

## PERFIL DE PROJETO

### BRASIL

#### I. DADOS BÁSICOS

<b>Título do Projeto:</b>	Programa de Desenvolvimento Integrado do Município de Campo Grande/ 2ª etapa.		
<b>Número do Projeto:</b>	BR-L1422		
<b>Equipe de Projeto:</b>	Jason Hobbs (FMM/CBR), Chefe de Equipe; Paulo Carvalho (TSP/CBR), Chefe de Equipe Alterno; Robin Rajack (IFD/FMM); Denise Levy (VPS/ESG); Christopher Johnson (VPS/ESG); Marília Santos (FMP/CBR); German Zappani (FMP/CBR); Guillermo Eschoyez (LEG/SGO); Pollyane Alves (CSC/CBR); Luiz Galli e Camila Maleronka (consultores); e Marina Massini (IFD/FMM).		
<b>Mutuário e Órgão executor:</b>	Município de Campo Grande (CG)		
<b>Fiador:</b>	República Federativa do Brasil		
<b>Plano de financiamento:</b>	IDB: Capital Ordinário (CO)	US\$	56 milhões
	Local:	US\$	56 milhões
	Total:	US\$	112 milhões
<b>Salvaguardas:</b>	Políticas identificadas:	OP-703 <sup>1</sup> , OP-102, OP-704, OP-710	
	Categoria:	“B”	

#### II. JUSTIFICATIVA GERAL E OBJETIVOS

- 2.1 **Caracterização do Município.** Campo Grande (CG), a capital de Mato Grosso do Sul, tem uma área de 8.093 km<sup>2</sup>, um alto grau de urbanização (98,6%), e uma população de 786.797 habitantes, correspondendo a 32,13% da população do estado (IBGE, 2010). O Produto Interno Bruto (PIB) municipal, que corresponde a 31,9% do PIB estadual, registrou no período 2000-2010, uma taxa de crescimento anual de 6,14%. Neste período, a cidade experimentou um crescimento populacional significativo—uma média de 1,72% ao ano.
- 2.2 A dinâmica urbana em CG vem sendo alterada nos últimos anos. Devido ao estado de conservação da infraestrutura instalada e crescente congestionamento, a área central vem perdendo sua diversidade de uso, ao sofrer com o deslocamento de novas moradias e comércio para locais mais periféricos<sup>2</sup>. Isto resultou em uma forma urbana menos eficiente no centro, onde a densidade demográfica atual é relativamente baixa (35,3 hab./hectare)<sup>3</sup>. No entanto, considerando que a maioria dos postos de trabalho ainda está concentrada no centro da cidade, este padrão de uso e ocupação do solo cria custos adicionais de bem-estar para os trabalhadores que vivem em regiões periféricas, devido ao aumento no tempo de viagens.

<sup>1</sup> OP-703: B1, B2, B3, B5, B6, B7, B14, B17.

<sup>2</sup> Entre 2000/2010 o centro foi à única região com uma taxa negativa de crescimento demográfico (-0,63).

<sup>3</sup> Perfil Socioeconômico Campo Grande (2014) e IBGE – Censo (2010).

- 2.3 **Revitalização do Centro.** Como parte da estratégia para reativar esta área, o Município de Campo Grande aprovou, no âmbito do seu Plano Diretor (PD) de 2006, a designação do centro como uma Zona Especial de Interesse Cultural (ZEIC)<sup>4</sup> e propôs a formulação e implantação de um Plano Local de Desenvolvimento (PLD), que prioriza a reativação de atividades econômicas, a preservação do patrimônio arquitetônico e a requalificação dos espaços urbanos e de suas edificações. O PD determinou ainda que o Município formulasse um Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana (PDTMU).
- 2.4 O Empréstimo 1960/OC-BR (Programa de Desenvolvimento Integrado do Município de Campo Grande/ 1ª etapa), aprovado pelo Banco em 2008, financiou a elaboração do PLD e o PDTMU<sup>5</sup>. O PLD, regulamentado pela Lei Complementar n. 161/2010, contém recomendações, entre as quais podemos destacar: (i) recuperação integral da Rua 14 de Julho; (ii) criação de um fundo de fomento para o centro; (iii) incentivos à habitação na área central, com atuação do setor privado<sup>6</sup>; e (iv) promoção do desenvolvimento econômico local<sup>7</sup>. O PDTMU apontou como prioridade a adoção de uma política de uso e ocupação do solo que iniba a manutenção de vazios urbanos e incentive a moradia na região central.
- 2.5 A Rua 14 de Julho, com alto valor simbólico para a cidade, pelo conjunto de edificações de caráter histórico vinculadas ao seu desenvolvimento, é a principal via comercial do centro. Diagnósticos realizados no PLD mostram que nos últimos anos o potencial econômico dessa área está subutilizado<sup>8</sup>. As recomendações para reverter este processo incluem a recuperação da infraestrutura no local, revalorização e melhoria dos espaços públicos, promoção de usos mistos para as edificações, redução do trânsito, aumento das áreas destinadas a pedestres, e a criação de um ambiente arborizado e com área de repouso, com uma possível extensão do horário de funcionamento. Com a revitalização dessa via se-prevê também um incremento substancial na arrecadação do imposto predial territorial urbano (IPTU)<sup>9</sup>.
- 2.6 Foi instituído em 2010, e regulamentado em 2014, o Fundo de Fomento do Plano de Revitalização do Centro de Campo Grande (Funcentro), que visa a obter e centralizar recursos para a implementação das ações do PLD. Para viabilizar o fundo é necessária aumentar seus recursos financeiros, bem como a atualização da legislação urbanística no PD e nas diretrizes do PLD. Dessa forma, o município poderá utilizar diversos instrumentos urbanísticos, como parcelamento, edificação

---

<sup>4</sup> A ZEIC estabelece as diretrizes quanto ao ordenamento do uso e da ocupação do solo; ao sistema viário; à infraestrutura urbana; ao nível de interferência arquitetônica e restrições aos índices urbanísticos.

<sup>5</sup> O PROCIDADES Campo Grande também financiou a requalificação da área da antiga rede ferroviária no centro, criando um corredor de áreas verdes e espaços públicos, além de intervenções pontuais de mobilidade urbana na cidade. Ver [enlace](#) para um resumo do 1º empréstimo.

<sup>6</sup> Os dados do Sindicato da Habitação de Mato Grosso do Sul mostram que a vacância de imóveis residenciais na área central hoje é de aproximadamente 40%, muito maior que a média dos grandes centros, próxima a 15%.

<sup>7</sup> O PLD calculou que em 2010, 40% do PIB do CG foi gerado no perímetro da ZEIC e no seu entorno imediato.

<sup>8</sup> Ver [links \(a\), \(b\), \(c\) e \(d\)](#), que incluem os diagnósticos realizados no Empréstimo 1960/OC-BR.

<sup>9</sup> O custo de executar o PLD foi estimado em R\$366 milhões com um benefício estimado de 22% (TIR) e 2,2 (B/C). Para o projeto será realizada uma avaliação econômica usando o método de preços hedônicos para as intervenções do Centro.

- e utilização compulsórios, Parceria Público-Privada (PPP), e operações urbanas no centro. Espera-se que tais intervenções potencializem a eficiência do uso e ocupação do solo e a gestão pública da captura de mais valias.
- 2.7 Além das ações já mencionadas, para promover os temas de habitação e desenvolvimento econômico local, o PLD propôs uma série de atividades, sem especificar e detalhar os instrumentos para sua implementação. Por isso, é necessário desenvolver estudos e/ou estratégias com as seguintes finalidades: (i) incentivar a participação do setor privado na provisão de moradias que incluam famílias com renda de até cinco salários mínimos; (ii) promover a utilização economicamente viável das edificações vazias e/ou subutilizadas na área de influência da ZEIC, como o Centro Municipal de Belas Artes que está sem uso há mais de 20 anos; e (iii) estimular a oferta de vagas de estacionamento verticais, por meio de contratos de concessão, uma vez que as intervenções deste programa propõem a supressão de mais de 2000 vagas de estacionamento no centro de CG.
- 2.8 **Mobilidade Urbana e Transporte Coletivo.** O sistema de transporte urbano por ônibus de CG foi elaborado em 1991 com o plano para implantação do Sistema Integrado de Transporte (SIT). O sistema se baseia no esquema tronco-alimentado, no qual as linhas locais utilizam veículos de menor porte nas áreas residenciais com menor densidade, alimentando os terminais urbanos troncais com veículos maiores. Em 2007 o SIT foi aprimorado com a implantação do sistema de integração temporal com uso de bilhetagem automática, que permitem ao usuário trocar de ônibus em qualquer ponto da rede de transporte sem pagamento de tarifa adicional.
- 2.9 Apesar dos avanços no SIT, dados da Agência Municipal de Transporte e Trânsito (AGETTRAN, 2014) comprovam que no período de 1998 a 2012 houve uma queda de 28% no número de passageiros que utilizam ônibus, enquanto que o crescimento populacional atingiu 28,6%. Com o aumento do fluxo de veículos e motos, a velocidade média caiu de 28 km/h para 17 km/h. A lentidão e a falta de confiabilidade no sistema, entre outras razões, levaram parte da população a optar pelo transporte individual, o que prejudica ainda mais a mobilidade na cidade, especialmente na área central, onde 55% do público utiliza o transporte público<sup>10</sup>.
- 2.10 Para reverter esse quadro, o PDTMU propôs melhorias em quatro corredores de ônibus que atingem o centro. Um deles, o da Av. Júlio de Castilho, já foi implantado por meio do Empréstimo 1960/OC-BR, ficando os demais (norte, sudoeste e sul) aguardando execução. O objetivo dos corredores é melhorar a eficiência do sistema, promovendo o uso do transporte coletivo entre a população.
- 2.11 Em 2014, o Município conseguiu, junto ao Ministério das Cidades, recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para a ampliação e aperfeiçoamento da infraestrutura de transporte coletivo e seu gerenciamento, o que inclui os três corredores previstos no PDTMU. A implantação desses projetos, que serão financiados integralmente pelo município, é parte complementar do PLD e cumpre com as diretrizes do PDTMU.

---

<sup>10</sup> Os dados são de Tendência Pesquisa de Mercado [link](#), realizada no Centro de Campo Grande em 2012.

- 2.12 Por fim, cabe ressaltar que, de acordo com a Lei n. 12.587/2012, todos os municípios brasileiros com mais de 20 mil habitantes devem elaborar até 2015 um plano de mobilidade urbana integrada aos respectivos planos diretores. A nova lei prevê diretrizes como a restrição da circulação em horários predeterminados, a cobrança de tarifas para a utilização de infraestrutura urbana, espaços exclusivos para o transporte público coletivo e para meios de transporte não motorizados, além de estabelecer políticas para estacionamentos públicos e privados. No entanto, embora o PDTMU de CG tenha estabelecido as principais obras de mobilidade urbana, falta-lhe adequação às novas regras citadas.
- 2.13 **Relação com a Estratégia do País no Brasil.** As áreas de intervenção priorizadas pelo programa estão alinhadas com a Estratégia do País no Brasil (GN-2662-1), cujos objetivos enfatizam: (i) melhoria das condições de vida e eficiência nas cidades; (ii) incremento das capacidades de gestão urbana e de prestação de serviços/infraestrutura em cidades de porte médio; e (iii) melhoria de transporte urbano em cidades de porte médio. O programa também contribui para o alcance das metas da GCI-9 por apoiar: (i) sustentabilidade ambiental; e (ii) do fortalecimento institucional a nível subnacional.
- 2.14 **Objetivo e Resultados Esperados.** O objetivo geral do programa é a revitalização urbana da região central do CG. Os objetivos específicos são: (i) incentivar a ocupação dos terrenos e edificações e a revitalização do comércio, mediante a melhoria da infraestrutura e dos espaços públicos; e (ii) aumentar a eficiência do sistema de transporte coletivo e a acessibilidade ao centro.
- 2.15 **Componente I. Revitalização do Centro** (US\$50,75 milhões). O componente financiará: (i) reurbanização da Rua 14 de Julho, incluindo padronização das calçadas, enterramento das fiações com a instalação de redes subterrâneas de energia e serviços de comunicação subterrânea, mobiliário urbano, arborização, entre outros; (ii) aquisição de edificações vazias e/ou subutilizadas e/ou terrenos vazios; e (iii) contratação de consultorias.
- 2.16 As consultorias supracitadas incluem: (i) atualização do PD e regulamentos complementares; (ii) atualização do PLD; (iii) análise do comércio local considerando a oferta atual, a demanda potencial e as oportunidades de uso; (iv) estudos de viabilidade econômico-financeira, jurídico-institucional e de implementação e gestão pós-ocupação para modelar uma PPP habitacional; (v) estudos de viabilidade técnica e econômica para a concessão do Centro Municipal de Belas Artes, a antiga rodoviária e outras edificações vazias e/ou subutilizadas; e (vi) estudos para subsidiar política de estacionamento.
- 2.17 **Componente II. Mobilidade Urbana** (US\$58,75 milhões). O componente financiará: (i) implantação de aproximadamente 63 km de faixas exclusivas para transporte coletivo, incluindo os corredores Norte, Sul e Sudoeste; (ii) reforma e ampliação do Terminal Morenã; (iii) construção de 4 novos terminais de Transbordo para melhoria da integração, aumentando a abrangência da arquitetura do sistema tronco-alimentador para 15 terminais; (iv) construção de 41 estações de embarque/desembarque pré-pagos; (v) instalação de aproximadamente 500 abrigos; (vi) intervenções viárias, que inclui a revitalização do pavimento,

com reforço de pista de concreto nos pontos de embarque e desembarque, além da reformulação da sinalização semaforica; e (vii) atualização do PDTMU.

- 2.18 **Administração do programa** (US\$2,5 milhões). Financiará a unidade coordenadora, supervisão de obras, avaliação e monitoramento, entre outros.

### III. TEMAS DE PROJETO E CONHECIMENTO DO SETOR

- 3.1 Os aspectos relevantes para a preparação do programa consistem na preparação e avaliação dos projetos básicos dos Componentes I e II, e a elaboração dos termos de referência das consultorias que serão contratadas. O programa incorpora as melhores experiências nacionais e internacionais sobre revitalização dos centros urbanos, tais como: (i) diversificação e mistura de usos do solo; (ii) repovoamento e readensamento habitacional; (iii) reforço à acessibilidade das áreas centrais através de sistemas de transporte coletivo integrados e eficientes; e (iv) valorização dos pedestres e dos ciclistas em detrimento dos carros. O programa também abrange as principais recomendações do Empréstimo 1960/OC-BR, entre as quais podemos citar: (i) aumento das oportunidades de participação da sociedade civil; (ii) seleção dos projetos tendo em vista os fatores tempo e orçamento; (iii) elaboração de licenças ambientais para cada intervenção específica, evitando-se licenças genéricas; (iv) avaliação adequada dos possíveis impactos socioambientais positivos e negativos, indiretos e acumulativos em cada intervenção (ex.: gentrificação); e (v) análise do impacto ambiental e possíveis riscos em todas as fases de construção das obras.

### IV. AVALIAÇÃO INSTITUCIONAL E SALVAGUARDAS AMBIENTAIS

- 4.1 **Avaliação institucional.** O Município tem experiência na execução de projetos com financiamento do Banco. Durante a preparação, será analisado o estado atual do sistema fiduciário e o ambiente de controle e fiscalização do programa.
- 4.2 **Socioambiental.** O programa foi classificado como categoria B, de acordo com a Política de OP-703. Não estão previstas ações de realocação e reassentamento de população. A proposta de Estratégia Ambiental e Social do Programa já foi iniciada com a elaboração de um Relatório de Avaliação Ambiental (RAA) e Plano de Gestão Ambiental e Social (PGAS) e terá seguimento com a obtenção de Licença Prévia para as obras do Componente I e II. Estão previstos impactos potenciais negativos em consequência das obras de engenharia, com caráter temporário, mitigáveis por cuidados ambientais que serão detalhados no PGAS.

### V. RECURSOS E CRONOGRAMA

- 5.1 O Anexo V apresenta o cronograma de trabalho e os recursos requeridos para financiar a preparação do programa (US\$118.200). A distribuição da Proposta de Desenvolvimento da Operação (POD) para a Revisão de Qualidade e Risco (QRR) está prevista para o 16 de junho de 2015, o Comitê de Políticas de Operação (OPC) está previsto para o 10 de julho de 2015, e a aprovação pela Diretoria para o 16 de setembro de 2015.

# CONFIDENCIAL

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

## SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

PROJECT DETAILS	
IDB Sector	URBAN DEVELOPMENT AND HOUSING-URBAN REHABILITATION AND HERITAGE
Type of Operation	Investment Loan
Additional Operation Details	
Investment Checklist	Urban Development
Team Leader	Hobbs, Jason Anthony (JHOBBS@iadb.org)
Project Title	Integrated Development Program of Campo Grande
Project Number	BR-L1422
Safeguard Screening Assessor(s)	Hobbs, Jason Anthony (JHOBBS@iadb.org)
Assessment Date	2014-11-07

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS		
Type of Operation	Loan Operation	
Safeguard Policy Items Identified (Yes)	The Bank will make available to the public the relevant Project documents.	(B.01) <a href="#">Access to Information Policy- OP-102</a>
	The operation is in compliance with environmental, specific women's rights, gender, and indigenous laws and regulations of the country where the operation is being implemented (including national obligations established under ratified Multilateral Environmental Agreements).	(B.02)
	The operation (including associated facilities) is screened and classified according to their potential environmental impacts.	(B.03)
	An Environmental Assessment is required.	(B.05)
	Consultations with affected parties will be performed equitably and inclusively with the views of all stakeholders taken into account, including in particular: (a) equal participation of women and men, (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for equitable participation by vulnerable groups.	(B.06)
	The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.	(B.07)
	The operation is a repeat or second phase loan.	(B.14)



	Suitable safeguard provisions for procurement of goods and services in Bank financed projects may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.	(B.17)
<b>Potential Safeguard Policy Items(?)</b>	No potential issues identified	
<b>Recommended Action:</b>	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.	
<b>Additional Comments:</b>		

### ASSESSOR DETAILS

<b>Name of person who completed screening:</b>	Hobbs, Jason Anthony (JHOBBS@iadb.org)
<b>Title:</b>	
<b>Date:</b>	2014-11-07

### COMMENTS

No Comments



## SAFEGUARD SCREENING FORM

PROJECT DETAILS	
IDB Sector	URBAN DEVELOPMENT AND HOUSING-URBAN REHABILITATION AND HERITAGE
Type of Operation	Investment Loan
Additional Operation Details	
Country	BRAZIL
Project Status	
Investment Checklist	Urban Development
Team Leader	Hobbs, Jason Anthony (JHOBBS@iadb.org)
Project Title	Integrated Development Program of Campo Grande
Project Number	BR-L1422
Safeguard Screening Assessor(s)	Hobbs, Jason Anthony (JHOBBS@iadb.org)
Assessment Date	2014-11-07

PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY		
Project Category: B	Override Rating:	Override Justification:
		Comments:
Conditions/ Recommendations	<ul style="list-style-type: none"> <li>Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements).</li> <li>The Project Team must send to ESR the PP (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports.</li> <li>These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary.</li> </ul>	

SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS	
Identified Impacts/Risks	Potential Solutions
Safety issues associated with structural elements of the project (e.g. dams, public buildings etc), or road transport activities (e.g. increases in heavy vehicle movements, etc.)	<p><b>Address Community Health Risks:</b> The borrower should be required to provide a plan for managing risks which could be part of the ESMP; (including details of grievances and any independent audits undertaken during the year). Compliance with the plan should be monitored and reported. Requirements for independent audits should be considered if there are questions</p>



exist which could result in moderate health and safety risks to local communities.	over borrower commitment or potential outstanding community concerns.
Project construction activities are likely to lead to localized and temporary impacts (such as dust, noise, traffic etc) that will affect local communities and workers but these are minor to moderate in nature.	<b>Construction:</b> The borrower should demonstrate how the construction impacts will be mitigated. Appropriate management plans and procedures should be incorporated into the ESMP. Review of implementation as well as reporting on the plan should be part of the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc).

### DISASTER RISK SUMMARY

**Disaster Risk Category:** Low

**Disaster/  
Recommendations**

- No specific disaster risk management measures are required.

### ASSESSOR DETAILS

<b>Name of person who completed screening:</b>	Hobbs, Jason Anthony (JHOBBS@iadb.org)
<b>Title:</b>	
<b>Date:</b>	2014-11-07

### COMMENTS

No Comments

**ESTRATÉGIA AMBIENTAL E SOCIAL****I. O PROGRAMA****A. Antecedentes e Temas Principais**

- 1.1 O Programa Viva Campo Grande, iniciado pela Prefeitura Municipal em 2007, em continuidade à abordagem planejada e estratégica dos problemas urbanos promovida pelas administrações municipais das últimas décadas, contou em sua 1ª Etapa com financiamento do Banco para a elaboração do Plano de Revitalização do Centro e do Plano Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana.
- 1.2 Desta forma, para enfrentar os problemas apontados como prioritários neste Plano, sobretudo no que se refere ao esvaziamento residencial da área central da cidade e à perda de seu dinamismo econômico, além das deficiências do sistema de transporte público e mobilidade, a atual Administração Municipal está requerendo financiamento para a realização da 2ª Etapa do Programa Viva Campo Grande.
- 1.3 Nos anos 80 o centro comercial e residencial da cidade começa a perder a sua diversidade e uso, bem como a renda dos moradores, com o deslocamento das moradias e do comércio mais sofisticado para outras zonas da cidade, nos denominados bairros residenciais e shopping centers, promovendo impacto negativo no ambiente urbano central, com destaque aos prejuízos na economia local, à degradação e ociosidade da infraestrutura, ao comprometimento da segurança pública e à deterioração dos imóveis.
- 1.4 Para reverter esse quadro, o novo Programa pretende apontar estímulos ao uso habitacional e estruturar um importante eixo de comércio, serviços, lazer e cultura, por meio de obras de requalificação da Rua 14 de Julho, localizada na região central, e o desenvolvimento de estudos de viabilidade para a concessão ou potenciais parcerias públicas privadas para: (i) o estoque de edificações vazias e/ou subutilizadas; e (ii) os estacionamentos públicos.
- 1.5 Por sua vez, a ocupação descentralizada, que continua se distanciando da região central da cidade, exige deslocamentos diários da população economicamente ativa residente nos bairros periféricos, que progressivamente está abandonando o transporte coletivo e migrando para o transporte individual motorizado, sobrecarregando o sistema viário da região com automóveis e motocicletas e, conseqüentemente, tornado as viagens de ônibus cada vez mais demoradas.
- 1.6 Para reverter esse quadro, a administração municipal pretende executar projetos destinados à ampliação e aperfeiçoamento da infraestrutura de transporte coletivo – construindo faixas com exclusividade para ônibus e priorizando à circulação destes veículos de forma a aumentara velocidade operacional, ampliar a oferta e oferecer regularidade e racionalidade no serviço. Para tanto também serão

construídos e reformados Terminais de Transbordo, novas estações de embarque e desembarque de passageiros e abrigos de ônibus.

## **B. Objetivo e Componentes**

- 1.7 O objetivo geral do Programa é promover a revitalização a revitalização da área central de Campo Grande. Os objetivos específicos são: (i) melhorar a qualidade de espaços públicos; (ii) dinamizar a economia local na área central; (iii) aumentar a eficiência do sistema de transporte coletivo; e (iv) fortalecer a capacidade de planejamento urbano e mobilidade e mobilidade do município. Para o cumprimento desse objeto foram determinados dos componentes.
- 1.8 **Componente I - Revitalização do Centro.** Com investimento previsto de US\$50,75 milhões, este Componente visa: (i) reurbanização da Rua 14 de Julho, incluindo padronização das calçadas, enterramento das fiações com a instalação de redes subterrâneas de energia e serviços de comunicação subterrânea, mobiliário urbano, arborização, entre outros; (ii) capitalização do Funcentro para a aquisição de edificações vazias e/ou subutilizadas e/ou terrenos vazios; e (iii) contratação de consultorias.
- 1.9 As consultorias supracitadas incluem: (i) atualização do PD e regulamentos complementares; (ii) atualização do PLD; (iii) análise do comércio local considerando a oferta atual, a demanda potencial e as oportunidades de uso; (iv) estudos de viabilidade econômico-financeira, jurídico-institucional e de implementação e gestão pós-ocupação para modelar uma PPP habitacional; (v) estudos de viabilidade técnica e econômica para a concessão do Centro Municipal de Belas Artes, a antiga rodoviária e outras edificações vazias e/ou subutilizadas; e (vi) estudos para subsidiar política de estacionamento.
- 1.10 **Componente II - Mobilidade Urbana.** Com investimentos previstos de US\$58,75 milhões, este Componente contempla: (i) implantação de aproximadamente 63 Km de vias com faixa exclusiva para transporte coletivo, incluindo os corredores Norte, Sul e Sudoeste; (ii) reforma e ampliação do Terminal Morenã; (iii) construção de 4 novos terminais de Transbordo para melhoria da integração, aumentando a abrangência da arquitetura do sistema tronco-alimentador para 15 terminais; (iv) construção de 41 estações de embarque/desembarque pré-pagos; (v) instalação de aproximadamente 500 abrigos; (vi) intervenções viárias, que inclui a revitalização do pavimento, com reforço de pista de concreto nos pontos de embarque e desembarque, além da reformulação da sinalização semaforica; e (vii) atualização do PDTMU.

## **II. ESTRATÉGIA AMBIENTAL E SOCIAL**

### **A. Contexto Ambiental e Social do Programa**

- 2.1 Para a 1ª Fase do PROCIDADES - Campo Grande foi elaborado o Relatório de Avaliação Ambiental (RAA) em atendimento ao Regulamento Operacional do

- Programa. Este Relatório, além de avaliar os impactos socioambientais e propor as medidas de mitigação de impactos e controle ambiental, forneceu os subsídios necessários para a divulgação e o esclarecimento do Programa junto à comunidade local, no que se refere aos seus impactos ambientais e socioeconômicos e aos critérios, procedimentos e ações institucionais necessárias à sua sustentabilidade socioambiental. Foi dado a conhecer por meio de reunião pública e disponibilização para consulta da população em geral.
- 2.2 O RAA possibilitou uma análise pró-ativa do Programa, definindo medidas para prevenção, correção, mitigação ou compensação dos impactos ambientais adversos e maximização dos impactos positivos decorrentes da implantação dos projetos.
- 2.3 O Programa, em sua 1ª Fase, além das políticas operacionais do Banco, seguiu a legislação ambiental (normas, leis, decretos, resoluções etc.) federal, estadual e municipal aplicáveis às obras, com destaque às Leis de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo (Lei Complementar Nº 74/2006 e Nº 96/20076), Lei do Plano Diretor de Campo Grande (Lei Complementar Nº 94/2006), Código de Obras (Lei Nº 1.866/1979), Código de Posturas (Lei Nº 2.990/1992), Lei de Acessibilidade (Lei Nº 3.670/1999) e Normas da ABNT e do Ministério do Trabalho e Emprego (NR-18).
- 2.4 A gestão socioambiental da 1ª Fase, a cargo da Unidade de Gerenciamento do Programa (UGP) e da Empresa Supervisora, foi analisada por meio de entrevistas, visitas de campo, reuniões técnicas e leitura de relatórios de gestão, realizadas nos dias 14 e 15 de abril de 2014. Aspectos relevantes do processo de licenciamento ambiental, do controle ambiental das obras, da saúde e segurança do trabalhador, das interferências com a comunidade, dos relatórios de gestão socioambiental, entre outros, foram discutidos com os técnicos da UGP, visando a identificação dos pontos fortes e fracos e o aprimoramento da gestão socioambiental da 2ª Etapa do Programa.
- B. Cumprimento da Legislação e da OP-703 – 2a Etapa**
- 2.5 No que se refere ao cumprimento da legislação socioambiental, além dos instrumentos voltados à qualidade ambiental das obras e à saúde e segurança do trabalhador, especial atenção deverá ser dada manutenção das áreas verdes e da arborização urbana, que deverá ficar a cargo da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano - SEMADUR e da Secretaria Municipal de Infraestrutura, Transporte e Habitação – SEINTRHA.
- 2.6 Em relação ao Licenciamento Ambiental das obras propostas no Programa, a UGP solicitou junto a SEMADUR a Declaração de Dispensa de licenciamento para as intervenções referentes à Revitalização do Centro (Rua 14 de julho e suas transversais). Os documentos foram protocolados no dia 31 de outubro de 2014, e se encontram em processo de análise e aprovação pelos técnicos da Secretaria.

- 2.7 Há que se ressaltar que no dia 22 de julho de 2014, a SEMADUR emitiu a Declaração Ambiental nº 103/2014, também dispensando de licenciamento ambiental, o empreendimento denominado Obras de recapeamento e instalação (pintura) das faixas com exclusividade para ônibus, troca de abrigos de ônibus e substituição de abrigos por pequenas estações de embarque e desembarque pré-pagos.
- 2.8 Devido às características das obras, sobretudo no que se refere às suas reduzidas dimensões, além de suas localizações eminentemente urbanas, em áreas já bastante antropizadas, pode-se considerar que os impactos socioambientais potenciais são de pequena intensidade e magnitude, localizados, de curto prazo, restritos à fase de obras e típicos da construção civil e, portanto, de fácil controle e mitigação por meio de procedimentos de obras específicos. Desta forma, de acordo com a Política de Meio Ambiente e Cumprimento de Salvaguardas do BID - OP-703 a Operação foi classificada na Categoria “B”, sendo, portanto necessário à elaboração de RAA e Plano de Gestão Ambiental e Social (PGAS). O quadro apresentado a seguir mostra as diretrizes da OP-703 que deverão ser cumpridas pelo Programa.

#### Cumprimento das diretrizes de salvaguardas da OP-703 aplicáveis ao Programa

DIRETRIZ DA OP-703	DESENCADEADA COM O PROGRAMA	MEDIDAS/SALVAGUARDAS
<b>B1-</b> A operação deve cumprir com as Políticas do Banco.	– Recomendação de Critérios de Elegibilidade Ambiental contemplando procedimentos de controle ambiental de obras, comunicação social e educação ambiental que deverão ser incluídos no Regulamento Operacional do Programa (ROP)	– Serão incorporados nos contratos de obras os procedimentos de controle ambiental das obras, que serão exigidos para a liberação dos recursos. Estes procedimentos dizem respeito ao atendimento da legislação ambiental e trabalhista pertinente (p. ex.: licenciamento ambiental, disposição de resíduos de obra, saúde e segurança do trabalhador etc.) – Critérios de Elegibilidade Ambiental (CEA), incluídos no ROP.
<b>B.2-</b> Cumprimento da legislação ambiental.	– Reuniões com representantes e técnicos da Secretaria Municipal de Serviços e Obras Públicas (SEINTRHA) e UGP.	– A SEINTRHA e UGP deverão exigir o cumprimento dos planos diretores municipais e da legislação relativa ao controle socioambiental de obra civis, à disposição de resíduos e à saúde e segurança do trabalhador.
<b>B.3-</b> Classificação da Operação.	– Operação classificada na Categoria B.	– Elaboração do RAA e PGAS. Além disso, os Critérios de Elegibilidade Ambiental (CEA), do ROP, deverão conter medidas para controlar e evitar impactos socioambientais.
<b>B.4-</b> Outros fatores de risco.	– Análise dos riscos ambientais decorrentes das obras, da capacidade de gestão ambiental do prestatário, dos riscos sociais e vulnerabilidade a danos ambientais.	– Os impactos socioambientais potenciais significativos associados aos projetos do Programa são considerados de pequena intensidade e magnitude, localizados e basicamente restritos à fase de construção, podendo ser controlados e mitigados com procedimentos de qualidade e controle ambiental das obras.

		<ul style="list-style-type: none"> <li>– No que se refere à gestão ambiental das obras do Programa, deverá ser assegurada a inserção de medidas e cuidados ambientais nos projetos básicos e executivos. Essas medidas, juntamente com seus custos, normas e especificações, deverão ser incluídas no orçamento dos projetos e, na sequência, nos editais de licitação das obras.</li> </ul>
<b>B.5-</b> Requisitos da avaliação ambiental.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Elaboração do RAA e PGAS.</li> <li>– Da empreiteira de obras será exigido o Plano de Controle Ambiental de Obras (PCAO).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Exigência de elaboração de RAA, PGAS e PCAO incluída no CEA do ROP.</li> </ul>
<b>B.6-</b> Consultas com as partes afetadas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sendo Categoria B, o Programa deverá organizar consultas com as comunidades afetadas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– As obras do Programa estão em conformidade com as políticas públicas e os planos e programas setoriais dos governos estadual e municipais. Os impactos e as medidas mitigadoras serão apresentados à comunidade, no contexto da apresentação do RAA.</li> </ul>
<b>B.7-</b> Supervisão e cumprimento.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Discussão sobre a gestão socioambiental;</li> <li>– Inclusão de cláusulas contratuais com exigências ambientais e penalidades no caso de não cumprimento.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– O RAA, PGAD e PCAO deverão ser efetivos documentos de gestão ambiental do Programa.</li> <li>– As exigências ambientais dos projetos serão tratadas com o mesmo rigor técnico e gerencial das exigências de engenharia. <i><u>Desta forma, as atividades relativas ao controle ambiental deverão ser parte integrante da mesma planilha de custos e cronograma físico do projeto, além de motivo de apontamento no Diário de Obra, no caso de irregularidade, e objetos de medição e pagamento.</u></i></li> </ul>
<b>B.11</b> – Prevenção e redução da contaminação.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Análise dos projetos do Programa e discussão sobre os resíduos sólidos e o tratamento de efluentes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Serão incluídos no memorial descritivo das obras e no PCAO os procedimentos de controle ambiental de projetos e obras, que são exigidos para a liberação dos recursos;</li> <li>– Os efluentes domésticos serão lançados da rede pública.</li> </ul>

## C. Gestão Socioambiental

2.9 A Gestão Socioambiental do Programa deverá contar com instrumentos de Gestão Ambiental mais efetivos, sobretudo para a redução dos impactos socioambientais das obras na Rua 14 de Julho e suas transversais. Desta forma, o PGAS deverá contemplar, além dos programas de controle ambiental das obras e saúde e segurança do trabalhador, os Programas de Comunicação Social e Educação Ambientais destinados à comunidade das áreas de influência das obras. O PCAO, por sua vez, a ser elaborado pela Empresa Construtora, deverá apresentar, além dos procedimentos de controle ambiental, saúde e segurança do trabalhador e destinação dos resíduos das obras, os métodos de intervenção e os procedimentos de sinalização e isolamento das obras necessárias à mitigação dos incômodos à comunidade e, principalmente, à redução dos impactos sobre a atividade comercial local. Este PCAO deverá ser aprovado pela UGP e pelo Banco antes do início das obras.

- 2.10 No planejamento das obras, bem como na sua execução, as exigências socioambientais serão tratadas com o mesmo rigor técnico e gerencial das exigências de engenharia. Desta forma, as atividades relativas ao controle ambiental e mitigação de impactos deverão ser parte integrante dos memoriais descritivos e do mesmo cronograma físico e financeiro dos projetos. Além disso, o não atendimento dos procedimentos de controle socioambiental deverá ser motivo de apontamento no Diário de Obra e objeto de retenção medição e pagamento.
- 2.11 Os relatórios periódicos de acompanhamento deverão conter, além da descrição do andamento das obras e das atividades dos programas socioambientais, capítulos capazes de contribuir efetivamente como o aprimoramento da gestão socioambiental do Programa. Desta forma esses relatórios também deverão apresentar os apontamentos de irregularidades ou não conformidades, bem como as soluções dos problemas apontados, uma análise dos pontos fortes e fracos da gestão ambiental e, ainda, recomendações para o aprimoramento da gestão.
- 2.12 Finalizando, para a efetiva gestão socioambiental do Programa, deverá ser incluídos nos contratos de obras cláusula com exigências ambientais estabelecidas pelo BID e penalidades no caso de não cumprimento.

#### **D. Aspectos gerais sobre a Região Central.**

- 2.13 O Centro de Campo Grande não é uma região homogênea, em especial no que se refere às características socioeconômicas e ao uso e ocupação do solo. Os levantamentos realizados em 2008 para subsidiar a elaboração do Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana (PDTMU) demonstram a predominância do uso comercial (concentrado nas proximidades da Rua 14 de Julho) e de serviços. O uso residencial concentra-se em alguns pequenos nichos urbanos ao Norte, com população de média ou baixa renda, apresentando-se estagnado com tendência ao declínio e degradação.
- 2.14 O estado de conservação da maior parte dos imóveis é regular, com tendência ao precário se nenhuma iniciativa for tomada. O processo de degradação é mais acelerado na porção Norte, tornando-se necessário reverter essa situação e promover uma valorização não apenas dos edifícios, mas de todo o contexto urbano local. Este processo de deterioração é acentuado pela existência dos grandes lotes de terrenos subutilizados, atrelados às edificações abandonadas ou paralisadas. Quanto à ocupação, embora os índices urbanísticos estabelecidos em lei para as ZEIC's sejam os de maior potencial construtivo da cidade, os imóveis existentes são, em sua maioria, antigas edificações térreas ou de dois pavimentos, demonstrando que apenas os altos coeficientes não tem sido capazes de atrair empreendedores. A densidade bruta local é de 36 hab/ha (consideraram-se para este cálculo os setores censitários do IBGE), evidenciando que a densidade nas ZEIC's, dada à disponibilidade de infraestrutura, é muito baixa.



- 2.15 Ainda de acordo com o diagnóstico realizado no PDTMU, a conservação das calçadas na região central é precária, não existindo um padrão de revestimentos definido para as mesmas e, tampouco, guias para facilitar o acesso de portadores de necessidades especiais, o que dificulta o trânsito dos pedestres.
- 2.16 A disposição inadequada da arborização e do mobiliário urbano agrava a situação, constituindo-se, por vezes, em verdadeiros obstáculos aos pedestres. Assim, o PDTMU, considera que toda a área central (e no curto prazo as Avenida Calógeras e nas Ruas 14 de Julho, 13 de Maio e Barão do Rio Branco) deve ser objeto de reurbanização visando à criação de espaços prioritários para pedestres, com garantia de acessibilidade.
- 2.17 Por sua vez, no que se refere à paisagem, Campo Grande é uma cidade nova que possui uma paisagem distinta, com muitas áreas verdes que lhe confere um ambiente agradável, chama a atenção dos seus visitantes e faz parte do imaginário de seus cidadãos. Não por acaso, a arborização urbana da cidade é objeto de preservação e merece especial atenção do Programa.
- 2.18 Embora na cidade a arborização urbana seja um elemento importante na formação da sua identidade, nas ruas comerciais do centro as árvores estão desaparecendo, em decorrência da falta de um Plano de Arborização Urbana eficaz, capaz de definir os critérios para o plantio, a poda de condução, a recuperação e a substituição de espécimes, fundamentado não apenas em critérios ambientais e fitológicos, mas também socioculturais. Contribui com esse fato os pensamentos difundidos entre os comerciantes locais, que consideram que as árvores da calçada causam diversos incômodos na circulação dos pedestres, dificultam a visualização de seus estabelecimentos comerciais, escurecem os locais, sujam as calçadas com a queda das folhas etc.
- 2.19 A arborização da Região Urbana do Centro iniciou-se por volta de 1910, com o plantio de figueiras (*Ficus*spp) nas atuais avenidas Afonso Pena e Mato Grosso. Posteriormente, nas demais ruas e avenidas foram plantadas espécies variadas, destacando-se a sibipiruna (*Caesalpinhaceae*), a magnólia (*Micheliachampaca*), a pata-de-vaca (*Bauhinia*variegata e *Bauhinia*purpurea), o oiti (*Licania tomentosa*), o ingá (*Ingaspp*), a monguba (*Pachira*aquatica) e a sete-copas (*Terminalia*catappa). Nos últimos anos, essas espécies vêm sendo substituídas por outras de menor porte e com copa menos densa, principalmente para a redução dos conflitos com os precários sistemas de distribuição de energia, destacando-se o ligustro (*Ligustrum*lucidum), o sombreiro (*Clitoria*fairchildiana), a quaresmeira (*Tibouchina granulosa*), o resedá (*Largestroemia indica*), e a falsa-roeira (*Schinus*molle), entre outras.
- 2.20 O Projeto Arquitetônico da Rua 14 de Julho e suas transversais deverá incluir a reabilitação da arborização do local, com espécies mais adequadas à melhoria das condições ambientais, principalmente com relação à qualidade do ar, à proteção térmica, à absorção de ruídos, ao abrigo da avifauna urbana e aos aspectos cênicos

- de ocupação do espaço, cor e textura. Será ainda considerada a preservação da infraestrutura (drenagem, esgoto, distribuição de energia etc).
- 2.21 O Projeto Arquitetônico da Rua 14 de Julho e suas transversais deverá reabilitar a arborização do local, com espécies mais adequadas à melhoria das condições ambientais, principalmente com relação à qualidade do ar, à proteção térmica, à absorção de ruídos, ao abrigo da avifauna urbana e aos aspectos cênicos de ocupação do espaço, cor e textura.
- 2.22 Finalizando, para a efetiva gestão socioambiental do Programa, deverá ser incluídos nos contratos de obras cláusula com exigências ambientais estabelecidas pelo BID e penalidades no caso de não cumprimento.
- E. As condições socioeconômicas na Região Urbana do Centro e impacto no programa**
- 2.23 Em 2010, houve quase 12,000 domicílios residentes na Região Urbana do Centro, das quais o rendimento domiciliar era de: (i) até três salários mínimos para 26,6% da população; (ii) mais de 3 a 10 salários mínimos para 41,5%; e (iii) mais de 10 salários mínimos para 31,6%. Em outras palavras, trata-se de uma área socialmente diversa com 3.591 domicílios com rendimento de até três salários mínimos (R\$4.080 ao ano) e 5.294 domicílios com rendimento de mais de 10 salários mínimos (R\$122.400 ao ano). Mesmo assim, uma concentração relativa de domicílios no grupo com rendimento domiciliar superior a 10 salários foi quase três vezes maior no Principal Área de Impacto do que no município como um todo (31,6% versus 11,2%).
- 2.24 Dada que parte do programa prevê a recuperação do estoque imobiliário subutilizado, o que vai permitir reforçar o uso residencial com a permanência e a atração de população de diversas classes sociais, incluindo as de baixa renda, o projeto vai verificar, e se for necessário incorporar instrumentos de ações que assegurem a participação social em sua elaboração e implementação.
- 2.25 Além disso, de acordo a literatura, no Brasil, um dos possíveis efeitos desta intervenção e a possível expulsão da população pobre das áreas centrais à proporção que as novas intervenções urbanísticas e investimentos públicos e privados promovem a revalorização imobiliária, paralelamente à atração de moradores mais ricos e atividades mais sofisticadas, processo conhecido como de “gentrificação”. Para evitar esse efeito perverso, o Governo Brasileiro tem trabalhado a manutenção ou promoção da diversidade de funções e da presença de pessoas de diferentes estratos sociais nas áreas de intervenção, mediante mecanismos efetivos, fundamentos no Estatuto da Cidade. Por esse motivo, a atualização do Plano Diretor vai abordar esse tema na sua atualização.

### ÍNDICE DE TRABALHOS SETORIAIS

Estudos	Descrição	Datas
<b>Componente I. Revitalização do Centro</b>		
<b>Trabalhos setoriais já realizados</b>	1. Plano Estratégico com ações de curto, médio e longo prazo para consolidar a revitalização da área central.	<a href="#">IDBDocs#38224773</a>
	2. Plano de Revitalização de Campo Grande – <i>Orla Ferroviária e 14 de Julho</i> .	<a href="#">IDBDocs#38224964</a>
	3. Plano Local para as Zonas Especiais de Interesse Cultural – ZEIC's.	<a href="#">IDBDocs#38225179</a>
	4. Lei Complementar nº 161/2010 – que estabelece o Plano para Revitalização do Centro de Campo Grande e outorga outras providências.	<a href="#">IDBDocs#38230555</a>
	5. Relatório de Término do Projeto (Piloto PCR). Procidades – Campo Grande - Programa de Desenvolvimento Integrado (BR-L1104; 1960/OC-BR).	<a href="#">IDBDocs#38590780</a>
	6. Relatório de Avaliação de Impacto Procidades – Campo Grande.	<a href="#">IDBDocs#38107287</a>
	7. Nota Técnica – Participação da População na Sustentabilidade dos Investimentos em Requalificação Urbana: O caso de Campo Grande.	<a href="#">IDBDocs#38107785</a>
<b>Preparação e avaliação dos projetos do Componente 1</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Projeto executivo e orçamento da requalificação da Avenida 14 de julho.</li> <li>2. Análise e custo-benefício do projeto de requalificação da Avenida 14 de julho.</li> <li>3. Análise do perfil socioeconômico da área central.</li> <li>4. TDR para concessão do Centro de Belas Artes.</li> <li>5. TDR de estudo de viabilidade para concessão de estacionamentos públicos.</li> <li>6. Termos de referência para a revisão do plano diretor.</li> <li>7. Análise da estrutura organizativa e capacidade institucional da UPPE e município para a criação de uma sociedade de economia mista (SEM).</li> </ol>	15 de abril de 2015
<b>Componente II. Mobilidade Urbana</b>		
<b>Estudos e trabalhos já</b>	1. Projetos básicos das obras e investimentos de mobilidade que são contrapartida do programa (terminais, estações de embarque, abrigos, e pistas exclusivas).	1 de março de 2015

Estudos	Descrição	Datas
<b>realizados</b>	2. Elaboração e aprovação do plano municipal de mobilidade urbana (análise do trânsito e sistema viário, proposta de transporte coletivo e de fortalecimento institucional).	31 de dezembro de 2012
<b>Preparação e avaliação dos projetos da amostra do Componente II</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Projeto executivo das obras e investimentos de mobilidade que são contrapartida do programa (terminais, estações de embarque, abrigos, e pistas exclusivas).</li><li>2. Avaliação econômica dos investimentos do sistema de transporte coletivo.</li><li>3. Caracterização da infraestrutura pública do sistema.</li><li>4. Caracterização do sistema operativo financeiro, incluindo a avaliação do equilíbrio financeiro do sistema.</li><li>5. Termos de referência para contratação do novo plano de mobilidade.</li></ol>	15 de abril de 2015
<b>Relatório de Avaliação Ambiental do Programa</b>	Envio ao BID da versão final do RAA.	30 de abril de 2015
<b>Gestão das obras do programa</b>	Termos de Referência para contratação da Supervisão das Obras	15 de março de 2015

# CONFIDENCIAL

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