

PERFIL DE PROYECTO

BRASIL

PROGRAMA DE ASOCIACIÓN PARA EL DESARROLLO DE MINAS GERAIS III (BR-L1260)

I. DATOS BÁSICOS

Título del proyecto:	Programa de Asociación para el Desarrollo de Minas Gerais III		
Número del proyecto:	BR-L1260		
Equipo de proyecto:	Rosana Brandao, Jefe de Proyecto, Alejandro Taddia y Pablo Guerrero, (INE/TSP); Paulo Lanna Barroso Junior. (TSP/CBR); Teresa Maurea Faria (LEG/SFO); Tulio Correa (VPC/PDP); Fernando Glasman y Roberto Monteverde (CSC/CBR); y Giovanna Mahfouz (INE/TSP).		
Prestatario:	Estado de Minas Gerais (MG)		
Organismo ejecutor:	Estado de Minas Gerais por medio de la Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão (SEPLAG)		
Plan de financiamiento:	BID (CO):	US\$	260 millones
	Local (MG):	US\$	
	Total:	US\$	260 millones
Salvaguardias	Políticas identificadas	B.05, B.11, B.12, y B.13	

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

A. Justificación general

- 2.1 El Gobierno del Estado de Minas Gerais (GMG) inició, en 2003, un amplio programa de reformas, denominado “Choque de Gestión”, con el objetivo de garantizar el equilibrio de las finanzas públicas y la reorganización del funcionamiento de la máquina estatal. Desde entonces, el Estado viene aumentando significativamente su capacidad para realizar las inversiones necesarias para alcanzar las metas pactadas con la población. A fin de garantizar la continuidad de esos avances, el Gobierno reafirmó su compromiso con la conducción eficiente de las políticas públicas, y en 2007, inició la Segunda Generación del Choque de Gestión, denominada “Estado para Resultados”.
- 2.2 En el contexto de una gestión pública basada en resultados medibles y cuantificables, uno de los objetivos es la mejoría de la competitividad de la economía local. Para eso, la superación de los cuellos de botella estructurales es condición esencial para alcanzar los escenarios económicos y sociales deseables. En este sentido, la estrategia del “Estado para Resultados” enfoca el seguimiento intensivo de las áreas identificadas como cruciales para el desarrollo, como la infraestructura, los servicios operados por el estado (salud, seguridad) y la competitividad de su economía buscando optimizar la calidad del gasto público.

- 2.3 En esos términos, uno de los elementos que más condicionan la competitividad de la economía es la insuficiente calidad de la red vial estadual, una vez que el sector productivo es altamente dependiente del modo de transporte carretero, que concentra la mayoría de la demanda de transporte estadual. En función de la gran extensión de su territorio y localización geográfica estratégica - integra las regiones Sur y Sureste con las regiones Noreste y Centro-Oeste del país – la red vial del Estado de Minas Gerais (MG) cumple una función estratégica como arterias de interconexión nacional y principal vía de flujo de la producción. Si bien MG ha emprendido ambiciosos planes de mejoramiento y pavimentación de su red vial, aún 24,7% de la red vial estadual se encuentra en malas o pésimas condiciones. Como respuesta a esas condiciones, y en conformidad con el marco de su política sectorial, el Programa Gubernamental, reflejado en el presupuesto 2009 y sus proyecciones hasta 2011, consta de los siguientes Proyectos Estructurantes (PE): (i) expansión de la red pavimentada (Proceso); (ii) rehabilitación y mantenimiento, por resultados, de la red pavimentada estadual (PROMG); (iii) aumento de capacidad y seguridad de los corredores de transportes (PROSEG); y (iv) fortalecimiento de la capacidad técnica del DER/MG.
- 2.4 Esos planes de inversión, que se desarrollan en el ámbito de la política de Estado por Resultados, basan sus acciones en el binomio calidad fiscal y gestión innovadora y eficiente, lo que demuestra la visión global y responsable, con la que el GMG enfrenta la problemática del sector de productividad e infraestructura logística. Por ello, dadas las circunstancias actuales, afectadas negativamente por la crisis económica mundial, es esencial que el GMG asegure las condiciones para mantener el nivel de actividad e inversión pública tal como ha planeado y pactado con su población.
- 2.5 **Justificación de la participación del Banco.** El Programa se inserta en la estrategia del Banco para Brasil que busca promover un crecimiento sostenido y ambientalmente adecuado, reduciendo la pobreza y promoviendo la inclusión social. Representa la continuidad del apoyo del Banco a los programas de gobierno de MG del sector transportes. Además de otros préstamos, en 2006, el Banco financió el Programa para el Mejoramiento de Acceso Vial a Pequeños Municipios de Minas Gerais, préstamo 1709/OC-BR primera operación del CCLIP BR-X1002 y la segunda operación, BR-L1231 (US\$100 millones), está en curso de aprobación. En 2004 el BID aprobó un FOMIN que financió el Programa Estadual de Asociaciones Público Privadas (PPP). Las experiencias exitosas tanto con el Proceso-BIDH, como la constitución de la unidad PPP ilustran el apoyo continuo y refuerzan el interés del MG en desarrollar nuevas acciones conjuntas con el BID.

B. Objetivos y descripción del Programa

- 2.6 El GMG ha solicitado el apoyo técnico y financiero del Banco para asegurar la continuidad de las inversiones en el sector transportes y, principalmente, para avanzar hacia el alcance de resultados más osados y de forma más ágil y eficiente. El instrumento más adecuado para responder a la solicitud del GMG sería un préstamo de inversión de obras múltiples bajo la forma de un SWAp, ya que permite financiar un gran número de actividades dentro del presupuesto de MG destinado a la inversión del sector transporte. El objetivo de esta operación es fortalecer los sectores de infraestructura, transporte y

logística, apoyando las actividades de gestión de la red vial a cargo del Estado, contribuyendo así para avances fiscales, dinamización económica de regiones de bajos recursos y ampliación de la inserción competitiva de MG. El MG ya cuenta con el apoyo financiero y técnico de un SWAp del Banco Mundial (BM) (SWAp/BM/MG)¹ en el sector transporte, aprobado en el 2008 y actualmente en ejecución. El Programa propuesto pretende juntar esfuerzos y complementar ese apoyo a MG.

- 2.7 **Componente 1. Actividades vinculadas al desarrollo de la infraestructura vial.** Financiaría las actividades vinculadas a la pavimentación, rehabilitación, mantenimiento, y mejora de la seguridad vial de las carreteras pertenecientes a la red vial estadual y municipal que sean elegibles bajo la presente operación incluyendo los siguientes subcomponentes: **1. Pavimentación de Accesos:** Financiaría las actividades vinculadas al PE PROACESSO, referente a la mejoría de la accesibilidad de municipios pequeños y de bajos ingresos, por medio de la pavimentación de accesos a las redes viales principales; **2. Rehabilitación y mantenimiento.** Financiaría las actividades vinculadas al PE PROMG, referente a la rehabilitación y mantenimiento de las carreteras estaduais, por medio de contratos de precio global para mantenimiento continuado de redes viales regionales con control mediante contratos de mantenimiento por resultados; **3. Mejoramiento y seguridad.** Financiaría las actividades vinculadas al PE PROSEG, referente a la seguridad vial con actividades que podrían abarcar intervenciones de bajo costo, corrección y mejoramiento de intersecciones y segmentos críticos y también ejecución de algunas obras de arte.
- 2.8 **Componente 2. Actividades de fortalecimiento institucional.** Financiaría actividades para mejorar el sector transporte y logística mediante los subcomponentes: (i) **apoyo a las asociaciones público-privadas (PPP)** que financiaría el apoyo a la implementación de la PPP de la carretera MG-050; y (ii) **reforma institucional del DER/MG**, que busca continuar con la actividades financiadas mediante las operaciones del CCLIP BR-X1002 financiando un estudio detallado de una reforma institucional del órgano.
- 2.9 **Esquema de ejecución.** La *Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão* (SEPLAG), será la entidad ejecutora y responderá ante al Banco por la aplicación de los procedimientos técnicos, administrativos, financieros y de adquisición vinculados a la ejecución, seguimiento, monitoreo y evaluación del Programa; La *Secretaria de Estado de Transporte e Obras Públicas* (SETOP) será el co-ejecutor del Programa, responsable por la implementación del mismo, a través de su Departamento de Estradas de Rodagem (DER/MG), y por el alcance de los indicadores de desempeño.
- 2.10 **Costo y plazos.** El valor total del Programa será de US\$260 millones, financiados integralmente por el Banco. El plazo de ejecución será de dos años.

III. TEMAS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 El sector transportes en MG posee una estructura institucional consolidada. La agencia vial DER/MG, vinculada a la SETOP, fue objeto de fortalecimiento institucional en

¹ El SWAp del BM en ejecución es el Préstamo n° 7547-BR aprobado en 2008 y ha realizado ya su tercer desembolso.

programas anteriores del Banco, del cual es ejecutora, y ha venido evolucionado en los últimos años. La SETOP y el DER/MG vienen cumpliendo exitosamente la ejecución del programa financiado por el Banco así como las metas establecidas por el GMG en los PE de transporte vial. El Banco analizó una muestra de los diseños de ingeniería de las obras y los consideró aceptables. Dada la naturaleza estratégica de las obras y lo avanzado del proceso de licitación y/o ejecución de las mismas, el GMG espera una importante concentración de pagos durante el 2009 y el primer trimestre del 2010.

IV. SALVAGUARDIAS Y ANÁLISIS FIDUCIARIO

A. Estrategia ambiental y social

- 4.1 La responsabilidad de la gestión socioambiental del sector vial es del DER/MG, a través de su Gerencia de Medio Ambiente (GMA) la cual ya fue objeto de fortalecimiento institucional en préstamos anteriores del Banco. La GMA cumple adecuadamente con sus funciones y con la legislación ambiental vigente y trabaja en estrecha colaboración con la agencia ambiental estadual. El DER/MG, además de tener la capacidad adecuada, posee un cuerpo sólido de normas y procedimientos para lidiar con los problemas ambientales y sociales (incluyendo reasentamiento), y un Manual de Procedimientos Ambientales en Proyectos Viales, cuyo cumplimiento por las contratistas y consultoras de supervisión y de diseño de ingeniería es obligatorio.
- 4.2 Se prevé que las obras previstas en este Programa no generarán impactos negativos significativos, ni ambientales ni sociales, debido a que los trabajos físicos serán de pequeña a mediana magnitud, tradicionales del punto de vista de ingeniería y se ejecutarán en su mayoría en las calzadas de las vías y siempre dentro del derecho de vía, por lo que no se intervendrá en áreas ambiental o socialmente sensibles. El Programa no incluirá tramos que podrían afectar directamente áreas indígenas o protegidas. Dado que existen evaluaciones ambientales estratégicas y específicas para las dos operaciones del Banco del Programa Proacesso; una Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) del Plan Vial de Minas Gerais (PRMG) que apoya en la selección de los proyectos que ejecuta el Estado y una evaluación ambiental simplificada y planes generales para reasentamiento, áreas protegidas y tierras indígenas del SWAp/BM/MG, se propone una Estrategia Ambiental y Social (EAS) basada en un análisis de la evaluación realizada para el SWAp/BM/MG y la compactibilidad de los planes generales con las salvaguardias y políticas del Banco, particularmente con las Políticas de Reasentamiento Involuntario (OP-710). También formará parte de esta estrategia la supervisión ambiental de la implementación del Programa. El equipo de proyecto propone la clasificación B para el Programa. Mayores detalles de la EAS Programa se incluyen en el Anexo III.

B. Viabilidad institucional, técnica y económica

- 4.3 La SETOP/DER/MG es un experimentado ejecutor de operaciones con el Banco y otros organismos multilaterales. La SEPLAG tiene experiencia en ejecución de proyectos con organismos internacionales. Ha sido la ejecutora de una operación *Development Policy Lending* (DPL) y está ejecutando actualmente el SWAp del BM exitosamente. Esta

experiencia es la que permite trabajar esta operación bajo el enfoque del SWAp, pues el conocimiento del ejecutor y co-ejecutores reduce los riesgos institucionales y técnicos.

C. Aspectos fiduciarios

- 4.4 **Financieros.** La política del Banco para SWAp establece que se utilicen los sistemas fiduciarios existentes una vez que estos sean robustos y confiables. En este sentido el MG, a través de la Secretaría de Estado de Hacienda (SEF) mantiene sistemas de administración financiera que atienden a esos requisitos, los cuales permiten identificar y controlar las fuentes y los fines para los cuales los recursos fueron aplicados. Este sistema está implantado en todas las unidades de ejecución presupuestaria del Estado las cuales incluyen la SETOP y el DER/MG que son los ejecutores del Programa.
- 4.5 **Adquisiciones.** El MG ya licitó o está licitando la mayoría de las obras cuyas actividades serán financiadas por este Programa. Los proyectos de los PE Proacesso y PROMG considerados elegibles son los mismos considerados elegibles para el SWAp/BM/MG en Minas Gerais. Serán elegibles para financiamiento del Banco las transacciones con valor por debajo del umbral que utiliza el Banco de licitaciones públicas internacionales (LPI) de adquisición de bienes, obras y servicios, que fueron o serán licitadas con procedimientos nacionales. También serán elegibles aquellas con valor por encima del umbral de LPI que utilizaron o utilizarán los procedimientos del BM, siempre y cuando los licitantes sean de países elegibles para el BID.
- 4.6 **Desembolsos.** De acuerdo a lo establecido en el PR-210, para efectos de los desembolsos no se exigirá la presentación de documentación de respaldo de las inversiones realizadas. Sin embargo el MG mantendrá un detallado registro de las transacciones, como así también mantendrá la custodia física de la documentación en un archivo seguro, ordenado y de acceso restringido; esta documentación estará disponible para su revisión si el Banco así lo solicitara o ser auditada, de considerarse necesario. Se prevé que el Programa cuente con financiamiento del BID y del MG. El Programa propuesto apoya los mismos proyectos que apoya el SWAp/BM/MG, el cual reembolsa hasta un 35% del valor de los gastos elegibles de cada proyecto. El Banco reembolsará complementariamente hasta el 100% de los gastos elegibles remanentes, representados por el 65% no reembolsado por el BM. Bajo esta figura, las dos instituciones actuarán paralela y secuencialmente. Como parte del control fiduciario a aplicar, se realizará: (i) una evaluación del riesgo fiduciario que presenta el MG y las eventuales medidas de mitigación a aplicar; (ii) plan de financiamiento del programa; y (iii) actividades de seguimiento y auditoría.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 5.1 El Anexo V detalla el cronograma de preparación, la presentación al Directorio de la Propuesta de Préstamo está prevista para enero de 2010. Los costos de preparación se solventarán con recursos administrativos que se estiman en US\$39.600 en los que se incluye la realización de 3 misiones. Los costos y cronograma de preparación se encuentran detallados en el Anexo V.

ANEXO I

“INFORMACION CONFIDENCIAL”

BRASIL (BR-L1260)

PROGRAMA DE ASOCIACIÓN PARA EL DESARROLLO DE MINAS GERAIS

SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

This Report provides guidance for project teams on safeguard policy triggers and should be attached as an annex to the Project Concept Document (or equivalent) together with the Safeguard Screening Form, and sent to ESR.

PROJECT DETAILS	IDB Sector	Transportation and Communication
	Project Type	Sector Wide Approach (SWAP)
	Additional Operation Details	
	Country	Brazil
	Project Status	New Operation
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Rosana Brandao
	Project Title	Programa Asociación para el Desarrollo de Minas Gerais III
	Project Number	BR-L1260
	Safeguard Specialist(s)	<i>To be completed by assessor</i>
	Assessment Date	2009-07-02
	Assessment Number	2009-07025323-2
	Additional Comments	

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS	Project Type	Sector Wide Approach (SWAP)	
	Safeguard Policy Items Identified (Yes)	An Environmental Assessment is going to be performed.	(B.05)
		Potential to cause air, soil or water contamination (also see B.10).	(B.11)
		Part of the investment is already under construction by the Executing Agency or the Borrower.	(B.12)
		Operation for which ex-ante impact classification may not be feasible. These loans are: Policy-based loans, Financial Intermediaries (FIs) or loans that are based on performance criteria, sector-based approaches, or conditional credit lines for inves	(B.13)
	Potential Safeguard Policy Items (?)	No potential issues identified	
	Recommended Action	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s), including B13, for guidance. No project classification required. Submit Report and PCD (or equivalent) to ESR.	
	Additional Comments		

ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening:	Rosana Brandao,
	Title	Environment Specialist
	Date	2009-07-02

SAFEGUARD SCREENING FORM

This Report provides a summary of the project classification process and is consistent with Safeguard Screening Form requirements. The printed Report should be attached as an annex to the Project Concept Document (or equivalent) (together with the Safeguard Policy Filter Report) and sent to ESR.

PROJECT DETAILS	IDB Sector	Transportation and Communication
	Project Type	Other Lending or Financing Instrument (enter details in final report)
	Additional Operation Details	
	Country	Brazil
	Project Status	New Operation
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Rosana Brandao
	Project Title	Programa Asociación para el Desarrollo de Minas Gerais III
	Project Number	BR-L1260
	Safeguard Specialist(s)	<i>To be completed by assessor</i>
	Assessment Date	2009-07-02
	Assessment Number	2009-07023806-2
	Additional Comments	

PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY	Project Category: B	Override Rating:	Override Justification:
	Conditions/Recommendations		Comments:
			<ul style="list-style-type: none"> Category "B" operations normally require an environmental impact analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements). 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. The Project Team must send to ESR the PP or PCD (or similar) containing the E&S Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) plus the Safeguard Policy Filter and 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).

SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS	Identified Impacts/Risks	Potential Solutions
	Generation of solid waste is moderate in volume and does not include hazardous materials .	Solid Waste Management: The client 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.

ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening: Rosana Brandao	Date: 2009, 7/2/
	Comments:	

BRASIL
PROGRAMA ASOCIACIÓN PARA EL DESARROLLO DE MINAS GERAIS III
(BR-L1260)

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

1. MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL

- 1.1 **Sistema Nacional del Medio Ambiente (SISNAMA).** En la Política Nacional de Medio Ambiente son considerados los principios Constitucionales de la Administración Pública, expresos en la Constitución de la República de 1988, en especial, el Principio de la Legalidad. La Ley nº 6.938/1981 que dispone sobre la Política Nacional del Medio Ambiente (y los subsecuentes dispositivos legales que la reglamentaron) instituyó la Política Nacional de Medio Ambiente, y creó la estructura institucional/legal para su implementación. El Ministerio de Medio Ambiente ejerce la coordinación, a nivel federal, y el Consejo Nacional del Medio Ambiente (CONAMA) es el órgano consultivo y deliberativo del SISNAMA, instituido por dicha ley.
- 1.2 Los órganos de control ambiental estaduais son encargados de la efectiva aplicación de estas normas, pudiendo para esto establecer normas específicas para el licenciamiento ambiental, bien como fijar patrones ambientales más restrictos en sus áreas de jurisdicción. A ellos cabe el licenciamiento ambiental de los emprendimientos localizados en sus territorios, cuyos impactos alcancen más de un municipio, así como los desarrollados en área recubierta por vegetación de preservación permanente; y los casos que les fueran delegados por la Unión. El órgano ambiental competente, verificando que la actividad o emprendimiento no es potencialmente causadora de significativa degradación del medio ambiente, definirá los estudios ambientales pertinentes al respectivo proceso de licenciamiento ambiental. Además de la legislación ambiental vigente, son observadas también normas legales en lo que se refiere a la política de recursos hídricos, a la política forestal, al patrimonio cultural, histórico y arqueológico, a las comunidades indígenas, a las normas reglamentarias del Ministerio de Trabajo, y procedimientos previstos en normas técnicas de la Asociación Brasileña de Normas Técnicas.
- 1.3 **El Sistema Estadual de Medio Ambiente (SISEMA):** El Estado de Minas Gerais fue uno de los primeros a se estructurar para actuar en el área de medio ambiente, incluyendo el licenciamiento ambiental. Esa actuación viene desde 1977, cuando fue instituida la Comisión de Política Ambiental, (actualmente Consejo) - COPAM, anterior al CONAMA, que es la instancia superior de deliberación das políticas de medio ambiente en el Estado. El Estado también fue el primero a poseer legislación específica sobre la conservación y preservación del medio ambiente, con la creación de la Ley nº 7.772 en 1980.
- 1.4 La Secretaria de Estado de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible (SEMAD), el Instituto Estadual de Forestas – IEF, la Fundação Estadual de Medio Ambiente –

FEAM, el Instituto Mineiro de Gestão de las Aguas – IGAM, Núcleos de Gestión Ambiental (NGA's) de las Secretarías de Estado e integrantes del COPAM; y Policía Ambiental de Minas Gerais son las entidades que conforman el SISEMA. El gobierno actual promovió una reforma con los objetivos de materializar los objetivos estratégicos del gobierno en el área ambiental; dar más agilidad al proceso de regularización ambiental, sin pérdida de su calidad; e incentivar la legalidad ambiental, especialmente a través de mayor agilidad y menos burocracia, al mismo tiempo en que refuerza la efectividad de la fiscalización. El papel principal en el licenciamiento, pasó a ser ejecutado por la SEMAD, a través de sus Superintendencias Regionales del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible (SUPRAM's) y a dichas entidades es resguardado el papel de referencia técnico-científica y jurídica.

- 1.5 Para facilitar los procesos de licenciamiento y estimular los trabajos de acuerdo con las normas ambientales, el Gobierno de Minas reunió en una única dirección las entidades componentes del SISEMA. Para el Estado, esto representa la integración de las acciones de protección al medio ambiente. En el caso del NGA de la Secretaria de Estado de Transportes y Obras Públicas (SETOP), ocurre una articulación interna del Núcleo con el Secretario, y de este con los Secretarios de la SEMAD y Secretaría de Planeamiento y Gestión (SEPLAG). La experiencia del Banco en proyectos viales financiados para el Estado de Minas Gerais, concluye que el sistema utilizado funciona de manera adecuada y viene mejorando con el tiempo.
- 1.6 **Licenciamiento Ambiental Vial Estadual.** Los licenciamientos y procesos de autorización de emprendimientos viales en el alcance de este Programa son requeridos por el ejecutor de los mismos, el *Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais* (DER/MG) a las Superintendencias Regionales del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible (SUPRAM's).
- 1.7 La Deliberación Normativa COPAM nº 74 de 2004, establece criterios para clasificación, segundo el tamaño y potencial contaminador, de emprendimientos y actividades modificadoras del medio ambiente para los cuales es necesario proceso de autorización o de licenciamiento ambiental en nivel estadual y determina normas para indemnización de los costos de los análisis de solicitudes de autorización o de licenciamiento ambiental y da otras providencias. La DN nº 74/2004 aplicase para todas las actividades de emprendimientos de infraestructura pero, mediante instrucciones específicas, es el principal instrumento para el LiA del sector vial en el Estado. La actividad vial es tratada específicamente en la Lista E Actividades de Infraestructura, en el ítem E-01 Infraestructura de Transporte, y considera que es necesario un proceso de licenciamiento o de autorización para las actividades mostradas en las siguientes tablas:
 - a. Tabla 6 – Implantación o duplicación de vías;
 - b. Tabla 7 - Contorno vial de ciudades con población superior a 100.000 habitantes o sistemas viales de regiones metropolitanas o áreas conurbadas;

- c. Tabla 8 - Pavimentación y/o mejoramientos de carreteras, caso de los proyectos del Proacesso, pavimentación de accesos ya existentes a pequeños municipios, que forma parte del Programa propuesto.

Tabla 8 – Pavimentación o Mejoramiento Vial

Potencial Contaminante / Degradante		Tamaño	
Aire	M	10<extensión<50 km	pequeño
Agua	G	50<extensión<100 km	mediano
Solo	G	extensión>100 km	grande
General	M		

- 1.8 Los licenciamientos y procesos de autorización ambientales de emprendimientos viales en el alcance del Programa son actualmente requeridos por el Departamento de Carreteras de Minas Gerais (DER/MG, por sus sigla en portugués) a las Superintendencias Regionales del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible (SUPRAM's), órganos responsables por el licenciamiento ambiental en Minas Gerais.
- 1.9 De acuerdo a la Deliberación Normativa COPAM nº 74 de 2004, solamente para las obras del Proacesso es exigido un proceso de autorización o de licenciamiento. Para los demás programas estructurantes PROMG y PROSEG, también parte de del Programa propuesto, dichos procesos no son necesarios.
- 1.10 Institucional. Como instrumento de implementación de La Política de Gestión Ambiental del gobierno de Minas Gerais, fue formalizada la instalación de los Núcleos de Gestión Ambiental (NGA's) en las Secretarías de Estado, inclusive en la SETOP. Los núcleos tienen la finalidad básica de promover la inclusión de las políticas de protección del medio ambiente y de desarrollo sostenible del Estado en las políticas públicas sectoriales desarrolladas por las Secretarías. Visando la adecuación de la red vial de Minas Gerais a la evolución de la demanda de transporte, hasta el horizonte de 2016, fue estructurado el Plan Vial de Minas Gerais (PRMG, por sus siglas en portugués) en el cual están inseridos los programas Proacesso, PROMG y PROSEG. La SETOP y el DER/MG son las instituciones ejecutivas de las actividades previstas en el alcance de este Programa SWAP y serán responsables, junto con las SUPRAM's, por gerenciar las cuestiones relativas a la sostenibilidad ambiental de las actividades en él incluidas. SETOP – <http://www.transportes.mg.gov.br/>, DER/MG – www.der.mg.gov.br
- 1.11 El DER es el ejecutor de las obras del Programa y la responsabilidad de la gestión socioambiental del sector vial es suya, a través de su Gerencia de Medio Ambiente (GMA), vinculada a la Directoría de Proyecto, la cual ya fue objeto de fortalecimiento institucional en varios préstamos anteriores del Banco y cumple adecuadamente con sus funciones, cuales sean: (i) planear y coordinar las

actividades de protección y monitoreo socioambiental, en articulación con las demás unidades del DER involucradas; (ii) elaborar planes y programas para la recuperación de áreas ambientalmente degradadas en las áreas de influencia de las carreteras estaduais y asesorar la implantación de las medidas mitigadoras necesarias; (iii) promover, en su área de actuación, la elaboración y actualización del catastro de datos relativo al medio ambiente físico y biótico del Estado; (iv) planear, coordinar y monitorear la preservación ambiental de las áreas patrimoniales bajo dominio del DER; (v) promover el licenciamiento ambiental; y (vi) promover la fiscalización de los servicios contratados y su aceptación o no. La GMA cumple diligentemente las directrices referentes a la legislación ambiental vigente, y trabaja en estrecha colaboración con la agencia ambiental estadual. El DER/MG, además de tener la capacidad adecuada, posé un cuerpo sólido de normas y procedimientos para lidiar con los problemas ambientales y sociales (incluyendo reasentamiento), y un Manual de Procedimientos Ambientales en Proyectos Viales, cuyo cumplimiento por las contratistas y consultoras de supervisión y de diseño de ingeniería es obligatorio.

- 1.12 La GMA, que posé tres núcleos: Licenciamiento Ambiental, Estudios y Proyectos Ambientales y Estabilidad de Taludes, tiene el objetivo de asegurar el control y la preservación ambiental de los emprendimientos viales estaduais. Tiene como competencia gerenciar la ejecución de las actividades relacionadas con la elaboración y la implantación de planes y programas de protección al medio ambiente, en el sector de actuación del DER/MG. Su atribución es operacionalizar los procedimientos necesarios al licenciamiento ambiental de obras viales, interactuando con el SISEMA y con otras instituciones, además de ejecutar estudios y proyectos ambientales y fiscalizar su implementación.
- 1.13 El Banco ha contribuido de forma relevante para el fortalecimiento en los temas socioambientales dentro del DER/MG a lo largo de los años. Cada uno de los préstamos para el sector vial realizados para el Estado de Minas Gerais desde los años 70¹ ha contribuido para establecer y consolidar una cultura en dichos temas y mejorar los procedimientos ambientales del órgano, incluyendo la elaboración del [Manual de Procedimientos Ambientales para Emprendimientos Viales](#) [DOCNUM=2062681](#), o link: <http://www.der.mg.gov.br/images/manual.pdf>.

¹ (i) en 1970 el préstamo 252/SF-BR, Programa de Desarrollo Regional del Noroeste de *Minas Gerais*, en 2.212 km de caminos rurales y de penetración, por US\$25,8 millones; (ii) en 1986, el Programa de Mejoramiento de Carreteras en el Valle de *Jequitinhonha Minas Gerais*, préstamos 204/OC-BR y 789/SFBR de US\$36 y US\$18 millones respectivamente, en 1.117 km de carreteras de la RVE; (iii) en 1989, los préstamo 570/OC-BR y 825/SF-BR, Programa de Adecuación de la Red Vial de *Minas Gerais* por US\$120 millones, en 2.400 km de la RVE; (iv) en 1993 y 1996, los préstamos 767/OC-BR y 975/OCBR, Programa para la Modernización y Ampliación de la Carretera Federal *Fernão Dias*, Etapas I y II (US\$265,9 y US\$265 millones respectivamente); y (vi) en 2005, el Programa para el Mejoramiento de Acceso Vial a Pequeños Municipios de Minas Gerais, préstamo 1709/OC-BR (US\$100 millones)

- 1.14 Asimismo, la GMA, debido a la fiscalización y las orientaciones ambientales decurrentes de los muchos licenciamientos realizados, adquirió una grande experiencia en programas y proyectos asociados a la protección del medio ambiente (incluyendo los financiados por organismos multilaterales de crédito).
- 1.15 Se puede afirmar que la experiencia del Banco en materia socioambiental con el DER/MG, ejecutor de los proyectos viales que financia en el Estado, viene siendo exitosa.

2. EL PROGRAMA

- 2.1 El Programa será un SWAp de obras múltiples y financiará los gastos elegibles de obras de rehabilitación y mantenimiento de vías existentes, pavimentación de accesos existentes a pequeños municipios, y obras de mejoramientos para la seguridad vial. No se financiará la construcción de nuevas vías y tampoco serán elegibles para el financiamiento aquellos proyectos que puedan afectar directamente tierras indígenas o áreas de protección ambiental total.
- 2.2 En este contexto, el equipo de proyecto analizó, en conjunto con la SETOP, DER/MG y SEPLAG, los proyectos incluidos en el plan de inversión 2009 2011 y seleccionó aquellos más prioritarios para el gobierno que presentan condiciones de ser incluidos en el Programa. Los gastos corresponden a obras de tres proyectos estructurantes (PE) del Estado, a saber: (1) ProAcesso - Programa de Pavimentación de Conexiones y Accesos Viales a los municipios; (2) PROMG - Programa de Rehabilitación y Mantenimiento Vial del Estado de Minas Gerais; y (3) PROSEG - Programa de Aumento de la Capacidad y Seguridad de los Corredores de transporte. Todos los proyectos se refieren a vías existentes.
- 2.3 **Proceso:** El Banco ya está financiando una pequeña parte del PE Proceso, mediante una línea de crédito CCLIP, BR-X1002, estando la primera operación (Préstamo 1709/OC-BR) en fase final de ejecución, y la segunda operación (BR-L1231) en fase de negociación. Los tramos del Proceso, en su gran mayoría ya cuentan con estudios de factibilidad, y todos cuentan con los estudios ambientales elaborados en conformidad con la legislación ambiental vigente, particularmente la DN n° 74/2004.
- 2.4 Para cada obra del Proceso, el DER/MG ha contratado los siguientes estudios ambientales en conformidad con sus procedimientos internos para atender a los procesos de licenciamiento ambiental junto a las instituciones ambientales competentes: 1- Informe de Control Ambiental (ICA); 2- Plan de Control Ambiental (PCA); 3- Plan de Recuperación de Áreas Degradadas (PRAD); y 4- Proyecto Técnico de Reconstitución de la Flora (PTRF). Los estudios que vienen siendo realizados se extienden más allá de las exigencias formales.
- 2.5 Además de dichos estudios para cada obra, el DER/MG elaboró una Evaluación Ambiental del 1^{er} Programa Proceso financiado por el Banco, constando de un análisis ambiental de cada uno de los tramos de la muestra representativa de los

- 23 programas seleccionados, y el Plan de Gestión Socioambiental conteniendo los diseños ejecutivos de todas las medidas de prevención, mitigación, y compensación socioambiental, mediante los siguientes programas socioambientales: (i) Programa de comunicación social y educación ambiental; (ii) Programa de compensación ambiental; (iii) Programa de fortalecimiento institucional ambiental; (iv) Plan de Gestión de Transportes de Productos Peligrosos; (v) Programa de Supervisión Ambiental; (vi) Programa de Auditoría Ambiental; y (vii) Monitoreo Ambiental del Programa. Para el 2^{do} Programa el DER/MG elaboró un Análisis Ambiental y entregó al Banco un Informe de Gestión Ambiental y Social de acuerdo a los términos de referencia acordados con el Banco, dónde se lleva en consideración la mejora de la capacidad de gestión ambiental del DER/MG.
- 2.6 Del fortalecimiento en materia ambiental del 1^{er} Programa constó: (i) propuesta de una política ambiental para todas las etapas de los proyectos viales del DER/MG, la cual está siendo actualmente discutida entre el DER/MG y la SETOP; (ii) revisión de normas y manuales, que ya fue realizada; (iii) capacitación operacional y técnica ambiental de los profesionales y técnicos de la Gerencia de Medio Ambiente (GMA/DP), ya realizada ; (iv) adquisición de equipos y software para la mejora operacional de la GMA/DP, ya realizada; y (v) desarrollo del Plan de Gestión del Transporte de Cargas Peligrosas, ya desarrollado. Para los órganos ambientales del Estado el DER/MG actualmente cumple adecuadamente con los patrones ambientales exigidos por la legislación.
- 2.7 Asimismo, el 1^{er} Programa cuenta con una empresa de apoyo al gerenciamiento que, mediante sus profesionales de medio ambiente, realiza la supervisión ambiental de las obras. Esta empresa seguirá trabajando hasta que se termine su contrato en el final de 2010 y a financiado por el Banco
- 2.8 **PROMG y PROSEG:** El PE PROMG, por sus características de rehabilitación funcional de la vía y mantenimiento por estándar, de acuerdo a la DN n° 74/2004, no está sujeto al proceso de licenciamiento ni de autorización ambiental. Para las obras del PROSEG, que constan de obras puntuales y de pequeño costo para mejorar la seguridad vial, tales como señalización horizontal y vertical, mejoramientos de intersecciones y otras, tampoco son exigidos un proceso de licenciamiento o autorización ambiental. Por precaución, el DER remite a las SUPRAM's la relación de las obras previstas en los tramos bajo la jurisdicción de cada una de las Superintendencias.
- 2.9 De los tres PEs mencionados arriba, el Proacesso y el PROMG, reciben también financiamiento del Banco Mundial, mediante un SWAp multisectorial, cuya ejecución viene siendo considerada exitosa. Para el SWAp del Banco Mundial (el segundo realizado para el Estado de Minas Gerais) fue realizado un Estudio de Evaluación Ambiental **Marco de referencia ambiental para las áreas de salud, educación y transporte**, que alcanza todo el territorio Estadual. Asimismo EMG ha realizado una Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) del Plan Vial de Minas Gerais (PRMG) que apoya en la selección de los proyectos que ejecuta el Estado.

3. POTENCIALES IMPACTOS Y LA ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL PROPUESTA

- 3.1 Se estima que el Programa tendrá importantes impactos positivos que se derivarán de una mejora sustancial en el nivel de transitabilidad, seguridad y accesibilidad existente de las vías, lo cual resultará en una reducción de los costos de transporte y de tiempo de viaje, el incremento de la conectividad en el país y consecuentemente el incremento de la competitividad, además de contribuir para un mejor aprovechamiento de, y acceso a, los servicios públicos y sociales.
- 3.2 Se prevé que las obras previstas en este Programa no generarán impactos negativos significativos, ni ambientales ni sociales, debido a que los trabajos físicos serán de pequeña a mediana magnitud, tradicionales del punto de vista de ingeniería y se ejecutarán en su mayoría apenas en las calzadas de las vías y siempre dentro del derecho de vía, por lo que no se intervendrá en áreas ambiental o socialmente sensibles.
- 3.3 Los impactos negativos identificados y esperados son objeto de medidas mitigadoras y/o compensatorias, pues ya están internalizados en la rutina y flujo de trabajo de los proyectos de ingeniería en la Directoria de Proyectos del DER/MG. Servicios y acciones de naturaleza ambiental son sistematizados en la atención a las necesidades decurrentes de la implantación de los emprendimiento y hasta mismo de las necesidades pre-existentes a los emprendimientos propuestos.
- 3.4 Estudios ambientales existentes:
- a. Los tramos elegibles para financiación de los dos programas Proacesso y PROMG son los mismos tramos elegibles para financiación por parte del SWAp del Banco Mundial², actualmente en ejecución. Para ese SWAp el Banco Mundial, considerando la fuerte capacidad institucional del prestatario, ha requerido una evaluación ambiental simplificada considerando particularmente, en ella, los procedimientos en casos de reasentamientos involuntarios, afectaciones a tierras indígenas, y sitios culturales. Para esos tres temas fueron diseñados planes generales, aplicables donde necesario, ver link: <http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?=2066251>.
 - b. También se realizaron evaluaciones ambientales estratégicas y específicas y Informes de Gestión Ambiental y Social para las dos operaciones del Banco del Programa Proacesso, ver links:

Primer Programa:

<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=557160> ;

² Excepción a los tramos que afectan áreas indígenas

y Segundo Programa:

<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1992461>;
y;

- c. Asimismo el Estado realizó una Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) del Plan Vial de Minas Gerais (PRMG), que apoya en la selección de los proyectos que ejecuta el Estado, ver link:
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1914077>

- 3.5 En este contexto de múltiples estudios ambientales ya realizados para el sector transportes en el Estado de Minas Gerais, y considerando que Programa tendrá como criterio de elegibilidad la no inclusión de tramos que podrían afectar directamente áreas indígenas o de protección total; todos los tramos a ser pavimentados, rehabilitados o mejorados en su seguridad son tramos existentes en áreas de ocupación consolidada; el equipo de proyecto propone calificar la operación en la categoría B.
- 3.6 Considerando, asimismo, que ya existen diversos análisis y evaluaciones ambientales de los programas a ser financiados y es fuerte la capacidad del ejecutor en materia socioambiental, se propone una Estrategia Ambiental y Social (EAS) basada en un análisis de las evaluaciones existentes, particularmente aquella realizada para el SWAP del BM y la compactibilidad de los planes específicos con las salvaguardias y políticas del Banco, particularmente las con las Políticas de Reasentamiento Involuntario (OP-710) También deberá ser desarrollado un plan de supervisión y seguimiento de la implementación de los proyectos del PROMG y PROSEG, que hacen parte de este Programa. Los resultados de estas actividades serán consolidados en el Informe de Gestión Ambiental anexo a la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD).

BRAZIL
PROGRAMA ASOCIACIÓN PARA EL DESARROLLO DE MINAS GERAIS III
(BR-L1260)

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Estudio	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y enlaces electrónicos
Opciones técnicas y de diseño	TdR para la contratación de diseños finales de ingeniería y TdR para los estudios ambientales	Existentes en el DER/MG y junio 2009	n/c
Análisis de costos del proyecto y viabilidad económica	Diseños finales de ingeniería	Parte completada y parte 2 ^{do} semestre 2009	n/c
Administración financiera / aspectos fiduciarios y de ambiente de control	Análisis de la capacidad fiduciaria del ejecutor	Julio 2009	A ser incluidos en el POD
Recolección de información y análisis para reportar resultados	Equipo de proyecto; misión de orientación	Junio – Julio 2009	
Análisis institucional, de personal, procedimientos y otros aspectos de capacidad de implementación	Análisis de la capacidad técnica e institucional de SEPLAG y DER/MG	Julio 2009	A ser incluidos en el POD
<i>Stakeholders</i> y el ambiente político	n/c		
Salvaguardias sociales y ambientales; otros estudios ambientales	Análisis de compatibilidad del socioambiental general de los proyectos de los programas estatales Proceso, PROMG y PROSEG con potencial de ser financiados por el Programa	Mayo 2009	PP, anexos II y III. A ser incluidos en el POD
Otros asuntos relevantes, incluyendo donantes, género, sostenibilidad, temas de país / sector	n/c		

INFORMACION CONFIDENCIAL