

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

BRASIL

PROGRAMA DE INVERSIÓN EN CARRETERAS DEL ESTADO DE SÃO PAULO - FASE III

(BR-L1607)

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Ana Beatriz Figueiredo (INE/TSP), Jefa de Equipo; Cristián Navas (INE/TSP), Guilherme Piereck (INT/TIN) y Mariano Lafuente (IFD/ICS), Jefes de Equipo Alternos; Reinaldo Fioravanti, Andrés Pereyra, Paloma Muñoz, Agustin Mastache, Renata Leal y Richard Mix (INE/TSP); Julio Rojas y Alejandra Catacoli (VPS/ESG); Daniel Da Silva (SPD/SDV); Guillermo Eschoyez (LEG/SGO); Santiago Paz y Nicolás Dassen (IFD/ICS); y Arthur Araujo (CSC/CBR).

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

PERFIL DE PROYECTO

BRASIL

I. DATOS BÁSICOS

| | | | |
|---|---|---|--|
| Nombre del Proyecto: | Programa de Inversión en Carreteras del Estado de São Paulo - Fase III | | |
| Número de Proyecto: | BR-L1607 | | |
| Equipo de Proyecto: | Ana Beatriz Figueiredo (INE/TSP), Jefa de Equipo; Cristián Navas (INE/TSP), Guilherme Piereck (INT/TIN) y Mariano Lafuente (IFD/ICS), Jefes de Equipo Alternos; Reinaldo Fioravanti, Andrés Pereyra, Paloma Muñoz, Agustin Mastache, Renata Leal y Richard Mix (INE/TSP); Julio Rojas y Alejandra Catacoli (VPS/ESG); Daniel Da Silva (SPD/SDV); Guillermo Eschoyez (LEG/SGO); Santiago Paz y Nicolás Dassen (IFD/ICS); y Arthur Araujo (CSC/CBR) | | |
| Garante: | República Federativa do Brasil | | |
| Prestatario: | Estado de São Paulo (ESP) | | |
| Organismo Ejecutor: | Departamento de Estradas de Rodagem del Estado de São Paulo (DER) | | |
| Plan Financiero: | BID (CO): | US\$480.133.500 | |
| | Local: | US\$206.016.000 | |
| | Total: | US\$686.149.500 | |
| Marco de Políticas Ambientales y Sociales: | NDAS: | NDAS 1, NDAS 2, NDAS 3, NDAS 4, NDAS 5, NDAS 6, NDAS 7, NDAS 8, NDAS 9, NDAS 10 | |
| | Clasificación: | B | |

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Contexto macroeconómico.** En 2020, el Producto Interno Bruto (PIB) de Brasil registró una contracción del 4,1% debido a la pandemia, experimentando una recuperación del 4,6% en 2021. Las expectativas de crecimiento para 2022 y 2023 son de 0,7% y 1,0%, respectivamente¹.
- 2.2 **Contexto macroeconómico del Estado de São Paulo (ESP).** El ESP abarca 248.000 km². Con una población de 46 millones de habitantes (22% del país), representa el 27% del PIB (2021), con un crecimiento 5,7% superior a la tasa nacional. Cuenta con una economía dinámica y diversificada, siendo el principal *hub* de servicios y consumo del país. Sin embargo, enfrenta retos sociales

¹ Encuesta Focus ([Banco Central de Brasil, 2022](#)).

estructurales y coyunturales, fundamentalmente de desigualdad regional al concentrar en menos del 10% de sus municipios el 78% del PIB estatal².

- 2.3 **Cadenas Globales de Valor (CGV) e integración regional.** El ESP exportó US\$54.000 millones en 2021 (19,3% del total nacional)³, correspondiendo el 40% a siete productos que son transportados principalmente por la Red Vial (RV) del ESP: azúcares, crudo, refinados de petróleo, carne vacuna, productos químicos, cereales, y vehículos⁴. Asimismo, gran parte de la producción de los estados de Mato Grosso, Mato Grosso del Sur, Goias y Minas Gerais utiliza ferrocarriles y carreteras del ESP para exportar a través del Puerto de Santos⁵, principal puerto de Sudamérica y eje fundamental para la integración nacional y regional (55% de sus exportaciones son mercancías producidas en otros estados).
- 2.4 **Estado de la Red Vial.** El ESP tiene aproximadamente 200.000 km de carreteras: 22.000 km estatales; 1.000 km federales; y más de 176.000 km municipales⁶. Cuenta con un exitoso programa de concesiones de carreteras en estado bueno⁷; sin embargo, existe una importante diferencia de calidad entre estas y las operadas por el Departamento de Estradas de Rodagem del Estado de São Paulo (DER)⁸, que requieren inversiones. De acuerdo al DER, aproximadamente 2.500 km de sus carreteras (21%) están en estado malo o pésimo y 4.700 km (40%), regular⁹.
- 2.5 **Compromiso de sostenibilidad de ESP en transporte.** El ESP viene mejorando consistentemente los estándares generales de sus carreteras, incluido el mantenimiento. Se han incorporado criterios de sostenibilidad e innovación y compromisos de acción ante el Cambio Climático (CC), enfocándose en optimizar la RV existente y no ampliarla¹⁰, con acciones como: (i) 1.300 km construidos utilizando caucho asfáltico¹¹; (ii) utilización de pavimento reciclado¹² (principalmente en vías concesionadas); y (iii) 1.200 km de cobertura wifi y más de 1.300 puntos de uso de energía solar en vías concesionadas para atención al usuario¹³.

² La mayoría de estos municipios, polarizados por la región metropolitana de la capital y el Puerto de Santos, también concentran el mayor número de empleos formales. En 2019, los ingresos de la región más rica fueron 19 veces mayores que los de la más pobre (Secretaría de Desarrollo Económico, 2019).

³ [COMEXSTAT, 2022](#).

⁴ Los principales destinos de las mercancías producidas en 2021 en el ESP fueron: Sudamérica (27%); Centroamérica, Caribe y Norteamérica (23%); Asia (19%); y Europa (19%) ([COMEXSTAT](#)).

⁵ La principal cadena exportadora es la producción de soja, que genera también flujos de importación de fertilizantes utilizando la infraestructura del ESP.

⁶ Sobre 90% de la población del ESP vive a menos de 5 km de una vía pavimentada ([DER-SP, 2019](#)).

⁷ Confederación Nacional de Transporte, 2021.

⁸ Su misión es gestionar el sistema de carreteras del estado, su integración con las carreteras municipales y federales y su interacción con otros modos de transporte, con el objetivo de servir a los usuarios en el transporte de personas y cargas.

⁹ Considerando las carreteras incluidas en la muestra, la calidad de las mismas es entre 5% y 10% inferior al promedio ([DER, 2021](#)).

¹⁰ Ley 13.798/2009: Política de Estado sobre CC, Plan Estatal de Transporte Sostenible 2013 y el Plan Estatal de Acción Climática (NET ZERO 2050).

¹¹ [Asamblea Legislativa del ESP, 2022](#).

¹² Tanto el caucho asfáltico como el pavimento reciclado contribuyen en una menor huella de carbono en el ciclo de vida de las vías.

¹³ En plazas de peaje, cabinas telefónicas, paneles de mensaje variable, estaciones de atención al usuario y cámaras de vigilancia.

- 2.6 **Problemática.** Las deficiencias de calidad de la RV del ESP imponen costos adicionales a sus cadenas productivas, reduciendo la competitividad de los productos, así como el acceso de sus habitantes a servicios y al mercado laboral. El ESP es el principal proveedor del país de bienes de consumo, bienes de capital, insumos y servicios a otras regiones de Brasil y al extranjero, con un flujo de personas y carga realizado principalmente por carretera (automóviles, camiones y autobuses). Esto demanda una RV cada vez más accesible, conectada, integrada, segura y eficiente. Adicionalmente, 27% de las emisiones de gases de efecto invernadero en el ESP provienen del sector transporte, confirmando la urgencia de mitigar sus impactos ambientales. Finalmente, la capacidad de gestión del DER es limitada, con 180 sistemas de información sin conexión entre ellos ni con los sistemas transversales del Gobierno del ESP, e infraestructura de tecnologías de información obsoleta, entre otras barreras.
- 2.7 **Justificación.** El ESP cuenta con una RV de amplia cobertura, pero requiere incorporar aspectos que mejoren su calidad, seguridad e integración, propiciando una mayor resiliencia, con capacidad y alternativas suficientes para responder a las necesidades de las cadenas productivas. Por esto, se plantea mejorar la calidad de sus vías, priorizando las transversales, las cuales poseen estándares de calidad inferiores a las radiales (principalmente concesionadas)¹⁴. Lo anterior permitirá desconcentrar los flujos viales desde y hacia la capital, generando alternativas frente a potenciales eventos como congestión vial, bloqueos de carreteras, eventos climáticos y otras amenazas.
- 2.8 El programa combina el mejoramiento y rehabilitación de aproximadamente 450 km en al menos siete carreteras estatales, complementando y modernizando intervenciones de programas anteriores del ESP con el Banco y conforme al Plan Logístico del ESP¹⁵.
- 2.9 **Género.** Este programa busca reducir las brechas de género con medidas que promuevan y faciliten el acceso laboral de mujeres al sector de la construcción en actividades no tradicionales. También, busca garantizar la implantación de acciones de seguridad para prevenir la violencia de género en las obras.
- 2.10 **Alineación estratégica.** El programa es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) (AB-3190-2), al alinearse con los desafíos de desarrollo de Productividad e Innovación, Inclusión Social e Igualdad, e Integración Económica, al reducir los costos del comercio, facilitar la inclusión laboral de las mujeres y mejorar el acceso de cadenas productivas con enfoque sostenible. Asimismo, se alinea con las áreas transversales de: (i) Igualdad de Género y Diversidad, al promover la inclusión de mujeres en trabajos no tradicionales; (ii) Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental, al incorporar conceptos de adaptación al CC en infraestructura; y (iii) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, al contribuir al fortalecimiento institucional del DER. Adicionalmente, contribuirá al Marco de Resultados Corporativos de 2020-2023 (GN-2727-12): (i) caminos construidos o mejorados (km); (ii) valor de las inversiones en infraestructura resiliente y/o baja en carbono (\$); y (iii) agencias

¹⁴ Las vías radiales corresponden a las carreteras que atraviesan y conectan la capital del ESP. En cambio, las vías transversales no conectan ni atraviesan la capital y permiten circundar esta ciudad.

¹⁵ Entendiendo por mejoramiento a terceras fajas en sectores particulares, generación de banquetas, y obras de adaptación al CC, entre otras.

con capacidad de tecnología digital y de gestión fortalecidas (#). A su vez, con: (i) las estrategias de: (a) Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5); y (b) Integración Competitiva Regional y Global (GN-2565-4); y (ii) los Marcos Sectoriales de: (a) Transporte (GN-2740-12); (b) Género y Diversidad (GN-2800-8); y (c) Cambio Climático (GN-2835-8). La operación se alinea con la Estrategia de País del Grupo BID con Brasil 2019-2022 (GN-2973) en: (i) perfeccionar el clima de negocios y reducir las brechas de infraestructura sostenible para mejorar la competitividad, al incluir criterios de resiliencia en la mejora y rehabilitación de vías relevantes para las cadenas logísticas del ESP; y (ii) incorporar temas transversales de género y digitalización en la provisión y gestión de activos viales.

- 2.11 **Visión 2025.** El presente programa considera la [Visión 2025 Reinvertir en las Américas: Una Década de Oportunidades](#), en los ámbitos de Género e Inclusión Social, CC, Digitalización, e Integración Regional y Pymes.
- 2.12 **Objetivos.** El objetivo general es mejorar el componente vial del sistema multimodal de transporte de carga y pasajeros y proporcionar un nuevo estándar de infraestructura y servicios viales, contribuyendo al aumento de la competitividad y al desarrollo sostenible. Los objetivos específicos son: (i) mejorar la calidad de servicio en la infraestructura vial del DER para los tramos intervenidos; (ii) proveer un nuevo estándar de infraestructura y servicios viales sostenibles e inteligentes; y (iii) eficientar la gestión de las carreteras del DER.
- 2.13 **Componente 1. Ingeniería, obras y supervisión (US\$597.135.000).** Financiará: (i) estudios técnicos, económicos, socioambientales y geotécnicos, y la elaboración de los proyectos de preinversión para las obras del programa; (ii) rehabilitación de carreteras transversales, de tramos viales relevantes y accesos a cadenas productivas y a poblaciones vulnerables; (iii) implementaciones de contramedidas de iRAP¹⁶ en los tramos seleccionados; y (iv) supervisión técnica y ambiental de obras.
- 2.14 **Componente 2. Nuevo estándar de infraestructura y servicios viales sostenibles e inteligentes (US\$52.000.000).** Financiará: (i) rehabilitación de tramos seleccionados, utilizando materiales reciclados y métodos constructivos más sostenibles¹⁷; (ii) instalación de cobertura wifi y señalización electrónica; y (iii) implementación de medidas de sostenibilidad, incluyendo pasos de fauna y corredores eléctricos, con la instalación de puntos de recarga, y ciclovías en carriles exclusivos con alumbrado fotovoltaico.
- 2.15 **Componente 3. Fortalecimiento institucional (US\$21.535.000).** Financiará: (i) desarrollo de un plan de reorganización institucional del DER, y capacitación gerencial; (ii) modernización, digitalización e integración de sistemas de gestión y supervisión, incluyendo inversiones en ciberseguridad y transparencia; (iii) mejora de la transparencia e integridad en la gestión del DER; (iv) programas de capacitación para mujeres y poblaciones vulnerables en obras y servicios asociados a carreteras; (v) programas para atracción de inversiones y promoción de exportaciones para CGV; y (vi) plan estratégico de ferrocarriles.

¹⁶ Programa general de los programas de evaluación de carreteras.

¹⁷ Por ejemplo, pavimento reciclado y asfalto con caucho.

- 2.16 **Administración del programa (US\$15.479.500).** Financiará: (i) administración, evaluación y monitoreo; y (ii) auditoría financiera externa.
- 2.17 **Costo.** El costo total asciende a US\$686.149.500, de los cuales US\$480.133.500 serán financiados por Capital Ordinario del Banco, y US\$206.016.000 por contrapartida local. El plazo de desembolso para este programa es de cinco años.
- 2.18 **Muestra Representativa (MR).** Se contará con una MR de al menos el 30% del valor del programa¹⁸, a revisar durante la preparación de la operación, garantizando el cumplimiento de los criterios de elegibilidad de monto y representatividad del tipo de intervención. Los criterios de elegibilidad de los proyectos se detallarán en la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD); los cuales priorizarán el retorno económico, clasificación ambiental “B”, y contribución a cadenas productivas estratégicas.
- 2.19 **Beneficiarios.** Los beneficiarios directos serán las principales cadenas logísticas del país que utilizan la infraestructura de transporte del ESP, así como las empresas y empleados de los sectores productivos en regiones beneficiadas directamente por el programa y los habitantes de los municipios donde se ejecutarán las intervenciones. Finalmente, se beneficiará el ESP, con servidores públicos fortalecidos en capacidades digitales.
- 2.20 **Resultados esperados.** Se espera que el programa mejore las carreteras públicas del ESP, convirtiéndolas en infraestructuras más inteligentes, sostenibles y eficientes; apoyando una nueva generación de carreteras públicas al servicio del sector productivo y de la población, además de servir como instrumento de inclusión social e incentivo al transporte sostenible, sirviendo de ejemplo para otros estados de Brasil y/o países de la región.

III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Conocimiento del Banco sobre el sector.** El Banco tiene amplia experiencia en financiar mejoramientos viales en el ESP¹⁹, aportando valor agregado en temas de sostenibilidad y modernización de carreteras, entre otros. Entre las lecciones aprendidas, destacan: (i) necesidad de integrar los sistemas de gestión del Organismo Ejecutor (OE); y (ii) beneficios al usar materiales innovadores. En 2012, la Comisión de Financiamiento Externo (COFIEEX) autorizó al ESP iniciar la preparación del préstamo con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), con un valor de hasta US\$1.440 millones. Este financiamiento fue dividido en tres operaciones independientes, la primera ([3127/OC-BR](#)) aprobada en 2013 y ya finalizada, la segunda ([3276/OC-BR](#)) aprobada en 2014 y con cierre previsto para 2022, y la tercera presentada en este documento²⁰.

¹⁸ La MR incluirá las carreteras: (i) SP-123 para el tramo de Taubaté a Campos de Jodao (45 km); y (ii) SP-222 para el tramo de Miracatu a Jacupiranga (116 km).

¹⁹ En los últimos 20 años, el Banco ha apoyado al Gobierno del ESP en el financiamiento de inversiones en infraestructura con cinco préstamos ejecutados por el DER (recuperación de carreteras estatales: 1351/OC-BR, 1735/OC-BR, 3127/OC-BR, y 3276/OC-BR; y rehabilitación de caminos vecinales: 2077/OC-BR). Todas estas operaciones se realizaron con éxito, superando los resultados esperados.

²⁰ La presente operación será preparada y ejecutada de forma independiente, por un monto total idéntico a la primera y segunda fase, de US\$686.150.000.

- 3.2 **Complementariedad con otras operaciones del Banco.** Este programa es complementario con el Programa Sao Paulo Mais Digital, en preparación, que contribuirá a la transformación digital del Gobierno del ESP.
- 3.3 **Modalidad.** El financiamiento será un préstamo de Inversión de Obras Múltiples (GOM), con obras de características similares e independientes, que serán seleccionadas con criterios de elegibilidad que incluyen, entre otros, aspectos técnicos y económicos, y la no selección de obras con clasificación ambiental tipo “A” conforme la clasificación del Banco.
- 3.4 **Prestatario.** El prestatario será el ESP con garantía de la República Federativa de Brasil.
- 3.5 **Organismo Ejecutor.** La ejecución de la operación estará a cargo del ESP, a través del DER.
- 3.6 **Financiamiento retroactivo.** A solicitud del prestatario, el Banco podrá financiar retroactivamente con cargo a los recursos del préstamo hasta un 20% del financiamiento. También podrá reconocer, con cargo al aporte local, hasta un 20% de gastos elegibles efectuados por el prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo para pagos efectuados correspondientes a las contrataciones anticipadas y avance de obras de los proyectos, siempre que se cumplan requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir de la aprobación del Perfil de Proyecto; en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.
- 3.7 **Excepciones a las políticas del Banco.** Ninguna.

IV. RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 **Riesgos ambientales.** De acuerdo con el Marco de Políticas Ambientales y Sociales (MPAS) del Banco, y en base a la información existente, el programa se clasifica como Categoría B, debido a que las actividades a desarrollar generarán impactos ambientales y sociales negativos moderados, localizados y de corto plazo. Esta clasificación será confirmada a través de los resultados de la respectiva evaluación ambiental y social. En la etapa constructiva se identifican impactos potenciales sobre la calidad del aire, ruido y vibraciones por paso de vehículos y maquinaria de construcción, reducción de cobertura vegetal para recuperación del derecho de vía, inconformidades de la comunidad por cierres viales temporales, obstrucciones de accesos a viviendas y/o comercios, así como el incremento del riesgo de accidentes laborales y de tránsito. Siendo esta una operación de obras múltiples, durante el proceso de debida diligencia se analizarán los proyectos de la muestra. Preliminarmente se ha identificado un cruce con cuatro Áreas de Protección Ambiental (APA) categorizadas según la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (APA Cananéia-Iguapé-Peruíbe, APA Sapucaí Mirime, APA Campos Do Jordão y APA Serra Da Mantiqueira). La Evaluación Ambiental y Social (EAS) estudiará impactos y riesgos potenciales. Con el fin de atender los requerimientos establecidos en el MPAS y especialmente lo establecido en las 10 Normas de

Desempeño Ambiental y Social (NDAS), el OE: (i) deberá implementar un Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGA) para el proyecto, de acuerdo con lo señalado en la NDAS 1 y que este basado en el SGA con el que actualmente cuenta la DER; (ii) elaborará la evaluación ambiental y social de las obras de la MR y Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) a fin de atender los requerimientos del MPAS y las NDAS; y (iii) determinará los lineamientos para el adecuado desempeño ambiental y social de las obras futuras del programa a través del Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS). Del mismo modo, se prevé realizar un proceso de consulta pública para los proyectos de la muestra teniendo en consideración el avance de los estudios y planes de gestión de acuerdo con lo establecido en el NDAS 10 antes del Comité de Políticas Operativas (OPC).

- 4.2 **Aspectos fiduciarios.** Se utilizarán las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras (GN-2349-15) y las Políticas para la Selección de Consultores financiados por el Banco (GN-2350-15). Se considerarán los principios y criterios previstos en la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (OP-273-12) y la legislación brasileña en lo pertinente. Los requisitos y acuerdos fiduciarios se describirán en el POD.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 5.1 La preparación de la presente operación requerirá un presupuesto de US\$188.000. El cronograma de preparación prevé la distribución del POD para la revisión de calidad y riesgos (QRR) el 28 de septiembre de 2022, y la propuesta de préstamo será considerada por el Directorio Ejecutivo en diciembre de 2022.

CONFIDENCIAL

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



E&S Screening Filter

Operation Information

| | |
|---|----------|
| Operation Name | |
| State of São Paulo Highway Investment Program - Phase III | |
| Operation Number | BR-L1607 |

Operation Details

| | |
|---|------------------------------------|
| Organizational Unit | IDB Sector/Subsector |
| INE/TSP | MAJOR HIGHWAYS |
| Type of Operation & Modality | Original IDB Amount |
| LON / GOM | \$480,134,000.00 |
| Executing Agency | Borrower |
| BR-DERSP | ESTADO DO SAO PAULO |
| ESG Primary Team Member | Team Leader |
| Julio Andres Rojas Lara | Ana Beatriz Figueiredo De Castro M |
| Toolkit Completion Date | Author |
| 09/08/2022 | Catacoli Jimenez, Ruth Alejandra |
| Applicable ESPs with requirements | |
| ESPS 1; ESPS 2; ESPS 3; ESPS 4; ESPS 5; ESPS 6; ESPS 7; ESPS 8; ESPS 9; ESPS 10 | |

Operation E&S Classification Summary

| | |
|---|-------------|
| Environmental and Social Impact Categorization (ESIC) | B |
| Disaster and Climate Change Risk Classification (DCCRC) | Moderate |
| Environmental and Social Risk Rating (ESRR) | Substantial |

Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

There are no contextual risks associated with the project (e.g. political instability, oppression of communities, armed forces in the project area).

The operation will not have direct impacts associated with child labor or forced labor in the workforce.

The operation will not have significant indirect and/or cumulative impacts associated with child labor or forced labor in the workforce.



E&S Screening Filter

The Executing Agency or other relevant entity (in relation to the operation) has a proven track record to respect and protect the fundamental principles and rights of workers (including fair treatment, commitment to non-discrimination, equal opportunity, protection of workers including workers in vulnerable situations, work accommodations, migrant workers' rights, collective bargaining and rights of association) and compliance with national employment and labor laws.

The operation will not result in the direct loss of employment (i.e. retrenchment).

The operation will not result in the indirect and/or cumulative loss of employment (i.e. retrenchment).

The Borrower will prepare and operate a Grievance Redress Mechanism for all workers (direct and contracted).

The operation will promote a sustainable use of resources including energy, water and raw materials.

The operation will not have direct negative impacts to the environment and human health and safety due to the production, procurement, use, and disposal of hazardous materials such as PCBs, Radiological Waste, Mercury, CFCs, etc.

The operation will not have indirect and/or cumulative negative impacts to the environment and human health and safety due to the production, procurement, use, and disposal of hazardous materials such as PCBs, Radiological Waste, Mercury, CFCs, etc.

The operation will not have direct negative impacts to the environment and human health and safety due to the production, procurement, use, and disposal of pesticides.

The operation will not have indirect and/or cumulative negative impacts to the environment and human health and safety due to the production, procurement, use, and disposal of pesticides.

The operation is considering alternatives to implement technically and financially feasible and cost-effective options to avoid or minimize project-related GHG emissions during the design and operation of the project.

The operation has no exposure to climate transition risks related with a loss of value of a project driven by the transition to a lower-carbon economy, result from extensive policy, legal, technology, and/or market changes to address climate change.

The project will not directly affect the public (including workers and their families) by exposing them to hazardous materials released by the project, particularly those that may be life threatening.

The project will not indirectly-cumulatively affect the public (including workers and their families) by exposing them to hazardous materials released by the project, particularly those that may be life threatening.

There is no potential for the project or project-related activities (e.g. the influx of temporary or permanent project labor, among others) to directly result in or exacerbate community exposure to water-related (i.e., waterborne, water-based, and vector-borne diseases) and/or communicable diseases (e.g. COVID).

There is no potential for the project or project-related activities (e.g. the influx of temporary or permanent project labor, among others) to indirectly-cumulatively result in or exacerbate community exposure to water-related (i.e., waterborne, water-based, and vector-borne diseases) and/or communicable diseases (e.g. COVID).



E&S Screening Filter

The project's direct impacts on priority ecosystem services will not result in adverse health and safety risks and impacts to the project-affected people.

The project's indirect and/or cumulative impacts on priority ecosystem services will not result in adverse health and safety risks and impacts to the project-affected people.

There is no potential direct impacts to workers and project-affected people related to the use or arrangement of security services to safeguard personnel and/or property.

There is no potential indirect and/or cumulative impacts to workers and project-affected people related to the use or arrangement of security services to safeguard personnel and/or property.

The project will not lead to indirect and/or cumulative impacts related to physical, and/or economic displacement - Impacts include, and are not limited to, relocation; expropriation; loss of shelter; loss of land; loss of assets; restrictions on land and natural resources; loss of income; loss of livelihoods; loss of social safety net.

Vulnerable people will not be disproportionately affected by direct impacts related to land acquisition - people may be considered vulnerable by virtue of disability, state of health, indigenous status, gender identity, sexual orientation, religion, race, color, ethnicity, age, language, political or other opinion, national or social origin, property, birth, economic disadvantage, or social condition. Other vulnerable people include the elderly, children, single-headed households, refugees, internally displaced persons, natural resource dependent communities.

Vulnerable people will not be disproportionately affected by indirect and/or cumulative impacts related to land acquisition - people may be considered vulnerable by virtue of disability, state of health, indigenous status, gender identity, sexual orientation, religion, race, color, ethnicity, age, language, political or other opinion, national or social origin, property, birth, economic disadvantage, or social condition. Other vulnerable people include the elderly, children, single-headed households, refugees, internally displaced persons, natural resource dependent communities.

The operation doesn't have the potential, including through the supply chain, to indirectly-cumulatively impact modified habitat that include significant biodiversity value.

The operation doesn't have the potential to directly convert or degrade natural habitat.

The operation doesn't have the potential, including through the supply chain, to indirectly-cumulatively convert or degrade natural habitat.

The operation doesn't have the direct potential to implement project activities in critical natural habitat.

The operation doesn't have the indirect and/or cumulative potential, including through the supply chain, to implement project activities in critical natural habitat.

The project will not directly introduce (intentionally or accidentally) alien, or non-native, species of flora and fauna that have the potential for invasive behavior in areas where they are not normally found.

The project will not indirectly-cumulatively, including through the supply chain, introduce (intentionally or accidentally) alien, or non-native, species of flora and fauna that have the potential for invasive behavior in areas where they are not normally found.

The project is not likely to adversely directly impact ecosystem services.



E&S Screening Filter

The project is not likely to adversely indirectly-cumulatively, including through the supply chain, impact ecosystem services.

Indigenous Peoples are not expected to be adversely impacted by direct project related land-acquisition or access restrictions. Note that all impacts on lands and natural resources subject to traditional ownership or under customary law requires FPIC.

Indigenous Peoples are not expected to be adversely impacted by indirect/cumulative project related land-acquisition or access restrictions. Note that all impacts on lands and natural resources subject to traditional ownership or under customary law requires FPIC.

The project doesn't have the potential to cause adverse direct impacts on Indigenous Peoples who live in isolation and initial contact.

The project doesn't have the potential to cause adverse indirect and/or cumulative impacts on Indigenous Peoples who live in isolation and initial contact.

The project is not expected to indirectly-cumulatively damage or negatively impact cultural heritage.

The project is not expected to directly damage or negatively impact critical cultural heritage.

The project is not expected to indirectly-cumulatively damage or negatively impact critical cultural heritage.

The project will not negatively directly affect people due to their gender, sexual orientation or gender identity.

The project will not negatively indirectly-cumulatively affect people due to their gender, sexual orientation or gender identity.

The project is not expected to lead to direct risks and impacts associated with Sexual and Gender-based Violence.

The project is not expected to lead to indirect and/or cumulative risks and impacts associated with Sexual and Gender-based Violence.

The project will not potentially face direct barriers to equitable gender-based participation.

The project will not potentially face indirect and/or cumulative barriers to equitable gender-based participation.

The project will not deal with a subject matter and/or be implemented in an area where the manipulation, interference, coercion, discrimination, and intimidation of stakeholders has been documented.

ESPS 1 - Assessment and Management of Environmental and Social Risks and Impacts

The Executing Agency will conduct an Environmental and Social Assessment (ESA) or Environmental and Social Impact Assessment (ESIA) process for the project during preparation.

The Executing Agency will partially prepare and maintain an Environmental and Social Management System (ESMS) for the operation as defined under ESPS 1.



E&S Screening Filter

The Borrower/Executing Agency's has moderate organizational capacity and competency for managing environmental and social issues.

ESPS 2 - Labor and Working Conditions

The Executing Agency will partially prepare and maintain an Environmental and Social Management System (ESMS) for the operation with specific elements related to Labor and Working Conditions under ESPS 2.

The operation has the potential to cause minor direct impacts associated with accidents, injury, and disease arising from, associated with, or occurring in the course of work.

The operation has the potential to cause minor indirect and/or cumulative impacts associated with accidents, injury, and disease arising from, associated with, or occurring in the course of work.

ESPS 3 - Resource Efficiency and Pollution Prevention

The operation will have moderate direct adverse impacts on human health and the environment due to pollution from project activities.

The operation will have minor indirect and/or cumulative adverse impacts on human health and the environment due to pollution from project activities.

The operation will generate moderate direct impacts generated by solid waste (hazardous and/or non-hazardous).

The operation will generate minor indirect and/or cumulative impacts generated by solid waste (hazardous and/or non-hazardous).

The operation is expected to or currently produce directly GHG emissions (less than 25,000 tons of CO₂ equivalent per year).

The operation is expected to or currently produce indirectly-cumulatively GHG emissions (less than 25,000 tons of CO₂ equivalent per year).

ESPS 4 - Community Health, Safety, and Security

There are moderate direct health and safety risks associated with the design of structural elements or components of the operation (e.g. existing or new buildings, earthworks, bridges, drainage, roadways, power stations, transmission and distribution poles, underground utilities, and dams), and/or road transport activities (e.g. transport of heavy or over-sized equipment) which could result in health and safety impacts to third parties and project-affected people.

There are minor indirect and/or cumulative health and safety risks associated with the design of structural elements or components of the operation (e.g. existing or new buildings, earthworks, bridges, drainage, roadways, power stations, transmission and distribution poles, underground utilities, and dams), and/or road transport activities (e.g. transport of heavy or over-sized equipment) which could result in health and safety impacts to third parties and project-affected people.

There is moderate potential for an emergency or unanticipated event to occur in the project area of influence that demands immediate action to prevent or reduce harm to people, property, and/or the environment.



E&S Screening Filter

Natural hazards, such as earthquakes, droughts, landslides, floods, wildfires, or others, including those caused or exacerbated by climate change, are likely to occur in the project area, and these may moderately impact the project, and/or the project may moderately exacerbate the risk from natural hazards to human life, property, and/or the environment.

ESPS 5 - Land Acquisition and Involuntary Resettlement

The project will lead to minor direct impacts related to physical, and/or economic displacement - Impacts include, and are not limited to, relocation; expropriation; loss of shelter; loss of land; loss of assets; restrictions on land and natural resources; loss of income; loss of livelihoods; loss of social safety net.

ESPS 6 - Biodiversity Conservation and Sustainable Management of Living Natural Resources

The operation has the potential to minorly directly impact modified habitat that include significant biodiversity value.

The operation has the potential to minorly directly impact a legally protected area or an internationally recognized area.

The operation has the potential, including through the supply chain, to minorly indirectly-cumulatively impact a legally protected area or an internationally recognized area.

ESPS 7 - Indigenous Peoples

The project has the potential to cause minor adverse direct impact on Indigenous Peoples. FPIC is required when there will be (i) impacts on lands and natural resources subject to traditional ownership or under customary use; (ii) Relocation of Indigenous Peoples from lands and natural resources subject to traditional ownership or under customary use; or (iii) significant impact on Cultural Heritage.

The project has the potential to cause minor adverse indirect/cumulative impact on Indigenous Peoples.

ESPS 8 - Cultural Heritage

The project has the potential to minorly directly damage or negatively impact cultural heritage.

ESPS 10 - Stakeholder Engagement and Information Disclosure

The Borrower will prepare a stakeholder engagement framework/plan for the lifetime of the program (including the equal participation of women and men and also take into account Indigenous Peoples, vulnerable groups when relevant).

The Borrower will engage in meaningful consultations and engagement with stakeholders which is free of manipulation, interference, coercion, discrimination, and intimidation.

The Borrower will operate a Grievance Redress Mechanism at the Project level (direct and contracted).

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO



BRASIL

PROGRAMA DE INVERSIÓN EN CARRETERAS DEL ESTADO DE SÃO PAULO - FASE III

BR-L1607

RESUMEN DE LA REVISIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL INICIAL

12 AGOSTO, 2022

Este documento fue preparado por:

Julio Andrés Rojas Lara y Ruth Alejandra Catacolí Jimenez

con el apoyo del equipo del proyecto:

Ana Beatriz Figueiredo (INE/TSP), Jefa de Equipo; Cristián Navas (INE/TSP) y Guilherme Piereck (INT/TIN),
Jefes de Equipo Alternos; Reinaldo Fioravanti, Andrés Pereyra, Paloma Muñoz, Agustín Elvira Mastache,
Renata Leal y Richard Mix (INE/TSP)

| Resumen de la revisión ambiental y social inicial | | | | | | | |
|--|---|-----|------------------|----------------------------|-------------------------|-------|------------------|
| Datos de la operación | | | | | | | |
| Número de la operación | BR-L1607 | | | | | | |
| Sector/Subsector del BID | INE/TSP | | | | | | |
| Tipo y modalidad de la operación | Préstamo de inversión / Obras múltiples | | | | | | |
| Clasificación de impacto ambiental y social inicial (ESIC) | B | | | | | | |
| Calificación inicial de riesgo de desastre (ESRR) | Sustancial | | | | | | |
| Clasificación inicial de riesgo de desastre y cambio climático (DCCRC) | Moderado | | | | | | |
| Prestatario | Estado De São Paulo (SP) | | | | | | |
| Agencia Ejecutora | Departamento de Estradas de Rodagem del Estado de São (DER) | | | | | | |
| Monto del préstamo BID (y coste total del proyecto) | <table border="0"> <tr> <td>BID</td> <td>\$480,135,000.00</td> </tr> <tr> <td><u>Contrapartida local</u></td> <td><u>\$206,015,000.00</u></td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>\$686,150,000.00</td> </tr> </table> | BID | \$480,135,000.00 | <u>Contrapartida local</u> | <u>\$206,015,000.00</u> | Total | \$686,150,000.00 |
| BID | \$480,135,000.00 | | | | | | |
| <u>Contrapartida local</u> | <u>\$206,015,000.00</u> | | | | | | |
| Total | \$686,150,000.00 | | | | | | |
| Normas de desempeño con requerimientos | NDAS1, NDAS2, NDAS 3, NDAS4, NDAS5, NDAS6, NDAS7, NDAS 8, NDAS9, NDAS10 | | | | | | |
| Resumen ejecutivo | | | | | | | |
| <p>De acuerdo con el Marco de Políticas Ambientales y Sociales (MPAS) del Banco, y en base a la información existente, el programa se clasifica como categoría B, debido a que las actividades a desarrollar generarán impactos ambientales y sociales negativos moderados, localizados y de corto plazo. Esta clasificación será confirmada a través de los resultados de la respectiva evaluación ambiental y social.</p> <p>En la etapa constructiva se identifican impactos potenciales sobre la calidad del aire, ruido y vibraciones por paso de vehículos y maquinaria de construcción, reducción de cobertura vegetal para recuperación del derecho de vía, inconformidades de la comunidad por cierres viales temporales, obstrucciones de accesos a viviendas y/o comercios, así como el incremento del riesgo de accidentes laborales y de tránsito. Siendo esta una operación de obras múltiples, durante el proceso de debida diligencia se analizará los proyectos de la muestra. Preliminarmente se ha identificado un cruce con cuatro APAs categoría según UICN (<i>Apa Cananéia-Iguapé-Peruíbe</i>, <i>Apa Sapucaí Mirime</i>, <i>Apa Campos Do Jordão</i> e <i>Apa Serra Da Mantiqueira</i>); la EAS evaluará impactos y riesgos ambientales potenciales.</p> <p>La clasificación de riesgo social y ambiental del Programa es sustancial, principalmente por potenciales riesgos a la salud y seguridad de la comunidad y otros grupos de interés por el tipo de obras a ser financiadas (carreteras), el riesgo de desastres naturales, la presencia de pueblos indígenas en el área de influencia indirecta y a que la Agencia Ejecutora por primera que ejecutará un Programa bajo el MPAS.</p> | | | | | | | |

En cuanto al riesgo de desastres naturales, se ha clasificado como moderado, atendiendo a que la amenaza natural por inundación e incremento del nivel del mar es moderada y la infraestructura expuesta tienen una vulnerabilidad baja.

Con el fin de atender los requerimientos establecidos en el MPAS y especialmente lo establecido en las 10 Normas de Desempeño Ambiental y Social (NDAS), la agencia ejecutora: (i) Deberá implementar un Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) para el proyecto, de acuerdo con lo señalado en la NDAS 1 y que este basado en el SGA con el que actualmente cuenta la DER; (ii) Elaborará la evaluación ambiental y social de las obras de la muestra representativa y Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) a fin de atender los requerimientos del MPAS y las NDAS; (iii) determinará los lineamientos para el adecuado desempeño ambiental y social de las obras futuras del programa a través del Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS). Del mismo modo, se prevé realizar un proceso de consulta pública para los proyectos de la muestra teniendo en consideración el avance de los estudios y planes de gestión de acuerdo con lo establecido en el NDAS 10 antes de OPC.

Descripción de la operación

El programa Combina mejoramiento de al menos 7 rutas estatales por 450 km aproximadamente, complementando y modernizando intervenciones de programas anteriores de SP con el Banco y conforme al Plan Logístico de SP. El objetivo general es mejorar el componente vial del sistema multimodal de transporte de carga y pasajeros y proporcionar un nuevo estándar de infraestructura y servicios vial, contribuyendo al desarrollo sostenible. Los objetivos específicos son: (i) mejorar la calidad de servicio en la infraestructura vial de DER Sao Paulo para los tramos intervenidos; (ii) Proveer un nuevo estándar de infraestructura y servicios viales (Piloto); y (iii) eficientizar la gestión de las carreteras estatales de SP.

Los componentes del programa son los siguientes:

- Componente 1. Ingeniería, Obras y supervisión (US\$577.135.000). Financiará: (i) estudios técnicos, económicos, socioambientales y geotécnicos, y la elaboración de los proyectos de preinversión para las obras del programa; (ii) rehabilitación de carreteras transversales, de tramos viales relevantes, y accesos a cadenas productivas estratégicas y a poblaciones más vulnerables; (iii) implementaciones de contramedidas de iRAP en los tramos seleccionados; (iii) supervisión técnica y ambiental de obras.
- Componente 2. Piloto. Nueva generación de carreteras verdes/ regenerativas (US\$52.000.000). Financiará: i) rehabilitación de tramos seleccionados utilizando materiales reciclados y métodos constructivos más sostenibles (por ejemplo pavimento reciclado y asfalto con caucho) (ii) instalación de cobertura wifi, señalización electrónica; e (iii) implementación de medidas de sostenibilidad, incluyendo pasos de fauna y corredores eléctricos, con la instalación de puntos de recarga a lo largo de la carretera; ciclovías en carriles exclusivos y segregados con alumbrado público a partir del uso de energía solar fotovoltaica.
- Componente 3. Fortalecimiento institucional (US\$41.535.000).

Los componentes 1 y 2 in incluyen actividades de rehabilitación de vías existentes, mejoramiento de pavimentos, y en algunos casos implantación de ciclo vía o ciclo faja dentro del derecho de vía; dichas intervenciones intervenciones en obras de infraestructura que pueden generar riesgos e impactos ambientales, sociales, la salud y la seguridad. La muestra de proyectos identificada para la operación fue seleccionada atendiendo criterios técnicos como tipología de obras, población beneficiada, presencia de áreas de interés ecológico y representatividad presupuestal, (ver mapa 2).

| Código | Nombre del tramo | Tipología de intervención | Longitud (km) |
|--------|----------------------------|--|---------------|
| SP123 | Taubaté / Campos de Jordão | Mejoramiento de pavimento, creación de ciclo vía e instalación de puntos de recarga de carros eléctricos | 40 km |
| SP222 | Miracatu / Jacupiranga | Pavimentación y rehabilitación de tramos | 115 km |

El prestatario será el Estado de São Paulo, y el Departamento de Estradas de Rodagem del Estado de São Paulo (DER - SP) el organismo ejecutor del programa.

Fundamentos de las clasificaciones/calificaciones

| | |
|--|--|
| <i>Clasificación de impacto ambiental y social</i> | <p>Categoría B.</p> <p>Las actividades que se van a desarrollar tendrán impactos ambientales y sociales negativos localizados y a corto plazo, para los cuales se conocen medidas de mitigación eficaces y fácilmente disponibles.</p> <p>Durante la etapa de construcción se pueden esperar impactos temporales sobre la calidad del aire, el agua, así como inconformidades a la comunidad por cierres de temporales de vías y accesos. Aunque se han identificado cruces con APA, no se identifican impactos sobre hábitat crítico o pérdida de biodiversidad. En la etapa de operación y mantenimiento, se pueden tener impactos sobre la calidad del aire por el incremento en el tráfico vehicular y potenciales impactos sobre el suelo por derrames de combustibles u otros materiales peligrosos.</p> <p>La categoría será verificada a partir de la EAS de la muestra de proyectos.</p> |
| <i>Calificación de riesgo ambiental y social</i> | <p>Sustancial.</p> <p>La clasificación está asociada a potenciales riesgos a la salud y seguridad de la comunidad y otros grupos de interés por el tipo de obras a ser financiadas (carreteras), así como al riesgo de desastres naturales por inundaciones y la presencia de pueblos indígenas y afrodescendientes en el área de influencia indirecta. Del mismo modo, a pesar de que la Agencia Ejecutora tiene experiencia de trabajar con las políticas ambientales y sociales del Banco, será la primera operación en la cual se aplique el MPAS.</p> |

| | |
|--|--|
| <p><i>Clasificación de riesgo de desastre y cambio climático</i></p> | <p>Moderado. El área de influencia presenta amenaza alta a moderada por inundación fluvial y ascenso del nivel del mar. Con base en el cubo de criticidad para TSP, de la metodología de GRD del Banco, el criterio de características físicas es bajo, la pérdida de servicios esenciales en caso de fallo es moderado, y la interacción con medio antrópico y natural es moderado, debido a que no se consideran grandes obras de drenaje o estabilización de taludes.</p> |
| <p>¿Se considera el marco ambiental y social del prestatario?</p> | <p><i>No</i></p> |
| <p>La preparación se realizará con base en el Marco de Política Ambiental y Social del Banco y las Normas de Desempeño Ambiental y Social 1 al 10. Se realizará análisis de brechas frente a la legislación local y directrices sobre medio ambiente, salud y seguridad relacionadas en el MPAS.</p> | |
| <p>Normas de Desempeño Ambiental y Social aplicables al proyecto propuesto</p> | |
| <p>NDAS-1. Evaluación y gestión de riesgos e impactos ambientales y sociales</p> | <p><i>Sí</i></p> |
| <p>DER cuenta con un Sistema de Gestión Ambiental a través del que gestiona los aspectos ambientales de las obras y actividades el cual está alineado con la Legislación aplicable tanto a nivel Federal como Estadual y Políticas Operativas de Salvaguardas Ambientales y Sociales del BID. Se realizará un análisis de brechas entre los 7 pilares del SGAS específico requerido por el NDAS 1, a fin de asegurar alineamiento entre el SGAS específico para el programa en cumplimiento y los requerimientos establecidos en las NDAS 1 y permita gestionar los NDAS 2 al 10.</p> <p>Actualmente no se cuenta con Estudios Ambientales y Sociales específicos para las obras de la muestra o para el programa. Tampoco se cuenta con un Marco de Gestión Ambiental y Social para las obras futuras.</p> <p>El Sistema de Gestión Ambiental y Social integrara medidas y acciones de mejora basadas en lecciones aprendidas de las operaciones desarrolladas en las Fase I y II del programa y ejecutadas por el DER/SP.</p> | |
| <p>NDAS-2. Trabajo y condiciones laborales</p> | <p><i>Sí</i></p> |
| <p>Las obras y actividades que resultan en intervenciones para el mejoramiento de vía y carreteras conllevan procesos de construcción y movilización de personal, que trae consigo riesgos e impactos asociados con el trabajo y condiciones laborales, incluyendo la salud y seguridad de los trabajadores.</p> <p>El EAS analizará las brechas correspondientes con el NDA2 y se complementarán los análisis y planes de gestión correspondientes, el mecanismo de recepción de reclamaciones por parte de los trabajadores y un Código de Conducta para el Programa.</p> <p>La operación contempla la instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos, lo que puede implicar la adquisición de paneles solares. Se realizará un análisis de riesgo laboral en atención al plan de acción del Banco frente a temas de trabajo forzado en cadena de suministro de paneles solares.</p> <p>El SGAS específico del proyecto debe incorporar los requisitos establecidos en la NDAS 2 relacionados con seguridad y salud de los trabajadores y con condiciones labores. No se ha identificado riesgos en la generación de trabajo infantil ni forzado. Finalmente, durante la debida diligencia se analizará los temas referidos, la no discriminación y la libertad de asociación y negociación colectiva, así como las medidas requeridas para evaluar estas durante la diligencia debida a ser incorporadas en la EAS.</p> | |
| <p>NDAS-3. Uso eficiente de los recursos y prevención de la contaminación</p> | <p><i>Sí</i></p> |
| <p>Las obras se desarrollarán en carreteras existentes localizadas en el Estado de São Pablo. Durante la etapa constructiva se esperan impactos negativos localizados y temporales como: (i) incremento en</p> | |

niveles de presión sonora, vibraciones, polvo, partículas y gases por incremento del tráfico de vehículos y maquinaria, (ii) intensificación de procesos erosivos por modificación de drenajes naturales, (iii) contaminación del suelo o del agua por derrames de grasas y aceites, combustibles y otros materiales peligrosos, (iv) desplazamiento temporal de fauna por paso de vehículo y maquinaria principalmente en KBA, (v) pérdida de cobertura vegetal en labores de reconformación de la faja o derecho de vía existente, (vi) incremento de incidentes de violencia de género por presencia de trabajadores en la zona, (vii) incomodidades a los residentes del área de influencia de las obras.

Durante la etapa de operación, se pueden esperar impactos negativos como: (i) contaminación de suelo y agua por derrames de materiales peligrosos (grasas, aceites, combustibles, lubricantes, etc), (ii) inestabilidad geotécnica de taludes, por fallos del sistema de drenaje, (iii) muerte accidental de ejemplares de fauna por atropellamiento, (iv) cambio en el uso del suelo por el mejoramiento de las carreteras.

La EAS debe identificar impactos y riesgos de contaminación ambiental directos, indirectos y acumulativos y se deben establecer medidas de manejo orientadas a su adecuada gestión, empleando la jerarquía de mitigación. Se deben identificar medidas para el fomento del uso eficiente del agua y la energía en la etapa constructiva.

Como parte del proceso de debida diligencia del Programa, se calcularán las emisiones de GHG de la fase constructiva.

| | |
|--|-----------|
| NDAS-4. Salud y seguridad de la comunidad | <i>Sí</i> |
|--|-----------|

Durante la debida diligencia se analizarán los impactos y riesgos en las personas afectadas por el proyecto, teniendo en cuenta el personal de seguridad en las obras, el uso de materiales peligrosos, la exposición a enfermedades y riesgos para el propio proyecto y las personas afectadas debido a peligros naturales y al cambio climático. Durante la debida diligencia se analizan dichos impactos y se propondrán los planes de gestión correspondiente.

Preliminarmente se ha identificado como moderado el riesgo de desastres naturales, en razón a que el área de influencia está expuesta a condiciones entre altas a moderadas de inundación por desbordamiento fluvial y ascenso del nivel del mar (ver mapa 5a y 5b); con base en el cubo de criticidad para TSP, de la metodología de GRD del Banco, el criterio de características físicas es bajo, la pérdida de servicios esenciales en caso de fallo es moderado, y la interacción con medio antrópico y natural es moderado, debido a que no se consideran grandes obras de drenaje o estabilización de taludes. El proyecto no contempla obras que puedan exacerbar condiciones de riesgo natural para las comunidades en el área de interés.

La EAS incorporará un análisis de gestión de riesgo de desastres naturales, de acuerdo con la Metodología del Banco. Como parte de la preparación del programa, el equipo de TSP prevé el uso de la herramienta GeoAdaptive con el fin de identificar amenazas a una escala local e integrar medidas adaptativas y que redunden en la reducción de la vulnerabilidad de la infraestructura vial.

| | |
|---|-----------|
| NDAS-5. Adquisición de tierras y reasentamiento involuntario | <i>Sí</i> |
|---|-----------|

La operación no prevé impactos por desplazamiento físico de personas, hecho que será confirmado con los estudios correspondientes. No obstante, durante el proceso de debida diligencia y elaboración de la evaluación ambiental y social se confirmará si existe impacto en medios de vida de las personas y de ser el caso se implementarán programas de manejo de dichos impactos a ser incorporados en la EAS.

| NDAS-6. Conservación de la biodiversidad y gestión sostenible de los recursos naturales vivos | <i>Sí</i> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|----------------|---|----------------|-------------------------|----------------|-----------------------------|---|---|---------|---------------------|---|---|---------|----------------------|---|---------------------------|---------|--------------------------|---|--------------------------------|---------|
| <p>Como resultado de la evaluación inicial se ha encontrado que algunos tramos de las vías de la muestra se localizan dentro del área Clave de Biodiversidad denominada Guaraqueçaba-Jacupiranga- Cananéia, creada por la IBAT (ver mapa 4) y cruzan sectores de cuatro áreas categorizadas bajo la UICN como V - Áreas de Protección Ambiental Nacional (APA)- (Ver mapas 3a y 3b), cuyas características se relacionan en la tabla a continuación:</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="203 548 548 594">APA</th> <th data-bbox="548 548 740 594">Categoría UICN</th> <th data-bbox="740 548 1179 594">Decreto de conformación</th> <th data-bbox="1179 548 1382 594">Administración</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="203 594 548 678">Apa Cananéia-Iguapé-Peruíbe</td> <td data-bbox="548 594 740 678" style="text-align: center;">V</td> <td data-bbox="740 594 1179 678">Decreto Federal Nº 90.347, DE 23 DE OUTUBRO DE 1984</td> <td data-bbox="1179 594 1382 678" style="text-align: center;">Estatal</td> </tr> <tr> <td data-bbox="203 678 548 762">Apa Sapucaí Mirime,</td> <td data-bbox="548 678 740 762" style="text-align: center;">V</td> <td data-bbox="740 678 1179 762">Decreto Estadual Nº 43.285, DE 3 DE JULHO DE 1998</td> <td data-bbox="1179 678 1382 762" style="text-align: center;">Estatal</td> </tr> <tr> <td data-bbox="203 762 548 808">Apa Campos Do Jordão</td> <td data-bbox="548 762 740 808" style="text-align: center;">V</td> <td data-bbox="740 762 1179 808">Lei n. 4.105, de 26/06/84</td> <td data-bbox="1179 762 1382 808" style="text-align: center;">Estatal</td> </tr> <tr> <td data-bbox="203 808 548 854">Apa Serra Da Mantiqueira</td> <td data-bbox="548 808 740 854" style="text-align: center;">V</td> <td data-bbox="740 808 1179 854">Decreto nº 91304 de 06/06/1985</td> <td data-bbox="1179 808 1382 854" style="text-align: center;">Federal</td> </tr> </tbody> </table> | | APA | Categoría UICN | Decreto de conformación | Administración | Apa Cananéia-Iguapé-Peruíbe | V | Decreto Federal Nº 90.347, DE 23 DE OUTUBRO DE 1984 | Estatal | Apa Sapucaí Mirime, | V | Decreto Estadual Nº 43.285, DE 3 DE JULHO DE 1998 | Estatal | Apa Campos Do Jordão | V | Lei n. 4.105, de 26/06/84 | Estatal | Apa Serra Da Mantiqueira | V | Decreto nº 91304 de 06/06/1985 | Federal |
| APA | Categoría UICN | Decreto de conformación | Administración | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Apa Cananéia-Iguapé-Peruíbe | V | Decreto Federal Nº 90.347, DE 23 DE OUTUBRO DE 1984 | Estatal | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Apa Sapucaí Mirime, | V | Decreto Estadual Nº 43.285, DE 3 DE JULHO DE 1998 | Estatal | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Apa Campos Do Jordão | V | Lei n. 4.105, de 26/06/84 | Estatal | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Apa Serra Da Mantiqueira | V | Decreto nº 91304 de 06/06/1985 | Federal | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>La Categoría V de la UICN está orientada a la protección de paisajes terrestres y marinos; de acuerdo con la definición de la UICN no son áreas silvestres e incluye la posibilidad de la interacción humana continuada¹.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>La EAS identificará los impactos y riesgos directos, indirectos y acumulativos sobre la biodiversidad, y en caso de existir, se deben establecer medidas de manejo orientadas a su adecuada gestión, empleando la jerarquía de mitigación. La EIAS incluirá una caracterización o línea base de áreas protegidas, hábitats críticos y sus respectivos servicios ecosistémicos, a partir de información disponible. El PGAS debe incluir medidas de manejo apropiadas de acuerdo con la jerarquía de mitigación.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>No obstante, no se han identificado impactos potenciales por la ejecución de las obras, al tener en cuenta que las actividades se desarrollarán dentro del derecho de vía existente, sin ampliaciones de faja o construcción de nuevos tramos (ver fotos 1, 2 y 3). En ninguno de los casos se han planteado actividades de duplicación o ensanchamiento de la faja de la vía o necesidades de ampliación del derecho de vía.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>La operación no incluye actividades que incluyan uso de cualquier especie exótica invasiva o actividades que impliquen el uso o la producción de recursos naturales vivos.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| NDAS-7. Pueblos indígenas | <i>Sí</i> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>De acuerdo con el análisis preliminar efectuado sobre los proyectos de la muestra, en el área de influencia se identificaron territorios indígenas en proceso de reconocimiento y algunos pueblos indígenas y quilombolas (ver mapas 6 y 7). La existencia de estos territorios será verificada por los documentos ambientales y sociales durante la etapa de preparación. Para los futuros proyectos de la muestra se tendrá a disposición un marco de poblaciones indígenas para ser implementado de ser el caso.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

¹ Dudley, N. (Editor) (2008). Directrices para la aplicación de las categorías de gestión de áreas protegidas. Gland, Suiza: UICN.

| | | | |
|--|-----------------------------|--|--|
| NDAS-8. Patrimonio cultural | | <i>Sí</i> | |
| <p>Durante el proceso de debida diligencia se verificará los riesgos e impactos relevantes para el proyecto y de ser el caso, de sus instalaciones conexas sobre el patrimonio cultural tangible y/o intangible, incluido el acceso a la herencia, la pérdida de acceso a sitios de la herencia cultural e impactos resultantes del uso que los proyectos hacen de los recursos culturales. No se ha identificado brechas de cumplimiento potencial. Ahora bien, el PGAS de las obras de la muestra contarán con un procedimiento para el manejo de hallazgos fortuitos en caso de que durante la ejecución de los trabajos halla descubrimiento de patrimonio cultural que las obras pudiesen afectar.</p> | | | |
| NDAS-9. Igualdad de género | | <i>Sí</i> | |
| <p>Los riesgos e impactos relevantes que serán materia de la debida diligencia y que son aplicables a las obras principales, como a las instalaciones conexas están referidos al incremento de violencia de género, la exclusión y/o discriminación. Durante la diligencia debida se identificarán con mayor detalle estos riesgos e impactos y se propondrán las medidas de mitigación correspondiente, incluyendo medidas de prevención, la adopción de códigos de conducta, entre otros a ser incorporados en la EAS.</p> | | | |
| NDAS-10. Participación de las partes interesadas y divulgación de información | | <i>Sí</i> | |
| <p>Durante la debida diligencia se preparará el plan de participación de partes interesadas, que incluya el mapeo de actores con especial atención a partes que presenten niveles de vulnerabilidad, pueblos indígenas, quilombolas, entre otros. En ese sentido, en caso de identificarse pueblos indígenas o quilombolas se realizará las consultas de manera socio culturalmente adecuado.</p> <p>Se espera realizar un proceso de consulta durante el proceso de la debida diligencia de acuerdo con el avance que presenten los estudios ambientales y sociales correspondientes.</p> <p>Como parte del SGAS de la operación se establecerá un mecanismo de quejas y reclamos</p> <p>Del mismo modo, el proyecto deberá contar con un programa de atención de reclamaciones de temas ambientales, sociales y salud y seguridad que permita atender a los grupos reclamantes proceder a manifestar sus preocupaciones.</p> | | | |
| Diligencia ambiental y social debida en el BID | | | |
| Para las operaciones cofinanciadas, ¿se contempla un enfoque común con otros prestamistas? | | <i>No</i> | |
| <p>La presente operación no es co-financiada.</p> | | | |
| Estrategia de diligencia debida | | | |
| <p><i>En el cuadro a continuación se relacionan los requisitos de evaluación ambiental y social requeridos para la preparación de la operación y para dar cierre a las brechas preliminarmente identificadas según la información suministrada por el prestatario.</i></p> | | | |
| <i>Requisito de evaluación ambiental y social</i> | <i>Estado de desarrollo</i> | <i>Recursos estimados para finalizar (especificar el costo para el Banco o el prestatario)</i> | <i>Calendario estimado para finalizar (incluida la consulta)</i> |

| | | | |
|--|--|---|---|
| <p>Sistema de Gestión Ambiental y Social específico del programa</p> | <p>Se realizará análisis de brechas entre el SGA del DER y los requisitos de la NDAS 1. Se actualizará el SGA para que integre los requisitos de la NDAS 1 a la 10 del MPAS.</p> | <p>Contratación de consultores con recursos BID</p> | <p>Ejecución: 4 meses. Comienzo/final previsto: julio 2022/ octubre 2022.</p> |
| <p>Evaluación Ambiental y Social (EAS).</p> | <p>La EAS considerará los impactos ambientales y sociales directos, indirectos y acumulativos de la muestra de proyectos. Se considerará en el análisis la presencia de grupos y personas en condición de vulnerabilidad, riesgos laborales y sobre la salud, seguridad y bienestar de trabajadores y comunidades, riesgos por amenazas naturales, impactos económicos, amenazas sobre hábitats críticos modificados y naturales y servicios ecosistémicos, riesgos relacionados con género.</p> | <p>Contratación de consultores con recursos BID</p> | <p>Ejecución: 4 meses. Comienzo/final previsto: julio 2022/ octubre 2022.</p> |
| <p>Plan de Gestión Ambiental y Social (ESMP).</p> | <p>Se establecerán programas de gestión que describan las medidas y acciones de mitigación y mejora del desempeño destinadas a abordar los riesgos e impactos ambientales y sociales identificados en la EAS para la muestra de proyectos. El ESMP incluirá el Plan de Consulta y participación de las partes interesadas y estará alineado con el SGAS y NDAS 1 y 10.</p> | <p>Contratación de consultores con recursos BID</p> | <p>Ejecución: 4 meses. Comienzo/final previsto: julio 2022/ octubre 2022.</p> |
| <p>Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS)</p> | <p>Se prepara un MGAS para la operación, que será parte del SGAS específico del proyecto, a través del cual se establecerán las medidas y acciones de mitigación y mejora del desempeño destinadas a abordar los</p> | <p>Contratación de consultores con recursos BID</p> | <p>Ejecución: 3 meses. Comienzo/final previsto: julio 2022/ septiembre 2022.</p> |

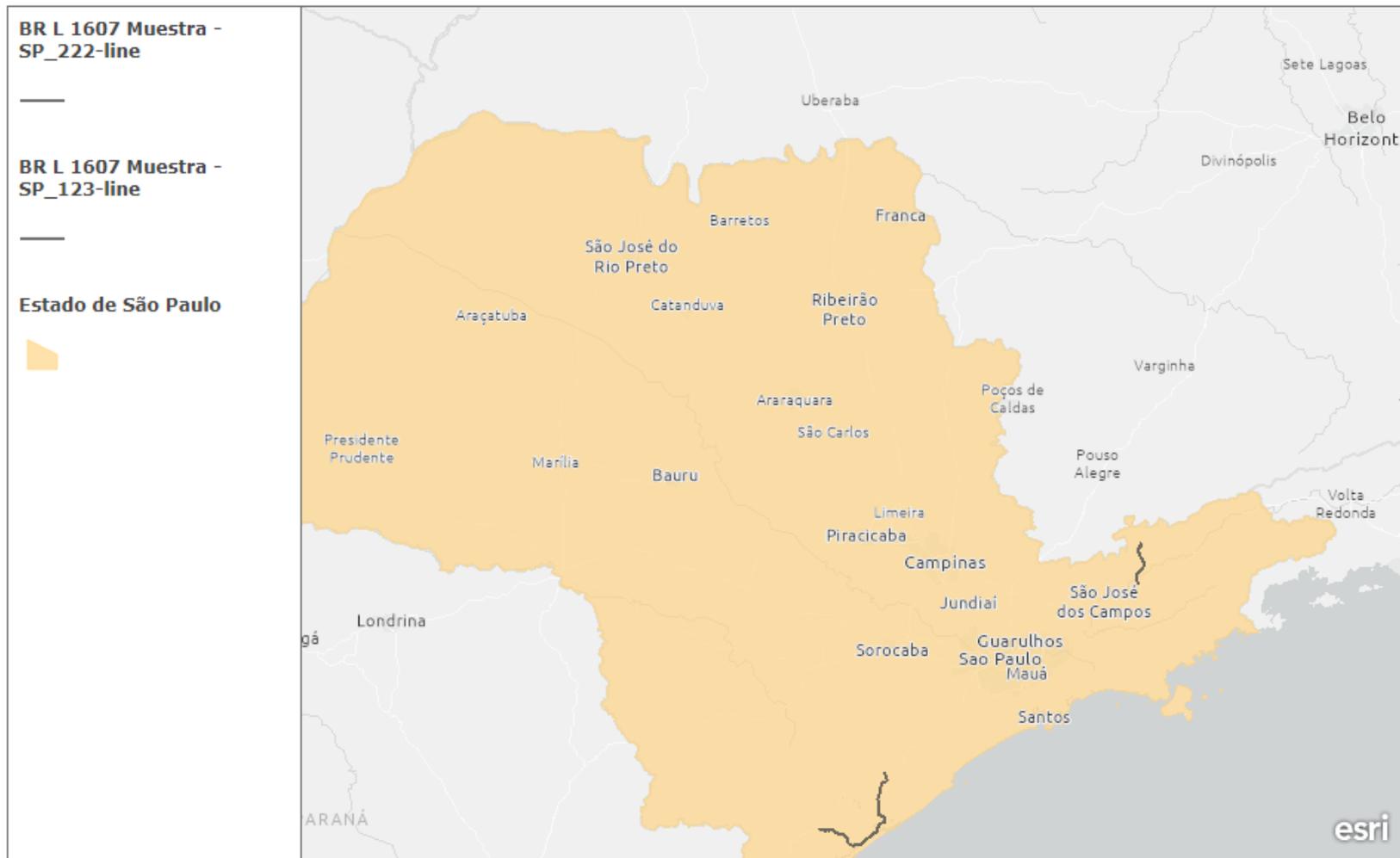
| | | | |
|----------------|---|--|--|
| | riesgos e impactos ambientales y sociales del Programa. | | |
| Anexos | | | |
| Anexo A | Mapa 1. Localización general del Programa Mapa 2. Localización obras de la muestra Mapa 3. Intersección obras de la muestra y áreas protegidas Mapa 4. Intersección obras de la muestra y Área Clave de Biodiversidad Mapa 5. Amenazas Naturales en área de influencia del proyecto Mapa 6. Territorios indígenas en área de influencia de las obras de la muestra Mapa 6. Territorios afrodescendientes en área de influencia de las obras de la muestra | | |

Anexo A. Mapas ambientales y sociales

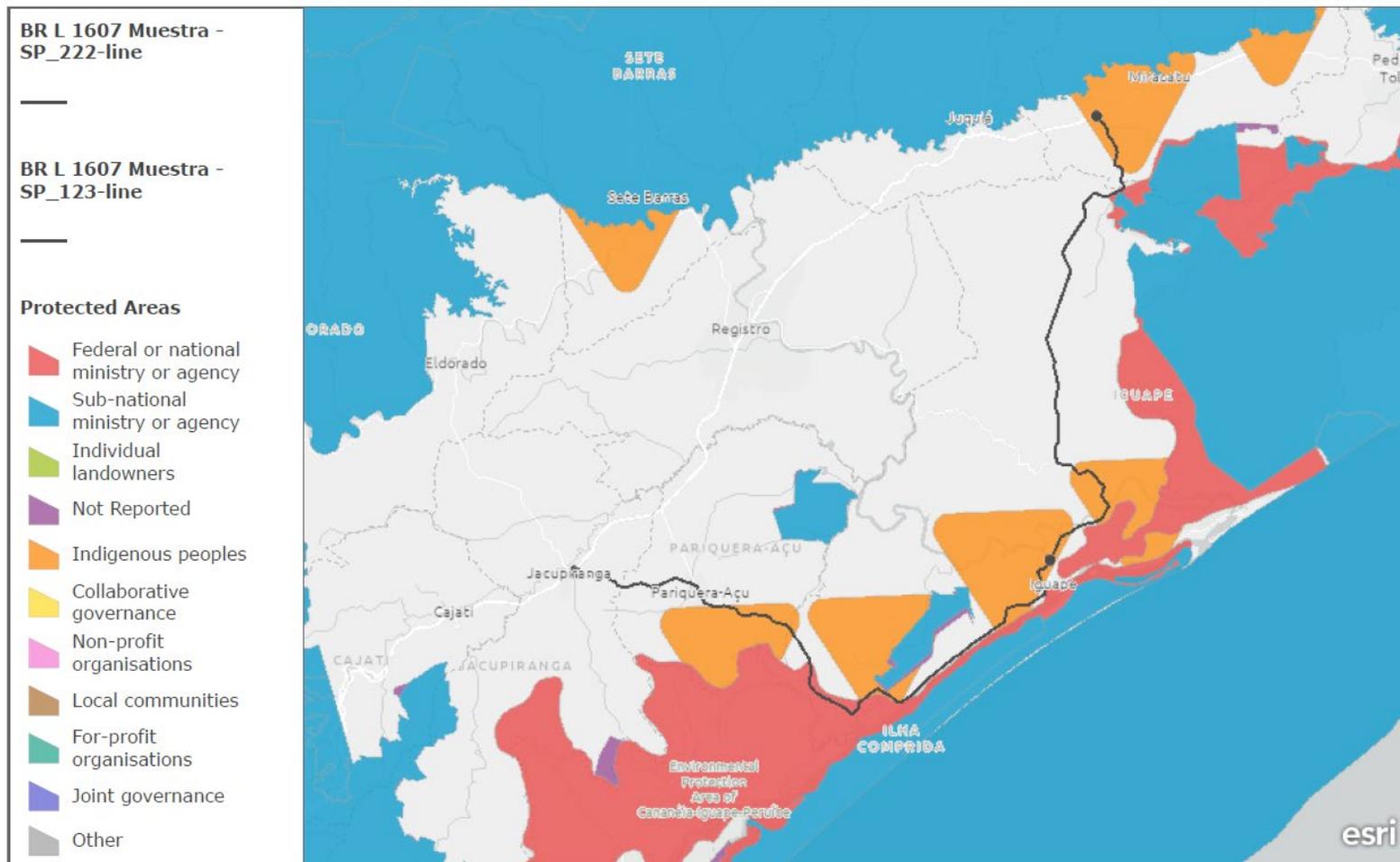
Mapa 1. Localización general del Programa



Mapa 2. Localización obras de la muestra



Mapa 3a. Intersección obras de la muestra y áreas protegidas Carretera 222



Mapa 3a. Intersección obras de la muestra y áreas protegidas Carretera 222 – Categoría UICN

BR L 1607

BR L 1607 Muestra -
SP_222-line

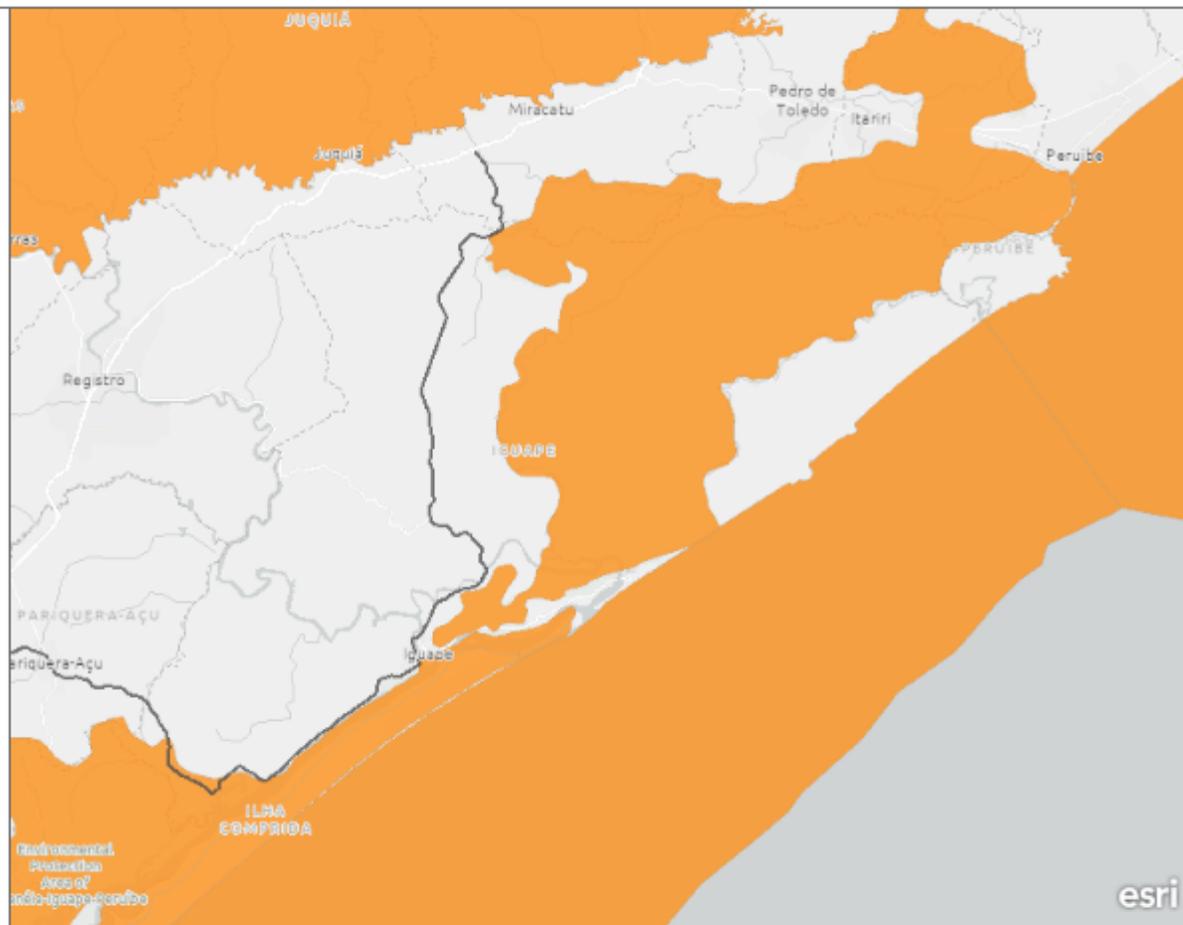


BR L 1607 Muestra -
SP_123-line

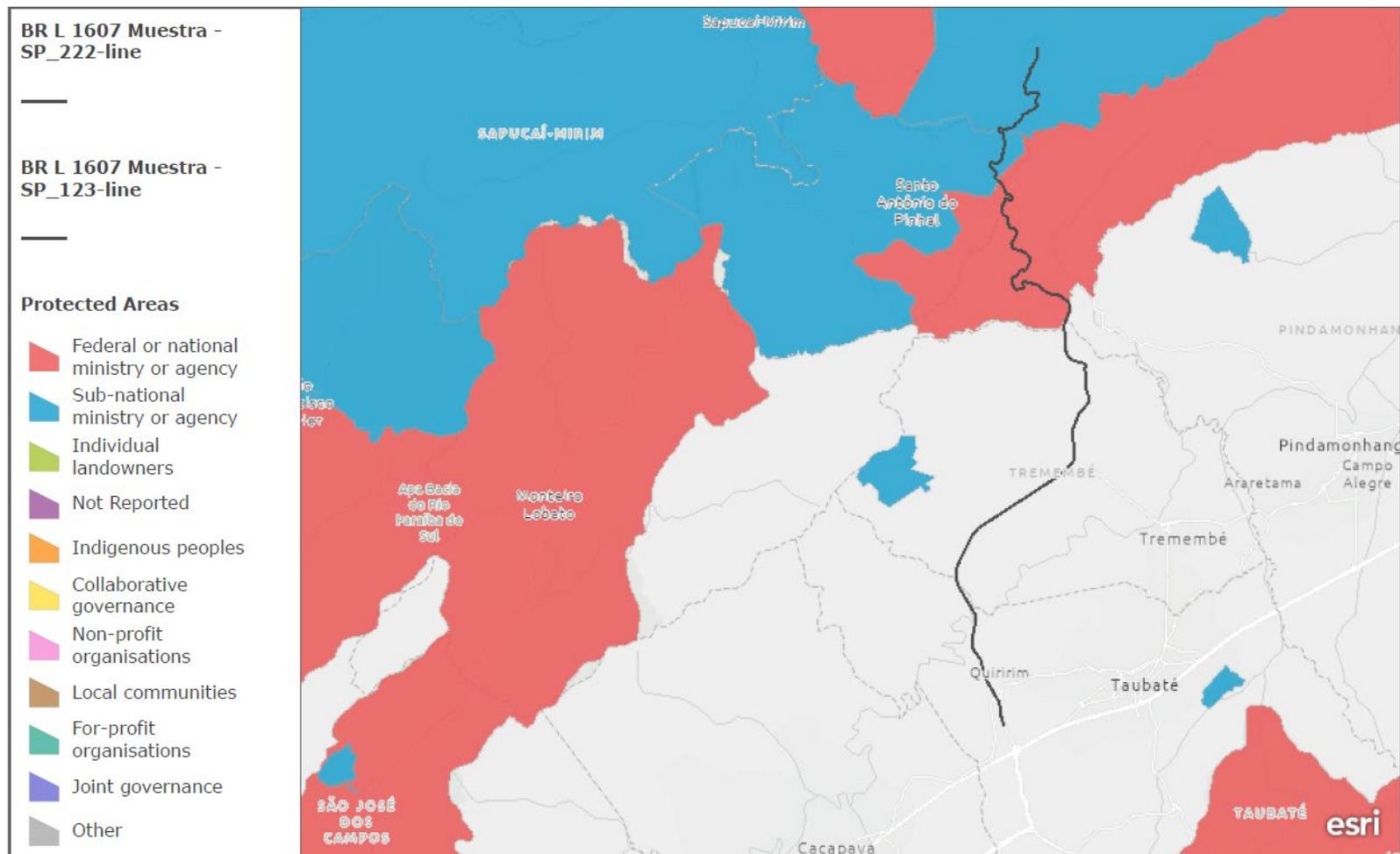


Protected Areas

-  VI
-  Not Reported
-  IV
-  II
-  V
-  III
-  Ia
-  Not Applicable
-  Ib
-  Not Assigned

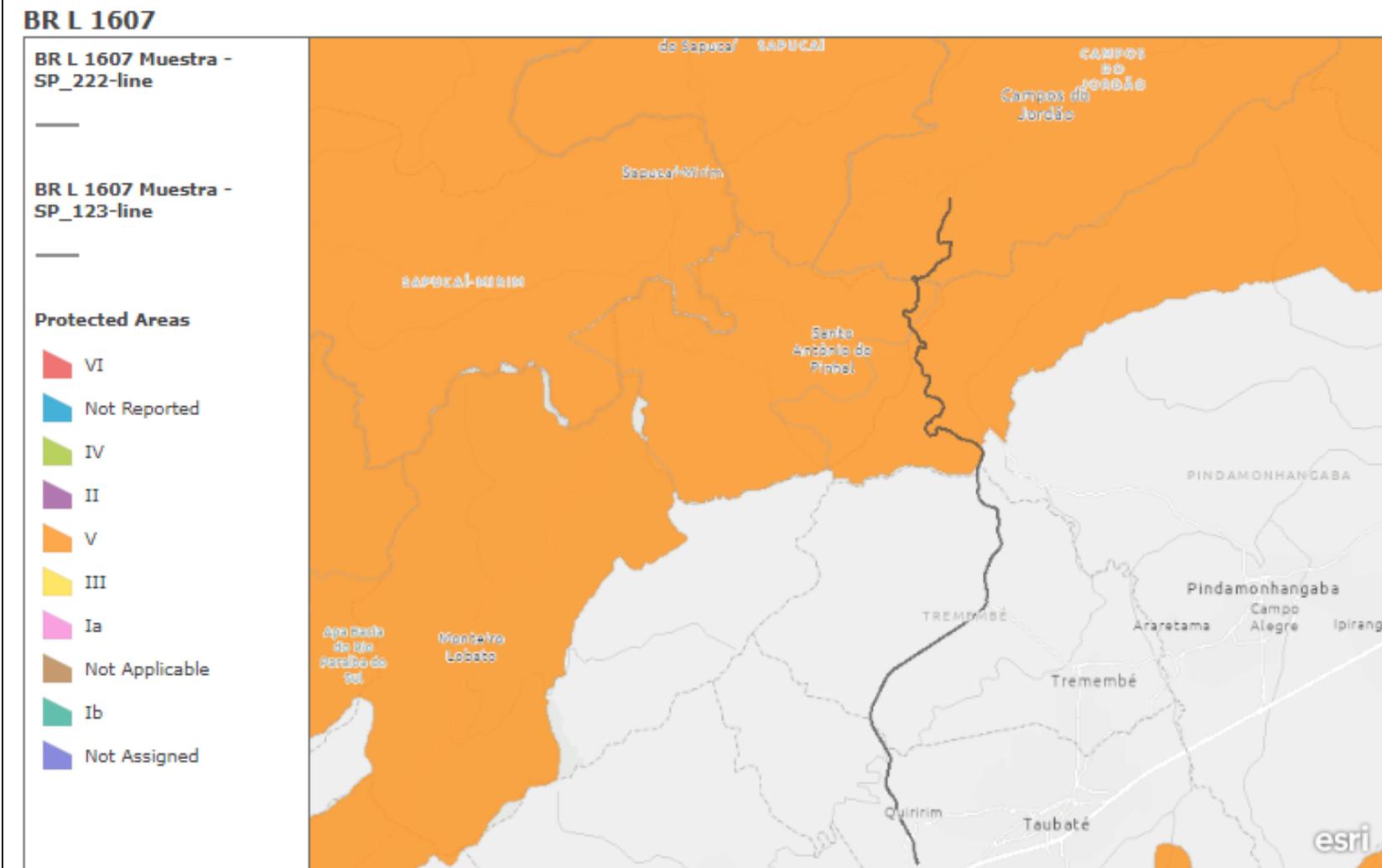


Mapa 3b. Intersección obras de la muestra y áreas protegidas Carretera 123

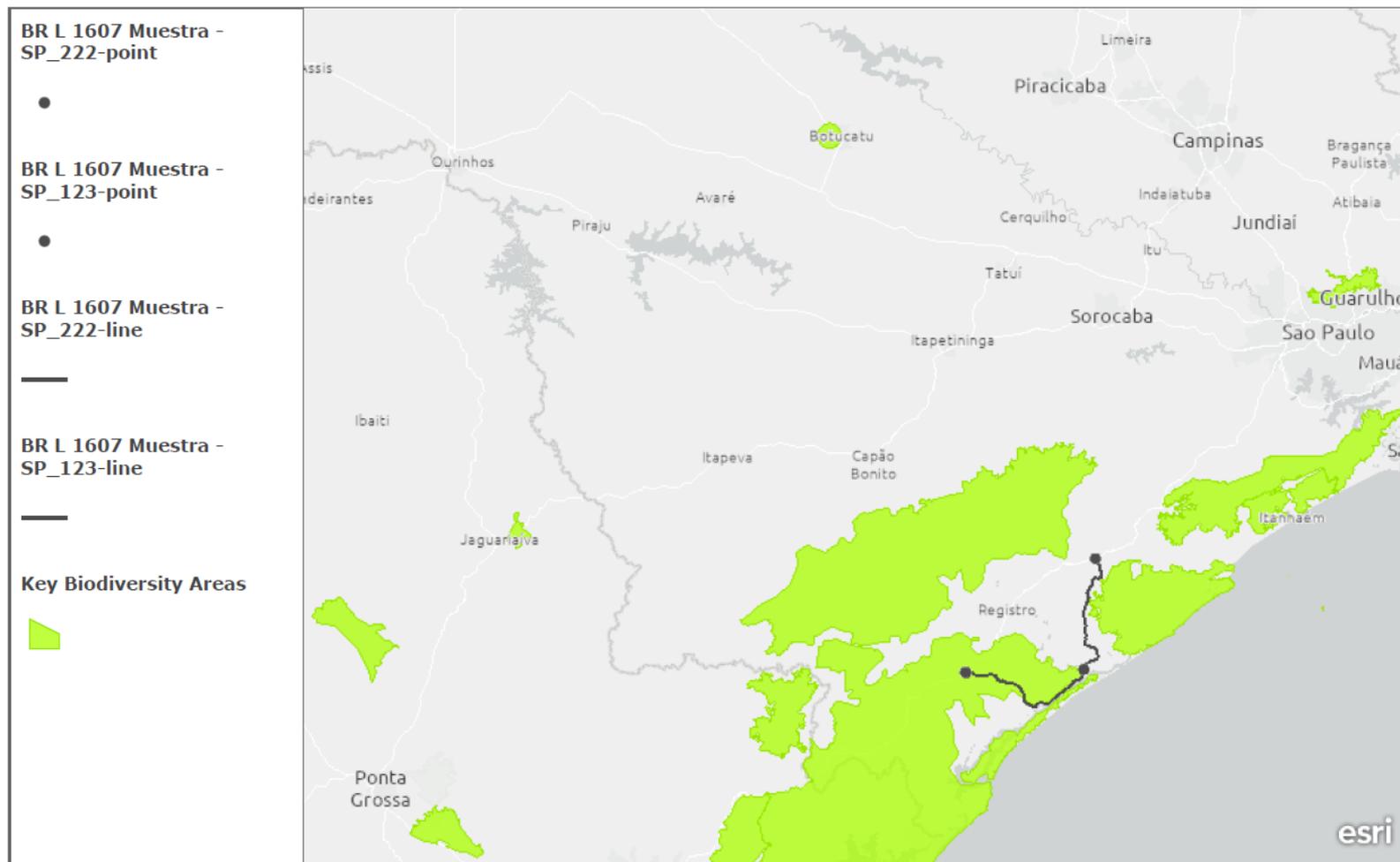


Esri, HERE, Garmin, Foursquare, METI/NASA, USGS | Esri, HERE, Garmin, Foursquare, METI/NASA, USGS

Mapa 3b. Intersección obras de la muestra y áreas protegidas Carretera 123 - Categoría UICN

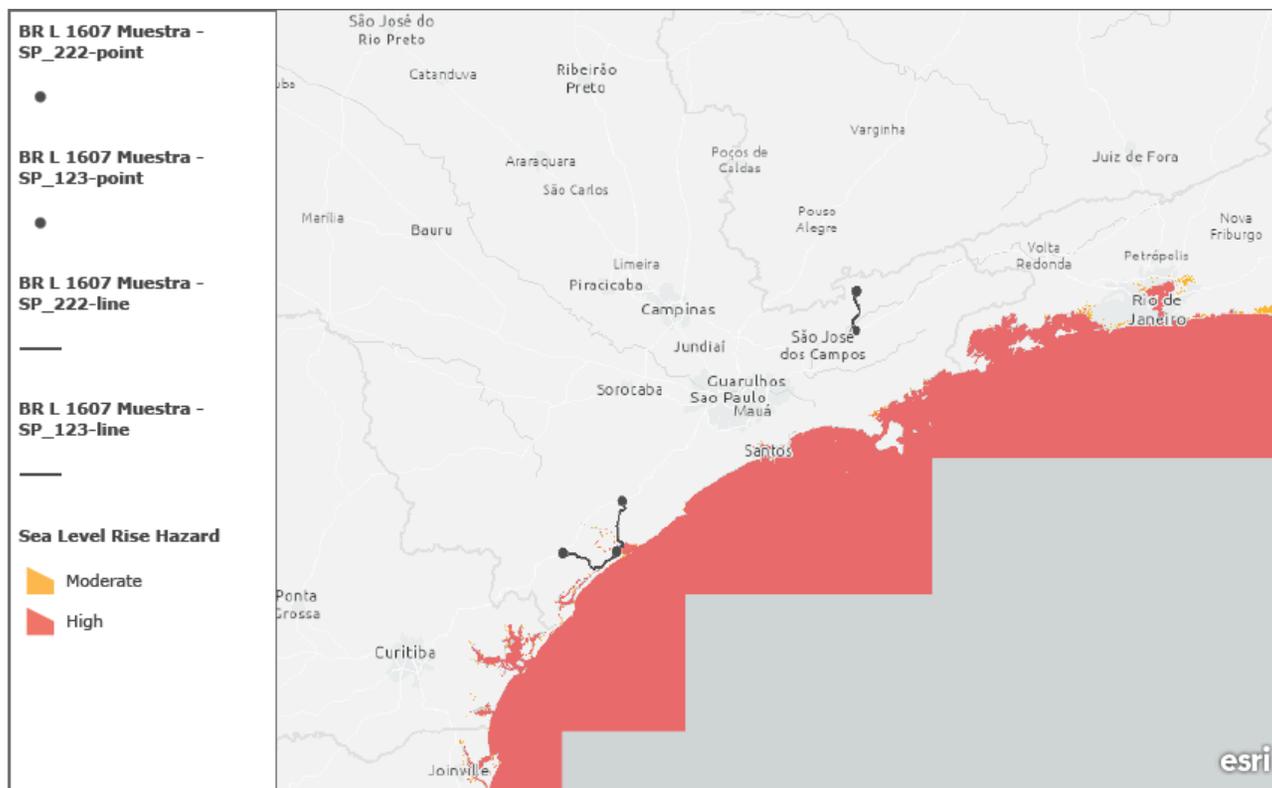


Mapa 4. Intersección obras de la muestra y Área Clave de Biodiversidad



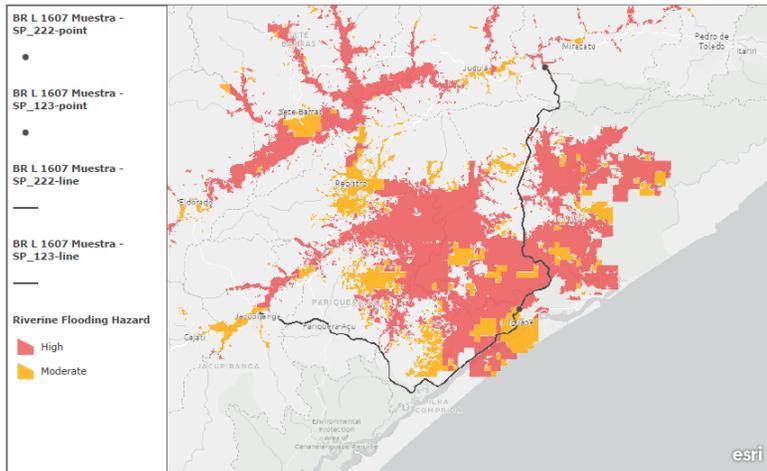
Esri, HERE, Garmin, Foursquare, FAO, METI/NASA, USGS | Esri, HERE, Garmin, Foursquare, FAO, METI/NASA, USGS

Mapa 5a. Amenazas Naturales en área de influencia del proyecto – Subida del Nivel del Mar

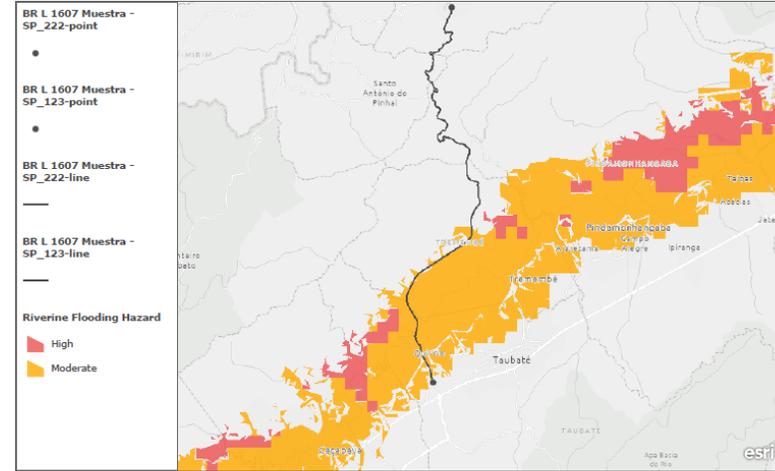


UNISDR (United Nations International Strategy for Disaster Reduction). (s.d.). GAR Atlas: Global Assessment Report on Disaster Risk Reduction - Risk Data Platform. Tsunami Hazard (Run up) RP 475 years [shapefile geospatial data Tsunami_hazard_results_g1545]. Tsunami Hazard. Created by Inter-American Development Bank by processing the original dataset. Retrieved from <https://risk.preventionweb.net/capriaviewer/download.jsp?tab=9&mapcenter=0,1123252.6982849&mapzoom=2> | UNISDR (United Nations International Strategy for Disaster Reduction). (s.d.). GAR Atlas: Global Assessment Report on Disaster Risk Reduction - Risk Data Platform. Location of active and inactive volcanoes [shapefile geospatial data Volcano_g1546]. Volcanic Hazard. Created by Inter-American Development Bank by processing the original dataset. Retrieved from <https://risk.preventionweb.net/capriaviewer/download.jsp?tab=9&mapcenter=0,1123252.6982849&mapzoom=2> | UNISDR (United Nations International Strategy for Disaster Reduction). (s.d.). GAR Atlas: Global Assessment Report on Disaster Risk Reduction - Risk Data Platform. Peak Ground Acceleration PGA 475 years [raster geospatial data Seismic_hazard_PGA_RT475years_g1537]. Earthquake Hazard. Created by Inter-American Development Bank by processing the original dataset. Retrieved from <https://risk.preventionweb.net/capriaviewer/download.jsp?tab=9&mapcenter=0,1123252.6982849&mapzoom=2> | Esri, HERE, Garmin, FAO, NOAA, USGS | Esri, HERE, Garmin, FAO, NOAA, USGS

Mapa 5b. Amenazas Naturales en área de influencia del proyecto – Inundaciones por desbordamiento fluvial

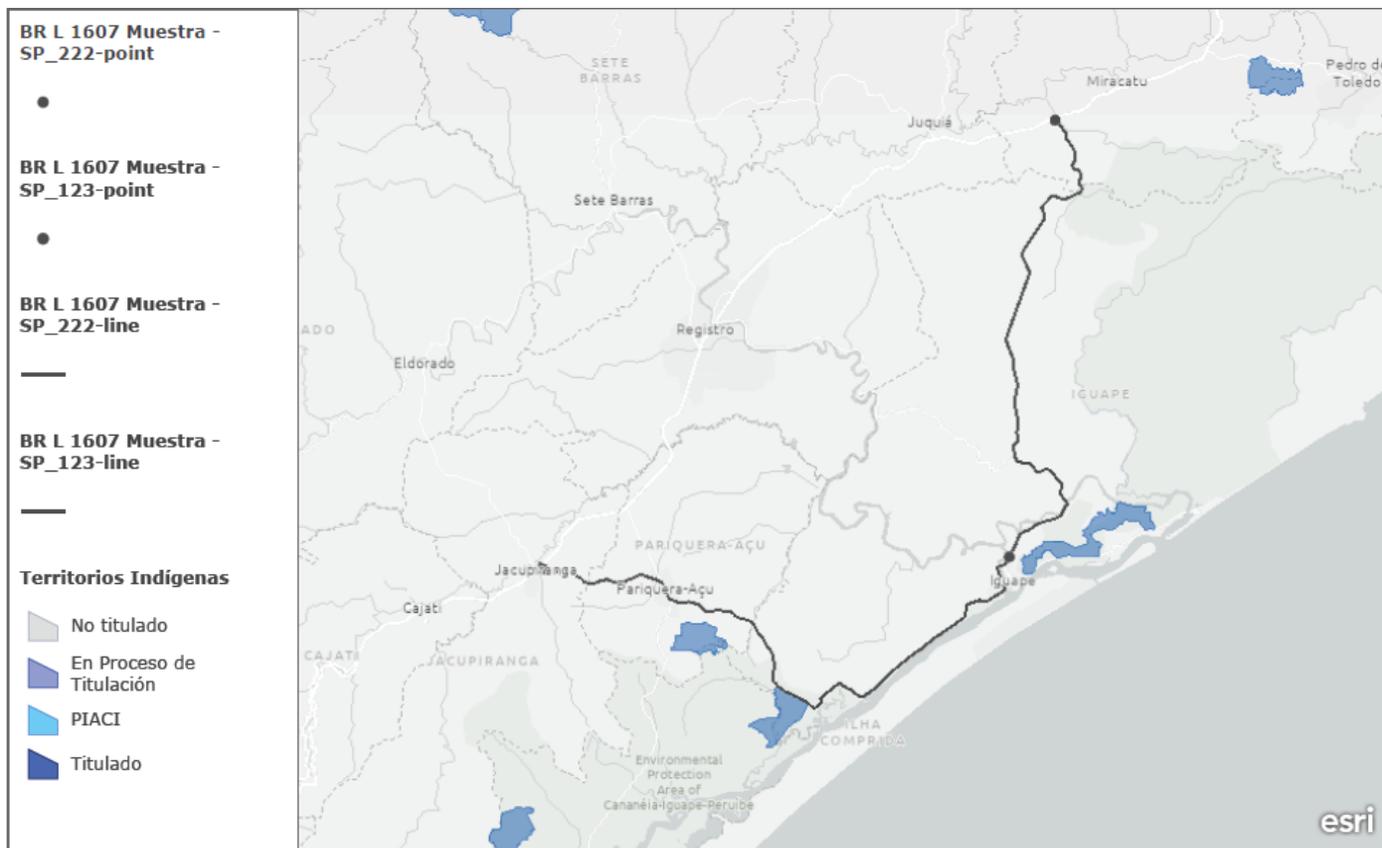


UNISDR (United Nations International Strategy for Disaster Reduction). (s.d.). GAR Atlas: Global Assessment Report on Disaster Risk Reduction - Risk Data Platform. Tsunami Hazard (Run up) RP 475 years [shapefile geospatial data Tsunami_hazard_results_g1545]. Tsunami Hazard. Created by Inter-American Development Bank by processing the original dataset. Retrieved from <https://risk.preventionweb.net/capriaviewer/download.jsp?tab=9&mapcenter=0,1123252.6982849&mapzoom=2> | UNISDR (United Nations International Strategy for Disaster Reduction). (s.d.). GAR Atlas: Global Assessment Report on Disaster Risk Reduction - Risk Data Platform. Location of active and inactive volcanoes [shapefile geospatial data Volcano_g1546]. Volcanic Hazard. Created by Inter-American Development Bank by processing the original dataset. Retrieved from <https://risk.preventionweb.net/capriaviewer/download.jsp?tab=9&mapcenter=0,1123252.6982849&mapzoom=2> | UNISDR (United Nations International Strategy for Disaster Reduction). (s.d.). GAR Atlas: Global Assessment Report on Disaster Risk Reduction - Risk Data Platform. Peak Ground Acceleration PGA 475 years [raster geospatial data Seismic_hazard_PGA_RT475years_g1537]. Earthquake Hazard. Created by Inter-American Development Bank by processing the original dataset. Retrieved from <https://risk.preventionweb.net/capriaviewer/download.jsp?tab=9&mapcenter=0,1123252.6982849&mapzoom=2> | Esri, HERE, Garmin, Foursquare, METI/NASA, USGS | Esri, HERE, Garmin, Foursquare, METI/NASA, USGS



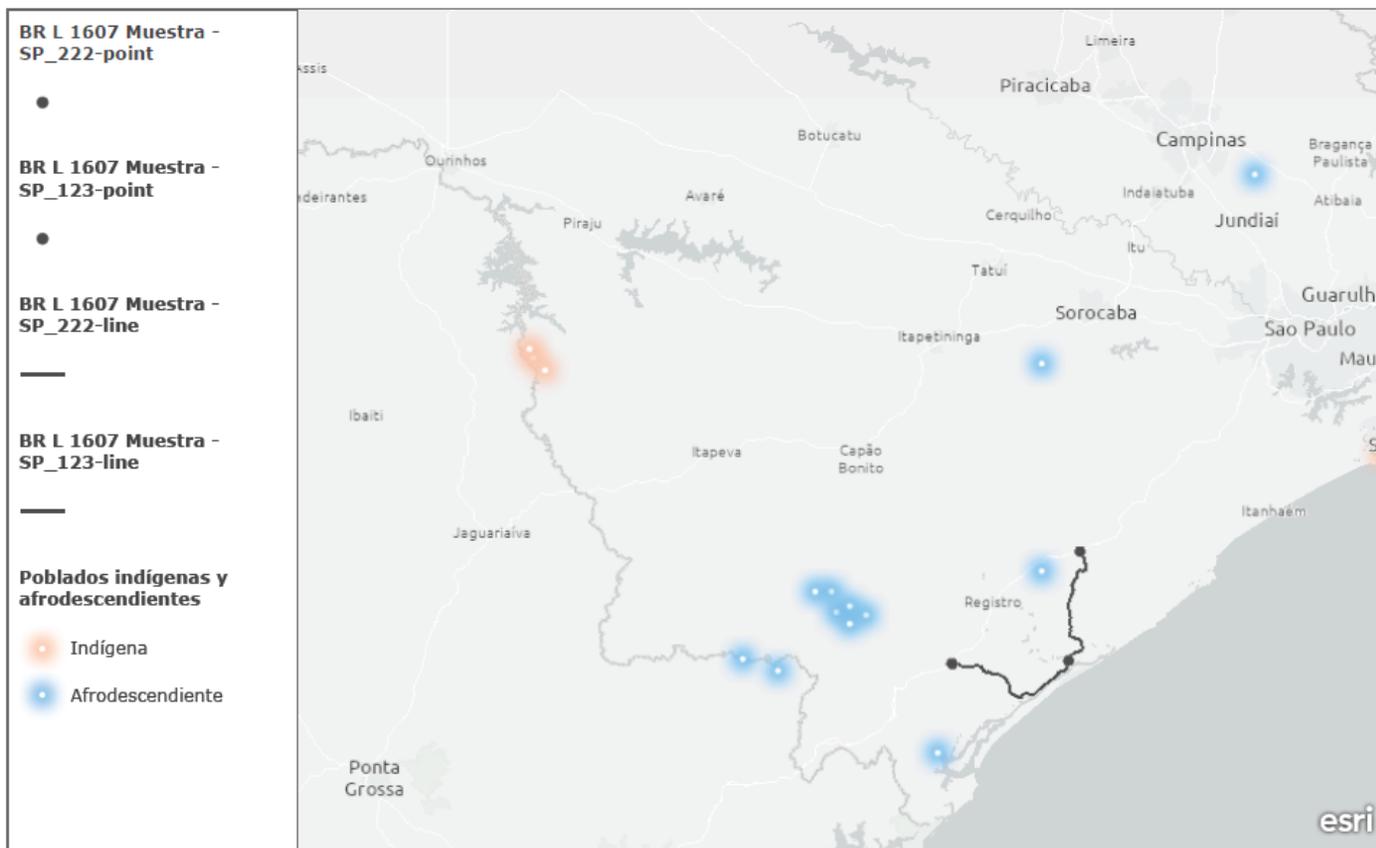
UNISDR (United Nations International Strategy for Disaster Reduction). (s.d.). GAR Atlas: Global Assessment Report on Disaster Risk Reduction - Risk Data Platform. Tsunami Hazard (Run up) RP 475 years [shapefile geospatial data Tsunami_hazard_results_g1545]. Tsunami Hazard. Created by Inter-American Development Bank by processing the original dataset. Retrieved from <https://risk.preventionweb.net/capriaviewer/download.jsp?tab=9&mapcenter=0,1123252.6982849&mapzoom=2> | UNISDR (United Nations International Strategy for Disaster Reduction). (s.d.). GAR Atlas: Global Assessment Report on Disaster Risk Reduction - Risk Data Platform. Location of active and inactive volcanoes [shapefile geospatial data Volcano_g1546]. Volcanic Hazard. Created by Inter-American Development Bank by processing the original dataset. Retrieved from <https://risk.preventionweb.net/capriaviewer/download.jsp?tab=9&mapcenter=0,1123252.6982849&mapzoom=2> | UNISDR (United Nations International Strategy for Disaster Reduction). (s.d.). GAR Atlas: Global Assessment Report on Disaster Risk Reduction - Risk Data Platform. Peak Ground Acceleration PGA 475 years [raster geospatial data Seismic_hazard_PGA_RT475years_g1537]. Earthquake Hazard. Created by Inter-American Development Bank by processing the original dataset. Retrieved from <https://risk.preventionweb.net/capriaviewer/download.jsp?tab=9&mapcenter=0,1123252.6982849&mapzoom=2> | Esri, HERE, Garmin, Foursquare, GeoTechnologies, Inc, METI/NASA, USGS | Esri, HERE, Garmin, Foursquare, GeoTechnologies, Inc, METI/NASA, USGS

Mapa 6. Territorios indígenas en área de influencia de las obras de la muestra



Esri, HERE, Garmin, Foursquare, METI/NASA, USGS | Esri, HERE, Garmin, Foursquare, METI/NASA, USGS

Mapa 7. Territorios afrodescendientes en área de influencia de las obras de la muestra



Esri, HERE, Garmin, Foursquare, FAO, METI/NASA, USGS | Esri, HERE, Garmin, Foursquare, FAO, METI/NASA, USGS

Foto 1. Características de la carretera 2



Foto 2. Características de la carretera 123



ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

| Temas | Descripción | Fechas esperadas | Referencias y enlaces a archivos técnicos |
|---|--|------------------|---|
| Estrategia de País del Grupo BID con Brasil 2019-2022 | La EBP 2019-2022 se estructura en cuatro pilares estratégicos: (i) perfeccionar el clima de negocios y reducir las brechas de infraestructura para mejorar la competitividad; (ii) impulsar la integración internacional y nacional para incrementar la capacidad productiva; (iii) construir un sector público más efectivo, que promueva la sostenibilidad fiscal; y (iv) reducir la desigualdad social y de oportunidades a través del aumento de la eficiencia de las políticas públicas. La estrategia apoyará de modo transversal los desafíos relativos a: (a) género y diversidad; (b) sostenibilidad ambiental y cambio climático; y (c) innovación y transformación digital. | Julio 2019 | Enlace al documento |
| Planificación Sectorial | Plan de Logística de Brasil 2035 | Octubre 2021 | Enlace al documento |
| Planificación Sectorial | Plan de acción de Transporte y Logística para Macropolis Paulista | Diciembre 2020 | Enlace al documento |
| Planificación Estratégica | Plan de acción climática del estado de Sao Paulo NET-ZERO 2050 | Julio 2021 | Enlace al documento |
| Recopilación de información | Carta Consulta de la Comisión de Financiamientos Externos de 2012 (COFIEX) | Junio 2022 | Enlace al documento |
| | Resolución Programa de Investimento Rodoviário do Estado de Sao Paulo 2012 | Junio 2022 | Enlace al documento |
| | Proposta de Contratação de Novo Financiamento. PROGRAMA DE INVESTIMENTO RODOVIÁRIO DO ESTADO DE SÃO PAULO – FASE 3 (Secretaria de Logística e Transportes, Departamento de Estradas de Rodagem, 2022). | Junio 2022 | Enlace al documento |
| Informe Macroeconómico | El PIB de Sao Paulo desde el punto de vista de la producción y la renta | Junio 2022 | Enlace al documento |

| | | | |
|--|--|-------------|--------------------------|
| Estudios técnicos, generales y socioambientales | Evaluación económica de los proyectos de la muestra representativa | Agosto 2022 | Pendiente de elaboración |
| | Análisis de capacidad institucional (PACI) | Agosto 2022 | Pendiente de elaboración |
| | Informe ambiental (ERSS) | Agosto 2022 | Pendiente de elaboración |
| | Plan de monitoreo y evaluación | Agosto 2022 | Pendiente de elaboración |
| | Estudio de impacto ambiental | Agosto 2022 | Pendiente de elaboración |
| | Estudio de capacidad de repago | Agosto 2022 | Pendiente de elaboración |
| Anexo Conectividad | Estudio de cobertura de señal de telecomunicaciones | Agosto 2022 | Pendiente de elaboración |
| Anexo Modernización institucional | Diagnóstico de estado de situación institucional del ejecutor. | Agosto 2022 | Pendiente de elaboración |
| Anexo Integración, Logística y Cadenas Productivas | Estudio de principales cadenas productivas e integración de mercados del Estado de Sao Paulo | Agosto 2022 | Pendiente de elaboración |
| Anexo de inclusión, diversidad y Seguridad Vial | Diagnóstico de inclusión, diversidad y Seguridad Vial, antecedentes de acciones del Estado y acciones a ser apoyadas por la operación. | Agosto 2022 | Pendiente de elaboración |
| Anexo de Cambio Climático | Diagnóstico de Cambio climático, antecedentes de acciones del Estado y acciones a ser apoyadas por la operación. | Agosto 2022 | Pendiente de elaboración |
| Anexo de Género | Diagnóstico de Genero, antecedentes de acciones del Estado y acciones a ser apoyadas por la operación. | Agosto 2022 | Pendiente de elaboración |

CONFIDENCIAL

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