

Anexo 6. Marco de Gestão Ambiental e Social

V.8.0 04.06.2024

Programa E-motion

Lista de Siglas

AE	Entidade Acreditada
AFD	Agence Française de Développement
BAU	Business As usual
CAF	Corporacion Andina de Fomento
CB	Capacitação
EHSG	Diretrizes ambientais, de saúde e segurança
PCAS	Plano de Compromisso Ambiental e Social
DDAS	Due Diligence Ambiental e Social
AIAS	Avaliação de Impacto Ambiental e Social
PGAS	Plano de Gestão Ambiental e Social
MGAS	Marco de Gestão Ambiental e Social
SGAS	Sistema de Gestão Ambiental e Social
ESS	Norma Ambiental e Social
A&S	Ambiental e Social
GRAS	Gestão de Riscos Ambientais e Sociais
EV	Veículo Elétrico
FPIC	Consentimento prévio e informado gratuito
GCF	Fundo Verde para o Clima
GEE	Gases de efeito estufa
GIZ	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH
IFC	International Finance Corporation
OIT	Organização Internacional do Trabalho
KFW	Kreditanstalt für Wiederaufbau
LCV	Veículo Comercial Leve
NDC	Contribuições Nacionais Determinadas
PMU	Program Management Unit
PPP	Parceria Público-Privada
PROPARCO	Promoção e participação na Coopération Économique (instituição francesa de desenvolvimento financeiro)
PS	Padrão de desempenho
PT	Transporte público
SCA	Análise Sociocultural
ODS	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
SEAH	Exploração Sexual, Abuso Sexual e Assédio Sexual
AT	Assistência Técnica

Conteúdo

Lista de Siglas	2
1 Resumo executivo.....	5
2 Introdução	6
3 Visão Geral do Programa	7
3,1 Objetivos do Programa	7
3,2 Esquema de implementação do programa	12
3,3 Contexto do país	14
3.3.1 Argentina.....	15
3.3.2 Brasil	16
3.3.3 Colômbia.....	16
3.3.4 Costa Rica	18
3.3.5 República Dominicana.....	19
3.3.6 México	19
3.3.7 Peru	21
3,4 Projetos elegíveis	22
4 Normas Ambientais e Sociais.....	24
5 Gestão de Riscos Ambientais e Sociais	28
6 Impactos ambientais e sociais e medidas de mitigação	31
6,1 Impactos positivos	32
6,2 Potenciais impactos adversos.....	33
7 Divulgação de informações, envolvimento das partes interessadas e reparação de reclamações	44
8 Povos Indígenas	55
9 Referências	56
10 Anexos	57
10,1 Anexo A - Lista de exclusão	57
10,2 Anexo B - Formulário da lista de verificação de rastreio	58
10,3 Anexo C - Plano indicativo da avaliação de impacto ambiental e social	61
10,4 Anexo D - Plano indicativo de gestão ambiental e social.....	62
10,5 Anexo E - Esboço indicativo do plano de engajamento das partes interessadas, mecanismo de reclamação e divulgação de informações.....	64
10,6 Anexo F - Análise geral entre os regulamentos nacionais e as normas ambientais e sociais da AFD	65

10,7	Anexo G - Esboço para desenvolvimento de Análise Sociocultural (SCA) e Planos de Povos Indígenas.....	66
10,8	Anexo H - Aplicabilidade das Normas de Desempenho IFC ao Programa.....	68
10,9	Anexo I - Princípios fundamentais da política de A&S da AFD	70
10.10	Anexo J- Componentes, actividades, descrição, sub-actividades e resultados	75
10.11	Anexo K - Modelo ESCP.....	78
10,12	Anexo L Mecanismo de reclamações ambientais e sociais da AFD	84
10,13	Anexo M - Política do SEAH do Banco Mundial.....	85
10,14	Anexo N- Plano de acção SEAH	85

1 Resumo executivo

O MGAS apresenta o contexto geral do Programa, os potenciais impactos e riscos dos projetos, medidas de mitigação potenciais, bem como papéis e responsabilidades de avaliação e supervisão.

O objetivo do Programa é acelerar a implantação de Veículos Elétricos (VE) e permitir uma transição regional em larga escala para a eletromobilidade na América Latina por meio de assistência financeira e técnica.

Este programa está estruturado em 3 componentes:

Componente 1: Estabelecimento de um ecossistema de mobilidade sustentável incentivando a eletrificação e a mudança para o transporte público (AT).

Componente 2: Medidas de investimento para a mudança de modo PT (FA). O resultado deste componente é (2) Redução das emissões de GEE do setor dos transportes.

Componente 3: Implantação de frotas de veículos elétricos. Este componente aborda a barreira da atratividade comercial limitada para investir em e-buses (barreira inicial de CAPEX, barreira de rentabilidade e barreira de risco de desempenho).

O Programa financia apenas projetos de risco da categoria C e B sob a categorização de risco do GCF. Apenas as atividades de baixo risco (atividades da categoria C) e os riscos e impactos ambientais e sociais adversos mínimos ou inexistentes serão incluídos na parte de Assistência Técnica do Programa, que está contida no Componente 1.

O Programa está previsto para gerar inúmeros benefícios sociais, econômicos e ambientais positivos, além dos benefícios climáticos diretos. O impacto positivo dos veículos elétricos é basicamente a redução das emissões de GEE, redução da poluição do ar, redução dos níveis de ruído, redução da dependência de combustíveis fósseis e aumento da eficiência energética. Em relação aos potenciais impactos adversos incluem questões relacionadas ao influxo de mão de obra, SEAH e violência baseada em gênero, também mudanças temporárias na paisagem, terreno e acessibilidade em torno do local do projeto, bem como mudanças temporárias na qualidade do ar e níveis de ruído, entre outros, e são propostas medidas de mitigação potenciais.

São determinadas três etapas para a avaliação ao nível do projeto, a saber: identificação, instrução e compromisso: Verificações de rastreio precoce de A&S, requisitos e categorizações realizadas pelo proprietário do projeto e especialistas em PMU; elaboração da DDAS a ser conduzida sob a responsabilidade do proprietário do projeto com revisão do especialista em E & S da PMU, elaboração do ESCP tendo o proprietário do projeto responsável por incluir especificações de E & S do PGAS em documentação de aquisição e trabalhos contratuais. Quanto à componente de supervisão, a implementação das medidas PGAS e ESCP realizadas pelo proprietário do projeto e especialista em A&S da PMU, em coordenação com a AFD. A etapa de avaliação é definida por uma avaliação ex post ambiental e social conduzida pela AFD ou por consultores externos.

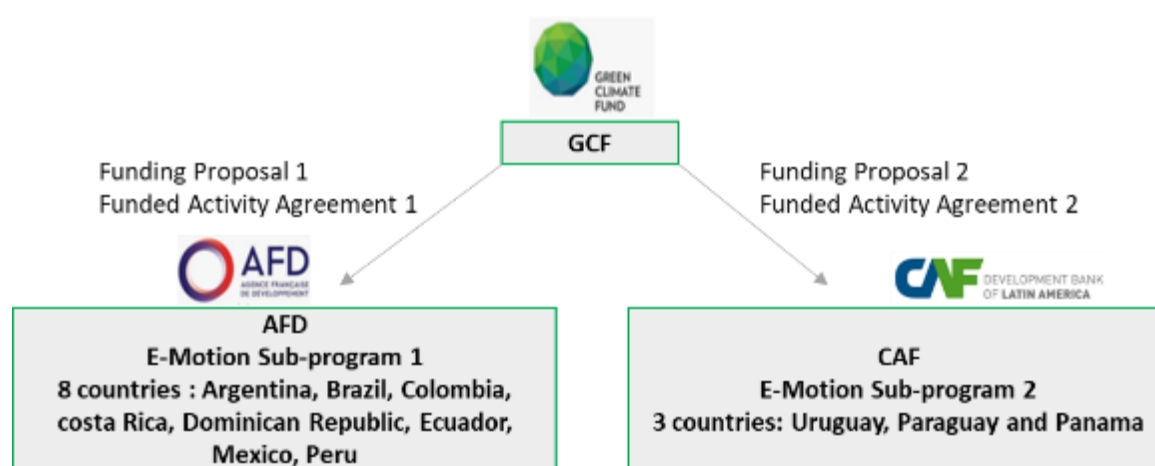
As consultas das partes interessadas foram realizadas durante a fase de avaliação do Programa em nível de país na Argentina, Brasil, Colômbia, Costa Rica, República Dominicana, México e Peru. Durante o desenvolvimento do estudo de viabilidade, mais de 120 entrevistas foram realizadas com as partes interessadas relevantes. As reuniões realizadas em cada país foram

fundamentais para o desenvolvimento de estudos de viabilidade, pois identificaram as principais barreiras técnicas e financeiras, percepção de riscos, necessidades de assistência técnica para investimento em mobilidade elétrica e implantação.

2 Introdução

O Programa e-motion será implementado através de duas Propostas de Financiamento: uma pela AFD como Entidade Credenciada para cobrir oito países e outra pela CAF como AE para cobrir três países.

Figura1 E-motion: duas propostas de financiamento



O presente documento estabelece o Marco Ambiental e Social do Programa de Mobilidade Elétrica e Transporte de Baixo Carbono da AFD e do GCF ou **Programa E-motion** referente à Proposta de Financiamento¹²³. Descreve como os potenciais impactos e riscos ambientais e sociais do Programa serão gerenciados e supervisionados quando o financiamento da AFD-GCF for acessado. Esta Estrutura de Gestão Ambiental e Social (MGAS) para o Programa proposto foi estabelecida de acordo com a Política de Gestão de Riscos Ambientais e Sociais da AFD e a Política Ambiental e Social Revisada do GCF. O MGAS apresenta o contexto geral do Programa, os potenciais impactos e riscos dos projetos, medidas de mitigação potenciais, bem como papéis e responsabilidades de avaliação e supervisão.

No âmbito da **mobilidade eléctrica**, o actual Marco ambiental e social será aplicável em sete países envolvidos no programa:

- Argentina
- Brasil

¹ <https://www.afd.fr/en/ressources/environmental-and-social-risk-management-policy-afd-funded-operations>

² <https://www.greenclimate.fund/decision/bbm-2021-18>

³ Anexo J.

- Colômbia
- Costa Rica
- República Dominicana
- México
- Peru

Este Programa promoverá e acelerará a transição para o transporte de baixo carbono na América Latina, em coerência com a NDC estabelecida pelos países da região no contexto do Acordo de Paris.

3 Visão Geral do Programa

3.1 Objetivos do Programa

O objetivo do Programa é acelerar a implantação de Veículos Elétricos (VE) e permitir uma transição regional em larga escala para a eletromobilidade na América Latina por meio de assistência financeira e técnica. O Programa implementa intervenções para iniciar a implantação em massa de EVs significativamente mais cedo do que em um cenário Business as Usual (BAU), reduzindo o perfil de risco de investimentos e com assistência técnica abrangente. O principal valor estratégico do Programa é que ele funciona como acelerador de mercado, permitindo uma absorção muito mais rápida da mobilidade eletrônica do que em um cenário BAU, evitando um bloqueio de ativos de longa duração na tecnologia fóssil. O Programa preenche a lacuna entre os pilotos iniciais já existentes na região e as metas de longo prazo. Essas intervenções são feitas em um momento em que a e-mobilidade ainda não é comercialmente viável e, portanto, requer apoio inicial de investimento, como é o caso de todos os países que têm uma adoção significativa da e-mobilidade.

A eletrificação do transporte público é aliada a modelos de negócios inovadores e parcerias públicas e privadas que modernizam o setor tornando-o financeiramente mais estável e mais eficiente. A atratividade do sistema de transporte público aumenta com a melhoria dos serviços e novos ônibus. Isso pode reverter a tendência de diminuição da participação dos modos de transporte público e resultar em um sistema de transporte urbano sustentável.

O Programa concentra-se em veículos comerciais elétricos puros i.e. ônibus, táxis e veículos de carga urbana, juntamente com a infraestrutura de carregamento necessária e conexão de rede e atualizações de depósito de ônibus. Não são financiados veículos de uso privado. A principal área de investimento é em ônibus elétricos. Os investimentos estão ligados a novos modelos de negócios baseados na separação entre propriedade de ativos e operações desenvolvidas em países da região (Chile, Colômbia) e estruturas de prestação de serviços que aumentam a atratividade e sustentabilidade do sector dos transportes públicos, sendo, por conseguinte, uma componente importante para garantir que os actuais níveis de passageiros dos transportes públicos sejam sustentados ou mesmo aumentados. O Programa tem, portanto, também uma contribuição importante para a mudança de modo.

O Programa apoia uma mudança de paradigma para sistemas de transporte de baixa emissão. O Programa deve ultrapassar os obstáculos identificados para dar início à implantação em massa de veículos elétricos comerciais. Devem ser atingidos os seguintes impactos:

- Redução de Gases de Efeito Estufa (GEE): EVs em todos os países incluídos no Programa têm emissões de GEE significativamente mais baixas do que as unidades fósseis em todos os países incluídos no Programa. A mudança do modo de transporte público resulta em reduções adicionais de GEE.
- Melhoria da qualidade do ar: EVs não têm emissões de combustão e são um instrumento crucial para alcançar ar limpo nas cidades. Os veículos comerciais são uma importante fonte de emissões de PM_{2,5} e NO_x nas cidades. A substituição de veículos comerciais movidos a diesel fósseis por veículos elétricos melhora significativamente a qualidade do ar. A mudança do modo de transporte público resulta em reduções adicionais de poluentes.
- Dependência energética reduzida: EVs usam recursos domésticos e reduzem a dependência de combustíveis fósseis importados. Assim, também aumentam a resiliência da economia do país aos choques externos dos preços do petróleo.
- Maior eficiência energética: EVs são até 4 vezes mais eficientes do que veículos fósseis. O consumo de eletricidade, mesmo que buscando um nível ambicioso de penetração de EV, como proposto pela meta EV30@30 apoiada pela Agência Internacional de Energia, é marginal em comparação com os níveis nacionais de produção - no entanto, os problemas de rede localizada precisam ser resolvidos. A mudança do modo de transporte público resulta em impactos adicionais de eficiência energética.

O programa está estruturado em 3 componentes:

- Componente 1: Estabelecimento de um ecossistema de mobilidade sustentável incentivando a eletrificação e a mudança para o transporte público (AT). Esta componente fornece assistência técnica para criar uma política e um Marco empresarial conducentes à mobilidade sustentável e à implantação maciça de veículos elétricos. Inclui um conjunto de atividades destinadas a superar as barreiras enfrentadas pelo desenvolvimento da mobilidade sustentável em geral e a multiplicação de projetos de eletromobilidade em particular.

O resultado deste componente é (1) Melhoria da capacidade do setor público e privado e ambiente regulatório para a mobilidade eletrônica. A componente 1 está ligada à produção (1.1.) Estabelecimento de um ecossistema de mobilidade sustentável que incentive a eletrificação e a mudança para o transporte público. Trabalhar-se-á para ultrapassar as barreiras associadas a este resultado através da implementação de um conjunto de atividades que foram especificamente selecionadas e posteriormente estruturadas de acordo com uma diferenciação de âmbito a nível regional, nacional ou local.

As actividades desta componente são:

Atividade 1.⁴1.1 Implementar um Marco conducente à mobilidade elétrica local: A TA apoia os componentes da FA trabalhando com as cidades nas quais as atividades da FA

⁴ Indicativo de 4 cidades; a atividade 1.1.1 é realizada em todas as cidades onde ocorrem projetos de investimento

serão realizadas para criar o ambiente propício para a mobilidade sustentável baseada em ônibus elétricos, conforme descrito acima. Isso inclui políticas e estruturas locais necessárias para a implantação de veículos elétricos e suporte às cidades para desenvolver o sistema de maneira sensível ao gênero e atender a um conjunto diversificado de usuários. Além disso, apoia as cidades na otimização dos sistemas de transporte público, incluindo planejamento de rotas, projeto e localização de depósitos e planejamento urbano, incluindo a integração com a mobilidade ativa. A AT tem como alvo todos os grupos interessados envolvidos no planejamento e operação de transporte público nas cidades selecionadas, bem como empresas de serviços públicos e operadoras de rede.

Actividade 1.1.2. Estabelecer um Marco favorável à mobilidade electrónica a nível nacional: A AT apoia todos os oito países no desenvolvimento de um ecossistema nacional de veículos elétricos propício à eletrificação de ônibus em cidades de todo o país no contexto de um sistema de transporte urbano sustentável que visa aumentar a demanda por transporte público de maneira sensível ao gênero. Isso significa incluir o gênero na perspectiva dos usuários e como partes da cadeia de suprimentos, por exemplo, o papel das mulheres como motoristas, técnicas e planejadores. A AT tem como alvo os ministérios dos transportes e da energia e outras instituições potencialmente envolvidas ou responsáveis pelo planejamento urbano e energia nos respectivos países.

Actividade 1.1.3. Estabelecer um Marco conducente à mobilidade electrónica regional: a criação de capacidades, a partilha de conhecimentos e o intercâmbio de experiências são realizados a nível regional. As atividades incluem intercâmbio e treinamento entre países e entre cidades. O programa utilizará plataformas e instituições existentes quando disponíveis para disseminar informações e experiências geradas dentro do programa.

Actividade 1.1.4. Implementar um Plano de Acção para a Igualdade de Género. Implementação do Plano de Acção para a Igualdade de Género. A componente de assistência técnica assegurará que: (i) A concepção e revisão dos roteiros e das políticas inclui uma perspectiva de género e considera adequadamente as lacunas em matéria de igualdade de género e as oportunidades para reforçar a participação das mulheres em empregos conexos; (ii) A concepção de projetos e investimentos de transporte considera a igualdade de género; (iii) Dados desagregados por género sobre transporte urbano são coletados para aprimorar a base de conhecimento; (iv) Protocolos contra o assédio sexual são promovidos por meio de campanhas de comunicação.

- Actividade 1.1.5. Terceirização, estruturação e monitoramento de projetos: Isso inclui assessoria técnica, financeira e institucional e a plena viabilidade do projeto, incluindo econômica, ambiental, social, de gênero e jurídica. Isso inclui a definição de um esquema contratual de projeto, garantindo uma alocação de risco adequada entre as principais partes interessadas e assegurando a capacidade de financiamento do projeto e garantindo uma alocação adequada dos recursos concessionais do GCF. Esse suporte é fundamental, pois modelos de negócios inovadores são frequentemente necessários para preencher a lacuna de custo entre os EVs e os motores de combustão interna (ices). A preparação do projeto também pode apoiar a verificação dos fornecedores da conformidade dos e-buses com os documentos de licitação e desenvolvimentos de testes. Os projectos adquiridos e

concebidos no âmbito desta actividade serão financiados no âmbito das componentes 2 e 3 e resultarão nos resultados (2.1) e (2.2.) O acompanhamento do projecto também faz parte desta actividade.

- Componente 2: Medidas de investimento para a mudança de modo PT (FA). O resultado deste componente é (2) Redução das emissões de GEE do setor dos transportes.

A componente 2 está ligada à saída (2.1.) A mobilidade elétrica é combinada com medidas de PT para promover a mudança de modo para o transporte de baixo carbono. A componente 2 é apenas FA.

As actividades desta componente são:

Atividade 2.1.1. Implementar medidas de mobilidade urbana para fomentar a PT em 2 países. As medidas de mobilidade urbana são implementadas pela cidade. São medidas para aumentar a atratividade do público e da NMT e podem incluir medidas de procura e de oferta. A diminuição das ações da PT é um facto em muitos países. Uma das razões é a falta de atratividade e conveniência da PT. O programa funcionará nas cidades envolvidas para aumentar a atratividade da PT através de medidas como faixas exclusivas de autocarros, reduzindo assim o tempo de viagem e tornando a PT mais rápida do que os meios de transporte privados, reestruturação de rotas, integração tarifária e de modos, políticas de transporte que favoreçam nas cidades a PT e desincentivem os meios de transporte privados, por exemplo, através de políticas de estacionamento. Os projetos E-bus estão incorporados em projetos de transporte urbano que incluem medidas como a reestruturação de rotas de ônibus, faixas de ônibus exclusivas, sistemas de tarifas integradas ou integração intermodal para aumentar a atratividade e a taxa de uso da PT. Os projetos também são integrados com medidas para aumentar o uso de NMT, incluindo ciclovias segregadas, aumento da pedestre e melhor acessibilidade, e melhores serviços de mobilidade de última milha, incluindo micro-mobilidade (elétrica) (ver componente 1). Os espaços urbanos comuns e os novos serviços de mobilidade urbana facilitam a independência e a mobilidade de todos os residentes e são fundamentais para promover cidades sustentáveis e competitivas, aumentando a qualidade de vida dos cidadãos, tendo em conta os diferentes padrões de mobilidade em mulheres e homens.

Para o avanço da mobilidade sustentável de baixo carbono, este componente financiará (i) a alocação e melhoria do apoio a espaços urbanos e infraestrutura para o transporte público eletrónico; (ii) a criação de planos e políticas de mobilidade urbana; (iii) melhorias no transporte público. O Programa priorizará soluções que se integrem ao tecido urbano, sejam compatíveis e propícias a modos de mobilidade sustentável garantindo o acesso universal. Isto pode incluir a infra-estrutura que liga os sistemas de transporte público a modos alternativos de mobilidade urbana (eléctricos e não motorizados), tais como ciclovias, ruas pedonais, etc., e/ou fornecer as condições de infraestrutura para facilitar esses modos alternativos de mobilidade urbana como estacionamento de bicicletas, parque e passeio, áreas de espera, áreas de carregamento etc.

- Componente 3: Implantação de frotas de veículos elétricos. Este componente aborda a barreira da atratividade comercial limitada para investir em e-buses (barreira inicial de CAPEX, barreira de rentabilidade e barreira de risco de desempenho). O resultado deste componente é (2) Redução das emissões de GEE do setor de transportes. O Componente 3 está ligado às frotas de EV de saída (2.2) e é implantado com modelos de negócios inovadores para permitir sua aplicação em massa.

As actividades desta componente são:

Actividade 2.2.1. Implantação de e-buses: Espera-se que este componente seja aplicado em 4 países com projetos de investimento (Brasil, Colômbia, Peru e México) com um número indicativo de 850 e-buses implantados de diferentes tamanhos. O objetivo é identificar, projetar e implementar modelos de negócios inovadores localizados no transporte público que modernizem e aumentem a atratividade do transporte público e que implantem escala de frotas de ônibus elétricos para mostrar sua viabilidade técnica e comercial aos operadores. Em termos de tecnologia, isso inclui diferentes tecnologias de e-bus (ônibus carregados lentos, rápidos, de oportunidade e ultrarrápidos), diferentes tamanhos de ônibus (ônibus de 8m a 26m) e diferentes estruturas operacionais (ônibus de tráfego misto, bem como unidades que operam em rotas somente de ônibus).

Actividade 2.2.2. Implantação da infraestrutura de carregamento para e-buses: Sistema de carregamento para 850 e-buses em 4 cidades.

Actividade 2.2.3. Implementar atualizações de depósito de ônibus para e-buses: atualizações de depósito de ônibus que incluem, por exemplo, telhados sobre carregadores e aumento do espaço ou alterações de layout para o depósito de ônibus como ônibus não podem ser empilhados igualmente se forem carregados com plug-in. Os tipos e números da rede do carregador dependem de cada cidade e do estudo de viabilidade final. Isto pode ser, por exemplo, carregamento ultra-rápido nas estações enquanto os passageiros embarcam, carregamento de oportunidade de fim de rota, carregamento rápido intermediário ou carregamento durante a noite. Isso altera o número de carregadores, o sistema de carregamento, a potência de saída dos carregadores e também resulta em diferentes mudanças no layout do depósito de ônibus, bem como diferentes impactos na rede e atualizações na rede. Depósito de ônibus atualizado para 850 e-buses em 4 cidades.

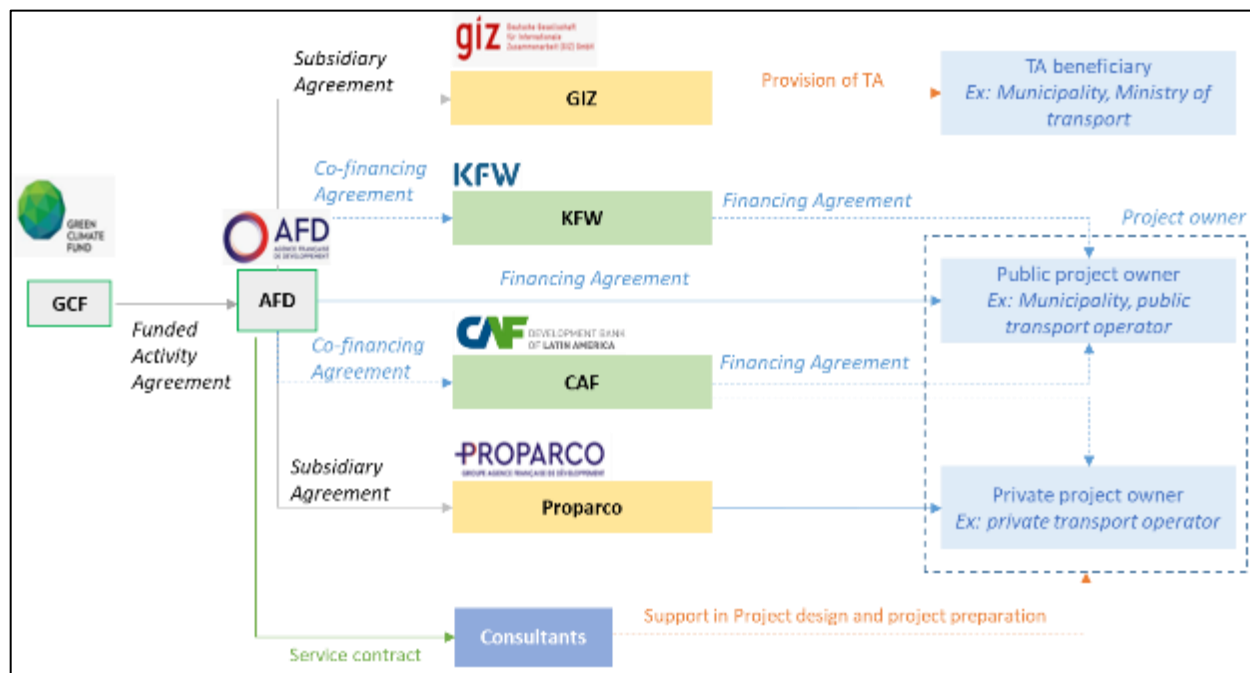
Actividade 2.2.4. Implementar atualizações de rede para conectar carregadores e-bus: atualizações de rede para acomodar a infraestrutura de carregamento, especialmente em depósitos de ônibus, mas também, se for usado carregamento em rota ou carregamento de oportunidade, nas áreas de carregadores (isso envolve a instalação, p. ex., de mini-subestações). Sistema de grade atualizado para sistema de carregamento para 850 e-buses em 4 cidades.

O Programa não financiará projetos-piloto, mas aplicações em massa ligadas a modelos de negócios inovadores. Os autocarros são operados por operadores de transportes municipais ou particulares (ver acima para modelos de negócios pré-identificados).

3.2 Esquema de implementação do programa

A figura a seguir mostra o esquema de implementação do programa.

Figura2 programa



O Programa será liderado pela AFD e implementado conjuntamente por quatro instituições⁵:

- AFD, enquanto entidade acreditada, entidade executora e cofinanciadora da Assistência Financeira dirigida⁶ aos proprietários de projetos do setor público (Componentes 2 e 3), para a assistência técnica dedicada à preparação dos projetos (Componente 1.1.5) e para as atividades do plano de ação em matéria de género relacionadas com os projetos de investimento. As equipas de projeto da AFD serão responsáveis pela identificação, avaliação, implementação e avaliação dos investimentos elegíveis no setor público. O processo de avaliação dos projetos seguirá os procedimentos da AFD. Em particular, os líderes das equipas de tarefas realizarão due diligence e avaliações em cada projeto de acordo com os padrões e procedimentos do Grupo AFD.
- A PROPARCO, enquanto entidade executora e cofinanciadora da Assistência Financeira dirigida aos proprietários de projetos do setor privado. A PROPARCO será responsável pela implementação do movimento eletrônico no setor privado. De acordo com os projetos da AFD, as equipas de projeto da PROPARCO serão responsáveis pela identificação, avaliação, implementação e avaliação dos investimentos elegíveis e o processo de avaliação seguirá os

⁵ Todas as instituições devem aplicar as normas AFD.

⁶ <https://www.afd.fr/en/ressources/procurement-guidelines-afd-financed-contracts-foreign-countries>

procedimentos da PROPARCO, que estão em conformidade com as normas do Grupo AFD e envolvem a AFD na fase de tomada de decisão.

- GIZ, enquanto entidade executora das atividades de Assistência Técnica 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3 e 1.1.4 (i) a (iv) (Componente 1). A GIZ garantirá a implementação de atividades usando uma combinação de pessoal técnico próprio baseado nos respectivos países parceiros, bem como consultores independentes. A GIZ se reportará ao Comitê Diretor do e-motion e ao Gerente do Programa da AFD.
- A KFW e a CAF, enquanto cofinanciadoras da assistência financeira. A KFW e a CAF actuarão como cofinanciadoras da assistência financeira. As modalidades de cofinanciamento serão definidas em função da característica de cada projeto (cofinanciamento paralelo ou conjunto em função do número de obras/contratos de fornecimento a financiar no âmbito do projeto). Em cada caso, um financiador principal será identificado para facilitar o relacionamento com o mutuário. A KFW co-financiará projectos executados por organismos públicos, enquanto a CAF co-financiará projectos executados por organismos públicos e privados.

A tabela a seguir resume as responsabilidades e papéis para essas instituições, as informações foram retiradas do Anexo 21 do FP.

Marco 1: Responsabilidade e papel das principais partes interessadas

Parte interessada	Responsabilidade	Principais papéis ⁷
a) AFD	entidade acreditada, entidade executora e cofinanciador da assistência financeira. Para a assistência técnica dedicada à preparação de Projetos e para as atividades do plano de ação de gênero relacionadas aos projetos de investimentos	<ul style="list-style-type: none"> • Desenvolver, co-financiar e supervisionar o Programa • Realizar o processo de avaliação e financiar projetos no âmbito do Programa • Realizar as devidas diligências e avaliações sobre cada proprietário do projeto de acordo com as políticas e requisitos do Grupo AFD • Preparar a documentação do empréstimo que especifica as condições financeiras e legais e os critérios de elegibilidade para os projetos financiados ao abrigo do programa • Suporte de design para proprietários de projetos através de assistência técnica • Monitorar a implementação do Programa com cada proprietário do Projeto • Assegurar atividades de acompanhamento e supervisão através de visitas de campo e triagem dos relatórios dos proprietários do projeto em várias etapas do ciclo do projeto • contratar empresas de consultoria para implementar o TA dedicado à preparação dos projetos e para apoiar as atividades do PMU • contratar consultores externos como parte da Unidade de Gestão do Programa
b) PROPARCO	Entidade executora e cofinanciadora da Assistência Financeira dirigida aos proprietários de projetos do setor privado	<ul style="list-style-type: none"> • Financiar projetos diretamente com o setor privado • Realizar as devidas diligências e avaliações sobre cada proprietário do projeto de acordo com os requisitos da Proparco

⁷ A adaptar de acordo com o contexto específico do projeto.

c) GIZ	Entidade executora das atividades de assistência técnica	<ul style="list-style-type: none"> • Administrar os fundos de assistência técnica da facilidade facilitadora • Executar atividades no mecanismo de habilitação • Alcançar os resultados atribuídos à facilidade facilitadora • Contribuir para a comunicação, apresentação de relatórios, monitorização e avaliação dos esforços relativos ao programa global de movimento eletrónico relativo à facilidade facilitadora
c) Fundo Verde para o Clima (GCF)	Co-financiamento	<ul style="list-style-type: none"> • Co-financiar o Programa • Receber relatórios técnicos e financeiros do Programa
d) KFW e CAF	Co-financiamento	<ul style="list-style-type: none"> • A KFW co-financiará projectos executados por organismos públicos, enquanto a CAF co-financiará projectos executados por organismos públicos e privados
e) Proprietários de projetos (público e privado)	Preparar e implementar projetos para cumprir os objetivos do Programa e os critérios de elegibilidade	<ul style="list-style-type: none"> • Apresentar as informações necessárias para a AFD/Proparco determinar, com o apoio da AT, a elegibilidade do projeto de acordo com os critérios de elegibilidade e as normas de A&S. • Avaliar o projeto relacionado ao clima com o apoio da AT • Assinar empréstimo e fazer pagamentos com fundos do projeto, manter atualizado o registro de indicadores e relatório para TA e AFD Group • Participar nas atividades de reforço das capacidades organizadas pela AT (quando pertinente) • Formalizar a devida diligência ambiental e social do Projeto e informar a AFD/Proparco sobre a implementação das medidas de A&S planeadas de acordo com os documentos do Projeto.
f) Consultores de AT de projetos	Prestar apoio às partes interessadas do Projeto	<ul style="list-style-type: none"> • Para se adaptar a cada situação • Apoiar o proprietário do projeto na preparação do projeto e sua implementação (pegada de carbono, preparação de documentos de aquisição, etc.) • Definir programas de treinamento para proprietários de projetos e outros atores locais quando necessário • Fazer parte da Unidade de Gestão de Projetos para auxiliar no conhecimento sobre e-mobilidade, ESG, comunicação, gênero etc.

De acordo com a Política de Gestão de Riscos Ambientais e Sociais para Operações financiadas pela AFD, quando a AFD é a líder ou coordenadora do financiamento, os procedimentos da AFD são usados para a devida diligência exigida pelo cofinanciador e implementada pelo cliente (proprietário do projeto). Todos os projetos precisam cumprir esses requisitos. Todos os projetos passam por avaliação ambiental e social, tanto para ajudar a AFD a decidir se o projeto deve ser financiado quanto, em caso afirmativo, a maneira como os riscos e impactos ambientais e sociais devem ser abordados em seu planejamento, implementação e operação. Além disso, todos os projetos são obrigados a cumprir a Política Ambiental e Social Revisada do GCF.⁸⁹

3.3 Contexto do país

⁸ AFD. 2017.

⁹ <https://www.afd.fr/en/ressources/environmental-and-social-risk-management-policy-afd-funded-operations>

O Programa foi concebido para garantir o alinhamento com as políticas e regulamentos nacionais nos países selecionados: Argentina, Brasil, Colômbia, Costa Rica, República Dominicana, México e Peru. Os países foram avaliados em termos de sua política climática e políticas e estratégias de transporte relevantes.

As Contribuições Nacionalmente Determinadas (NDCs) atualizadas desses países incluem medidas para reduzir as emissões dos transportes. A maioria dos países incluiu nos NDCs a mobilidade elétrica como uma medida de mitigação essencial para reduzir as emissões de transporte e formulou metas concretas de eletrificação por meio de regulamentos, políticas ou roteiros de veículos elétricos.

A seção a seguir é uma visão geral dos países, incluindo população, dados de veículos, principais políticas de EV e as políticas climáticas dos países envolvidos. Resumo por país são baseados nos diagnósticos realizados pela AFD. Uma análise geral entre os regulamentos nacionais e as normas AFD para E & S, incluindo aspectos de gênero, também está incluída.¹⁰

3.3.1 Argentina

A Argentina tem uma área de 2.737.000 km² e 45 milhões de habitantes. Em 2022, o PIB per capita era de 13.700 USD. A Argentina é, junto com o Brasil, México e Colômbia, um dos principais produtores de automóveis e autopeças da América Latina. As reservas de lítio representam uma oportunidade única para a transição para a mobilidade elétrica.

Políticas Climáticas e Energéticas

As emissões totais de GEE da Argentina são estimadas em 361 MtCO₂e em 2020 (excluindo LUCF¹¹), dos quais o setor de transportes 39 MtCO₂e. Em sua NDC (Contribuição Nacionalmente Determinada, 2015), a Argentina se compromete com uma meta absoluta de emissão líquida de 359 milhões de tCO₂e até 2030. A NDC atualizada de 10/2021 inclui que a mobilidade elétrica é uma medida fundamental de mitigação no setor de transportes. O transporte rodoviário, principalmente caminhões e automóveis, é responsável por mais de 90% das emissões de GEE no setor de transportes.

A Argentina lançou o desenvolvimento de sua Estratégia Nacional de Mobilidade Elétrica em maio de 2018 com o apoio da ONU Meio Ambiente. A Argentina está atualmente formulando legislação específica sobre veículos elétricos, estabelecendo as condições para a instalação ou operação de centros de carregamento e, ao mesmo tempo, explorando possíveis opções para o desenvolvimento local da indústria de mobilidade elétrica. Em maio de 2019, foi realizado um teste piloto para avaliar a viabilidade da implementação de ônibus elétricos na Cidade Autônoma de Buenos Aires e, no mesmo ano, o governo da província de Mendoza comprou 18 ônibus elétricos.

¹⁰ Veja Relatórios 4: Resumo E-motion Argentina, Brasil, Colômbia, Costa Rica, República Dominicana, México e Peru.

¹¹ Dados de Climatewatch; em 2020, a COVID-19 resultou em grandes reduções de GEE do setor de transporte de mais de 20% em comparação com o pré-COVID, enquanto as emissões totais de GEE caíram apenas 4%.

Em 2019, 25% da eletricidade foi produzida com fontes renováveis. Na NDC, o país se compromete a aumentar a participação de energias renováveis não convencionais até 2030. O fator de grade de carbono é 0,288kgCO₂/ kWh (IFI versão 3.2., 2022).

Setor de Transportes

A Argentina tem uma frota de veículos de quase 19 milhões de unidades em 2019. As emissões de GEE do transporte rodoviário da Argentina em 2019 são estimadas em 55 milhões de tCO₂e . Os veículos comerciais, incluindo táxis, ônibus e LCVs, são responsáveis por cerca de um quarto das emissões de GEE e 30% dos poluentes (PM_{2,5} e NO_x). Espera-se que as emissões de GEE do setor de transporte cresçam em um cenário de BAU em cerca de 10%, atingindo 61 milhões de tCO₂ até 2030.

3.3.2 Brasil

O Brasil tem uma área de 8.512.000 km² e 215 milhões de habitantes. Em 2022, o PIB per capita era de 8.900 USD. A indústria automotiva brasileira está entre as dez mais importantes do mundo.

Setor de Transportes

Em 2020 cerca de 98 milhões de veículos estavam em operação no Brasil. Os custos de emissão do transporte rodoviário estão perto de 18 bilhões de dólares para 2019, cerca de 20% dos custos são devidos a poluentes locais. As emissões de GEE do transporte rodoviário do Brasil em 2019 são estimadas em 290 milhões de tCO₂e. Os veículos comerciais, incluindo táxis, ônibus e LCVs, são responsáveis por¹² cerca de 40% das emissões de GEE e 60-80% dos poluentes (PM_{2,5} e NO_x). Espera-se que as emissões de GEE do setor de transportes cresçam 16% em um cenário de BAU, atingindo 336 milhões de tCO₂ até 2030.

Políticas Climáticas e Energéticas

As emissões totais de GEE do Brasil em 2020 foram de 1,06 GtCO₂e¹³ (excluindo :LUCF) e de transporte 190 MtCO₂e. Em sua NDC atualizada de 11/2023, o Brasil se compromete a reduzir as emissões de GEE em 53% até 2030 em relação ao ano de 2005, com o objetivo de alcançar a neutralidade climática até 2050. A NDC indica que o setor de transportes deve promover medidas de eficiência, melhorar a infraestrutura de transporte público urbano e os biocombustíveis para atingir as metas de mitigação. O Brasil já estabeleceu vários incentivos fiscais para a importação e compra de VEs. Há 21 projetos pendentes na Câmara dos Deputados sobre mobilidade elétrica que buscam maiores incentivos para veículos elétricos.

A produção de eletricidade vem de 82% de fontes renováveis e 18% de combustíveis fósseis (2019). O fator de grade de carbono é de 0,150 kgCO₂/kWh (IFI versão 3.2, 2022).

3.3.3 Colômbia

¹²Abordagem tanque-roda; levando em conta os biocombustíveis e assumindo que os biocombustíveis não têm emissões a montante, as emissões de GEE do setor de transportes são de 253 Mt CO₂e; Usando uma abordagem de poço-a-roda, incluindo emissões de carbono negro são 361 Mt CO₂e.

¹³ Dados de climatewatch; em 2020, a COVID-19 resultou em reduções de GEE do setor de transporte de 5% em comparação com o pré-COVID, enquanto as emissões totais de GEE caíram apenas 1%.

A Colômbia tem uma área de 1.141.748 km² e 52 milhões de habitantes. Em 2022, o PIB per capita era de 6.600 USD. A Colômbia tem uma indústria automotiva dedicada principalmente à montagem de veículos, produção de autopeças e montagem de motocicletas. 76% dos municípios com monitoramento da qualidade do ar na Colômbia registram níveis de PM₁₀ que superam a norma anual de 50 µgm. Os inventários de emissões das grandes cidades mostram que cerca de 80% das emissões de partículas se devem ao transporte e 20% à indústria. Dependendo da metodologia escolhida, o custo da poluição do ar é estimado em 0,2 a 1,5% do PIB da Colômbia.

Setor de Transportes

Em 2018, cerca de 14 milhões de veículos foram oficialmente listados nas estatísticas do Ministério dos Transportes - no entanto, com base em uma análise do seguro de veículos e registros anuais, o número real de veículos em operação é estimado em cerca de 8,5 milhões de unidades. As emissões de GEE do transporte rodoviário¹⁴ da Colômbia em 2018 são estimadas em 33 milhões de tCO₂e. Cerca de 50% deles vêm de veículos comerciais, incluindo táxis, ônibus e LCVs. Espera-se que as emissões de GEE do setor de transporte cresçam em um cenário de BAU em cerca de 40%, atingindo 46 milhões de tCO₂e até 2030. Com esse crescimento, a meta do NDC será difícil de alcançar.

Políticas Climáticas e Energéticas

As emissões de GEE da Colômbia para 2020 são estimadas em 187 MtCO₂e (excluindo o LUCF), dos quais 28 MtCO₂e do setor transporte¹⁵. A Atualização NDC da Colômbia estima que, de acordo com o cenário de referência para 2030, as emissões chegariam a 346 MtCO₂eq. Dentro dos objetivos de mitigação, a Colômbia se compromete a emitir um máximo de 169 MtCO₂e em 2030 (equivalente a uma redução de 51% das emissões). A NDC contempla para o setor de transporte, entre outros, alcançar 600 mil táxis elétricos, ônibus, veículos comerciais leves, incluindo caminhões pequenos e veículos oficiais. A Lei de Mobilidade Elétrica conseguiu prever medidas em serviços de transporte público como o cumprimento de uma cota mínima de 30% de EVs em novas aquisições ou contratos, levando em consideração a oferta comercial na Colômbia. De acordo com a mesma lei, as metas para a incorporação de VEs na aquisição da frota de sistemas de transporte de massa zero emissão devem seguir o esquema de proporções mínimas de 10% em 2025, 20% em 2027, 40% em 2029, 60% em 2031, 80% em 2033 e 100% em 2035 (Congresso da Colômbia, 2019). Como complemento à Lei, o Governo Nacional desenvolveu a Estratégia Nacional de Mobilidade Elétrica (ENME), que visa promover a eletrificação do setor de transportes. Além do exposto, o Plano Nacional de Energia (PEN) 2020-2050 apresenta projeções para a incorporação de VEs, no cenário de atendimento aos compromissos de redução de GEE (20% até 2030) (UPME, 2019). As projeções para 2030 incluem 630.000 motocicletas elétricas, 370.000 veículos leves elétricos, 40.000 e-taxis e 20.000 veículos elétricos de carga urbana..

Bogotá comprou, até o final de 2020, quase 1.500 ônibus elétricos, enquanto Cali e Medellín têm frotas de pilotos de e-buses. No entanto, todos os e-buses comprados são unidades de 9-12m e não estão operando em pistas somente de ônibus. Pilotos iniciais de e-taxis também foram implantados com sucesso misto.

¹⁴Abordagem tanque-roda; abordagem poço-a-roda, incluindo Black Carbon: 43 MtCO₂e

¹⁵ Dados de climatewatch; em 2020, a COVID-19 resultou em reduções de GEE do setor de transporte de 14% em comparação com o pré-COVID, enquanto as emissões totais de GEE permaneceram estáveis.

Em 2020, a participação das energias renováveis no total de eletricidade gerada foi ligeiramente superior a 70%. A Colômbia ainda tem uma considerável capacidade de energia renovável não explorada em termos de energia hidrelétrica, solar e eólica. O fator de grade de carbono da Colômbia é de 0,208 kgCO₂/kWh (IFI Versão 3.2., 2022).

3.3.4 Costa Rica

A Costa Rica tem uma área de 51.100 km² e 5 milhões de habitantes. Em 2022, o PIB per capita era de 13.300 USD. A área metropolitana de San José concentra metade da população. A Costa Rica não tem indústria de fabricação de veículos ou montagem.

Setor de Transportes

A frota de veículos da Costa Rica cresceu em média 6% ao ano entre 1980 e 2019, enquanto a população cresceu apenas 2%. Em 2019, mais de 1,5 milhão de veículos estavam em operação no país. Os custos de emissão de transporte rodoviário estão próximos a 500 MUSD para 2019, com cerca de 30% dos custos devido a poluentes locais. As emissões de GEE do transporte rodoviário da Costa Rica em 2019 são estimadas em 6,4 milhões de tCO₂e. Os veículos comerciais, incluindo táxis, ônibus e LCVs, são responsáveis por cerca de 1/3 das emissões de GEE e 50% dos poluentes (PM_{2,5} e NO_x)¹⁶. Emissões de gases com efeito de estufa provenientes do sector dos transportes

Políticas Climáticas e Energéticas

A Costa Rica tem uma longa tradição em estar na vanguarda do combate às mudanças climáticas. Em sua NDC, a Costa Rica reafirmou sua aspiração de se tornar uma economia neutra em carbono e visa uma economia descarbonizada com emissões líquidas zero em 2050. As emissões totais de GEE do país são estimadas em 10,9 milhões de tCO₂e em 2019, sendo o transporte terrestre responsável por mais de 50% das emissões totais de GEE. As emissões em um cenário de BAU devem aumentar em 45% até 2050. A NDC atualizada da Costa Rica inclui como metas emissões líquidas de 9,1 MtCO₂e até 2030. Tornar o setor de transporte mais ecológico é fundamental para atingir essa meta. A mobilidade elétrica é considerada essencial e uma prioridade nacional.

A NDC atualizada tem metas concretas de mobilidade eletrônica 2030 para transporte público, carros de passageiros e frotas (8% do estoque de veículos). Para outras áreas de veículos, p. ex., motocicletas, devem ser desenvolvidos objetivos e medidas para migrar para veículos elétricos. A Costa Rica também desenvolveu um plano nacional para o transporte elétrico que inclui medidas concretas para a eletrificação de veículos e aprovou em 2018 a lei sobre incentivos e promoção do transporte elétrico, que inclui metas para a penetração de veículos elétricos, a criação de uma infraestrutura pública de tarifação, bem como de incentivos fiscais importantes para os veículos elétricos privados. A Costa Rica estabeleceu tarifas especiais de eletricidade para e-buses e para carregadores públicos.

A eletricidade é produzida nacionalmente com 99% de energias renováveis, enquanto 100% dos combustíveis fósseis precisam ser importados. As projeções estimam que a quota de energias renováveis permanecerá constante a este nível também no futuro, com um aumento anual da

¹⁶Abordagem tanque-a-roda; abordagem poço-a-roda incluindo Black Carbon: 8,4 MtCO₂e

produção de 2%. A geração de eletricidade é suficiente para cobrir 100% da demanda nacional durante todo o ano. O fator de grade de carbono ^{projetado} para 2030 é de 0,039 kgCO₂/kWh (IFI Versão 3.2., 2022).

3.3.5 República Dominicana

A República Dominicana tem uma área de 48.442 km² e 11 milhões de habitantes. Em 2022, o PIB per capita era de 10.200 USD.

Setor de Transportes

Em 2018, cerca de 4 milhões de veículos estavam operando no país. As emissões de GEE no transporte rodoviário em 2018 são estimadas em 7 milhões de tCO₂e. Os veículos comerciais, incluindo táxis, ônibus e VLCs são responsáveis por cerca de 30% das emissões. As emissões de GEE do setor de transporte rodoviário devem crescer em um cenário de BAU em mais de 70%, atingindo 12 milhões de tCO₂ até 2030.¹⁷

Políticas Climáticas e Energéticas

As emissões de GEE estimadas da República Dominicana em 2020 foram de 37 milhões de tCO₂e (excluindo LUCF), dos quais 7,218 milhões de tCO₂e do setor de transportes.. A NDC atualizada tem como meta uma redução de 27% nas emissões de GEE em relação a um cenário de BAU até 2030. Em termos de mobilidade elétrica, o NDC-RD propõe a (i) Eletrificação da frota de ônibus a diesel; (ii) Renovação de veículos de transporte público, como táxis e "Conchos" com veículos elétricos e híbridos; e (iii) Introdução de ônibus elétricos para o serviço de transporte escolar.

Foram desenvolvidos planos específicos sobre mobilidade urbana sustentável, como o Plano Estratégico para a Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Santo Domingo e o Plano Estratégico Nacional para a Mobilidade Elétrica na República Dominicana, ambos desenvolvidos pelo Instituto Nacional de Trânsito e Transporte Terrestre em colaboração com outros ministérios e entidades internacionais. O Plano Estratégico Nacional de Mobilidade Elétrica visa todos os modos de transporte rodoviário e tem como meta que 30% dos veículos oficiais e ônibus públicos sejam elétricos até 2030, enquanto a meta para o setor privado é de 10%. 14.000 encargos públicos estarão operacionais até 2030. Até 2050, os respectivos objetivos são 100% EVs para veículos oficiais e ônibus públicos e 70% de todos os veículos particulares devem ser elétricos. Para o setor de frete, a meta para 2050 é que 50% de todas as unidades sejam elétricas.

Em 2020, a participação das energias renováveis no total de eletricidade gerada foi de cerca de 15%. O fator de grade de carbono da República Dominicana é de 0,426 kgCO₂/kWh (IFI Versão 3.2., 2022).

3.3.6 México

¹⁷Abordagem tanque-roda; abordagem poço-a-roda, incluindo Black Carbon: 9 MtCO₂e

¹⁸ Dados de climatewatch; em 2020, a COVID-19 resultou em reduções de GEE do setor de transportes de 9% em comparação com o pré-COVID, enquanto as emissões totais de GEE caíram 7%.

O México tem uma área de 5.144.295 km² e 128 milhões de habitantes. Em 2022, o PIB per capita era de 11.500 USD. A indústria automotiva tem uma participação de 3% do PIB nacional gerando 1,8% do emprego total no país. Embora nenhum ônibus elétrico seja atualmente produzido no México, vários fabricantes declararam suas intenções de produzir tais unidades nos próximos anos no país. O Instituto Mexicano de Competitividade gerou em 2013 um estudo que avaliou, em 34 cidades mexicanas, os custos associados aos danos à saúde causados pela poluição do ar, como mortes prematuras, hospitalizações, consultas e perdas de produtividade com base nas concentrações de PM10. A nível nacional, o custo da poluição do ar foi estimado em 323 MUSD em 2010.

Setor de Transportes

Em 2019, mais de 50 milhões de veículos estavam em operação no país. As emissões de GEE do transporte rodoviário do México são estimadas em 141 milhões de tCO₂e para 2019. Veículos comerciais, incluindo táxis, ônibus e LCVs são responsáveis por cerca de 30-40% das emissões. As emissões de GEE do setor de transportes devem crescer em um cenário de BAU em cerca de 40%, atingindo 195 milhões de tCO₂ até 2030¹⁹.

Políticas Climáticas e Energéticas

As emissões de GEE do México para 2020 são estimadas em 592 MtCO₂e (excluindo 20 LUCF), com o setor de transportes contribuindo com 109 MtCO₂e. O cenário de referência para 2030 prevê emissões de GEE de 973 MtCO₂e, dos quais 266 MtCO₂e provenientes do setor dos transportes. O Governo do México se comprometeu em sua NDC a reduzir suas emissões em 22% até 2030. Para o setor dos transportes, a meta é de 18%, atingindo 218 MtCO₂ até 2030. A Estratégia para as Alterações Climáticas até 2050, publicada em 2016, estabeleceu que, no prazo de 10 anos, a utilização de veículos elétricos nos transportes públicos é comum e, no prazo de 40 anos, em todos os tipos de transporte.

O México²¹ publicou a *Visão da Estratégia Nacional de Mobilidade Elétrica 2030*, que estabelece a meta de ter 10 áreas urbanas com mobilidade elétrica em seu transporte público até 2030, bem como uma participação de 5% nas vendas totais de novos veículos elétricos ou híbridos até 2030, 50% até 2040 e 100% até 2050. Além dos instrumentos nacionais, os estados federais incorporaram em seus programas estratégias para incorporar a mobilidade elétrica. Como exemplo, o Programa de Gestão para Melhorar a Qualidade do Ar no Estado do México 2018-2030 propõe priorizar a implementação de transporte elétrico e sistemas públicos em vez daqueles que usam combustíveis fósseis, para fornecer a infraestrutura necessária para veículos elétricos, e implementar um programa de táxi elétrico, entre outros. A Cidade do México publicou a *Estratégia de Eletromobilidade da Cidade do México 2018 - 2030*, na qual se propõe promover o transporte público elétrico com incentivos e apoio para operadores públicos e privados, com o objetivo de que 20% da frota seja elétrica em 2030 e 80% dos táxis sejam híbridos ou elétricos no mesmo ano. Metrobus na capital tem uma frota inicial de ônibus elétricos de 18m que está usando em uma de suas rotas BRT e tem a intenção de expandir a frota, mas eventualmente escolher uma tecnologia de carregamento diferente.

¹⁹Abordagem tanque-roda; abordagem poço-a-roda, incluindo Black Carbon: 172 MtCO₂e

²⁰ Dados de climatewatch; em 2020, a COVID-19 resultou em reduções de GEE do setor de transporte de quase 30% em comparação com o pré-COVID, enquanto as emissões totais de GEE caíram apenas 10%.

²¹ A versão final desta estratégia não é publicada, esses objetivos foram lançados como um preliminar. O documento está atualmente sob revisão legal e deve ser publicado em breve. (IFI Versão 3.2., 2022)

Em 2019, a participação de renováveis no total de eletricidade gerada foi de 17%. O fator de rede de carbono do México é de 0,359 kgCO₂/kWh (IFI Versão 3.2., 2022).

3.3.7 Peru

O Peru tem uma área de 1.285.215 km² e 34 milhões de habitantes. Lima, Arequipa e Callao são as únicas cidades com mais de 1 milhão de habitantes. Em 2022, o PIB per capita era de 7.100 USD. As medições de PM₁₀ em Lima mostram que o valor máximo de 50 µg/m³ é ultrapassado na maioria das estações na maioria dos meses. O mesmo vale para PM_{2.5}.

Setor de Transportes

Em 2019, cerca de 6,7 milhões de veículos estavam operando no Peru. As emissões de GEE do transporte rodoviário do Peru em 2018 são estimadas²² em 28 milhões de tCO₂e. Os veículos comerciais, incluindo táxis, ônibus e LCVs, são responsáveis por cerca de 60% das emissões. Espera-se que as emissões de GEE do setor de transporte cresçam em um cenário de BAU em cerca de 32%, atingindo 38 milhões de tCO₂ até 2030.

Políticas Climáticas e Energéticas

As emissões de GEE do Peru são estimadas em²³ 90 MtCO₂e para 2020 (excluindo o LUCF) dos quais o setor de transportes 20,5 MtCO₂.. O Estado peruano comprometeu-se em dezembro de 2020 a não exceder 208,8 MtCO₂ em 2030 (meta incondicional). Além disso, o governo peruano considera que as emissões de GEE podem atingir um nível máximo de 179,0 MtCO₂, dependendo da disponibilidade de financiamento externo internacional e da existência de condições favoráveis (meta condicional). Somando-se as duas metas, incondicional e condicional, um compromisso de redução total de 40% seria alcançado. Isso limitará as emissões de GEE a um máximo de 209 milhões de toneladas em 2030, e em caso de apoio internacional, o limite é fixado em 179 milhões de toneladas (NDC, 2020). O documento técnico de base para determinar a meta do NDC propõe a entrada de cerca de 7.000 ônibus elétricos e 170.000 veículos leves elétricos até 2030 (medida ECM30) (Peru Ministerio de Ambiente, 2018). As iniciativas serão limitadas para projetos de investimento em áreas sem acesso a gasodutos (desde que os VEs não sejam competitivos com veículos GNC), com exceção das atividades de AT que também são realizadas em nível nacional. O Plano de Competitividade e Produtividade 2019-2030 que inclui (i) um pacote regulatório para a promoção de veículos elétricos e sua infraestrutura de fornecimento até o final de 2019 (ii) padrões técnicos para estações de recarga até meados de 2025.

Em 2019, a participação das energias renováveis no total de eletricidade gerada foi de 60%. Com base no Ministério de Energia e Minas, o Peru tem um grande potencial de energia renovável ainda não explorado para energia eólica (> 22.000 MW exploráveis), geotérmica (potencial de 3.000 MW) e solar fotovoltaica. O fator de grade de carbono do Peru é de 0,252 kgCO₂/kWh (IFI Versão 3.2., 2022).

²²Abordagem tanque-roda; abordagem poço-a-roda, incluindo Black Carbon: 38 MtCO₂e

²³ Dados de climatewatch; em 2020, a COVID-19 resultou em reduções de GEE do setor de transporte de 22% em comparação com o pré-COVID, enquanto as emissões totais de GEE caíram apenas 10%.

No²⁴ âmbito deste programa²⁵, os projetos elegíveis devem apresentar riscos ambientais e sociais baixos (categoria C) ou moderados (categoria B) (ver secção 2.4). De acordo com a Política de Gestão de Riscos Ambientais e Sociais da AFD, projetos com Risco Ambiental e Social Moderado (B) e Baixo (C) devem ser avaliados e implementados em conformidade com as regulamentações nacionais e locais. Neste sentido, uma análise geral entre as regulamentações nacionais e as normas ambientais e sociais da AFD, incluindo aspectos de gênero, foi realizado tendo em conta os potenciais impactos adversos identificados que podem ocorrer como resultado da implementação de projetos no âmbito deste Programa (ver Anexo F). Esta análise mostra que não foram identificadas lacunas relevantes para os oito países. Esses países possuem legislação nacional para identificar e mitigar potenciais riscos e impactos ambientais e sociais dentro do Programa, e cobrem as diretrizes estabelecidas nas normas ambientais e sociais do Banco Mundial (SEE) ESS1 Avaliação e Gestão de Riscos e Impactos Ambientais e Sociais, ESS2 Trabalho e Condições de Trabalho, ESS3 Recursos de Eficiência e Prevenção e Gestão da Poluição, ESS4 Saúde e Segurança Comunitária, e ESS10 Stakeholder Engagement e Divulgação de Informações. Para os padrões restantes são excluídos porque eles não se aplicam ao Programa, (ver Anexo H). É importante mencionar que para cada projeto sob este Programa deve cumprir com os regulamentos nacionais e locais aplicáveis.

3.4 Projetos elegíveis

Todos os investimentos inseridos na Lista de Exclusão da AFD serão excluídos do Programa (Anexo A).

Os projetos elegíveis para o Programa deverão ser das categorias de risco B a C. Serão excluídos a categoria de alto risco A e a categoria de risco substancial B+.

Na categorização de risco do GCF, apenas os projetos elegíveis para o Programa são das categorias B a C. A categoria A será excluída.

Todos os investimentos devem estar em conformidade com a Política Ambiental e Social Revisada do GCF, a Política de Gestão de Riscos Ambientais e Sociais da AFD e seguir os princípios, termos e condições acordados pela AFD e pelos cofinanciadores, incluindo critérios de elegibilidade do projeto, Governança, disposições de execução, sistemas de gestão ambiental e social, consideração do gênero, acompanhamento, avaliação e verificação.

O Programa auxilia na identificação de projetos relacionados à mudança climática e na maximização de seus benefícios de mitigação de GEE, e contribui para a viabilidade financeira dos projetos através da introdução de financiamento catalítico. O Programa aplica a todos os projetos uma metodologia padrão de contabilidade de GEE para determinar os benefícios de GEE que vão além da linha de base.

²⁴ Normas do Grupo Banco Mundial, <https://www.worldbank.org/en/projects-operations/environmental-and-social-framework>

²⁵ ESS5: Aquisição de terras, restrições ao uso da terra e reassentamento involuntário; ESS6: Conservação da biodiversidade e gestão sustentável dos recursos naturais vivos; ESS7: Povos Indígenas/Comunidades Locais Historicamente Carentes da África Subsaariana, e ESS8: Património Cultural.

Os projectos elegíveis devem preencher os seguintes critérios mínimos:

1. Todos os projectos de investimento financiados ao abrigo das componentes 2 ou 3 devem reduzir as emissões de gases com efeito de estufa em relação à base de referência e ter um impacto positivo no desenvolvimento sustentável. A abordagem a utilizar é determinada no anexo 22-A e baseia-se principalmente nas metodologias da CQNUAC registadas ao abrigo do Mecanismo de Desenvolvimento Limpo (MDL);²⁶
2. Todos os projectos de investimento financiados ao abrigo da componente 2 devem estar ligados a políticas de procura de transportes que incentivem a transição para os transportes públicos;
3. Todos os projectos de investimento financiados ao abrigo das componentes 2 ou 3 devem demonstrar um potencial transformador e aumentar o número de passageiros;
4. Todos os projectos de investimento financiados ao abrigo das componentes 2 ou 3 devem respeitar uma taxa de rentabilidade interna económica mínima de 12%;
5. Todos os projetos de investimento financiados ao abrigo das componentes 2 ou 3 milhões de EUR respeitam as leis e regulamentos nacionais e locais pertinentes e são propriedade do país;
6. Os investimentos em e-buses financiados pela Componente 3 são realizados em cidades que planejam modernizar e atualizar seu sistema de transporte público, incluindo iniciativas para promover a NMT e a micro-mobilidade elétrica.
7. Todos os projetos de investimento financiados ao abrigo das componentes 2 ou 3 devem ter um plano de ação em função do género, tendo em conta as orientações definidas no anexo 8;²⁷
8. Todos os projectos de investimento financiados ao abrigo das componentes 2 ou 3 devem procurar gerar emprego e desenvolvimento económico local;
9. Somente veículos elétricos a bateria são elegíveis no âmbito do Componente 3. Os tróleys híbridos (tróleys com bateria) também podem ser financiados se provarem ser uma opção mais económica do que o uso de bateriaônibus elétricos considerando também custos de substituição e manutenção de infraestrutura.
10. Nenhum projecto com menos de 30 VE é financiado no âmbito da componente 3.
11. O foco está no financiamento da implantação do e-bus em cidades intermediárias sob a Componente 3. 50% dos recursos do GCF FA devem ser investidos em cidades intermediárias. Cidades que não são elegíveis sob este critério são: Colômbia: Bogotá, Barranquilla, Bucaramanga, Cali, Cartagena, Medellin, Pereira; Brasil: Belo Horizonte, Brasília, Curitiba, Fortaleza, Manaus, Recife, Rio de Janeiro, Salvador, São Paulo; Peru: Lima; México: Cidade do México.
12. Todos os projetos de investimento financiados ao abrigo das componentes 2 ou 3 têm um nível de cofinanciamento (fundos não GCF) mínimo de 40%. Taxa mínima de cofinanciamento de 60% sobre o total do Programa (todas as componentes).
13. No mínimo 4 países (indicativo Brasil, Colômbia, México e Peru) serão realizados no mínimo 1 projeto de investimento com e-buses no Componente 3 e no mínimo 2 países

²⁶ Anexo 22 bis Proposta de financiamento.

²⁷ Anexo 8 da proposta de financiamento.

(indicativo Brasil e Colômbia) investimentos na modernização da infraestrutura PT e/ou NMT no Componente 2.

14. Não são concedidas subvenções de investimento para investimentos em e-bus no âmbito da componente 3.
15. O objetivo de financiar um projeto de investimento e-bus será realizado pelo setor privado ou como PPP (indicativo no México) no Componente 3.

Os projetos de investimento serão determinados com base no "primeiro a chegar, primeiro a ser atendido", dependendo do seu nível de maturidade no momento da disponibilidade das receitas do GCF. Não mais de 35% dos fundos do GCF devem ser investidos em um país específico. O Programa financiará atividades nos países dependendo das cartas de não objeção recebidas.

4 Normas Ambientais e Sociais

Todos os projetos devem estar em conformidade com as Normas Ambientais e Sociais da AFD, que estão totalmente alinhadas com a Política Ambiental e Social Revisada do GCF. O GCF adotou provisoriamente os Padrões de Desempenho IFC da Corporação Financeira Internacional (IFC). Os Padrões de Desempenho IFC são compostos por 8 padrões que cobrem as principais considerações ambientais e sociais que devem ser salvaguardadas ao projetar e implementar um projeto ou programa.²⁸

Para analisar a aplicabilidade das PSs do IFC para o Programa AFD-GCF, consulte o Anexo H. O Programa financia um risco baixo a moderado, financiando apenas projetos de risco das categorias C e B. Os projetos de alto risco da "categoria A" serão excluídos. No que diz respeito à aplicabilidade das PSP IFC para este Programa, os seguintes pontos são um resumo que aborda as diferentes PSP IFC:

- Avaliação e gestão de riscos e impactos sociais ambientais (PS1): esta norma é aplicável ao programa. A Norma de Desempenho 1 visa identificar riscos ambientais e sociais e definir medidas de mitigação apropriadas para projetos para evitar tais riscos e impactos. O foco particular é colocado no envolvimento das partes interessadas, incluindo a divulgação de informações, participação de partes interessadas relevantes e mecanismos de reclamação.
- Trabalho e condições de trabalho (PS 2): os projetos apoiados pelo Programa têm que garantir condições de trabalho adequadas do proprietário do projeto.
- A eficiência dos recursos, a prevenção e a redução da poluição (PS3) são abordadas através de uma avaliação dos riscos ambientais e sociais (PS1) a realizar em projetos para identificar os possíveis impactos negativos de todos os tipos de poluição nas comunidades e no ambiente, incluam o uso de recursos naturais como o consumo de água. Dito isto, espera-se que os impactos ambientais não sejam significativos no âmbito do Programa. A construção em pequena escala pode ser necessária para estações de carregamento, conexão

²⁸ Páginas 16 e 36: <https://www.greenclimate.fund/sites/default/files/document/gcf-b07-11.pdf>

de rede e/ ou atualizações de depósito de ônibus necessárias. Menor impacto a curto prazo dos recursos naturais devido às atividades de construção.

- Saúde, segurança e proteção da comunidade (PS4) através de uma avaliação de risco ambiental e social a ser conduzida em projetos, levando em consideração os aspectos de saúde, segurança e segurança da comunidade nos proprietários de projetos.
- Aquisição de terras e assentamento involuntário (PS5): Nenhuma aplicabilidade é considerada em relação à aquisição de terras e assentamento involuntário, pois a aquisição de terras e o assentamento involuntário são inesperados no âmbito do Programa. O Programa excluirá projetos que envolvam aquisição de terras e reassentamento involuntário.
- A conservação da biodiversidade e a gestão sustentável dos recursos naturais vivos (PS6) não são aplicáveis, uma vez que os projetos elegíveis no âmbito do Programa não deverão afetar quaisquer habitats modificados, naturais e críticos ou áreas legalmente protegidas e reconhecidas internacionalmente. O Programa excluirá projetos que envolvam qualquer modificação em habitats naturais e críticos ou áreas legalmente protegidas e reconhecidas internacionalmente.
- O Padrão dos Povos Indígenas (PS7) e o Padrão dos Patrimônios Culturais (PS8) não são aplicáveis, pois os projetos elegíveis no âmbito do Programa não devem afetar nenhuma das questões. O Programa excluirá projetos que afetam componentes relacionados a ambos os padrões.
- Todos os projetos cumprirão os requisitos estabelecidos no GCF em relação à Exploração Sexual, Abuso Sexual e Assédio Sexual.²⁹

Para estes projetos A e B+, a AFD aplica os Padrões do Grupo do Banco Mundial, incluindo o Marco Ambiental e Social do Banco Mundial e os Padrões de Desempenho (PS) da Corporação Financeira Internacional (IFC). Para projetos com Moderado (B) e Baixo (C) risco ambiental e social devem ser avaliados e implementados em conformidade com os regulamentos nacionais e locais e IFC PS. Todos os proprietários de projetos também são obrigados a cumprir as obrigações relevantes das Diretrizes Ambientais, de Saúde e Segurança (EHSG) do Grupo Banco Mundial.
303132

A tabela a seguir indica a equivalência entre AFD e GCF quanto à categorização do risco ambiental e social em todo o MGAS.

Tabela 1 Categorização dos riscos ambientais e sociais AFD e GCF

²⁹<https://www.greenclimate.fund/document/revised-environmental-and-social-policy>

³⁰ Os projectos da categoria A serão excluídos na fase de selecção.

³¹ Aplicam-se todas as normas IFC PS, excepto os números 5, 6, 7 e 8. Para mais pormenores, ver anexo J

³² https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/topics_ext_content/ifc_extel_corporate_site/sustainability-at-ifc/publications/publications_policy_policy_e-hs-general

Categoria de Risco - AFD ³³	Categoria de Risco - GCF
<p><u>Categoria alta:</u> É necessária uma avaliação ambiental e social. É necessário um Plano de Compromisso Ambiental e Social. Plano de Gestão Ambiental e Social. É necessário um plano de ação de reassentamento (se aplicável)³⁴.</p> <p><u>Categoria substancial (B+):</u> É necessária uma avaliação ambiental e social. É necessário um Plano de Compromisso Ambiental e Social. Plano de Gestão Ambiental e Social. É necessário um plano de ação de reassentamento (se aplicável)³⁵.</p> <p>Nota: Projetos na categoria alta (A) ou na categoria substancial (B+) serão excluídos do Programa.</p>	<p><u>Categoria A.</u> Atividades com potenciais riscos e impactos ambientais e/ou sociais adversos significativos que, individual ou cumulativamente, sejam diversos, irreversíveis ou sem precedentes. Exemplos de características das atividades da categoria A incluem: ter grande escala geográfica; envolver infra-estruturas de grande escala; estar localizado em ecossistemas valiosos e habitats críticos; acarretar impactos adversos nos direitos, recursos e terras dos povos indígenas; e implicando uma reinstalação significativa das populações afectadas.</p> <p>Para as atividades da Categoria A que se prevê que tenham impacto ambiental e social significativo, incluindo riscos e impactos transfronteiriços e riscos e impactos SEAH, uma Avaliação de Impacto Ambiental e Social (AIAS) completa e abrangente e um Plano de Gestão Ambiental e Social (PGAS) será necessário.</p> <p>Nota: Os projetos da categoria A serão excluídos do Programa.</p>
<p><u>Categoria moderada (B):</u> É necessária uma avaliação ambiental e social (formulário simplificado, anexo C, anexo D e anexo E). É necessário um Plano de Compromisso Ambiental e Social.</p>	<p><u>Categoria B.</u> Atividades com potenciais riscos e impactos ambientais e/ou sociais adversos limitados que, individual ou cumulativamente, são poucas, geralmente específicas do local, amplamente reversíveis e prontamente abordadas por meio de medidas de mitigação.</p> <p>Para as atividades da categoria B com impactos limitados, será necessário um AIAS (anexo C) e um PGAS (anexo D) adequados, com um enfoque mais limitado, conforme adequado, que descrevam os impactos potenciais, bem como medidas adequadas de mitigação, monitorização e comunicação de informações.</p>
<p><u>Categoria baixa (C):</u> Nenhuma avaliação ambiental e social é necessária.</p>	<p><u>Categoria C.</u> Atividades com riscos e/ou impactos ambientais e/ou sociais mínimos ou inexistentes. As atividades da categoria C são tipicamente aquelas que não têm elementos físicos ou pegadas definidas. No entanto, em certos contextos, as atividades que têm elementos físicos ou uma pegada também podem ser consideradas de baixo risco, especialmente quando as atividades são de pequena escala, realizadas dentro de um ambiente já construído, Não envolvam deslocamentos físicos e econômicos de pessoas ou tenham impactos mínimos ou não adversos sobre os povos indígenas.</p> <p>Para a categoria C. As atividades não devem ter impactos ambientais e sociais significativos esperados e, portanto, podem não exigir avaliações, embora uma pré-avaliação ou triagem deva confirmar que as atividades estão realmente na categoria.</p>

³³ A classificação leva em conta a natureza e a escala da operação, a localização e sensibilidade da área afetada, a gravidade dos potenciais riscos e impactos ambientais e sociais, bem como a capacidade do proprietário do projeto para gerenciá-los.

³⁴ Como mencionado, a aquisição de terras e/ou assentamento involuntário são inesperados no âmbito do Programa. O Programa excluirá projetos que envolvam aquisição de terras e/ou reassentamento involuntário.

³⁵ Idem.

A AFD visa promover o desenvolvimento sustentável e equitativo em todas as operações financiadas, assegurando (combater a pobreza e assegurar a satisfação das necessidades humanas, reforçar a solidariedade entre seres humanos e entre territórios, preservar a biodiversidade, preservar habitats e recursos naturais, combater as alterações climáticas). que essas operações contribuam efetivamente para o objetivo do desenvolvimento sustentável

Todas as operações financiadas pela AFD são obrigadas a cumprir os regulamentos nacionais do país onde a operação é implementada, incluindo considerações sobre questões ambientais e sociais. A AFD adotou os padrões ambientais e sociais do Banco Mundial para projetos com alto ou substancial impacto ambiental e social.³⁶

De acordo com a Política GRAS da AFD, os projetos com Categoria B a C, ESS do WB não se aplicam. Para esses casos, os projetos devem ser avaliados e implementados em conformidade com as regulamentações ambientais e sociais vigentes no país onde o projeto ocorre. No entanto, para este Programa, os projetos precisam estar em conformidade com os padrões do GCF. Além disso, os projetos da Categoria A serão excluídos na fase de triagem.

³⁶O Grupo AFD não possui normas ambientais e sociais específicas. A AFD adotou as normas operacionais ambientais e sociais do Banco Mundial. Essas normas se aplicam a projetos com riscos ambientais e sociais classificados como Altos ou Substanciais. Para outras operações, os projetos devem ser avaliados e implementados em conformidade com os regulamentos ambientais e sociais vigentes no país onde a operação ocorre.

5 Gestão de Riscos Ambientais e Sociais

A AFD possui um sistema de gestão ambiental e social para avaliar os riscos e impactos ambientais e sociais associados a projetos ou programas que estejam de acordo com os requisitos das salvaguardas ambientais e sociais do GCF e políticas aplicáveis do GCF como determinado no processo de acreditação como entidade acreditada pelo GCF.³⁷

O Sistema de Gestão dos Riscos Ambientais e Sociais do Programa tem por objectivo:

- Riscos de A&S em fase inicial, a fim de excluir o financiamento de projectos de elevado ou substancial risco ou da categoria A, ou projectos susceptíveis de serem visados pela lista de exclusão da AFD;
- Avaliar os riscos e impactos ambientais e sociais de cada projecto;
- Propor medidas adequadas para evitar e minimizar estes riscos e os seus impactos;
- Acompanhar a execução destas medidas durante a execução (construção e exploração) do projecto;
- Efectuar uma avaliação ex post da eficácia das medidas propostas.

A AFD pode recusar-se a financiar um projecto por razões ambientais ou sociais. De acordo com a lista de exclusão da AFD, existem tipos específicos de actividades que não são elegíveis para financiamento por razões ambientais e sociais, enumeradas no anexo A.

Todos os componentes deste Programa, incluindo as actividades de TA e FA precisam seguir a avaliação e o Processo de Gerenciamento de Riscos Ambientais e Sociais ao nível do Projeto indica na tabela 2. Os padrões específicos são estabelecidos no Anexo H. (padrões de desempenho do IFC).

O proprietário do projeto (público ou privado) é responsável por realizar a avaliação ambiental e social do seu projeto. O proprietário do projeto mobiliza a experiência e os recursos ambientais e sociais necessários nas diferentes fases de implementação do projeto (preparação, construção, operação, descomissionamento) e compromete-se contratualmente a cumprir as metas de desempenho ambiental e social acordadas com a AFD durante o processo de avaliação. O proprietário do projeto acompanha e documenta a aplicação das medidas de gestão ambiental e social durante a implementação das actividades do projeto (Tabela 5 e Tabela 6). O proprietário do projeto é obrigado a implementar qualquer ação corretiva necessária se uma falha for observada. A AFD deve ser informada da evolução da situação através de relatórios periódicos de acompanhamento.

A AFD auxilia o proprietário do projeto na definição de metas de desempenho ambiental e social e garante sua implementação ao longo do ciclo de vida do projeto. Para tanto, todos os pedidos de financiamento da AFD estão sujeitos à condução de Due Diligence Ambiental e Social (DDAS). Isso permite avaliar se o projeto é provável que seja desenvolvido e implementado de acordo com os objetivos de desempenho ambiental e social da AFD. A DDAS é integrada pela AFD na revisão e no acompanhamento do projecto no seu conjunto.

Para este programa, o processo será articulado em torno das seguintes etapas principais:

³⁷AFD ESMS : <https://www.afd.fr/sites/afd/files/2018-09-02-18-12/environmental-social-framework-climate.pdf>

1. **Triagem precoce de A&S:** será produzida pelo proprietário do projeto com o apoio do especialista em A&S da PMU. Esta etapa determina se o projeto é excluído do Programa e se o projeto atende aos critérios de elegibilidade para o programa. Ver os anexos A e B.³⁸
2. **Categorização do Projeto A&S e requisitos DDAS:** O especialista em A&S da AFD revisará o formulário de triagem de A&S inicial produzido pelo proprietário do Projeto e produzirá uma avaliação interna de A&S e categorização do projeto com o apoio do especialista em A&S da PMU. Para o efeito, em função dos potenciais riscos ambientais e sociais, a AFD classifica os projectos nas quatro categorias seguintes: Riscos elevados, Riscos substanciais, Riscos moderados e Riscos baixos (ver Marco 1). A avaliação interna de risco de A&S da AFD também identificará a due diligence de A&S (DDAS) necessária antes da aprovação do financiamento. Para mais pormenores, consultar o anexo I.
3. **Elaboração do DDAS:** O proprietário do projeto produzirá o DDAS exigido pela AFD na etapa 2, adaptado à natureza e escala do projeto e proporcional ao nível de riscos e impactos ambientais e sociais. Para os projetos da categoria B (riscos moderados) financiados ao abrigo deste programa, a DDAS pode ser um AIAS e um PGAS (ver anexo C e D). Este DDAS deve conter um Plano de Envolvimento das Partes Interessadas, incluindo um mecanismo de reclamação e SEAH. Não é necessária nenhuma avaliação ambiental e social para projetos na categoria de baixo risco ("C").
4. **Revisão da DDAS:** O proprietário do projeto submeterá a DDAS ao especialista em E & S da PMU para revisão. Esta AESD não recebe objecções da AFD antes da aprovação do financiamento.
5. **Plano de Compromisso Ambiental e Social (PCAS, ver modelo no Anexo K):** A AFD condiciona o seu financiamento à execução de um PCAS a definir com o proprietário do projecto e que deve ser monitorizado regularmente durante a execução das actividades do projecto. Para este programa, estando excluídos os projectos A e B+, será aplicado um PCAS a projectos classificados como apresentando riscos moderados. Este PCAS fará parte da documentação legal. O PCA Sé finalizado antes da aprovação do financiamento e é anexado ao contrato de financiamento. A convenção de financiamento apoia as disposições do SEBC, estabelecendo quaisquer condições precedentes ao desembolso que tenham de ser cumpridas antes de qualquer desembolso pela AFD.
6. **Monitoramento ambiental e social:** Durante a fase de implementação do projeto, o especialista em A&S da PMU garantirá a supervisão de A&S de todos os projetos. O especialista em A&S da PMU será responsável por coletar e revisar todos os relatórios de monitoramento de A&S produzidos pelos proprietários do projeto e transmiti-los à AFD para revisão. Os especialistas em A&S podem ser mobilizados durante a implementação do Projeto para supervisionar o andamento dos Projetos em coordenação com o escritório local

³⁸ A equipe do PMU será composta por profissionais do grupo AFD, GIZ, CAF e KfW que serão responsáveis pelo manuseio dos respectivos componentes do Programa. A PMU será presidida por um Líder da Equipe de Trabalho da AFD, em meio período dedicado ao Programa e baseado na América Latina. Um Líder de Equipe de Tarefas de cada instituição parceira (GIZ, CAF e KfW) também será dedicado a tempo parcial à Unidade de Gerenciamento de Programas.

da AFD e informar o NDA local do GCF. Após a conclusão da operação, a AFD supervisiona a missão de avaliação ex post, em parceria com o proprietário do projeto.

PROPARCO, CAF e KfW como entidades executoras e co-Os financiadores da assistência financeira e a GIZ, enquanto entidade executora das atividades de assistência técnica, asseguram que o seu sistema de gestão ambiental e social cumpre os princípios estabelecidos na política de gestão de riscos ambientais e sociais para as operações financiadas pela AFD. PROPARCO, KfW, GIZ são credenciados para o GFC.

A tabela a seguir realiza as etapas necessárias para avaliar o projeto e as etapas necessárias a serem seguidas no nível do projeto para gerenciar os riscos e impactos de E & S identificados, incluindo funções e responsabilidades. Este Marco aplica-se a todas as componentes do programa.

Tabela 2 Avaliação e Processo de Gestão de Riscos Ambientais e Sociais ao nível do Projeto

Passo do ciclo do projeto	Ações de Gestão de Riscos Ambientais e Sociais (GRAS)	Papel e responsabilidades
<i>Identificação</i>	1. Rastreamento precoce da A&S: - Análise do projecto através da lista de exclusões da AFD (anexo A) - Formulário de pré-selecção precoce (anexo B).	1. O proprietário do projecto, com o apoio do especialista em A&S da PMU, produz um formulário de pré-selecção.
	2. Categorização do projecto A&S (ver Marco 1) e requisitos DDAS: - Atribuição de categorização ambiental e social (B ou C mesmas categorias sob categorização de risco GCF). As categorias A e B+ são excluídas (a categoria A na categorização de risco do GCF é excluída).	2. O perito ambiental e social (interno) da AFD analisa, avalia e aprova a categorização de cada projecto com o apoio do especialista em A&S da PMU.
<i>Instrução (Viabilidade e avaliação)</i>	3. Elaboração da PESD: A DDAS será conduzida sob a responsabilidade do proprietário do projeto e submetida à AFD para não objeção antes da aprovação do financiamento. Categoria B: condução de AIAS (Anexo C), PGAS (Anexo D), SEP e Plano de Engajamento das Partes Interessadas e Mecanismo de Reclamação (Anexo E). - Integração dos aspectos ambientais e sociais a abordar no estudo de viabilidade (se pertinente).	3. Consultor externo contratado pelo proprietário do projecto para produzir DDAS, ou TA pode apoiar o proprietário do projecto para produzir DDAS.
	4. Revisão da AESD: - Revisão da documentação ambiental e social e, eventualmente, sessões de intercâmbio com o proprietário do projecto. - Verificação da conformidade com a regulamentação nacional.	4. O especialista em A&S da PMU analisará a DDAS. A AFD analisará e aprovará a DDAS com o apoio do especialista em A&S da PMU. A AFD não faz objeção antes da aprovação do financiamento.
<i>Compromisso</i>	5. Plano de Compromisso Ambiental e Social (PEC): a) Categoria B: Plano de Compromisso Ambiental e Social (PEC). b) O ESCP é desenvolvido para definir brevemente as medidas e ações necessárias para que o projeto cumpra o desempenho ambiental e social. c) Finalização de cláusulas ambientais e sociais e integração	5. a), b) y c) AFD especialista ambiental e social e líder da equipe de tarefas do projeto. Conteúdo do ESCP a ser discutido e acordado com o proprietário do projeto. d) O proprietário do projeto é

Passo do ciclo do projeto	Ações de Gestão de Riscos Ambientais e Sociais (GRAS)	Papel e responsabilidades
	ao contrato de crédito. d) As especificações de A&S do PGAS são então introduzidas na documentação de aquisição de obras e em contratos de obras.	responsável por incluir as especificações de E & S do PGAS na documentação de aquisição e nos trabalhos contratuais. Em seguida, a AFD será responsável por não fazer objeção a esses documentos (contratos e contratos).
<i>Acompanhamento e Supervisão</i>	6. Controlo ambiental e social: 6.1 Implementar as medidas ambientais e sociais estabelecidas no PGAS e ESCP 6.2 Monitorização e Supervisão AFD: - Visitas ao local pelo especialista em A&S da PMU - Recolha e revisão dos relatórios de acompanhamento PGAS e ESCP pelo especialista em A&S da PMU e transmissão à AFD para revisão. - Eventual missão de supervisão da A&S realizada pela AFD, se necessário (em caso de presunção de não conformidade)	6.1 Proprietário do projeto 6.2 Especialista em A&S da PMU, em coordenação com a AFD.
<i>Avaliação</i>	6.3 Avaliação ex post ambiental e social	6.3 AFD ou consultores externos

6 Impactos ambientais e sociais e medidas de mitigação

No geral, espera-se que o Programa apresente um risco baixo a moderado, financiando apenas projetos de risco das categorias C e B, projetos de risco alto "categoria A" e risco substancial "categoria B+" serão excluídos. O anexo A apresenta uma lista dos projectos excluídos que não serão elegíveis para financiamento.³⁹

A parte de Assistência Técnica do Programa implementado pela GIZ (Componente 1) conterà apenas atividades de baixo risco (atividades da categoria C) e riscos e impactos ambientais e sociais mínimos ou inexistentes. Todas as atividades planejadas são de pequena escala, realizadas dentro de um ambiente já construído (p. ex., desenvolvimento de capacidades e treinamentos, apoio ao planejamento, desenvolvimento e fortalecimento institucional, serviços de consultoria, comunicação e divulgação, etc.)

O Programa está previsto para gerar inúmeros benefícios sociais, econômicos e ambientais positivos, além dos benefícios climáticos diretos. No entanto, existem impactos potenciais que podem ocorrer como resultado da implementação do projeto.

Esta seção fornece uma visão geral dos impactos positivos e potenciais impactos adversos e possíveis medidas de mitigação.

³⁹ Em relação aos riscos do SEAH, o programa desenvolverá e manterá um sistema robusto, sistemático, responsável, inclusivo, responsivo a gênero, participativo e transparente para gerenciar riscos e impactos potenciais.

6.1 Impactos positivos

O impacto positivo dos veículos elétricos é basicamente a redução das emissões de GEE, redução da poluição do ar, redução dos níveis de ruído, redução da dependência de combustíveis fósseis e aumento da eficiência energética.

Os impactos esperados ao nível dos fundos do GCF são uma redução das emissões de GEE através do aumento do acesso ao transporte de baixas emissões, resultando em reduções diretas⁴⁰ de emissões de 4.334.051 tCO₂e ao longo da vida útil dos ativos dos investimentos cofinanciados pelo Programa (ver Marco 3).

Os principais benefícios ambientais são a redução das emissões de poluentes e a redução das emissões sonoras. A maior preocupação com a poluição do ar nas cidades são as emissões de PM_{2,5} e NO_x. A redução projetada dos poluentes do Programa é de 41 tPM_{2,5} e 4.842 tNO_x (ver Tabela 3).

Tabela3 Projetado de GEE, Redução de Poluentes (toneladas) e Economia de Energia (TJ)

Impact cumulative	Y 3 cumulative	Y 5 cumulative	Total lifespan	annual average
GHG tons	356 789	762 315	4 334 051	202 763
PM2.5 tons	4	9	41	3
Nox tons	499	1 104	4 842	303
Energy saved TJ	3 970	8 436	48 343	2 233

Fonte: Nota: * Impacto direto: baseado no pipeline inicial de projetos e Impacto indireto: baseado na aceleração da implantação do EV.

Consultoria Grutter, (2021).

Os veículos elétricos são mais eficientes em termos energéticos do que os veículos fósseis. A economia direta de energia resultante do Programa (todos os países) é estimada em 48.343 TJ ao longo da vida útil dos veículos, e o impacto total de quase 820.000 TJ.⁴²

A (ILO, 2020) da COVID'19 criou⁴³ um desafio sem precedentes para muitos países da América Latina, a partir das perspectivas de saúde e economia, mas também está abrindo novas oportunidades para uma transformação sustentável acelerada de sua energia, transporte e paisagens urbanas, contribuindo simultaneamente para a recuperação económica. Um relatório recente elaborado pela OIT mostra que a promoção da mobilidade elétrica pode ter um impacto positivo significativo no emprego, principalmente devido ao impacto induzido da poupança dos consumidores na gasolina e manutenção, resultando no aumento dos gastos com bens com uma alta elasticidade de renda que tendem a ser serviço intensivo de trabalho-bens (OIT, 2020). Um relatório da McKinsey também revela que, com a pandemia do COVID, o interesse em EVs aumentou entre os clientes devido ao fato de que, aparentemente, a pandemia aumentou a

⁴⁰ Ao longo do ciclo de vida do projeto com base no pipeline inicial de projetos, as reduções de emissões do Programa Real dependerão de quais projetos são efetivamente implementados e serão monitorados pelo Programa.

⁴¹ Utilizando a mesma abordagem metodológica que para as emissões de GEE.

⁴² Idem

⁴³ [Investimentos em mobilidade no próximo normal | McKinsey](#)

conscientização entre as pessoas sobre o impacto negativo dos modos de transporte fósseis, podendo de repente experimentar ar limpo durante bloqueios.

Além disso, o Programa apoia a inovação e implementa medidas para combater a mudança climática a partir de uma perspectiva de gênero, para contribuir para reduzir a diferença de gênero e para prevenir e minimizar os danos é trêsDobrado: Em primeiro lugar, o setor de transportes é um catalisador para mudar as normas sociais e este Programa irá fazê-lo de muitas maneiras, como por exemplo, através da sensibilização para o assédio sexual e violência contra mulheres e meninas, fornecendo visibilidade às mulheres que trabalham em papéis não tradicionais no VE mercados (de veículos elétricos), e considerando a mobilidade do cuidado ao projetar operações de transporte. Em segundo lugar, esse novo paradigma de transporte eletrônico alavancará o acesso das mulheres a empregos em ocupações tradicionalmente segregadas por sexo ou melhorará o acesso a empréstimos de investimento para mulheres empreendedoras. Em terceiro lugar, a capacitação, treinamento e compartilhamento de know-how para mulheres e homens que projetam os planos de investimento no programa sistematizarão a integração de gênero no setor de transportes.

O Programa contribui significativamente para as metas de desenvolvimento sustentável (ODS) 3 ("boa saúde e bem-estar"), ODS 7 ("energia acessível e limpa"), ODS 9 ("indústria, inovação e infraestrutura"), ODS 11 ("cidades e comunidades sustentáveis"), ODS 13 ("ação climática"), e indiretamente através do Plano de Ação de Gênero, o Programa também contribuirá para o objetivo 5 do ODS ("igualdade de gênero").

6.2 Potenciais impactos adversos

Este Programa incentiva a implantação da eletromobilidade em países da América Latina com o menor impacto negativo possível. Os riscos ambientais e sociais são mantidos no mínimo. Portanto, nenhuma nova construção significativa, nem aquisições de terras ou reassentamento involuntário estão impedindo o escopo atual. A instalação de estações de recarga e seus cabos constituirão as únicas pequenas infraestruturas dentro deste Programa.⁴⁴

Baterias EV:

EVs se destacam em ter impacto positivo durante a operação. O principal impacto adverso só se manifestará no final da vida útil da bateria dos EVs, quando eles não corresponderem aos altos requisitos necessários para a eletromobilidade. As baterias de íons de lítio gastas, devido ao seu conteúdo químico, são prejudiciais para os seres humanos e para o meio ambiente e, portanto, precisam ser gerenciadas de acordo.

As baterias dos EVs têm uma vida útil esperada de aproximadamente 8 a 10 anos. Depois disso, eles não são mais adequados para esta aplicação e devem ser trocados por novos. A eliminação das baterias usadas geraria riscos ambientais e para a saúde.⁴⁵

⁴⁴ [Potenciais impactos cumulativos não serão esperados no nível do projeto e do Programa.](#)

⁴⁵ [A vida útil de uma bateria EV para ônibus é de 8 a 10 anos. No entanto, a bateria não será descartada imediatamente. Ele terá uma aplicação estacionária para armazenamento de energia por pelo menos mais 10 anos. Cada país terá seu Plano de Descarte de Bateria.](#)

Tornou (Jiao, 2021)se claro que a eletromobilidade desempenhará um papel significativo nos esforços de mitigação das mudanças climáticas e, portanto, o mercado de veículos elétricos teve um crescimento significativo nos últimos anos. De acordo com um estudo publicado pela IDTechEx, até 2030 haverá mais de 6 milhões de baterias retiradas de veículos elétricos por ano (Jiao, 2021). Dois dos desafios emergentes são a necessidade de matérias-primas para a produção cada vez maior de baterias e um gerenciamento sustentável do fim da vida útil desses acumuladores.

Primeiro, os elementos de alto valor, como lítio e cobalto, (Stewar, 2019) escassos e extraídos em apenas alguns países, provavelmente criando no futuro um risco em sua disponibilidade e fornecimento, o que, por sua vez, poderia aumentar os preços da bateria (Stewar, 2019). Em segundo lugar, a atual economia linear da bateria não pode ser mantida para a escala esperada introduzida pelo Evs sem deterioração ambiental e riscos adicionais à saúde.

A necessidade de soluções para enfrentar esses obstáculos é clara, e algumas possibilidades já foram testadas em vários projetos-piloto, bem como iniciar a criação dos marcos regulatórios necessários. Em relação a este último, a UE abordou recentemente este desafio, propondo uma ampla reformulação da sua Diretiva Bateria 2006/66/CE para gerir o aumento de veículos elétricos e baterias de uso industrial. No final de 2020, a UE começou a enfrentar esses novos desafios, que precisam ser superados para reduzir as emissões de GEE e criar uma melhor gestão de resíduos de baterias. Estabelece requisitos em matéria de sustentabilidade, segurança, rotulagem e informação para permitir a colocação no mercado ou a colocação em serviço de baterias, bem como requisitos para a recolha, o tratamento e a reciclagem de pilhas usadas.

A reaplicação da (Directive 2000/53/EC, 2000) 2006/66/CE estabelece explicitamente o seu efeito global na Directiva 2000/53/CE. Esta segunda directiva visa melhorar a sustentabilidade dos veículos através da gestão do seu fim de vida. Com a inclusão deste documento, a necessidade de evitar a liberação de resíduos perigosos para o meio ambiente para veículos é expandida para os novos EVs. Para isso, é necessário que o projeto e a produção de veículos novos sejam levados em consideração e facilitem a desmontagem, a reutilização, a recuperação e a reciclagem de veículos em fim de vida, seus componentes e materiais. Incentiva igualmente os fabricantes de veículos, em ligação com os fabricantes de materiais e equipamentos, a integrar uma quantidade crescente de material reciclado em veículos e outros produtos, a fim de desenvolver os mercados de materiais reciclados (Directiva 2000/53/CE, 2000).

A Diretiva 2000/53/CE estabeleceu, como meta para 2015, a reutilização e recuperação de pelo menos 95% em peso médio por veículo e ano, bem como a reciclagem com o mínimo de 85% em peso médio por veículo e ano (Diretiva 2000/53/CE, (Directive 2000/53/EC, 2000). Assim, através do alargamento da reaplicação da Directiva 2006/66/CE, são de esperar objectivos elevados semelhantes para a reciclagem e reutilização na Europa para os veículos eléctricos em fim de vida e respectivas baterias.

Nos países que fazem parte do Programa, não existem regulamentos ou políticas específicas para o manuseio, transporte, descarte, reutilização ou reciclagem de baterias para veículos elétricos.

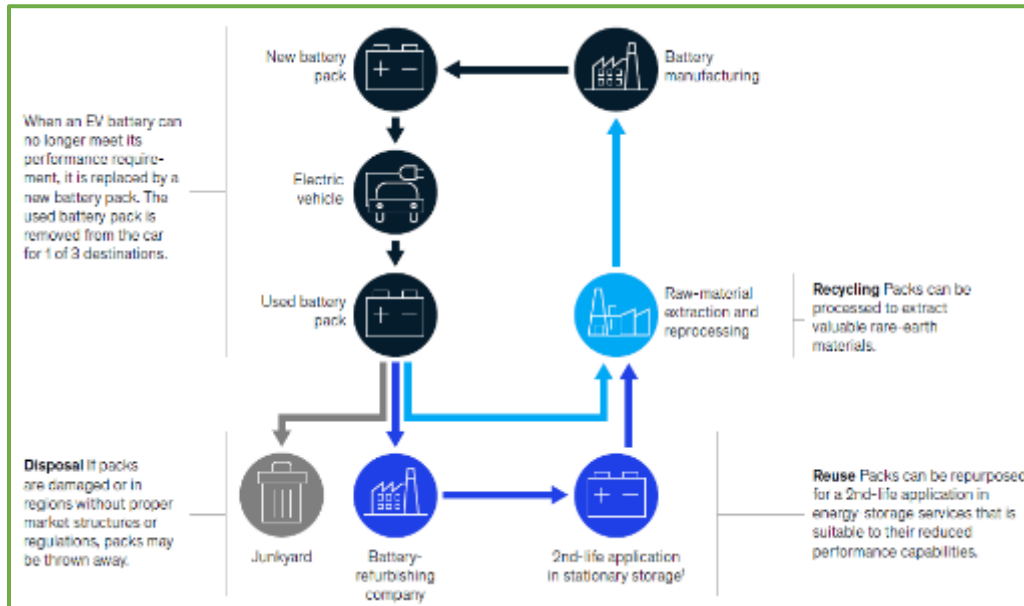
As três possibilidades que existem actualmente para gerir as pilhas gastas são:

- Reciclagem das matérias-primas;

- Eliminação final;
- Reutilização das baterias / "Second Life"

O ciclo de vida das baterias e essas três opções de fim de vida são ilustradas na figura a seguir.

Figura3 Ciclo de vida da bateria EV



Fonte: McKinsey, 2019.

A **reciclagem** fornece um caminho para reduzir os impactos ambientais e uma fonte de materiais de alto valor que podem ser usados na produção de novas baterias. Parece ser a opção padrão percebida para baterias gastas. Para que a (Stewar, 2019) de baterias usadas seja eficiente e economicamente benéfica, a cadeia de suprimentos reversa deve ser otimizada e totalmente realizada (Stewar, 2019). Esta cadeia é composta pela recolha, desmontagem e reciclagem. Para os países latino-americanos, essas etapas logísticas e industriais são inexistentes.

Além disso, o processo de reciclagem da bateria como tal é complexo. Quase todo o desmantelamento ocorre manualmente e há muito poucas opções (Stewar, 2019)-lo (Stewar, 2019). A quantidade de materiais em cada bateria é diferente de acordo com o modelo, o que também torna necessário que os processos sejam manuais. Uma reciclagem de 100% dos elementos de alto valor das baterias ainda não foi alcançada.

A solução BAU para o **descarte final** de simplesmente despejar baterias em aterros seguros ou instalações de armazenamento dedicadas, não aumenta a lucratividade e representa um perigo latente para a comunidade e o ambiente em que essas instalações estão localizadas. Esta solução é, portanto, a menos aceitável.

A **segunda vida** constitui, como mostrado na figura 2, uma variação na economia circular de reciclagem tradicional, na qual as baterias gastas são recondicionadas e usadas para a aplicação original ou alternativa. Isso aumenta a vida útil da bateria antes de ser reciclada e, portanto, otimiza

o uso de seus recursos.

Atualmente, há muito pouca informação sobre os custos da reciclagem e da abordagem de segunda vida. Isso depende fortemente dos custos de coleta, transporte, armazenamento, classificação, desmontagem, reutilização e, eventualmente, reciclagem das baterias. A viabilidade financeira universal para estas propostas de baterias de íons de lítio ainda não pode ser determinada.

As duas alternativas ambientalmente sustentáveis de reciclagem e segunda vida, evidentemente, apresentam desafios técnicos, regulatórios e financeiros semelhantes. Embora os benefícios adicionais de uma segunda vida são significativos e, portanto, a oportunidade mais atraente até à data. Estendendo a vida útil de uma bateria EV, torna-se ainda mais atraente quando a definição de baterias EV "gastas" é inspecionada. Estes são classificados como "gastos" assim que não atendem mais aos requisitos de alta entrega de energia EV e carga utilizável. Mas essas baterias ainda podem reter até 70-80% da capacidade original, elas definitivamente podem ser usadas para aplicações com requisitos reduzidos, muitos elementos da cadeia de suprimentos compartilhados (Rößiger, 2018) (Rößiger, 2018).

Estas, caso contrário, baterias finas, oferecem enormes oportunidades de valor para uma variedade de partes interessadas nos setores automotivo e de armazenamento de energia. Este valor potencial para uma implementação de escala mais ampla é afetado pela forma como as baterias são projetadas e usadas em sua primeira vida nos veículos elétricos, como elas são coletadas e usadas em aplicações de segunda vida, (Jiao, 2021) como o valor da reciclagem (Jiao, 2021).

(Reappeal on Directive 2006/66/EC, 2020) atender aos padrões de segurança para um uso de segunda vida, as baterias devem ser mais regularizadas. Por exemplo, o apelo proposto à Diretiva 2006/66/CE relativa às pilhas descreve as ações jurídicas e técnicas necessárias, tais como a segurança de utilização para o utilizador final, a avaliação da saúde das pilhas usadas, o fornecimento de informações como a composição química e a capacidade, implementação de passaportes de bateria e implementação de responsabilidade estendida do produtor. Passaportes de bateria serão usados para avaliação de saúde e fornecimento de informações da bateria em que estão instalados. Este diagnóstico simplificará a administração de baterias a longo prazo, facilitando mesmo a implementação da operação de segunda vida (Reappeal sobre a Diretiva 2006/66/CE, 2020).

Os usos potenciais para uma segunda vida da bateria de EVs dependem fortemente da saúde da bateria, mas podem variar da outra aplicação da mobilidade, como para e-scooters ou jaques bondes da paleta, semi-estacionário, como uma bateria para iluminação em locais de construção remotos ou completamente estacionário como um amortecedor para a demanda de pico ou produção para a rede elétrica. Com base nessas baterias EV "gastas", novos mercados surgirão.

Um envolvimento direto no gerenciamento da bateria usada não faz parte do escopo deste Programa. Contudo, os impactos adversos possíveis das baterias em seres humanos e no ambiente justificam o fundamento para a preparação para este desafio de aproximação. O programa antecipa os riscos críticos das baterias usadas. As baterias EV usadas são uma questão preocupante em todos os países que promovem a mobilidade elétrica. A AFD trabalhará com os países parceiros no âmbito do Componente 1 para desenvolver políticas e regulamentos sólidos

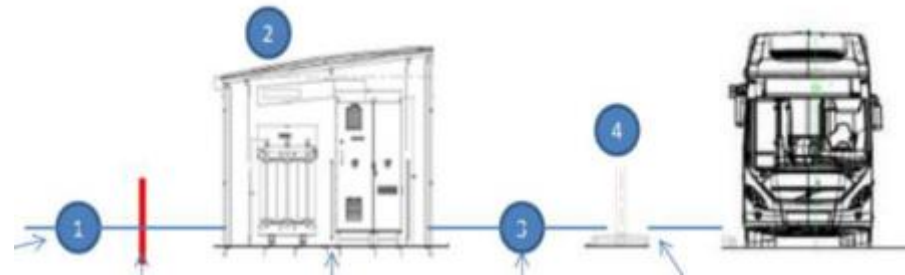
para evitar impactos negativos de baterias EV usadas. Isso inclui estratégias, políticas e regulamentos em reutilização de baterias, reciclagem de baterias e descarte de baterias.

Portanto, como⁴⁶ parte do Programa, o TA será fornecido para desenvolver regulamentos e políticas para reutilização, reciclagem e descarte de baterias de veículos elétricos para os oito países que fazem parte do Programa (as atividades incluem avaliação jurídica e técnica, workshops, entre outros). Além disso, o desenvolvimento da capacidade no gerenciamento adequado da bateria, que é necessário para o manuseio seguro de baterias novas e usadas. Isso inclui a identificação das melhores práticas, identificação de partes interessadas, p. ex., recicladores de resíduos perigosos, atualização da regulamentação sobre resíduos perigosos, entre outros. Como mencionado, a GIZ será responsável pela implementação deste AT, juntamente com as autoridades nacionais e locais, bem como a empresa responsável pela gestão desses resíduos perigosos.

⁴⁶ [A AT apoia todos os países no desenvolvimento de um ecossistema nacional de veículos elétricos propício, incluindo o desenvolvimento ou ajuste de políticas, regulamentos e modelos de negócios que abordem a reutilização, reciclagem e descarte de baterias no final de sua vida útil nos veículos, especialmente aqueles que suportam a estabilização e resiliência da rede através do uso da segunda vida como armazenamento integrado à rede.](#)

Há outros possíveis impactos adversos devido à implementação de atividades que fazem parte do Programa. As tabelas a seguir fornecem exemplos desses impactos devido investimentos apoiados pelo Programa, juntamente com possíveis medidas de mitigação durante as fases preliminar e de construção, operação e manutenção e fase de descomissionamento.

Fases preliminares e de construção



1. Ponto de conexão; 2. Mini-subestação; 3 e 4. Sistema de conexão do carregador





(a) Instalação de uma mini subestação no depósito de⁴⁷ autocarros (b) Actualização do depósito⁴⁸ de autocarros (c)⁴⁹

Fase preliminar:

Como mencionado, o Programa exclui projetos que envolvam aquisição de terras e/ou reassentamento involuntário, ou que afetem propriedades e sítios de significado arqueológico, histórico, cultural, artístico e religioso, tangíveis e intangíveis :⁵⁰

- A escolha das estações de carregamento deve evitar todos os locais ocupados pela população ou actividades, formais ou informais, para evitar qualquer reinstalação involuntária (deslocação física ou deslocação económica) e deve ser construída em espaços públicos que já tenham sido intervencionados.
- As atualizações do depósito de ônibus devem ser construídas dentro dos edifícios (instalações) existentes.

Tabela4 construção: construção em pequena escala pode ser necessária para estações de carregamento, conexão de rede e/ ou atualizações de depósito de ônibus necessárias

Atividade	Potenciais impactos e riscos adversos	Potenciais medidas de mitigação
Contratação de mão-de-obra	Influxo laboral, SEAH e violência baseada no género.	- Realizar convites no âmbito das orientações jurídicas dos territórios onde o projecto será desenvolvido.
Adequação e funcionamento das		- Promover a empregabilidade da mão-de-obra local na área da construção com enfoque no género (tanto qualificada como não qualificada).
		- Incentivar, na medida do tecnicamente possível, a contratação de prestadores de

⁴⁷ <https://www.semana.com/pais/articulo/buses-electricos-del-sitp-en-bogota-asi-seran-las-estaciones-de-recarga/308269/>

⁴⁸ <https://www.enelx.com/co/es/historias/historias/movilidad-electrica-bogota-construccion-de-patios-de-transmilenio-en-suba-fontibon-usme>

⁴⁹ <https://www.vehiculoselctricos.co/transmilenio-de-bogota-recibio-120-buses-electricos-ya-suma-133-en-operacion/>

⁵⁰ Anexo B.

Atividade	Potenciais impactos e riscos adversos	Potenciais medidas de mitigação
instalações temporárias.		serviços nas áreas de influência do projecto. Concepção e implementação de um código de conduta: eliminação do assédio sexual, violência de gênero, violência contra a mulher, interrupção na vida das comunidades devido à presença de trabalhadores, entre outros. -Aplicação dos procedimentos do SEAH em conformidade com a política do BM (ver anexo M).
Pequenas escavações, cortes e terraplenagens (em caso de ocorrência)	Diminuição temporária da cobertura vegetal: Durante a execução desta atividade, poderia ser gerada uma modificação da fisionomia da planta e uma diminuição na biomassa pode ser causada.	- Proceder ao desmantelamento e à remoção da vegetação apenas em zonas previamente demarcadas e autorizadas. - O abate de árvores não será efectuado, salvo autorização prévia da autoridade ambiental competente. Devem ser aplicadas medidas de compensação de, pelo menos, duas árvores plantadas para cada árvore abatida, ou as indicadas pela autoridade ambiental. - Efectuar a decapagem de modo a garantir a correcta extracção da camada orgânica do solo sem que este seja misturado com o material estéril. Descarte esses materiais corretamente para armazenamento e posterior uso, se necessário, em processos de revegetação.
Máquinas e equipamentos de construção	Mudança temporária na qualidade do ar devido à emissão de gases e / ou material particulado: O material particulado pode ser gerado principalmente devido à falta de cobertura vegetal do solo; Além disso, as emissões podem ser geradas pelos processos de combustão do equipamento, veículos e máquinas utilizados para as potenciais intervenções.	Atenuação das partículas: - O humedecimento periódico deve ser efectuado em zonas desprovidas de cobertura vegetal. - Cobrir materiais susceptíveis de gerar partículas. - Efectuar o transporte de materiais e detritos de construção com o convés do camião basculante coberto. Controlo das emissões atmosféricas: - O equipamento, os veículos e as máquinas que geram emissões atmosféricas devem permanecer ligados apenas durante o tempo estritamente necessário. Estes devem estar em boas condições e o cronograma de manutenção preventiva deve ser cumprido e a manutenção corretiva deve ser realizada em tempo hábil. - A regulamentação ambiental em vigor deve ser respeitada.
	Mudança nos níveis de ruído: O ruído de curto prazo e localizado pode ser gerado durante a construção, especialmente se o cabeamento subterrâneo.	- Aplicar barreiras de controlo do ruído sempre que possível. - Efectuar a manutenção preventiva e correctiva do equipamento para minimizar as vibrações que podem gerar ruído. - Os trabalhadores expostos a níveis de ruído elevados devem usar protecção auditiva. - Respeitar os níveis máximos de ruído permitidos nos locais de trabalho e gerar campanhas de sensibilização para reduzir os níveis de pressão sonora (se necessário). - Aplicação das normas de saúde e segurança no trabalho (SST).
	Mudança na paisagem: Uma mudança na percepção da qualidade visual da paisagem será gerada, que, dependendo da área de execução do projeto.	- Demarcar e sinalizar as zonas autorizadas para a construção, bem como as vias de acesso. - Organizar as zonas onde são eliminados os resíduos sólidos e líquidos, a fim de evitar que estes invadam o ambiente e afectem a paisagem.

Atividade	Potenciais impactos e riscos adversos	Potenciais medidas de mitigação
		- Cobrir os materiais para evitar que elementos ambientais como a chuva, o vento e o sol contribuam para a dispersão e a poluição visual que pode ser gerada pela eliminação inadequada desses materiais.
	Aumento da geração de detritos de construção: resíduos de construção e demolição serão gerados durante toda a atividade de construção, sejam eles suscetíveis ou não ao uso. Resíduos perigosos e resíduos comuns estão incluídos.	- Realizar a segregação in situ dos detritos de construção e entregá-los a empresas autorizadas para posterior utilização e /ou eliminação final por gestores que estejam autorizados pela autoridade ambiental competente. - Sempre que tecnicamente possível, reutilizar os detritos de demolição no local. - A eliminação final de resíduos/detritos será efectuada nos locais que disponham das actuais licenças, licenças ou autorizações ambientais exigidas pelas entidades reguladoras.
	Temporário: Modificação da acessibilidade, mobilidade e conectividade local.	- Conceber e aplicar o plano de gestão do tráfego de modo a não afectar mais estradas do que o necessário. - Efectuar a manutenção rodoviária, especialmente nas estradas por onde passam veículos e máquinas pesadas (se aplicável).
	Aumento temporário no tráfego veicular: Haverá um aumento no tráfego veicular devido aos veículos e máquinas necessárias para a execução da construção.	Projetar e implementar o Plano de Gestão de Tráfego, de acordo com os requisitos estabelecidos pelos regulamentos e diretrizes da cidade em que o projeto será desenvolvido.
	Durante as atividades de instalação e cabeamento, podem ocorrer flutuações no serviço de energia elétrica na área de influência dos projetos, portanto, a comunidade pode ter queda de energia; no entanto, é considerada de natureza temporária e de baixo impacto.	- Através de programas de comunicação, manter a comunidade informada do horário de intervenção (dias, horas e frequências). Além disso, as comunicações podem incluir medidas preventivas, como a desconexão de equipamentos elétricos e eletrônicos mais sensíveis às flutuações de energia. - Gestão dos calendários de intervenção, identificação e execução das obras em horas em que a procura de energia pela comunidade afectada é a mais baixa. - O Plano de Envolvimento das Partes Interessadas inclui uma linha telefónica para responder a perguntas, reclamações ou reclamações da comunidade e uma reunião do calendário de conceção das partes interessadas (projeto e comunidade) para responder a perguntas, reclamações ou reclamações.
	Riscos de segurança no trabalho: Riscos de segurança relacionados a tensões potencialmente perigosas e exposição humana a peças condutoras e obras a serem realizadas ao longo de estradas de tráfego pesado, resultando em risco de acidentes rodoviários.	- Precauções especiais aplicadas como as práticas normalizadas de saúde e segurança no trabalho, incluindo a segurança eléctrica e contra incêndios dos postos de carregamento. - Aplicação das normas de saúde e segurança no trabalho (SST) - Acções de prevenção de acidentes rodoviários, tais como a demarcação da área de trabalho, a instalação de sinais de alerta, a utilização de elementos reflectores pelos trabalhadores.

Nota: Potenciais impactos e medidas de mitigação na fase de construção podem ocorrer durante a fase de descomissionamento (desmantelamento de estações de carregamento/infraestrutura).

1. Fase de operação e manutenção



Táxis (Bogotá) e ônibus (Bogotá)⁵¹⁵²

Tabela 5 de operação, manutenção e fim de vida útil: Veículos elétricos e estações de recarga/infraestrutura

Atividade	Exemplo Potenciais impactos e riscos adversos	Exemplo de medidas de mitigação potenciais
Operação e manutenção	Mudança na dinâmica do emprego: Espera-se que a mudança na dinâmica do emprego seja principalmente positiva, aumentando a necessidade de contratação de mão de obra qualificada em termos de operação da frota de veículos elétricos. No entanto, impactos negativos são possíveis uma vez que atualmente há um conhecimento mais generalizado na operação de frotas de veículos operados com combustíveis fósseis.	<ul style="list-style-type: none"> - Reforço das capacidades e formação principalmente para o condutor de autocarros, pessoal de manutenção em instalações de manutenção e carregamento adequadas, bem como formação em segurança para o pessoal. - Para evitar os impactos sociais negativos de potenciais despedimentos de trabalhadores, poderão ser implementadas algumas opções: (i) não colocação gradual de pessoal de manutenção a trabalhar em motores fósseis, aproveitando a flutuação natural do pessoal através de reformas ou de mudanças de emprego; (ii) Requalificação do pessoal de manutenção, quer para continuar a trabalhar na manutenção, quer para voltar a formar motoristas de autocarro. - Incluir uma percentagem de oportunidades de emprego (empregos qualificados e não qualificados) para a empregabilidade das mulheres, da comunidade LGBTI e das pessoas com deficiência. - Promoção da igualdade de género no local de trabalho.
	Aumento dos acidentes rodoviários: Devido ao baixo ou inexistente ruído dos veículos elétricos durante a operação, é provável a ocorrência de acidentes com outros usuários da estrada.	<ul style="list-style-type: none"> - Informar a comunidade e os intervenientes rodoviários através de campanhas, sobre as precauções necessárias à circulação de veículos com baixa ou nenhuma geração de ruído, tendo em conta as características da população a quem se dirige condutores (homens ou mulheres), passageiros de veículos, peões (adultos ou crianças), gerentes de estação de carga (se aplicável).

⁵¹ http://www1.upme.gov.co/DemandaEnergetica/Consortio_Usaene_sumatoria_producto_3_estaciones_de_cargaVF.pdf

⁵² <https://www.vehiculoselctricos.co/transmilenio-de-bogota-recibio-120-buses-electricos-ya-suma-133-en-operacion/>

		<ul style="list-style-type: none"> - Incluir este aspecto nos programas de formação destinados aos condutores, permitindo assim o desenvolvimento de competências de destreza durante o funcionamento dos veículos. - Seleccionar fabricantes que incorporem sistemas de alerta sonoro em veículos, que alertem peões, ciclistas e /ou o público, bem como pessoas com deficiências visuais que necessitem de um estímulo sonoro para tomar consciência da proximidade de um veículo.
	Riscos de segurança no trabalho: Riscos de segurança relacionados a tensões potencialmente perigosas e exposição humana a peças condutoras.	<ul style="list-style-type: none"> - Precauções especiais aplicadas como as práticas normalizadas de saúde e segurança no trabalho, incluindo a segurança eléctrica e contra incêndios dos postos de carregamento. - Aplicação das normas de saúde e segurança no trabalho (SST).
	Interrupção do serviço de transporte devido a possíveis falhas em equipamentos e infraestrutura de suporte.	<ul style="list-style-type: none"> - Infra-estruturas robustas (coberturas ou tectos) que garantam a durabilidade ao longo do tempo. - Manutenção de acordo com as recomendações do fabricante, incluindo manutenção de rotina ou preventiva e de correcção.
	Violência baseada no género e SEAH.	<ul style="list-style-type: none"> - Campanhas de comunicação sobre o assédio sexual nos transportes públicos. - Aumentar a sensibilização para o assédio sexual nos transportes públicos através do reforço das capacidades. - Execução do plano de acção SEAH (anexo N).
Fim de vida	Aumento na produção de resíduos perigosos: A produção de resíduos perigosos, principalmente devido ao descarte de baterias de veículos eléctricos gastos	<p>Estabelecer um programa integral de gestão de resíduos perigosos⁵³, que incluirá:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Identificar e cumprir os requisitos regulamentares estabelecidos por cada país para a gestão e eliminação. - Dias de formação para o tratamento de resíduos perigosos para o pessoal, seguindo as directrizes das normas de saúde e segurança no trabalho (SST). - Adequação de espaços independentes e isolados para o armazenamento de pilhas, se necessário, que satisfaçam as condições de temperatura e ventilação. - Desenvolver regulamentos e políticas de reutilização, reciclagem e eliminação de baterias de veículos eléctricos para os oito países que fazem parte do Programa (as actividades incluem avaliação jurídica e técnica, workshops, entre outros). Cada país terá então o seu Plano de Eliminação de Baterias. - Reforço da capacidade de gestão adequada das baterias, necessária para o manuseamento seguro de pilhas novas e usadas. Isso inclui a identificação das melhores práticas, identificação de partes interessadas, p. ex., recicladores de resíduos perigosos, atualização da regulamentação sobre resíduos perigosos, entre outros.

⁵³Estabelecer um programa integral de gestão de resíduos de baterias EV, que irá cumprir os requisitos regulamentares estabelecidos por cada país para a sua gestão, tratamento e eliminação. Todos os parceiros de implementação precisarão cumprir o programa de gerenciamento de resíduos de baterias EV, relatando seu desempenho e resultados.

Finalmente, é importante mencionar que os países incluídos no Programa fazem parte das seguintes convenções internacionais que restringem a produção, Utilização e comércio de determinados produtos químicos perigosos, incluindo os relevantes para a produção ou o processamento de pilhas, com a intenção de proteger o ambiente e a saúde humana. Entre eles estão, por exemplo:

- Convenção de Basileia, relativa ao controlo dos movimentos transfronteiriços de resíduos perigosos e à sua eliminação (Convenção de Basileia);
- A Convenção de Roterdão sobre o procedimento de consentimento prévio informado para certos produtos químicos e pesticidas perigosos no comércio internacional (Convenção de Roterdão);
- Convenção de Minamata sobre Mercúrio (Convenção de Minamata).

Essas convenções mitigam o potencial movimento transfronteiriço ilegal de resíduos relacionados a EVs.

7 Divulgação de informações, envolvimento das partes interessadas e reparação de reclamações

Envolvimento das partes interessadas e divulgação de informações:

O envolvimento da comunidade e das partes interessadas é um componente fundamental do Programa. Stakeholders são definidos como grupos ou indivíduos que são direta e/ou indiretamente afetados por um projeto, que têm ou podem ter interesse nele, ou podem influenciá-lo de forma positiva ou negativa. Como tal, as partes interessadas podem ser comunidades locais, indivíduos, seus representantes, órgãos governamentais, organizações da sociedade civil, etc.

A consulta das partes interessadas foi realizada durante a fase de avaliação do Programa a nível nacional. Foram realizadas várias reuniões com stakeholders dos países envolvidos, que desempenham um papel importante na implementação do Programa. Estas partes interessadas incluem bancos públicos de desenvolvimento, entidades nacionais e municipais, empresas de serviços públicos, operadores de transportes, empresas privadas, entre outros, para mais detalhes consulte o Anexo 7 Proposta de Financiamento.

Foram realizadas reuniões de lançamento em cada um dos países que fazem parte do programa. Foi feita uma apresentação do programa, incluindo seus objetivos, escopo e cronograma. Esses encontros discutiram as principais questões que foram identificadas pela AFD e seus parceiros (Proparco, CAF, KfW, GIZ) nos diferentes países, como regulamentos, estratégias, políticas, projetos em desenvolvimento e lista de partes interessadas, entre outros. Além disso, as reuniões realizadas em cada país foram fundamentais no desenvolvimento do estudo de viabilidade, pois identificaram as principais barreiras técnicas e financeiras, percepção de riscos, necessidades de assistência técnica para investimento em mobilidade elétrica e implantação. Da mesma forma, essas entrevistas permitiram identificar veículos elétricos em operação, implementar infraestrutura de carregamento elétrico, modelos de negócios, mecanismos financeiros e potenciais projetos de investimento a serem incluídos no potencial portfólio do Programa.

Todos os encontros foram realizados em espanhol, como língua oficial, na Argentina, Costa Rica, Colômbia, República Dominicana, México e Peru, com exceção do Brasil, que é um país de língua

portuguesa. Devido às restrições da covid-19, a maioria das reuniões foi realizada através de plataformas virtuais (google meet, zoom, skype, equipes).

As tabelas a seguir mostram um resumo das reuniões realizadas em cada país com várias partes interessadas no âmbito do estudo de viabilidade.

- Argentina

Data	Entidades	Resumo dos principais pontos
10-dez-2020	Ministério dos Transportes	<p>Mais de 15 reuniões com diferentes partes interessadas foram realizadas na Argentina. Apresenta-se a seguir um resumo dos obstáculos e fatores facilitadores identificados nessas reuniões:</p> <p>Barreiras:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Falta de experiência e know-how na criação de um ambiente propício para os veículos comerciais ligeiros de passageiros, incluindo regulamentos (p. ex., contratos de concessão), modelos empresariais e políticas de apoio financeiro que permitam a sua adoção maciça; - falta de conhecimento da tecnologia e da capacidade de construção para o funcionamento e manutenção (pilhas); - Os veículos comerciais ligeiros de passageiros são considerados pouco rentáveis e têm custos iniciais muito mais elevados; - A taxa de câmbio do dólar dos E.U.A. para o peso argentino pressupõe taxas de juro elevadas e resulta em elevados custos de investimento dos veículos. - Falta de apoio financeiro à compra ou ao funcionamento de veículos elétricos comerciais; - Falta de políticas para definir mecanismos de financiamento e orientação de modelos empresariais. <p>Factores que permitem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - O Governo aprovou alguns projectos de lei e regulamentos iniciais, bem como uma lei sobre a mobilidade dos veículos eléctricos; - A Argentina realizou vários pilotos de autocarros e LCV, adquirindo assim experiência inicial com veículos eléctricos; - Os municípios e as entidades públicas e privadas estão interessados na eletromobilidade. Foram identificados potenciais projectos de investimento; - Esforços crescentes em matéria de substituição e renovação de frotas para alternativas mais sustentáveis.
10-dez-2020	Empresa de Transporte de Mendoza (SAUPE)	
10-dez-2020 24-jan-2021	Governo da Província de Mendoza.	
13-dez-2020 27-jan-2021 18-fev-2021	Direção de Transformação Digital - Secretaria de Mobilidade - Município de Rosário. Província de Santa Fe.	
21-dez-2020 29-jan-2021 02-fev-2021	Departamento de Dados e Análise Estatística no Município de Córdoba	
22-dez-2020	MOVER LATAM	
18-jan-2021	Secretaria de Transportes e Obras. Cidade de Buenos Aires	
21-jan-2021	ATM - Agência Metropolitana de Transportes	
22-jan-2021 09-fev-2021 16-fev-2021	Companhia Provincial de Energia de Córdoba (EPEC)	
12-fev-2021	Direção Provincial de Energia de Corrientes (DPEC)	
15-fev-2021	Sociedade Estadual de Transporte Automotivo Municipal (TAMSE)	
19-fev-2021	Governo da Cidade de Salta	
22-fev-2021	Governo da Cidade de Tucumã	
24-fev-2021	Grupo-TEK S.A.	

Fonte: Anexo 7 Proposta de financiamento.

- Brasil

Data	Entidades	Resumo dos principais pontos
09-dez-2020	Ministério do Meio Ambiente (Ministério do Meio Ambiente)	<p>Mais de 15 reuniões com diferentes stakeholders foram realizadas no Brasil. Apresenta-se a seguir um resumo dos obstáculos e fatores facilitadores identificados nessas reuniões:</p> <p>Barreiras:</p>
17-dez-2020	Ministério da Economia (Ministério da Economia)	
18-dez-2020	ZEBRA	

Data	Entidades	Resumo dos principais pontos
08-jan-2021	Ministério de Ciências, Tecnologia & Inovação (Ministério da Ciência, Tecnologia & Inovação). Ministério da Economia (Ministério da Economia)	- Falta de experiência e know-how na criação de um ambiente propício para os veículos comerciais ligeiros de passageiros, incluindo regulamentos, modelos empresariais e políticas de apoio financeiro que permitam a sua adopção maciça;
15-fev-2021	Prefeitura de Curitiba (Secretaria de Transportes de Curitiba)	- falta de articulação entre os sectores e os agentes envolvidos. (Governo federal e regional);
17-fev-2021	Superintendência de Desenvolvimento da Grande Região Metropolitana de Florianópolis (SUDERF) - Estado de Santa Catarina	- Mentalidade enraizada para manter o status quo e resistência à mudança nos principais actores do sector dos transportes;
17-fev-2021	Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação / Município de Teresina	- Os veículos comerciais ligeiros de passageiros são considerados pouco rentáveis e têm custos iniciais mais elevados;
19-fev-2021	BHTrans / Município de Belo Horizonte	- O ceticismo em relação ao desempenho e à operação da frota EV reflecte-se na tomada de decisões;
17-fev-2021	Município de Salvador	- Atraso tecnológico e técnico entre o desenvolvimento e a implementação da mobilidade eléctrica;
18-fev-2021	(Banco Nacional para o Desenvolvimento Económico e Social)	- Embora a matriz energética seja limpa, as taxas de electricidade são elevadas e dependem de subsídios;
18-fev-2021	C40 (ONG)	- Para a implantação de táxis e LCV, é necessária uma infra-estrutura pública urbana de carregamento rápido. Isto ainda não está disponível, tornando problemáticas as operações desses veículos;
18-fev-2021	Secretaria Municipal / Município de Niterói	- O Brasil centra os seus esforços na promoção dos biocombustíveis. Isto representa um obstáculo à transição para uma tecnologia de transporte mais sustentável.
18-fev-2021	Instituto do Clima e da Sociedade (ONG)	Factores que permitem:
19-fev-2021	Banco Mundial	- O Governo aprovou alguns projectos de lei e regulamentos iniciais para veículos eléctricos;
19-fev-2021	Instituto Mundial de Recursos (ONG)	- O Brasil fabrica veículos que podem constituir uma barreira ou um factor facilitador da mobilidade electrónica (barreira se a política industrial estiver orientada para trás e tentar preservar as estruturas existentes e um factor facilitador se a política industrial estiver orientada para a promoção de novas tecnologias e mercados futuros);
22-fev-2021	Secretaria Municipal de Transportes / Município do Rio de Janeiro	- O Brasil realizou vários pilotos de veículos eléctricos e está, assim, a ganhar experiência inicial;
23-fev-2021	SPTTrans / Município de São Paulo	- O Brasil tem um factor de rede de muito baixo carbono;
25-fev-2021	Secretário de Transportes e Mobilidade/ Brasília	- O Brasil implementou com êxito projectos de transporte em larga escala através de esforços de desenvolvimento de financiamento internacional.

Fonte: Anexo 7 Proposta de financiamento.

- Colômbia

Data	Entidades	Resumo dos principais pontos
03-dez-2020	Unidade de Planejamento de Mineração e Energia (UPME)	Mais de 30 reuniões com diferentes partes interessadas foram realizadas na Colômbia. Apresenta-se a seguir um resumo dos
10-dez-2020	Financiera Nacional de Desarrollo -FDN	

Data	Entidades	Resumo dos principais pontos
16-dez-2020 14-jan-2021 20-jan-2021	Transmilenio S.A. (entidade pública - BRT Transmilenio)	obstáculos e fatores facilitadores identificados nessas reuniões: Barreiras: - Aplicação de tecnologia mais barata para o gásóleo e o gás em relação à electricidade. - falta de confiança do financiamento do sector privado em relação às partes mutuantes interessadas, devido à falta de solidez financeira e à fiabilidade no cumprimento das obrigações financeiras; - Embora o país disponha de isenções fiscais, os processos são morosos e têm de ser iniciados antecipadamente, a fim de receber o benefício efectivo. - A incerteza quanto ao desempenho operacional das frotas eléctricas no país deriva de uma sensação de risco e incerteza quanto ao funcionamento dos autocarros eléctricos; - A disponibilidade restrita de terrenos em locais urbanos aumenta os preços dos terrenos; - Falta de capacidade de produção de tecnologias eléctricas que resulta da falta de construção, apoio e manutenção de veículos eléctricos; - Incerteza quanto à vida útil das pilhas, incluindo a sua eliminação final. Factores que permitem: - Políticas governamentais destinadas a promover a mobilidade eléctrica; - O Governo nacional declarou incentivos através de uma lei sobre a mobilidade eléctrica; - As agências governamentais nacionais reconhecem a importância de prestar assistência para reduzir as lacunas técnicas em matéria de normas de execução, funcionamento e manutenção; - Boa vontade do sector público e privado para desenvolver a mobilidade eléctrica como principal alternativa de transporte sustentável; Entidades públicas e privadas estão interessadas em eletromobilidade. Potenciais projetos de investimento foram identificados.
16-dez-2020 21-dez-2020	Empresas Públicas de Medellin (EPM) (utilities company)	
18-dez-2020	ZEBRA	
21-dez-2020	Cluster de Energia - Câmara de Comércio	
21-dez-2020	Celsia (empresa de energia)	
22-dez-2020	Metroplus S.A. (entidade pública - BRT Metroplus) - Metro de Medellin	
22-dez-2020	WWF	
22-dez-2020	Taxatelite (empresa de táxi)	
27-dez-2020	TCC (empresa de logística)	
30-dez-2020	Auteco Mobility (empresa privada)	
30-dez-2020	Empresa de serviços públicos EMCALI)	
31-dez-2020	Blanco y Negro Masivo (Operador privado BRT Mio)	
04-jan-2021	Masivo de Occidente (operador privado, Medellin)	
05-jan-2021	Sunwin (fornecedor de ônibus elétricos)	
12-jan-2021	Taxis libres (empresa de táxis)	
12-jan-2021	Sumatoria (empresa de consultoria)	
12-jan-2021	Secretário de Mobilidade de Medellín)	
14-jan-2021	Grupo Fanalca (operadores privados de sistemas BRT)	
20-jan-2021	Unidade de Mobilidade Urbana Sustentável (UMUS)/ Ministério dos Transportes	
25-jan-2021	Bancoldex (banco do segundo andar)	
28-jan-2021	Electribus (concessionária de abastecimento de frota)	
28-jan-2021	Departamento Nacional de Planejamento (DNP)	
02-fev-2021	Secretaria de Mobilidade de Bogotá	
12-fev-2021	Corona (empresa privada)	
18-fev-2021	Ministério do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável	
21-fev-2021	Ministério da Energia	
26-fev-2021	Findeter (banco do segundo andar)	
02-mar-2021	Ministério dos Transportes	
05-mar-2021	Findeter (banco do segundo andar)	

Fonte: Anexo 7 Proposta de financiamento

- Costa Rica

Data	Entidades	Resumo dos principais pontos
07-dez-2020	Protecto Mi Transporte - GIZ	Mais de 10 reuniões foram realizadas na Costa Rica com diferentes partes interessadas. Apresenta-se a

Data	Entidades	Resumo dos principais pontos
14-dez-2020	Ministério do Meio Ambiente e Energia	<p>seguir um resumo dos obstáculos e fatores facilitadores identificados nessas reuniões:</p> <p>Barreiras:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Falta de experiência e know-how em matéria de criação de veículos comerciais eléctricos e electrónicos, incluindo regulamentos (p. ex., contratos de concessão), modelos empresariais e políticas de apoio financeiro que permitam a sua adopção maciça; - Reformulação de legislação desactualizada que inclua incentivos ao transporte eléctrico; - Bloqueios de financiamento devido a um curto período de concessões que não garantem o cumprimento do pagamento; - Os veículos comerciais ligeiros de passageiros são considerados pouco rentáveis e têm custos iniciais muito mais elevados. O sistema financeiro tem um apetite limitado para entrar neste mercado, uma vez que não é considerado rentável; - Para a implantação de táxis e LCV, é necessária uma infra-estrutura pública urbana de carregamento rápido. Isto ainda não está disponível, tornando problemáticas as operações desses veículos; - Falta de apoio financeiro significativo para a compra ou exploração de veículos eléctricos comerciais. Não será possível iniciar a implantação de EVs nesta área sem financiamento concessional e subsídios cobrindo parte do investimento incremental. <p>Factores que permitem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - A mobilidade electrónica é um tema abordado há muitos anos na Costa Rica. O Governo emitiu leis e regulamentos importantes, bem como planos nacionais de desenvolvimento contendo alvos de EVs, incentivos e estruturas de apoio. - Está a ser criada uma infra-estrutura pública de tarifação (principalmente para automóveis de passageiros) e foram fixados os preços da electricidade para a tarifação pública, bem como para a utilização electrónica; - A Costa Rica produz cerca de 100% de electricidade a partir de fontes renováveis e dispõe de capacidade de produção adicional suficiente.
14-dez-2020	Conselho de Transportes Públicos	
15-dez-2020	Casa do Presidente/Gabinete da Primeira Dama	
15-dez-2020	Banco Nacional	
29-dez-2020	Automercado (supermercado)	
05-jan-2021	Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos - ARESEP (Entidade reguladora dos serviços públicos)	
06-jan-2021	ONU - Ambiente	
11-jan-2021	Banco Popular (banco comercial)	
11-jan-2021	Banco Promérica (banco comercial)	
12-jan-2021	CTW Leasing	
13-jan-2021	Banco Interamericano de Desenvolvimento	
13-jan-2021	Banco Centro-Americano de Integração Económica	
15-jan-2021	Correos de Costa Rica (serviço postal nacional)	

Fonte: Anexo 7 Proposta de financiamento

- República Dominicana

Data	Entidade	Resumo dos principais pontos
21-dez-2020	Ministério do Meio Ambiente e Recursos Naturais (NDA) Ministério da Economia, Planeamento e Desenvolvimento	<p>Mais de 15 reuniões foram realizadas na República Dominicana com diferentes partes interessadas. Apresenta-se a seguir um resumo dos obstáculos e fatores facilitadores identificados nessas reuniões:</p> <p>Barreiras:</p>
21-dez-2020	Consultoria e Soluções em Energia, ENCOS, SRL / Cucama (empresa privada)	

Data	Entidade	Resumo dos principais pontos
23-dez-2020	Associação Dominicana de Mobilidade Elétrica (ASOMOEDO)	<ul style="list-style-type: none"> - Falta de experiência e know-how na criação de um ambiente propício para os veículos comerciais ligeiros de passageiros, incluindo regulamentos (p. ex., contratos de concessão), modelos empresariais e políticas de apoio financeiro que permitam a sua adopção maciça; - Oferta reduzida de linhas de crédito com taxas de juro não competitivas para aquisição de veículos eléctricos; - falta de articulação entre isenções e incentivos fiscais e regulamentação fiscal aplicada; - A falta de regulamentação, p. ex., para a tarifação da infra-estrutura ou dos preços; - A infra-estrutura de recarga eléctrica é limitada; - Falta de conhecimento da tecnologia (pilhas, manutenção); - Um elevado custo dos veículos eléctricos. Impostos de importação dispendiosos (mais elevados do que os veículos movidos a combustíveis fósseis) e atrasos na nacionalização das mercadorias. - Inexistência de prestadores especializados de serviços de manutenção de veículos eléctricos. <p>Factores que permitem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Permitir que o Marco regulamentar através da política nacional em matéria de VE, da lei de incentivos fiscais ou da lei apoie as energias renováveis; - Interesse político na mobilidade eléctrica expresso através do Plano Estratégico para a Mobilidade Elétrica; - As entidades públicas e privadas estão interessadas na eletromobilidade; - Boa vontade do sector privado para desenvolver a mobilidade eléctrica como alternativa de transporte sustentável em matéria de substituição e renovação de frotas.
12-jan-2021	Ministério da Energia e Minas (MEM)	
13-jan-2021	Superintendência de Eletricidade (SIE)	
13-jan-2021	APOLO TAXI (empresa de táxi)	
14-jan-2021	ELÉCTRICO	
19-jan-2021	Zero Emission RD	
19-jan-2021	InterEnergy Holdings Ltd. (em inglês) Associação Energética Punta Cana - Macau (CEPM)	
20-jan-2021	TAINO EXPRESS (Correio)	
26-jan-2021	GIGA AUTO	
27-jan-2021	Caribe Tours (operador de ônibus) / Caribe Pack (courier)	
27-jan-2021	DHL (correio expresso)	
01-fev-2021	Metropolitan Bus Service Office (OMSA, operador de ônibus público)	
02-fev-2021	Central Nacional de Transportes Unificados - CNTU (Uma união de transporte, afiliação de pequenos proprietários de ônibus ou táxis.)	
02-fev-2021	Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre - INTRANT (entidade pública)	
04-fev-2021	https://www.1411.com.do/otras-categorias-a-b-c-y-d/asociaciones/central-nacional-de-organizaciones-del-transporte-conatra-28113.html Central Nacional de Organizaciones del Transporte - CONATRA (Uma união de transporte, afiliação de pequenos proprietários de ônibus.)	
04-fev-2021	AVA Electric/ECO Mensajería (Emprendedorismo Sustentável)	

Fonte: Anexo 7 Proposta de financiamento

• México

Data	Entidade	Resumo dos principais pontos
26-nov-2020	AFD	<p>Mais de 25 reuniões foram realizadas no México com diferentes partes interessadas. Apresenta-se a seguir um resumo dos obstáculos e fatores facilitadores identificados nessas reuniões:</p> <p>Barreiras:</p> <ul style="list-style-type: none"> - O transporte público no México é predominantemente propriedade individual de unidades tanto em autocarros como em táxis. Isto dificulta o processo de renovação da frota, uma vez que não estão sujeitos a crédito e, por conseguinte, não têm condições financeiras para adquirir veículos eléctricos;
30-nov-2020	KfW	
03-dez-2020		
30-nov-2020	GIZ	
14-Dic-2020		
14-dez-2020	Metrobus (entidade pública)	
14-dez-2020	ENGIE (empresa de energia)	
18-dez-2020	ZEBRA	
13-jan-2021	Instituto Nacional de Ecología e Alterações Climáticas (INECC)	
22-jan-2021	Servicios de Transportes Eléctrico de la Ciudad de México - STE (public operator - Trolebus)	

Data	Entidade	Resumo dos principais pontos
28-jan-2021	Federal Electricity Commission - CFE (empresa pública de energia)	<ul style="list-style-type: none"> - Duração das concessões de transportes públicos: a duração da concessão em muitos Estados é demasiado curta para os autocarros eléctricos i.e. não conseguem recuperar os seus custos e o período de concessão não corresponde à sua vida útil técnica, incluindo uma substituição única da bateria. Isto torna o financiamento mais difícil e dispendioso; - Continua a não haver certeza do desempenho operacional das frotas de electricidade no país. - maior investimento inicial para a tecnologia eléctrica e o sistema de carregamento em relação ao gasóleo; - falta de conhecimento do serviço pós-venda prestado pelos fabricantes de autocarros eléctricos; Factores que permitem: <ul style="list-style-type: none"> - Experiência na indústria automóvel: o México dispõe de diferentes unidades de produção; - Existência de sistemas de transporte estruturados: os regimes que foram desenvolvidos em diferentes Estados para a prestação de serviços de transporte de massa evoluíram e permitem uma distribuição de responsabilidades e uma maior capacidade institucional na regulamentação, conducente à transição para as tecnologias eléctricas; - Projectos-piloto em curso para o desenvolvimento da mobilidade eléctrica; - Interesse dos fabricantes de veículos eléctricos no mercado nacional. - As entidades públicas e privadas estão interessadas na mobilidade eléctrica. Foram identificados potenciais projectos de investimento.
29-jan-2021	Secretaria de Mobilidade da Cidade do México (SEMOVI)	
24-fev-2021	Secretaria de Finanzas e Crédito Público (SHCP)	
02-fev-2021	Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos - BANOBRAS (banco público)	
05-fev-2021	Governo do Estado de Nuevo Leon	
10-fev-2021	Nacional Financiera (NAFIN)	
22-fev-2021	Ascendal Group	
11-fev-2021	Mobilidade ADO (operador privado)	
16-fev-2021	Governo do Estado de Jalisco	
16-fev-2021	Secretaria de Meio Ambiente e Recursos Naturais (SEMARNAT,)	
17-fev-2021	Programa de Apoyo Federal al Transporte Masivo (PROTRAM)	
17-fev-2021	Governo do Estado de Sinaloa	
26-fev-2021	Município de Leon	
04-mar-2021	Governo do Estado de Guanajuato	

Fonte: Anexo 7 Proposta de financiamento

- Peru

Data	Entidade	Resumo dos principais pontos
07-dez-2020	Transporte Cruz de Sur (operador privado de BRT El Metropolitano)	<p>Mais de 10 reuniões com diferentes partes interessadas foram realizadas no Peru. Apresenta-se a seguir um resumo dos obstáculos e fatores facilitadores identificados nessas reuniões:</p> <p>Barreiras:</p> <ul style="list-style-type: none"> - o custo do investimento inicial no veículo eléctrico e as suas condições de financiamento, incluindo o custo da infraestrutura associada (estação de carregamento); - Falta de experiência e know-how na criação de um ambiente propício para os veículos
15-dez-2020	CALAC+ (Cooperação Suíça no Peru)	
16-dez-2020	Lima Bus International (operador privado de BRT El Metropolitano)	
16-dez-2020	Ministerio de Transporte / Promovilidad (Ministério dos Transportes)	
07-jan-2021	Coordenador de Operações Eléctricas do Sistema Interligado (COES)	

Data	Entidade	Resumo dos principais pontos
11-jan-2021	Integra Peru SAC (operador privado Arequipa)	comerciais ligeiros de passageiros, incluindo regulamentos (p. ex., contratos de concessão), modelos empresariais e políticas de apoio financeiro que permitam a sua adopção maciça;
12-jan-2021	Lima Vías Express S.A. - Grupo Express del Peru SAC (operador privado BRT El Metropolitano)	- O financiamento financeiro depende de melhores ofertas de taxas de juro e de condições de empréstimo que se ajustem proporcionalmente aos esforços de investimento;
26-jan-2021	Corporación Financiera de Desarrollo S.A.- COFIDE (banco do segundo andar)	- Acessibilidade à assistência técnica na conceção e gestão de modelos empresariais de exploração de autocarros eléctricos;
27-jan-2021	Acceso Crediticio (empresa financeira de crédito automóvel)	- O custo da energia eléctrica em comparação com o GNC.
05-fev-2021	AAP Asociacion Automotriz del Peru (associação automotiva peruana)	- Políticas em matéria de contratos públicos: as políticas em matéria de contratos públicos não estão em conformidade com os requisitos de mobilidade electrónica, com maior incidência nos custos de investimento iniciais e com períodos de concessão demasiado curtos em relação aos longos períodos de recuperação dos VE;
24-fev-2021	Transportes Transmar (operador privado)	- Falta de conhecimento da tecnologia (pilhas, manutenção);
26-fev-2021	Hotéis em Arequipa S.A (operador privado Arequipa)	Factores que permitem: - Os municípios e as entidades públicas e privadas estão interessados na mobilidade eléctrica. Foram identificados potenciais projectos de investimento; - Financiamento e financiamento de interesses e intenções do sector privado para investimentos em veículos eléctricos; - A renovação e substituição da frota está empenhada em incluir o veículo eléctrico como requisitos de concessão; - As entidades públicas e privadas estão interessadas na mobilidade eléctrica. Foram identificados potenciais projectos de investimento.

Fonte: Anexo 7 Proposta de financiamento

Como conclusão, durante o desenvolvimento do estudo de viabilidade, foram realizadas mais de 120 entrevistas com as partes interessadas relevantes, incluindo autoridades nacionais (Ministério dos Transportes, Ministério da Energia, Ministério do Ambiente), autoridades locais e regionais, autoridades de transportes, bancos de desenvolvimento público (Financiera de Desarrollo Teritorial - Findeter (Colômbia), Banco de Desarrollo Empresarial - Bancoldex (Colômbia), Financiera Nacional de Desarrollo -FDN (Colômbia), Corporación Financiera de Desarrollo - Cofide (Peru), Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES (Brasil), Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos - Banobras (México)) envolvido no setor de transportes, empresas de serviços públicos, operadoras privadas, entre outros. Os principais pontos identificados para a implantação de veículos eléctricos nestes países em análise:

- Reconhecimento das agências governamentais nacionais sobre a inclusão da mobilidade elétrica como prioridade para a mobilidade sustentável alternativa.
- Articulação entre o setor público e privado ao financiamento internacional e assistência técnica no desenvolvimento de modelos de negócios para implementação e operação da mobilidade elétrica.
- Esforços contínuos para o desenvolvimento de projetos de mobilidade elétrica nas fases de implementação ou operação em quase todos os países pesquisados.
- Falta de confiança do setor financeiro e financeiro devido à confiabilidade: formulação de políticas, prazos de concessão e compromissos, obrigações de pagamento.
- Falta de desenvolvimento técnico em relação ao suporte, manutenção e operação de veículos elétricos.
- Para a implantação de táxi e LCV, é necessária uma infraestrutura de carregamento rápido pública urbana.

No âmbito do Programa e em consonância com a abordagem do GCF ao envolvimento das partes interessadas, A AFD exige que o proprietário do projeto garanta o engajamento efetivo de diferentes partes interessadas que possam ser afetadas ou potencialmente afetadas pelas atividades a serem implementadas no âmbito do Programa. As informações relacionadas a questões ambientais e sociais sobre atividades financiadas no âmbito do Programa são disponibilizadas em conformidade com a Política de Divulgação de Informações do GCF e a Política Ambiental e Social Revisada do GCF, e devem ser divulgadas no GCF, AFD e site do proprietário do projeto, bem como locais relevantes que se aplicam às partes interessadas.⁵⁴

A AFD também divulgará documentos ambientais e sociais em nível de projeto, da mesma forma, e o prazo como os documentos de salvaguardas, um resumo das atividades, juntamente com as informações ambientais/ sociais, incluindo o seguinte no mínimo: (a) O propósito, a natureza e a escala das atividades e os beneficiários pretendidos; (b) A duração das atividades propostas; (c) Um resumo das consultas das partes interessadas e do processo de engajamento das partes interessadas planejado; e (d) O mecanismo(s) de reclamação disponível. Essas informações serão divulgadas na forma de relatórios ambientais e sociais, incluindo documentos adicionais, conforme necessário, e através do site da AFD e do GCF, bem como em locais convenientes para as pessoas afetadas. As informações estarão disponíveis em inglês e no idioma local (espanhol e português) para promover uma compreensão adequada das comunidades afetadas e potencialmente afetadas, das partes interessadas e do público em geral.⁵⁵

Isso inclui o presente Marco de Gestão Ambiental e Social, que é disponibilizado em inglês, espanhol e português.

O procedimento AFD é descrito no documento "Politique de Maîtrise des risques environnementaux et sociaux liés aux opérations financées par l'AFD" (<https://www.afd.fr/en/ressources/environmental-and-social-risk-management-policy-afd-funded-operations>) www.afd.fr/en/ressources/environmental-social-risk-management-

⁵⁴Seção 7.1 <https://www.greenclimate.fund/sites/default/files/decision/bbm-2021/decision-bbm-2021-bbm-2021-18-decision-18-decision-board-revisions-gcf-esp-reaffirm-fund-commitment.pdf>

⁵⁵ <https://www.greenclimate.fund/sites/default/files/document/revised-environmental-and-social-policy.pdf>

management-policy-afd-afd-funded-operations/). No entanto, especificamente para projectos AFD com o Fundo Verde para o Clima, a documentação E & S é sistematicamente publicada. De fato, a AFD agora é obrigada, para projetos cofinanciados pelo GCF, a tornar públicos os resultados dos estudos ambientais e sociais, o que melhora a transparência dos impactos do financiamento para o público em geral e a sociedade civil.

O proprietário do projeto deve identificar durante o processo de avaliação do projeto as partes interessadas que devem ser envolvidas de acordo com seu nível de interesse e influência no projeto. Projetos de Categoria B, um AIAS é necessário, a análise das partes interessadas deve ser conduzida e os aspectos dos projetos que podem gerar impacto ambiental e social adverso para as comunidades locais e indivíduos e outras partes interessadas devem ser claramente identificados.

⁵⁶

Cada projeto no âmbito do Programa exigirá um Plano de Envolvimento das Partes Interessadas (SEP) dimensionado para os riscos e impactos do projeto e adaptado às necessidades das comunidades afetadas, deve ser desenvolvido e implementado, incluindo um mecanismo de reclamação. O SEP deve ser preparado em conformidade com o anexo E do presente FSM.

Vias de recurso:

Um mecanismo de reclamação ambiental e social é um mecanismo de recurso extrajudicial que permite que qualquer pessoa ou grupo de pessoas afetadas pelos impactos ambientais e sociais de um projeto apresente uma reclamação. O objetivo de tais mecanismos, de acordo com a Política Ambiental e Social Revisada do GCF, é fornecer espaço para reclamações e reparações e facilitar a resolução de reclamações sobre os impactos ambientais e sociais da atividade.⁵⁷

O Mecanismo de Reclamações Ambientais e Sociais da AFD visa assegurar que haja um tratamento independente das Reclamações enviadas à AFD, por uma ou várias pessoas singulares ou coletivas, sobre os impactos ambientais ou sociais de um projeto realizado em países estrangeiros cujo financiamento tenha sido alocado pela AFD.

O mecanismo da AFD dispõe de dois métodos de tratamento das queixas:

- O processo de conciliação consiste em utilizar um terceiro neutro, independente e imparcial para ajudar a encontrar um Acordo entre o Reclamante ou seu/seu Representante e o Beneficiário para resolver o dano(s) de E & S e/ou problema(s) citado em uma Reclamação;
- O processo de Compliance Review tem como objetivo determinar se a Agência cumpriu ou não os seus Procedimentos de Gestão de Riscos Ambientais e Sociais para um Projeto financiado e contratado diretamente pela AFD e recomendar soluções em casos de não conformidade.

As Regras de Procedimento do Mecanismo são divulgadas no site da AFD⁵⁸ e estabelecem os termos para Registro e Elegibilidade, bem como o método pelo qual o Mecanismo lida com a

⁵⁶ Ver anexo C

⁵⁷ Idem

⁵⁸ https://www.afd.fr/sites/afd/files/2019-03-02-22-05/AFD%20-%20Rules%20of%20procedure_E%26s%20complaint%20mechanism.pdf

Reclamação, i.e. auditoria de conformidade, resolução de disputas ou uma combinação de ambos.

O proprietário do projeto deve projetar um mecanismo de reclamação para receber e facilitar a preocupação ou a resolução de conflitos, conforme o caso, em relação aos riscos e impactos ambientais e sociais. Um mecanismo de reparação de reclamações em nível de projeto também funcionará em conjunto com o Mecanismo de Reclamações Ambientais e Sociais da AFD. Os mecanismos de reclamação devem ser adaptados ao nível dos riscos e impactos ambientais e do projeto, com o objetivo de resolver preocupações ou conflitos através de um processo consultivo compreensível e transparente, consistente com o projeto e/ ou contexto local

Um resumo indicativo do plano de envolvimento das partes interessadas e dos mecanismos de reclamação disponíveis no anexo E.

A AFD não possui um procedimento específico para gerenciar os riscos relacionados à violência baseada em gênero e ao assédio sexual. No entanto, isso é coberto pelos procedimentos operacionais, que visam identificar, prevenir ou mitigar riscos e impactos ambientais e sociais, bem como qualquer violação de direitos humanos que possa resultar de atividades financiadas pela AFD. Em particular, a AFD baseia-se e aplica o princípio do Marco Ambiental e Social do Banco Mundial, que inclui medidas de gestão de risco relacionadas com o SEAH. A política prevê uma série de diligências, que determinam as medidas a serem tomadas para abordar o SEAH. O Grupo AFD, por exemplo, solicita aos beneficiários a implementação de um Plano de Compromisso/Plano de Ação Ambiental e Social e a elaboração de relatórios sobre aspectos de gestão de riscos ambientais e sociais durante a implementação do projeto.

O Grupo AFD contrata que os beneficiários utilizem seus Documentos Padrão de Licitação para Aquisição de obras. Este documento padrão inclui disposições para prevenir e lidar com SEAH.

Documentação ambiental e social:

Para os projetos da categoria B financiados ao abrigo deste programa, são necessários um AIAS (anexo C), um PGAS (anexo D), um plano de envolvimento das partes interessadas e um mecanismo de reclamação (anexo E), um ESCP (anexo K), um plano de ação SEAH (anexo N). O projeto do proprietário deve apresentar um relatório semestral de conformidade ambiental e social que incluirá PGAS, SEP, mecanismo de reparação de reclamações, ESCP e Plano de Ação SEAH. Esta informação precisa ser divulgada no site da AFD e do proprietário do projeto.

Resumo indicativo do relatório semestral de conformidade ambiental e social: O proprietário do projeto informa a AFD sobre a implementação das medidas ambientais e sociais planejadas, de acordo com o PGAS, Plano de Engajamento das Partes Interessadas, Mecanismo de Reparação de Reclamações, Plano de Ação ESCP e SEAH. A descrição indicativa do relatório é a seguinte:

- Informações do projeto: descrição geral ou o projeto.
- Resumo executivo: pontos relevantes durante o semestre do projeto de monitoramento.
- Marco jurídico e institucional (legislação e regulamentação nacional) aplicável ao projeto.
- Acompanhamento das medidas de mitigação identificadas no PGAS e seu status de implementação, descrição das próximas etapas e responsável pela implementação.

- Acompanhamento do Plano de Engajamento de Stakeholders e divulgação de informações. Isso inclui as consultas públicas (data e local da consulta pública, número de participantes e atas) e o desenvolvimento de atividades de engajamento durante o período de monitoramento (atividades de divulgação e educação, press releases, geração de material informativo, reuniões, entre outros).
- Acompanhamento do Mecanismo de Reparação de Reclamações, incluindo o número de solicitações ou reclamações recebidas durante o período de monitoramento. Cada solicitação e reclamações deve resumir o tópico principal da solicitação, indicar meios de admissão (correio, telefone, e-mail, no local, etc), indicar a data em que a reclamação ou solicitação foi enviada, indicar a resposta fornecida (qual resposta dada, quando e por que meios) indicar a ação a ser realizada com base no conteúdo da solicitação ou reclamação, indicar a data da resposta e a pessoa responsável pelo seguinte.
- O acompanhamento do ESCP definiu a AFD e o proprietário do projeto.
- Seguimento do Plano de Acção SEAH.
- Conclusões pertinentes do período de acompanhamento.

Nota: Todos os documentos que suportam este relatório devem ser incluídos (atas, comunicados de imprensa, material informativo, foto relatório das medidas implementadas, resposta, etc) a fim de ter provas do monitoramento realizado durante o semestre.

Para a categoria C, os projectos financiados ao abrigo deste programa na fase de rastreio devem confirmar que as actividades se encontram efectivamente na categoria C⁵⁹ e que não é necessária uma avaliação ambiental e social.

8 Povos Indígenas

A política da AFD sobre os povos indígenas e os seus objectivos são assegurar que o processo de desenvolvimento promova o pleno respeito pelos direitos humanos, direitos colectivos, dignidade, aspirações, cultura e meios de subsistência baseados nos recursos naturais dos povos indígenas; Antecipar e evitar os impactos adversos dos projetos nas comunidades indígenas ou, quando não for possível, minimizar e/ou compensar esses impactos; Promover os benefícios e as oportunidades de desenvolvimento sustentável para os povos indígenas de uma forma culturalmente adequada; estabelecer e manter um relacionamento contínuo com os Povos Indígenas afetados por um projeto ao longo do ciclo de vida do projeto, com base na Consulta Informada e na Participação de forma culturalmente apropriada.

Alinhados com o objetivo da AFD de proteger os povos indígenas e seus direitos contra impactos adversos, os projetos do tipo Categoria A não serão elegíveis para financiamento no âmbito do Programa. Para projetos em que a avaliação de A&S identifica os povos indígenas como partes interessadas, serão implementados requisitos de participação e consentimento.

⁵⁹ atividades com risco ou impactos ambientais ou sociais mínimos ou inexistentes

Projetos com potencial contato indesejado com povos indígenas isolados vivendo em isolamento voluntário ou "em contato inicial" não serão elegíveis.

Mesmo que nenhum projeto afete os territórios indígenas de subsistência, há povos indígenas que vivem nas cidades e que, portanto, usam o transporte público. Eles são propensos a enfrentar discriminação e abuso (assim como outras minorias). O Anexo G fornecerá orientações para mitigar esses riscos. Ver Anexo G para um "Esboço para o desenvolvimento de Análise Sociocultural (SCA) e Planos de Povos Indígenas".

A AFD como Entidade Credenciada realizará toda a diligência devida necessária para garantir que a Atividade Financiada esteja em todos os momentos em conformidade com os requisitos aplicáveis sob a Política de Gênero Atualizada e a Política de Povos Indígenas do GCF.

9 Referências

Directiva 2000/53/CE. (2000). *Directiva 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos veículos em fim de vida*. European Parliament, Council of the European Union. Consultado em <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32000L0053>

McKinsey, 2019. Engel, H., Hertzke, P., & Siccardo, G. Baterias EV de segunda vida: O mais novo pool de valor em armazenamento de energia. Centro McKinsey para mobilidade futura.

Comissão Europeia, (2020), Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às pilhas e aos resíduos de pilhas, Recuperado de eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52020PC0798

Grütter Consulting, (2021). Cálculos de GEE e DS: Abordagem Metodológica e Resultados

Grütter Consulting, (2021). Relatório 4: e-motion Resumo Argentina

Grütter Consulting, (2021). Relatório 4: e-motion Resumo Brasil

Grütter Consulting, (2021). Relatório 4: e-motion Resumo Colômbia.

Grütter Consulting, (2021). Relatório 4: e-motion Resumo Costa Rica.

Grütter Consulting, (2021). Relatório 4: e-motion Resumo República Dominicana.

Grütter Consulting, (2021). Relatório 4: e-motion Resumo México.

Grütter Consulting, (2021). Relatório 4: e-motion Resumo Peru.

Jiao, D, N, (2021, março 10), Second-life Electric Vehicle Batteries 2020-2030, Recuperado de www.idtechex.com/en/research-report/second-life-electric-vehicle-batteries-2020-2030/681

Reapresentação da Diretiva 2006/66/CE. (2020). *Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às pilhas e aos resíduos de pilhas*. European Parliament, Council of the

Fornecedor, M, (2018), Fornecedor: BMW-Batterien ein, Bizz energy Mediengesellschaft GmbH, Recuperado de [Bizz energy.com/stromspeicher_vattenfall_baut_mehr_bmw_batterien_ein](http://Bizzenergy.com/stromspeicher_vattenfall_baut_mehr_bmw_batterien_ein)

Stewar, D, (2019), Economia e Desafios da Reciclagem de Baterias de Iões de Lítio de Veículos em Fim de Vida, Science Direct.

10 Anexos

10.1 Anexo A - Lista de exclusão⁶⁰

A seguinte lista de exclusão refere os tipos de projectos que a AFD não financiará:

1. Produção ou venda de qualquer produto ilegal ou atividade ilegal ao abrigo da legislação do país de acolhimento e da França ou de regulamentos, convenções e/ou acordos internacionais;
2. Produtos ou actividades que utilizem trabalho forçado⁶¹ ou trabalho infantil⁶²;
3. Comércio de animais, plantas ou quaisquer produtos naturais que não cumpram as disposições da Convenção CITES⁶³;
4. Actividade de pesca com redes de emalhar de deriva de comprimento superior a 2,5 km;
5. Qualquer operação conducente ou que exija a destruição⁶⁴ de um habitat crítico⁶⁵, ou qualquer projeto florestal que não implemente um plano de melhoria e gestão sustentável;
6. Produção, utilização ou venda de quaisquer materiais perigosos, tais como amianto ou produtos que contenham PCB⁶⁶;

⁶⁰ <https://www.afd.fr/en/ressources/exclusion-list-afd-group-foreign-countries>

⁶¹ "Trabalho forçado" refere-se a qualquer trabalho ou serviço realizado involuntariamente e exigido de um indivíduo por ameaça de força ou punição, conforme definido nas convenções da OIT.

⁶² Os funcionários devem ter pelo menos 14 anos de idade, conforme definido na Declaração da OIT sobre os Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho (C138 - Convenção de Idade Mínima, Artigo 2), a menos que as leis locais exijam frequência escolar obrigatória ou uma idade mínima de trabalho. Em tais circunstâncias, o requisito de idade mais alta deve ser usado.

⁶³ CITES: Convenção sobre o Comércio Internacional de Espécies da Fauna e Flora Selvagens Ameaçadas de Extinção (Washington, 1993).

⁶⁴ Destruição significa (1) a eliminação ou redução severa da integridade de um habitat causada por uma mudança importante e de longo prazo no uso da terra ou nos recursos hídricos ou (2) a modificação de um habitat de modo que a capacidade desse habitat de cumprir seu papel seja perdida

⁶⁵ O termo habitat crítico engloba habitats naturais e modificados que merecem especial atenção. Este termo inclui (i) espaços com elevado valor de biodiversidade, tal como definidos nos critérios de classificação da IUCN, incluindo, em particular, habitats necessários para a sobrevivência de espécies ameaçadas de extinção, conforme definido pela lista vermelha de espécies ameaçadas da IUCN ou por qualquer legislação nacional; (ii) espaços com particular importância para espécies endémicas ou cuja distribuição geográfica seja limitada; (iii) locais críticos para a sobrevivência de espécies migratórias; (iv) espaços acolhendo um número significativo de indivíduos de espécies congregatórias; (v) Espaços que apresentem conjuntos únicos de espécies ou que contenham espécies associadas de acordo com processos de evolução fundamentais ou que preencham serviços ecossistémicos essenciais; (vi) e territórios com biodiversidade social, económica ou culturalmente significativa para as comunidades locais. Florestas primárias ou florestas de alto valor de conservação também devem ser consideradas como habitats críticos.

⁶⁶ Os PCBs (bifenilos policlorados) são um grupo de produtos químicos altamente tóxicos que podem ser encontrados em transformadores elétricos cheios de óleo, capacitores e comutadores que datam de 1950 a 1985.

7. Produção, utilização ou venda de produtos farmacêuticos, pesticidas/herbicidas, substâncias que⁶⁷ empobrecem a camada de ozono ou quaisquer outras substâncias perigosas proibidas ou progressivamente eliminadas a nível internacional;
8. Comércio transfronteiriço de resíduos, com excepção dos aceites pela Convenção de Basileia e respectivos regulamentos subjacentes;
9. Produção ou venda:⁶⁸
 - a. De armas e/ou munições;
 - b. do tabaco;
 - c. De álcool forte destinado ao consumo humano;
10. Estabelecimentos de jogo, casinos ou qualquer outra empresa equivalente^{69 70};
11. Qualquer comércio relacionado com pornografia ou prostituição;
12. Qualquer atividade⁷¹ que conduza a uma alteração irreversível ou a uma deslocação significativa de um elemento do património culturalmente crítico ou qualquer atividade que conduza a quaisquer riscos e impactos no património cultural;
13. Produção e distribuição, ou investimento em meios de comunicação que sejam racistas, antidemocráticos ou que defendam a discriminação contra uma parte da população;
14. Exploração de minas de diamantes e comercialização de diamantes quando o país de acolhimento não tenha aderido ao processo de Kimberley;
15. Qualquer setor ou serviço sujeito a embargo pelas Nações Unidas, União Europeia e/ou França em um determinado país e sem restrição absoluta ou relativa em relação ao valor.
16. Qualquer atividade que leve à aquisição de terras e reassentamento involuntário.

10.2 Anexo B - Formulário da lista de verificação de rastreio

Cada projecto do Programa será submetido a um rastreio ambiental e social para:

- a. Determine se o projeto está excluído do Programa.
- b. Determine se o projeto atende aos critérios de elegibilidade para o programa.

Nome do projecto:	
País:	
Proprietário do projecto:	
Projecto de descrição sumária:	
Data de elaboração	

- Projetos excluídos do Programa: Por favor, explique sua resposta para cada item. Se alguma das seguintes questões for uma resposta "sim", o projecto é excluído do programa:

⁶⁷ Qualquer componente químico que reaja e destrua a camada de ozono estratosférico, levando à formação de buracos nesta camada. O Protocolo de Montreal enumera as substâncias que destroem a camada de ozono (ODS), os seus objectivos de redução e os prazos para a sua eliminação gradual.

⁶⁸ Para serem excluídas, essas atividades devem representar mais de 10% do saldo ou montante financiado. No caso de um intermediário financeiro, essas atividades não devem exceder 10% dos destaques em sua carteira de negócios.

⁶⁹ Qualquer financiamento direto desses projetos ou atividades que os envolvam (por exemplo, um hotel, incluindo um cassino). Os planos de melhoria urbana que poderiam posteriormente incorporar tais projetos não são afetados.

⁷⁰ O "património cultural crítico" é considerado qualquer elemento patrimonial reconhecido internacionalmente ou nacionalmente como sendo de interesse histórico, social e/ou cultural

⁷¹ Idem

Nã o.	Item	Cumprido?		Explicação
		Sim	Nã o	
1	O projeto está incluído na lista de exclusão da AFD (Anexo A)?			
2	O projeto gera potenciais riscos e impactos ambientais e/ou sociais adversos que, individual ou cumulativamente, são diversos, irreversíveis ou sem precedentes (Categoria de Alto Risco A e Categoria de Risco Substancial B+) ⁷² ?			
3	O projeto tem lugar em áreas protegidas, habitats críticos e ou áreas sensíveis ou afeta habitats modificados, naturais e críticos ou áreas legalmente protegidas e reconhecidas internacionalmente?			
4	O projeto envolve alguma aquisição de terras?			
5	O local do projeto é ocupado por pessoas ou atividades, formais ou informais? ⁷³			
6	O projeto ocorre ou afeta propriedades e sítios de importância arqueológica, histórica, cultural, artística e religiosa, que são tangíveis e intangíveis?			
7	O projeto gera contaminação de terra e água subterrânea a partir de baterias usadas ou gastas?			

- Os projectos elegíveis devem preencher os seguintes critérios:⁷⁴

Não.	Item	Cumprido?		Explicação
		Sim	Não	
1	O projeto reduz as emissões de GEE em relação à linha de base e tem um impacto positivo no desenvolvimento sustentável? ⁷⁵			
2	O projecto está relacionado com políticas de procura de transportes que incentivem a transição para os transportes públicos?			

⁷² Categoria A: Atividades com potenciais riscos e impactos ambientais e/ou sociais adversos significativos que, individual ou cumulativamente, são diversos, irreversíveis ou sem precedentes. Exemplos de características das actividades da categoria A incluem: ter grande escala geográfica; envolver infra-estruturas de grande escala; estar localizado em ecossistemas valiosos e habitats críticos; acarretar impactos adversos nos direitos, recursos e terras dos povos indígenas; e implicando uma reinstalação significativa das populações afectadas.

⁷³ Em relação ao reassentamento involuntário (deslocamento físico ou económico).

⁷⁴ As perguntas 1, 3, 4, 5, 7, 8, 12, 13 e 15 aplicam-se aos componentes 2 e 3.

A pergunta 2 é aplicável à componente 2.

As perguntas 6, 9, 10, 11 e 14 aplicam-se à componente 3.

⁷⁵ A abordagem a utilizar é determinada no anexo 22-A e baseia-se principalmente nas metodologias da CQNUAC registadas ao abrigo do Mecanismo de Desenvolvimento Limpo (MDL).

3	O projeto demonstra um potencial transformador e aumenta o número de passageiros?			
4	O projeto cumpre a taxa interna de retorno de no mínimo 12%?			
5	O projeto está em conformidade com as leis e regulamentos nacionais e locais relevantes e possui propriedade do país?			
6	O projeto é realizado na cidade que está planejando ou em processo de modernização e modernização de seu sistema de transporte público, incluindo iniciativas para promover NMT e micro-mobilidade elétrica?			
7	O projeto deve estar em conformidade com um plano de ação de gênero, levando em consideração as diretrizes desenvolvidas no plano de ação de gênero em nível de programa? (Anexo 8 Proposta de financiamento)?			
8	O projeto deve se esforçar para gerar emprego e desenvolvimento econômico local?			
9	O projeto só se aplica a veículos elétricos a bateria? ⁷⁶			
10	O projeto precisa financiar mais de 30 veículos elétricos?			
11	O projeto está localizado em uma cidade intermediária ⁷⁷ ?			
12	O nível de co-financiamento do projeto é superior a 40%?			
13	Qual país está localizado o projeto? ⁷⁸			
14	O projeto financia pelo setor privado ou como PPP? ⁷⁹			
15	O projeto é categorizado como Categoria de risco B ⁸⁰ ou C ⁸¹ ?			

Nota: Não são concedidas subvenções de investimento para investimentos e-bus no âmbito da componente 3.

⁷⁶ Os trólebus híbridos (trólebus com bateria) também podem ser financiados se provarem ser uma opção mais econômica do que o uso de ônibus elétricos a bateria, considerando também os custos de substituição e manutenção da infraestrutura

⁷⁷ Cidades que não são elegíveis sob este critério são: Colômbia: Bogotá, Barranquilla, Bucaramanga, Cali, Cartagena, Medellín, Pereira; Brasil: Belo Horizonte, Brasília, Curitiba, Fortaleza, Manaus, Recife, Rio de Janeiro, Salvador, São Paulo; Peru: Lima; México: Cidade do México.

⁷⁸ No mínimo 4 países (indicativo Brasil, Colômbia, México e Peru) serão realizados no mínimo 1 projeto de investimento com e-buses no Componente 3 e no mínimo 2 países (indicativo Brasil e Colômbia) investimentos na modernização da infraestrutura PT e/ou NMT no Componente 2.

⁷⁹ Um indicativo no México.

⁸⁰ Categoria B. Atividades com potenciais riscos e impactos ambientais e/ou sociais adversos limitados que, individual ou cumulativamente, são poucas, geralmente específicas do local, amplamente reversíveis e prontamente abordadas por meio de medidas de mitigação. Atividades relacionadas com AF nos componentes 2 e 3 (e-buses, sistema de carregamento, terminal de autocarros atualizado e sistema de rede atualizado para sistema de carregamento).

⁸¹ Categoria C. Atividades com riscos e/ou impactos ambientais e/ou sociais mínimos ou inexistentes. As atividades da categoria C são tipicamente aquelas que não têm elementos físicos ou pegadas definidas. No entanto, em certos contextos, as atividades que têm elementos físicos ou uma pegada também podem ser consideradas de baixo risco, especialmente quando as atividades são de pequena escala, realizadas dentro de um ambiente já construído, Não envolvam deslocamentos físicos e econômicos de pessoas ou tenham impactos mínimos ou não adversos sobre os povos indígenas. Atividades relacionadas com a AT na componente 1.

Cada projeto no âmbito do Programa será submetido a triagem SEAH para determinar os riscos SEAH no projeto. Em caso de resposta "sim", o projecto desenvolverá um plano de acção SEAH (anexo N):

Não.	Item	Cumprido?		Explicação
		Sim	Não	
1	Durante a construção, as trabalhadoras podem ser alvo de SEAH por trabalhadores do sexo masculino?			
2	Mulheres, meninas e meninos ou outros grupos vulneráveis da comunidade podem ser alvo de SEAH por trabalhadores da construção civil?			
3	Durante a operação, as trabalhadoras de transporte poderiam ser assediadas sexualmente por colegas do sexo masculino?			
4	Durante a operação, o supervisor masculino poderia usar a posição de poder para assediar sexualmente as colegas?			
5	Durante a operação, poderia o passageiro experimentar comportamento ameaçador e indesejado, incluindo abuso sexual e assédio ao usar o transporte público?			
6	O projeto é categorizado como risco Categoria B ⁸² ?			

10.3 Anexo C - Plano indicativo da avaliação de impacto ambiental e social

A due diligence ambiental e social será conduzida sob a responsabilidade do proprietário do projeto. Para projetos de categoria B (riscos moderados) financiados no âmbito deste programa, é necessário um AIAS. A avaliação de impacto ambiental e social (AIAS) é um instrumento para identificar e avaliar os potenciais impactos ambientais e sociais de um projeto proposto, avaliar alternativas e projetar medidas apropriadas de mitigação, gerenciamento e monitoramento.

Espera-se que o proprietário do projeto (ou seu consultor) use seu julgamento profissional para determinar quais questões (listadas abaixo ou adicionais) são relevantes para o projeto. O esboço indicativo de AIAS é o seguinte.

1. Resumo executivo
 - Discute concisamente resultados significativos e ações recomendadas.
2. Marco jurídico e institucional
 - Analisa o enquadramento legal (nacional e local) e institucional do projeto, no âmbito do qual é realizada a avaliação ambiental e social.
 - Identifica e avalia os requisitos ambientais e sociais de qualquer cofinanciador.

⁸² Categoria B. Atividades com potenciais riscos e impactos ambientais e/ou sociais adversos limitados que, individual ou cumulativamente, são poucas, geralmente específicas do local, amplamente reversíveis e prontamente abordadas por meio de medidas de mitigação. Atividades relacionadas com AF nos componentes 2 e 3 (e-buses, sistema de carregamento, terminal de autocarros atualizado e sistema de rede atualizado para sistema de carregamento).

3. Descrição do projeto
 - Descreve concisamente o projeto proposto e seu contexto geográfico, ambiental, social e temporal, incluindo quaisquer investimentos externos que possam ser necessários, bem como os principais fornecedores do projeto.
 - Inclui um mapa de detalhe suficiente, mostrando o local do projeto e a área que pode ser afetada pelos impactos diretos e indiretos do projeto.
4. Riscos e impactos ambientais e sociais
 - Leva em consideração todos os riscos e impactos ambientais e sociais relevantes do projeto (fases de construção e operação), incluindo a produção de resíduos perigosos, principalmente devido à reciclagem, reutilização (segunda vida) e descarte de baterias de veículos elétricos gastos.⁸³⁸⁴⁸⁵
5. Medidas de mitigação
 - Identifica medidas de mitigação de todos os impactos e riscos negativos relevantes e significativos, incluindo a produção de resíduos perigosos, principalmente devido à reciclagem, reutilização (segunda vida) e descarte de baterias de veículos elétricos gastos.
6. Principais medidas e ações para o Plano de Gestão Ambiental e Social (PGAS). Isto será usado no desenvolvimento do Plano de Gestão Ambiental e Social (PGAS) (Anexo D).
7. Plano de Envolvimento das Partes Interessadas e Mecanismo de Reclamação de acordo com o Anexo E.
8. Apêndices:
 - Lista dos indivíduos ou organizações que prepararam ou contribuíram para a avaliação ambiental e social
 - Outros anexos considerados pertinentes.

10.4 Anexo D - Plano indicativo de gestão ambiental e social

O plano de gestão ambiental e social (PGAS) é um instrumento que detalha (a) as medidas a serem tomadas durante a implementação e operação de um projeto para eliminar impactos ambientais e sociais adversos, ou reduzi-los a níveis aceitáveis; e (b) As ações necessárias para aplicar estas medidas. Espera-se que o proprietário do projeto (ou seu consultor)) use seu julgamento profissional para determinar quais questões (listadas abaixo ou adicionais) são relevantes para o projeto. O esboço indicativo do PGAS é o seguinte.

1. Descrição das medidas de atenuação:
 - a) Descreve os impactos negativos do projeto, conforme descrito na avaliação de impacto ambiental e social (AIAS), incluindo a produção de resíduos perigosos, principalmente devido à reciclagem, reutilização (segunda vida) e descarte de baterias de veículos elétricos gastos.

⁸³ Por exemplo, ver secção 5.2

⁸⁴ Isso será feito através da exportação das baterias de lítio para empresas de reciclagem autorizadas ou para o fabricante. Os países participantes dispõem de instalações e capacidades para a recolha, acondicionamento e exportação de baterias de forma a permitir a reciclagem dos seus principais componentes.

⁸⁵ As baterias EV podem normalmente ser reutilizadas para fins de armazenamento de eletricidade excedente tanto a nível comercial como doméstico.

⁸⁶ O descarte final das baterias deve ser claramente identificado nos estudos de projeto final e ter as autorizações correspondentes, quando os regulamentos locais o indicarem. Se a legislação local não tem regulamentos específicos a este respeito, as melhores práticas internacionais devem ser aplicadas.

- b) Descreve, com todos os detalhes técnicos necessários, cada medida de mitigação, indicando o tipo de impacto, o período em questão, o organismo ou as pessoas responsáveis pela sua implementação, incluindo medidas específicas de mitigação para o gerenciamento de baterias de veículos elétricos (p. ex., programa integral de gestão de resíduos perigosos, formação para tratamento de resíduos perigosos, entre outros).
 - c) Avaliar o escopo e os custos das medidas, bem como as necessidades institucionais e de treinamento para implementar essas medidas, incluindo especificamente o custo das medidas de mitigação para o gerenciamento de baterias de veículos elétricos gastos.
2. Aplicação do controlo ambiental e social:

O objetivo do monitoramento ambiental e social é (i) verificar se os compromissos ambientais e sociais assumidos pelo proprietário do projeto foram cumpridos, (ii) dar informações sobre as principais questões ambientais e sociais do projeto, sobretudo sobre seus impactos e (iii) Analisar a eficácia das medidas de atenuação aplicadas.

Estas informações permitem avaliar o sucesso das medidas de mitigação no âmbito da supervisão do projeto e tomar, se necessário, medidas corretivas.

O PGAS define objetivos de monitoramento e métodos de monitoramento precisos, relativos aos efeitos avaliados no relatório AIAS e às medidas de mitigação descritas no PGAS.

Esta parte compreende:

- d) uma descrição precisa, com detalhes técnicos, dos tipos de acompanhamento, indicadores, medidas de supervisão.
- e) uma descrição dos métodos de execução da monitorização: procedimentos de supervisão, elaboração de relatórios de monitorização (acompanhamento regular, formulários de acidentes), organização necessária.

O objetivo é (i) detectar rapidamente as condições que exigem medidas de mitigação específicas e (ii) fornecer informações sobre os progressos realizados e sobre os resultados no âmbito destas medidas.

3. Encerramento do local (desmantelamento, se aplicável):

Quando um projeto tem uma vida útil limitada ou quando o site fecha, o PGAS prevê as medidas necessárias para o fechamento do site, no final da vida útil do projeto.

Descreve:

- as condições técnicas e operacionais desta paragem/encerramento,
- as possíveis condições de desmontagem de equipamentos, edifícios.

4. Procedimento organizacional:

O PGAS apresenta uma descrição pormenorizada das disposições institucionais necessárias para a aplicação das medidas de atenuação e acompanhamento, quer durante os trabalhos quer após a conclusão do projecto. Fornece informações precisas sobre quem (organismos ou pessoas) será responsável pela implementação dessas medidas, por exemplo, operação, supervisão, verificação da aplicação, acompanhamento da implementação, medidas

corretivas, financiamento, elaboração de relatórios e formação do pessoal.

Quando aplicável, o PGAS abrange os seguintes assuntos: a) assistência técnica: b) aquisição e c) métodos organizacionais implementados pelo proprietário do projeto.

Propostas para fortalecer a organização e as capacidades podem ser feitas no PGAS. A implementação de uma especialização externa pode ser promovida para garantir um controle adequado da implementação do PGAS.

5. Calendário para estimativa de desempenho e custo

Para cada uma das três áreas (redução da poluição, monitorização do ambiente e procedimentos organizacionais), o PGAS prevê:

- a) Um calendário de execução das medidas de atenuação, indicando a sua programação e coordenação com os planos de execução do projeto;
- b) uma estimativa dos custos de investimento e de funcionamento,
- c) A origem dos fundos necessários para a execução do MEE.

10.5 Anexo E - Esboço indicativo do plano de engajamento das partes interessadas, mecanismo de reclamação e divulgação de informações

Cada projeto no âmbito do Programa exigirá um Plano de Envolvimento das Partes Interessadas, incluindo um mecanismo de reclamação e divulgação de informações, incluindo procedimentos ou requisitos de reparação da SEAH. A AFD divulgará em seu site informações ambientais e sociais apropriadas para cada projeto no âmbito do Programa.

O envolvimento das partes interessadas será realizado de acordo com as Normas Ambientais e Sociais do Grupo Banco Mundial: [ESS10 Envolvimento das partes interessadas e Divulgação de Informações](https://www.worldbank.org/en/projects-operations/environmental-and-social-framework/brief/environmental-Amente-padrões sociais) <https://www.worldbank.org/en/projects-operations/environmental-and-social-framework/brief/environmental-Amente-padrões sociais>

Um Mecanismo de Reclamação específico deve ser produzido para cada projeto, de acordo com o Banco Mundial ESS10 - Anexo 1

A descrição do plano de envolvimento das partes interessadas e do mecanismo de reclamação é a seguinte:

1. Introdução
 - 1.1. Apresentação do projeto
 - 1.2. Contexto do projeto
 - 1.3. Princípios de engajamento das partes interessadas relacionados ao projeto
2. Regulamentos aplicáveis relacionados ao engajamento das partes interessadas
 - 2.1. Regulamentos nacionais aplicáveis e requisitos relacionados
 - 2.2. Normas internacionais aplicáveis e requisitos conexos
 - 2.3. Outras normas aplicáveis
3. Análise das partes interessadas do projeto

- 3.1. Abordagem à identificação das partes interessadas
- 3.2. Definição e abordagem proposta para grupos de partes interessadas
- 4. Atividades relacionadas com o envolvimento das partes interessadas
 - 4.1. Comunicações e divulgação de informações para o projeto e estudos relacionados
 - 4.2. Actividades de consulta realizadas até à data
 - 4.3. Atividades e indicadores de acompanhamento do envolvimento das partes interessadas
- 5. Mecanismo de reparação de reclamações
 - 5.1. Princípios
 - 5.2. Procedimento
- 6. Procedimentos ou requisitos de reparação SEAH centrados nos sobreviventes e sensíveis ao género⁸⁷
- 7. Informação de divulgação
 - 7.1. Princípios
 - 7.2. Procedimento (incluindo processos de divulgação de instrumentos de salvaguarda para que os projetos da Categoria B cumpram a Política de Divulgação de Informações do AE e do GCF, bem como os requisitos do RESP do GCF sobre a divulgação de cada projeto.
- 8. Monitorização e apresentação de relatórios para atividades de envolvimento das partes interessadas
 - 8.1. Acompanhamento
 - 8.2. Relato de atividades
 - 8.3. Relatório anual
- 9. Apêndices
 - 9.1. Lista de partes interessadas
 - 9.2. Sistema de comunicação e divulgação de informações
 - 9.3. Sistema de reparação de reclamações

10.6 Anexo F - Análise geral entre os regulamentos nacionais e as normas ambientais e sociais da AFD

⁸⁷ Estabelecer mecanismos funcionais de notificação para receber queixas relacionadas ao SEAH de trabalhadores e membros da comunidade. Os mecanismos de reporte devem ser o principal meio de reporte para o pessoal e membros da comunidade afetados pelo SEAH relacionado com o projeto. No entanto, o pessoal do proprietário do projeto e os membros da comunidade podem optar por usar um mecanismo de relatório da agência executora ou de implementação ou reportar diretamente à AFD. Podem reportar diretamente à AFD se considerarem que, apesar de reportarem através do mecanismo de reporte do proprietário do projeto, o seu caso não foi tratado de forma satisfatória ou quando, após esforços falhados com o proprietário do projeto, Consideram que a comunicação de informações através destes mecanismos é de interesse público (por exemplo, quando um grande número de incidentes SEAH ocorre dentro de um projeto sem ação ou sem ação efetiva). As vias alternativas à comunicação de informações devem ser incluídas no material promocional e nos planos de comunicação e nos cursos de formação do pessoal.

Esta análise mostra⁸⁸ que não foram identificadas lacunas relevantes para os oito países. Esses países possuem legislação nacional para identificar e mitigar potenciais riscos e impactos ambientais e sociais dentro do Programa, e cobrem as diretrizes estabelecidas nas normas ambientais e sociais do Banco Mundial (SEE) ESS1 Avaliação e Gestão de Riscos e Impactos Ambientais e Sociais, ESS2 Trabalho e Condições de Trabalho, ESS3 Recursos de Eficiência e Prevenção e Gestão da Poluição, ESS4 Saúde e Segurança Comunitária, e ESS10 Stakeholder Engagement e Divulgação de Informações. Para os padrões restantes são excluídos porque eles não se aplicam ao Programa. É importante mencionar que para cada projeto sob este Programa deve cumprir com os regulamentos nacionais e locais aplicáveis.

Ver arquivo do Excel anexado

10.7 Anexo G - Esboço para desenvolvimento de Análise Sociocultural (SCA) e Planos de Povos Indígenas

Os seguintes elementos podem servir de ponto de partida para a elaboração da SCA:

- Análise do Marco jurídico relativo aos Povos Indígenas: Identificação dos principais instrumentos aplicáveis, a partir da legislação nacional, bem como das convenções internacionais ratificadas e subscritas pelo país, princípios e diretrizes estabelecidos na Política de Gênero e PI Atualizada do GCF.
- Caracterização das comunidades indígenas: Descrição detalhada e análise da população indígena localizada na área de influência (direta e indireta) do projeto. Com base nessa caracterização, a análise determinará se é necessário expandir a área indireta de influência do projeto em locais específicos, justificando os motivos pelos quais ele deve ser expandido.
- Estrutura comunitária e funcionamento institucional: Normas, valores, regras, costumes, comportamentos e mecanismos de tomada de decisão que foram institucionalizados através de relações inter e intragrupo, relevantes para o projeto, Ter em conta as consultas públicas e as medidas de gestão a propor.
- Aspectos de gênero: Identificação da dinâmica de gênero como parte integrante da AFC, identificando padrões socioculturais como a exclusão das mulheres dos processos decisórios ou da vida pública, vida econômica ou profissional, atitudes ou práticas nocivas para com mulheres e meninas (como sua exclusão da educação), violência física contra a mulher (seja por estranhos, conhecidos ou parceiros íntimos), usando dados e indicadores qualitativos e quantitativos. Identificar medidas especiais necessárias para garantir que mulheres e meninas participem de processos de tomada de decisão sobre o projeto, como a consulta pública. Também seria importante analisar se, como resultado do projeto, poderia haver impactos negativos diferenciados por gênero, ou piores para mulheres e meninas do que para homens e meninos, ou se as desigualdades de gênero preexistentes poderiam ser exacerbadas como resultado do projeto.

⁸⁸ ESS5: Aquisição de terras, restrições ao uso da terra e reassentamento involuntário; ESS6: Conservação da biodiversidade e gestão sustentável dos recursos naturais vivos; ESS7: Povos Indígenas/Comunidades Locais Historicamente Carentes da África Subsaariana, e ESS8: Patrimônio Cultural.

- Aspectos simbólicos: caracterização de valores, normas, tradições, costumes, crenças, aspirações e atitudes da comunidade em relação ao projeto, com especial ênfase em locais cerimoniais e outros locais com significado simbólico para a população.
- Análise da vulnerabilidade social: Situação da população indígena na área do projeto de acordo com seus níveis de vulnerabilidade socioeconômica, histórica e cultural, associar essa situação ao risco potencial de exclusão dos benefícios potenciais do projeto.
- Expectativas da população: Aspirações, percepções e atitudes em relação ao subprojeto dentro das comunidades indígenas, incluindo o histórico de interações com os órgãos do setor público e o nível de confiança ou desconfiança que as comunidades indígenas têm nelas. Produção e conexão com o sistema comercial regional. Análise de como as mudanças geradas pelo projeto podem provocar mudanças nas interações entre a população indígena e agentes relacionados à comercialização de produtos e atividades de subsistência atualmente existentes nas comunidades indígenas.
- Passivos existentes e risco contextual: Identificação da presença de potenciais passivos sociopolíticos e riscos associados ao contexto em que um projeto será construído e operado
- Riscos de integridade física, territorial ou cultural da população potencialmente afetada, incluindo recursos naturais, segurança alimentar, direitos, economia, identidade, etc.
- Possíveis impactos gerados pela presença de trabalhadores da construção civil. Analisar os possíveis riscos associados às obras de construção (saúde, acidentes, gestações indesejadas, etc), com ênfase especial no comportamento do pessoal das empreiteiras em suas interações com a população indígena local.
- Mudanças culturais e ruptura geracional: Analisar as mudanças e tensões culturais internas que poderiam ser geradas ou identificadas por causa do projeto, no âmbito das mudanças que o projeto poderia introduzir ou intensificar.
- Risco de conflito. Identificação de conflitos latentes e potenciais novos conflitos que poderiam ser gerados ou intensificados por causa do projeto.
- Potenciais impactos indiretos relacionados à locação e uso de terras. Analisar as principais ameaças nesta área que poderiam ser criadas ou intensificadas por causa do projeto, incluindo emissão de títulos de terras, aluguel ou arrendamento, invasão de terras indígenas, territórios ancestrais que aspiram recuperar, etc.
- Outros riscos e possíveis impactos sociais adversos, incluindo impactos diretos, indiretos e acumulativos, induzidos ou residuais nas comunidades indígenas.
- Consultas públicas com povos indígenas. Estas consultas devem ser socioculturalmente adequadas, de preferência utilizando um ou mais facilitadores indígenas, garantindo que as pessoas que não falam espanhol (ou português, no caso do Brasil) tenham a oportunidade de formular perguntas e expressar as suas opiniões e preocupações; que são realizadas em momentos e espaços acessíveis à população indígena local e que respeitam os mecanismos de tomada de decisão dos grupos indígenas.
- Plano dos Povos Indígenas. Inclusão de medidas específicas para reduzir, mitigar e/ou compensar os impactos potenciais nas comunidades indígenas, seguindo a hierarquia de mitigação discutida nesta nota. Compensação não significa necessariamente compensação econômica, mas principalmente substituição da funcionalidade afetada ou substituição em espécie, como em terra por terra. Os impactos identificados devem ser associados às medidas de mitigação, explicando claramente a relação entre os impactos e as medidas. Este plano, e suas medidas, devem ter um orçamento atribuído, cronograma

provisório, pessoal necessário para executá-los, responsabilidades institucionais, entre outros detalhes práticos que facilitem sua eventual implementação.

- **Monitoramento de Aspectos Socioculturais:** Definição de indicadores socioculturais que sirvam de base para eventual monitoramento das mudanças geradas pelo projeto, definindo um sistema de monitoramento específico para as comunidades indígenas, analisar a possibilidade de implementação de sistemas de monitoramento participativo, quando isso for prático.
- **Visitas de campo:** Para escrever a análise sociocultural e reunir as informações primárias relacionadas às comunidades indígenas necessárias, deve haver visitas de campo às comunidades indígenas na área direta e indireta de influência do projeto, em coordenação com o órgão executor e assessorando o executor para realizar as consultas específicas com os povos indígenas.

10.8 Anexo H - Aplicabilidade das Normas de Desempenho IFC ao Programa

A aplicabilidade dos PSs IFC para o Programa AFD-GCF está resumida na tabela abaixo.

Padrões de desempenho IFC	Objetivos	Aplicabilidade
PS1. Avaliação e gestão dos riscos e impactos ambientais e sociais	<ul style="list-style-type: none"> • Identificar e avaliar os riscos e impactos ambientais e sociais do projeto. • Adotar uma hierarquia de mitigação para antecipar e evitar, ou onde não é possível, minimizar e onde os impactos residuais permanecem, compensar/compensar os riscos e impactos para os trabalhadores, as comunidades afetadas e o meio ambiente. • Promover a melhoria do desempenho ambiental e social dos clientes através da utilização eficaz dos sistemas de gestão. • Garantir que as queixas das comunidades afetadas e as comunicações externas de outras partes interessadas sejam respondidas e gerenciadas adequadamente. • Promover e fornecer meios para o envolvimento adequado com as comunidades afetadas ao longo do ciclo do projeto em questões que possam potencialmente afetá-las e garantir que informações ambientais e sociais relevantes sejam divulgadas e disseminadas. 	<p>Sim.</p> <p>Os projetos elegíveis não podem ter impactos ambientais. O PS1 exige estabelecer um plano de gestão ambiental adequado à natureza e escala do projeto, que visa identificar riscos ambientais e definir medidas de mitigação para os projetos, a fim de evitar impactos negativos. Além disso, o PS1 define requisitos organizacionais e de monitoramento.</p> <p>O foco particular é colocar as partes interessadas, de informações, participação de partes interessadas relevantes e reclamação.</p> <p>O Programa financia um projeto financiando apenas projetos nas categorias C e B. Projetos na categoria "A" serão excluídos.</p>
PS2. Trabalho e condições de trabalho	<ul style="list-style-type: none"> • Promover o tratamento justo, a não discriminação e a igualdade de oportunidades dos trabalhadores. • Estabelecer, manter e melhorar a relação trabalhador-gestão. • Promover o cumprimento das leis trabalhistas e trabalhistas nacionais. • Proteger os trabalhadores, incluindo categorias vulneráveis de trabalhadores, como crianças, trabalhadores migrantes, trabalhadores contratados por terceiros e trabalhadores na cadeia de suprimentos do cliente. • Promover condições de trabalho seguras e saudáveis e a saúde dos trabalhadores. • Para evitar o uso de trabalho forçado. 	<p>Sim.</p> <p>Os projetos apoiados pelo Programa devem garantir condições adequadas de trabalho do proprietário e cumprir todos os requisitos do Programa para a construção (construção, operação, manutenção, conexão de rede e/ou atividades necessárias) e im</p>
PS3. Eficiência de recursos, prevenção e redução da poluição	<ul style="list-style-type: none"> • Evitar ou minimizar os impactos adversos na saúde humana e no meio ambiente, evitando ou minimizando a poluição das atividades do projeto 	<p>Sim.</p> <p>A avaliação de riscos ambientais deve ser realizada em projeto</p>

Padrões de desempenho IFC	Objetivos	Aplicabilidade
	<ul style="list-style-type: none"> • Promover uma utilização mais sustentável dos recursos, incluindo a energia e a água. • Reduzir as emissões de GEE relacionadas ao projeto. 	<p>possíveis impactos negativos, incluindo a poluição nas comunidades, incluindo o uso de recursos e consumo de água.</p> <p>Nota: Espera-se que os impactos sejam significativos na construção em pequena escala necessária para estações de conexão de rede e/ ou at de ônibus necessárias. No prazo dos recursos naturais de construção.</p>
PS4. Saúde, segurança e proteção da comunidade	<ul style="list-style-type: none"> • Antecipar e evitar impactos adversos na saúde e segurança da comunidade afetada durante a vida do projeto, tanto em circunstâncias rotineiras quanto não rotineiras. • Garantir que a salvaguarda do pessoal e da propriedade seja realizada de acordo com os princípios relevantes de direitos humanos e de uma forma que evite ou minimize os riscos para as comunidades afetadas. 	<p>Sim.</p> <p>A avaliação de risco ambiental conduzida em projetos e considerará aspectos de segurança da comunidade do projeto.</p>
PS5. Aquisição de terras e liquidação involuntária	<ul style="list-style-type: none"> • Para evitar, e quando não for possível, minimizar o deslocamento explorando projetos alternativos. • Para evitar o despejo forçado. • Antecipar e evitar, ou quando não for possível, minimizar os impactos sociais e econômicos adversos da aquisição de terras ou restrições ao uso da terra por (i) fornecer compensação pela perda de ativos a custo de substituição e (ii) Assegurar que as atividades de reinstalação sejam executadas com a divulgação adequada de informações, consultas e a participação informada das pessoas afetadas. • Melhorar ou restaurar os meios de subsistência e os padrões de vida das pessoas deslocadas. • Melhorar as condições de vida das pessoas fisicamente deslocadas através do fornecimento de alojamento adequado com segurança de posse em locais de reassentamento. 	<p>Não.</p> <p>A aquisição de terras e o involuntário são inesperados. O Programa excluirá projetos de aquisição de terras e reassentamento.</p>
PS6. Conservação da biodiversidade e gestão sustentável dos recursos naturais vivos	<ul style="list-style-type: none"> • Proteger e conservar a biodiversidade. • Manter os benefícios dos serviços ecossistêmicos. • Promover a gestão sustentável dos recursos naturais vivos através da adoção de práticas que integrem necessidades de conservação e prioridades de desenvolvimento. 	<p>Não.</p> <p>Os projetos elegíveis não esperam afetar quaisquer recursos naturais e críticos ou áreas e reconhecidas internacionalmente. O Programa excluirá projetos com qualquer modificação em recursos críticos ou áreas legalmente reconhecidas internacionalmente.</p>
PS7. Povos indígenas	<ul style="list-style-type: none"> • Garantir que o processo de desenvolvimento promova o pleno respeito pelos direitos humanos, dignidade, aspirações, cultura e meios de subsistência baseados nos recursos naturais dos povos indígenas. • Antecipar e evitar impactos adversos de projetos em comunidades indígenas, ou quando não for possível, minimizar e/ou compensar tais impactos. • Promover benefícios e oportunidades de desenvolvimento sustentável para os povos indígenas de maneira culturalmente apropriada. • Estabelecer e manter uma relação contínua baseada na Consulta e Participação Informada (PIC) com os povos indígenas afetados por um projeto ao longo do ciclo de vida do projeto. 	<p>Não.</p> <p>Os projetos elegíveis não esperam afetar os povos indígenas. O Programa excluirá projetos que afetem povos indígenas.</p>

Padrões de desempenho IFC	Objetivos	Aplicabilidade
	<ul style="list-style-type: none"> • Assegurar o Consentimento Livre, Prévio e Esclarecido (CPPI) das Comunidades Afetadas de povos indígenas quando as circunstâncias descritas neste padrão de desempenho estiverem presentes. • Respeitar e preservar a cultura, o conhecimento e as práticas dos povos indígenas. 	
PS8. Patrimônio cultural	<ul style="list-style-type: none"> • Proteger o patrimônio cultural dos impactos adversos das atividades do projeto e apoiar a sua preservação. • Promover a partilha equitativa dos benefícios da utilização do patrimônio cultural. 	<p>Não.</p> <p>Os projetos elegíveis não esperam afetar propriedades de importância arqueológica, artística e religiosa. O Programa excluirá projetos com patrimônio cultural.</p>

Todos os projetos cumprirão as disposições do SEAH especificadas no GCF RESP. ⁸⁹

10.9 Anexo I - Princípios fundamentais da política de A&S da AFD

Princípios: Os princípios a seguir estabelecidos aplicam-se em toda a avaliação e implementação de todas as operações financiadas pela AFD, de forma contínua e em parceria com os beneficiários de financiamento e autoridades adjudicantes. Implica ter em conta as questões ambientais e sociais o mais cedo possível, desde a fase de concepção e na execução das operações, a fim de definir medidas adequadas para evitar, reduzir e, se necessário, compensar seus impactos ambientais e sociais adversos significativos.

Due diligence: A AFD realiza due diligence em todos os projetos submetidos ao seu financiamento que se enquadram no âmbito de aplicação da presente política. Esta due diligence analisa os riscos e impactos ambientais e sociais durante a avaliação ex ante da operação, de forma adaptada à natureza e escala da operação e proporcional aos níveis desses riscos e impactos. Essa due diligence avalia se o projeto provavelmente será desenvolvido e implementado em conformidade com as metas de desempenho ambiental e social da AFD. Assim, apoia o processo de tomada de decisão para o financiamento da operação e, no caso de o financiamento ser aprovado, a integração dos aspectos ambientais e sociais do cliente na programação e implementação da operação. A due diligence da AFD requer trabalho documental, mas também, dependendo das necessidades, visitas de campo.

Abordagem integrada: A AFD, em linha com suas práticas existentes, baseia sua due diligence em uma análise combinando os riscos e impactos ambientais e sociais. Para cada operação analisada, a avaliação dos riscos e impactos também leva em conta a vulnerabilidade dos vários grupos humanos potencialmente afetados.

Responsabilidade do cliente: o cliente é responsável por realizar a avaliação ambiental e social de seu projeto. Mobiliza a expertise e os recursos ambientais e sociais necessários nas diversas

⁸⁹<https://www.greenclimate.fund/document/revised-environmental-and-social-policy>

etapas da implementação do projeto (viabilidade, projeto detalhado, preparação, construção, operação, descomissionamento) e compromete-se contratualmente a respeitar as metas de desempenho ambiental e social acordadas durante a avaliação do financiamento e estabelecidas na convenção de financiamento com a AFD. O cliente acompanha e documenta a aplicação das medidas de gestão ambiental e social durante a implementação das atividades do projeto. Também implementa as ações preventivas necessárias para remover as possíveis causas de uma falha e as ações corretivas necessárias quando uma falha é identificada. Informa regularmente a AFD através de relatórios periódicos de progresso. A AFD auxilia o cliente na definição dos seus objetivos ambientais e sociais e verifica a sua implementação ao longo do ciclo do projeto.

Categorização do risco ambiental e social: a AFD analisa e classifica todos os projetos potenciais em Alto - Substancial - Moderado - Baixo risco ambiental e social, dependendo da extensão dos riscos potenciais suportados pela operação. A classificação leva em conta a natureza e a escala da operação, a localização e sensibilidade da área afetada, a gravidade dos potenciais riscos e impactos ambientais e sociais, bem como a capacidade do cliente de gerenciá-los. Esta classificação visa determinar a natureza e a profundidade da avaliação ambiental e social exigida e o nível de normas ambientais e sociais que o projeto deverá cumprir, bem como as necessidades de envolver as partes interessadas e o nível de informação necessário.

Prática de categorização: para cada operação, a AFD realiza uma categorização, desde o estágio de identificação, da intensidade esperada de seu componente mais sensível a partir de uma perspectiva ambiental e/ou social. Neste processo de classificação, a AFD leva em consideração os riscos e impactos diretos, indiretos, cumulativos e induzidos na área de influência da operação. Se a operação for particularmente complexa, a AFD completa as avaliações existentes, realizando a sua própria análise de campo, a fim de ter uma abordagem mais detalhada dos riscos e impactos potenciais e ser capaz de fornecer o apoio mais eficaz à entidade adjudicante do projeto.

Análise da documentação: a decisão de financiamento da AFD é baseada em uma análise preliminar da documentação de avaliação ambiental e social. Envolve uma Avaliação Ambiental e Social (ESA) detalhada para projetos na categoria de Riscos Altos e Substanciais. Pode ser de forma simplificada (p. ex., um capítulo específico do estudo de viabilidade) para aqueles na categoria Riscos Moderados. De um modo geral, não é necessária qualquer avaliação ambiental e social para projetos da categoria de baixo risco.

O SEC detalhado é realizado ao mesmo tempo que o estudo de viabilidade. É submetido à consulta das pessoas e grupos potencialmente afetados e tem como objetivo permitir a elaboração de um Plano de Gestão Ambiental e Social (PGAS). Em caso de deslocamento físico e/ou econômico involuntário, o PGAS é complementado com um Plano de Ação de Reassentamento (RAP).

Os objetivos e conteúdo da ESA detalhada, PGAS e RAP estão em conformidade com as disposições da Norma Ambiental e Social do Banco Mundial para a Avaliação e Gestão de Riscos e Impactos Ambientais e Sociais. Para operações de alto risco, o SEC detalhado, bem como os documentos de gestão ambiental e social relacionados (por exemplo: PGAS, RAP), são analisados e devem ser validados pela AFD antes da aprovação do financiamento. Para operações com riscos substanciais ou moderados, o SEC deve estar disponível e validado antes da aprovação do financiamento. Para as três categorias, os estudos são concluídos com um Plano de Compromisso

Ambiental e Social.

Plano de Compromisso Ambiental e Social (ESCP): para projetos classificados como de alto, substancial ou moderado risco, a AFD exige que o cliente formalize os compromissos ambientais e sociais do projeto em um documento chamado Plano de Compromisso Ambiental e Social. O ESCP é desenvolvido para definir brevemente, em um único documento apresentado em formato de tabela, as medidas e ações necessárias para que o projeto cumpra as metas de desempenho ambiental e social aplicadas pela AFD, de acordo com um cronograma específico e considerado satisfatório para a AFD. O PCAS fornece igualmente pormenores sobre as fontes de financiamento para a execução das medidas definidas. O CEVM é elaborado sob a forma de projecto durante a fase de avaliação. O plano é finalizado pela AFD e pelo cliente, tendo em conta a devida diligência realizada durante a avaliação e os resultados das consultas às partes interessadas. O ESCP é finalizado antes da aprovação do financiamento e é anexado ao acordo de financiamento. O documento faz parte da documentação legal para projetos de alto, substancial ou moderado risco. A convenção de financiamento apoia as disposições do SEBC, estabelecendo quaisquer condições precedentes ao desembolso que tenham de ser cumpridas antes de qualquer desembolso pela AFD.

Normas de referência ambientais e sociais: de acordo com a Declaração de Paris sobre a Eficácia da Ajuda que promove o alinhamento e a coordenação dos doadores, a AFD adotou as normas operacionais ambientais e sociais vigentes do Banco Mundial. Essas normas se aplicam a projetos com riscos ambientais e sociais classificados como Altos ou Substanciais. Para outras operações, os projetos devem ser avaliados e implementados em conformidade com os regulamentos ambientais e sociais vigentes no país onde a operação ocorre. O cumprimento das normas ambientais e sociais acima definidas é o objetivo do desempenho ambiental e social aplicado às operações financiadas pela AFD.

Outros documentos de referência: os projetos apresentados pelas entidades adjudicantes devem também ser executados em conformidade com as Orientações do Grupo do Banco Mundial para o Ambiente, a Saúde e a Segurança (EHSB). Estes são documentos técnicos de referência, com exemplos gerais e específicos de boas práticas internacionais na indústria.

Consulta de participação das partes interessadas: para projetos de risco elevado e substancial, as análises realizadas (ESA, PGAS, RAP) devem ser sujeitas a uma consulta livre, prévia e informada das pessoas potencialmente afetadas pelo projeto, as administrações centrais e locais impactadas e os representantes da sociedade civil envolvidos nas questões ambientais e sociais. Este processo de consulta é organizado e financiado pelo cliente e pode ser realizado em várias etapas do processo de avaliação, de acordo com os regulamentos nacionais. As conclusões devem ser utilizadas na elaboração final dos relatórios de avaliação apresentados para aprovação da AFD.

A consulta inicial deve ser realizada de forma transparente e acessível a todas as pessoas potencialmente afetadas pelo projeto, especialmente as populações vulneráveis. As partes interessadas serão consultadas de forma culturalmente adequada, utilizando línguas e referências culturais e educacionais adequadas. Para os projetos mais arriscados, ou quando esses projetos estão sujeitos a grandes revisões ou alterações, consultas de pessoas potencialmente afetadas também podem ser realizadas durante a fase de implementação, caso a caso.

Divulgação de informações: uma vez que os documentos ambientais e sociais foram aprovados pela AFD, especialmente a ESA, PGAS e/ ou RAP, para fins de transparência e responsabilidade, em particular para os principais interessados, o cliente será incentivado a disponibilizar esses documentos ao público, em áreas acessíveis no país e na Internet. Sempre que necessário, a AFD prestará apoio à divulgação dessas informações. O prazo para a consulta deve permitir a recolha de feedback relevante das pessoas ou grupos que acederam a estes documentos. Quando forem necessárias grandes revisões dos documentos-chave (ESA, PGAS, RAP) durante a implementação de um projeto, o cliente também será incentivado a divulgar atualizações no país e na Internet.

Acompanhamento e apoio à implementação: A AFD espera que os seus clientes implementem as medidas ambientais e sociais previstas nos vários planos (ESCP, PGAS, RAP, etc), que são referidos nas convenções de financiamento, no cumprimento dos prazos exigidos. Ao longo da implementação do projeto, o cliente informa a AFD sobre a implementação das medidas ambientais e sociais planeadas, de acordo com os documentos do projeto, o progresso na implementação das medidas de mitigação e os resultados alcançados. Para isso, o cliente pode contratar um consultor/grupo de consultores independentes para verificar se os compromissos foram cumpridos, se a implementação das medidas ambientais e sociais do projeto está realmente sendo monitorada, e que são feitos ajustamentos às medidas previstas, caso se revelem ineficazes. Os peritos ambientais e sociais da AFD também podem ser envolvidos no monitoramento, quando necessário. Com base nos indicadores de monitoramento incluídos no PGAS e/ou no ESCP, e graças aos relatórios periódicos de progresso apresentados à AFD, a AFD avalia os resultados de monitoramento dos compromissos assumidos pelo cliente.

Em caso de incumprimento dos compromissos assumidos, a AFD ajudará o cliente a encontrar soluções para gerir os riscos e impactos ambientais e sociais e a garantir o cumprimento das cláusulas contratuais do contrato de financiamento.

Tratamento de reclamações ambientais e sociais: para projetos classificados como riscos elevados e substanciais, o cliente precisará, no mínimo, criar e financiar um mecanismo de reparação de reclamações, fornecendo-lhe recursos adequados. Este sistema será amplamente divulgado, em línguas e formas apropriadas, e será facilmente acessível às pessoas potencialmente afetadas. Na medida do possível, um mecanismo de reparação de reclamações em nível de projeto também funcionará em conjunto com o próprio mecanismo de reclamações ambientais e sociais da AFD. A AFD será informada sistemática e em tempo real do funcionamento do mecanismo e, para cada reclamação, será atualizada sobre o estado das resoluções. Relatórios periódicos devem mencionar os resultados da atividade do mecanismo de reparação de reclamações do cliente.

A AFD criou seu próprio mecanismo de reclamações ambientais e sociais, aberto a terceiros. Este mecanismo visa garantir um tratamento independente das reclamações sobre os impactos ambientais e sociais induzidos pelos projetos financiados pela AFD. Uma reclamação pode ser submetida a este mecanismo por qualquer pessoa afetada por um projeto financiado pela AFD.

Gestão de alterações posteriores: podem ocorrer alterações à natureza e ao âmbito de um projeto após a aprovação do financiamento pela AFD. Estas alterações podem ter implicações ambientais e/ou sociais significativas. Nesse caso, a AFD realizará a devida diligência ambiental e social sobre essas alterações. Caso a AFD conclua que novas consultas às partes interessadas e/ou novas

medidas de mitigação ambiental e social são necessárias para cumprir a presente política e seus procedimentos relacionados, a AFD solicitará ao cliente que integre essas medidas na operação financiada.

Empréstimos para a Política de Desenvolvimento: a Política de Gestão de Riscos Ambientais e Sociais também se aplica, com ferramentas adequadas, ao apoio orçamental sectorial e aos empréstimos para a política de desenvolvimento financiados pela AFD - financiamento que não vai directamente para investimentos tangíveis, mas, em particular, para a economia, reformas políticas sub-regionais e sectoriais ou outras reformas políticas susceptíveis de gerar impactos ambientais e/ou sociais negativos significativos. Neste caso, podem ser utilizados instrumentos como avaliações estratégicas de impacto ambiental e social ou outros métodos de avaliação ambiental e social. Além disso, os programas de assistência técnica associados a esse apoio orçamentário podem incluir um componente Ambiental e Social.

Fundos delegados: em termos de gestão de fundos para os quais a AFD é credenciada por outra instituição, a AFD fará seus melhores esforços, possivelmente em consulta com o outro financiador ou delegado, garantir que o processo de gestão de riscos ambientais e sociais seja implementado para cada projeto e compatível com as normas ambientais e sociais do delegado e da AFD. A AFD também fará seus melhores esforços para garantir que os relatórios realizados sobre este financiamento "para os outros" atendam às respectivas expectativas.

Operações de co-financiamento: para evitar a devida diligência ambiental e social excessiva, a AFD faz todos os esforços para chegar a acordo sobre uma abordagem comum para a avaliação e gestão dos riscos ambientais e sociais do projeto com o cofinanciador (s). Se a AFD não é a coordenadora do financiamento, a AFD avalia os documentos ambientais e sociais produzidos sob a responsabilidade do cliente e/ou financiador principal. A AFD pode solicitar informações adicionais e/ou executar diligências complementares (i) se decidir que algumas das disposições previstas não são suficientes tendo em conta as questões identificadas e/ou (ii) Se as componentes sujeitas ao seu financiamento tiverem questões ambientais e sociais que exijam diligência devida específica. Quando a AFD é líder ou coordenadora do financiamento, os procedimentos da AFD são utilizados para a devida diligência exigida pelo cofinanciador e implementada pelo cliente.

Intermediação financeira: para projetos com intermediários financeiros, a AFD garante que a instituição financiada implemente um Sistema de Gestão Ambiental e Social que atenda aos princípios estabelecidos na presente política.

Quando a instituição financeira em causa não cumprir os requisitos da AFD, as medidas para melhorar o sistema de gestão ambiental e social são definidas num plano de acção ambiental e social, enumerar as medidas que permitirão à instituição financeira cumprir as normas e procedimentos exigidos. Recursos de assistência técnica podem ser mobilizados para auxiliar a instituição financeira no cumprimento dos requisitos da AFD. Financiamento nos territórios ultramarinos franceses: nos países de alta renda da OCDE, os Princípios do Equador mencionam que as regulamentações nacionais atendem aos requisitos dos padrões do Grupo Banco Mundial. De acordo com estes princípios, a AFD garante que as operações financiadas cumpram os regulamentos. É feita uma classificação para todos os financiamentos não orçamentários de acordo com o risco ambiental e social, em três categorias (riscos Alto, Moderado e Baixo).

Validade e revisão desta política: esta política foi adotada em 13 de julho de 2017 e será aplicada por 3 anos após a sua adoção (a menos que seja alterada, se necessário). No final deste período, será realizada uma auditoria interna para avaliar a sua aplicação e identificar os pontos que precisam ser atualizados, introduzidos ou removidos. Nesta base, poderá ser novamente elaborada, adotada e aplicada uma nova política por um período a determinar em tempo útil.

10.10 Anexo J- Componentes, actividades, descrição, sub-actividades e resultados

A seguir estão as atividades ligadas à Componente 1 com foco no estabelecimento de um ecossistema de mobilidade sustentável incentivando a eletrificação e a mudança para o transporte público (AT)

Atividades	Descrição	Sub-atividades	Resultados
Atividade 1.1.1 Implementar um Marco conducente à mobilidade eletrónica local	Realizar aconselhamento político, treinamento e CB em áreas conducentes à implantação comercial de EV em nível local	1.1.1.1 Apoiar o desenvolvimento ou atualização de planos de mobilidade urbana sustentável (sumps) 1.1.1.2. Aconselhamento sobre a integração do transporte não motorizado 1.1.1.3. Apoio à viabilização de políticas públicas de gestão da demanda 1.1.1.4. Aconselhamento sobre soluções tecnológicas optimizadas para o contexto local 1.1.1.5. Desenvolvimento e assessoria em modelos de negócios optimizados e estruturação financeira e contratos de concessão que se relacionem com as particularidades dos EVs Assessoria em contratos de concessão conducentes à melhoria dos serviços de transporte e implantação do e-bus 1.1.16 Suporte à habilitação de políticas públicas para políticas de gerenciamento de demanda e implantação e integração de EVs 1.1.17. Reforço das capacidades e formação dos operadores de veículos eléctricos (condutores, pessoal de manutenção), IC e pessoal de segurança 1.1.1.8. Realização de materiais de conhecimento (publicações, webinars) sobre políticas de gestão da procura e implantação comercial de veículos eléctricos	1.1.1.1. Promovido em todos os projectos de investimento 1.1.1.2. Promovido em todas as cidades com projectos de investimento 1.1.1.3. Promovido em todas as cidades com projetos de investimento 1.1.1.4. Cursos de formação realizados com cada projecto de investimento 1.1.1.5. Por projeto investido pelo menos 1 produto de gestão do conhecimento
Actividade 1.1.2. Aplicar um Marco conducente à mobilidade electrónica a nível nacional	Realizar aconselhamento político, treinamento e CB em áreas conducentes à implantação comercial de EV em nível nacional	1.1.2.1. Assessoria em programas nacionais de mobilidade urbana e roteiros setoriais para veículos eléctricos comerciais 1.1.2.2. Promover políticas e regulamentos de gestão da procura de mobilidade sustentável, incl. eletrificação e mudança 1.1.2.3. Promover políticas e regulamentos de eletrificação 1.1.2.4. Conselhos sobre políticas de reutilização, reciclagem e eliminação de pilhas	1.1.2.1. 13 roteiros setoriais 1.1.2.2. Aconselhamento político em 7 países 1.1.2.3. Regulamentação da política da bateria preparada em 7 países 1.1.2.4. Actividades dos BC a nível nacional para funcionários governamentais e outras partes interessadas a nível nacional

Atividades	Descrição	Sub-atividades	Resultados
		1.1.2.5. Realizar materiais de conhecimento (publicações, webinars) sobre políticas de gestão de demanda e implantação comercial de EVs CB em nível nacional 1.1.2.6. Desenvolver cursos de formação, orientações e currículos para a formação profissional	
Actividade 1.1.3. Aplicar um Marco conducente à mobilidade electrónica regional	Realização de produtos GC e diálogo político a nível nacional e regional	1.1.3.1. Divulgar materiais de conhecimento (publicações, webinars, estudos de referência, estudos de melhores práticas) sobre transformação da mobilidade sustentável e implantação de EVs 1.1.3.2. Diálogo com os fornecedores de veículos elétricos 1.1.3.3. Eventos de sensibilização Divulgar orientações e currículos dos cursos de formação	1.1.3.1. KM Publicações sobre diferentes temas 1.1.3.2. Diálogo contínuo 1.1.3.3. 3 eventos regionais de sensibilização
Actividade 1.1.4. Implementar um GAP	Implementação de atividades GAP.	1.1.4.1. Uso de perspectivas de género, incluindo a integração do mesmo ao projetar e revisar roteiros e políticas para diferentes segmentos de EVs. 1.1.4.2. Maior sensibilização para as lacunas e oportunidades em matéria de igualdade entre homens e mulheres no sector dos veículos elétricos 1.1.4.3. Aumentar o conhecimento sobre como incluir a perspectiva de género em projetos de Transporte Urbano via CB online 1.1.4.4. Aprendizagem Sul-a-Sul a partir das melhores práticas na região (e.g. "Bajale al acoso" Quito) implementadas 1.1.4.5. Desenho de campanhas de comunicação sobre assédio sexual e protocolos de atenção no transporte público 1.1.4.6. Incluir a perspectiva de género nos planos de investimento 1.1.4.7. Melhoria da desagregação sexual dos dados recolhidos sobre o transporte urbano 1.1.4.8. Melhoria do acesso das mulheres aos empregos 1.1.4.9. Sensibilizar para o assédio sexual nos transportes públicos através do reforço das capacidades 1.1.4.10 Promoção da igualdade de género no local de trabalho	1.1.4.1 100% das políticas e roteiros apoiados pelo Programa são revisados com uma perspectiva de género 1.1.4.2.a 80% das actividades de reforço das capacidades do mecanismo incluem a sensibilização para a igualdade de género e os transportes urbanos 1.1.4.2.b 30% dos participantes da plataforma de intercâmbio que participam de treinamentos e atividades de capacitação em EVs são mulheres 1.1.4.2.c 1 rede regional sobre mulheres em mobilidade eletrônica para compartilhar e trocar experiências, promover mentorias e produzir conhecimento, é apoiada e fortalecida 1.1.4.3. 1 módulo online de formação em Género e Transporte Urbano é elaborado, com a participação de pelo menos 1 representante da autoridade pública local em cada cidade onde está previsto um investimento do programa 1.1.4.4 1 Visita de aprendizagem Sul-a-Sul às melhores práticas da região 1.1.4.5 1 Campanhas de comunicação pública sobre assédio sexual e protocolos de atenção no transporte público são desenvolvidas 1.1.4.6. 100% dos projectos financiados incluem uma estratégia de igualdade entre homens e mulheres com um GAP que contém actividades específicas e mensuráveis 1.1.4.7. 100% dos projectos de transporte urbano de passageiros cujos sistemas de dados dos utilizadores

Atividades	Descrição	Sub-atividades	Resultados
			<p>recolhem e apresentam dados desagregados</p> <p>1.1.4.8. 80% dos projetos com financiamento direto pelo Programa garantem que pelo menos 30% dos trabalhos qualificados relacionados diretamente ao projeto são reservados para mulheres, com especial atenção às medidas que podem atrair e reter mulheres na indústria</p> <p>1.1.4.9.a 100% dos projetos de transporte público financiados pelo Programa incluem atividades (campanha de comunicação e workshops) que visam prevenir o assédio sexual</p> <p>1.1.4.9.b 100% de projetos financiados pelo Programa têm sistemas de denúncia projetados para vítimas de assédio sexual em colaboração com autoridades locais</p> <p>1.1.4.10.a Um workshop sobre igualdade de género e equilíbrio entre a vida profissional e a vida pessoal para cada projeto de transporte público financiado pelo Programa</p> <p>1.1.4.10.b 100 % dos projectos de transportes públicos financiados pelo Programa incluem inquéritos anuais sobre o equilíbrio entre a vida profissional e a vida pessoal e a partilha dos resultados</p> <p>1.1.14.10.c 100% dos projetos de transporte público financiados pelo Programa com um ponto focal responsável pela igualdade de género</p>
Atividade 1.1.5 Captação, estruturação e acompanhamento de projetos	Criar e preparar projetos Acompanhamento do projeto	1.1.5.1 Terceirização de projetos 1.1.5.2 Preparação do projeto 1.1.5.3 Monitoramento do projeto	Por projeto de investimento Relatórios anuais de acompanhamento

Seguem-se as atividades ligadas à **Componente 2** centradas em medidas de investimento para a mudança de modo PT (FA)

Atividades	Descrição	Sub-atividades	Resultados
Atividade 2.1.1 Implementar medidas de mobilidade	Conceber e implementar medidas para melhoria da PT	2.1.1.1 Relatório de viabilidade (problemas, opções, viabilidade) 2.1.1.2 Estrutura financeira e estruturas de execução 2.1.1.3 Concurso público 2.1.1.4 Implementação	Medidas em 2 cidades

Atividades	Descrição	Sub-atividades	Resultados
urbana para fomentar a PT			

A seguir estão as atividades ligadas à **Componente 3** com foco na implantação de frotas de veículos elétricos (FA)

Atividades	Descrição	Sub-atividades	Resultados
Atividade 2.2.1 Implantação de e-buses	Projetar e implementar componentes de barramento de sistemas e-bus	2.2.1.1 Relatório de viabilidade 2.2.1.2 Estrutura financeira e estruturas de execução 2.2.1.3 Concurso público 2.2.1.4 Implementação	850 e-buses em 4 cidades
Atividade 2.2.2. Implantação da infra-estrutura de tarifação	Projetar e implementar componentes de carregamento de sistemas e-bus	2.2.2.1 Relatório de viabilidade em coordenação com 2.2.1 2.2.2.2 Estrutura financeira e estruturas de execução 2.2.2.3 Concurso conjunto com 2.2.1 2.2.2.4 Implementação junto com 2.2.1	Sistema de carregamento para 850 e-buses em 4 cidades
Atividade 2.2.3. Implementar atualizações de terminais de ônibus para e-buses	Projetar e implementar componentes de depósito de ônibus de sistemas e-bus	2.2.3.1 Relatório de viabilidade em cooperação com 2.2.1 e 2.2.2 2.2.3.2 Estrutura financeira e estruturas de execução 2.2.3.3 Concurso 2.2.3.4 Implementação	Depósito de ônibus atualizado para 850 e-buses em 4 cidades
Atividade 2.2.4. Implementar atualizações de rede para conectar carregadores de e-bus	Projetar e implementar componentes de grade de sistemas e-bus	2.2.4.1 Relatório de viabilidade em cooperação com 2.2.1 e 2.2.2 e 2.2.3 2.2.4.2 Estrutura financeira e estruturas de execução 2.2.4.3 Concurso 2.2.4.4 Implementação	Sistema de rede atualizado para sistema de carregamento para 850 e-buses em 4 cidades

Pipeline inicial do programa indicativo

O pipeline inicial indicativo do Programa inclui 4 projetos de investimento (entre os quais 50% em cidades secundárias) a serem realizados em 2023/2024, cobrindo o total de AF disponível. As atividades de Assistência Técnica do Programa em nível regional, nacional e local serão implementadas pela GIZ, e a AFD implementará estudos de viabilidade de Assistência Técnica para Projetos e estruturará projetos a partir de uma perspectiva operacional, financeira e legal. O Marco seguinte apresenta os projectos indicativos a financiar.

País, cidade	# e-buses
Brasil, Rio de Janeiro ⁹⁰	aprox. 300 e-buses
Colômbia, cidades secundárias ⁹¹	aprox. 280 e-buses
México, Cidade do México	200 1e-ônibus
Peru, Arequipa	aprox. 80 e-buses

10.11 Anexo K - Modelo ESCP

⁹⁰ Inclui investimentos da PT

⁹¹ Inclui investimentos da PT

Plano de Compromisso Ambiental e Social

Tema		Ação Esperada		Recursos e responsabilidades	Fontes de financiamento	Calendário: Concepção e Implementação	Indicadores de realização
1. Avaliação e gestão dos riscos e impactos ambientais e sociais							
1.1 Categorização do Projeto A&S							
1.2 Avaliar alternativas							
1.3 Avaliação ambiental e social							
1.4 Sistema de Gestão Ambiental e Social (ESMS)							
1.5 Plano de Gestão Ambiental e Social (PGAS)							
1.6 Capacidade organizacional e compromisso							
1.7 Gestão de Empresas e Empreiteiros							
1.8 Acompanhamento do Projeto e Divulgação de Informações							
1.9 Definição de orçamento para implementação de medidas de mitigação de A&S							
2. Trabalho e condições de trabalho							
2.1 Termos e Condições de Emprego							
2.2 Não-discriminação e igualdade de oportunidades							
2.3 Organizações de Trabalhadores							
2.4 Proteção do trabalho: trabalho infantil e trabalho forçado							
2.5 Mecanismo de reclamação							
2.6 Saúde e Segurança no Trabalho							
2.7 Trabalhadores contratados							
2.8 Trabalhadores no Trabalho Comunitário							

Tema		Ação Esperada		Recursos e responsabilidades	Fontes de financiamento	Calendário: Concepção e Implementação	Indicadores de realização
3. Eficiência dos recursos e prevenção e gestão da poluição							
3.1 Uso de energia							
3.2 Uso de água							
3.3 Uso da matéria prima							
3.4 Poluição do ar							
3.5 Gestão de Resíduos Perigosos e Não Perigosos							
3.6 Gerenciamento de Produtos Químicos e Materiais Perigosos, incluindo a produção de resíduos perigosos, principalmente devido à reciclagem, reutilização (segunda vida) e descarte de baterias de veículos elétricos gastos.							
3.7 Gestão de pesticidas							
4. Saúde e segurança comunitárias							
4.1 Projeto e Segurança de Infraestrutura e Equipamentos							
4.2 Segurança dos Serviços							
4.3 Tráfego e Segurança Rodoviária							
4.4 Impactos nos Serviços Ecossistêmicos							
4.5 Exposição comunitária a problemas de saúde							
4.6 Gestão e Segurança de Materiais Perigosos							
4.7 Preparação e resposta a emergências							
4.8 Pessoal de Segurança							
5. Aquisição de terras, restrições ao uso da terra e reassentamento involuntário							
5.1 Projeto (minimização do reassentamento)							
5.2 Compensação e benefícios para pessoas afetadas							

Tema		Ação Esperada		Recursos e responsabilidades	Fontes de financiamento	Calendário: Concepção e Implementação	Indicadores de realização
5.3 Engajamento da comunidade							
5.4 Mecanismo de reclamação							
5.5 Planejamento e Implementação							
5.6 Deslocamento físico							
5.7 Deslocamento econômico							
5.8 Colaboração com outras agências responsáveis ou jurisdições subnacionais							
5.9 Assistência Técnica e Financeira							
6. Conservação da biodiversidade e gestão sustentável dos recursos naturais vivos							
6.1 Avaliação de Riscos e Impactos em habitats e biodiversidade							
6.2 Conservação da Biodiversidade: atenuação, habitats, compensação							
6.3 Áreas de Valor da Biodiversidade Legalmente Protegidas e Reconhecidas Internacionalmente							
6.4 Espécies exóticas invasoras							
6.5 Gestão Sustentável dos Recursos Naturais Vivos							
6.6 Fornecedores primários e cadeias de suprimentos							
7. Povos indígenas (PI)							
7.1 Projetos projetados especificamente para beneficiar os povos indígenas							
7.2 Fornecendo acesso equitativo aos benefícios do projeto							
7.3 Prevenção ou mitigação de impactos adversos nos IPs							
7.4 Consulta significativa adaptada aos povos indígenas							
7.5 Consentimento Livre, Prévio e Esclarecido (FPIC)							

Tema		Ação Esperada		Recursos e responsabilidades	Fontes de financiamento	Calendário: Concepção e Implementação	Indicadores de realização
7.6 Impactos em terras e recursos naturais sujeitos à propriedade tradicional ou sob uso ou ocupação habitual							
7.7 Realocação de povos indígenas de terras e recursos naturais sujeitos à propriedade tradicional ou sob uso ou ocupação habitual							
7.8 Patrimônio Cultural e Cultural							
7.9 Benefícios de Mitigação e Desenvolvimento							
7.10 Mecanismo de reclamação							
7.11 Povos indígenas e planejamento mais amplo do desenvolvimento							
8. Patrimônio cultural							
8.1 Identificação do patrimônio cultural							
8.2 Áreas de Patrimônio Cultural Legalmente Protegidas							
8.3 Sítios arqueológicos e material							
8.4 Patrimônio Construído							
8.5 Características naturais com significado cultural							
8.6 Patrimônio Cultural Móvel							
8.7 Comercialização do Patrimônio Cultural							
9. Intermediários financeiros (FI)							
9.1 FI Procedimentos Ambientais e Sociais							
9.2 FI Procedimentos Ambientais e Sociais							
9.3 Engajamento das partes interessadas							
9.4 Reporte à AFD							
10. Envolvimento das partes interessadas e divulgação de informações							

Tema		Ação Esperada		Recursos e responsabilidades	Fontes de financiamento	Calendário: Concepção e Implementação	Indicadores de realização
10.1 Identificação e Análise de Stakeholders							
10.2 Plano de engajamento das partes interessadas							
10.3 Divulgação de informações							
10.4 Consulta significativa							
10.5 Engajamento durante a implementação do projeto e relatórios externos							
10.6 Mecanismo de reclamação							
10.7 Capacidade Organizacional e Comprometimento							
11. Medidas de risco e mitigação do SEAH							
11.1 Risco antecipado de SEAH							
11.2 Medidas de mitigação							
11.3 Mecanismo de reclamação							
11.4 Capacidade e Compromisso Organizacional							

10.12 Anexo L Mecanismo de reclamações ambientais e sociais da AFD

O Mecanismo de Gestão de Reclamações Ambientais e Sociais (A&S) (doravante denominado "Mecanismo") é um mecanismo extrajudicial que permite a qualquer indivíduo, grupo ou pessoa jurídica afetada pelos aspectos ambientais ou sociais de um projeto financiado pela AFD registrar uma reclamação. Promove uma abordagem construtiva para a resolução de litígios, baseada na procura de soluções amigáveis. Para reclamações que atendam aos critérios de registro e admissibilidade, ele fornece duas maneiras de tratar reclamações, por meio de conciliação e/ ou uma revisão de conformidade:

- O processo de conciliação envolve propor a intervenção de um terceiro neutro, independente e imparcial para ajudar a encontrar um acordo entre o reclamante ou seu/seu representante e o beneficiário do financiamento da AFD sobre a controvérsia que deu origem à denúncia.

O processo de revisão de conformidade visa determinar se a AFD cumpriu ou não os seus procedimentos de gestão de risco A&S num projeto financiado pela AFD para o qual foi assinada uma convenção de financiamento. Três anos após a sua criação, o Mecanismo registou um aumento da sua atividade em 2020, com catorze novas queixas recebidas nesse ano.² Note-se que no início de 2019 a Proparco, o braço de financiamento do setor privado do Grupo AFD, aderiu a um mecanismo semelhante de gestão de reclamações desenvolvido pela DEG da Alemanha e pela FMO dos Países Baixos, com o qual a Proparco co-financia regularmente projetos. Uma primeira reclamação foi recebida em dezembro de 2020. Os Mecanismos AFD e Proparco mantêm-se mutuamente informados sobre a respetiva atividade e, se necessário, trabalham em estreita cooperação.

O Mecanismo é gerenciado pelo Escritório de Reclamações (doravante o "Escritório de Reclamações") hospedado no Departamento de Estratégia, Parcerias e Comunicação da AFD (SPC). O Conselheiro de Ética, trabalhando sob o Diretor Executivo da Agência, supervisiona o Mecanismo. Em 2020, a equipe foi renovada: Em nível de gestão: um novo Diretor de Reclamações foi nomeado, bem como seu novo gerente No nível de supervisão: um novo Consultor de Ética foi nomeado.●●

O Regulamento do Mecanismo, publicado no site da AFD³, permite que qualquer indivíduo, grupo ou pessoa jurídica afetada por um dano ambiental ou social causado por um projeto financiado pela AFD registre uma reclamação. A reclamação deve ser recebida no prazo de dois anos após o autor da denúncia descobrir o dano (s) e no prazo máximo de cinco anos após a AFD ter feito o seu empréstimo final, subvenção ou concessão de desembolso. A queixa deve ser apresentada em último recurso e só depois de o queixoso não ter encontrado satisfação através das vias extrajudiciais fornecidas pelo beneficiário do financiamento, ou depois de o autor da denúncia descrever uma situação em que tais medidas não poderiam ser tomadas porque tal correria o risco de agravar o litígio. Para ser registrado, uma reclamação deve atender especificamente aos seguintes critérios. Deve incluir um projecto financiado pela AFD num país fora de França, com excepção dos projectos das ONG e da FFEM4 , cobrir um ou mais danos ambientais e/ou sociais, descrever os esforços anteriormente envidados para resolver o litígio com o beneficiário do financiamento●●●

10.13 Anexo M - Política do SEAH do Banco Mundial

Ver na ligação seguinte: <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/741681582580194727-0290022020/original/ESFGoodPracticeNoteonGBVinMajorCivilWorksv2.pdf>

10.14 Anexo N- Plano de acção SEAH

O plano de acção indicativo do SEAH é o seguinte:

1. INTRODUÇÃO - Plano de fundo do projeto
2. GENERALIDADES E DEFINIÇÕES
3. MARCO DE LUTA CONTRA OS MARES
 - 3.1 Marco jurídico aplicável
 - 3.2 Requisitos da AFD aplicáveis ao projeto (ver Marco do GCF Plano de Ação do Seah, atividades financiadas pelo gcf.pdf (greenclimate.fund))
4. ANÁLISE DE RISCO SEAH PARA O PROJETO
 - 4.1. Descrição sumária do projeto (identificação das fontes de risco)
 - 4.2. Prevalência de SEAH no país e locais do projeto
 - 4.3. Análise dos riscos do SEAH suscetíveis de serem induzidos pelo Projeto
 - 4.4 Capacidade para lidar com casos SEAH
5. PLANO DE AÇÃO DE PREVENÇÃO E RESPOSTA DA SEAH PARA O PROJETO
 - 5.1. Objectivos
 - 5.2. Plano de acção
 - Sensibilização para a implementação pré-projecto das comunidades de acolhimento e das forças de trabalho dos projectos
 - acções de prevenção e gestão dos riscos do SEAH (prevenir, tratar e eliminar o SEAH)
 - Aplicar, acompanhar e melhorar continuamente todas as medidas destinadas a atenuar e gerir os riscos e os impactos identificados no SEAH
 - Apresentação de relatórios e avaliação do desempenho (relatório sobre os progressos e o desempenho no SEAH)
6. MECANISMO DE TRATAMENTO DOS CASOS DE SEAH⁹²
 - 6.1. Mecanismo de reparação de queixas acessível e inclusivo centrado na sobrevivência e no género
 - 6.2. Disposições específicas para o tratamento dos casos SEAH / apoio às vítimas SEAH:
 - Apoio jurídico

⁹²Os projetos devem ter um mecanismo de reclamação totalmente funcional, bem como um mecanismo de reclamação de acordo com o género para reclamações/incidentes específicos do SEAH, durante as fases de construção e operação do projeto, bem como realizar processos regulares de engajamento e conscientização da comunidade.

- Assistência médica
 - Apoio psicossocial
 - Medidas de protecção comunitárias
 - Reintegração
7. ORÇAMENTO DO PLANO DE AÇÃO SEAH
 8. CONCLUSÃO