

PERFIL DE PROYECTO

BRASIL

PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA DE SANTA CATARINA

I. DATOS BÁSICOS

Título del proyecto:	Programa de Infraestructura Logística de Santa Catarina		
Número del proyecto:	BR-L1336		
Equipo de Proyecto:	Paulo Carvalho, Jefe de Equipo (TSP/CBR); Alejandro Taddia, Rosana Brandao y Caterina Vecco (INE/TSP); Carlos Lago (PDP/CBR); Mónica Merlo (CSC/CBR); y Cristina Celeste Marzo (LEG/SGO).		
Prestatario:	Estado de Santa Catarina, Brasil		
Garante:	República Federativa de Brasil		
Organismo ejecutor:	Departamento Estadual de Infraestructura (DEINFRA)		
Plan de financiamiento:	IDB (CO)	US\$	250.000.000
	Local:	US\$	<u>117.510.000</u>
	Total:	US\$	367.510.000
Salvaguardias	Políticas	B.01, B.02, B.03, B.05, B.10, B.11, OP-102	
	Identificadas	y OP-710	
	Categoría	B	

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Contexto general**¹. El Estado de Santa Catarina (ESC) se localiza en el sur de Brasil, limitando con los estados de Paraná y Río Grande do Sul, el Océano Atlántico y la República Argentina. Es uno de los menores estados de Brasil, con una superficie de 95.346,2 km² (1,12 % de la superficie total). Florianópolis, su capital, está a 1.850 km de Buenos Aires, 705 km de São Paulo, 1.144 km de Rio de Janeiro y 1.673 de Brasilia. La población del ESC es de 6,2 millones (3,28% de la población total). En términos de desarrollo económico presenta el segundo mayor Índice de Desarrollo Humano (IDH2000) del país, es el 6º Estado más rico del país con el 4% de la riqueza nacional, el PIB per cápita es de US\$11.300, aproximadamente 25% mayor que la media nacional, y es el 5º exportador, con una participación del 5,52% del total.
- 2.2 En lo que se refiere al sector industrial, el parque industrial del Estado es referencia a nivel nacional. La industria transformadora es la quinta del país, con más de 43.000 empresas en 2008 y 476.000 trabajadores; el segmento alimentario es el mayor empleador, seguido por los artículos de vestimenta y la industria textil. En forma complementaria se verifica el desarrollo de nuevas áreas, entre ellas el sector tecnológico (Florianópolis, Joinville y Blumenau); agroindustrial (Oeste); electro-metal-mecánica (Norte); maderero (Planalto y Sierra); textil (Valle del Río Itajaí); mineral y cerámico (Sur); y turístico (todo el Estado).
- 2.3 **Integración y Logística**. El desarrollo del ESC tuvo una evolución gradual, con una mayor intensidad en las últimas décadas. Este desarrollo aconteció, principalmente, por

¹ Fuente: Plano Catarinense de Desenvolvimento 2015

las acciones del sector privado dentro de los conceptos de integración y logística regional e internacional.² El sector agropecuario-industrial en el Oeste del Estado, es un claro ejemplo de esta integración, desde la producción, abastecimiento, transformación, hasta el transporte al destino final. Experiencias similares de integración se están consolidando en las áreas textiles, metalmecánica, mobiliario, cristales, cerámica y plásticos, en localizaciones que cuenten con accesos viales para los insumos, transporte de la producción destinada a las áreas de consumo y a los puertos para su exportación.

- 2.4 El ESC, sobre la base de estos principios, comenzó un proceso para mejorar su infraestructura logística, expandir el mantenimiento de su red vial, mejorar la eficiencia de la administración de sus puertos, iniciar el desarrollo ferroviario, a fin de proporcionar una adecuada integración multimodal para un transporte de cargas y pasajeros más eficiente. En este sentido, el Gobierno del ESC elaboró el Plan Director Vial, el Plan Catarinense de Desarrollo 2015 y el Programa de Infraestructura Logística, y pretende elaborar un Plan Estratégico de Logística y Transporte, para ampliar el conocimiento de los diferentes medios de transporte y establecer estrategias que permitan mejorar su competitividad, en términos de reducción de costos de transporte, mejora de la movilidad y la promoción de sus exportaciones.
- 2.5 **El sector transporte.** Dada su ubicación geográfica, las vinculaciones terrestres con los Estados vecinos, y los países Argentina, Paraguay y Uruguay atraviesan su territorio. El desarrollo del ESC se basó en la mejora gradual de la infraestructura logística y de transporte: (i) una **mall** vial de jurisdicción nacional, estadual y municipal que permite el acceso a las diversas regiones y ciudades del Estado; cuatro vías de importancia en dirección Norte-Sur: i) BR-101 (Rodovia do Mercosul), BR-116, BR-153 y BR-158/163; complementariamente, en dirección Este-Oeste, la ruta BR-282 conecta Florianópolis con Argentina; (ii) cuatro **líneas férreas**, dos en dirección norte-sur, una en dirección este-oeste conectando con el puerto de São Francisco do Sul, y una en la región sur del Estado que conecta la región de Criciúma con el puerto de Imbituba; (iii) los **puertos** de São Francisco e Itapua en el norte del Estado, Navegantes e Itajaí en la desembocadura del Rio Itajaí-Açu, con gran potencial de desarrollo por el profundo calado que presentan, el **puerto pesquero** de Laguna y el **puerto seco** de Dionisio Cerqueira en la frontera con el Estado de Paraná, Argentina y Paraguay y (iv) los **aeropuertos** de Florianópolis (internacional), Joinville, Navegantes y Chapecó y un conjunto de aeródromos en el interior del Estado. La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (**IIRSA**), incluye dos grandes ejes de integración internacional que atraviesan el ESC, el Eje de Capricornio (eje 4) y el Eje Mercosur-Chile (eje 7) en coincidencia con el trazado de la vía BR-101.
- 2.6 El sector vial representa el 80% del transporte en el ESC. Durante los últimos 30 años el DEINFRA tuvo una fuerte actuación a través de cinco programas financiados por el Banco: (i) *Primeiro Programa de Estradas Alimentadoras* (LO 380/OC-BR y LO 624/SF-BR); (ii) *Segundo Programa de Estradas Alimentadoras* (LO 770/SF-BR y LO 157/IC-BR); (iii) *Programa de Corredores Rodoviários de SC* (LO 719/OC-BR); (iv) *Programa Rodoviário de Santa Catarina – Etapa IV* (LO 1390/OC-BR); y (v) *Programa Rodoviário de Santa Catarina – Etapa V* (LO 2171/OC-BR). La capacidad técnica y de ejecución del DEINFRA es ejemplo para otros Estados; la

² Fuente: Projetos Estruturantes da Infra-Estrutura Logística de Santa Catarina.

implementación de estos programas permitió casi triplicar la extensión de vías pavimentadas en la red estadual, y contribuir a su buen estado de conservación.

- 2.7 **Justificación del Proyecto.** El ESC pretende implementar un programa de mejora de la integración de su territorio y la logística de sus acuerdos productivos, a través de la intervención en tramos viales que permitan mejores condiciones de acceso a las vías primarias y puertos. El Programa incluirá una visión holística del desarrollo económico y la mejora de la infraestructura básica, consolidando las intervenciones en el sector vial, la integración regional del ESC con los Estados vecinos (¶2.5) y la logística económico-productiva (¶2.3 y ¶2.4). El programa contribuirá a: (i) ampliar, mejorar y conservar la red vial estadual; (ii) mejorar la seguridad vial (¶2.11), reduciendo la cantidad y severidad de accidentes viales, a través de la eliminación de puntos críticos; (iii) mejorar las condiciones ambientales (¶2.11) a través de la eliminación de un conjunto de pasivos ambientales críticos en la red estadual, y la reducción de las emisiones de CO₂ a través de la mejora de las condiciones de circulación; y (iv) apoyar las acciones de mejora institucional del DEINFRA (¶2.12) a través de la renovación de su cuadro profesional, la capacitación a sus funcionarios y la implantación de sistemas de administración más adecuados.
- 2.8 **Relación con la Estrategia del Banco y el País.** El Programa es consistente con la estrategia del Banco para Brasil (GN-2327-1 y GN-2570), definida por las siguientes cuatro áreas de acción: (i) Productividad e Infraestructura; (ii) Pobreza, Equidad y Formación de Capital Humano; (iii) Condiciones de Vida y Eficiencia en Ciudades; y (iv) Fortalecimiento Institucional y Modernización del Estado, con énfasis en los gobiernos subnacionales. El Programa responde a la estrategia pues contribuye a: (a) mejorar la infraestructura de transporte del ESC y el acceso a sus puertos; (b) mejorar las condiciones de productividad y exportación de la producción estadual; (c) reducir la cantidad y severidad de los accidentes viales; y (d) mejorar la capacidad institucional en la administración de la infraestructura estadual.
- 2.9 **Objetivos.** El objetivo general del Programa es promover el crecimiento sostenible del desarrollo del ESC, mejorar la integración regional, aumentar la eficiencia y la competitividad productiva a través de la mejora de la infraestructura vial y las condiciones logísticas que permitirán el transporte y exportación de sus productos. Los objetivos específicos son: (i) mejorar la infraestructura logística, mejorando los accesos a los puntos de consumo y los puertos; (ii) posibilitar una mejor integración regional y con los Estados limítrofes; (iii) mejorar la seguridad vial a través de la eliminación de puntos críticos en la red vial; (iv) continuar mejorando las condiciones ambientales del ESC, reduciendo pasivos ambientales en las vías estatales y la reducción de gases de efecto invernadero; y (v) mejorar la capacidad institucional en la gestión de la infraestructura logística con la contratación y capacitación de personal.
- 2.10 **Componente 1. Ingeniería y administración.** Financiará los siguientes subcomponentes: **1. Estudios y proyectos:** comprende la elaboración de los estudios técnicos, económicos, socio-ambientales, y los proyectos de ingeniería, que sean necesarios para realizar las obras del Programa, y la creación de un banco de proyectos para la mejora de la infraestructura logística del ESC; y **2. Administración del programa:** comprende las actividades de apoyo y gestión de la ejecución del Programa, requeridas para garantizar la exitosa conducción y ejecución del mismo.

- 2.11 **Componente 2. Obras civiles y supervisión de obras.** Financiará los siguientes subcomponentes: **1. Construcción de la vía expresa** (12,5 km) vinculando la ciudad industrial de Criciúma con el corredor logístico internacional BR-101 (*Rodovia do Mercosul*); **2. Pavimentación** de 150 km de vías que conectan regiones productivas con vías primarias o secundarias; **3. Rehabilitación** de 200 km de vías alimentadoras; **4. Seguridad vial:** administración de 126 puntos críticos, incluyendo el financiamiento de mejora y eliminación de 21; **5. Preservación ambiental:** administración de 1455 pasivos ambientales, incluyendo el tratamiento y eliminación de 311; y **6. Supervisión técnica y ambiental de obras:** comprende las actividades de fiscalización, por medio de empresas consultoras de apoyo al Organismo Ejecutor, de la ejecución de las obras viales de mayor complejidad y envergadura.
- 2.12 **Componente 3. Fortalecimiento institucional.** Financiará las siguientes actividades: (1) Implementación del *Plano Rodoviário Estadual*; (2) Operación del Sistema de Planeamiento Vial; y 3. Apoyo al desarrollo institucional del Organismo Ejecutor a través de la capacitación del personal actual y el nuevo personal a ser contratado, con el fin de proporcionar una gestión institucional más eficiente.

III. TEMAS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Esquema de Ejecución.** El prestatario será el ESC. El garante será la República Federativa de Brasil. El Organismo Ejecutor será el Departamento Estadual de Infraestructura (DEINFRA). En la misión de análisis se definirán los detalles de ejecución a fin de implementar las acciones necesarias para cumplir las condiciones contractuales con el Banco.
- 3.2 **Aspectos técnicos.** El DEINFRA cuenta con un plan de ordenamiento vial a largo plazo, denominado *Plano Diretor Rodoviário*, en el cual se establecen prioridades y plazos para la realización de inversiones estatales, y dispone de proyectos ejecutivos de ingeniería para parte de las obras de recuperación del sistema vial.
- 3.3 **Conocimiento del sector.** El conocimiento del sector se deriva principalmente de la participación activa del Banco en el financiamiento de proyectos de infraestructura de transporte en el ESC (¶2.6). La División Transporte ha desarrollado el conocimiento del área de logística a través de la implementación de una iniciativa sectorial específica. El equipo de proyecto ha complementado el conocimiento sectorial, estrategia y estructura del Programa con la experiencia del Banco en la formulación y ejecución de programas de desarrollo e infraestructura en otros Estados de Brasil.
- 3.4 **Reconocimiento retroactivo de gastos.** El DEINFRA realizó las primeras licitaciones de consultorías y obras, en el ámbito nacional, durante el año 2011. Estos contratos ya fueron iniciados y se espera que durante los próximos meses se de inicio a nuevas licitaciones. Estos contratos serán financiados con los recursos del aporte local del Programa. Por ello, el reconocimiento retroactivo, con cargo a la contrapartida local será por un monto de hasta US\$23 millones.

IV. SALVAGUARDIAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 **Estrategia Socio-ambiental.** Las obras de la operación propuesta incluyen una obra nueva, obras de pavimentación de tramos existentes y obras de rehabilitación. En general, las actividades del Programa generarán impactos socio-ambientales positivos. Durante la ejecución de las obras se producirán trastornos a la circulación de vehículos, peatones y ciclistas. Estos serán de carácter temporal y serán minimizados a través de

- la implementación de procedimientos adecuados de señalización y ejecución de obras, y de asistencia a los usuarios. Asimismo, se producirán impactos al medio ambiente dentro del área de influencia inmediata alrededor del eje de las vías, incluyéndose las propiedades linderas afectadas y extendiéndose a las zonas de fuentes de materiales, campamentos y plantas de mezcla y de concreto. Los mismos serán de carácter puntual y temporal, por tratarse principalmente de obras en vías existentes, y serán minimizados mediante planes de gestión ambiental y la implantación de medidas de protección ambiental de acuerdo a la legislación vigente.
- 4.2 No fueron identificadas afectaciones a poblaciones de bajos recursos y necesidad de reasentamientos en ninguno de los tramos estudiados. No se afectará ninguna área de importancia ecológica ni unidad de conservación. Por otra parte, los impactos positivos del Programa serán de carácter más permanente, e incluirán: (i) reducción de tiempos de viaje; (ii) mejoramiento de las condiciones de seguridad vial; (iii) aumento de la accesibilidad a facilidades urbanas; (iv) eliminación de pasivos ambientales; y (v) reducción de emisiones contaminantes debido a la mejora en la transitabilidad de las carreteras y la logística del transporte en el ESC.
- 4.3 Para la obra nueva fue realizado un Estudio de Impacto Ambiental (EIA), conforme lo exige la legislación ambiental local. El tramo se desarrolla en área ocupada por pasto natural y pequeñas áreas de agricultura y explotación agrícola. Las áreas a ser afectadas por las obras ya fueron en su mayoría expropiadas, pues se trata de un proyecto antiguo de la alcaldía de Criciúma, al cual se hizo ajustes y una desviación del trazado original. por lo que se requerirá todavía de expropiación de algunos terrenos y viviendas, y por esto se acciona la política OP-710.
- 4.4 Para las obras de la muestra representativa del Programa será realizado un análisis ambiental y será preparado un Plan de Gestión Ambiental (PGA). A los tramos de pavimentación y rehabilitación que no hacen parte de la muestra se aplicará el PGA, además de la Política OP-703. En el caso de alguna eventual afectación a población de bajos recursos no identificada durante los estudios deberá ser seguida la política de Reasentamiento Involuntario OP-710. En este contexto, el equipo de proyecto propone la clasificación B para la presente operación.
- 4.5 Dada la experiencia satisfactoria del ejecutor en programas anteriores con el Banco, no se anticipan problemas institucionales o fiduciarios. El DEINFRA es un ejecutor competente, como lo demuestra la condición y longitud de la red bajo su jurisdicción y su larga experiencia en la contratación de obras. El DEINFRA tiene una estructura organizacional adecuada y contará con el apoyo de una empresa gerenciadora para la ejecución del Programa y con empresas para la supervisión de las obras. Las acciones de fortalecimiento institucional previstas reforzarán su estructura organizativa y capacidad de gestión. En el área técnica, las obras a ser ejecutadas no presentan gran dificultad; existe un amplio mercado de empresas supervisoras y constructoras capacitadas para el tipo de obras que serán financiadas.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 5.1 El Anexo V detalla el cronograma para completar la preparación y aprobación de este proyecto por el OPC en mayo de 2012 y Directorio en noviembre de 2012. El ESC se encuentra preparando los TdR para la contratación de los estudios técnicos para la preparación de esta operación. Se requieren recursos de fondos administrativos para la realización de 4 misiones (US\$70,850) y contratación de consultores (US\$34,000).

Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

ANEXO CONFIDENCIAL
CONFIDENTIAL ANNEX

INE-TSP@iadb.org

SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

Project Details	IDB Sector	Transportation-Secondary Roads
	Type of Operation	Investment Loan
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Carvalho, Paulo Eduardo (pauloca@iadb.org)
	Project Title	Santa Catarina Road Program VI
	Project Number	BR-L1336
	Safeguard Screening Assessor(s)	Brandao, Rosana Diniz (rosanab@iadb.org)
	Assessment Date	2012-01-19
Additional Comments		

Safeguard Policy Filter Results	Type of Operation	Loan Operation	
	Safeguard Policy Items Identified (Yes)	Potential disruption to people's livelihoods living in the project's area of influence (not limited to involuntary displacement, also see Resettlement Policy.)	(B.01) Resettlement Policy– OP-710
		The Bank will make available to the public the relevant Project documents.	(B.01) Access to Information Policy– OP-102
		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)
		The operation has the potential to impact the environment and human health and safety from the production, procurement, use, and disposal of hazardous material, including organic and inorganic toxic substances, pesticides and Persistent Organic Pollutants (POPs).	(B.10)
		The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases...).	(B.11)

	Potential Safeguard Policy Items(?)	No potential issues identified	
	Recommended Action:	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.	
	Additional Comments:	El equipo de proyecto no ha identificado afectaciones a poblaciones de bajos recursos ni la necesidad de reasentamientos en ninguno de los proyectos. Sin embargo habrá la necesidad de expropiaciones para implementación de algunas obras del programa. Por esto se resaltó la OP-710.	

Assessor Details	Name of person who completed screening:	Brandao, Rosana Diniz (rosanab@iadb.org)
	Title:	Transport Senior Specialist
	Date:	2012-01-19

SAFEGUARD SCREENING FORM

Project Details	IDB Sector	Transportation-Secondary Roads
	Type of Operation	Investment Loan
	Country	Brazil
	Project Status	
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Carvalho, Paulo Eduardo (pauloca@iadb.org)
	Project Title	Santa Catarina Road Program VI
	Project Number	BR-L1336
	Safeguard Screening Assessor(s)	Brandao, Rosana Diniz (rosanab@iadb.org)
	Assessment Date	2012-01-19
	Additional Comments	

Project Classification Summary	Project Category: B	Override Rating:	Override Justification:
	Conditions / Recommendations	<input type="checkbox"/> Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements). <input type="checkbox"/> 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. <input type="checkbox"/> 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.	Comments:

Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions	Identified Impacts/Risks	Potential Solutions
	<p>The negative impacts from production, procurement and disposal of hazardous materials (excluding POPs unacceptable under the Stockholm Convention or toxic pesticides) are minor and will comply with relevant national legislation, IDB requirements on hazardous material and all applicable International Standards.</p> <p>Generation of solid waste is moderate in volume, does not include hazardous materials and</p>	<p>Monitor hazardous materials use: The borrower should document risks relating to use of hazardous materials and prepare a hazardous material management plan that indicates how hazardous materials will be managed (and community risks mitigated). This plan could be part of the ESMP.</p> <p>Solid Waste Management: The borrower should monitor and report on waste reduction, management and disposal and may</p>

	follows standards recognized by multilateral development banks.	also need to develop a Waste Management Plan (which could be included in the ESMP). Effort should be placed on reducing and recycling solid wastes. Specifically (if applicable) in the case that national legislations have no provisions for the disposal and destruction of hazardous materials, the applicable procedures established within the Rotterdam Convention, the Stockholm Convention, the Basel Convention, the WHO List on Banned Pesticides, and the Pollution Prevention and Abatement Handbook (PPAH), should be taken into consideration.
	Likely to have minor to moderate emission or discharges that would negatively affect ambient environmental conditions.	<p>Management of Ambient Environmental Conditions: The borrower should be required to prepare an action plan (and include it in the ESMP) that indicates how risks and impacts to ambient environmental conditions can be managed and mitigated consistent with relevant national and/or international standards. The borrower should (a) consider a number of factors, including the finite assimilative capacity of the environment, existing and future land use, existing ambient conditions, the project's proximity to ecologically sensitive or protected areas, and the potential for cumulative impacts with uncertain and irreversible consequences; and (b) promote strategies that avoid or, where avoidance is not feasible, minimize or reduce the release of pollutants, including strategies that contribute to the improvement of ambient conditions when the project has the potential to constitute a significant source of emissions in an already degraded area. The plan should be subject to review by qualified independent experts. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.).</p>
	Safety issues associated with structural elements of the project (e.g. dams, public buildings etc), or road transport activities (e.g. increase in heavy vehicle movements, transport of hazardous materials, etc.) exist which could result in moderate health and safety	<p>Address Community Health Risks: 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</p>

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

Assessor Details	Name of person who completed screening:	Brandao, Rosana Diniz (rosanab@iadb.org)
	Title:	Transport Senior Specialist
	Date:	2012-01-19

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

1. MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL

A. Sistema Nacional del Medio Ambiente (SISNAMA).

1.1 En la Política Nacional de Medio Ambiente son considerados los principios Constitucionales de la Administración Pública, expresos en la Constitución de la República de 1988, en especial, el Principio de la Legalidad. La Ley nº 6.938/1981 que dispone sobre la Política Nacional del Medio Ambiente (y los subsecuentes dispositivos legales que la reglamentaron) instituyó la Política Nacional de Medio Ambiente, y creó la estructura institucional/legal para su implementación. El Ministerio de Medio Ambiente ejerce la coordinación, a nivel federal, y el Consejo Nacional del Medio Ambiente (CONAMA) es el órgano consultivo y deliberativo del SISNAMA, instituido por dicha ley.

1.2 Los órganos de control ambiental estatales son encargados de la efectiva aplicación de estas normas, pudiendo para esto establecer normas específicas para el licenciamiento ambiental, bien como fijar patrones ambientales más restrictos en sus áreas de jurisdicción. A ellos cabe el licenciamiento ambiental de los emprendimientos localizados en sus territorios, cuyos impactos alcancen más de un municipio, así como los desarrollados en área recubierta por vegetación de preservación permanente; y los casos que les fueran delegados por la Unión. El órgano ambiental competente, verificando que la actividad o emprendimiento no es potencialmente causadora de significativa degradación del medio ambiente, definirá los estudios ambientales pertinentes al respectivo proceso de licenciamiento ambiental. Además de la legislación ambiental vigente, son observadas también normas legales en lo que se refiere a la política de recursos hídricos, a la política forestal, al patrimonio cultural, histórico y arqueológico, a las comunidades indígenas, a las normas reglamentarias del Ministerio de Trabajo, y procedimientos previstos en normas técnicas de la Asociación Brasileña de Normas Técnicas.

B. Conselho Estadual del Medio Ambiente (CONSEMA)

1.3 A legislação ambiental vigente no Estado de Santa Catarina a partir de 13/04/2009, é a Lei 14.675, que instituiu o Código Ambiental de Santa Catarina, que estabelece que são instrumentos da Política do Meio Ambiente, o Licenciamento Ambiental, a Avaliação de Impactos Ambientais, e a Auditoria Ambiental. Estabelece ainda que o Conselho Estadual de Meio Ambiente – CONSEMA, tem por finalidade orientar as diretrizes da Política Estadual do Meio Ambiente, competindo-lhe aprovar a listagem das atividades sujeitas ao licenciamento ambiental, bem como definir os estudos ambientais necessários. Determina que são passíveis de licenciamento ambiental pelo Órgão Estadual de Meio Ambiente por meio de Resolução do CONSEMA, as atividades consideradas potencialmente causadoras de degradação ambiental e que a expansão de atividade licenciada que implicar em alteração ou ampliação do seu potencial poluente também necessita do competente licenciamento ambiental, nos termos de Resolução do CONSEMA.

C. Licenciamento Ambiental

- 1.4 A Fundação do Meio Ambiente – FATMA que é o órgão licenciador das atividades no âmbito estadual estabeleceu o procedimento administrativo o Licenciamento Ambiental no Sistema de Informações Ambientais – SINFAT, com o preenchimento de Formulário de Caracterização do Empreendimento – FCEI, disponibilizado na Internet, para todas as atividades ou empreendimentos indicados no Anexo I, da Resolução do CONSEMA nº 003/2008, como requisito prévio ao licenciamento ambiental pela FATMA. O preenchimento do formulário FCEI e a entrega de todos os documentos referidos no Art. 10 do mencionado Decreto constituem condições para a formalização do requerimento e sua posterior análise pela FATMA.
- 1.5 O Decreto Estadual nº 2.995/2010, determina que o licenciamento ordinário será efetuado por meio da emissão de Licença Ambiental Prévia - LAP, Licença Ambiental de Instalação - LAI e Licença Ambiental de Operação - LAO.
- 1.6 Dessa forma a FATMA passou a exigir EIA/RIMA para fins de licenciamento das atividades potencialmente causadoras de significativo impacto ambiental, e passou a exigir Relatório Ambiental Prévio – RAP ou Estudo Ambiental Simplificado – EAS, para fins de licenciamento de atividades potencialmente causadoras de impacto ambiental, conforme indicação da listagem do Anexo I.
- 1.7 Dentre as atividades listadas no Anexo I, tendo como tema CONSTRUÇÃO DE RODOVIAS, da referida Resolução CONSEMA de nº 003/2008, o item 33.12.00 define “construções viárias” com potencial geral de degradação grande, requisitando a elaboração de Estudo Ambiental Simplificado – EAS para obras rodoviárias com trecho menor ou igual a 30 km, e a elaboração do EIA/RIMA para obras rodoviárias com trechos superior aquele comprimento. O item 33.12.02 define a “retificação e melhorias de rodovias” também com potencial geral de degradação grande, porém, requisitando a elaboração de um Relatório Ambiental Prévio – RAP para obras rodoviárias com trecho menor ou igual a 30 km, e a elaboração do Estudo Ambiental Simplificado – EAS, para obras rodoviárias com trechos superior aquele comprimento.
- 1.8 O órgão ambiental licenciador pode exigir, mediante recomendação constante em parecer técnico, a qualquer tempo, auditoria ambiental de atividades ou empreendimentos licenciáveis mediante Estudo Prévio de Impacto Ambiental - EIA, sem prejuízo de outras exigências legais. A finalidade das auditorias ambientais deve se restringir à avaliação da implementação dos programas ambientais, de controle, compensação e monitoramento ambiental, bem como das condicionantes técnicas das licenças, não substituindo a fiscalização ambiental pelo órgão licenciador.
- 1.9 Fica definida, portanto, a aplicação do instrumento de licenciamento ambiental à todas as obras rodoviárias elencadas no Anexo I da Resolução CONSEMA 03/2008, quer se trate de implantação, de restauração ou de melhoria, ficando o DEINFRA obrigado a solicitar o licenciamento ambiental em cumprimento ao rito definido pela legislação ambiental vigente, desde a definição da documentação a ser apresentada no sistema SINFAT, até a apresentação, análise e eventual pedido de complementação pelo órgão ambiental que pode solicitar justificadamente a elaboração de Estudo Ambiental Simplificado – EAS, Relatório Ambiental Prévio –

- RAP, ou Estudos de Impactos Ambientais (EIA) e seu respectivo Relatório de Impactos Ambientais (RIMA), conforme o grau de impacto ambiental.
- 1.10 Os pedidos de Autorização para Supressão de Vegetação Nativa em áreas rurais também devem ser vistos como licenciamento, pois a inexistência desta Autorização resulta em crime ambiental. As Instruções Normativas da FATMA definem os procedimentos e condições para a sua obtenção.

D. Estrutura do Setor Ambiental do DEINFRA

- 1.11 **Institucional** O Departamento Estadual de Infraestrutura (DEINFRA) tem por finalidade implementar a política formulada pelo Governo do Estado, por intermédio da Secretaria de Estado da Infraestrutura, para a infraestrutura de transportes, edificações e obras hidráulicas de Santa Catarina, compreendendo as atividades de administração, planejamento, projeto, construção, operação, manutenção, restauração, fiscalização, supervisão, gerenciamento, reposição, adequação de capacidade e ampliação de bens, obras e serviços de interesse do Estado.
- 1.12 **Meio Ambiente** O DEINFRA possui uma unidade especializada em meio ambiente, a Gerencia de Meio Ambiente (GEMAM) que desde 1996 cumpre um papel amplo de assessoramento ambiental que, abrange todas as etapas de desenvolvimento dos empreendimentos rodoviários (planejamento, projetos, construção, manutenção e operação) atuando no planejamento, orientação, coordenação, acompanhamento e fiscalização em todas as frentes de serviços ambientais, desde a recomposição de áreas degradadas até a educação ambiental, passando pelo licenciamento ambiental, elaboração de estudos, relatórios, normas e especificações e até mesmo pelo treinamento de pessoal. A GEMAM vem também executando a inspeção ambiental nas obras dos Programas Rodoviários de Santa Catarina – Etapa IV e V (BID-IV e V).
- 1.13 Existe a responsabilidade compartilhada entre a Secretaria de Estado da Infraestrutura e o DEINFRA no sentido de proceder à normatização e de definir uma estratégia para a eliminação ou mitigação dos impactos ambientais negativos decorrentes das atividades relacionadas à implantação, reabilitação, melhoria ou operação de infraestruturas. A definição de padrões, normas, diretrizes e especificações técnicas ou a regulamentação da ocupação em faixas de domínio são atribuições cuja abrangência deve atingir todos os agentes institucionais no cenário estadual, o que só pode ser atingido com a efetiva aplicação de uma Política Ambiental para o Setor de Infraestrutura do Estado.
- 1.14 **Normas Ambientais do Setor Rodoviário Catarinense.** Com a preocupação de detalhar e adequar as normas de projetos e obras à legislação ambiental vigente, em 1.998, o DER (atual DEINFRA) elaborou, no âmbito do Programa Nacional de Manutenção de Rodovias Estaduais – PNMRE/SC – BIRD, os documentos: Manual de Procedimentos Ambientais e Instruções de Serviços para Estudo e Projeto de Meio Ambiente, introduzindo metodologia de estudo, consolidação de procedimentos e estudos ambientais necessários à elaboração de planejamento, implantação, operação e manutenção da malha rodoviária do Estado. Durante o Programa BID IV esses documentos foram revisados e atualizados, tendo sido aprovados pelo Conselho Administrativo do DEINFRA em 2006, encontram-se

disponíveis para consulta pública no seguinte endereço:
http://www.deinfra.sc.gov.br/jsp/relatorios_documentos/doc_tecnico.jsp

- 1.15 **Gestão ambiental no DEINFRA.** A Gestão Ambiental no DEINFRA consiste de um amplo processo de apoio a decisão, que envolve o acompanhamento, a documentação e o controle dos empreendimentos rodoviários, desde a etapa de planejamento, onde verifica a viabilidade ambiental da localização, passa pela elaboração de projetos, onde inclui os estudos ambientais, a avaliação de impactos ambientais e a proposição de medidas de eliminação, mitigação ou compensação ambiental. Durante as obras executa a inspeção ambiental para a verificação e controle da implementação das medidas previstas no projeto. Para isso sua GEMAM realiza as atividades de gestão que envolvem: (i) ajustes contínuos para otimizar o fluxo de informações; (ii) agilizar a implementação de ações preventivas, corretivas e solução de eventuais problemas detectados; (iii) aperfeiçoar gradualmente os procedimentos relativos à gestão, supervisão e inspeção ambiental das obras e da operação. Executa também: (i) Treinamento em Meio Ambiente para os profissionais que atuarão nos serviços de construção e supervisão; (ii) Análise e acompanhamento dos projetos e licenciamentos ambientais dos novos empreendimentos; (iii) Atualização e aperfeiçoamento periódicos das normas e procedimentos ambientais do DEINFRA; (iv) Acompanhamento e relatório do programa de compensação ambiental e de reassentamento de famílias de baixa renda; (v) Implementação do monitoramento de impactos positivos dos empreendimentos de infra-estrutura; (vi) Desenvolvimento de programas e estudos especiais, representados por : Programa de gerenciamento do passivo ambiental da malha rodoviária pavimentada. Acompanhamento e apoio ao Ordenamento Territorial Municipal; e Plano de Gestão dos Transportes de Produtos Perigosos com o respectivo plano de ação de emergências;
- 1.16 As ações de controle ambiental durante a execução de obras rodoviárias têm como marco inicial o edital de licitação, concluindo-se esta etapa com a apresentação do Relatório de Controle Ambiental pela empresa contratada para a execução das obras.
- 1.17 O Banco contribuiu de forma relevante para o fortalecimento dos temas sócio ambientais dentro do DEINFRA. Os empréstimos anteriores contribuíram para estabelecer e consolidar uma cultura nesses temas e melhorar os procedimentos ambientais do órgão, incluindo a elaboração dos manuais e procedimentos ambientais, assim como as diretrizes para a elaboração de projetos.
- 1.18 Pode-se afirmar que a experiência do Banco em matéria sócio ambiental com o DEINFRA, executor dos projetos viários que financia no Estado, vem sendo bastante exitosa.

2. O PROGRAMA

- 2.1 O Programa proposto compreende projetos de reabilitação em trechos de rodovias existentes e pavimentadas, pavimentação de rodovias já implantadas e em funcionamento e construção de uma obra nova.
- 2.2 Segundo as políticas do BID, o subprograma de construção de obra nova será considerado como um projeto específico (apenas com a SC.446, trecho Criciúma -

- BR.101 com 11,4 km), enquanto que os subprogramas de pavimentação e reabilitação serão tratados como subprogramas globais de obras múltiplas.
- 2.3 Cada trecho a ser incluído no subprograma de pavimentação ou de reabilitação deverá cumprir com os seguintes critérios de elegibilidade: a) estar inventariado como parte da Rede Rodoviária Estadual; b) possuir um TMD maior que 300 veículos por dia; c) apresentar taxa interna de retorno econômica igual ou superior a 12%; d) dispor de estudos de engenharia, viabilidade econômica e ambiental concluídos; e) se requerido, contar com sua respectiva autorização ambiental prévia; e f) possuir projeto executivo de engenharia completo.
- 2.4 Durante as Missões foi definido o trecho rodoviário do subprograma de construção e foram selecionados os trechos que possuem projetos de engenharia mais adiantados e que, a partir dos quais, poderão ser escolhidos os trechos para compor as amostras representativas dos subprogramas de pavimentação e reabilitação. Durante a execução do Programa poderão ser incluídas novas obras de pavimentação e reabilitação que atendam aos critérios de elegibilidade e que sejam projetadas com as mesmas metodologias utilizadas para a análise dos trechos das amostras, incluindo os temas ambientais.
- 2.5 Os trechos do componente de Obras Civas selecionados até o momento são os seguintes:

Subprograma de Construção de obra nova (meta de 11,4km):

Rodovia	Trecho	Extensão km
SC.446	Criciúma – BR.101	11,4
Total das Obras de Construção		11,4

Subprograma de Pavimentação (meta de 150,0km):

Rodovia	Trecho	Extensão km
SC.390	Pedras Grandes – Orleans	16,6
SC.161	Romelândia – Anchieta	20,5
SC.417	BR.101 – Guaruva	9,0
SC.453	Divisa SC/RS - Praia Grande	8,0
SC.290	BR.470 – Vila Itoupava	19,5
SC.451	Frei Rogério – Fraiburgo	22,8
SC.454	Tangará – Monte Carlo	39,0
SC.108	Major Gercino – Angelina	29,0
SC.413	Luis Alves – SC.108	15,0
SC.467	Jaborá – Capinzal	46,0
SC.156	São Domingos – Divisa SC/PR	19,1
SC.452	Abdon Batista – Vargem	20,4
Total dos Projetos de Pavimentação		264,9

Subprograma de Reabilitação (meta de 200,0km):

Rodovia	Trecho	Extensão km
SC.480	São Lourenço do Oeste – São Domingos	48,9
AE.101M	BR.101 – Passo de Torres	5,5
SC.355	BR.153 – Jaborá	22,7
SC.427	Rio do Campo – Passo Manso	15,5
SC.486	Brusque – BR.101	30,0
AE.110M	Timbó – Rio dos Cedros	9,5
SC.114	Painel – São Joaquim	51,5
SC.480	Chapecó – Goio-Em	23,3
SC.135	Tangará – Campos Novos	40,3
SC.110	Ituporanga – Acesso a Imbuia	18,6
SC.157	São Lourenço do Oeste – Formosa do Sul	40,9
SC.157	Formosa do Sul – Rio Chapecó	25,4
SC.157	Rio Chapecó – BR.282	29,5
SC.355	Fraiburgo - Videira	23,5
SC.135	Videira – Tangará	25,0
SC.453	Tangará – Luzerna	33,4
Total dos Projetos de Reabilitação		443,5

- 2.6 Projetos de Engenharia. Até o final de janeiro de 2012 estarão concluídos os projetos executivos de engenharia do trecho rodoviário que compõe o subprograma de implantação/duplicação, bem como daqueles trechos que comporão as amostras representativas dos subprogramas de pavimentação e de reabilitação. Deverão ser incorporadas todas as atividades inseridas nas respectivas condicionantes das licenças ambientais que forem emitidas pela FATMA - Fundação de Meio Ambiente.
- 2.7 O Programa contará com uma empresa de apoio ao gerenciamento que, mediante seus profissionais de meio ambiente, realizará a supervisão ambiental das obras.

3. POTENCIAIS IMPACTOS E ESTRATEGIA AMBIENTAL E SOCIAL PROPOSTA

- 3.1 Estima-se que a execução do Programa terá importantes impactos positivos que se derivarão de uma melhoria substancial no nível de transitabilidade, segurança viária e acessibilidade existente das rodovias beneficiadas, o que resultará em uma redução do custo de transporte e de tempo de viagem, no incremento da conectividade do ESC e conseqüentemente no aumento da competitividade, além de uma melhoria substancial no acesso aos serviços públicos e sociais.
- 3.2 **Sub-componente de reabilitação:** Se prevê que as obras de reabilitação previstas no Programa não gerarão impactos negativos significativos, nem ambientais nem

- sociais, devido a que os trabalhos físicos serão de magnitude pequena a media, tradicionais do ponto de vista da engenharia e se executarão dentro da faixa de domínio, pelo que não intervirão em áreas ambiental o socialmente sensíveis.
- 3.3 **Sub-componente de pavimentação de rodovias existentes:** Nenhum dos projetos de pavimentação de vias existentes apresenta vulnerabilidade alta ou porte que justifique ou obrigue a elaboração de um Estudo de Impacto Ambiental, não afetando significativamente o ambiente físico biótico e antrópico. As obras não apresentam complexidade do ponto de vista de engenharia cujos impactos ambientais estão limitados a impactos mitigáveis por um conjunto de medidas previsíveis no projeto de engenharia.
- 3.4 **Sub-componente de construção:** A região que será atravessada pelo projeto de implantação da via dupla, pertence a área Peri - urbana das cidades de Criciúma e Içara. Também, neste caso, a afetação física e biótica é bastante reduzida e o traçado buscou afetar ao mínimo propriedades e benfeitorias, não havendo nenhuma afetação a população de baixos recursos.
- 3.5 O minucioso diagnóstico ambiental da área de influencia o prognóstico das conseqüências dos potenciais impactos ambientais realizados para este projeto, concluíram que o projeto de construção possui viabilidade ambiental considerando, especialmente, que a obra pouco contribuirá para a introdução de novos processos de degradação ambiental na região na qual está localizada. Os impactos ambientais negativos identificados não são significativos e serão, em geral, de baixa magnitude, podendo ser mitigados com a implementação das ações previstas nas medidas mitigadoras constantes do EIA/RIMA e nos procedimentos ambientais constantes dos manuais, e do Plano de Controle e Monitoramento Ambiental das obras. Mesmo que a legislação local tenha solicitado a elaboração de um EIA/RIMA para o projeto, não se constatou a existência de impactos significativos que justificassem a classificação do projeto específico como A. O diagnóstico realizado na Área de Influência Direta do projeto não constatou a existência de Comunidades Indígenas, Sítios Arqueológicos ou Patrimônio Histórico e Cultural, nem Unidades de Conservação legalmente protegida. Não foram identificados casos de afetação a populações de baixos recursos, mas haverá, entretanto, necessidade de realizar algumas desapropriações de terrenos, moradias e um negocio.
- 3.6 O principal uso do solo na Área de Influência Direta do empreendimento é de pastos e agricultura em pequenas e/ou medias propriedades. A paisagem resultante de diversos ciclos de exploração e de ocupação da região é formada, em sua grande maioria, por ambientes abertos, com poucas formações arbóreas nativas. Ao se aproximar de Criciúma, foi realizado um desvio de traçado para evitar afetar uma área mais urbanizada.
- 3.7 **Estratégia Ambiental:** Para o projeto de construção Criciúma-BR-101 já foi elaborado um EIA/RIMA e para o Programa como um todo se propõe uma Análise Ambiental para os projetos da amostra representativa, incluindo o projeto de construção nova, e seus respectivos programas ambientais e planos de gestão. Os resultados dessas atividades serão consolidados no Informe de Gestão Ambiental que será anexado à Proposta de Desenvolvimento da Operação (POD). As

desapropriações que serão realizadas deverão estar em conformidade com a OP-710. Os demais projetos que não constarem da amostra representativa deverão seguir os mesmos procedimentos descritos no IGAS. Não foi identificada nenhuma afetação a população de baixos recursos nas obras do Programa, mas se eventualmente algum caso for identificado em qualquer das obras do programa, deverá ser aplicada a política OP-710.

- 3.8 A equipe de projeto propõe a classificação ambiental B para o Programa.



ESTADO DE SANTA CATARINA
Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico e Sustentável
Fundação do Meio Ambiente

LICENÇA AMBIENTAL DE INSTALAÇÃO



LICENÇA AMBIENTAL DE INSTALAÇÃO - LAI Nº 007/10 – GELUR.

A Fundação do Meio Ambiente - FATMA, no uso de suas atribuições que lhe são conferidas pelo inciso I do artigo 7º e inciso III do artigo 14, da Lei Estadual Nº 14.675 de 13 de abril de 2009, conforme Parecer Técnico nº 113/10-GELUR, concede a presente Licença Ambiental de Instalação à:

Nome: SC PARCERIAS .

Endereço: Rodovia SC 401 – Km 05, nº 4.600 – Bloco 4- Saco Grande.

Município: Florianópolis – SC.

CNPJ/CPF: 07.293.552/0001-84.

Para Atividade de

Construção Viária – Via Expressa de Acesso à Criciúma – BR 101.
(Cód: 33.12.00).

Localizada em

Municípios de Criciúma e Içara, neste Estado.
Coordenadas: 28º41'0.367" (S) e 49º20'44.378"(W).
28º46'27.396" (S) e 49º18'59.29" (W).

Com as Seguintes Restrições

"As contidas no processo de Licenciamento e na Legislação Ambiental vigente".

"Esta licença não autoriza o corte ou supressão da floresta ou qualquer forma de vegetação da Mata Atlântica existentes nos limites da faixa de domínio da Rodovia".

Esta LAI é válida pelo período de **60 (sessenta) meses** a contar da presente data, conforme processo de licenciamento FATMA DIV/00372/CRF, observadas as condições deste documento (verso e anverso), bem como de seus anexos que, embora não transcritos, são parte integrante do mesmo.

Local e Data:

Florianópolis, 22 de março de 2010.


Murilo Xavier Flores.
Presidente.

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y links a archivos técnicos
Opciones técnicas y de diseño	<ul style="list-style-type: none"> Plano Catarinense de Desenvolvimento Projetos Estruturantes da Infraestrutura Logística de SC Plano Diretor rodoviário de SC Pontos Críticos nas Rodovias Estaduais Programa de Levantamento e Gestão de Passivos Ambientais Programa de Contagens Sistemáticas de Tráfego Rodovias como Indutoras do Desenvolvimento Informe del Subprograma de Monitoreo Piloto de los Impactos Positivos del Programa BID IV Metodología para Estudios de Viabilidad Económica para tramos del Programa BID V Informes para Preparación del Programa Evaluación económica. Propuesta preliminar de tramos de la muestra representativa Elementos para Evaluación Ambiental y Social y Programa de Gestión Ambiental y Social Conservación vial en la Red Estadual 	<ul style="list-style-type: none"> 2005 2005 2005 2001 2005 2006 2008 2005 2009 2012 2011 2011 2012 	
Análisis de costos del proyecto y viabilidad económica	<ul style="list-style-type: none"> Diseños finales de ingeniería 	<ul style="list-style-type: none"> Abril 2012 	A ser incluidos en el POD
Administración financiera / aspectos fiduciarios y de ambiente de control	<ul style="list-style-type: none"> Análisis de la capacidad fiduciaria del ejecutor 	<ul style="list-style-type: none"> Abril 2012 	A ser incluidos en el POD
Recolección de información y análisis para reportar resultados	<ul style="list-style-type: none"> Estudios técnicos y diseños de ingeniería. Equipo de proyecto; misión de orientación y misión de análisis 	<ul style="list-style-type: none"> Abril 2012 	
Análisis institucional, de personal, procedimientos y otros aspectos de capacidad de implementación	<ul style="list-style-type: none"> Análisis de la capacidad técnica e institucional aplicando la herramienta SECI. 	<ul style="list-style-type: none"> Abril 2012 	A ser incluidos en el POD
Stakeholders y el ambiente político	<ul style="list-style-type: none"> Diseño del esquema institucional y marco jurídico para la implementación del proyecto. 	<ul style="list-style-type: none"> Abril 2012 	
Salvaguardias sociales y ambientales; otros estudios ambientales	<ul style="list-style-type: none"> Informe consultor especializado en evaluación socio-ambiental de proyectos de infraestructura urbana, conteniendo el Análisis Ambiental y Social del Programa y su correspondiente Plan de Manejo Ambiental y Social. 	<ul style="list-style-type: none"> Abril 2012 	PP, Anexos II y III. A ser incluido en el POD
Otros asuntos relevantes, incluyendo donantes, género, sostenibilidad, temas de país /sector			