**Documento del Banco Interamericano de Desarrollo**



**Brasil**

**Programa de Transporte y Logística Urbana de Maracanaú**

**BR-L1445**

**Informe de gestion ambiental y social**

**(IGAS)**

(11/Septiembre/2017)

Este documento fue preparado por:

José Luis de la Bastida (VPS/ESG)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **INFORME DE GESTION AMBIENTAL Y SOCIAL (IGAS)** | | |
| **Nombre de la Operación** | Programa de Transporte y Logística Urbana de Maracanaú | |
| **Número de la Operación** | BR-L1445 | |
| **Detalles de la Operación** | | |
| **Sector del BID** | Transporte (INE/TSP) | |
| **Tipo de Operación** | Operación de Préstamo | |
| **Clasificación de Impacto** | B | |
| **Indicadores del Riesgo de Desastres** | Bajo | |
| **Prestatario** | Municipio de Maracanaú | |
| **Agencia Ejecutora** | Municipio de Maracanaú (MM) a través de la Secretaría de Infraestructura (SEINFRA) | |
| **Préstamo BID US$ (y costo total del proyecto)** | BID:  Local:  Total: | US$ 31.784.500,00  US$ 31.784.500,00  US$ 63.569.000,00 |
| **Políticas/Directrices Pertinentes** | OP-703: B.1, B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.9, B.10, B.11, B.17. OP-102, OP-704, y OP-761. | |
| **Resumen Ejecutivo** | | |
| De acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (GN-2208-20 y OP-703), esta operación – programa de obras múltiples- es clasificada Categoría “B”, debido a que los posibles impactos negativos y riesgos socioambientales de las obras serán localizados y de corto plazo, y las medidas de mitigación son viables y conocidas por la agencia ejecutora. La evaluación de aspectos socioambientales se basó en el Análisis Ambiental y Social (AAS) de la muestra representativa del 30% de las obras de la operación. Entre los principales riesgos e impactos negativos ambientales y sociales que podrían identificarse como producto de la implementación de la infraestructura propuesta en este programa, en caso de no contar con los planes de gestión adecuados, pueden incluir: **Durante la etapa de construcción.** (i) Aumento temporal y localizado de emisiones de material particulado, NOX y CO2, y de los niveles de ruido y vibraciones debido al uso de maquinaria pesada e incremento temporal del tráfico; (ii) Aumento de procesos erosivos debido a la remoción y movimientos de suelo, y compactación del suelo; (iii) Potencial contaminación del suelo, y aguas superficiales y subterráneas por derrames de combustibles y otras substancias peligrosas; (iv) Incremento temporal del tráfico y demoras en los servicios de transporte público local; (v) interrupciones temporales de servicios básicos, accidentes de personas debido a falta de señalización en el área de frentes de obras, generación de malos olores, y proliferación de vectores; e (vi) impactos en Áreas de Preservación Permanente (APP) - riachuelos y lagunas-. **Durante la etapa de operación.** (i) Accidentes de tránsito debido a la falta de señalización adecuada; (ii) accidentes de peatones y ciclistas debido a la falta de señalización y educación vial; (iii) deterioro de la superficie de las vías y veredas debido el inadecuado mantenimiento de las mismas; y (iv) falta de oportunidades laborales para mujeres y falta de programas para incentivar una buena conducta y comportamiento hacia las mujeres cuando hacen uso del transporte público. La muestra del Programa confirmó la no presencia de situaciones de reasentamiento involuntario, desplazamiento de actividades económicas o impacto directo sobre las mismas, y expropiaciones de terrenos.  El proceso de Consulta Pública para la muestra del Programa se viene ejecutando según lo establecido en el plan de consultas y participación comunitaria. Estos mismos procesos de consulta que aplican a la muestra serán llevados a cabo para el resto del Programa. Los principales instrumentos de información a ser usados durante este proceso son el Análisis Ambienta y Social (AAS) que incluye el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) para la muestra del Programa. Como impactos positivos se tendrá una mejor traza y fluidez del tráfico pesado reduciendo niveles de ruido y contaminación del aire por emisiones de gases de combustión, así como también la comunidad tendrá acceso a nuevas ciclovías con estándares adecuados de seguridad. Finalmente, esta operación ha sido clasificada en lo relacionado a riesgos de desastres como de “Nivel Bajo”. | | |
| **Descripción de la Operación** | | |
| Los objetivos específicos de esta operación son: **(i)** mejorar la infraestructura vial local y su conectitividad con la malla vial regional para establecer una red estructurada y eficiente de transporte que disminuya el tiempo de viaje y el costo de operación del transporte de carga; y **(ii)** la adecuación de los carriles dedicados actualmetne al Transporte Público Colectivo (TPC) en vías con rutas ya existentes para la priorización de la operación de los modos colectivos.  La operación incluye un componente específico de obras civiles y supervisión que incluye: (i) obras de pavimentación de vías existentes; (ii) obras de rehabilitación de vías existentes; (iii) duplicación de vías existentes; (iii) obras de infraestructura para la implantación del corredor de bus; y (iv) supervisión técnica de las obras. La operación cuenta con una muestra representativa del Programa que a continuación se detalla (Ver Anexo 3 - Mapa):   1. **Corredor Senador Virgilio Távora**. Está previsto realizar las siguientes obras de infraestructura sobre un segmento de aprox. 1,4 km en este corredor: obras de drenaje, terraplenes, pavimentación, y seguridad vial. Esta avenida, en el trecho que da al este, intercepta con el riachuelo Pajuçara en un segmento que ya se encuentra canalizado y bastante urbanizado. 2. **Corredor Avenida Parque Oeste/Parque Norte 2**. Está previsto realizar las siguientes obras de infraestructura sobre un segmento de aprox. 4,0 km en este corredor: obras de drenaje, terraplenes, pavimentación, y seguridad vial. El trecho propuesto de intervención inicia en la Avenida Parque Sul y termina en el 4to Anel Viário, interceptando la Avenida Senador Virgilio Távora y pasando por la Avenida Parque Norte 2. 3. **Corredor Avenida Parque Sul**. Está previsto realizar las siguientes obras de infraestructura sobre un segmento de aprox. 3,0 km en este corredor: duplicación de la vía –incremento del ancho de vía—, incluyendo obras de drenaje, terraplenes, pavimentación, y seguridad vial. Este es otro de los principales corredores de acceso al centro del MM y al distrito industrial DIF. Esta vía es parte integral de la carretera CE 251, sirve de conexión entre las carreteras CE 060 y CE 065, y es la conexión para los principales barrios que bordean el distrito industrial DIF I tanto al este como al oeste del MM, reforzando el flujo de personas que van a la estación del METROFOR Raquel de Queiroz. Esta vía intercepta con el riachuelo Maracanaú en un solo trecho, y en otro tramo esta avenida sigue la traza de un riachuelo afluente del rio Timbó, que, de acuerdo con el diseño del proyecto, este riachuelo se canalizará a través de un canal trapezoidal abierto. El incremento del ancho de vía se realizará dentro de los límites del trazado de la vía que consta en el Plano Director Participativo del MM aprobado en 2012. Todo el tramo por intervenir se encuentra totalmente libre de cualquier tipo de asentamiento humano, actividades económicas y construcciones. 4. **Corredor de Transporte Público de la Avenida Manoel Moreira Lima (Beira Trilho).** Está previsto realizar las siguientes obras de infraestructura sobre un segmento de 2,63 kilómetros (km) en este corredor: duplicación de la vía –incremento del ancho de vía—, incluyendo obras de drenaje, terraplenes y pavimentación; infraestructura de apoyo para la implementación de un terminal de integración con el Sistema del Metro de la Ciudad de Fortaleza (METROFOR); ciclovías; y elementos de seguridad vial. El incremento del ancho de vía se realizará dentro de los límites del trazado de la vía que consta en el Plano Director Participativo (PDP) del MM aprobado en 2012. Todo el tramo por intervenir se encuentra totalmente libre de cualquier tipo de asentamiento humano, actividades económicas y construcciones. Los muros y cerramientos en las márgenes de esta vía están respetando la franja de dominio de la vía exigida en el PDP; de esta manera, no existirán demoliciones o retiro de los muros y cerramientos existentes.   La Ave. Beira Trilho es uno de los accesos al centro del MM más estratégicos usado por la población situada al oeste del distrito industrial DIF I. Esta vía integra el METROFOR. Actualmente, sobre esta vía operan tres (3) líneas municipales del sistema de transporte colectivo de ómnibus: la Acaracuzinho/Shopping la cual transporta un 29% de la población y las líneas Circular I y II que juntas transportan un 62% de la población. También, sobre esta vía transitan otras dos (2) líneas de transporte colectivo de furgonetas (201 y 202) que transportan alrededor de un 66% de la población.  Conforme a lo expuesto en el Plan de Movilidad de 2011, esta vía también está considerada como un eje de integración de los sistemas de transporte vial ya que ocho (8) paradas de ómnibus se localizan en el tramo principal de la misma. De acuerdo la Ley del Sistema Vial - LEI nº 1.944/2012 esta vía debe pasar, por sus características, de vía colectora a Vía Estructural – VE- debiendo tener un ancho entre 24 y 30 metros (m), incluyendo ciclovías y protecciones para los entornos de las estaciones. Esta avenida intercepta en dos puntos el riachuelo Maracanaú y otro trecho de la avenida bordea el área de preservación permanente del riachuelo. En ninguno de los casos esta vía está invadiendo las APPs, o las afectará debido a los trabajos de ensanchamiento.   1. **Corredor en la Avenida Senador Pompeu**. Está previsto realizar las siguientes obras de infraestructura sobre un segmento de aprox. 0,7 km en este corredor: duplicación de la vía –incremento del ancho de vía—, incluyendo obras de drenaje, terraplenes, pavimentación y elementos de seguridad vial. Esta es una de las vías más estratégicas para mover el flujo de mercadería de los distritos industriales DIF III y el Nuevo Parque Mondubim. Una vez que se construya la infraestructura adecuada, esta vía será uno de los principales accesos al MM, uniendo los barrios consolidados de Fortaleza con el resto del MM. La ampliación/duplicación de esta vía es de suma importancia para atender la demanda futura generada por la construcción del Hospital Regional Metropolitano, para lo cual, esta vía será uno de sus principales accesos. Esta avenida intercepta en un solo punto con un riachuelo que es el desagüe de la laguna Pajuçara, y en otro punto esta vía intercepta con un ecosistema léntico denominado Açude dos Lagos. El incremento del ancho de vía se realizará dentro de los límites del trazado de la vía que consta en el PDP del MM aprobado en 2012. Todo el tramo por intervenir se encuentra totalmente libre de cualquier tipo de asentamiento humano, actividades económicas y construcciones. Los muros y cerramientos en las márgenes de esta vía están respetando la franja de dominio de la vía exigida en el PDP; de esta manera, no existirán demoliciones o retiro de los muros y cerramientos existentes.   La muestra del Programa no presenta ninguna situación de reasentamiento involuntario, desplazamiento económico, y/o expropiación de terrenos, esto debido a que las obras de la muestra del Programa descritas anteriormente estarán ubicas dentro del perímetro del principal distrito industrial del MM, Este distrito cuenta con trazas de avenidas diseñadas para la circulación de camiones de carga pesada, y al mismo tiempo este distrito está regularizado para evitar construcciones de tipo residencial y comercial. La población residencial y comercial del MM crece en los límites del distrito industrial por lo que en el área donde se implementarán las obras no se ha identificado actividades económicas vulnerables a ser impactadas durante la construcción y operación de las obras del Programa. Como requisito para la selección del resto de las obras del Programa se excluirán todas aquellas intervenciones que presenten algún tipo de reasentamiento involuntario, desplazamiento económico, y/o expropiación de terrenos (ver criterios de elegibilidad en el POD – Párrafo 1.12). Sin embargo, para el caso del proyecto del Corredor en la Avenida Senador Pompeu aún está en trámite la legalización de la liberación de la franja de dominio, lo cual se lo está realizando a través de un procedimiento de traspaso de propiedad por donación al MM. El actual PDP fue aprobado estableciendo una previsión de ensanchamiento de la vía considerando la jerarquía del sistema vial. De esta manera, la empresa propietaria del predio a respetado lo expuesto en el PDP construyendo el muro de su propiedad retirado lo suficientemente de la faja de dominio establecida en el PDP para evitar cualquier demolición o retiro del muro. En caso extremo, de no lograrse tener éxito con el proceso de donación de los terrenos, las obras sobre esta vía se limitarán a la rehabilitación del tramo existente sin llevar a cabo ningún tipo de ensanchamiento, para evitar cualquier situación de expropiación, y así cumplir con los criterios de elegibilidad del Programa. Para el caso de las vías Avenida Parque Sul y Avenida Manoel Moreira Lima aún se encuentra en tramitación la obtención de los convenios de traspaso del uso de la franja de dominio pertenecientes al Departamento Estatal de Vías (DEV) y de METROFOR respectivamente.  El Programa también incluye un componente de Mitigación y Compensación Ambiental para financiar las acciones de mitigación y compensación ambiental necesarias para una adecuada ejecución del programa, relativas a los impactos generados por la ejecución de las obras de ingeniería y el monitoreo ambiental del programa. | | |
| **Impactos, Riesgos y Medidas de Mitigación Principales** | | |
| Los riesgos e impactos negativos ambientales y sociales identificados para la ejecución de las obras de este Programa incluyen:  ***Etapa de Construcción.*** Incremento a nivel local de emisiones de material particulado, NOx, CO2 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. No obstante, no existirán riesgos de deslizamientos de tierra debido a la topografía de la zona donde se implementarán las obras.  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, así como también accidentes de tránsito y accidentes peatonales debido a la implementación inadecuada de planes de seguridad y educación vial.  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.  Contaminación y otros impactos negativos sobre Áreas de Preservación Permanente (APP), tales como riachuelos y laguna, que interceptan y están a la margen de las vías que se intervendrán.  Basado en el Análisis Ambiental y Social (AAS) de la muestra del Programa, y siendo una de las principales características de las obras ubicadas en un distrito industrial como se lo explicó en la sección anterior, no se presentarán situaciones de reasentamiento involuntario, desplazamiento de actividades económicas, o expropiaciones de terrenos; no obstante, en caso de presentarse esta situación, estas obras no serán elegibles debido a que no estarían cumpliendo con los criterios de elegibilidad que aplican al Programa.  En lo relacionado a género podrían existir situaciones de inseguridad en los lugares donde se estén construyendo las obras, así como exposición a situaciones de violencia y crimen debido a la suspensión o cambios de rutas temporales de transporte público.  ***Etapa de Operación*** – Aunque el Programa está enfocado en el mejoramiento del flujo vial de camiones pesados/carga y de transporte colectivo público, 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. | | |
| **Requisitos de Evaluación**  OP-703 (Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias): B.3 (Preevaluación y Clasificación), B.4 (Otros Factores de Riesgo), y B.5 (Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales) | | |
| Esta operación ha sido clasificada como de Categoría B debido a que sus potenciales impactos ambientales y sociales adversos son moderados, localizados y de corto plazo, y respecto a los cuales se dispone de medidas de mitigación efectivas. El proyecto cuenta con un Análisis Ambiental y Social (AAS), el cual incluye planes de gestión ambiental y social (PGAS) para la ejecución de las obras de la muestra del Programa; y además incluye un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) como referencia para el resto de las obras del Programa que aún no se han identificado. Tanto el PGAS como el MGAS incluyen, entre los programas más relevantes:   1. Programa comunicación, y participación social, y mecanismo de quejas y reclamos. Creará un canal de comunicación entre la SEINFRA y la comunidad directamente afectada por el Programa, incluyendo los trabajadores como mano de obra. Este programa garantizará el acceso a la información sobre el emprendimiento, demandas y plazos, y los impactos previstos con sus medidas de mitigación, posibilitando la participación de la comunidad antes y durante el período de obras y posteriormente en la etapa de operación. También garantizará el derecho a la comunidad de manifestar sus quejas y reclamos, creando mecanismos para recibir, registrar y encaminar quejas y reclamos con el propósito de prevenir y disminuir situaciones de conflicto. 2. Programa de control ambiental de obras. Este programa establece directrices y procedimientos ambientales para la ejecución de las obras del Programa. Enfocado en proporcionar todas las medidas y procedimientos, en forma de planes, a las empresas constructoras, y como instrumento de acompañamiento y fiscalización para el emprendedor y órganos fiscalizadores. Dentro de este programa se encuentra el plan de seguridad y salud ocupacional para la etapa de construcción. 3. Programa de educación ambiental. Involucra acciones de educación ambiental relacionadas al sector de transporte que buscan concientizar a la población sobre la conservación de las obras del Programa durante la fase de operación, incluyendo la parte de gestión de residuos sólidos, y protección del mobiliario tales como paradas y señalización. 4. Programa de transporte de cargas peligrosas. Las obras del Programa están ubicadas en un distrito industrial para lo cual es importante asegurar la implementación de medidas de seguridad específicas para el transporte de carga peligrosas que salen y entran a las diferentes fábricas ubicadas en este sector, de esta manera, este programa incluye entre otras medidas de seguridad y un plan de contingencias que se activará en caso de eventuales accidentes. Este programa seguirá las Instrucciones para la Fiscalización del Transporte Vial de Productos Peligrosos en el Ámbito Nacional.   En lo referente al licenciamiento ambiental, como requisito obligatorio exigido por la Secretaría de Medio Ambiente y Control Urbano (SMU) el Programa obtuvo la Licencia Previa (nº LP 031-06/2-17 - 21 de junio de 2017) para la ejecución de todas sus obras. Esta licencia garantiza la viabilidad ambiental del Programa, considerando todos sus impactos y medidas de mitigación. Posteriormente se obtendrá la Licencia de Instalación que garantizará la implementación de las obras a través de los adecuados planes de manejo ambiental y social.  Para fines de gerenciamiento y coordinación del Programa, se creará la Unidad de Gerenciamiento del Programa (UGP) vinculada directamente a la SEINFRA, con atribuciones exclusivas para ejecutar el Programa. La UGP incluirá la Coordinadora Ambiental y Social la cual incluirá un grupo de profesionales con experiencia en gestión socioambiental. También se espera que con la creación de la Coordinadora Ambiental se fortalezca la capacidad de la gestión socioambiental de la SEINFRA, ya que esta fue una de las debilidades identificadas durante la preparación de la operación. | | |
| **Consultas**  OP-703 (Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias): B.6 (Consultas); y Requisitos de Consulta de OP-710 (Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario), OP-761 (Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo), y OP-704 (Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales) de resultar aplicables. | | |
| En concordancia con los requerimientos de la Política OP-703 (directiva B.6) para proyectos de Categoría B, la presente operación incluye procesos de consultas públicas con los grupos poblacionales potencialmente afectados y otros actores involucrados (SEINFRA, Secretaría Municipal de Medio Ambiente, Secretaria Municipal de Finanzas, Secretaría Municipal de Asistencia Social y ciudadanía; Secretaria Municipal de Desarrollo Económico, Coordinadora Municipal de Vivienda, Centros de Referencia de Asistencia Socia, Consejo Municipal de Asistencia Social, Sociedad Civil, y empresas privadas). Para promover el involucramiento y una participación más activa de la comunidad en la implementación del Programa, la SEINFRA ha comenzado con el proceso de relacionamiento con diferentes actores en el área donde se llevarán a cabo las obras del Programa. El proceso de consulta para esta operación se implementará tanto para la muestra del Programa como para el resto de las obras que serán parte del mismo. En el caso de la muestra del Programa, se han realizado dos rondas de consulta. El énfasis de las dos rondas de consulta, que se llevaron a cabo el miércoles 05 de julio y 10 de agosto de 2017, fue el de promover la participación de la comunidad directamente impactada por las obras de la muestra del programa (las cinco obras descritas en la sección de Descripción del Programa), así como también aquella población que estará impactada por las futuras obras del Programa. Para el caso de la primera roda de consulta, este proceso de consulta se realizó en el Auditorio del Clube da Parceria – Sevicio Social de la Industria (SESI) Pajuçara – en el barrio Distrito Industrial I desde las 8:30 am hasta la 1:00pm. La presentación del Programa estuvo basada en informar a la comunidad sobre las características de las obras de Programa y los resultados del AAS y PGAS. Para el caso de la segunda consulta, esta se realizó en el Auditorio del Instituto Federal de Educación, Ciencia y Tecnología de Ceará – IFCE/Maracanaú, ubicado en el Distrito Industrial donde se encuentra la población afectada directamente por las obras del Programa. La SEINFRA se enfocó en concientizar a los asistentes de los dos procesos sobre los potenciales impactos negativos y riegos ambientales y sociales que se presentarán durante las etapas de construcción y operación de las obras de la muestra del Programa. Dentro del equipo de los presentadores estuvieron el secretario de la SEINFRA, la asesora de planeación urbana de la SEINFRA, el equipo socioambiental que desarrollo el AAS, y la asistente Social de la SEINFRA quien ha estado a cargo de la socialización del Programa. Entre los temas relevantes que los participantes sacaron a relucir durante esta reunión fueron: como el Programa se puede replicar en otros barrios aledaños al distrito industrial para mejorar las condiciones de viabilidad; implementación de señalización adecuada para estar al tanto sobre los desvíos y prevenir accidentes durante la construcción de las obras; cuáles son las acciones que se están tomados para el fortalecimiento político-institucional para la implementación del Programa; evaluar las necesidades del MM más allá de los problemas de la calidad de las vías y pensar en acciones enfocadas en la mejoría del autoestima de la población; incluir como parte de las acciones de mitigación medidas adecuadas para prevenir accidentes sobre los peatones y ciclistas; implementar sistemas de vigilancia a través de cámaras, guardias municipales, policía y bomberos; presentar propuestas para mejorar las condiciones del tráfico actual ya que el mismo es un una mezcla de tráfico pesado y liviano el cual está afectando por ruido, vibraciones, y emisiones a servicios públicos tales como escuelas y centros de salud; y analizar la posibilidad de mejorar los sistemas de servicios básicos tales como alcantarillado, iluminación y agua potable en conjunto con las obras de mejoramiento de las vías. Todas estas inquietudes y comentarios fueron aclaradas por la SEINFRA concientizando a los presentes que justamente el Programa, demostrando con la información del AAS y PGAS, generará muchas de estas mejoras que demanda la comunidad. Finalmente, y en general hubo muchos elogios y felicitaciones por parte de los asistentes por haber realizado esta primera ronda de consultas ya que la comunidad ha tenido la oportunidad de tener acceso a los documentos ambientales y sociales, así como también tener una participación más directa en la implementación del Programa. El adecuado suministro de información y convocatoria a los diferentes actores se lo realizó a través de los medios de comunicación más usados en el Municipio de Maracanaú tales como radio, repartición de panfletos, altavoces, y la página web del Municipio de Maracanaú.[[1]](#footnote-1)De esta manera, se confirma que el proceso de consulta pública para la preparación de la operación ha finalizado y está en cumplimiento con la Directiva B.06. | | |
| **Divulgación de Información**  OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias): B.5 (Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales);  OP-102 (Política de Acceso a la Información) | | |
| El Análisis Ambiental y Social (AAS), el cual incluye el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) para la muestra del Programa ha sido puesto a disposición del público en la página web del Banco y en la página web del Ejecutor, de acuerdo con lo establecido en la Política OP-102 del BID.[[2]](#footnote-2) El Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) para el resto de las obras del Programa será puesto a disposición del público antes de llevarse a cabo la segunda ronda de consultas. | | |
| **Impactos y Riesgos Ambientales y Sociales**  OP-703 (Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias): B.8 (Impactos Transfronterizos), B.9 (Hábitats Naturales y Sitios Culturales), B.10 (Materiales Peligrosos), B.11 (Prevención y Reducción de la Contaminación), y B.12 (Proyectos en Construcción)  OP-710 (Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario)  OP-765 (Política Operativa sobre Pueblos Indígenas)  OP-761 (Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo)  OP-704 (Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales) | | |
| La muestra del Programa identifica el cruce de Áreas de Preservación Permanente (APP), que son los márgenes de cualquier curso de agua natural perene e intermitente, entre las que se encuentran riachuelos (Maracanaú, Timbó y Pajuçara) y lagunas (Pajuçara, Açude dos Lagos y Acaracuzinho). La calidad ambiental y de estos cuerpos de agua tiene un nivel moderado de degradación debido a que están localizados en el distrito industrial. De esta manera, estas APPs no se consideran como áreas naturales protegidas o sitios críticos de preservación. No obstante, el Programa podría representar una oportunidad para recuperar algunos tramos de las APPs, específicamente, donde se lleven a cabo las obras del Programa. Como parte de los procedimientos de gestión y licenciamiento ambiental para las obras del Programa, se deberá obtener las autorizaciones específicas en base al código forestal que permitirá la instalación de las obras de infraestructura sin afectar las APPs. | | |
| **Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo**  OP-703 (Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias): B.13 (Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo) | | |
| No Aplica | | |
| **Modo de Vida y Reasentamiento**  OP-710 (Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario) | | |
| No Aplica: Debido a las razones que se han detallado en las secciones anteriores, teniéndose entre las principales: ubicación de las obras en un distrito industrial apropiadamente definido dentro del cual no se encuentran zonas residenciales y de comercio; la evaluación ambiental y social de la Muestra del Programa no ha identificado riesgos de reasentamiento, desplazamiento económico y/o expropiaciones; y en caso de que las futuras obras del Programa presenten alguno de estos riesgos, estas obras no serán elegibles como parte del Programa. | | |
| **Pueblos Indígenas**  OP-765 (Política Operativa sobre Pueblos Indígenas) | | |
| No Aplica | | |
| **Igualdad de Género**  OP-761 (Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo) | | |
| El Programa tendrá su línea de base desagregada por género, para que el diseño de las actividades asegure reducción de las diferencias y propicie la participación de la mujer en las acciones de rehabilitación socioeconómica y de apoyo social. Se propone establecer una línea de base previa a la implantación del proyecto: (i) contabilizar previamente el número de mujeres empleadas en la cadena productiva del transporte colectivo para identificar el incremento de contratación de mujeres en puestos calificados (conductoras y personal empleado en los talleres mecánicos de mantenimiento de los vehículos) durante el desarrollo del proyecto y en su operación; y (ii) conducir un conteo para identificación del número de mujeres usuarias del sistema, para establecer un incremento de uso después de la implantación de la infraestructura de seguridad vial y personal – iluminación pública, cámaras de seguridad, señalización horizontal y vertical de las ciclovías, cruces y accesos. | | |
| **Gestión del Riesgo de Desastres**  OP-704 (Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales) | | |
| La clasificación del riesgo de desastre para la operación es “Baja” debido a que todas las obras del Programa se ejecutarán en una zona que no está expuesta a riesgos de desastres moderados o altos. Esto se ha confirmado con el análisis de las obras propuestas para la muestra representativa lo cual demuestra que las obras no se encuentran en zonas propensas a inundaciones, anegamientos, sismos, deslizamientos de tierra u algún otro fenómeno natural que puede poner en riesgo las obras de todo el Programa. | | |
| **Supervisión**  OP-703 (Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias): B.5 (Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales) y B.7 (Supervisión y Cumplimiento)  OP-710 (Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario)  OP-765 (Política Operativa sobre Pueblos Indígenas)  OP-761 (Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo)  OP-704 (Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales) | | |
| Se llevarán a cabo misiones de supervisión específicamente enfocadas en verificar el cumplimiento del PGAS, MGAS y el cumplimiento con las políticas de salvaguardia del BID. Para facilitar este proceso, la SEINFRA deberá incluir en los informes semestrales un reporte de desempeño ambiental y social de las obras del Programa, en base a los requerimientos del AAS, PGAS y MGAS. | | |
| **Requisitos Legales** | | |
| Ver Anexo B. | | |
| **Resumen de Cumplimiento con Políticas de Salvaguardias del BID** | | |
| Ver Anexo A. | | |

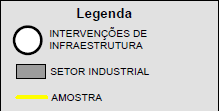
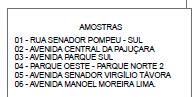
**Anexo A: Resumen de Cumplimiento con las Políticas de Salvaguardias del BID[[3]](#footnote-3)**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Políticas / Directrices** | **Aspectos Pertinentes de Políticas / Directrices** | **Estado de Cumplimiento de Requisitos de Políticas / Directrices y Justificación** | **Requisitos / Acciones / Planes** |
| **OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias** | | | |
| B.2 Legislación y Regulaciones Nacionales | Cumplimiento con la legislación y las normativas ambientales y sociales brasileñas. | El Programa está en cumplimiento con la legislación ambiental y social. El Programa ya cuenta con una Licencia Previa ambiental que aplica a todas las obras. | El ente ejecutor seguirá gestionando las próximas licencias ambientales que se requieren para la implementación de las obras del Programa, como por ejemplo la Licencia de Implementación. |
| B.3 Preevaluación y Clasificación | Pre-evaluación y clasificación de la operación | Cumplimiento pleno logrado. El programa se ha categorizado como B. | En base al Análisis Ambiental y Social (AAS), los potenciales impactos ambientales y sociales adversos de esta operación serán moderados, localizados y de corto plazo, y respecto a los cuales se dispone de medidas de mitigación efectivas |
| B.4 Otros Factores de Riesgo | Capacidad institucional | La capacidad de gestión ambiental y social de la SEINFRA es limitada en lo referente a las gestión ambiental y social ya que no cuentan con una unidad de gestión ambiental y social para implementar los requisitos ambientales y sociales requeridos para la construcción y operación de sus obras. | El Programa tendrá una Unidad de Gerenciamiento del Programa, la cual incluirá a su vez una Coordinadora Ambiental y Social para dar cumplimiento pleno con la implementación de la regulación local y las salvaguardas ambientales y sociales del Banco. |
| B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales | Análisis Ambiental y Social. | Cumplimiento pleno logrado. Se ha elaborado un Análisis Ambiental y Social y PGAS. | Se ha elaborado un Análisis Ambiental y Social (AAS) y PGAS basado en la muestra del Programa. Adicionalmente, se ha desarrollado el Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) para la implementación de todas las obras del Programa. |
| B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Sociales | Análisis Ambiental y Social. | Cumplimiento Pleno Logrado | Se cuenta con los instrumentos de gestión social requeridos para esta operación. |
| B.6 Consultas (incluyendo consultas con mujeres, indígenas y/o minorías) | Consultas con las partes afectadas. | Cumplimiento Pleno Logrado | Se han realizado dos rondas de consulta: la primera, el 5 de julio de 2017, y la segunda el 10 de agosto de 2017. |
| B.7 Supervisión y Cumplimiento | Monitoreo y supervisión | Cumplimiento esperado durante la implementación del programa. Requerimientos de reportes y supervisión serán incluidos en el contrato. | La SEINFRA remitirá reportes de seguimiento semestral de los aspectos ambientales y sociales como un anexo del informe de avance físico-financiero. El Banco realizará visitas de supervisión durante la ejecución de las obras |
| B.8 Impactos Transfronterizos | No Aplica | No Aplica | No Aplica |
| B.9 Hábitats Naturales | Las obras del Programa no estarán ubicadas en áreas protegidas o en áreas de biodiversidad consideradas críticas o sensibles. No obstante, las obras estarán ubicadas en áreas donde se encuentran Áreas de Preservación Permanente (APPs). | El PGAS y el MGAS incluyen las medidas pertinentes para evitar degradación de las APPs identificadas dentro del área del Proyecto. | Cumplir con la implementación de las medidas para evitar impacto y degradación sobre las APPs que están ubicadas dentro del área del Programa. |
| B.9 Especies Invasivas | No Aplica | No Aplica | No Aplica |
| B.9 Sitios Culturales | No existe evidencia de la presencia de sitios arqueológicos o sitios culturales en el área de las obras del Programa | Implementar medidas en caso de hallazgos arqueológicos fortuitos. | El PGAS y MGAS incluyen medidas en caso de tener hallazgos arqueológicos fortuitos. |
| B.10 Materiales Peligrosos | Uso y disposición de materiales peligrosos | Cumplimiento esperable durante la implementación del programa. | El PGAS y MGAS del Programa contienen los respectivos planes para el uso y disposición de materiales peligrosos. |
| B.11 Prevención y Reducción de la Contaminación | Inclusión de medidas destinadas a disminuir o eliminar la contaminación. | Cumplimiento esperado durante la implementación del programa. | Implementar adecuadamente el PGAS y MGAS durante la etapa de construcción y operación. |
| B.12 Proyectos en Construcción | No Aplica | No Aplica | No Aplica |
| B.13 Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo | No Aplica | No Aplica | No Aplica |
| B.14 Préstamos Multifase o Repetidos | No Aplica | No Aplica | No Aplica |
| B.15 Operaciones de Cofinanciamiento | No Aplica | No Aplica | No Aplica |
| B.16 Sistemas Nacionales | No Aplica | No Aplica | No Aplica |
| B.17 Adquisiciones | Proceso de adquisiciones ambiental y socialmente responsable | Cumplimiento esperable durante la implementación del programa. | Requisitos ambientales, sociales y de salud y seguridad deben ser incluidos en los contratos de las empresas constructoras y operadoras. |
| **OP-704 Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales** | | | |
| Evaluación del Riesgo de Desastres | Identificación y evaluación de riesgos de desastres naturales | El riesgo de desastres naturales para el Programa ha sido categorizado como bajo. | N/A |
| Plan de Acción del Riesgo de Desastres | Planes de contingencia | Cumplimiento esperable durante la implementación del programa. | El PGAS incluye planes de contingencia. |
| **OP-710 Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario** | | | |
| Minimización del Reasentamiento | No Aplica | No Aplica | No Aplica |
| Consultas del Plan de Reasentamiento | No Aplica | No Aplica | No Aplica |
| Análisis del Riesgo de Empobrecimiento | No Aplica | No Aplica | No Aplica |
| Plan de Reasentamiento o Marco de Reasentamiento (Previo a la Misión de Análisis / Aprobación del Directorio) | No Aplica | No Aplica | No Aplica |
| Programa de Restauración del Modo de Vida | No Aplica | No Aplica | No Aplica |
| Consentimiento (Pueblos Indígenas y otras Minorías Étnicas Rurales) | No Aplica | No Aplica | No Aplica |
| **OP-765 Política Operativa sobre de Pueblos Indígenas** | | | |
| Evaluación Sociocultural | No Aplica | No Aplica | No Aplica |
| Negociaciones de Buena Fe | No Aplica | No Aplica | No Aplica |
| Acuerdos con Pueblos Indígenas Afectados | No Aplica | No Aplica | No Aplica |
| Plan o Marco de Protección, Compensación y Desarrollo de Pueblos Indígenas previo a Aprobación del Directorio | No Aplica | No Aplica | No Aplica |
| Evaluación y Tratamiento de Cuestiones Relacionadas con la Discriminación | No Aplica | No Aplica | No Aplica |
| Impactos Transfronterizos Afrontados | No Aplica | No Aplica | No Aplica |
| Impactos sobre Pueblos Indígenas Aislados | No Aplica | No Aplica | No Aplica |
| **OP-761 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo** | | | |
| Acceso desigual a los beneficios del proyecto / medidas de compensación | Acceso Equitativo a Beneficios de Proyectos / Medidas de Compensación | Cumplimiento esperado durante la implementación del programa | El Programa tendrá su línea de base desagregada por género, para que el diseño de las actividades asegure reducción de las diferencias y propicie la participación de la mujer en las acciones de rehabilitación socioeconómica y de apoyo social. |
| Introducción desigual de trabajo no remunerado | No Aplica | No Aplica | No Aplica |
| Aumento del riesgo de violencia de género, incluyendo la explotación sexual, trata de personas y enfermedades de transmisión sexual | Implementación de medidas para mitigar situaciones de riesgo de violencia durante la construcción y operación del Programa | Cumplimiento esperado durante la implementación del programa | Implementar infraestructura de seguridad vial y personal – iluminación pública, cámaras de seguridad, señalización horizontal y vertical de las ciclovías, cruces y accesos- con el objetivo de disminuir riesgos de violencia. |
| Desglose de Información de Impacto por Género | Implementación de una línea de base desagregada por género. | Cumplimiento esperado durante la implementación del programa | El Programa tendrá su línea de base desagregada por género, para que el diseño de las actividades asegure reducción de las diferencias y propicie la participación de la mujer en las acciones de rehabilitación socioeconómica y de apoyo social |
| **OP-102 Política de Acceso a la Información** | | | |
| Divulgación de Evaluaciones Ambientales y Sociales[[4]](#footnote-4) Previo a la Misión de Análisis, QRR y envió de los documentos al Directorio[[5]](#footnote-5) | Divulgación de Análisis Ambientales y Sociales | Cumplimiento pleno logrado. El AAS que incluye el PGAS se encuentran publicados en la página web del Banco y serán publicados en la página web del Ejecutor.[[6]](#footnote-6) Adicionalmente, se publicará el MGAS antes de la realización de la segunda ronda de consultas. El AAS, PGAS, MGAS e IGAS se actualizarán y publicarán con los resultados de las consultados públicas antes de OPC. | Análisis Ambiental y Social, Plan de Gestión Ambiental y Social y Marco de Gestión Ambiental y Social, de acuerdo a lo establecido en OP-102 |
| Disposiciones de Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la Implementación del Proyecto | Disposiciones de Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la Implementación del Proyecto | Cumplimiento esperado durante la implementación del Programa. | Si durante la ejecución se generaran nuevos documentos ambientales y sociales, tales como la actualización de los planes de inclusión social, éstos serán publicados. |

**Anexo B. Requisitos legales de ESHS[[7]](#footnote-7)**

|  |
| --- |
| **Condiciones previas a la Aprobación del Proyecto**  Los siguientes términos y condiciones de ESHS deben cumplirse a satisfacción del BID para cumplir con las Políticas de Salvaguardia de ESHS del Banco |
| **I. Condiciones previas a OPC:**   1. Consultas públicas específicas para las obras del Proyecto concluidas, de acuerdo con lo estipulado en el Plan de Consultas y e Información Ciudadana, y de manera consistente con los requerimientos de la política OP-703, directiva B.6. |
| **Condiciones del Contrato de Préstamo**  Los siguientes términos y condiciones contractuales de ESHS deben cumplirse a satisfacción del Banco y se incluirán en el Contrato de Préstamo para cumplir con las Políticas de Salvaguardia de ESHS del Banco |
| **I. Condiciones previas a la licitación de las obras**   1. Evidencia de que las recomendaciones de los organismos ambientales y aquellas emanadas del Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) para la muestra del Programa y del Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) para el resto de las obras de Programa han sido incorporadas en los documentos de licitación.   **II. Condiciones de ejecución**   1. El Prestatario asegurara que el Organismo Ejecutor y cualquier otro contratista, operador u otra Persona que realice actividades relacionadas con las obras, diseñen, construyan, mantengan y monitoreen las obras de conformidad con: (i) Las políticas de salvaguardias ambientales y sociales, incluyendo: Acceso a la Información (OP-102), Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), Reasentamiento Involuntario (OP-710) Gestión del Riesgo de Desastres Naturales (OP - 704), e Igualdad de Género en el Desarrollo (OP-761); (ii) los requisitos de ESHS establecidos por la legislación brasileña (iii) los requisitos de ESHS establecidos en el Análisis Ambiental y Social (AAS) del Proyecto y todas las actualizaciones acordadas por el Banco; y (iv) cualquier plan específico de ESHS. 2. El Prestatario o el Organismo Ejecutor en representación del Prestatario presentarán para No Objeción del Banco todos los Planes de ESHS que apliquen a las obras del Programa. 3. El Prestatario o el Organismo Ejecutor en representación del Prestatario deberán presentar evidencia de que los Planes de ESHS, en los términos previamente acordados con el Banco, descritos en el AAS, PGAS y MGAS, se ponen en práctica e implementan. Esta evidencia se presentará semestralmente durante la etapa de construcción y anualmente durante la etapa de operación. 4. Notificar inmediatamente al Banco en caso de que existan incumplimientos de cualquier normatividad o requisito en términos ambientales, sociales, de salud, seguridad y laborales, o cualquier accidente, impacto, caso, reclamo, queja u otro riesgo material relacionado con los aspectos socioambientales de los proyectos de la operación. 5. Notificar inmediatamente al Banco en caso de que existan cambios en los diseños de las obras u objetivos del Programa los mismos que puedan afectar la gestión ambiental y social de la operación; y al mismo tiempo presentar para la No Objeción del Banco los correspondientes planes de ESHS. 6. En caso de que el Banco determine que se requiere un Plan de Acción Correctivo (CAP), el prestatario o el organismo ejecutor en nombre del prestatario presentará un CAP, incluyendo el calendario y presupuesto correspondiente que sea satisfactorio para el Banco, en treinta días a partir de la solicitud del Banco.   **III. Monitoreo, informes y supervisión**   1. Para efectos de monitoreo y supervisión del cumplimiento de ESHS, el Prestatario, o el Organismo Ejecutor en nombre del prestatario, cooperarán plenamente con el Banco o los consultores en temas de ESHS que actúen en su nombre, para llevar a cabo la supervisión de las obras y preparará informes de supervisión con el fin de (i) verificar la implementación de los requisitos de ESHS para el Proyecto, y (ii) abordar cualquier impacto o riesgo de ESHS que no haya sido adecuadamente manejado.   **IV. Condiciones de ejecución para el cumplimiento durante la vida del préstamo.**   1. El Prestatario asegurara que el Organismo Ejecutor y cualquier otro contratista, operador u otra Persona que realice actividades relacionadas con las obras, diseñen, construyan, mantengan y monitoreen las obras de conformidad con: (i) Las políticas de salvaguardias ambientales y sociales del BID, incluyendo: Acceso a la Información (OP-102), Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), Reasentamiento Involuntario (OP-710) Gestión del Riesgo de Desastres Naturales (OP - 704), e Igualdad de Género en el Desarrollo (OP-761); y (ii) los requisitos de ESHS establecidos en el AAS y sus planes de gestión específicos.   **V. Condiciones previas al inicio de ejecución de las obras**   1. Evidencia de que se han implementado (i) los eventos previstos en el Plan de Consultas e Información Ciudadana, previos al inicio de las obras, como parte del proceso de relacionamiento comunitario; y (ii) el mecanismo de atención de quejas y reclamos para la población. 2. Evidencia de que los organismos ambientales pertinentes al Municipio de Maracanaú han emitido las licencias ambientales pertinentes. 3. Evidencia de que el contratista cuenta con un equipo ambiental y social para dar seguimiento a la implementación de las medidas de mitigación contenidas los PGAS y MGAS, y que existen procedimientos para hallazgos arqueológicos fortuitos. |

**Anexo 3. Mapa con las cinco (5) obras de la Muestra del Programa – Muestra 1, 3, 4, 5, 6.**

****

1. <http://www.maracanau.ce.gov.br/prefeitura-realizara-consulta-publica-sobre-programa-de-transporte-e-logistica-translog-de-maracanau/> [↑](#footnote-ref-1)
2. <http://www.iadb.org/en/projects/project-description-title,1303.html?id=BR-L1445> [↑](#footnote-ref-2)
3. Favor notar que la ESG está elaborando una lista de control de conformidad. [↑](#footnote-ref-3)
4. Evaluaciones Ambientales y Sociales incluyen los EIAS, PGAS, PRI, MRI y MGAS [↑](#footnote-ref-4)
5. 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. [↑](#footnote-ref-5)
6. <http://www.iadb.org/en/projects/project-description-title,1303.html?id=BR-L1445> [↑](#footnote-ref-6)
7. ESHS: se refiere a la gestión del proyecto en sus aspectos ambientales, sociales y de salud y seguridad, por sus siglas en inglés. [↑](#footnote-ref-7)