

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**BRASIL**

**PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL DE FLORIANÓPOLIS**

**(BR-L1444)**

**PERFIL DE PROYECTO**

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Dalve Soria (TSP/CBR), Jefe de Equipo; Luis Uechi (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Alejandro Taddia y Lauramaría Pedraza (INE/TSP); Fernando Orduz (TSP/CBR); Alfonso Salazar (TSP/CHO); José Luis De la Bastida (VPS/ESG); Fernanda Schukkel (CSC/CBR); Maria Cristina Mac Dowell (FMM/CBR); Santiago Schneider y Karina Díaz (FMP/CBR); y Krysia Ávila (LEG/SGO).

De conformidad con la Política de Acceso a Información, el presente documento está sujeto a divulgación pública.

## PERFIL DE PROYECTO

### BRASIL

#### I. DATOS BÁSICOS

<b>Nombre del Proyecto:</b>	Programa de Infraestructura Vial de Florianópolis		
<b>Número de Proyecto:</b>	BR-L1444		
<b>Equipo de Proyecto:</b>	Dalve Soria (TSP/CBR), Jefe de Equipo; Luis Uechi (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Alejandro Taddia y Lauramaría Pedraza (INE/TSP); Fernando Orduz (TSP/CBR); Alfonso Salazar (TSP/CHO); José Luis De la Bastida (VPS/ESG); Fernanda Schukkel (CSC/CBR); Maria Cristina Mac Dowell (FMM/CBR); Santiago Schneider y Karina Diaz (FMP/CBR); y Krysia Ávila (LEG/SGO)		
<b>Prestatario:</b>	Municipio de Florianópolis		
<b>Organismo Ejecutor:</b>	Municipio de Florianópolis, por medio de la Secretaría de Infraestructura		
<b>Garante:</b>	República Federativa de Brasil		
<b>Plan Financiero:</b>	BID (Capital Ordinario):	US\$	145.500.000
	Local:	US\$	145.500.000
	Total:	US\$	291.000.000
<b>Salvaguardias:</b>	Políticas activadas:	OP-703 (B.1, B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.10, B.11, B.17), OP-102, OP-704, OP-710 y OP-761	
	Clasificación:	B	

#### II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 El Municipio de Florianópolis (MF), capital del Estado de Santa Catarina, tiene una población de 421.240 habitantes (IBGE, 2010) y una extensión de 436,5 km<sup>2</sup>, con una densidad de 627 habitantes por km<sup>2</sup><sup>1</sup>. El MF es el principal municipio del Núcleo Metropolitano de Florianópolis<sup>2</sup> (NMF), conformado por nueve municipios y una población de 877.116 habitantes. La ciudad es costera y conocida por su gran belleza natural, dinamismo económico y diversidad productiva convirtiéndose en un polo de atracción de población<sup>3</sup>. El MF durante el verano triplica<sup>4</sup> su población, generando una alta presión sobre la infraestructura y movilidad urbana<sup>5</sup>.
- 2.2 Socioeconómicamente, en 2010 el MF ocupó el tercer lugar del Índice de Desarrollo Humano Municipal (IDHM) de Brasil con 0,847, superando el

<sup>1</sup> El MF ocupa la 17ª posición en las capitales brasileñas.

<sup>2</sup> El NMF está formado por Florianópolis, *Antonio Carlos, Biguaçu, Governador Celso Ramos, Palhoça, Santo Amaro da Imperatriz, São José, São Pedro de Alcântara y Águas Mornas.*

<sup>3</sup> De 2000 a 2005, la población de MF creció 36,38% por migración principalmente de Sao Paulo. (Turnes, 2008).

<sup>4</sup> Secretaría de Turismo de Florianópolis.

<sup>5</sup> Datos 2014 del [Reporte del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Florianópolis](#), BNDES, 2015.

- promedio del país de 0,715<sup>6</sup>. El Producto Interno Bruto (PIB) es aproximadamente US\$4,200 millones<sup>7</sup> del cual 83% proviene del sector de turismo. El PIB per cápita es de US\$9,000 que es mayor al promedio de US\$8,500 per cápita del país<sup>8</sup>.
- 2.3 El 97% del territorio del MF está localizado en una isla<sup>9</sup>, separada del continente por un angosto canal marítimo, su geografía montañosa explica la dispersión urbana, con núcleos urbanos ubicados junto a las playas donde se localizan las viviendas e infraestructura turística, conectados por vías estructurantes al centro. El centro está rodeado por un anillo vial de 17 km, que distribuye el flujo de personas y bienes provenientes del continente a través de un puente. En la parte continental están ubicados los municipios restantes del NMF cuya población depende laboralmente del centro.
- 2.4 La concentración de las actividades comerciales y de servicios en el centro, y la dispersión de la ocupación residencial, generan un perfil de desplazamientos pendular que se agudiza en los horarios pico. Sumado a esto, las deficiencias en la conectividad, la insuficiente capacidad de la infraestructura vial<sup>10</sup> y uso intensivo del vehículo particular<sup>11</sup>, causan congestión en el anillo vial y en el puente<sup>12</sup>. La infraestructura vial existente no proporciona las condiciones adecuadas para la operación del Transporte Público Colectivo (TPC)<sup>13</sup>, y tampoco prioriza al Transporte No Motorizado (TNM)<sup>14</sup>. En consecuencia, los altos índices de congestión<sup>15</sup>, sumados al modelo de ocupación urbana, aumentan las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI)<sup>16</sup>, reducen los niveles de productividad<sup>17</sup> y aumentan los costes de los vehículos privados, de carga y del TPC<sup>18</sup>.
- 2.5 El TPC del MF está estructurado en dos sistemas: metropolitano y local y operan en la misma infraestructura vial y terminales, pero sin integración tarifaria. El sistema local, concesionado en 2014, es un modelo tronco alimentador con tarifa integrada y transbordos sin costos adicionales a los usuarios. La demanda del sistema local alcanza cerca de 5,2 millones de pasajeros/mes, con un recaudo total de US\$4,7 millones/mes<sup>19</sup>. Sin embargo, los costos de la operación llegan a US\$6 millones/mes, incluyendo los beneficios para personas con tarifas reducidas que es financiado con recursos del presupuesto del MF. Entre tanto, el MF, enfrenta dificultades en su gestión fiscal lo que puede comprometer la

---

<sup>6</sup> PNUD 2013.

<sup>7</sup> Aproximadamente R\$13,860 millones. (IBGE, 2016).

<sup>8</sup> Banco Mundial, 2015.

<sup>9</sup> La isla concentra el 70% de la población del MF.

<sup>10</sup> Florianópolis tiene la red vial más fragmentada de Brasil (Estudio del Instituto de Investigación Económica Aplicada - 2011).

<sup>11</sup> La tasa de motorización del municipio es de 2,32 personas por automóvil; 48% de los viajes son en transporte privado (Ibid).

<sup>12</sup> En el puente pasan 178 mil vehículos/día (Ibid).

<sup>13</sup> El tiempo de viaje en TPC es una hora mientras en transporte privado 30 minutos. (PLAMUS, 2016).

<sup>14</sup> 3,7% del total de viajes se realiza en bicicleta (Ibid).

<sup>15</sup> El tiempo de desplazamiento casa – trabajo es de 44,4 minutos/día (PLAMUS, 2015).

<sup>16</sup> El 66% de las emisiones de CO<sup>2</sup> del NMF provienen del sector de transporte y 83% son por el transporte vial. [ICES, 2015](#).

<sup>17</sup> *Off the Beaten Path*. Citigroup, 2001.

<sup>18</sup> [Os custos dos congestionamento na cidade de São Paulo](#).

<sup>19</sup> Abril de 2015.

sostenibilidad del financiamiento del sistema de transporte. Adicionalmente, la recaudación del Impuesto Predial y Territorial Urbano (IPTU)<sup>20</sup> es solamente US\$151,3 por habitante/año, siendo el más bajo de la región. Además, los gastos corrientes presentaron una tasa de crecimiento superior al ingreso, como el subsidio al transporte público que aumentó en 50% entre 2012 y 2016<sup>21</sup>.

- 2.6 De esta manera, en materia de movilidad urbana y financiamiento del sistema de transporte, los principales problemas de Florianópolis son: (i) los altos índices de congestión vial, por deficiencias en la conectividad y baja capacidad de la infraestructura vial; (ii) la baja velocidad de operación del TPC por la falta de priorización y capacidad reducida de las vías; y (iii) la baja capacidad de generación de ingreso propio y el incremento de los costos de operación del TPC.
- 2.7 **Estrategia del municipio.** El MF cuenta con un Plan Maestro de Desarrollo Urbano (Ley nº242/2014) y un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PLAMUS, 2015) que prioriza el uso del transporte colectivo y de TNM e identifica las dificultades en la conectividad del sistema vial. El MF también desarrolló un Plan Municipal de Reducción de Riesgos de Deslizamientos (2013) y un Estudio de Susceptibilidad de Inundación (2015). Adicionalmente, el MF está aumentando los recaudos mediante una reforma en el sistema de pensión y cobranza de incumplimientos de pagos del IPTU y un programa de Alianzas Público Privadas (APP) como una fuente alternativa de financiamiento para infraestructura.
- 2.8 **Justificación.** El programa propuesto además de mejorar la movilidad y conectividad local mediante la implantación de nuevas conexiones viales y corredores exclusivos de TPC y TNM, brindará el MF con una visión más integrada del sistema de transporte con los temas de desarrollo social y económico alineándose con los principios de ordenamiento territorial y desarrollo urbano. También apoyará al MF en el fortalecimiento de su capacidad institucional de gestionar el sistema de transporte de forma sostenible, tanto en términos operativos como de financiamiento público y privado, beneficiando así a distintos estratos sociales de la municipalidad.
- 2.9 **Relación con la Estrategia del Banco con Brasil.** El programa es consistente con la Estrategia de País con Brasil 2016-2018 (GN-2850), la cual define los siguientes objetivos estratégicos: (i) aumento de la productividad y la competitividad, por medio de la implantación de una infraestructura de transporte más moderna, eficiente y sostenible en el MF; y (ii) fortalecimiento institucional de los tres niveles de gobierno, por medio del mejoramiento en los procesos de recaudación y de una gestión adecuada de los gastos públicos del MF.
- 2.10 **Alineación estratégica.** El programa es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2016-2019 (AB-3008) alineándose con el desafío de desarrollo de productividad mediante inversiones en servicios de infraestructura que mejoren la productividad, en tanto los corredores segregados permitirán el ahorro de tiempo de viaje a los usuarios y se reducirán los costos

---

<sup>20</sup> La Ley Complementaria 546/10.

<sup>21</sup> Aumento en el número de beneficiarios con tarifas diferenciadas.

operativos del sistema de transporte en su conjunto. También, se alinea con el área transversal de cambio climático, mejorando de la eficiencia del transporte público, que aumentará el acceso de personas a mejores sistemas de transporte público de energía limpia, reduciendo los GEI<sup>22</sup>.

- 2.11 Asimismo, el programa es consistente con: (i) los lineamientos del Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7) que propone para América Latina y el Caribe (ALC) sistemas de transporte accesibles, eficientes, inclusivos, sostenibles y seguros, para reducir la pobreza y promover la calidad de vida y el desarrollo económico; y (ii) la Estrategia de Infraestructura para la Competitividad (GN-2710-5), específicamente con el principio estratégico de planificar, construir y mantener infraestructura y servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible e inclusivo, mediante la priorización de operación del transporte colectivo en corredores exclusivos de ómnibus de bajas emisiones GEI. El programa es consistente con los lineamientos de la Estrategia Sectorial sobre la Instituciones para el Crecimiento y el Bienestar Social (GN-2587-2) con el mejoramiento del suministro y la utilización de recursos para el crecimiento y el bienestar social y al Marco Sectorial de Descentralización y Gobiernos Subnacionales (GN-2813-3) que propone el fortalecimiento de la gestión administrativa y fiscal de los gobiernos locales.

## **B. Objetivos y resultados esperados**

- 2.12 El objetivo del proyecto es contribuir a la productividad del MF, mediante el mejoramiento de la infraestructura vial y servicios de transporte. Los objetivos específicos de la operación son: (i) mejorar la infraestructura vial local del MF; (ii) consolidar un sistema de transporte urbano eficiente, con la pavimentación y rehabilitación de vías con segregación de corredores para el transporte público; y (iii) promover el fortalecimiento de la eficiencia de las administraciones tributarias, la gestión financiera y usos de los recursos públicos, mediante la adecuada administración de los ingresos propios y mejor gestión de los egresos públicos del TPC.
- 2.13 Los principales resultados esperados son: (i) reducir los costos de operación del transporte; (ii) disminuir las emisiones de GEI y los tiempos de viaje de los usuarios; y (iii) mejorar la gestión de los recursos públicos destinados al transporte.
- 2.14 **Componente 1. Estudios y administración (US\$12 millones).** Financiará los subcomponentes: 1.1 estudios técnicos, económicos y socio-ambientales, y proyectos de ingeniería para realizar las obras del programa, junto con estudios de apoyo a las unidades operativas del MF para la ejecución y planeamiento/operación de transportes; 1.2 administración del programa, que incluye los servicios y actividades a cargo de la Unidad de Gestión del Programa (UGP), responsable de la coordinación, ejecución, monitoreo, evaluación y supervisión ambiental del programa; y 1.3 auditoría contable y financiera.

---

<sup>22</sup> Contribuyendo para las metas de reducción de emisiones de Brasil para el INDC.

- 2.15 **Componente 2. Obras civiles<sup>23</sup> y supervisión de obras (US\$244 millones).** Financiará los subcomponentes: 2.1. obras viales y de duplicación, pavimentación y rehabilitación de la infraestructura vial, mejorando la conectividad y fluidez de la red vial; 2.2. corredores de transporte e infraestructura necesaria para la priorización de la operación del TPC y TNM y elementos de Sistema Inteligente de Transporte (ITS); y 2.3. supervisión técnica de las obras.
- 2.16 **Componente 3. Fortalecimiento de la gestión fiscal (US\$15 millones).** Financiará la optimización de la gestión tributaria, implantando un nuevo modelo de gestión del IPTU, con la reformulación del sistema de administración tributaria, y la mejora del proceso de cobro de las tasas, también como la implantación de modelo de priorización de los costos, con aplicación para el sector del transporte.
- 2.17 **Componente 4. Compensación ambiental, expropiación y reasentamiento (US\$20 millones).** Financiará: (i) las expropiaciones de las obras del programa y eventuales reasentamientos de población afectada; y (ii) programas ambientales y sociales que mitiguen los impactos generados por las obras.

### III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Esquema de ejecución.** Este es un programa de obras múltiples, cuyo prestatario será el Municipio de Florianópolis (MF) y organismo ejecutor será el MF a través de la Secretaría de Infraestructura. El garante de las obligaciones financieras será la República Federativa de Brasil, y el plazo de ejecución será de cinco años.
- 3.2 Otros estudios a desarrollar en la operación son: (i) accesibilidad para el MF; (ii) uso de suelo y capacidad de soporte de la infraestructura en los corredores; y (iii) el desarrollo de herramientas de planeamiento y control del TPC.
- 3.3 **Conocimiento del sector.** El conocimiento del sector se deriva de la participación del Banco en el financiamiento de proyectos de infraestructura y transporte urbano en Brasil, incluyendo los Programas de Transportes de Sao Bernardo do Campo (BR-L1315), Santo André (BR-L1402), Fortaleza (BR-L1333) y Curitiba (BR0375), así como en Uruguay, Colombia, Guatemala, Paraguay y Perú.

### IV. RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 **Aspectos socio-ambientales.** De acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), esta operación es de "Categoría B", pues los posibles impactos negativos y riesgos socio-ambientales de las obras son localizados y de corto plazo y las medidas de mitigación son viables y

---

<sup>23</sup> Los proyectos incluirán recursos que mejoren el entorno urbano, que incluyen: ensanchamiento y mejora de aceras, iluminación pública, paisajismo, etc.

conocidas por la agencia ejecutora. La evaluación de aspectos socio-ambientales, se basará en el análisis ambiental y social de la muestra de al menos un 30% de las obras.

- 4.2 Los principales riesgos e impactos negativos en la etapa de construcción son la generación de ruido, material particulado y residuos sólidos, emisiones de GEI, derrame de combustibles, incremento temporal de tráfico e interrupción temporal de servicio básicos. Mientras que en la operación podrían estar relacionados a las emisiones de GEI, accidentes de tránsito, inundaciones y deslizamientos de tierra. Sin embargo, el programa está enfocado en implementar un modelo sostenible de transporte con ciclovías que disminuyan el nivel de estos riesgos e impactos.
- 4.3 El programa contempla expropiaciones de terrenos despoblados, la interrupción temporal de actividades económicas de la población afectada, como posibles reasentamientos humanos y desplazamiento permanente de actividades económicas imprevistas. No obstante, para subsanar esa situación la operación cuenta con el Componente 4 y contará un Marco de Reasentamiento Involuntario alineado a la Política de Reasentamiento Involuntario (OP-710). La operación tiene una calificación de riesgos de desastres moderada ya que las obras podrían estar expuestas a inundaciones y deslizamientos de tierra. Para cumplir con lo requerido se realizará una consulta pública antes de la misión de análisis.
- 4.4 **Aspectos Fiduciarios.** Los aspectos financieros y de adquisiciones de la operación se detallarán en el proceso de diseño y figurarán en el Anexo III del POD.

## V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 5.1 El Anexo V detalla el cronograma de preparación, aprobación y los recursos para el programa. La presentación del Borrador de Propuesta de Préstamo al Comité de Políticas Operativas está prevista para junio de 2017 y la aprobación por el Directorio Ejecutivo para agosto de 2017. Se requieren fondos administrativos por US\$120.540, entre misiones (US\$70.540) y consultorías (US\$50.000).

CONFIDENCIAL

<sup>1</sup> La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a "Información Deliberativa" contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la "Política de Acceso al Información" del Banco (Documento GN-1831-28).



## Safeguard Screening Form

### Operation Information

Operation		
<b>BR-L1444</b> Program of Road Infraestructure of Florianopolis		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B	{Not Set}	
Country	Executing Agency	
BRAZIL	{Not Set}	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	URBAN TRANSPORT INFRASTRUCTURE	
Team Leader	ESG Lead Specialist	
DALVE ALEXANDRE SORIA ALVES	JOSE LUIS DE LA BASTIDA	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$0	0.000 %
Assessment Date	Author	
15 Mar 2017	josedb ESG Lead Specialist	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	14 Mar 2017	
QRR (Estimated)	30 May 2017	
Board Approval (Estimated)	{Not Set}	
Safeguard Performance Rating		
{Not Set}		
Rationale		
{Not Set}		

### Operation Classification Summary

Overriden Rating	Overriden Justification
Comments	



## Safeguard Screening Form

### Conditions / Recommendations

Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements)

The Project Team must send to ESR the PP (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports. These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary.

### Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

[Moderate Greenhouse Gas Emissions](#) are predicted.

**Greenhouse Gas (GHG) Assessment:** The borrower should promote the reduction of project-related greenhouse gas emissions in a manner appropriate to the nature and scale of project operations and impacts. The borrower should quantify direct emissions from the facilities owned or controlled within the physical project boundary and indirect emissions associated with the off-site production of power used by the project. Quantification and monitoring of GHG emissions should be conducted annually in accordance with internationally recognized methodologies (i.e. IPCC - <http://www.ipcc.ch/>). In addition, the borrower should evaluate technically and financially feasible and cost-effective options for the reduction/offset of emissions that may be achieved during the design and operation of the project. The Sustainable Energy and Climate Change Initiative (SECCI) can help with this task (<http://www.iadb.org/secci/>).

Generation of solid waste is [moderate](#) in volume, does not include [hazardous materials](#) and follows standards recognized by multilateral development banks.

**Solid Waste Management:** The borrower should monitor and report on waste reduction, management and disposal and may also need to develop a Waste Management Plan (which could be included in the ESMP). Effort should be placed on reducing and re-cycling solid wastes. Specifically (if applicable) in the case that national legislations have no provisions for the disposal and destruction of hazardous materials, the applicable procedures established within the Rotterdam Convention, the Stockholm Convention, the Basel Convention, the WHO List on Banned Pesticides, and the Pollution Prevention and Abatement Handbook (PPAH), should be taken into consideration.



## Safeguard Screening Form

Likely to have [minor](#) to [moderate](#) emission or discharges that would negatively affect [ambient environmental conditions](#).

**Management of Ambient Environmental Conditions:** The borrower should be required to prepare an action plan (and include it in the ESMP) that indicates how risks and impacts to ambient environmental conditions can be managed and mitigated consistent with relevant national and/or international standards. The borrower should (a) consider a number of factors, including the finite assimilative capacity of the environment, existing and future land use, existing ambient conditions, the project's proximity to ecologically sensitive or protected areas, and the potential for cumulative impacts with uncertain and irreversible consequences; and (b) promote strategies that avoid or, where avoidance is not feasible, minimize or reduce the release of pollutants, including strategies that contribute to the improvement of ambient conditions when the project has the potential to constitute a significant source of emissions in an already degraded area. The plan should be subject to review by qualified independent experts. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.).

Project construction activities are likely to lead to localized and temporary impacts (such as dust, noise, traffic etc) that will affect local communities and [workers](#) but these are [minor](#) to [moderate](#) in nature.

**Construction:** The borrower should demonstrate how the construction impacts will be mitigated. Appropriate management plans and procedures should be incorporated into the ESMP. Review of implementation as well as reporting on the plan should be part of the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.).

The negative impacts from production, procurement and disposal of [hazardous materials](#) (excluding POPs unacceptable under the Stockholm Convention or toxic pesticides) are [minor](#) and will comply with relevant national legislation, [IDB requirements on hazardous material](#) and all applicable International Standards.

**Monitor hazardous materials use:** The borrower should document risks relating to use of hazardous materials and prepare a hazardous material management plan that indicates how hazardous materials will be managed (and community risks mitigated). This plan could be part of the ESMP.

The project will or may require [involuntary resettlement](#) and/or economic displacement of a [minor](#) to [moderate](#) nature (i.e. it is a [direct](#) impact of the project) and does not affect [indigenous peoples](#) or other vulnerable land based groups.

**Develop Resettlement Plan (RP):** The borrower should be required to develop a simple RP that could be part of the ESMP and demonstrates the following attributes: (a) successful engagement with affected parties via a process of Community Participation; (b) mechanisms for delivery of compensation in a timely and efficient fashion; (c) budgeting and internal capacity (within borrower's organization) to monitor and manage resettlement activities as necessary over the course of the project; and (d) if needed, a grievance mechanism for resettled people. Depending on the financial product, the RP should be referenced in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests etc.), require regular (bi-annual or annual) reporting and independent review of implementation.

Transport of [hazardous materials](#) (e.g. fuel) with [minor](#) to [moderate](#) potential to cause impacts on community health and safety.



## Safeguard Screening Form

**Hazardous Materials Management:** The borrower should be required develop a hazardous materials management plan; details of grievances and any independent health and safety audits undertaken during the year should also be provided. Compliance with the plan should be monitored and reported. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement etc). Consider requirements for independent audits if there are concerns about commitment of borrower or potential outstanding community concerns.

### Disaster Risk Summary

Disaster Risk Level

**Low**

Disaster / Recommendations

No specific disaster risk management measures are required.

### Disaster Summary

Details

The project is classified as low disaster risk because the occurrence of the hazard event does not impact in the achievement of project outcomes.

Actions

Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.



## Safeguard Policy Filter Report

### Operation Information

Operation		
<b>BR-L1444</b> Program of Road Infraestructure of Florianopolis		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B	{Not Set}	
Country	Executing Agency	
BRAZIL	{Not Set}	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	URBAN TRANSPORT INFRASTRUCTURE	
Team Leader	ESG Lead Specialist	
DALVE ALEXANDRE SORIA ALVES	JOSE LUIS DE LA BASTIDA	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$0	0.000 %
Assessment Date	Author	
15 Mar 2017	josedb ESG Lead Specialist	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	14 Mar 2017	
QRR (Estimated)	30 May 2017	
Board Approval (Estimated)	{Not Set}	
Safeguard Performance Rating		
{Not Set}		
Rationale		
{Not Set}		

### Potential Safeguard Policy Items

[No potential issues identified]

### Safeguard Policy Items Identified

[B.1 Bank Policies \(Access to Information Policy– OP-102\)](#)



## Safeguard Policy Filter Report

The Bank will make the relevant project documents available to the public.

### B.1 Bank Policies (Disaster Risk Management Policy– OP-704)

The sector of the operation is vulnerable to natural hazards. Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.

### B.1 Bank Policies (Gender Equality Policy– OP-761)

The operation will offer opportunities to promote [gender equality](#) or [women's empowerment](#).

### B.1 Bank Policies (Resettlement Policy– OP-710)

The operation has the potential to disrupt the livelihoods of people living in the project area of influence (not limited to involuntary displacement, see also Resettlement Policy)

### B.2 Country Laws and Regulations

The operation is expected to be in compliance with laws and regulations of the country regarding specific women's rights, the environment, gender and indigenous peoples (including national obligations established under ratified multilateral environmental agreements).

### B.3 Screening and Classification

The operation (including [associated facilities](#)) is screened and classified according to its potential environmental impacts.

### B.4 Other Risk Factors

The borrower/executing agency exhibits weak institutional capacity for managing environmental and social issues.

### B.5 Environmental Assessment Requirements

An environmental assessment is required.

### B.6 Consultations

Consultations with affected parties will be performed equitably and inclusively with the views of all stakeholders taken into account, including in particular: (a) equal participation by women and men, (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for equitable participation by vulnerable groups.

### B.7 Supervision and Compliance

The Bank is expected to monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.

### B.10. Hazardous Materials

The operation has the potential to impact the environment and occupational health and safety due to the production, procurement, use, and/or disposal of hazardous material, including organic and inorganic toxic substances, pesticides and persistent organic pollutants (POPs).

### B.11. Pollution Prevention and Abatement



## Safeguard Policy Filter Report

The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases).

### B.17. Procurement

Suitable safeguard provisions for the procurement of goods and services in Bank financed operations may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.

### Recommended Actions

Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.

### Additional Comments

[No additional comments]

<b>Estrategia Ambiental y Social (EAS)</b>	
<b>Nombre de la Operación</b>	Programa de Infraestructura Vial de Florianópolis
<b>Número de la Operación</b>	BR-L1444
<b>Detalles de la Operación</b>	
<b>Sector del BID</b>	Transporte
<b>Tipo de Operación</b>	Préstamo
<b>Clasificación de Impacto</b>	"B"
<b>Calificación de Riesgo de Desastres</b>	Bajo
<b>Prestatario</b>	Municipio de Florianópolis
<b>Agencia Ejecutora</b>	Municipio de Florianópolis
<b>Préstamo BID US\$ (y costo total del proyecto)</b>	BID: US\$ 145.500.000 Local: US\$ 145.500.000 Total: US\$ 291.000.000
<b>Políticas/Normas Asociadas</b>	OP-703: B.1, B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.10, B.11, B.17. OP-102, OP-704, OP-710, Y OP-761.
<b>Descripción de la Operación</b>	
<p>Los objetivos de esta operación son: (i) mejorar la infraestructura vial local del Municipio de Florianópolis; (ii) consolidar un sistema de transporte urbano eficiente por medio de la pavimentación y rehabilitación de vías con segregación de corredores para el transporte público de la ciudad; y (iii) promover el fortalecimiento de la eficiencia de las administraciones tributarias y la gestión financiera y usos de los recursos públicos.</p> <p>La operación incluye un componente de obras de infraestructura a través del cual se financiarán:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Obras viales que comprenden ensanchamiento de vías a dos carriles, pavimentación y rehabilitación de la infraestructura vial existente en la ciudad de Florianópolis. El programa no incluye la construcción/apertura de nuevas vías. En algunos casos, con el objetivo de mejorar la traza vial y urbana, se conectarán vías urbanas existentes lo cual traerá consigo la expropiación de algunos terrenos, los cuales no tienen ningún tipo de asentamiento humano. Dentro de las obras se prevé el mejoramiento de veredas y carriles de uso exclusivo para ciclistas, así como también el mejoramiento de la señalización vial y peatonal. También como parte de la rehabilitación de las vías existentes se tiene previsto mejorar la infraestructura de servicios básicos, incluyendo alcantarillado, alumbrado público, ductos de cableado para servicio telefónico y servicios de fibra óptica.</li> <li>(ii) Corredores de transporte que comprenden las obras de infraestructura necesarias para la priorización de la operación de transporte colectivo y no motorizados (peatonal y bicicleta). Los corredores serán carriles centrales exclusivos construidos en las principales vías de la ciudad de Florianópolis. El objetivo de estas obras es reducir la congestión vehicular debido al aglomeramiento del transporte público en las arterias principales de la ciudad, además, los corredores centralizados permitirán tener un sistema de transporte más eficiente y reduciendo la contaminación.</li> </ul> <p>El préstamo también incluye un componente el cual financiará la elaboración de los estudios técnicos, económicos y socio-ambientales, los proyectos de ingeniería para realizar las obras del programa y estudios de apoyo a las unidades operativas del municipio relacionadas a la ejecución del programa y al planeamiento/operación de transportes.</p>	

Aunque hasta el momento, la muestra del programa que se está evaluando, no ha identificado ninguna situación de reasentamiento involuntario, no se descarta la posibilidad de tener situaciones de reasentamiento involuntario inesperadas en el resto del programa. Al momento se ha podido confirmar, que se tendrán que realizar algunas expropiaciones de terrenos vacíos, principalmente, para realizar el empate de calles/avenidas que siguen la misma traza que esta interrumpida por la presencia de dichos terrenos. De esta manera, el programa incluye un Componente de Compensación Ambiental, Expropiación y Reasentamiento Involuntario. Además, este componente también financiará programas ambientales y sociales destinados a evitar, mitigar y compensar los impactos directos e indirectos generados por las obras

## Riesgos e Impactos ESHS Potenciales Clave

Los riesgos e impactos negativos ambientales y sociales identificados hasta el momento como producto de la implementación de la infraestructura propuesta en este programa podrían incluir:

***Etapas de Construcción.*** Incremento a nivel local de emisiones de material particulado, NO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub> y otros contaminantes debido al uso de maquinaria pesada, movimientos de suelo, e incremento temporal del tráfico. Aumento de los niveles de ruido debido al funcionamiento de motores de la maquinaria, camiones y equipos pesados.

Aumento de procesos erosivos debido a la remoción y los movimientos de suelo tanto superficial como en profundidad en toda la traza, y en sectores no estables se podría presentar desplazamiento de suelos, especialmente en épocas de lluvias.

Potencial contaminación del suelo debido al funcionamiento y reparación de maquinarias, generadores de energía y plantas de elaboración de mezclas; cargas de combustibles y lubricantes; por vuelco accidental de hidrocarburos, asfalto, combustibles, etc.; y uso de maquinaria con funcionamiento deficiente.

Compactación del suelo debido a la ejecución de obra básica y estructura, transporte de materiales y movimiento de maquinaria; actividades en desvíos; el tránsito de equipos pesados y otra maquinaria podría alterar las propiedades de los suelos, especialmente la estabilidad y las propiedades de infiltración

Reordenamiento de flujos de tránsito que podrán generar desvíos temporarios, interrupciones y cambios en el transporte público local. Afectación de las actividades cotidianas, económicas y productivas de la población donde se desarrollarán todas las obras del programa.

Específicamente para las obras complementarias de servicios básicos, se pueden presentar interrupciones temporales de los servicios de agua potable, alcantarillado, energía y servicio telefónico y de internet. Accidentes debido a falta de señalización durante la apertura de zanjas, generación de malos olores, y proliferación de vectores.

El programa, hasta el momento, no prevé ninguna situación de reasentamiento involuntario o desplazamiento de actividades económicas; no obstante, podrían presentarse situaciones de reasentamientos temporales y/o afectación de actividades económicas que no estaban contempladas inicialmente. Por otro lado, si está previsto tener situaciones de expropiación de algunos predios (terrenos) los cuales no tienen viviendas o asentamientos humanos.

En lo relacionado a género podrían existir situaciones que impacten directamente el ingreso económico y situación laboral de las mujeres debido a la interrupción temporal del comercio, expropiación de terrenos, exposición a situaciones de violencia y crimen debido a la suspensión temporal de transporte público, entre otros.

**Etapa de Operación** – Aunque el programa está enfocado en el mejoramiento del flujo vial y el ordenamiento urbano, los riesgos e impactos que se podrían presentar durante la operación podrían ser el aumento de tráfico; accidentes de tránsito debido a la falta de señalización adecuada; accidentes de peatones y ciclistas debido a la falta de señalización y educación vial; afectación de las rutas de transporte público afectando a los usuarios; afectación del comercio debido a los cambios de flujo y uso de vías; falta de espacios verdes debido a la nueva traza de las vías; inundaciones durante la época de lluvias debido a la falta de mantenimiento de los sistemas de drenaje y alcantarillado; y deterioro de la superficie de las vías y veredas debido el inadecuado mantenimiento de las mismas.

Relacionado a los riesgos e impactos negativos sobre género durante esta etapa se podrían tener falta de oportunidades laborales para mujeres, falta de programas para incentivar una buena conducta y comportamiento hacia las mujeres cuando hacen uso del transporte público, violencia e inseguridad en las calles.

Finalmente, los potenciales riesgos de desastres a los que podrían estar expuestas las obras del programa están limitados a fenómenos de lluvias moderadas las mismas que podrían causar inundación de los lugares donde se ejecuten las obras tanto en la etapa de construcción como de operación, si no se toman las medidas adecuadas para evitar las mismas. De esta manera, se deberá incluir las medidas adecuadas para mitigar, controlar y evitar este riesgo. La categoría de riesgos de desastres para esta operación es baja.

### **Vacíos de Información y Estrategia de Análisis**

Considerando que esta es una operación de múltiples obras, se deberá elaborar un Análisis Ambiental y Social (AAS) con el objetivo de evaluar todos los aspectos socio-ambientales de la muestra representativa del programa, la misma que debe representar un 30% de todas las obras a ser implementadas bajo esta operación. Además, otro de los objetivos del AAS será el de revisar y evaluar todas las evaluaciones ambientales y sociales (estudios de impacto ambiental, fichas ambientales, reportes ambientales, etc.) de la muestra representativa. Esto con el fin de identificar todos los vacíos y debilidades de la normativa local ambiental, social y de seguridad y salud ocupacional, y de esta manera reforzar estas debilidades complementando con buenas prácticas y estándares internacionales en el sector de transporte.

Adicionalmente, el AAS incorporará un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) para todo el programa. Este MGAS considerará toda la normativa local/brasileña y las políticas ambientales y sociales del Banco, lo que incluye buenas prácticas y estándares internacionales que aplican al sector de transporte. El MGAS será el instrumento clave que permitirá identificar las acciones más pertinentes para mitigar, controlar y evitar riesgos e impactos negativos socio-ambientales que puedan generarse durante las etapas de construcción y operación de las obras de infraestructura a ser construidas como parte del programa. También el MGAS incluirá las partes responsables, tiempo de ejecución de las medidas, y en lo posible los costos de implementación de las mismas.

Aunque hasta el momento, la muestra del programa que se está evaluando, no ha identificado ninguna situación de reasentamiento involuntario y/o desplazamiento económico, no se descarta la posibilidad de tener dichas situaciones inesperadas en el resto del programa. Al momento se ha podido confirmar, que se tendrán que realizar algunas expropiaciones de terrenos vacíos. De esta manera, se elaborará el correspondiente Marco de Reasentamiento Involuntario y Compensación para todo el programa.

A continuación, se describen los elementos principales de una estrategia para:

- (i) Evaluación del AAS para verificar y constatar que el programa está en cumplimiento con la Política de Salvaguardias Ambientales del Banco (OP-703), Política de Acceso a la

Información (OP-102), Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales (OP-704), Política de Reasentamiento Involuntario (OP-710), Política sobre Igualdad de Género en el Desarrollo (OP-761) y regulaciones locales, incluyendo los impactos directos, indirectos, y acumulativos utilizando líneas de base según sea lo requerido.

- (ii) Evaluación del MGAS para verificar que el mismo incluya todas las medidas de mitigación, control y prevención, así como también verificar quienes serán los responsables de implementar dichas medidas, y en lo posible confirmar el costo de la implementación de dichas medidas.
- (iii) Verificar que se incluya las medidas pertinentes en lo relacionado a la parte de seguridad y salud ocupacional para los trabajadores y la comunidad en general tanto para la etapa de construcción como de operación.
- (iv) Verificación de la situación actual de los terrenos que se expropiarán y confirmar cualquier situación de reasentamiento involuntario de personas.
- (v) Verificación del proceso de consulta. Debido a que esta Operación es Categoría B, se requiere por lo menos un proceso de consulta pública a ser realizado bajo condiciones lingüísticas y culturales propias de la zona. Verificar y documentar procesos de consulta ya realizados para las obras de la muestra del programa, incluyendo a las comunidades existentes, la representación de tanto mujeres como hombres, jóvenes, personas de tercera edad y discapacitadas etc., incluyendo su visión acerca de la operación y/o el sub proyecto respectivo que les afecte y beneficie.
- (vi) Verificar y evaluar el diseño de todas las obras civiles a ser construidas en el programa para verificar la incorporación de los adecuados componentes, para mitigar y prevenir impactos y riesgos ambientales. Verificar si el diseño de las obras incluyen elementos relacionados al concepto de "Infraestructura Sostenible", especialmente en lo relacionado a generación de emisiones de Gases Efecto Invernadero.
- (vii) Verificar todos los criterios de prevención de riesgos de desastres, especialmente enfocados en lo relacionado a inundaciones y deslizamientos de tierra. Constatar que como parte del MGAS se ha incluido el respectivo plan de mitigación de riesgos de desastres, principalmente en lo relacionado a inundaciones y deslizamiento de tierra.
- (viii) Verificar la existencia de pasivos ambientales. Obtener información sobre la gestión ambiental y social para aquellas obras de expansión y readecuación. En caso de confirmarse la existencia de pasivos ambientales, se deberá proceder a elaborar el respectivo plan de acción para remediar dichos pasivos lo antes posible.
- (ix) Verificar la capacidad de la agencia ejecutora así como también de las empresas contratistas constructoras para asegurar la implementación de las mediadas del MGAS y cualquier otro plan o requerimiento que sea necesario. Además, verificar si la agencia ejecutora cuenta con algún tipo de sistema de gestión ambiental y social para el programa.
- (x) Evaluar la adicionalidad que se ha generado y/o generará el programa en lo referente a los aspectos socio-ambientales debido a la participación del Banco en este tipo de proyectos.

### **Oportunidades para adicionalidad del BID (si las hubiera)**

El programa está enfocado en reducir las emisiones de gases efecto invernadero a través de la implementación de corredores exclusivos para transporte público. Además, se reordenará el tráfico de la ciudad en algunas zonas para disminuir los problemas de tráfico lo cual permitirá disminuir los niveles de emisiones al aire y ruido. También, la operación incluye la construcción de carriles

exclusivos para uso de bicicletas, lo cual permitirá que la ciudad de Florianópolis implemente un modelo de vialidad más sostenible.

### **Cuadro Anexo: Operación bajo Cumplimiento de Políticas de Salvaguardias del BID**

El Anexo: Tabla Cumplimiento de la Operación con las Políticas de Salvaguardias del BID es un resumen del cumplimiento del Programa con las políticas y directrices que son parte de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703).

### **Anexos Adicionales (de existir)**

No se incluyen anexos adicionales.

**Tabla: Cumplimiento de la Operación con las Políticas de Salvaguardias del BID**

Políticas / Directrices	Aspectos Pertinentes de Políticas/Directrices	Pertinencia de Políticas/Directrices	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
<b>OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias</b>				
B.2 Legislación y Regulaciones Nacionales	Cumplimiento con la legislación y las normativas ambientales y sociales del país.	Sí	El programa cumplirá con la normativa nacional en materia ambiental y social.	Como parte del Análisis Ambiental y Social (AAS) del programa se analizarán los requisitos de la legislación brasileña en materia ambiental y social, así como los estándares y convenios internacionales, y se definirán las acciones a implementar y los procedimientos a seguir para garantizar el cumplimiento de los mismos.
B.3 Pre-evaluación y Clasificación	La pre-evaluación de la operación se realizó con la información disponible durante la etapa de preparación del Perfil de Proyecto. No obstante, los impactos y riesgos socio-ambientales serán verificados y analizados una vez se presente el respectivo AAS del programa.	Sí	Se estima que los impactos y riesgos socio-ambientales identificados hasta el momento para esta operación, serán localizados, de intensidad moderada, y de corta duración, para los cuales ya se dispone de medidas de mitigación efectivas, por lo cual la operación ha sido clasificada como Categoría "B".	Como parte del AAS se verificará la clasificación de la operación.
B.4 Otros Factores de Riesgo	Capacidad institucional de la agencia ejecutora en el manejo de los aspectos ambientales y sociales que aplican a las obras y actividades del programa.	Sí	Análisis de la capacidad institucional de la entidad ejecutora en la ejecución, monitoreo y supervisión de terceros de los planes de	El AAS del programa incluirá una evaluación de la capacidad del Ejecutor, en este caso el Municipio de Florianópolis, para gestionar los impactos

	Vulnerabilidad del programa ante desastres.		mitigación ambiental y social.  Las obras podrían estar ubicadas en áreas expuestas a inundaciones debido a temporada de fuertes lluvias.	ambientales y sociales de la operación.  El AAS analizará el riesgo por desastres naturales a los que estaría expuesto el programa.
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales	Al ser una operación categoría "B" se requiere preparar un Análisis Ambiental y Social (AAS) y un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) del programa.	Sí	Elaboración del respectivo AAS a través del cual se hará la evaluación de los aspectos ambientales, sociales, seguridad y salud ocupacional, y de riesgos de desastres. El AAS estará basado en la evaluación de una muestra que cubra por lo menos un 30% de las obras del Programa. Además, el AAS incluirá el respectivo MGAS que aplicará a todo el programa.	Elaboración del respectivo AAS a través del cual se hará la evaluación de los aspectos ambientales, sociales, seguridad y salud ocupacional, y de riesgos de desastres. El AAS estará basado en la evaluación de una muestra que cubra por lo menos un 30% de las obras del programa. Además, cada una de las obras que formarán parte del programa contará con la respectiva evaluación ambiental y social exigida por la regulación local y las políticas del BID. En caso, de que la regulación local no exija ningún tipo de evaluación socio-ambiental se deberá elaborar un AAS específico para dicha obra, incluyendo el respectivo plan de gestión ambiental y social. El AAS y e MGAS <b>aptos para divulgación</b> , será publicado en la página web del Banco antes de llevarse a cabo la misión de análisis.
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Sociales	El programa incluye algunas expropiaciones de tierra y posiblemente se podría tener alguna situación de reasentamiento	Sí	Elaboración del Marco de Reasentamiento Involuntario y de	Elaboración del Marco de Reasentamiento Involuntario y de Compensación Preliminar para el programa el cual deberá estar

	involuntario y/o desplazamiento económico. Para este caso se deberá llevar a cabo un Marco de Reasentamiento Involuntario y de Compensación.		Compensación para el programa.	<p>publicado en la página web del Banco antes de la Misión de Análisis.</p> <p>Elaboración de un Marco de Reasentamiento Involuntario y Compensación Final el cual será publicado en la página del Banco antes de que la operación se distribuya al Directorio del Banco.</p>
B.6 Consultas	Al ser una operación de Categoría "B" se requiere, al menos, una consulta con las partes afectadas e interesadas.	Sí	<p>Las operaciones clasificadas como Categoría "B" requieren al menos una consulta durante la fase de preparación. Uno de los principales instrumentos para llevar a cabo el proceso de consulta será el MGAS.</p> <p>El proceso de consulta será continuo y aplicará a todas las obras del programa.</p>	Se pedirá evidencia a la agencia ejecutora de la realización de por lo menos una ronda de consulta con la población afectada en las zonas donde se desarrollarán cada una de las obras de la muestra del programa. Se verificará que la consulta haya sido desarrollada siguiendo los estándares del Banco. El MGAS deberá incluir un mecanismo de atención a quejas y reclamos de la población y un plan de comunicación e involucramiento comunitario para la ejecución del programa.
B.7 Supervisión y Cumplimiento	Supervisar el cumplimiento de todos los requisitos de las salvaguardias socio-ambientales estipulados en el acuerdo de préstamo y en los reglamentos de crédito u operacionales del proyecto por parte de la agencia ejecutora.	Sí	El Banco a través de ESG dará seguimiento/monitoreo periódico al cumplimiento de los compromisos relacionados con salvaguardas socio-ambientales. Entre los requisitos a cumplirse se encuentran aquellos que se indican en los diferentes planes de gestión ambiental, el Informe de	Verificar la incorporación de todos los requisitos ambientales y sociales en el Contrato de Préstamo de la Operación. Principalmente, verificar que todos los requisitos del IGAS.

			Gestión Ambiental y Social (IGAS), entre otros.	
B.8 Impactos Transfronterizos	N/A	No	Las obras del programa no estarán ubicadas en zonas fronterizas.	N/A
B.9 Hábitats Naturales	Conversión y degradación de hábitats naturales críticos.	No	Las obras del programa no estarán ubicadas en hábitats naturales críticos. Tampoco se tiene evidencia que el programa causará algún impactos directo o indirecto sobre estas áreas.	N/A
B.9 Especies Invasoras	El BID no financiará operaciones que introduzcan especies invasoras.			
B.9 Sitios Culturales	Sitios de importancia cultural critica.	No	No se prevé que las obras de infraestructura del programa causen impactos sobre sitios culturales.	Constatar a través del AAS y de la visita a las obras de la muestra del programa durante la etapa de preparación de la operación, que ninguna de las obras cause impactos sobre sitios culturales críticos.
B.10 Materiales Peligrosos	Evitar los impactos adversos al medio ambiente, a la salud y a la seguridad humana derivados de la producción, adquisición, uso y disposición final de materiales peligrosos, entre ellos sustancias tóxicas orgánicas e inorgánicas, plaguicidas y contaminantes orgánicos persistentes.	Sí	Principalmente, durante la etapa de construcción se usarán combustibles, asfaltos, y otros materiales considerados peligrosos. Durante la operación se podrían utilizar materiales peligrosos durante las actividades de mantenimiento de las vías.	El AAS confirmará el uso de sustancias peligrosas para la implementación de las diferentes obras. El MGAS de la operación, así como también los planes específicos de gestión ambiental y social de cada una de las obras incluirán los adecuados planes de manejo de sustancias peligrosas con sus respectivas medidas mitigación, control y prevención, incluyendo el costo de implementación de las mismas.
B.11 Prevención y Reducción de la Contaminación	Incluir las correspondientes medidas destinadas a prevenir, disminuir o eliminar la contaminación resultante de la	Sí	Evaluar y confirmar los riesgos e impactos negativos del programa a través de la información plasmada en el AAS y	El MGAS de la operación, así como también los planes específicos de gestión ambiental y social de cada una de las obras incluirán los adecuados planes de

	implementación de las obras del programa.		durante la misión de análisis para de esta manera confirmas los planes necesarios pertinentes para mitigar, control y evitar dichos riesgos e impactos.	prevención y reducción de la contaminación.
B.12 Proyectos en Construcción	N/A	No	N/A	N/A
B.13 Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo	N/A	No	N/A	N/A
B.14 Préstamos Multifase o Repetidos	N/A	No	N/A	N/A
B.15 Operaciones de Cofinanciamiento	N/A	No	N/A	N/A
B.16 Sistemas Nacionales	N/A	No	N/A	N/A
B.17 Adquisiciones	Procesos de adquisiciones ambiental y socialmente responsables.	Sí	N/A durante la fase de preparación.	A través de la Unidad de Gestión del Programa (UGP) y a través de la capacitación de la misma, se garantizará que la agencia ejecutora incorpore todos los requisitos socio-ambientales, incluyendo los del Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS), en los pliegos de licitación.
<b>OP-704 Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales</b>				
Evaluación del Riesgo de Desastres	Evaluación y clasificación del riesgo por desastres naturales del programa.	Sí, Bajo	El programa se clasifica como de riesgo bajo por desastres naturales, principalmente porque las obras podrían estar ubicadas en áreas expuestas a inundaciones	El AAS analizará el riesgo por desastres naturales a los que estaría expuesto el programa.

			debido a temporada de fuertes lluvias. Sin embargo, esta situación se verificará a través de la información proporcionada por el AAS y durante la misión de análisis.	
Plan de Acción del Riesgo de Desastres	Medidas de gestión del riesgo de desastres naturales	Sí	El programa debe incluir medidas de gestión de los riesgos identificados.	El MGAS deberá incluir medidas de prevención/mitigación de los riesgos por desastres naturales identificados.
<b>OP-710 Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario</b>				
Minimización del Reasentamiento	Cumplimiento con los principios y lineamientos de la política OP-710, según aplique.	Sí	Confirmar cualquier situación de reasentamiento involuntario, expropiación de terrenos, y desplazamiento económico.	Preparar un Marco de Reasentamiento Involuntario (MRI) para el programa que incluya los lineamientos para la adquisición de predios.
Consultas del Plan de Reasentamiento		Sí		El MRI incluirá el adecuado mecanismo de consulta.
Análisis del Riesgo de Empobrecimiento		Sí		El MRI incluirá el adecuado análisis de riesgo de empobrecimiento.
Plan de Reasentamiento o Marco de Reasentamiento (Previo a la Misión de Análisis / Aprobación del Directorio)		Sí		El MRI para el programa estará listo previo a la misión de análisis.
Programa de Restauración del Modo de Vida		Sí		El MRI incluirá el adecuado programa de restauración del modo de vida.
Consentimiento (Pueblos Indígenas y otras Minorías Étnicas Rurales)	N/A	No	N/A	N/A

<b>OP-765 Política Operativa sobre Pueblos Indígenas</b>				
Evaluación Sociocultural	No se tiene evidencia de la intervención o afectación de comunidades o pueblos indígenas debido a la implementación de este programa.	No	N/A	N/A
Negociaciones de Buena Fe				
Acuerdos con Pueblos Indígenas Afectados				
Plan o Marco de Protección, Compensación y Desarrollo de Pueblos Indígenas previo a Aprobación del Directorio				
Evaluación y Tratamiento de Cuestiones Discriminatorias				
Impactos Transfronterizos Afrontados				
Impactos sobre Pueblos Indígenas Aislados				
<b>OP-761 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo</b>				
Exclusión Basada en el Género Afrontada		Sí		Se verificará este tema a través del AAS y durante la misión de análisis.
Acceso Equitativo a Beneficios del Proyecto / Medidas de Compensación		No se sabe/falta más información		Se verificará este tema a través del AAS y durante la misión de análisis.
Impacto Desigual de Cargas Afrontado		No se sabe/falta más información		Se verificará este tema a través del AAS y durante la misión de análisis.

Desglose de Información de Impacto por Género		No se sabe/falta más información		Se verificará este tema a través del AAS y durante la misión de análisis.
Asesoramiento de Mujeres Afectadas		No se sabe/falta más información		Se verificará este tema a través del AAS y durante la misión de análisis.
<b>OP-102 Política de Acceso a la Información</b>				
Divulgación de Evaluaciones Ambientales y Sociales <sup>1</sup> Previo a la Misión de Análisis, QRR y envió de los documentos al Directorio <sup>2</sup>	Divulgación de la evaluación ambiental y social y de los planes de mitigación.	Sí	Previo a la misión de análisis, el Banco publicará en la página Web del programa el AAS, el MGAS y el MRI. También se publicará todas las evaluaciones ambientales y sociales correspondientes a la muestra representativa del programa.	Previo a la misión de análisis, el Banco publicará en la página Web del programa el AAS, el MGAS y el MRI Preliminar los cuales sean aptos para su publicación. También se publicará todas las evaluaciones ambientales y sociales correspondientes a la muestra representativa del programa. <u>Publicación del Marco de Reasentamiento Involuntario y Compensación Final el cual será publicado en la página del Banco antes de que la operación se distribuya al Directorio del Banco.</u>
Disposiciones para la Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la Implementación del proyecto	Divulgación de las diferentes evaluaciones ambientales y sociales de todas las obras de infraestructura del programa.	Si	Durante la implementación del Programa se seguirá divulgando las evaluaciones ambientales y sociales de todas las obras del programa.	Publicar en la página web del Banco todas las evaluaciones ambientales y sociales de las obras del programa durante la implementación de la operación.

<sup>1</sup> Evaluaciones Ambientales y Sociales incluyen los EIAS, PGAS, PRI, MRI y MGAS.

<sup>2</sup> Por favor referirse a los protocolos para la documentación y divulgación de información ambiental, social y de higiene y seguridad para más detalles sobre el momento de divulgación de las diferentes Evaluaciones Ambientales y Sociales.

### ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y links a archivos técnicos
Opciones técnicas y de diseño	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan Municipal de Reducción de Riesgos de Derrumbe de Laderas de Tierra</li> </ul>	2013	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estudio de Susceptibilidad de Inundaciones</li> </ul>	2013	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan Maestro de Desarrollo Urbano (Ley no 242)</li> </ul>	2014	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan de Movilidad Urbana Sostenible – PLAMUS</li> </ul>	2015	<a href="#">Plan de Movilidad Urbana</a>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>TdR Plan de Desarrollo Urbano Integrado Metropolitano (estado)</li> </ul>	Mayo 2017	
Análisis de costos del proyecto y viabilidad económica	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diseños avanzados de ingeniería (muestra representativa)</li> </ul>	Mayo 2017	A ser incluidos en el POD
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estudio de viabilidad económica del Programa</li> </ul>	Mayo 2017	
Administración financiera / aspectos fiduciarios y de ambiente de control	<ul style="list-style-type: none"> <li>Análisis de la capacidad fiduciaria del ejecutor</li> </ul>	April 2017	A ser incluidos en el POD
Recolección de información y análisis para reportar resultados	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estudios técnicos y diseños de ingeniería. Equipo de proyecto; misión de orientación y misión de análisis</li> </ul>	Mayo 2017	
Análisis institucional, de personal, procedimientos y otros aspectos de capacidad de implementación	<ul style="list-style-type: none"> <li>Análisis de la capacidad técnica e institucional</li> </ul>	April 2017	A ser incluidos en el POD
<i>Stakeholders</i> y el ambiente político	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diseño del esquema institucional y marco jurídico para la implementación del proyecto.</li> </ul>	April 2017	

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y links a archivos técnicos
Sostenibilidad fiscal del sector de transportes del MF	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informe con el Diagnostico de los temas de sostenibilidad fiscal de tarifas del transporte coletivo y de manutención y conservación del sistema vial</li> </ul>	Mayo 2017	POD, Enlaces Opcionales
Salvaguardias sociales y ambientales; otros estudios ambientales	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informe consultor especializado en evaluación socio-ambiental de proyectos de infraestructura urbana, conteniendo el Análisis Ambiental y Social del Programa y su correspondiente Plan de Manejo Ambiental y Social.</li> </ul>	Mayo 2017	PP, Anexos II y III. A ser incluido en el POD
Otros asuntos relevantes, incluyendo donantes, género, sostenibilidad, temas de país	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se verificará con el Municipio la posibilidad de incluirse en la operación algún tema transversal</li> </ul>	Mayo 2017	POD, Enlaces Opcionales

CONFIDENCIAL

<sup>1</sup> La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a "Información Deliberativa" contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la "Política de Acceso al Información" del Banco (Documento GN-1831-28).