

Relatório de Sustentabilidade 2022



Mensagem da Administração

Caros colaboradores, parceiros e *stakeholders*,

É com grande satisfação que inicio esta mensagem como CEO da maior concessionária privada de aeroportos do Estado de São Paulo, ao apresentar o nosso Relatório de Sustentabilidade, referente ao ano de 2022. Este relatório é um instrumento valioso para compartilhar os resultados, desafios e compromissos da nossa empresa em relação à sustentabilidade e responsabilidade corporativa.

No decorrer deste relatório, vocês terão a oportunidade de conhecer as ações empreendidas pela nossa empresa para promover o desenvolvimento sustentável em todas as nossas atividades. Acreditamos firmemente que, como agentes responsáveis, devemos equilibrar o crescimento econômico com a proteção do meio ambiente e a melhoria da qualidade de vida das comunidades em que estamos inseridos.

Neste relatório utilizamos os requisitos estabelecidos no padrão GRI (*Global Reporting Initiative*) e destacamos as nossas iniciativas para a redução do consumo de energia, a gestão eficiente dos recursos hídricos, a minimização dos impactos ambientais e a promoção de práticas responsáveis em relação aos nossos colaboradores e clientes. Além disso, enfatizamos o nosso compromisso com a transparência, buscando sempre manter um diálogo aberto e construtivo com todos os nossos *stakeholders*.

No entanto, reconhecemos que há sempre espaço para avançar e aprimorar nossas práticas. Estamos constantemente avaliando nosso desempenho e buscando novas oportunidades para promover a sustentabilidade em todas as etapas de nossa cadeia de valor. Temos consciência de que, para sermos líderes em nosso setor, precisamos agir de forma responsável, inovadora e ética.

Nossos esforços são guiados pelos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS das Nações Unidas, e buscamos alinhar nossas ações aos princípios do Pacto Global, atendendo a Agenda 2030. Essas referências internacionais nos inspiram e nos motivam a continuar trabalhando em prol de um futuro mais sustentável e equitativo.

Agradecemos a todos os colaboradores, consultores e parceiros que labutaram para o desenvolvimento deste relatório e para o progresso contínuo da nossa empresa. Juntos, podemos alcançar resultados ainda mais marcantes e deixar um legado positivo para as gerações futuras.

Desejo a todos uma leitura proveitosa deste Relatório de Sustentabilidade da REDE VOA - 2022 e convido-os a se engajarem em nossos esforços, compartilhando suas ideias e sugestões para apoiarmos ainda mais o conceito ESG em nossas operações.

Atenciosamente,
MARCEL GOMES MOURE
CEO da Rede Voa

A Empresa

GRI 2-6 a 8

Concessionária de serviços públicos de ampliação, operação, manutenção e realização de investimentos necessários para a exploração de 16 complexos aeroportuários no Estado de São Paulo. A Rede Voa presta serviços de pátio de operações, torre de controle e bombeiro em algumas localidades, abastecimento de combustível e segurança de aeronaves sediadas e em trânsito. Oferece espaço para construção de hangares de manutenção, guarda de aeronaves (hangaragem) e escolas de pilotagem.

Na sua cadeia de valor encontram-se fornecedores de combustíveis, empresas de construção civil e de serviços de fornecimento de limpeza, energia elétrica e água, além dos coletores de lixo. Seus clientes, além de passageiros e tripulações, são as empresas aéreas comerciais, aviação geral e executiva, empresas de fabricação e de manutenção de aeronaves e escolas de pilotagem.

O início das operações da Rede Voa, à época denominada VOA SP, se deu em 2017 com 05 (cinco) aeroportos sob sua administração.

Em abril de 2022, com uma nova concessão, a Rede Voa assumiu a operação de 11 (onze) novos aeroportos, totalizando 16 (dezesesseis), tornando-se a maior concessionária de aeroportos do Estado de São Paulo, com 60% da malha.

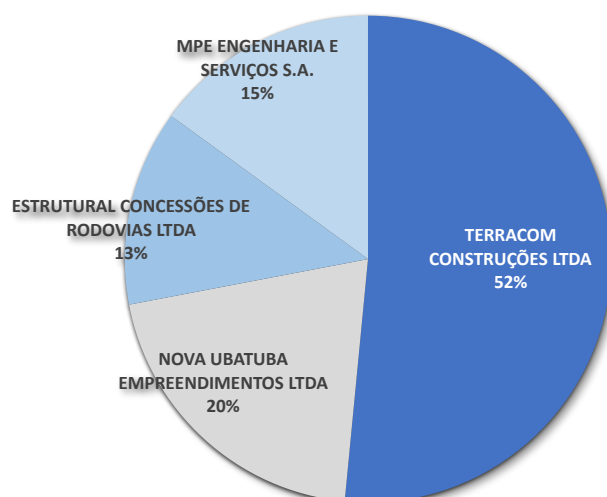
O carro-chefe destes aeroportos está em Ribeirão Preto, o quarto maior aeroporto do estado. Ribeirão já recebeu, mesmo na fase de transição operacional, melhorias estruturais, como iluminação na pista, reparo no ar-condicionado, pintura e nova identidade visual. O terminal passará por reformas, com a construção de um *boulevard* de alimentação. Há planos de negócios e melhorias em todos os aeroportos, com a internacionalização dos aeroportos de Ribeirão Preto, Sorocaba, Jundiaí e Bauru.

Ao todo, a Rede Voa deverá fazer investimentos de R\$ 260 milhões ao longo dos 30 anos das concessões.

Sobre a Rede Voa

GRI 2-1 a 5; 2-22 a 24

A Rede Voa, sediada em Jundiaí-SP, compõe-se de duas empresas: VOA SP SPE S.A. e VOA SE SPE S.A., onde SPE significa Sociedade de Propósito Específico. Ambas as empresas possuem a seguinte divisão acionária:

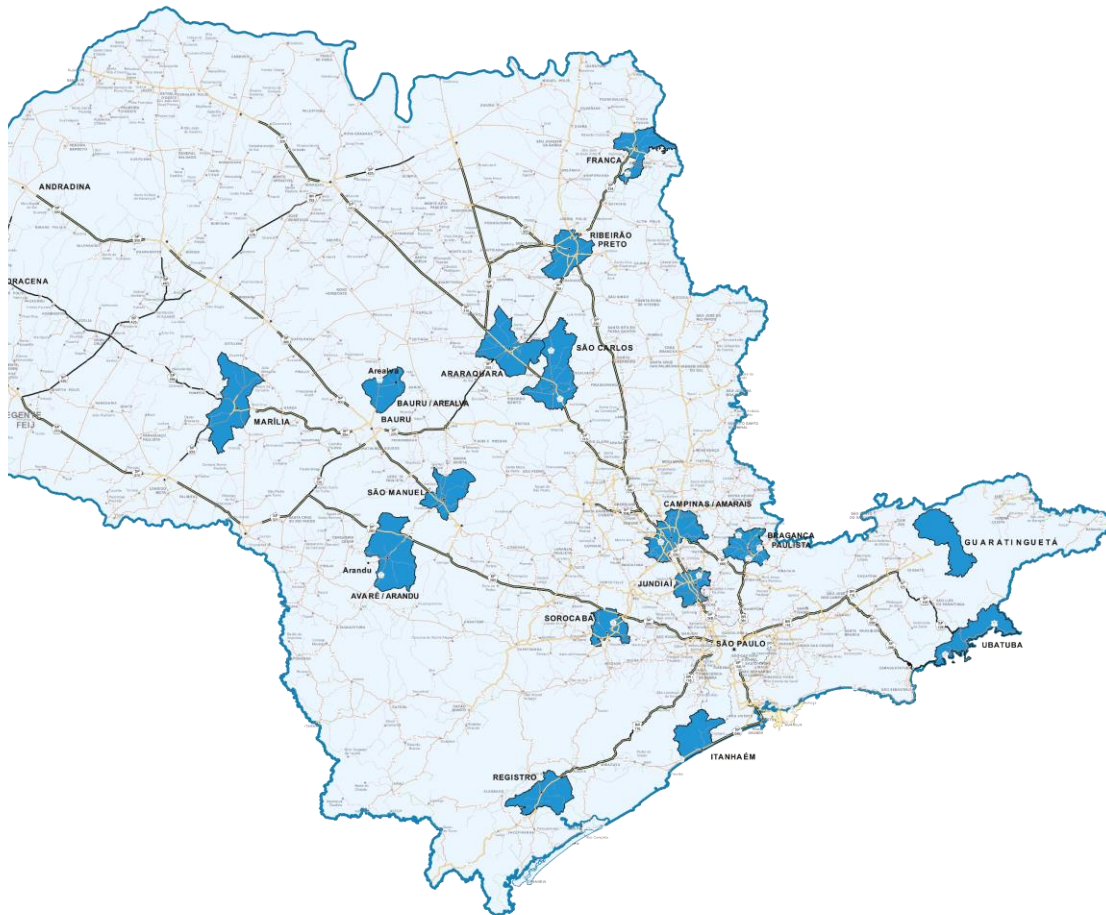


Participação acionária da Rede Voa

Cada uma das duas empresas tem sob sua responsabilidade um conjunto de aeroportos no Estado de São Paulo sob concessão.

Portfólio

Aeroporto	Cidade	Responsabilidade	ICAO	IATA	Data Concessão
Bartholomeu de Gusmão	Araraquara	VOA SE SPE S.A.	SBAQ	AQA	15/07/2021
Comandante Luiz Gonzaga Lutti	Avaré – Arandu	VOA SE SPE S.A.	SDRR	QVP	15/07/2021
Moussa Nakhl Tobias	Bauru – Arealva	VOA SE SPE S.A.	SBAE	JTC	15/07/2021
Arthur Siqueira	Bragança Paulista	VOA SP SPE S.A.	SBBP	BJP	15/03/2017
Prefeito Francisco Amaral	Campinas – Campo dos Amarais	VOA SP SPE S.A.	SDAM	CPQ	15/03/2017
Tenente Lund Presotto	Franca	VOA SE SPE S.A.	SIMK	FRC	15/07/2021
Edu Chaves	Guaratinguetá	VOA SE SPE S.A.	SBGW	GUJ	15/07/2021
Antônio Ribeiro Nogueira Jr.	Itanhaém	VOA SP SPE S.A.	SDIM	JTN	15/03/2017
Comte. Rolim Adolfo Amaro	Jundiaí	VOA SP SPE S.A.	SBJD	QDV	15/03/2017
Frank Miloye Milenkovich	Marília	VOA SE SPE S.A.	SBML	MII	15/07/2021
Alberto Bertelli	Registro	VOA SE SPE S.A.	SSRG	-	15/07/2021
Dr. Leite Lopes	Ribeirão Preto	VOA SE SPE S.A.	SBRP	RAO	15/07/2021
Mário Pereira Lopes	São Carlos	VOA SE SPE S.A.	SDSC	QSC	15/07/2021
Nelson Garófalo	São Manuel	VOA SE SPE S.A.	SDNO	-	15/07/2021
Bertram Luiz Leupolz	Sorocaba	VOA SE SPE S.A.	SDCO	SOD	15/07/2021
Gastão Madeira	Ubatuba	VOA SP SPE S.A.	SDUB	UBT	15/03/2017



Mapa de São Paulo com destaque para as regiões atendidas pela Rede Voa

Cabe destacar, que o aeroporto de Campo dos Amarais ganhou o prêmio do Ministério da Infraestrutura em 2022, em sustentabilidade de ESG, ficando na 3ª colocação no Brasil, categoria C1 (até 200 mil passageiros ao ano).

Desempenho Financeiro

GRI 201-1 a 4; 203-1 e 2

Em 2022, a Rede Voa foi considerada, pela *Financial Times*, a 16ª empresa brasileira que mais cresceu nos últimos quatro anos.

Para demonstração do desempenho financeiro de 2022, utilizamos a fórmula do Valor Econômico Gerado e Distribuído, comumente empregada pelo mercado financeiro, com base nas demonstrações contábeis sintéticas. Algumas informações, como o valor dos salários e benefícios de empregados, os pagamentos a fornecedores e investimentos não estratégicos, foram consideradas no total.

VOA SE SPE S.A. (CNPJ 44.697.206/0001-98)
VEG&D - VALOR ECONÔMICO GERADO E DISTRIBUÍDO
REGIME DE COMPETÊNCIA DADOS EXTRAÍDOS DAS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

	2022 – R\$
1) VALOR ECONÔMICO DIRETO GERADO	23.652.459,07
A.1 - RECEITAS OPERACIONAIS (Receitas de tarifas aeroportuárias)	23.222.705,11
A.2 - OUTRAS RECEITAS NÃO OPERACIONAIS (Receitas provenientes de investimentos financeiros)	351.425,52
A.3 - RECEITAS NÃO OPERACIONAIS (Outras receitas, líquidas de outras despesas operacionais)	78.328,44
2) VALOR ECONOMICO DISTRIBUÍDO	28.089.926,43
B - CUSTOS OPERACIONAIS (custos dos serviços prestados)	19.674.269,43
C - DESPESAS GERAIS E ADMINISTRATIVAS (Inclui todas as despesas incorridas pela sociedade)	4.802.922,26
D - PAGAMENTOS PARA PROVEDORES DE CAPITAL	608.633,36
LUCROS A DISTRIBUIR	0
JUROS SOBRE CAPITAL	-
JUROS PAGOS A TERCEIROS (pagamentos financeiros por captação de empréstimos de terceiros)	608.633,36
E - PAGAMENTO AO GOVERNO (IMPOSTOS) (pagamentos de impostos diretos sobre vendas de serviços)	3.004.101,38
VALOR ECONOMICO ACUMULADO	-4.437.467,36

VOA SP SPE S.A. (CNPJ 28.102.118/0001-40)
VEG&D - VALOR ECONÔMICO GERADO E DISTRIBUÍDO
REGIME DE COMPETÊNCIA DADOS EXTRAÍDOS DAS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

	2022 – R\$
1) VALOR ECONÔMICO DIRETO GERADO	21.687.873,62
A.1 - RECEITAS OPERACIONAIS (Receitas de tarifas aeroportuárias)	20.663.987,10
A.2 - OUTRAS RECEITAS NÃO OPERACIONAIS (Receitas provenientes de investimentos financeiros)	64.083,96
A.3 - RECEITAS NÃO OPERACIONAIS (Outras receitas, líquidas de outras despesas operacionais)	959.802,56
2) VALOR ECONOMICO DISTRIBUÍDO	19.018.554,27
B - CUSTOS OPERACIONAIS (custos dos serviços prestados)	8.401.993,29
C - DESPESAS GERAIS E ADMINISTRATIVAS (Inclui todas as despesas incorridas pela sociedade)	3.656.133,61
D - PAGAMENTOS PARA PROVEDORES DE CAPITAL	3.490.785,31
LUCROS A DISTRIBUIR	0
JUROS SOBRE CAPITAL	-
JUROS PAGOS A TERCEIROS (pagamentos financeiros por captação de empréstimos de terceiros)	3.490.785,31
E - PAGAMENTO AO GOVERNO (IMPOSTOS) (pagamentos de impostos diretos sobre vendas de serviços)	3.469.642,06
F – INVESTIMENTOS NA COMUNIDADE	-
VALOR ECONOMICO ACUMULADO	2.669.319,35

Tributos

GRI 207-1, 3 e 4

A Rede Voa, juntamente com as prefeituras onde os aeroportos estão alocados, possui regime especial para faturamento e tributação dos repasses da Infraero e do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA). Toda estratégia fiscal é submetida à presidência e, posteriormente, ao conselho de administração. Durante este relato, o regime tributário é Lucro Real trimestral.

A Rede Voa tem uma gestão engajada em evitar passivos de tributos em que, alinhada com a contabilidade da empresa, acompanha e fiscaliza para que toda as operações, receitas e obrigações sejam realizadas conforme as leis, sejam de âmbito municipal, estadual ou federal.

Relatório ESG

O escopo desse primeiro Relatório de Sustentabilidade abrange a sede, em Jundiaí, e os aeroportos de Jundiaí, Sorocaba, Campo dos Amarais e Ribeirão Preto, conforme priorizado pela Rede Voa.



Pátio do Aeroporto de Jundiaí

Governança Corporativa

Estrutura de Governança

GRI 2-9 a 12; 2-25 a 28

A estrutura administrativa da empresa é constituída pela Assembleia Geral, pelo Conselho de Administração e pela Diretoria, conforme previsto no Estatuto Social. O Conselho de Administração é composto por cinco membros titulares e cinco membros reservas, indicados um titular e um suplente por acionista, com mandato unificado de dois anos, permitida a reeleição. Cada conselheiro tem direito ao voto proporcional ao percentual de participação do acionista que o indicou nas reuniões do Conselho de Administração. A Assembleia Geral fixará um limite de remuneração global anual para distribuição entre os administradores.

A Diretoria da Companhia é composta por dois membros, sendo um Diretor Presidente e um Diretor Técnico. Todos os diretores serão eleitos e destituíveis a qualquer tempo pelo Conselho de Administração e poderão ser acionistas, ou não, da Companhia, sendo admitido o acúmulo de funções. O prazo de mandato dos diretores é de três anos, facultada a reeleição.

Um Conselho Fiscal funciona em caráter não permanente e, quando instalado, por solicitação dos acionistas em Assembleia Geral, é composto por três membros efetivos e igual número de suplentes, acionistas ou não, eleitos e destituíveis a qualquer tempo pela Assembleia Geral. Quando instalado, o Conselho Fiscal reúne-se, nos termos da lei, sempre que necessário e analisa, ao menos trimestralmente, as demonstrações financeiras.

A Rede Voa, por meio de seu Conselho de Administração, poderá criar comitês compostos por Conselheiros para assessorar o Conselho de Administração em suas decisões. Os comitês não têm poder decisório. Cada comitê será composto por dois Conselheiros e pelo Presidente da Companhia.

Análise de Impactos e Riscos

GRI 2-13 a 16; 2-25; 201-2

A Rede Voa está plenamente ciente de que, no complexo ecossistema financeiro atual, a gestão eficaz de riscos é fundamental para sustentar a confiança dos investidores. Estamos investindo de maneira significativa na identificação e gerenciamento de riscos, incluindo aqueles de natureza operacional, financeira, estratégica, legal e reputacional. Além desses, é fundamental observar riscos emergentes, como os relacionados à sustentabilidade e ao ambiente regulatório da aviação, ambos em constante evolução e mudança. Entendemos que os investidores buscam parceiros corporativos que demonstrem profunda capacidade de antever e mitigar ameaças potenciais.

Dentro desse escopo, estamos no processo de desenvolver uma metodologia robusta de gestão de riscos. Esse instrumento será crucial, não apenas para identificar proativamente os riscos, mas também para incorporar mecanismos que nos permitam rápida adaptação a um ambiente de negócios dinâmico e competitivo.

A alta direção da Rede Voa está comprometida com esta iniciativa e garantirá o apoio necessário para sua implantação ao longo do ano de 2024. Certamente, uma gestão de riscos alinhada com nossa visão estratégica concorrerá para a garantia dos interesses dos investidores a médio e longo prazo.

Avaliação de Desempenho

GRI 2-17 e 18

O Conselho de Administração da Rede Voa tem uma prática estabelecida para avaliar a Diretoria quanto ao seu desempenho e conquista das metas estratégicas. Tradicionalmente, essa avaliação focava em métricas financeiras e operacionais. No entanto, reconhecendo a crescente relevância da abordagem ESG no cenário corporativo global, estamos em processo de aperfeiçoamento desses mecanismos de avaliação.

A partir deste ano, ampliaremos nosso escopo de avaliação para incluir métricas relacionadas à supervisão da gestão dos impactos da organização na economia, meio ambiente e nas pessoas. Em complemento, visando o a ampliação do conhecimento, pretendemos desenvolver, ainda, workshops, treinamentos e sessões de brainstorming com especialistas em desenvolvimento sustentável.

A avaliação será conduzida anualmente, mas ainda estamos definindo se haverá a participação de uma entidade independente nesse processo. As medidas resultantes dessas avaliações serão implementadas para aprimorar constantemente nossas práticas e, se necessário, promover ajustes na composição do nosso Conselho de Administração.

Plano Estratégico Aeroportuário

A Rede Voa, por intermédio de suas duas SPE (VOA SP & VOA SE), cumpre rigorosamente o seu Plano Estratégico Aeroportuário (PEA), com o respectivo cronograma de execução previsto no Plano Geral de Investimentos (PGI). Além de auditorias constantes, a área operacional faz verificação periódica de AVSEC (Segurança contra Atos de Interferência Ilícita previstos nos RBAC 107¹), bem como ocorre integração remota dos setores operacional e administrativo, este último, principalmente focado na inserção e acompanhamento dos pedidos de compra, conforme manuais de procedimentos do ERP do Protheus (controle contábil e financeiro).

No tocante às auditorias externas, cabe à Agência de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP) o acompanhamento da execução do contrato, estando ambas as SPE 100% conforme previsto no ano de 2022 (as visitas técnicas ocorrem sem planejamento específico).

Na área operacional, a Rede Voa é auditada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), segundo calendário de inspeção interna federal, bem como vistorias intempestivas, muitas vezes fruto de algum tipo de denúncia. As inspeções de rampa têm a sua legislação

¹ RBAC são os Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil. O RBAC 107 traz os requisitos de Segurança da Aviação Civil (*Aviation Security – AVSEC*) para operadores de aeródromos.

e procedimento próprios, porém todas seguem obrigatoriamente o preconizado nos RBAC 107/143/153.

A Rede Voa encontra-se na faixa de 95% de aceite da agência federal, onde, aproximadamente, 5% de não conformidades são normalmente relativas a algum descasamento do calendário de melhorias previsto no PEA ou aumento de demanda que, consequentemente, trazem necessidade de alterações na categoria de cada um dos 16 aeroportos.

Compliance

GRI 2-27; 204-1; 206-1

O setor de *compliance* da Rede Voa não é apenas um componente de nossa infraestrutura organizacional; ele representa um pilar central de nossa filosofia de negócios. Com responsabilidades que vão desde assegurar nossa conformidade com leis e regulamentações, até a implementação de políticas internas rigorosas. Este setor é fundamental para garantir a integridade operacional.

O envolvimento direto da alta direção na supervisão e apoio às funções de *compliance* destaca a seriedade com que abordamos este domínio. Estamos empenhados em desenvolver sistemas de controle mais avançados, com ênfase particular na prevenção, para garantir que operemos sempre dentro dos mais elevados padrões éticos e regulatórios.

Para nossos investidores, isso traduz nossa determinação em proteger não apenas os ativos da empresa, mas também a reputação da Rede Voa e a confiança em nós depositada.

Política de Remuneração

GRI 2-19 a 21; 202-1

Existe política de remuneração para cargos executivos, na qual a remuneração ocorre de acordo com metas estipuladas anualmente pelo Conselho de Administração (CAD). As metas são estabelecidas pelo Programa de Participação nos Resultados (PPR) da empresa acionista majoritária.

Reconhecendo que uma política de remuneração bem estruturada é vital para alinhar os interesses de gestão com os de nossos acionistas. A alta direção está envolvida no processo de evolução contínua e nosso objetivo é garantir transparência, equidade e incentivo à performance excepcional.

Anticorrupção

GRI 205-1 a 3

Nossa Política Anticorrupção, solidamente ancorada em nosso código de conduta ética, é inflexível. Em um ambiente financeiro onde a integridade é fundamental, a Rede Voa mantém uma posição irredutível contra qualquer forma de corrupção ou má conduta.

Esse compromisso é tangível, por meio da disponibilização de canais de denúncia gerenciados por uma empresa contratada, como forma de garantia de sigilo. Conduzimos regularmente treinamentos e revisões, garantindo que nossa equipe esteja constantemente atualizada e alinhada com os padrões mais rigorosos de conduta. A alta direção da Rede

Voa desempenha um papel ativo nesse processo, enfatizando a importância da ética em todas as nossas operações.

Para nossos acionistas, esta postura não apenas reitera nosso compromisso com a integridade, mas também protege o valor e a reputação de seus investimentos.

Engajamento de *Stakeholders*

GRI 2-29 e 30

A Rede Voa se preocupa com o engajamento de seus *stakeholders*, seja a sociedade, seus clientes ou fornecedores e com isso investimos sempre em uma comunicação clara, objetiva e transparente. Além disso, através das mídias sociais, divulgamos nossos trabalhos e estamos sempre abertos para receber *feedback*. Temos canais em nosso site onde é possível entrar em contato com nosso Serviço de Atendimento ao Cliente (SAC), Ouvidoria e até mesmo o Fale com o Presidente.



Aeroporto de Ribeirão Preto

Estamos constantemente aprimorando nossos canais de comunicação para garantir que nossos investidores estejam bem informados e envolvidos em decisões estratégicas. A alta direção, reconhecendo a importância deste engajamento, está frequentemente à frente dessas interações, garantindo que as preocupações e feedbacks dos investidores sejam adequadamente considerados.

Este nível de envolvimento demonstra nosso compromisso em operar com transparência e em estreita colaboração com aqueles que depositam sua confiança e capital na Rede Voa.

Meio Ambiente

A preservação ambiental é uma questão fundamental no meio aeroportuário, uma vez que a aviação tem um impacto significativo no meio ambiente, especialmente na emissão de gases poluentes e biodiversidade. A implementação de políticas ambientais é essencial para reduzir esse impacto e garantir a sustentabilidade do setor.

O comprometimento da Rede Voa com o meio ambiente envolve a adoção de práticas sustentáveis visando a redução do impacto ambiental de suas operações. Uma das maneiras pelas quais nossa empresa demonstra o seu compromisso é por meio de sua política ambiental.

As políticas ambientais adotadas pelos nossos aeroportos podem incluir ações como gestão adequada de resíduos, controle e redução do consumo de energia e água, implantação de programas de gestão de ruídos e ações de conservação da biodiversidade local.

A implementação de práticas sustentáveis não só beneficia o meio ambiente, mas também traz ganhos econômicos e sociais, contribuindo para um setor aéreo mais responsável e comprometido com o desenvolvimento sustentável.

O comprometimento da Rede Voa com o meio ambiente é uma estratégia geral da Organização e não apenas de marketing, sendo uma prática genuína e integrada em suas operações e cultura organizacional.

A Rede Voa vem demonstrando atenção e associando sua marca às causas ambientais, apoiando projetos, ações de conservação da biodiversidade e zelando de forma estratégica pela preservação de ecossistemas.

Entendemos que a cooperação entre empresas aéreas e aeroportuárias com a adoção de tecnologias mais limpas e eficientes é fundamental para reduzir as emissões de gases poluentes.

Biodiversidade e Meio Ambiente

GRI 304-1 a 4

Para a Rede Voa o respeito à biodiversidade e meio ambiente é essencial para garantir um futuro sustentável para toda a vida no planeta.

Somos uma Empresa que procura valorizar, estimular e proteger a diversidade de espécies e ecossistemas através de ações individuais, coletivas e políticas, buscando um equilíbrio entre as necessidades humanas e a conservação da natureza.

Os impactos das atividades das unidades operacionais na fauna e biodiversidade são tratados de forma estratégica, fazendo parte da “Política Ambiental da Rede Voa”.

Localização dos Aeroportos em Relação às Áreas de Proteção

Relatamos a seguir as características de cada unidade operacional, informando se as unidades aeroportuárias estão localizadas dentro ou nas adjacências de áreas de

proteção ambiental, ou de áreas de alto valor de biodiversidade, mesmo que situadas fora de áreas de proteção ambiental. Serão informados detalhadamente:

- a) localização geográfica e tamanho das unidades;
- b) as áreas geridas pela organização,
- c) sua posição em relação à área de proteção ambiental,
- d) sua posição em relação às áreas de alto valor de biodiversidade, mesmo que situadas fora de áreas de proteção;
- e) os ecossistemas existentes e seu valor.

Aeroporto de Campinas – Campo dos Amarais

A área patrimonial do aeroporto abrange, em parte, a Área de Preservação Permanente - APP do Ribeirão Quilombo, curso d'água afluente do Rio Piracicaba.

Dentro do aeroporto, a APP é cercada em sua totalidade, por alambrado e grade protegendo a vegetação em estágios inicial e médio de sucessão ecológica. O corpo hídrico está localizado na parte oeste do sítio aeroportuário, paralela à pista de pouso e decolagem e fora da área operacional. De acordo com o último levantamento de fauna, no âmbito do licenciamento ambiental do aeroporto, não foi identificada nenhuma espécie ameaçada de extinção, tanto de fauna, quanto de flora.

Além disso, o referido aeroporto fica a 2,9 km da Unidade Conservação ARIE Mata de Santa Genebra, caracterizado como o maior fragmento de Campinas, a unidade possui 251,77 ha, e abriga aproximadamente 660 espécies de flora, sendo que algumas estão sob risco de extinção no país.

Apesar do seu tamanho reduzido é um importante refúgio para a fauna nativa da região, foram identificadas, até o momento, 329 espécies. Dentre as espécies identificadas na unidade, destacam-se a onça-parda, a jaguatirica, o gato-do-mato-pequeno e o bugio-ruivo, estando todos estes na lista vermelha da fauna ameaçada do estado de São Paulo.

Aeroporto de Jundiaí

Possui 76,40 hectares de extensão, sendo que a região do aeroporto contempla unidades de conservação de âmbito municipal e estadual, bem como área tombada pelo Condephaat.

O Aeroporto de Jundiaí está inserido na APA Jundiaí, que abrange todo o limite territorial do município e está situado na Zona de Restrição Moderada (ZRM), na porção situada a jusante da área urbanizada, conforme Decreto Estadual 43.284/98.

As APAs Cabreúva, Cajamar e Jundiaí estão, ainda, incluídas no perímetro da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo/UNESCO, criada em 1992, cujos limites abrangem todo o município de Jundiaí, estando a região do aeroporto na denominada Zona de Amortecimento, destinada ao desenvolvimento sustentável.

Além disso, o aeroporto dista 4,6 km da Reserva Biológica Serra do Japi, instituída em 1991, tem finalidade de conservar os recursos genéticos de fauna e flora local. A Serra do Japi possui uma rica biodiversidade, com aproximadamente 300 espécies de árvores

nativas, além de muitas espécies de fauna, dentre insetos, aracnídeos, anfíbios, répteis, aves e mamíferos. Dentro desse último grupo, a Serra do Japi abriga espécies ameaçadas de extinção, como a onça-pintada, além de onça-parda, jaguatirica, gato-mourisco, gato-maracajá e outros.

Aeroporto de Ribeirão Preto

O aeroporto não possui ou está inserido em nenhuma área de proteção ambiental, entretanto, foram identificadas na “área de influência indireta” sete unidades de conservação, sendo:

- a) Estação Ecológica Ribeirão Preto, a 10 km do aeroporto;
- b) Estação Ecológica Santa Maria, a 30,70 km do aeroporto;
- c) Estação Experimental São Simão a 28,5 km do aeroporto;
- d) Floresta Estadual do Cajuru a 32,8 km do aeroporto;
- e) Estação Experimental Bento Quirino a 39 km do aeroporto;
- f) Reserva Particular do Patrimônio Natural Fazenda Palmira a 23,50 km do aeroporto;
- g) Área de Proteção Ambiental Morro de São Bento a 3,85 do aeroporto.

Aeroporto de Sorocaba

Não possui ou está inserido em nenhuma área de proteção ambiental, entretanto, o município de Sorocaba possui atualmente cinco unidades de conservação, sendo elas, Parque Natural Municipal Corredores da Biodiversidade, Parque Natural Dr. Bráulio Guedes da Silva, Estação Ecológica Governador Mário Covas, Parque Natural Municipal de Brigadeiro Tobias e Estação Ecológica do Pirajibú.

Histórico da Implantação dos Aeroportos

Com exceção do aeroporto de Bauru Arealva, os demais aeroportos da Rede são bastante antigos e foram construídos em meados do século XX. Entretanto, as melhorias de infraestrutura foram sendo feitas ao longo dos anos, tais como adequações de pistas, construção de terminais de passageiros, hangares, torres de controle, entre outros.

Como os aeroportos analisados surgiram antes da legislação ambiental brasileira, suas obras não passaram por um processo formal de licenciamento junto aos órgãos ambientais. No entanto, com a incorporação das novas unidades à gestão da Rede Voa, iniciaram-se as ações de adequação e atendimento da atual legislação vigente.

Os aeroportos de Campinas Campos dos Amarais e Jundiaí já estão devidamente licenciados, enquanto o aeroporto de Ribeirão Preto e Sorocaba estão, respectivamente, em processo de renovação e obtenção de suas licenças ambientais junto a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – CETESB.

Impactos dos Aeroportos na Biodiversidade

Considerando o histórico das unidades analisadas, os principais impactos na biodiversidade ocorreram na ocasião da implantação dos aeroportos, onde foram necessárias supressões e mobilização de grandes quantidades de terra, além de grande geração de resíduos de construção.

É importante ressaltar que o principal efeito negativo na biodiversidade inerente a operação de um aeroporto, é com relação ao risco de colisão entre animais e aeronaves, denominado Risco de Fauna, nesses eventos, os espécimes não sobrevivem ao impacto com os aviões. As espécies que ocorrem nos aeroportos da Rede, são comumente vistas em grandes centros urbanos ou outras áreas antropizadas, não sendo classificadas como ameaçadas de extinção.

A Rede Voa exerce um constante controle e vigilância sobre a modificação e manutenção ambiental de suas unidades, pois são esses os principais fatores para a mitigação do risco à segurança aeroportuária, no caso de colisão entre a fauna e as aeronaves.

Gerenciamento do Risco Aeroportuário (Fauna)

Gerenciamos o risco de fauna em todos os nossos aeroportos, afim de mitigar as colisões, conforme determinações da Subparte H do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 153/2022 e suas Instruções Suplementares - IS.

O gerenciamento do risco é realizado através da observância de procedimentos de monitoramento sobre as espécies, vegetação e terreno do sítio aeroportuário, previstos nos Procedimentos Operacionais Padrão (POP 09) - Procedimentos Básicos para o Gerenciamento do Risco de Fauna.

O documento é utilizado por todas as unidades operacionais da Rede Voa para a proteção da fauna, biodiversidade local e prevenção de acidentes, determina a adoção de medidas e descreve procedimentos que visam proteger a fauna e mitigar o risco de colisão com aeronaves (risco aeroportuário), dentre os procedimentos relacionamos:

- Cuidados com a vegetação local e do entorno,
- Identificação e monitoramento das espécies encontradas no interior do sítio aeroportuário,
- Identificação, monitoramento e gerenciamento dos focos no terreno atrativos à fauna,
- Medidas de controle e manejo ativo dos espécimes da fauna,
- Recomenda às comunidades e municípios do entorno medidas de controle e gerenciamento dos focos de atração da fauna.

O monitoramento é feito através de inspeções nas unidades, priorizando as áreas operacionais que oferecem maior risco aos animais e às operações aéreas. Durante as inspeções são gerados documentos padronizados com detalhes do que foi verificado e das ações que serão realizadas para fazer frente aos eventos de "não conformidade".

Todos os eventos que envolvam a fauna do local como o avistamento, quase colisão ou colisão, são relatados em documentos e encaminhados ao CENIPA, em conjunto com as ações de gerenciamento realizadas.

Seguimos as Referências Normativas:

- RBAC 153 - AERÓDROMOS – OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA A EMERGÊNCIA
- PCA 3.3 – PLANO BÁSICO DE GERENCIAMENTO DE RISCO DE FAUNA

Áreas de Proteção Ambiental

Sobre as áreas e habitats protegidos, mantemos o zelo e preocupação, tendo bom domínio das informações, e relatando-as de forma organizada, também realizamos investimentos em estruturas de proteção como cercas.

Não foram identificados pela organização e pelos órgãos de fiscalização, nenhum impacto relacionado à eventual supressão da vegetação nessas unidades.

Para fazer frente a impactos relacionados à supressão de vegetação, a Rede Voa tem como prática realizar acordos, como os Termos de Compromisso feitos junto a CETESB, que estabelece responsabilidade de plantar e manter as áreas dos plantios compensatórios, como é o caso dos Aeroportos de Bauru Arealva e Registro, que não são contemplados nessa primeira fase da análise.

Espécies Ameaçadas de Extinção

Em relação às espécies ameaçadas de extinção, não verificamos nenhuma espécie ameaçada de extinção ou presentes em listas de conservação.

Água

GRI 303-1 a 5

Descrição dos Sistemas de Captação e Abastecimento Hídrico

Os aeroportos da Rede Voa estão distribuídos em 16 diferentes municípios dentro do Estado de São Paulo, dessa forma, cada um deles capta água de unidades hidrográficas diferentes. Ademais, os aeroportos da Rede também possuem diferentes sistemas de abastecimentos, conforme especificado abaixo:

Aeroporto de Ribeirão Preto

Pertence a Unidade Hidrográfica - UGRHI do Pardo e conta com um sistema misto de abastecimento de água, sendo parte fornecida pela Secretaria Municipal de Água e Esgoto - SAERP e parte captada por 2 poços tubulares profundos, devidamente outorgados pelo Departamento Estadual de Água e Energia Elétrica - DAEE.

A água advinda da rede pública e do maior poço é utilizada para abastecer o Terminal de Passageiros, hangares e demais estruturas operacionais. Já o poço de menor vazão apenas serve como reserva para combate a incêndio da Seção Contra Incêndio - SCI.

Aeroporto de Sorocaba

Pertence a Bacia Hidrográfica Sorocaba e Médio Tietê e é abastecido pelo Serviço Autônomo de Água e Esgoto do Município de Sorocaba - SAEE. A água da concessionária é utilizada para abastecer o Terminal de Passageiros, hangares e demais estruturas operacionais.

Aeroporto de Campinas Campos dos Amarais

Pertencente a Bacia Hidrográficas dos Rios Piracicaba, Capivari e Jundiaí, o aeroporto também é abastecido pela rede pública (Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento - SANASA) e a água consumida é destinada ao Terminal de Passageiros e hangares.

Aeroporto de Jundiaí

Pertencente a Bacia Hidrográficas dos Rios Piracicaba, Capivari e Jundiaí, o aeroporto também é abastecido pela rede pública (Serviço de Tratamento de Água e Esgoto - DAE Jundiaí) e a água consumida é destinada ao Terminal de Passageiros, hangares e demais estruturas operacionais.

Em todas as unidades relacionadas neste item, não foram detectados impactos relacionados à água que a organização tenha causado, ou que tenha contribuído para causar diretamente pelas atividades, produtos ou serviços da organização.

Abastecimento Próprio

Quanto à captação de água pelas unidades, dos aeroportos de 16 aeroportos da Rede Voa, 5 captam água de poços tubulares profundos para abastecimento próprio.

Dos quatro aeroportos que fazem parte desse estudo o Aeroporto de Ribeirão Preto possui dois poços, outorgados pelo Departamento de Águas e Energia Elétrica – DAEE, cujo referido documento permite uma vazão diária máxima. Considerando a vazão estipulada pelas outorgas, o Aeroporto de Ribeirão Preto capta 10,86 m³ por mês, somando os dois poços existentes.

No Aeroporto de Jundiaí, apesar de não captar água de poço, foi instalada, em 2020, uma cisterna para captação de água de chuva, cuja capacidade é de 600 litros. Para elevar o uso racional da água são realizadas ações para educação e esclarecimentos aos colaboradores e passageiros, além da instalação de equipamentos hidráulicos, como torneiras e descargas, bem como a construção de sistemas de captação de água da chuva.

Descarte Hídrico

Os aeroportos que têm o sistema de esgoto interligados à rede pública, possuem conta mensal referente ao volume lançado na rede e são submetidos ao tratamento do sistema municipal. Além disso, a organização não realiza descarte de água direto em água superficial ou subterrânea.

Visão Geral da Captação, Abastecimento e Consumo de Água

A empresa utiliza três formas de abastecimento de água, cuja captação foi descrita nos itens acima e resumidas abaixo:

Unidades/Aeroportos	Formas de captação e abastecimento de água		
	Rede Pública	Poços Profundos	Cisterna/Águas pluviais
Jundiaí	SIM	NÃO	SIM
Sorocaba	SIM	NÃO	NÃO
Campinas	SIM	NÃO	NÃO
Ribeirão Preto	SIM	SIM	NÃO

O consumo total e detalhado da água pelas unidades relacionadas está resumido na tabela abaixo:

Unidades/Aeroportos	Consumo de Água 2022 (m³/ano)		
	Rede Pública	Poços Profundos	Cisterna/A
Jundiaí	1009	NÃO	7,2 (*)
Sorocaba	898	NÃO	NÃO
Campinas	363	NÃO	NÃO
Ribeirão Preto	27065	130	NÃO

(*) Valor Estimado

O gerenciamento desse consumo é feito pela empresa, utilizando processo interno que disponibiliza as informações para a verificação dos gerentes, que analisam e identificam eventuais desvios e suas causas.

Energia

GRI 302-1 a 5

Características do Consumo de Energia da Empresa

Todos os Aeroportos da Rede Voa são abastecidos pela rede pública municipal de energia e, com base nas informações de consumo, nota-se que quase a totalidade da energia utilizada em nossas unidades é a energia elétrica, sendo esta a base de nossa matriz energética.

O gerenciamento do consumo é feito pela empresa, utilizando processo interno que disponibiliza as informações para a verificação dos gerentes, que identificam e analisam eventuais desvios nos valores.

Como medida de controle, o consumo mensal é dividido pelo número de funcionários do aeroporto, considerando que o mesmo não opera aviação regular.

Unidades/Aeroportos	Consumo de Energia Elétrica 2022* (KWh)
	Rede Pública
Jundiaí	176.451
Sorocaba	286.613
Campinas	59.959
Ribeirão Preto	1.504.269

(*) Consumo total no ano de 2022

Os aeroportos também contam, cada um deles, com geradores de energia próprios movidos a diesel, que devem e são utilizados em casos de falta de fornecimento pela concessionária. Cada gerador foi criado para abastecer aeroportos de acordo com o seu tamanho, número de movimentos e dispositivos elétricos. Dessa forma, cada aeroporto tem sua média de consumo de diesel, entretanto, esses dados não são consolidados.

Consumo de Energia Fora da Organização

A Rede Voa age junto aos seus fornecedores e às empresas que utilizam suas unidades aeroportuárias de forma individualizada, iniciando a oferta de vantagens contratuais/operacionais no intuito de valorizar o uso racional da energia, principalmente no controle do consumo de combustíveis, estimulando as fontes renováveis. A Rede utiliza alguns veículos para apoio ao transporte e logística da empresa, o controle da utilização e consumo de combustível desses veículos é realizado pelos gestores da área.

Intensidade Energética

Estabelecemos recentemente e estamos em processo de implantação de indicador de consumo energético, que servirá de base principal para o controle da eficiência energética da organização. A métrica a ser utilizada se baseará em KWh/Receita Bruta.

Gerenciamento do Consumo de Energia

No período do relato, a Rede Voa promoveu e executou ações de controle e redução do consumo de energia em suas unidades, tais como:

- 1) Substituição de lâmpadas de vapor de sódio por lâmpadas e refletores LED;
- 2) Substituição de refletores de iluminação externa;
- 3) Recuperação dos sistemas de bombas, readequação do sistema de troca de calor, recomposição do sistema elétrico e outras ações.
- 4) Instalação de 42 postes de iluminação pública led com alimentação solar na via de acesso aos hangares – Jundiaí.
- 5) Modernização dos sistemas de refrigeração (ar condicionado) de alguns aeroportos, ex.: Jundiaí.

A Rede Voa está realizando estudo de viabilidade para a implantação de usinas solares em alguns de seus aeroportos. Os estudos preliminares do projeto tiveram início em meados de 2022, com previsão para sua conclusão e início da operação das usinas em

2025. Outro estudo de viabilidade em andamento promove a entrada da empresa no mercado livre de energia.

O atual estágio do processo de gerenciamento do consumo de energia da Rede ainda não permite a apresentação de informações sobre reduções nos requisitos energéticos e de consumo geral de energia. No entanto, possuímos um processo de controle nas unidades e várias ações já descritas que visam a racionalização e diminuição da utilização.

Além disso, a Rede Voa deu início ao projeto de *home office*, em que os colaboradores com cargos administrativos, que não atuam diretamente na operação dos aeroportos, terão a possibilidade de trabalhar remotamente em alguns dias da semana, diminuindo o consumo de energia diário da empresa.

Efluentes

GRI 303-2

Descarte dos Efluentes

A maioria dos aeroportos da Voa é interligada à rede pública de esgoto dos municípios em que se encontram; dentre eles os de Ribeirão Preto, Jundiaí e Sorocaba. Alguns aeroportos contam com sistema de fossas sépticas, adequadas às normas vigentes.

Além disso, alguns aeroportos possuem "cloacas", que são como fossas negras destinadas a receber os dejetos das aeronaves, presentes na aviação comercial.

A Empresa segue as diretrizes e padrões estabelecidos em relação ao descarte de efluentes líquidos nos aeroportos, tendo como principal referência a Resolução CONAMA Nº 430.

Essa norma estabelece as condições e padrões de lançamento de efluentes líquidos nos corpos de água do Brasil, determina os limites máximos permitidos para diversos parâmetros, como pH, temperatura, demanda bioquímica de oxigênio (DBO), entre outros. Além disso, a norma também define os procedimentos para tratamento dos efluentes antes do seu descarte.

Para fazer frente às exigências legais de proteção ao meio ambiente, trabalhamos para aprimorar os nossos processos, visando reduzir ainda mais seus impactos ambientais.

Emissões

GRI 305-1 a 7

Gases do Efeito Estufa (GEE) – Políticas, Ações e Monitoramento

Faz parte da Política Ambiental da nossa empresa a necessidade de "monitorar e reduzir as emissões de gases de efeito estufa (GEE), empreendendo ações preventivas de resiliência em decorrência das mudanças climáticas".

Realizamos ações que visam manter a aderência e respeito ao tema, como a parceria com a distribuidora AirBP, que participa do programa de neutralização das emissões de carbono relacionadas ao uso do combustível nos Aeroportos de Jundiaí e Campinas Campo dos Amarais.

A Rede Voa adquiriu uma unidade de *Ground Power Unit* ou GPU (equipamento móvel terrestre que serve para fornecer energia aos aviões) para o Aeroporto de Jundiaí e outra para Campinas Campo dos Amarais.

Além disso, a empresa também estuda realizar a substituição dos gases refrigerantes dos aparelhos de ar condicionado por opções com GWP menor.

Apesar das ações já realizadas e em andamento, a organização reconhece a necessidade em aprimorar o controle dos quantitativos e inventário de GEE nos seus aeroportos, para garantir uma gestão eficiente e transparente das emissões.

Ruído Aeronáutico

A Rede Voa mantém constante vigilância sobre a qualidade de sua operação e aderência à legislação ambiental e aeronáutica, sobretudo ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil 161. A empresa divulga regularmente através de relatórios e em seu site, as informações sobre o Gerenciamento do Ruído Aeronáutico em seus aeroportos.

Os relatórios descrevem inicialmente a localização dos aeroportos e as características de sua operação, em seguida apresenta o PZR – Plano de Zoneamento Aeronáutico de cada unidade, trata-se de documento elaborado a partir do estudo das curvas isofônicas que representam geograficamente a área de impacto do ruído das aeronaves.

O documento informa as ações de gerenciamento junto aos entes públicos e privados, realizadas em conjunto com a “comissão de gerenciamento de ruído aeronáutico” e coordenadas pelo departamento de infraestrutura e operações da Rede Voa. As ações visam a convergência entre as operações dos aeroportos e as atividades da população vizinha ao sítio aeroportuário, permitindo o crescimento e expansão do aeroporto sem prejuízo ao bem-estar da população.

Resíduos

GRI 306-1 a 5

Geração de Resíduos e Análise de Impactos

Um empreendimento aeroportuário é capaz de gerar diversos tipos de resíduos sólidos (Classe I - Perigosos, Classe II - Não Perigosos) em razão das diferentes atividades que são inerentes à operação de cada aeroporto (administração, lanchonetes, companhias aéreas, hangares, manutenção de aeronaves, abastecimento e outros).

Com relação aos impactos, com exceção de Ribeirão Preto, onde existe tratamento prévio, os demais aeroportos da Rede Voa destinam todos os resíduos gerados nas suas estruturas (terminal de passageiros, prédio administrativo, torre de controle e seção de combate a incêndio) aos aterros sanitários municipais, não existindo um gerenciamento e/ou segregação desses resíduos, contribuindo, de certa forma, com a diminuição da vida útil dos aterros.

É importante ressaltar que, apesar de não existir um gerenciamento prévio desses resíduos, trata-se em sua grande maioria de rejeitos orgânicos e recicláveis, não existindo geração de resíduos perigosos, tais como lâmpadas, pilhas e baterias.

Quando expandimos a análise de impactos para os concessionários, os quatro aeroportos foco dessa primeira fase do trabalho, possuem hangares que realizam manutenção em aeronaves, bem como postos de abastecimento de aeronaves, atividades essas classificadas como potencialmente poluidoras e que geram resíduos de natureza perigosa. Embora contratualmente o gerenciamento desses resíduos seja de inteira responsabilidade dos geradores, essas empresas são alvo de fiscalização permanente por parte do corpo técnico da Rede Voa e do órgão ambiental, CETESB.

Processo de Gerenciamento de Resíduos

Atualmente, a Rede Voa possui algumas ações que visam reduzir a geração de resíduos sólidos, tais como conscientização sobre a impressão desnecessária de documentos e a utilização de software em de processo de compras e pedidos de serviços, além de programa para a realização de assinatura digital de contratos e demais documentos. Além disso, a empresa fez a aquisição de garrafas e canecas para todos os seus funcionários, com o objetivo de cessar o uso de descartáveis.

Como já comentado, apenas o Aeroporto de Ribeirão Preto possui um Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos - PGRS. O programa teve início em 2015, com a construção da central de armazenamento de resíduos sólidos e a contratação da empresa Reusa, que atua no aeroporto desde então. Conforme estabelecido no PGRS, a empresa Reusa realiza todas as etapas do gerenciamento, desde fornecimento de sacos de lixo, coleta, segregação e destinação final de todos os resíduos gerados no aeroporto, além da conservação dos locais de acondicionamento e dos coletores.

O monitoramento da atividade de gerenciamento de resíduos é realizado diariamente, durante a operação do aeroporto, além de termos acesso a um relatório mensal, elaborado pela Reusa, onde são detalhadas as quantidades de resíduo de cada gerador, bem como um comparativo com os demais períodos. Como anexo a esses relatórios, também são enviados os Manifestos de Transporte de Resíduos - MTR e os Certificados de Destinação Final - CDF de cada tipo de resíduo.

Coleta e Destinação dos Resíduos

Cada tipo de resíduo deve ter uma destinação específica, de acordo com as normas vigentes, sendo:

- a) Grupo A e B são levados a empresas especializadas para o tratamento desses resíduos;
- b) Grupo D - ORGÂNICOS, destinado a uma empresa de compostagem;
- c) Grupo D - REJEITOS, destinado ao aterro sanitário licenciado;
- d) Grupo D - RECICLÁVEIS, separados por tipologia e vendidos para empresas de reciclagem.

O Aeroporto de Campinas Campo dos Amarais possui um contrato de coleta de resíduos com a empresa Corpus Saneamento, que destina todos eles ao aterro sanitário do Município, mas não tem um gerenciamento completo. Nos demais aeroportos, exceto Ribeirão Preto, a coleta é realizada pelo serviço municipal.

A empresa Reusa realiza todas as etapas do gerenciamento dos resíduos gerados no aeroporto de Ribeirão Preto. Dentre as atividades por ela realizada, estão a segregação e pesagem diária dos resíduos coletados, consequentemente, o aeroporto possui um banco de dados onde são detalhadas as quantidades de cada tipo de resíduo gerado durante o ano.

Todos os resíduos gerados nos aeroportos são destinados.

Volumetria dos Resíduos Gerados e Destinados

Como apenas o Aeroporto de Ribeirão Preto possui o gerenciamento completo dos resíduos, apenas ele tem informações sobre a quantidade gerada e destinada, conforme segue:

- Quantidade total de resíduos gerados/destinados: 31.628,75 kg;
- Grupo A: Rejeito dos banheiros das aeronaves (521,57 kg), são destinados para a autoclavagem;
- Grupo B: Pilhas, baterias e lâmpadas sem vapor de mercúrio (130 un), são destinadas para o coprocessamento, que consiste na queima de resíduos sólidos industriais que seriam descartados em aterros sanitários e a fabricação de itens que requerem altas temperaturas em seus processos produtivos.
- Grupo D - ORGÂNICOS + REJEITOS (13.563,70 kg) de abril a agosto esses resíduos foram destinados ao aterro sanitário privado em Guataparã;
- Grupo D - ORGÂNICOS (959,40 kg) a partir de setembro de 2022 esses resíduos foram destinados a compostagem;
- Grupo D - REJEITOS (9.681,80 kg) continuam sendo destinados ao aterro sanitário privado em Guataparã;
- Grupo D - RECICLÁVEIS (902,30 kg) de abril a agosto esses resíduos foram destinados a cooperativas de reciclagem do município de Ribeirão Preto. A partir de setembro, os recicláveis começaram a ser vendidos a empresas de reciclagem.

Materiais

GRI 301-1 a 3

A Rede Voa é uma concessionária de serviços aeroportuários e não utiliza, de forma significativa, materiais (matérias-primas) na execução e controle de seus processos e principais serviços.

A existência de pouca ou nenhuma utilização de material físico nas operações, pode ser aplicada e demonstrada em uma variedade de serviços aeroportuários prestados: como

hangaragem, check-in, controle de embarque, segurança, atendimento ao passageiro, transporte de bagagens, entre outros.

Para depender cada vez menos dos materiais físicos, a Rede Voa se utiliza da tecnologia, como sistemas informatizados e eletrônicos para a execução e controle da operação de seus serviços. Essa abordagem de operação traz várias vantagens, reduzindo o consumo de matérias-primas e a geração de resíduos e facilitando a operação e o atendimento ao cliente, permitindo processos mais eficientes e menos burocráticos.

No entanto, é importante observar que, embora a Rede Voa não utilize materiais físicos, ainda depende de recursos como energia elétrica, água, combustíveis, equipamentos eletrônicos e infraestrutura física para operar seus serviços.

Fornecedores

GRI 308-1 e 2

A Rede Voa ainda não possui critérios ambientais para selecionar prestadores de serviço. Mesmo assim, a empresa não identificou impactos ambientais negativos causados pela cadeia de fornecedores, mas mantemos vínculos contratuais com diversas empresas cujas atividades são potencialmente poluidoras, tais como o parque de abastecimento de combustíveis de aeronaves que podem causar impactos ao meio ambiente na ausência de uma gestão consciente.

A seguir, informamos nossos registros contratuais referentes ao tema:

- Aeroporto de Campinas Campo dos Amarais: dentre os 65 contratos de terceiros, 5 são de atividades potencialmente poluidoras;
- Aeroporto de Jundiaí: dentre os 62 contratos vigentes, 9 são de atividades potencialmente poluidoras;
- Aeroporto de Sorocaba: dos 31 contratos vigentes, 8 são firmados com hangares que realizam atividades potencialmente poluidoras;
- Aeroporto de Ribeirão Preto: dos 62 contratos, apenas 5 empresas realizam atividades potencialmente poluidoras.

Nós, da REDE VOA, possuímos forte comprometimento em fomentar o desenvolvimento das capacidades dos indivíduos, sejam nossos colaboradores ou não. Para viabilizar esse valor compartilhado, buscamos fortalecer as potencialidades locais, promovendo o bem-estar das pessoas em suas comunidades e nos propomos a ser um vetor do desenvolvimento socioeconômico.

Nossa companhia tem uma visão macro de ser uma empresa participativa, tendo o capital humano como diferencial estratégico para obtenção de resultados, por isso valoriza e desenvolve os talentos, por meio de incentivos desenvolvidos em programas disponibilizados aos funcionários que visam ampliar seus conhecimentos e melhorar a experiência do colaborador, estimulando os talentos individuais e incentivando o empoderamento da liderança.

Entendemos que a comunicação com os stakeholders é fundamental para manter o engajamento e a transparência, sendo realizada na Companhia reuniões com colaboradores, *feedbacks* individuais e Comunicados Internos visando promover a interação de toda a equipe.

Além disso, proporcionamos a todos um serviço para o recebimento e atendimento de relatos e denúncias anônimos sobre irregularidades potenciais observados dentro da empresa.

Atualmente praticamos uma política de contratação de novos fornecedores que não estabelece critérios específicos ou processos de devida diligência para impactos sociais, atendendo apenas aos critérios estabelecidos em legislação brasileira no que se refere aos temas voltados para Trabalho Infantil, bem como para Trabalho Forçado ou Análogo ao Escravo que promove a mitigação de impactos no estágio de elaboração dos contratos, como também mediante a colaboração contínua com os fornecedores.

Estamos em concordância com a Legislação Trabalhista, bem como com o Estatuto da Criança e do Adolescente – ECA e promovemos a *due diligence*, visando se certificar sobre o tema.

Nunca tivemos qualquer tipo de relato no que se refere ao tema envolvendo nossos *stakeholders*.

Diversidade e Igualdade de Oportunidades

GRI 202-1; 405-1 e 2; 406-1

A empresa valoriza a diversidade como um elemento essencial para a construção de uma organização inclusiva e de sucesso. A diversidade nos órgãos de governança e entre os colaboradores nos traz perspectivas únicas, impulsionando a inovação e promovendo um ambiente de trabalho dinâmico e enriquecedor. De uma forma geral, a empresa possui um equilíbrio em relação a distribuição de gêneros nos diversos níveis da administração, não havendo qualquer tipo de distinção.

Implementamos políticas e práticas para incentivar a participação e a representação equitativa de diversas perspectivas nos comitês e estruturas de tomada de decisão e há o comprometimento em promover a diversidade em todas as etapas do ciclo de emprego, desde o recrutamento até o desenvolvimento e a progressão na carreira, buscando garantir que os processos sejam justos, transparentes e livres de qualquer forma de discriminação.

Possuímos uma política de cargos e salários que propicia a igualdade de remuneração entre gêneros, sendo um importante fator de retenção de empregados qualificados e baixo turnover.

Os processos de remuneração são baseados em critérios objetivos, como experiência, habilidades, desempenho e responsabilidades do cargo. Para monitorar a equidade salarial, são coletados dados sobre a remuneração de homens e mulheres em toda a empresa, garantindo que os dados sejam anônimos e tratados com confidencialidade.

Não tivemos nenhum caso reportado de discriminação com base em raça, cor, sexo, religião, opinião política, ascendência nacional ou origem social ou outras formas relevantes de discriminação envolvendo stakeholders internos e/ou externos em todas as atividades da empresa no período de relato.

Responsabilidade Social

GRI 413-1 e 2; 414-2

Valorizamos o envolvimento com as comunidades locais onde operamos e reconhecemos a importância de agir de forma responsável e sustentável em relação a elas. Implementamos iniciativas para promover o engajamento, realizar avaliações de impacto e desenvolver projetos voltados para o desenvolvimento das comunidades locais.

O nosso compromisso nesse eixo de atuação é aproximar as pessoas, interagir com elas, em dinâmicas de bem viver e de plena interação de cidadania.

Temos por objetivo contribuir para o desenvolvimento sustentável das comunidades locais onde operamos, melhorando a qualidade de vida, promovendo a inclusão social e fortalecendo as economias locais. Tais ações buscam criar um impacto positivo e duradouro nas comunidades.

Como exemplo de ações, não há alegria maior do que fazer a ponte entre a empresa e projetos bem-sucedidos como o “Nadando em Frente”, da Região de Ribeirão Preto. Apoiamos essa parceria com o município, que oferece 20 bolsas de natação a jovens que moram perto do aeroporto e o resultado promissor de como o esporte pode alavancar a vida destas crianças. Nós, da Rede Voa, temos muito orgulho em poder contribuir com a sociedade e auxiliamos no fornecimento gratuito às crianças de óculos, touca, sunga, maiô e camiseta, bem como os materiais de apoio nas aulas e o atendimento de professores e estagiários treinados e preparados para ensinar a natação para as crianças em condições de vulnerabilidade social.



Projeto “Nadando em Frente”, em Ribeirão Preto

Em Jundiáí, promovemos o auxílio para a Associação ALMATER, que atende 100 crianças e adolescentes em situação de vulnerabilidade social, no Jardim São Camilo. A parceria apoia na alimentação, produtos de higiene e limpeza para a Associação. Além disso, a Rede Voa apoia atividades extracurriculares, como passeios e atividades de ensino.

Diante da natureza do negócio, os impactos negativos estão relacionados, em sua grande maioria, com o aumento de ruído em função das atividades com aeronaves, bem como com o impacto gerado na construção de novos empreendimentos.

Reconhecemos que as operações podem gerar impactos negativos significativos nas comunidades locais e estamos comprometidos em identificar, avaliar e mitigar de forma responsável e transparente.

São realizadas avaliações de impacto social, econômico e ambiental para compreender o alcance e a natureza dos efeitos adversos de nossas operações sobre as comunidades locais. Essas avaliações ajudam a identificar os possíveis impactos negativos significativos e potenciais, bem como a compreender suas causas subjacentes.

Da mesma forma, implementamos planos de gestão de impacto que visam minimizar ou eliminar os efeitos adversos sobre as comunidades locais. Esses planos incluem medidas preventivas, mitigadoras e de compensação, com o objetivo de proteger os interesses e o bem-estar de todos.

Nosso objetivo é estabelecer relações de confiança e parceria com as comunidades locais, a fim de construir um futuro sustentável e mutuamente benéfico para todos os envolvidos.

Da mesma forma, buscamos melhorias, por intermédio de compliance, em todos os processos de aquisição, podendo incluir mudanças nas práticas de compra da

organização, ajuste de expectativas de desempenho, treinamento, capacitação e mudanças em processos que visem a mitigação de impactos sociais ou riscos negativos que comprometam o desempenho organizacional.

Não possuímos mecanismos formais para mensuração deste impacto, porém, não registramos casos significativos de impactos sociais negativos em nossa cadeia de fornecedores, por ocasião das revisões contratuais realizadas ou por intermédio de mecanismos de queixas.

Colaborador

GRI 401-1 e 2; 403-1 e 2

Acreditamos que a melhor forma de desenvolver as pessoas é oferecer-lhes oportunidades, para que cada um possa identificar o seu melhor caminho.

Monitoramos regularmente os indicadores de emprego, com baixas taxas de rotatividade e mantendo a satisfação dos funcionários, avaliando o desempenho e identificando áreas de melhoria. Estamos sempre comprometidos em manter um diálogo aberto com os colaboradores e promovendo a participação ativa dos funcionários nas decisões que afetam seu trabalho e bem-estar.

Além dos salários compatíveis e programas de incentivos, fornece uma variedade de benefícios aos colaboradores garantindo equidade interna, competitividade em relação ao mercado, para o colaborador e de sua família, em termos econômicos e sociais, bem como o fornecimento dos seguintes benefícios: seguro de vida que contempla em sua apólice auxílio funeral, auxílio invalidez e deficiência, convênio médico e odontológico, vale transporte, além de vale-refeição.

Acreditamos que esses benefícios e programas refletem o compromisso em cuidar e investir em nossos funcionários, visando seu bem-estar, desenvolvimento pessoal e profissional. A intenção é continuar a avaliar e aprimorar os benefícios com base no feedback dos colaboradores e nas melhores práticas do mercado, para garantir um ambiente de trabalho saudável e motivador.

Na empresa reconhecemos a importância da transparência e comunicação eficaz com as partes interessadas, especialmente quando se trata de mudanças operacionais significativas que possam afetá-las. Buscamos fornecer um aviso prévio adequado sobre essas mudanças, permitindo que as partes interessadas tenham tempo suficiente para se preparar e responder de maneira apropriada.

Há um esforço para fornecer um prazo mínimo de aviso razoável antes de implementar mudanças operacionais significativas. O prazo pode variar dependendo da natureza e escala da mudança, bem como dos requisitos legais e regulatórios aplicáveis, sendo o nosso objetivo equilibrar a necessidade de implementar mudanças eficientemente com a importância de fornecer um aviso adequado e tempo para que as partes interessadas se ajustem e tomem as medidas necessárias.

De praxe e de forma genérica, utilizamos o prazo mínimo de 04 (quatro) semanas para transferências de sede, estando contido em contrato, bem como se dispõe desse mesmo prazo para as escalas de trabalho em outras sedes.

Além disso, possuímos um sistema de gerenciamento da saúde e segurança dos aeroportos da Rede Voa, seguindo normas e diretrizes da legislação brasileira, além de contar com profissionais qualificados, sendo eles: médico do trabalho e equipe de enfermagem (assuntos relacionados à saúde ocupacional), engenheiros e técnicos em segurança do trabalho (responsáveis por inspeções, laudos técnicos, programas e planos de prevenção), sendo que todos os colaboradores são abrangidos pela gestão de saúde e segurança.

Todos aeroportos são gerenciados através da plataforma SOC – Software Integrado de Gestão Ocupacional, que está de acordo com as Normas Regulamentadoras NR-7, NR-6, NR-17, além e-social.

Consideramos como elementos essenciais da gestão de segurança ocupacional a identificação de periculosidade, avaliação de riscos e investigação de incidentes. Temos o compromisso de garantir um ambiente de trabalho seguro e saudável para todos os funcionários, fornecedores e outras partes interessadas.

Para identificar periculosidades, realizamos análises detalhadas das atividades, processos e operações realizadas em nossas instalações. Avaliamos os potenciais riscos à saúde e segurança dos envolvidos, identificando medidas preventivas e de mitigação apropriadas.

Utilizamos métodos como a análise de riscos, inspeções regulares e consultas com especialistas para garantir uma visão abrangente dos perigos existentes e potenciais.

Anualmente todos os locais de trabalho são avaliados através de empresa qualificada afim de prevenir, minimizar e/ou eliminar riscos.

Atividades diversas de manutenção das áreas verdes, manutenção predial e elétrica, além de atividades de limpeza e operação aeroportuária podem resultar em acidentes graves e até fatais. Por isso, possuímos controles e procedimentos de segurança que devem ser seguidos tanto pelos profissionais próprios, quanto pelos terceiros que prestam serviços nas unidades.

O mapeamento dos riscos ocupacionais, que são desenvolvidos através Programas de Gerenciamento de Riscos (PGR), permitem priorizar ações e implementar medidas de controle adequadas para reduzir os riscos a níveis aceitáveis. O programa passa a fazer parte da estrutura para Gerenciamento de Riscos Ocupacionais (GRO), que passou ser obrigatório em 2022, considerando, entre outros aspectos, ambiente e regime de trabalho. Caso ocorra algum incidente, são realizadas investigações detalhadas para identificar suas causas raiz e aprender com essas experiências. Essas investigações são conduzidas por uma equipe especializada, que analisa os dados, entrevista testemunhas e examina evidências relevantes. Com base nessas investigações, implementa-se medidas corretivas e preventivas para evitar que incidentes semelhantes ocorram no futuro.

Promove-se uma cultura de segurança em toda a organização, incentivando a participação ativa de todos os colaboradores na identificação de periculosidades, na avaliação de riscos e na notificação de incidentes.

Em dezembro de 2020, a empresa divulgou a 1ª edição do Código de Conduta Ética e um canal para denúncia, constantemente há campanhas para estimular os colaboradores a relatar situações relacionadas ao descumprimento das regras de segurança da Rede Voa, mantendo o sigilo quanto à identificação do funcionário, evitando represálias. Ressaltando que qualquer indício de represália é passível de investigação.

Saúde e Segurança do Trabalho

GRI 403-3 e 4 e 6 a 10; 410-1

A saúde e o bem-estar de nossos funcionários são prioridades fundamentais para a empresa. É reconhecida a importância de fornecer serviços de saúde do trabalho abrangentes para garantir um ambiente de trabalho seguro e saudável. Investimos em programas e recursos que visam promover a saúde, prevenir doenças ocupacionais e garantir o apoio necessário em questões relacionadas à saúde ocupacional.

A realização das avaliações do Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional - PCMSO tem por objetivo prevenir, detectar precocemente, monitorar e controlar possíveis danos à saúde do trabalhador. Todos os registros ocupacionais são armazenados em um sistema de gestão de dados de saúde e segurança, um prontuário de medicina do trabalho que atende ao eSocial e a requisitos da LGPD. Todos os colaboradores são convocados para realização desses exames ocupacionais dentro de sua jornada de trabalho, sendo a sua periodicidade estabelecida conforme risco mapeado da função.

Estabelecemos mecanismos e canais de comunicação para garantir que os colaboradores tenham voz ativa e sejam ouvidos em questões relacionadas à saúde e segurança ocupacional. Buscamos garantir que os trabalhadores tenham acesso a informações claras sobre os riscos ocupacionais, medidas preventivas, procedimentos de emergência e direitos relacionados à saúde e segurança do trabalho, disponibilizando treinamentos regulares sobre questões de segurança operacional, adotando práticas seguras e procedimentos que visam prevenir incidentes.

Além disso, fornecemos aos trabalhadores acesso a informações atualizadas sobre as políticas, procedimentos e práticas relacionadas à saúde e segurança do trabalho, por intermédio de diferentes meios de comunicação, como comunicados internos, murais, boletins informativos e treinamentos em saúde e segurança, para garantir que as informações sejam amplamente divulgadas.

Pelo número de colaboradores não há obrigatoriedade prevista em legislação brasileira de se instalar uma Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA).

O acesso dos colaboradores a serviço médico é através plano de saúde co-participativo opcional da AMIL.

Além disso, instaurado no mês de março de 2023, como mais uma forma de incentivo à saúde e ao estilo de vida cada vez melhor, contamos com um programa de Bem-Estar, denominado GYM PASS, para o colaborador e seus dependentes, onde é incentivada a prática de atividade física, como também com a plataforma de psicoterapia on-line que visa promover acompanhamento psicológico.

Na empresa trabalhamos em estreita colaboração com os fornecedores, parceiros e contratados para garantir que eles cumpram todos os requisitos de segurança, seguindo padrões estabelecidos na Norma Regulamentadora 6 (NR-6) que trata sobre o uso de Equipamento de Proteção Individual – EPI.

Além disso, oferecemos treinamentos in loco, com foco na operação e instruções de manejo de fauna mitigando assim os riscos inerentes da atividade.

Foi implementado um sistema de gestão de SST baseado em padrões reconhecidos que nos auxilia a estabelecer políticas, procedimentos e controles adequados para garantir a segurança e a saúde dos trabalhadores e que abrange todos os aspectos, incluindo identificação de perigos, avaliação de riscos, implementação de medidas de controle, treinamento dos trabalhadores, comunicação eficaz e monitoramento contínuo do desempenho.

Todos os colaboradores são cobertos pelo sistema de gestão de saúde e segurança do trabalho. Os colaboradores de empresas que prestam serviço na Rede Voa são auditados mensalmente, através de documentos comprobatórios, previstos no contrato de fornecedores.

Durante o período do relato, não tivemos registro de qualquer acidente de trabalho ou de doença profissional, tanto para colaboradores diretos, bem como envolvendo colaboradores indiretos da empresa.

A legislação pertinente do setor da Aviação Civil, regulamentado pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC prevê a realização de cursos, treinamentos, reciclagens e orientações internas.

Nos contratos vigentes, existem cláusulas sobre responsabilização da empresa contratada sobre capacitação profissional na forma da legislação, podendo esta responder civil e criminalmente pela sua inobservância.

Programa de Capacitação

GRI 403-5 e 404-1 a 3

A capacitação de nossos trabalhadores em saúde e segurança do trabalho é uma prioridade para a empresa. Reconhecemos a importância de fornecer treinamentos e desenvolvimento contínuo para garantir que os colaboradores tenham o conhecimento e as habilidades necessárias para trabalhar com segurança.

É implementado um programa de capacitação que abrange todos os níveis e funções da organização. Esse programa inclui treinamentos iniciais para novos funcionários, treinamentos periódicos de reciclagem e treinamentos específicos para atividades de alto risco.

Os treinamentos oferecidos aos colaboradores em saúde e segurança são realizados de forma on-line na plataforma Teams, salvo particularidades.

Todos os nossos colaboradores passam por capacitação in loco para melhor desempenho das suas atividades.

A implementação da Educação Corporativa teve avanços significativos, focado na capacitação de todos os colaboradores. Temos a proposta de que em março de 2023, seja

investido na plataforma ROK's, que propicia treinamentos na modalidade de Ensino a Distância - EAD. A iniciativa que busca estimular o autodesenvolvimento, a plataforma possui catálogo de cursos e palestras com temas relacionados ao Comportamento, Técnico, Liderança, Ética & Integridade, entre outros.

Na Rede Voa avaliamos regularmente o desempenho dos colaboradores, conforme política interna, auxiliando no desenvolvimento pessoal e individual, contribuindo tanto para a gestão de competências como para o fortalecimento do capital humano da empresa, não propiciando desigualdades no acesso às oportunidades.

Saúde e Segurança do Consumidor

GRI 416-1

Reconhecemos a importância de avaliar e gerenciar os impactos na saúde e segurança causados pela categoria de serviços que oferecemos e para isso adotamos medidas de reforço na segurança na prestação de serviço, através de manutenções preventivas, corretivas e processos de conscientização.

Buscamos entender as preocupações e necessidades dos clientes e usuários, coletando feedback, sempre que possível, e por intermédio dos canais de comunicação com a empresa. Utilizamos as informações para melhorar continuamente a segurança e a qualidade dos serviços, garantindo que atendam aos padrões e regulamentações pertinentes.

Privacidade do Cliente na Proteção de Dados

GRI 418-1

Nós da Rede Voa valorizamos a privacidade e a segurança dos dados dos clientes e estamos empenhados em proteger suas informações pessoais. Reconhecemos que a violação da privacidade e a perda de dados são questões relevantes e levamos todas as reclamações relacionadas a esses incidentes muito a sério.

Como empresa, implementamos medidas de segurança e controles rigorosos para proteger os dados dos clientes contra acesso não autorizado, uso indevido e perda. Mantemos sistemas de segurança e seguimos as melhores práticas para garantir a integridade e a confidencialidade dos dados.

Declaramos que não houve queixas relativas à violação da privacidade e perda de dados de clientes no período do relato.

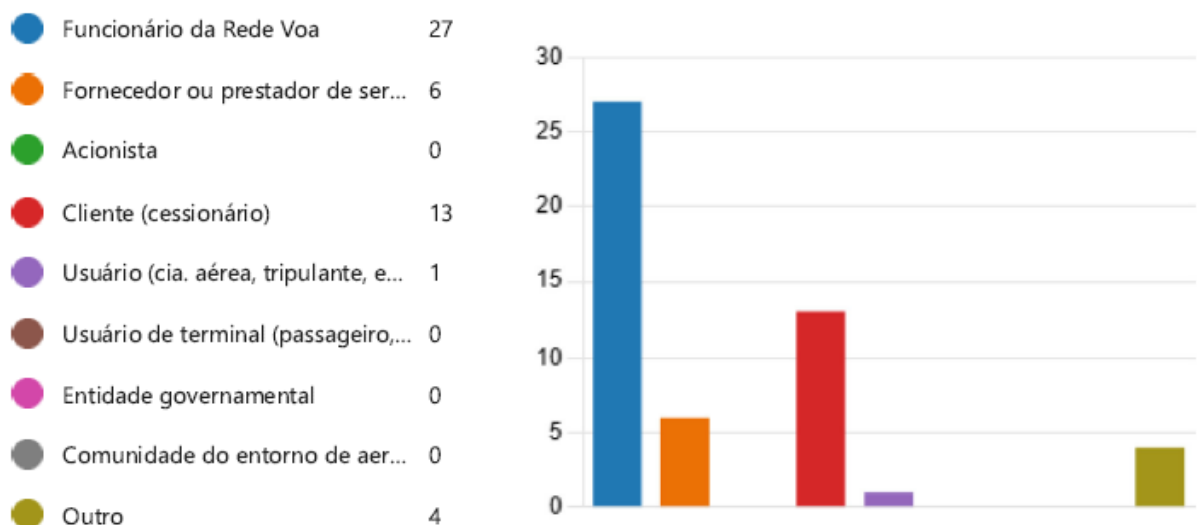
Temas Materiais

GRI 3-1 a 3

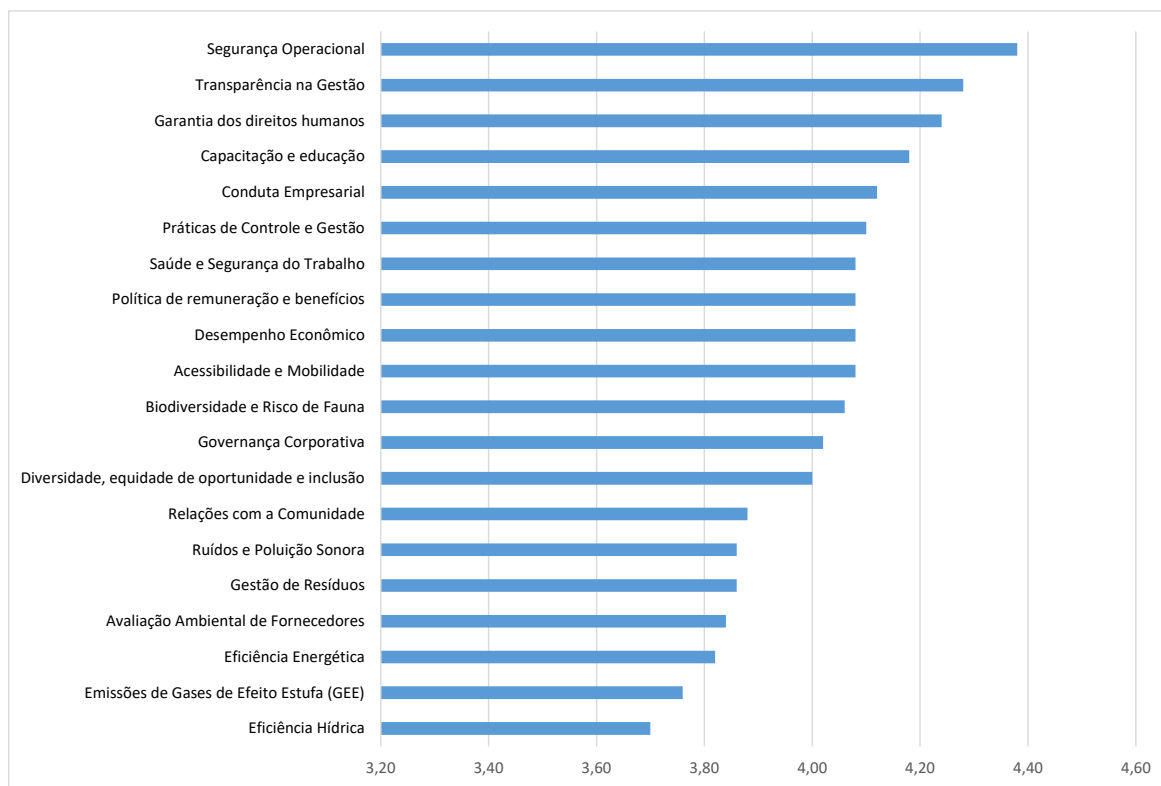
Foi preparado um formulário com a proposição de 20 temas para os quais solicitamos a atribuição do grau de impacto (risco) – escala entre 1 (impacto muito baixo) e 5 (impacto muito alto) – para a Rede Voa, na avaliação particular de cada uma das pessoas, representantes dos *stakeholders*: funcionários da Rede Voa, acionistas, clientes (cessionários), usuários (cia. Aéreas, tripulantes, pessoal de apoio, etc.), usuários dos terminais (passageiros, visitantes, acompanhantes, etc.), fornecedores, entidades governamentais, membros das comunidades do entorno dos aeroportos e outros.

Aspectos Ambientais	Aspectos Sociais	Aspectos de Governança
• Eficiência energética • Eficiência hídrica • Biodiversidade e risco de fauna • Emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) • Ruídos e poluição sonora • Gestão de resíduos • Avaliação ambiental de fornecedores	• Segurança operacional • Acessibilidade e mobilidade • Relações com a comunidade • Diversidade, equidade de oportunidade e inclusão • Saúde e segurança do trabalho • Capacitação e educação • Política de remuneração e benefícios • Garantia dos direitos humanos	• Desempenho econômico • Governança corporativa • Práticas de controle e gestão • Conduta empresarial • Transparência na gestão

Obtivemos um quantitativo de preenchimento relevante para fins estatísticos, com representação significativa dos *stakeholders* na amostra.



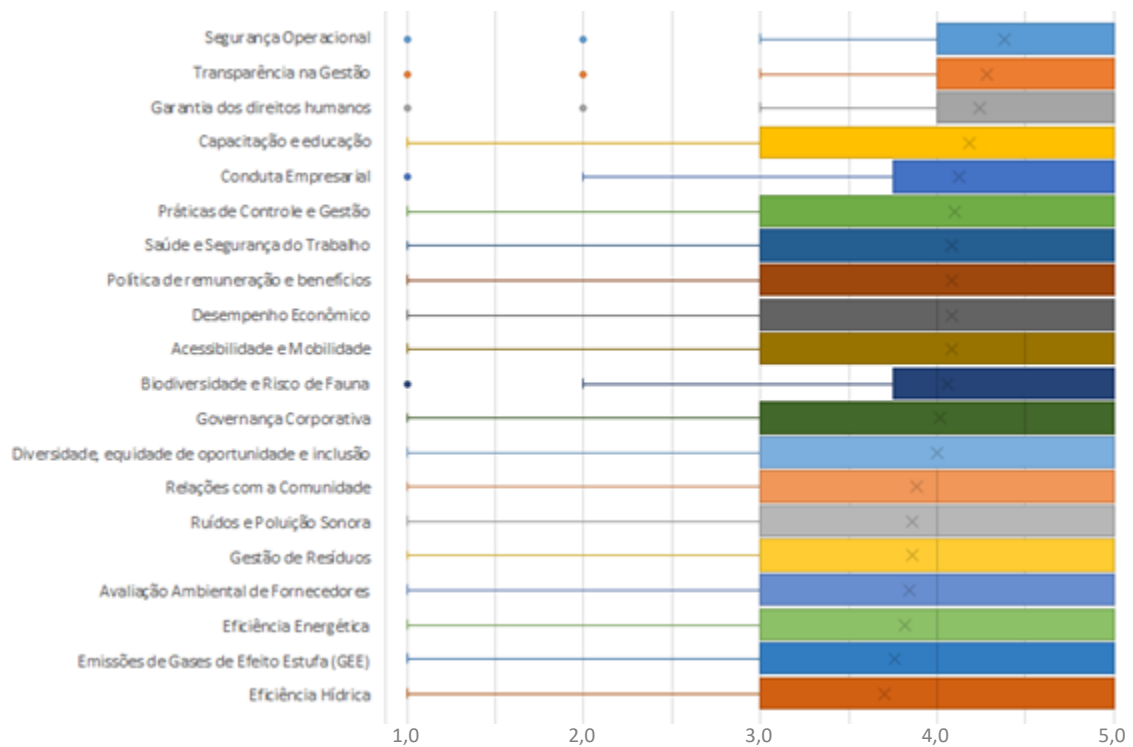
Como resultado da pesquisa, a lista priorizada dos temas materiais foi a seguinte:



Médias de impacto obtidas na pesquisa para cada um dos 20 temas materiais propostos

Na apresentação ordenada dos temas materiais de acordo com as médias de impacto obtidas na pesquisa, verificamos que “Segurança Operacional”, “Transparência na Gestão”, “Garantia dos Direitos Humanos” e “Capacitação e Educação” foram os quatro temas materiais considerados mais impactantes pelos respondentes. Esses temas deverão ser priorizados no planejamento e execução de projetos de melhoria contínua da Rede Voa.

Os temas materiais “Avaliação Ambiental de Fornecedores”, “Eficiência Energética”, “Emissões de Gases do Efeito Estufa (GEE)” e “Eficiência Hídrica” figuraram nas últimas posições, ou seja, foram considerados menos impactantes pelos respondentes.



Dispersão das avaliações de impacto obtidas para cada um dos 20 temas materiais propostos

O "Boxplot" apresentado na figura acima ilustra a dispersão das avaliações ao longo dos impactos de 1 a 5. Pode-se perceber a maior concentração das respostas próximas ao grau 5 no caso do tema "Segurança Operacional", também com maior média, por exemplo, e maior dispersão para "Eficiência Hídrica", tema material com a menor média geral.

Declaração de Uso dos Padrões GRI (Opção *Comprehensive*)

Este relatório de sustentabilidade foi preparado em conformidade com os padrões da *Global Reporting Initiative* (GRI) - opção *Comprehensive*. Confirmamos que todas as Normas GRI Universais e todos os indicadores de desempenho relevantes das Normas GRI Temáticas foram considerados na preparação deste relatório.

Este relatório inclui um Índice de Conteúdo GRI, que fornece referências específicas para cada aspecto relevante reportado, conforme os padrões GRI. O processo de identificação dos aspectos materiais e o envolvimento dos stakeholders foram conduzidos de acordo com os princípios da GRI.

Acreditamos que este relatório apresenta uma visão transparente e abrangente do nosso desempenho em sustentabilidade, refletindo nosso compromisso com a responsabilidade corporativa e o desenvolvimento sustentável.

GRI Standards Use Statement (*Comprehensive Option*)

This sustainability report has been prepared in accordance with the Global Reporting Initiative (GRI) standards - Comprehensive option. We confirm that all GRI Universal Standards and all relevant performance indicators from the GRI Topic Standards have been considered in the preparation of this report.

This report includes a GRI Content Index, which provides specific references for each relevant aspect reported, as per the GRI standards. The process of identifying material aspects and stakeholder engagement has been conducted in accordance with GRI principles.

We believe this report presents a transparent and comprehensive view of our sustainability performance, reflecting our commitment to corporate responsibility and sustainable development.

SUMÁRIO GRI

GRI 1: Fundamentos 2021		Referência (página) ou Resposta direta
1	Aplicar os princípios de relato	Princípios aplicados.
2	Relatar os conteúdos da Norma GRI 2: Conteúdos Gerais 2021	Conteúdo relatado.
3	Definir os temas materiais	Temas Materiais – página 32
4	Relatar os conteúdos da Norma GRI 3: Temas Materiais 2021	
5	Relatar conteúdos das Normas Temáticas da GRI para cada tema material	Não aplicável. Não há Norma Temática para serviços aeroportuários.
6	Apresentar motivos para omissão em conteúdos e requisitos que a organização não puder cumprir	Não aplicável. Não houve omissão de conteúdo no relatório.
7	Publicar um sumário de conteúdo da GRI	Este sumário.
8	Apresentar uma declaração de uso	A Rede Voa relatou em conformidade com as Normas GRI para o período de relato 1º janeiro 2022 a 31 dezembro de 2022.
9	Comunicar a GRI	Será enviado e-mail para reportregistration@globalreporting.org .
GRI 2: Conteúdos Gerais 2021		
A organização e suas práticas de relato		
2-1	Detalhes da organização	Nome Jurídico: VOA SP SPE S.A. e VOA SE SPE S.A. Sede Voa SP: Rua Emílio Antonon, 777 - Chácara Aeroporto - Jundiaí/SP CEP 13212-010 Sede Voa SE: Rua Anísio Ghilardi Vivine, 501 - Chácara Aeroporto - Jundiaí/SP CEP 13212-007 Opera exclusivamente no Brasil, no Estado de São Paulo.
2-2	Entidades incluídas no relato de sustentabilidade da organização	As entidades incluídas neste relato são a VOA SP SPE S.A. (complexos aeroportuários de Rolim Amaro, em Jundiaí, Francisco Amaral, em Campinas-Campo dos Amarais, Gastão Madeira, em Ubatuba, Antônio Ribeiro Nogueira Junior, em Itanhaém e Arthur Siqueira, em Bragança Paulista) e VOA SE SPE S.A. (complexos aeroportuários de Leite Lopes, em Ribeirão Preto, Moussa Nakhil Tobias, em Bauru, Frank Miloye Milenkovich, em Marília, Bertram Luiz Leupolz, em Sorocaba, Bartolomeu Gusmão, em Araraquara, Mário Pereira Lopes, em São Carlos, Tenente Lund Pressoto, em Franca, Edu Chaves, em Guaratinguetá, Alberto Bertelli, em Registro,

		Nelson Garófalo, em São Manuel e Luiz Gonzaga Lutti, em Avaré-Arandu, além da sede administrativa da REDE VOA , em Jundiá. Todos os procedimentos e políticas, inclusive as aplicadas à consolidação financeira, abrangem toda a rede de forma igualitária.
2-3	Período de relato, frequência e ponto de contato	Período dos relatos de sustentabilidade e financeiro: 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2022. Frequência: anual Data de publicação do relato: novembro de 2023 Ponto de contato: Gustavo Mondego (e-mail: mondego@redevoa.com.br).
2-4	Reformulações de informações	Este é o primeiro Relatório, portanto, não há reformulações.
2-5	Verificação externa	Relatório elaborado com apoio de empresa contratada para essa finalidade, DFD Consultoria Empresarial Ltda (CNPJ nº 46.740.161/0001-12), a partir de requisitos do GRI (<i>Global Reporting Initiative</i>) com participação e incentivo da alta administração da empresa.
Atividades e trabalhadores		
2-6	Atividades, cadeia de valor e outras relações de negócios	A Empresa - página 2
2-7	Empregados	
2-8	Trabalhadores que não são empregados	
Governança		
2-9	Estrutura de governança e sua composição	Estrutura de Governança – página 7
2-10	Nomeação e seleção para o mais alto órgão de governança	
2-11	Presidente do mais alto órgão de governança	
2-12	Papel desempenhado pelo mais alto órgão de governança na supervisão da gestão dos impactos	O mais alto nível de governança é o conselho administrativo da Rede Voa, e ele é responsável pelas tomadas de decisão, além disso a gestão é feita através de reunião mensais.
2-13	Delegação de responsabilidade pela gestão de impactos	Existe uma hierarquia formada pelo conselho que é eleito por ata com mandato de dois anos, indicado por cada socio um titular e um suplente, um diretor técnico eleito entre os membros do conselho e um presidente (que faz parte do conselho), 3 superintendentes e abaixo os coordenadores e suas equipes.

2-14	Papel desempenhado pelo mais alto órgão de governança no relato de sustentabilidade	O conselho administrativo da Rede Voa é o responsável pela tomada decisão e isso inclui a parte de sustentabilidade com a avaliação de todas as políticas da empresa. Além disso, temos medidas para a questão da sustentabilidade, como por exemplo: programa de eficiência energética, sistema de aproveitamento da água da chuva e coleta de resíduo de reciclagem
2-15	Conflitos de interesse	Temos uma política de compliance e todo conflito de interesse é gerenciado conforme política e liberação da presidência. Para casos complexos o presidente submete a aprovação do conselho. Temos também um acordo de acionistas para mitigarmos conflitos de interesses até mesmo entre sócios.
2-16	Comunicação de preocupações cruciais	Possuímos canais para que todos os colaboradores possam ter acesso ao mais alto órgão e existe um fluxo de separação do relato e conforme esse fluxo é determinado o responsável em responder o usuário. A superintendência despacha diariamente com a presidência e há reunião do conselho semanalmente para comunicação de possíveis preocupações
2-17	Conhecimento coletivo do mais alto órgão de governança	Avaliação de Desempenho – página 8
2-18	Avaliação do desempenho do mais alto órgão de governança	
2-19	Políticas de remuneração	Política de Remuneração – página 9
2-20	Processo para determinação da remuneração	
2-21	Proporção da remuneração total anual	
Estratégia, políticas e práticas		
2-22	Declaração sobre estratégia de desenvolvimento sustentável	Sobre a Rede Voa – página 2
2-23	Compromissos de política	Toda política é aprovada pela presidência e fica disponível na rede público para acesso de todos os funcionários e algumas políticas principais e procedimentos são informados no momento da integração. E o ocorre uma reciclagem periódica para atualização.
2-24	Incorporação de compromissos de política	Toda política é avaliada e assinada por os envolvidos e existe treinamento com lista de presença. Políticas são feitas conforme análise dos membros envolvidos e com a aprovação da superintendência e presidência e após vistoria técnica da TERRACOM, para questões de alinhamento com a sócia majoritária.

2-25	Processos para reparar impactos negativos	Análise de Impactos e Riscos – página 7
2-26	Mecanismos para aconselhamento e apresentação de preocupações	Através de reuniões mensais com o conselho de despachos diários da superintendência com a presidência
2-27	Conformidade com leis e regulamentos	Compliance – página 9
2-28	Participação em associações	Não há
Engajamento de stakeholders		
2-29	Abordagem para engajamento de stakeholders	Através da nossa Mídia social, site, para obtenção de uma comunicação clara e objetiva. Através do nosso contrato de concessão temos também um engajamento com nosso órgão regulatório. Temos o acordo de acionista uma vez que o acionista também é um stakeholders.
2-30	Acordos de negociação coletiva	Não aplicável. Não há acordos de negociação coletiva com sindicatos.
GRI 3: Temas Materiais 2021		
3-1	Processo de definição de temas materiais	Temas Materiais - página 32
3-2	Lista de temas materiais	
3-3	Gestão dos temas materiais	
Aspectos de Governança		
GRI 201: Desempenho Econômico 2016		
201-1	Valor econômico direto gerado e distribuído	Desempenho Financeiro – página 4
201-2	Implicações financeiras e outros riscos e oportunidades decorrentes de mudanças climáticas	
201-3	Obrigações do plano de benefício definido e outros planos de aposentadoria	Não aplicável
201-4	Apoio financeiro recebido do governo	Temos dois empréstimos na VOA SP pelo BNDS e um empréstimo na VOA SE, porém, os valores não foram liberados durante o período do relato.
GRI 202: Presença no Mercado 2016		
202-1	Proporção entre o salário mais baixo e o salário mínimo local, com discriminação por gênero	Diversidade e Igualdade de Oportunidades – página 24
202-2	Proporção de membros da diretoria contratados na comunidade local	A empresa opera exclusivamente no Estado de São Paulo em 16 aeroportos em cidades de diferentes portes (locais). Devido às características técnicas do serviço aeroportuário prestado, nem sempre é

		possível contratar funcionários na própria cidade. As unidades operacionais importantes são aquelas que possuem movimentação rotineira da aviação comercial de passageiros.
GRI 203: Impactos Econômicos Indiretos 2016		
203-1	Investimentos em infraestrutura e apoio a serviços	De acordo com o contrato da concessão estabelecida pelo Governo do Estado de São Paulo, a Rede Voa deverá investir R\$ 260 milhões nos 16 aeroportos ao longo dos próximos 30 anos.
203-2	Impactos econômicos indiretos significativos	Desempenho Financeiro – página 4
GRI 204: Práticas de Compra 2016		
204-1	Proporção de gastos com fornecedores locais	a- 10% dos serviços e materiais são contratados fora da cidade local dos aeroportos da Rede Voa. E 90% refere-se a compra de materiais e prestação de serviços locais contratados nas cidades sedes dos nossos aeroportos. B- cidade do nosso aeroporto c- todos os 16 aeroportos.
GRI 205: Combate à Corrupção 2016		
205-1	Operações avaliadas quanto a riscos relacionados à corrupção	Em 2022, não foram registradas ocorrências que ensejassem o risco de corrupção. O processo de gestão de riscos deverá ser implementado ainda em 2023.
205-2	Comunicação e capacitação em políticas e procedimentos de combate à corrupção	O Código de Conduta Ética é distribuído individualmente a todos os funcionários e diretores da empresa. Esse código possui um capítulo que trata da "Rejeição à corrupção e ao Favorecimento".
205-3	Casos confirmados de corrupção e medidas tomadas	Em 2022, não foram registradas ocorrências de corrupção.
GRI 206: Concorrência Desleal 2016		
206-1	Ações judiciais por concorrência desleal, práticas de truste e monopólio	Em 2022, não foram registradas ocorrências de concorrência desleal ou violações de leis antitruste e antimonopólio.
GRI 207: Tributos 2019		
207-1	Abordagem tributária	A Rede Voa juntamente com a prefeitura e união federal onde os aeroportos estão alocados, possui regime especial para tributação dos repasses das receitas de prestação de serviço. Toda estratégia fiscal é submetida a presidência e posteriormente ao conselho. Durante este relato o regime tributário é Lucro Real trimestral.
207-2	Governança, controle e gestão de risco fiscal	A Rede Voa possui contrato com uma empresa que regularmente efetua auditoria. Após auditoria e gerado um relatório que é enviado a sócia

		majoritária onde fica o contador responsável da REDE. Temos também obrigação conforme contrato de concessão de disponibilizar nossos balancetes mensalmente para nosso órgão regulatório e também auditoria da socia regularmente. Por se tratar de uma concessão a Rede Voa auxilia a ARTESP, nosso órgão regulatório, em questões enviadas pelo TCU
207-3	Engajamento de stakeholders e gestão de suas preocupações quanto a tributos	A REDEVOA tem uma gestão engajada em evitar passivos de tributos e que alinhado com a contabilidade da empresa fiscaliza para que toda a operação, receitas e obrigações sejam realizadas conforme as leis, seja municipal, estadual ou federal. Possuímos cláusulas contratuais com nossos prestadores referente a tributação além de uma análise minuciosa do cadastro de nossos fornecedores.
207-4	Relato país-a-país	Não aplicável, operação da Rede Voa ocorre apenas no Brasil.
Aspectos Ambientais		
GRI 301: Materiais 2016		
301-1	Materiais utilizados, discriminados por peso ou volume	Materiais – página 22
301-2	Matérias-primas ou materiais reciclados utilizados	
301-3	Produtos e suas embalagens reaproveitados	
GRI 302: Energia 2016		
302-1	Consumo de energia dentro da organização	Energia – página 17
302-2	Consumo de energia fora da organização	
302-3	Intensidade energética	
302-4	Redução do consumo de energia	
302-5	Reduções nos requisitos energéticos de produtos e serviços	
GRI 303: Água e efluentes 2018		
303-1	Interações com a água como um recurso compartilhado	Água – página 15 Efluentes – página 19
303-2	Gestão de impactos relacionados ao descarte de água	
303-3	Captação de Água	
303-4	Descarte de água	

303-5	Consumo de água	
GRI 304: Biodiversidade 2016		
304-1	Unidades operacionais próprias, arrendadas ou geridas dentro ou nas adjacências de áreas de proteção ambiental e áreas de alto valor de biodiversidade situadas fora de áreas de proteção ambiental	Biodiversidade e Meio Ambiente – página 11
304-2	Impactos significativos de atividades, produtos e serviços na biodiversidade	
304-3	Habitats protegidos ou restaurados	
304-4	Espécies incluídas na lista vermelha da IUCN e em listas nacionais de conservação com habitats em áreas afetadas por operações da organização	
GRI 305: Emissões 2016		
305-1	Emissões diretas (Escopo 1) de gases de efeito estufa (GEE)	Emissões – página 19
305-2	Emissões indiretas (Escopo 2) de gases de efeito estufa (GEE) provenientes da aquisição de energia	
305-3	Outras emissões indiretas (Escopo 3) de gases de efeito estufa (GEE)	
305-4	Intensidade de emissões de gases de efeito estufa (GEE)	
305-5	Redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE)	
305-6	Emissões de substâncias que destroem a camada de ozônio (SDO)	
305-7	Emissões de NOX, SOX e outras emissões atmosféricas significativas	
GRI 306: Resíduos 2020		
306-1	Geração de resíduos e impactos significativos relacionados a resíduos	Resíduos – página 20
306-2	Gestão de impactos significativos relacionados a resíduos	
306-3	Resíduos gerados	
306-4	Resíduos não destinados para disposição final	
306-5	Resíduos destinados para disposição final	
GRI 308: Avaliação Ambiental de Fornecedores 2016		
308-1	Novos fornecedores selecionados com base em critérios ambientais	Fornecedores – página 22
308-2	Impactos ambientais negativos da cadeia de fornecedores e medidas tomadas	
Aspectos Sociais		

GRI 401: Emprego 2016		
401-1	Novas contratações e rotatividade de empregados	Colaborador – página 27
401-2	Benefícios oferecidos a empregados em tempo integral que não são oferecidos a empregados temporários ou de período parcial	
401-3	Licença maternidade/paternidade	No período do relato, apenas 02 (duas) colaboradoras engravidaram e obtiveram o direito à licença maternidade, entretanto por se encontrarem em período inicial de gestação, ainda não gozaram de seus direitos no que se refere à licença.
GRI 402: Relações de Trabalho 2016		
402-1	Prazo mínimo de aviso sobre mudanças operacionais	Colaborador – página 27
GRI 403: Saúde e Segurança do Trabalho 2018		
403-1	Sistema de gestão de saúde e segurança do trabalho	Colaborador – página 27
403-2	Identificação de periculosidade, avaliação de riscos e investigação de incidentes	
403-3	Serviços de saúde do trabalho	Saúde e Segurança do Trabalho – página 29
403-4	Participação dos trabalhadores, consulta e comunicação aos trabalhadores referentes a saúde e segurança do trabalho	
403-5	Capacitação de trabalhadores em saúde e segurança do trabalho	Programa de Capacitação – página 30
403-6	Promoção da saúde do trabalhador	Saúde e Segurança do Trabalho – página 29
403-7	Prevenção e mitigação de impactos de saúde e segurança do trabalho diretamente vinculados com relações de negócios	
403-8	Trabalhadores cobertos por um sistema de gestão de saúde e segurança do trabalho	
403-9	Acidentes de trabalho	
403-10	Doenças profissionais	
GRI 404: Capacitação e Educação 2016		
404-1	Média de horas de capacitação por ano, por empregado	Programa de Capacitação – página 30
404-2	Programas para o aperfeiçoamento de competências dos empregados e de assistência para transição de carreira	

404-3	Percentual de empregados que recebem avaliações regulares de desempenho e de desenvolvimento de carreira	
GRI 405: Diversidade e Igualdade de Oportunidades 2016		
405-1	Diversidade em órgãos de governança e empregados	Diversidade e Igualdade de Oportunidades – página 24
405-2	Proporção entre o salário-base e a remuneração recebidos pelas mulheres e aqueles recebidos pelos homens	
GRI 406: Não Discriminação 2016		
406-1	Casos de discriminação e medidas corretivas tomadas	Diversidade e Igualdade de Oportunidades – página 24
GRI 407: Liberdade Sindical e Negociação Coletiva 2016		
407-1	Operações e fornecedores em que o direito à liberdade sindical e à negociação coletiva pode estar em risco	Não houve qualquer tipo de denúncia no que se refere a direitos violados à liberdade sindical e à negociação coletiva durante o período do relato. A empresa respeita os direitos dos colaboradores de exercerem seus direitos, bem como não se beneficia de quaisquer violações e nem contribui para que existam por meio de suas relações de negócios, sendo previsto no contrato de fornecedores a liberdade sindical, bem como livre negociações sindicais.
GRI 408: Trabalho Infantil 2016		
408-1	Operações e fornecedores com risco significativo de casos de trabalho infantil	Social – página 24
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	Social – página 24
GRI 410: Práticas de Segurança 2016		
410-1	Pessoal de segurança capacitado em políticas ou procedimentos de direitos humanos	Saúde e Segurança do Trabalho – página 29
GRI 411: Direitos de Povos Indígenas 2016		
411-1	Casos de violação de direitos de povos indígenas	Não há casos registrados em virtude localização do negócio. A empresa não opera em regiões que povos indígenas residem ou tenham interesses nas proximidades de operações.
GRI 413: Comunidades Locais 2016		
413-1	Operações com engajamento, avaliações de impacto e programas de desenvolvimento voltados à comunidade local	Responsabilidade Social – página 25

413-2	Operações com impactos negativos significativos reais ou potenciais nas comunidades locais	
GRI 414: Avaliação Social de Fornecedores 2016		
414-1	Novos fornecedores selecionados com base em critérios sociais	Social – página 24
414-2	Impactos sociais negativos da cadeia de fornecedores e medidas tomadas	Responsabilidade Social – página 25
GRI 415: Políticas Públicas 2016		
415-1	Contribuições políticas	A Rede Voa não realiza contribuições políticas.
GRI 416: Saúde e Segurança do Consumidor 2016		
416-1	Avaliação dos impactos na saúde e segurança causados por categorias de produtos e serviços	Saúde e Segurança do Consumidor – página 41
416-2	Casos de não conformidade em relação aos impactos na saúde e segurança causados por produtos e serviços	Nenhum caso reportado no período do relato.
GRI 417: Marketing e Rotulagem 2016		
417-1	Requisitos para informações e rotulagem de produtos e serviços	Não aplicável. A Rede Voa é uma empresa de prestação de serviços. Não tivemos nenhum reporte de que a empresa não se utilizou de práticas justas e responsáveis em seus negócios ou em suas relações com os clientes, mantendo a comunicação de forma transparente, sem deixar de comunicar quaisquer impactos econômicos, ambientais e sociais de seus serviços. Da mesma forma, declaramos que não houve casos de não conformidade em relação a comunicação de marketing no período do relato.
417-2	Casos de não conformidade em relação a informações e rotulagem de produtos e serviços	
417-3	Casos de não conformidade em relação a comunicação de marketing	
GRI 418: Privacidade do Cliente 2016		
418-1	Queixas comprovadas relativas a violação da privacidade e perda de dados de clientes	Privacidade do Cliente na Proteção de Dados – página 31

DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

GOVERNANÇA

- Estatuto Social da Concessionária “VOA SP SPE S/A” (04 de julho de 2017)
- Acordo de Acionistas da Concessionária “VOA SP SPE S/A” (24 de julho de 2017)
- Estatuto Social da Concessionária “VOA SE SPE S/A” (19 de novembro de 2021)
- Acordo de Acionistas da Concessionária “VOA SE SPE S/A” (19 de novembro de 2021)
- Política Ambiental

RECURSOS HUMANOS

- Política de Cargos e Salários
- Regimento Interno VOA SP (02/01/2020)
- Controle de Ponto (02/04/2020)
- Procedimento Exames Médicos Ocupacionais
- Código de Conduta Ética

DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURA OPERACIONAL

- Política de Segurança Operacional Rede Voa
- Política do Centro de Controle Operacional da Rede Voa
- POP-008 – Vistoria Operacional (04/11/2019)
- POP-009 – Procedimentos Básicos para o Gerenciamento do Risco da Fauna (11/2019)
- POP-010 – Procedimento de Mapeamento do Sítio Aeroportuário (11/2019)
- POP-011 – Procedimentos Abertura de Chamado CSI (09/2019)
- POP-012 – Atividades do Coordenador do Aeroporto (29/11/2019)
- POP-013 – Procedimentos para Monitoramento e Operação na Faixa de Pista Incluindo Faixa Preparada e Área Protegida (10/2021)
- POP-014 – Procedimento e Definição de Gestão de Crise (09/12/2021)
- POP-016 – Procedimento de Cadastro de Diário de Operação de Prestadores de Serviço (21/12/2021)

DEPARTAMENTO DE COMPRAS

- Fluxograma de Requisição de Materiais de Escritório (25/03/2021)
- Fluxograma de Solicitação de Motoboy (11/03/2021)
- Fluxograma para Reserva da Sala Coworking e Sala de Reunião (11/03/2021)
- Procedimentos de Compras de Materiais e Serviços (24/02/2021)
- Política de Contratação de Prestador de Serviços (30/04/2021)

LEI GERAL DE PROTEÇÃO DE DADOS (LGPD)

- Política de Privacidade (05/10/2020)

JURÍDICO

- Política de Procedimento de Cartas Enviadas e Recebidas (07/12/2021)

FINANCEIRO

- Procedimento Financeiro Contas a Pagar e Contas a Receber (24/02/2021)
- Fluxograma sobre a Rotina de Notas Fiscais (13/04/2021)
- Política de Reembolso de Fundo Fixo (30/03/2021)
- Política de Reembolso de Despesa (16/03/2021)

TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

- POP-016 – Microsoft Teams (13/12/2021)
- Política de Segurança da Tecnologia da Informação (05/11/2018)

FROTA

- Política Utilização de Veículo (02/03/2020)

COMERCIAL

- Procedimento de Padronização de Assinaturas e Marca (16/12/2021)
- Política Comercial dos Aeroportos (07/12/2021)