

DOCUMENTO DO BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO

**BRASIL**

**DESENVOLVIMENTO DA *PROJECT READINESS ASSESSMENT (PRA)* E DO PLANO DE  
AÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO DE PPP PARA AS LINHAS 3 E 4 DO METRÔ DA  
REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE (RMBH)**

**(BR-T1692)**

**DOCUMENTO DO PROJETO**

Este documento foi preparado pela equipe do projeto composta por: Líder da equipe: Pacheco, Eduardo (INE/PPP); Líder de equipe alternativo: Siqueira Moraes, Marcos (INE/PPP); Advogado: Goncalves Dos Santos, Carolina (LEG/SGO); Membros da equipe: Bertolin Schetinger Isadora (INE/PPP); Dias Mendes Victor (CSC/CBR); Menezes Martinelli Guilherme (INE/PPP); Novaes Mejdalani, Alexandre (INE/PPP);

| <b>BRASIL</b><br><b>DESENVOLVIMENTO DA PROJECT READINESS ASSESSMENT (PRA) E DO PLANO DE AÇÃO PARA O</b><br><b>DESENVOLVIMENTO DE PPP PARA AS LINHAS 3 E 4 DO METRÔ DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE</b><br><b>(RMBH)</b><br><b>BR-T1692</b>  |  |                      |
|---|--|----------------------|
| <b>RESUMO DO PROJETO</b>  |  |                      |
| Tipo de Operação:   | Cooperação Técnica   |                      |
| Sector:   | TRANSPORTE   |                      |
| Subsector:  | TRANSPORTE PÚBLICO (ÔNIBUS / TREM / METRÔ).<br>INFRAESTRUTURA E EQUIPAMENTOS |                      |
| Taxonomia do TC:  | Suporte ao Cliente   |                      |
| Número do Projeto sob a Taxonomia de Suporte Operacional:   | N/A  |                      |
| Unidade Técnica Responsável:  | INE/PPP-Parcerias Público-Privadas Janela Única                              |                      |
| Unidade com Responsabilidade de Desembolso (UDR):   | INE/PPP-Parcerias Público-Privadas Janela Única                              |                      |
| Agência executora:  | Banco Interamericano de Desenvolvimento                                      |                      |
| <b>OBJETIVO DO PROJETO</b>  |  |                      |
| <p>O projeto visa estruturar um DBFOM (projeto, construção, financiamento, operação e manutenção) para a implementação das Linhas 3 e 4 do Metrô na Região Metropolitana (RMBH) de Belo Horizonte. Espera-se que a Linha 3 tenha cerca de 4,6 km de trilhos subterrâneos, com 6 estações na área central de Belo Horizonte, capital do Estado, e chegando à cidade de Nova Lima, na RMBH. Ela será integrada à Linha 1 existente. A Linha 4 deve ter cerca de 22,6 km divididos em trilhos superficiais e metrô leve, com 18 estações nas cidades de Contagem e Betim dentro da RMBH. Também será integrado à Linha 1 existente. Como o governo de Minas Gerais já possui vários estudos de engenharia, demanda e ambientais realizados ao longo de vários anos nessas duas linhas de transporte de passageiros, a PRA é importante para ajudar a identificar a qualidade geral dos estudos existentes, suas lacunas fundamentais, os dados existentes e se estão desatualizados ou não, e quais dados ou estudos já realizados ainda podem ser utilizados. Essa identificação pode trazer mais racionalidade ao criar os termos de referência para estruturação de projetos, otimizando custos e prazos para as atividades de estruturação de PPP.</p> |  |                      |
| <b>INFORMAÇÕES DE FINANCIAMENTO</b>   |  |                      |
| <b>Tipo de Financiamento</b>  | <b>Fundo</b>   | <b>Valor em US\$</b> |
| TCN - Não reembolsável  | FGI - Instalação Global de Infraestrutura                                    | 80,000               |
| <b>Financiamento Total do BID</b>   |  | <b>80,000</b>        |
| <b>Financiamento da Contraparte</b>   |  | <b>0</b>             |
| <b>Orçamento Total do Projeto</b>   |  | <b>80,000</b>        |
| Doadores:   | N/A  |                      |
| Período de Desembolso:  | meses  |                      |
| Período de Execução:  | Meses  |                      |
| <b>INFORMAÇÃO ADICIONAL DE FINANCIAMENTO</b>  |  |                      |
| N/A   |  |                      |

## I. JUSTIFICATIVA E OBJETIVO

- I.1 **Diagnostico.** Os grandes centros urbanos brasileiros enfrentam desafios persistentes na infraestrutura de transporte, como congestionamentos, baixa integração modal e insuficiência de investimentos em alternativas limpas e inclusivas face ao automóvel particular, gerando ineficiências, degradação ambiental e exclusão social.
- I.2 Nesse contexto, o Governo de Minas Gerais está promovendo o desenvolvimento das Linhas 3 e 4 do Metrô na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) por meio de uma Parceria Público-Privada (PPP) de Projeto-Construção-Financiamento-Operação-Manutenção (DBFOM). A Linha 3 deve abranger aproximadamente 4,6 km de trilhos subterrâneos, com seis estações conectando o centro de Belo Horizonte à cidade de Nova Lima, enquanto a Linha 4 cobrirá cerca de 22,6 km de trilhos de superfície e de metrô leve, com 18 estações nas cidades de Contagem e Betim. Ambas as linhas serão integradas à Linha 1 existente, aprimorando a conectividade regional e a mobilidade urbana.
- I.3 Ao longo dos anos, o Governo desenvolveu uma série de estudos de engenharia, demanda e ambientais relacionados a essas linhas. No entanto, para avançar com a estruturação das PPPs, é essencial avaliar a qualidade geral, relevância e atualidade desses estudos. A *Project Readness Assesment* (PRA) identificará quais dados e análises permanecem válidos, quais estão desatualizados e onde existem lacunas críticas. Essa avaliação fornecerá uma base racional para definir o escopo dos estudos futuros e elaborar termos de referência, otimizando assim custos e prazos para a preparação das PPPs.
- I.4 **Solicitação.** Considerando os desafios, o Governo do Estado de Minas Gerais, por meio de sua Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade (SEINFRA), solicitou formalmente assistência técnica ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) para apoiar o desenvolvimento da PRA e do Plano de Ação para a PPP para as Linhas 3 e 4 do Sistema de Metrô RMBH identificadas acima. Esse pedido está documentado no Anexo I.
- I.5 **Objetivo.** O objetivo geral é avaliar os estudos existentes que podem servir como insumos para estruturar um PPP para as Linhas 3 e 4 do Sistema de Metrô em RMBH. Especificamente, a Cooperação Técnica tem como objetivo (i) avaliar a relevância, qualidade e atualidade das informações disponíveis; (ii) identificar lacunas e limitações nas análises técnicas, sociais, ambientais, financeiras, legais e institucionais existentes; e (iii) propor um Plano de Ação abrangente para orientar a continuidade e o avanço do processo de estruturação das PPP.
- I.6 Os resultados esperados incluem uma compreensão clara da base de conhecimento atual, um roteiro para enfrentar lacunas críticas e o fortalecimento da capacidade institucional para avançar na estruturação do PPP que visa promover infraestrutura de transporte sustentável e inclusiva.
- I.7 Os resultados qualitativos incluem melhor prontidão para o projeto e maior confiança na viabilidade e sustentabilidade do projeto proposto de expansão do metrô por meio do PPP.

- I.8 A PRA fornecerá uma avaliação técnica detalhada dos estudos existentes, identificando oportunidades para reutilização e melhoria, contribuindo assim para um processo de desenvolvimento de infraestrutura mais eficiente e sustentável. O apoio da Infraestrutura Global reforça ainda mais o compromisso com a mobilização de recursos e a promoção de infraestrutura sustentável e impactante.
- I.9 **Complementaridade.** A Unidade PPP desempenha um papel estratégico no avanço das iniciativas de infraestrutura de transporte no Brasil, oferecendo aos governos ferramentas eficazes para entregar soluções de mobilidade de alta qualidade, eficientes e sustentáveis, com a participação do setor privado. Nos últimos anos, o BID tem apoiado a estruturação de vários projetos que respondem a necessidades locais específicas, ao mesmo tempo em que contribui para uma base crescente de conhecimento técnico e metodológico. Isso inclui tanto PPPs quanto obras públicas tradicionais, como o Eixo Norte do TIC (BR-T1418), as redes viárias de Minas Gerais (RG-T3222) e Santa Catarina (BR-R0001), além de operações lideradas pela Divisão de Transportes, incluindo o Programa de Mobilidade Urbana Sustentável de Santo André (3708/OC-BR), o Programa de Mobilidade Urbana Sustentável de Curitiba (4958/OC-BR) e o Programa de Investimento Rodoviário do Estado de São Paulo – Fase 3 (5764/OC-BRT).
- I.10 Além disso, o Banco oferece serviços de consultoria técnica e de conhecimento ao Governo de São Paulo para a estruturação de dois projetos ferroviários intermunicipais e dois projetos de bondes (BR-R0013), todos por meio de mecanismos de PPP. Cada uma dessas iniciativas contribuiu para fortalecer a capacidade técnica das equipes envolvidas, possibilitando a incorporação de lições aprendidas e soluções replicáveis que aprimoram os processos de estruturação subsequentes. O documento atual complementa esse ecossistema de projetos de transporte ao focar na avaliação e avanço de um PPP para as Linhas 3 e 4 do Metrô em RMBH, reforçando a visão estratégica do Banco de promover a mobilidade urbana integrada, sustentável e inclusiva em todo o Brasil.
- I.11 Além disso, os resultados da Avaliação de Prontidão do Projeto (PRA) podem abrir novas oportunidades para que o BID participe do processo de estruturação de PPP e, potencialmente, do financiamento do investimento, dependendo do projeto final do contrato. Há também a possibilidade de o BID Invest investir financiar se o PPP for estruturado com sucesso com participação do setor privado.
- I.12 **Alinhamento estratégico.** Esta Cooperação Técnica (TC) está em conformidade com os seguintes marcos estratégicos:
- a. **Estratégia Institucional do Grupo BID – Transformação para Maior Impacto e Escala (CA-631):** O TC está alinhado principalmente com o objetivo estratégico de "Promover o crescimento regional sustentável", apoiando o desenvolvimento de infraestrutura de transporte inclusiva e eficiente por meio do modelo de Parceria Público-Privada (PPP). A implementação das Linhas 3 e 4 do Metrô na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) ajudará a reduzir gargalos de mobilidade urbana, melhorar o acesso a oportunidades econômicas e melhorar a qualidade de vida dos moradores em áreas carentes. A iniciativa também contribui para

o objetivo transversal de "Enfrentar as mudanças climáticas", promovendo soluções de transporte de baixo carbono e incentivando mudanças modais de veículos particulares para sistemas de transporte coletivo. Além disso, o TC apoia o objetivo de "Fortalecer a capacidade institucional e a governança", aprimorando a capacidade do setor público de estruturar e gerenciar projetos complexos de infraestrutura por meio de PPPs, promovendo transparência, eficiência e sustentabilidade de longo prazo.

- b. **Acordo Estratégico entre Brasil e Grupo BID. Estratégia Nacional 2024–2027 (GN-3243-3):** O TC está alinhado com o primeiro Pilar, "Possibilitando a Transição Verde e Fortalecendo a Resiliência Climática", e em particular com o Objetivo 2.17, "Construindo cidades inclusivas e resilientes", promovendo investimentos em mobilidade urbana sustentável no RMBH e reduzindo as emissões ao transitar do transporte com combustíveis fósseis para soluções eletrificadas, como sistemas de metrô e bondes. O TC também está alinhado com o Pilar 2, "Acelerar o crescimento por meio de instituições fortes e aumento da produtividade", aproveitando a participação do setor privado para melhorar a entrega da infraestrutura e a eficiência operacional (2.39). Isso se reflete no modelo PPP do DBFOM proposto para as Linhas 3 e 4 do Metrô. Além disso, a iniciativa apoia o objetivo de "Fortalecer a sustentabilidade e a eficiência do setor público em todos os níveis de governo" ao ajudar o Governo de Minas Gerais a avaliar estudos existentes, identificar lacunas e preparar um plano de ação estruturado para avançar no projeto (2.37). Este TC também complementa as operações contínuas do Banco no setor de transporte e contribui para a agenda mais ampla de resiliência climática e desenvolvimento urbano inclusivo.
- c. **Diretrizes do Fundo Global de Infraestrutura (GIF):** O projeto também está alinhado com a estratégia GIF (Framework de Resultados – GIF, 2020), na medida em que busca mobilizar investimentos privados em infraestrutura em mercados emergentes e economias em desenvolvimento (EMDEs) para reduzir a pobreza e promover um crescimento equitativo. Portanto, a participação da GIF neste projeto contribui para seus dois objetivos estratégicos: (i) trazer ao mercado programas e projetos de infraestrutura bancáveis e de alta qualidade nas EMDEs, e (ii) expandir o mercado de financiamento privado de infraestrutura nesses países. Nesse sentido, o apoio ao GIF será decisivo para tornar viável a preparação do projeto, de modo que atenda aos padrões internacionais de qualidade e bancabilidade, reduza riscos de implementação e facilite o fechamento financeiro em condições sustentáveis. Por fim, ao contribuir para o desenvolvimento de transporte ferroviário público de alta qualidade, o projeto contribuirá diretamente para a redução da pobreza multidimensional e a melhoria da qualidade de vida da população, em consonância com o framework de resultados GIF que reconhece infraestrutura de qualidade como catalisador para o desenvolvimento inclusivo.

I.13 Ao ser construído sobre o conhecimento técnico existente e alinhar-se com prioridades institucionais e nacionais, esse TC agrega valor significativo ao portfólio do Banco no Brasil e reforça seu compromisso com o desenvolvimento

sustentável de infraestrutura por meio de parcerias estratégicas e fortalecimento de capacidades.

## II. COMPONENTES

- 2.1 Esse Acordo de Cooperação Técnica possui um único componente.
- 2.2 **Componente único. Desenvolvimento da *Project Readiness Assessment* (PRA) e do Plano de Ação para o desenvolvimento de PPP para as Linhas 3 e 4 do Metrô da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH):**
- a. O componente tem como objetivo entregar os resultados da Project Readiness Assessment (PRA), bem como o desenho do Plano de Ação para avançar na estruturação do PPP.
  - b. O resultado da consultoria será um relatório da PRA sobre as Linhas 3 e 4 do Sistema de Metrô do RMBH, identificando lacunas de informação e o status atual dos estudos existentes. A duração prevista da consultoria é de 16 semanas.
  - c. As tarefas incluem:
    - a. Tarefa 1 – Triagem do Projeto: A expectativa, dependendo da confirmação pelo Consultor durante a Missão de Iniciação, é que este Projeto será mapeado como a Etapa 1 da PRA.
    - b. Tarefa 2 – Avaliação PRA (Etapa 1): O Consultor deve aplicar a metodologia PRA Etapa 1 conforme descrita nos apêndices anexados, realizar as visitas ao local necessárias, revisão administrativa da documentação disponível e entrevistas com autoridades governamentais e, potencialmente, partes interessadas do setor privado. Este trabalho será concluído com a entrega de uma classificação PRA RAG (Vermelho-Âmbar-Verde) e um relatório padronizado da PRA.
    - c. Tarefa 3 - Plano de Ação: com base na avaliação da PRA, o Consultor deve apresentar recomendações para áreas-chave para desenvolvimento futuro.
    - d. Espera-se que uma empresa de consultoria ou consórcio de empresas de consultoria seja contratado para apoiar o desempenho dos estudos e serviços de consultoria.
- 2.3 **Resultados esperados.** Um relatório de Avaliação de Prontidão do Projeto (PRA) e Plano de Ação para o desenvolvimento de um PPP para as Linhas 3 e 4 do Sistema de Metrô na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH).
- 2.4 **Beneficiários.** A Companhia de Desenvolvimento de Minas Gerais (CODEMGE) será a beneficiária direta. O Governo do Estado de Minas Gerais, por meio de sua Secretaria de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias (SEINFRA), será o beneficiário indiretamente.

### III. ORÇAMENTO

3.1 **Orçamento.** O orçamento total para esta operação é de US\$80.000, sob um esquema não reembolsável, que será financiado pela Global Infrastructure Facility (GIF) por meio deste instrumento.

3.2

| Orçamento US\$   |               |               |
|--|---------------|---------------|
| Componentes  | GIF           | Total         |
| Componente único: Desenvolvimento de Project Readiness Assessment (PRA) e Plano de Ação para o desenvolvimento de um PPP para as Linhas 3 e 4 do Sistema de Metrô na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) | 80.000        | 80.000        |
| <b>Total</b>   | <b>80,000</b> | <b>80,000</b> |

### IV. ESTRUTURA DE EXECUÇÃO

4.1 **O IDB como agência executora para CS e TC do sistema operacional.** O TC será executado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), com base em solicitação dos beneficiários, de acordo com a Política de Cooperação Técnica do Banco (GN-2470-2) e os Procedimentos para o Processamento das Operações de Cooperação Técnica e Assuntos Relacionados (OP-619-4), por meio da Unidade de Parcerias Público-Privadas (INE/PPP), com apoio do Setor de Transportes (INE/TSP).

4.2 O papel do BID como Agência Executora foi solicitado pelo beneficiário devido à capacidade técnica de suas equipes e à ampla experiência nacional e internacional da Unidade de PPP em projetos de infraestrutura, especialmente em mobilidade urbana e transporte ferroviário. Experiências anteriores da Unidade PPP incluem: o Eixo Norte do TIC (BR-T1418) e as redes rodoviárias em Minas Gerais (RG-T3222) e Santa Catarina (BR-R0001). Além disso, o BID apoia o Governo de São Paulo na estruturação de dois projetos ferroviários intermunicipais e dois projetos de bondes (BR-R0013) por meio de um contrato de serviços de consultoria técnica e de conhecimento

4.3 **Condições antes do primeiro desembolso.** Como este é um TC executado pelo banco, não há requisitos para o desembolso, exceto que o TC deve ser elegível no sistema.

4.4 **Aquisição.** Todas as contratações a serem executadas sob esta Cooperação Técnica foram incluídas no Plano de Aquisição (Anexo IV) e serão contratadas em conformidade com as políticas e regulamentos do Banco aplicáveis, conforme segue: (a) Contratação de consultores individuais, conforme estabelecido no regulamento sobre Força de Trabalho Complementar (AM-650) e (b) Contratação de serviços prestados por empresas de consultoria de acordo com a Política de Aquisição Corporativa (GN-2303-33) e suas Diretrizes.

- 4.5 As despesas e custos financiados por este TC são permitidos pelo doador. De acordo com as Diretrizes Operacionais do GIF, despesas de terceiros relacionadas à contratação de consultores especializados para a prestação de serviços de consultoria e à realização de estudos detalhados são elegíveis. Os recursos do TC serão usados exclusivamente para contratar empresas de consultoria especializadas, para que estejam em conformidade com as Diretrizes.
- 4.6 **Período de Execução e Desembolso.** O período de execução e desembolso calculado para o projeto consiste em 12 meses. Embora a duração estimada dos serviços de consultoria seja de 4 meses, conforme descrito no Plano de Aquisição e nos Termos de Referência, o período de execução e desembolso foi estabelecido em um período mais longo para proporcionar flexibilidade e mitigar possíveis atrasos no acesso e consolidação das informações necessárias de fontes públicas. Com base na experiência do BID com engajamentos semelhantes, essa flexibilidade tem se mostrado benéfica para garantir a implementação tranquila de atividades que dependem da disponibilidade de dados de terceiros.
- 4.7 **Gestão financeira.** Não é necessária auditoria para essa operação, pois ela será executada pelo próprio Banco. No que diz respeito à contratação de consultoria para serviços complementares, os contratos serão feitos em dólares americanos, portanto não será necessário aplicar uma alteração de conversão.
- 4.8 **Monitoramento, Relatórios e Supervisão.** O BID executará e monitorará o TC por meio do INE/PPP, com apoio do Setor de Transportes (INE/TSP) e do Escritório Nacional no Brasil. Para garantir coordenação adequada com o beneficiário, mecanismos periódicos de consulta serão estabelecidos para a revisão e validação dos entregáveis. Esses mecanismos incluirão reuniões de acompanhamento e relatórios, onde o progresso dos estudos será discutido e o feedback do beneficiário será coletado para garantir que os produtos finais atendam às expectativas e necessidades. Da mesma forma, o BID garantirá que o beneficiário aprove formalmente os produtos antes de sua aceitação final. O monitoramento e supervisão do TC serão realizados de acordo com as políticas e procedimentos do BID, utilizando o Sistema de Monitoramento e Relatórios de Cooperação Técnica (MTC).
- 4.9 **Requisito Especial para Doadores.** A PRA será implementada em conformidade com as disposições do Marco de Parceria GIF (PF) e das Diretrizes Operacionais (OGs) do GIF em vigor na data da Carta de Adjudicação emitida ao projeto (incluindo as regras de Confidencialidade e Conflitos de Interesse), bem como os requisitos de monitoramento e avaliação estabelecidos no Quadro de Resultados do GIF, conforme estabelecido no Parágrafo 5.1 do Acordo de Procedimentos Financeiros (FPA) assinado entre o Administrador do GIF e o BID. Fundos não utilizados e/ou cancelados deverão ser devolvidos ao GIF de acordo com a FPA. Qualquer alteração no escopo deste PRA, incluindo alterações no orçamento e no uso dos fundos, deve ser aprovada antecipadamente pela Unidade de Gestão de GIF (MU) ou pelos Parceiros de Financiamento de GIF, conforme os Parágrafos 57 e 58 dos OGs. Além dos resultados finais do PRA a serem reportados pelo BID ao UM, os seguintes relatórios serão entregues pelo BID ao MU no formato fornecido pelo MU: (a) Relatórios de Implementação de Projetos (PIR); (b)

Relatórios de Conclusão de Atividades (ACR); e (c) Relatórios de Atividades Pós-Conclusão (APCR), conforme estabelecido na Solicitação e de acordo com os Parágrafos 48(e) e 54-59 dos OGs. O GIF pode divulgar em seu site ou outros meios de comunicação e em materiais como boletins informativos, comunicados de imprensa, publicações, relatórios ou apresentações anuais, informações sobre esta PRA e uma breve descrição do Projeto e seu impacto no desenvolvimento. A marca conjunta será usada para documentação e comunicações relacionadas a este PRA, e tanto os logotipos dos GIFs quanto dos IDB serão incluídos.

## V. RISCOS POTENCIAIS

- 5.1 Embora o nível de risco associado a esse TC seja considerado baixo, podem ocorrer dificuldades em obter informações sobre projetos em avaliação ou material de baixa qualidade fornecido pelos beneficiários. Esse risco pode ser mitigado adotando corretamente as diretrizes da PRA, que incluem uma análise das lacunas de informação e checklists para garantir que todos os passos sejam seguidos. Um risco adicional está relacionado ao contexto político e à janela temporal. Existe o risco de que o processo eleitoral de 2026 afete a continuidade institucional do projeto PPP. No entanto, a PRA foi projetada para ser concluída antes de tal processo, o que reduz significativamente esse risco e aumenta a previsibilidade desse TC.
- 5.2 **Propriedade intelectual.** Os direitos de propriedade intelectual que podem ser gerados a partir deste TC (como direitos autorais sobre os estudos e materiais produzidos) pertencem ao Banco e, portanto, o Banco pode copiar, reproduzir, distribuir, disseminar, publicar e/ou exibir os Materiais em qualquer formato ou meio atualmente conhecido ou a ser desenvolvido, em qualquer publicação, site, blog, catálogo, evento, exposição, arquivo, assim como qualquer material do BID.
- 5.3 O BID concederá ao beneficiário uma licença não exclusiva, mundial, livre de royalties, perpétua e irrevogável, sobre os produtos produzidos no contexto da Cooperação ("Materiais"), para uso ilimitado, em qualquer formato ou meio atualmente conhecido ou desenvolvido a seguir. A licença inclui o direito de criar obras derivadas, inclusive para fins comerciais, e de sublicenciá-las, inclusive nos mesmos termos.

## VI. EXCEÇÕES ÀS POLÍTICAS BANCÁRIAS

- 6.1 Sem exceções às políticas do Banco.

## VII. ASPECTOS AMBIENTAIS E SOCIAIS

- 7.1 Esta Cooperação Técnica não tem como objetivo financiar estudos de pré-viabilidade ou viabilidade de projetos de investimento específicos ou estudos ambientais e sociais associados a eles; portanto, este TC não possui requisitos aplicáveis ao Marco de Política Ambiental e Social (ESPF) do Banco.

#### **ANEXOS OBRIGATÓRIOS:**

- Anexo I: Solicitação do Cliente
  - Anexo II: Matriz de Resultados
  - Anexo III: Termos de Referência
  - Anexo IV: Plano de Aquisição
- 

**Instruções para que as Operações sejam aprovadas pelo Conselho de Administração:**

#### **ANEXOS OBRIGATÓRIOS:**

- Anexo I: Matriz de Resultados [tradução necessária]
- Anexo II: Plano de Aquisição [tradução necessária]

#### **LINKS ELETRÔNICOS OBRIGATÓRIOS:**

- Link Eletrônico I: Solicitação do Cliente
- Link Eletrônico II: Termos de Referência