4,67 | 2,35 | 1,83 | 8,24 | 6,14 | 4,08 | 2,26 | 6,47 | 5,22 | 1,67 | 2,25 | 4,94 | 2,83 | 1,07 | 0,00 | 0,46 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Índice de incidentes con baja por millón de horas para terceros (LTIR) | - | - | - | 7,12 | - | - | - | 7,48 | - | - | - | 7,19 | - | - | - | 4,90 | - | - | - | - |
| Índice de frecuencia de lesiones con baja para los empleados (LTIFR) | 6,57 | 4,67 | 2,35 | 1,83 | 8,24 | 6,14 | 4,08 | 2,26 | 6,47 | 5,22 | 1,67 | 2,25 | 4,94 | 2,83 | 1,07 | 0,00 | 0,46 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Índice de frecuencia de lesiones con baja para terceros (LTIFR) | - | - | 1,53 | 7,12 | - | - | 0,99 | 7,48 | - | - | 0,42 | 7,19 | - | - | 0,10 | 4,90 | - | - | - | - |

| Víctimas mortales | GRUPO CCR | | | | CARRETERAS | | | | MOVILIDAD | | | | AEROPUERTOS | | | | SERVIÇOS/ CORPORATIVO | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| Víctimas mortales de terceros | 0 | 5 | 3 | 1 | | 4 | 3 | 8 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Muertes de empleados | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Fatalidad de partes externas (proveedores, etc.) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ¿Se someten las cifras comunicadas a auditorías externas? | Sí, se comunican cuando se auditan. | | | | Sí, se comunican cuando se auditan. | | | | Sí, se comunican cuando se auditan. | | | | Sí, se comunican cuando se auditan. | | | | Sí, se comunican cuando se auditan. | | | |

## Unidades con certificaciones ISO internacionales

**CCR ViaSul:** certificado ISO 9001:2015; ISO 14001:2015 e ISO 39001:2015;

**CCR ViaCosteira:** certificado ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 e ISO 39001:2015;

**CCR AutoBAn:** certificación ISO 9001:2015 e ISO 39001:2015; ISO 14001:2015 e ISO 45001:2018 implantadas;

**CCR ViaOeste:** certificado según las normas ISO 9001:2015; ISO 14001:2015; ISO 45001:2018 e ISO 39001:2015;

**CCR Rodoanel:** certificado según las normas ISO 9001:2015; ISO 14001:2015; ISO 45001:2018 e ISO 39001:2015;

**CCR SPVias:** certificados ISO 9001:2015 e ISO 39001:2015; ISO 14001:2015 e ISO 45001:2018 implantados;

**CCR MSVia:** certificado ISO 14001:2015 y cumple el protocolo de Ecuador;

**CCR ViaLagos:** certificado ISO 39001:2015CCR ViaRio: certificado ISO 39001:2015

**CCR Renovias:** certificado ISO 9001:2015; ISO 39001:2015 implantado;

**CCR RioSP:** certificado ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, ISO 39001:2015 e ISO 55001:2014;

**ViaQuatro:** certificado ISO 9001:2015 e ISO 14001:2015;

**ViaMobilidade Línea 5:** certificación ISO 9001:2015 e ISO 14001:2015;

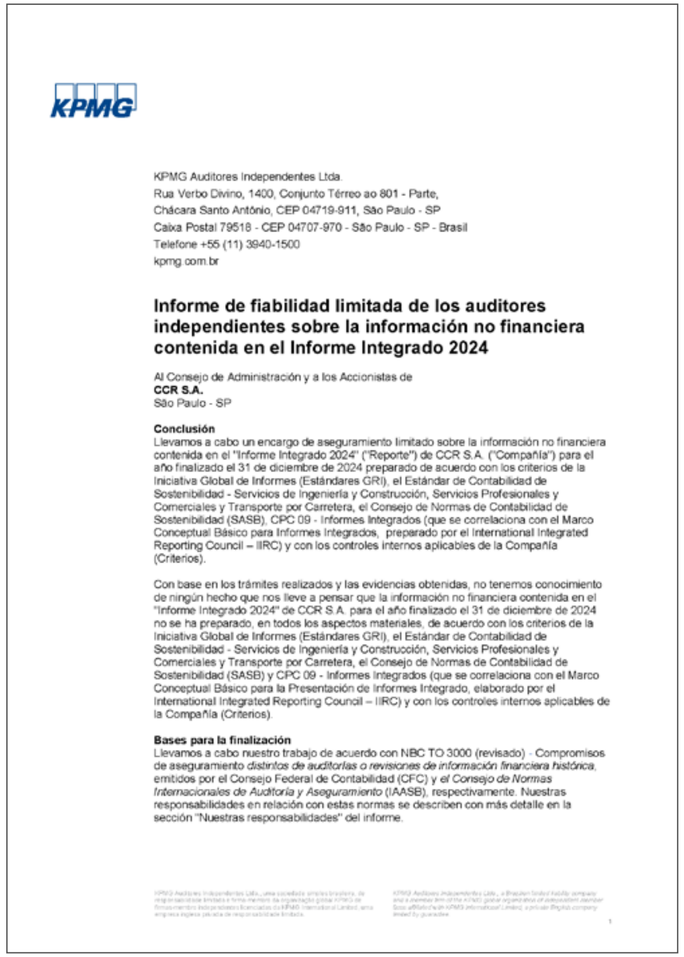
**Líneas 8 y 9 de ViaMobilidade:** certificadas ISO 37001:2019;

**CCR Metrô Bahia:** certificado ISO 9001:2015;

**CCR Barcas:** certificado ISO 9001:2015.

# Carta de garantía

GRI 2-5



KPMG Auditores Independentes Ltda.
Rua Verbo Divino, 1400, Conjunto Térreo ao 801 - Parte,
Chácara Santo Antônio, CEP 04719-911, São Paulo - SP
Caixa Postal 79518 - CEP 04707-970 - São Paulo - SP - Brasil
Telefone +55 (11) 3940-1500
kpmg.com.br

## Informe de fiabilidad limitada de los auditores independientes sobre la información no financiera contenida en el Informe Integrado 2024

Al Consejo de Administración y a los Accionistas de
**CCR S.A.**
São Paulo - SP

**Conclusión**
Llevamos a cabo un encargo de aseguramiento limitado sobre la información no financiera contenida en el "Informe Integrado 2024" ("Reporte") de CCR S.A. ("Compañía") para el año finalizado el 31 de diciembre de 2024 preparado de acuerdo con los criterios de la Iniciativa Global de Informes (Estándares GRI), el Estándar de Contabilidad de Sostenibilidad - Servicios de Ingeniería y Construcción, Servicios Profesionales y Comerciales y Transporte por Carretera, el Consejo de Normas de Contabilidad de Sostenibilidad (SASB), CPC 09 - Informes Integrados (que se correlaciona con el Marco Conceptual Básico para Informes Integrados, preparado por el International Integrated Reporting Council – IIRC) y con los controles internos aplicables de la Compañía (Criterios).

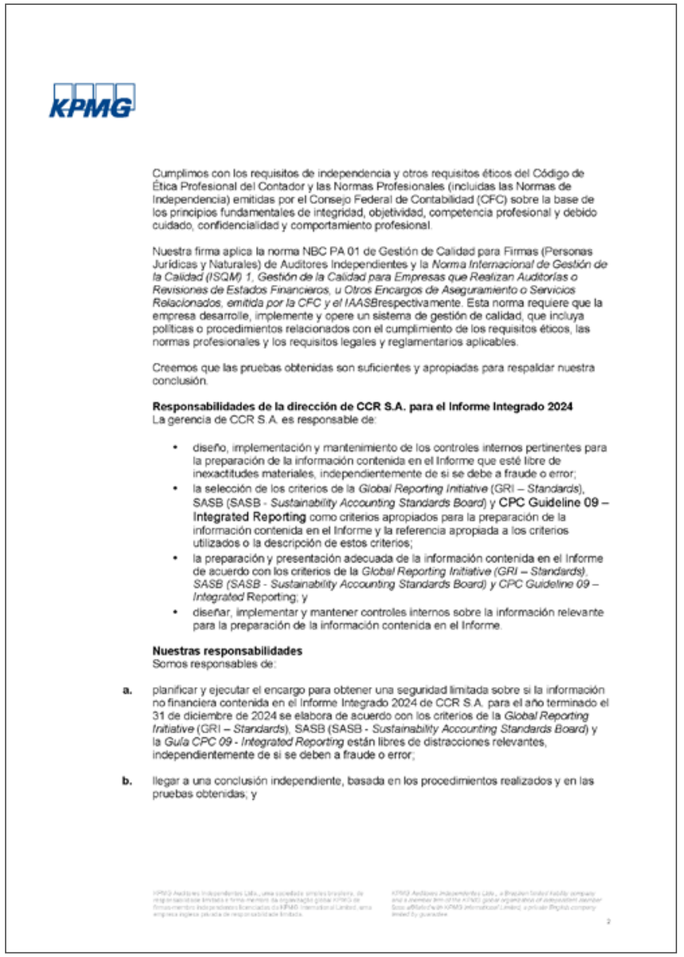
Con base en los trámites realizados y las evidencias obtenidas, no tenemos conocimiento de ningún hecho que nos lleve a pensar que la información no financiera contenida en el "Informe Integrado 2024" de CCR S.A. para el año finalizado el 31 de diciembre de 2024 no se ha preparado, en todos los aspectos materiales, de acuerdo con los criterios de la Iniciativa Global de Informes (Estándares GRI), el Estándar de Contabilidad de Sostenibilidad - Servicios de Ingeniería y Construcción, Servicios Profesionales y Comerciales y Transporte por Carretera, el Consejo de Normas de Contabilidad de Sostenibilidad (SASB) y CPC 09 - Informes Integrados (que se correlaciona con el Marco Conceptual Básico para la Presentación de Informes Integrado, elaborado por el International Integrated Reporting Council – IIRC) y con los controles internos aplicables de la Compañía (Criterios).

**Bases para la finalización**
Llevamos a cabo nuestro trabajo de acuerdo con NBC TO 3000 (revisado) - Compromisos de aseguramiento *distintos de auditorías o revisiones de información financiera histórica*, emitidos por el Consejo Federal de Contabilidad (CFC) y *el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento* (IAASB), respectivamente. Nuestras responsabilidades en relación con estas normas se describen con más detalle en la sección "Nuestras responsabilidades" del informe.

KPMG Auditores Independentes Ltda., una sociedad simple brasileña, de responsabilidad limitada y firma miembro de la organización global KPMG de firmas miembro independientes afiliadas de KPMG International Limited, una empresa inglesa privada de responsabilidad limitada.

KPMG Auditores Independentes Ltda., a Brazilian limited liability company and a member firm of the KPMG global organization of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee.





Cumplimos con los requisitos de independencia y otros requisitos éticos del Código de Ética Profesional del Contador y las Normas Profesionales (incluidas las Normas de Independencia) emitidas por el Consejo Federal de Contabilidad (CFC) sobre la base de los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia profesional y debido cuidado, confidencialidad y comportamiento profesional.

Nuestra firma aplica la norma NBC PA 01 de Gestión de Calidad para Firmas (Personas Jurídicas y Naturales) de Auditores Independientes y la *Norma Internacional de Gestión de la Calidad (ISQM) 1, Gestión de la Calidad para Empresas que Realizan Auditorías o Revisiones de Estados Financieros, u Otros Encargos de Aseguramiento o Servicios Relacionados, emitida por la CFC y el IAASB*respectivamente. Esta norma requiere que la empresa desarrolle, implemente y opere un sistema de gestión de calidad, que incluya políticas o procedimientos relacionados con el cumplimiento de los requisitos éticos, las normas profesionales y los requisitos legales y reglamentarios aplicables.

Creemos que las pruebas obtenidas son suficientes y apropiadas para respaldar nuestra conclusión.

**Responsabilidades de la dirección de CCR S.A. para el Informe Integrado 2024**
La gerencia de CCR S.A. es responsable de:

- diseño, implementación y mantenimiento de los controles internos pertinentes para la preparación de la información contenida en el Informe que esté libre de inexactitudes materiales, independientemente de si se debe a fraude o error;
- la selección de los criterios de la *Global Reporting Initiative* (GRI – *Standards*), SASB (SASB - *Sustainability Accounting Standards Board*) y **CPC Guideline 09 – Integrated Reporting** como criterios apropiados para la preparación de la información contenida en el Informe y la referencia apropiada a los criterios utilizados o la descripción de estos criterios;
- la preparación y presentación adecuada de la información contenida en el Informe de acuerdo con los criterios de la *Global Reporting Initiative (GRI – Standards), SASB (SASB - Sustainability Accounting Standards Board) y CPC Guideline 09 – Integrated* Reporting; y
- diseñar, implementar y mantener controles internos sobre la información relevante para la preparación de la información contenida en el Informe.

**Nuestras responsabilidades**
Somos responsables de:

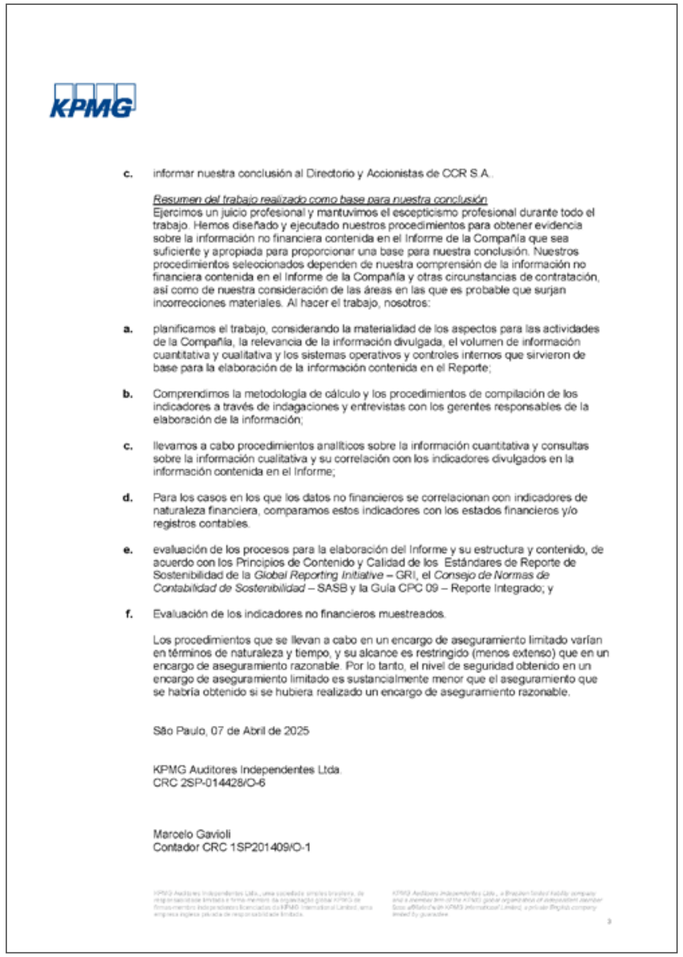
**a.** planificar y ejecutar el encargo para obtener una seguridad limitada sobre si la información no financiera contenida en el Informe Integrado 2024 de CCR S.A. para el año terminado el 31 de diciembre de 2024 se elabora de acuerdo con los criterios de la *Global Reporting Initiative* (GRI – *Standards*), SASB (SASB - *Sustainability Accounting Standards Board*) y la *Guía CPC 09 - Integrated Reporting* están libres de distracciones relevantes, independientemente de si se deben a fraude o error;

**b.** llegar a una conclusión independiente, basada en los procedimientos realizados y en las pruebas obtenidas; y

KPMG Auditores Independentes Ltda., una sociedad simple brasileña, de responsabilidad limitada y firma miembro de la organización global KPMG de firmas miembro independientes afiliadas de KPMG International Limited, una empresa inglesa privada de responsabilidad limitada.

KPMG Auditores Independentes Ltda., a Brazilian limited liability company and a member firm of the KPMG global organization of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee.





**c.** informar nuestra conclusión al Directorio y Accionistas de CCR S.A.

*Resumen del trabajo realizado como base para nuestra conclusión*
Ejercimos un juicio profesional y mantuvimos el escepticismo profesional durante todo el trabajo. Hemos diseñado y ejecutado nuestros procedimientos para obtener evidencia sobre la información no financiera contenida en el Informe de la Compañía que sea suficiente y apropiada para proporcionar una base para nuestra conclusión. Nuestros procedimientos seleccionados dependen de nuestra comprensión de la información no financiera contenida en el Informe de la Compañía y otras circunstancias de contratación, así como de nuestra consideración de las áreas en las que es probable que surjan incorrecciones materiales. Al hacer el trabajo, nosotros:

**a.** planificamos el trabajo, considerando la materialidad de los aspectos para las actividades de la Compañía, la relevancia de la información divulgada, el volumen de información cuantitativa y cualitativa y los sistemas operativos y controles internos que sirvieron de base para la elaboración de la información contenida en el Reporte;

**b.** Comprendimos la metodología de cálculo y los procedimientos de compilación de los indicadores a través de indagaciones y entrevistas con los gerentes responsables de la elaboración de la información;

**c.** llevamos a cabo procedimientos analíticos sobre la información cuantitativa y consultas sobre la información cualitativa y su correlación con los indicadores divulgados en la información contenida en el Informe;

**d.** Para los casos en los que los datos no financieros se correlacionan con indicadores de naturaleza financiera, comparamos estos indicadores con los estados financieros y/o registros contables.

**e.** evaluación de los procesos para la elaboración del Informe y su estructura y contenido, de acuerdo con los Principios de Contenido y Calidad de los Estándares de Reporte de Sostenibilidad de la *Global Reporting Initiative* – GRI, el *Consejo de Normas de Contabilidad de Sostenibilidad* – SASB y la Guía CPC 09 – Reporte Integrado; y

**f.** Evaluación de los indicadores no financieros muestreados.

Los procedimientos que se llevan a cabo en un encargo de aseguramiento limitado varían en términos de naturaleza y tiempo, y su alcance es restringido (menos extenso) que en un encargo de aseguramiento razonable. Por lo tanto, el nivel de seguridad obtenido en un encargo de aseguramiento limitado es sustancialmente menor que el aseguramiento que se habría obtenido si se hubiera realizado un encargo de aseguramiento razonable.

São Paulo, 07 de Abril de 2025

KPMG Auditores Independentes Ltda.
CRC 2SP-014428/O-6

Marcelo Gavioli
Contador CRC 1SP201409/O-1

KPMG Auditores Independentes Ltda., una sociedad simple brasileña, de responsabilidad limitada y firma miembro de la organización global KPMG de firmas miembro independientes afiliadas de KPMG International Limited, una empresa inglesa privada de responsabilidad limitada.

KPMG Auditores Independentes Ltda., a Brazilian limited liability company and a member firm of the KPMG global organization of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee.

# El Grupo CCR cambiará de nombre y de marca a finales de abril

Tras la celebración de una Junta General de Accionistas para decidir el cambio de su denominación social, el Grupo CCR pasará a llamarse Motiva a partir del 24 de abril. Este cambio forma parte de un amplio proceso de transformación que la compañía está llevando a cabo desde 2023, con una nueva estrategia, diseño organizativo y cultura, que refleja la evolución a lo largo de 25 años de la compañía que nació como concesionaria de autopistas y se ha convertido en uno de los principales actores de infraestructuras en Latinoamérica, con operaciones en autopistas, aeropuertos, trenes y metros.

La palabra Motiva procede del latín “motivus”, que significa “lo que mueve” o “lo que causa movimiento”. En su sentido literal, la marca Motiva está vinculada a la idea de una acción o impulso que hace que algo se mueva u ocurra. En su sentido figurado, se asocia al estímulo o inspiración para que se produzca un movimiento.

La identidad visual también se ha renovado y modernizado por completo. El gris y el rojo burdeos tradicionales de la marca del Grupo CCR han sido sustituidos por el añil, que se sitúa en el espectro cromático entre el azul y el violeta. Asociado a los conceptos de tranquilidad y armonía, el color distingue a la nueva marca de otras empresas del sector. El símbolo formado por un círculo con dos líneas curvas entrelazadas, que hace referencia al trazado de una autopista, ha sido sustituido por un logotipo compuesto por tres ondas que llevan en sí mismas las ideas de fluidez y movimiento. Las formas curvas están en consonancia con la estética modernista de Brasil, presente en las aceras y edificios de las ciudades y en la obra de grandes nombres brasileños de las artes plásticas y la arquitectura. Las letras minúsculas pretenden acercar aún más la marca a su público.

Como resultado de este cambio, la empresa albergará ahora todas sus empresas bajo una sola marca. Siguiendo un calendario predefinido, el proceso de cambio de marca durará un total de dos años. El cambio comenzará a finales de abril con las oficinas centrales de la empresa. También en mayo, la empresa tendrá un nuevo ticker en B3. En los meses siguientes, el cambio de marca se extenderá progresivamente a los concesionarios hasta finales de 2026.

En los dos últimos años, el Grupo CCR ha experimentado un amplio proceso de evolución, revisando su cultura corporativa, su estructura organizativa y su estrategia empresarial. Este proyecto de transformación organizativa se articuló en el “Plan de Aceleración del Valor (PAV)”, una iniciativa compuesta por 26 frentes de trabajo destinados a sentar las bases del crecimiento futuro de la empresa.

Para Miguel Setas, CEO del Grupo CCR, Motiva es, ante todo, un compromiso con los clientes, las personas y los accionistas de la empresa. “Es una marca que respeta su historia, pero se proyecta hacia el futuro, representando a una empresa que quiere ser más humanizada, cercana al cliente, tecnológica y sostenible”, afirma.

# CRÉDITOS

## Coordinación general

Junta de Sostenibilidad del Grupo CCR.

## Diseño gráfico

Departamento de Marca y Comunicación del Grupo CCR.

## Asesoramiento, redacción y revisión de indicadores

Gestão Origami.

## Diagramación

Thais Dias Design.

## Fotos

Colección CCR

CCR | 25 ANOS

Mover o Brasil é para gigantes