

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

BRASIL

PROGRAMA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE SANTO ANDRÉ

(BR-L1402)

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Dalve Alves, Jefe de Equipo (INE/TSP); Alejandro Taddia, Andrés Pereyra, Giovanna Mahfouz, Eduardo Café (INE/TSP); Karisa Ribeiro (TSP/CBR); Vera Lucia Vicentini (TSP/CAR); Karina Diaz (PDP/CBR); Santiago Schneider (CSC/CBR); y Cristina Celeste (LEG/SGO).

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

PERFIL DE PROYECTO

BRASIL

PROGRAMA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE SANTO ANDRÉ

I. DATOS BÁSICOS

Título del proyecto:	Programa de Movilidad Urbana Sostenible de Santo André
Número del proyecto:	BR-L1402
Equipo de proyecto:	Dalve Alves, Jefe de Equipo (INE/TSP); Alejandro Taddia, Andrés Pereyra, Giovanna Mahfouz, Eduardo Café (INE/TSP); Karisa Ribeiro (TSP/CBR); Vera Lucia Vicentini (TSP/CAR); Karina Diaz (PDP/CBR); Santiago Schneider (CSC/CBR); y Cristina Celeste (LEG/SGO)
Prestatario:	Municipio de Santo André
Garante:	República Federativa de Brasil
Organismo ejecutor:	Municipio de Santo André (MSA) por medio de la Secretaría de Movilidad
Plan de financiamiento:	BID (CO): US\$125.000.000 Local: <u>US\$125.000.000</u> Total: US\$250.000.000
Salvaguardias:	Políticas activadas: B.01, B.02, B.03, B.05, B.06, B.07, B.11 y B.17 (OP-102, OP-761, OP-710 y OP-703) Clasificación: Categoría “B”

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

A. Contexto general

- 2.1 El Municipio de Santo André (MSA) posee una población de 704.942 habitantes (IBGE, 2013) y una extensión de 174,4 km², de los cuales el 45% corresponde a la zona urbana que concentra el 95% de la población municipal y el remanente es área de preservación ambiental. El MSA integra la Región Metropolitana de São Paulo (RMSP), así como, conjuntamente con el Municipio de São Bernardo do Campo (MSBC) y Municipio São Caetano (MSC) conforma la subregión denominada ABC Paulista.
- 2.2 En términos socioeconómicos, el MSA posee el décimocuarto mejor Índice de Desarrollo Humano Municipal (IDHM) de Brasil (0,815 en 2010, el IDHM mediano del país es de 0,715)¹, y presenta un Producto Interno Bruto (PIB) de aproximadamente USD8.000 millones (USD12.500 per cápita, apenas superior a la media del país de USD11.700 per cápita), y junto con los municipios del ABC representan el 2,2% del PIB del país.
- 2.3 La estructura de ocupación urbana del MSA es radial, y se encuentra física y funcionalmente dividida en sentido norte y sur por una barrera natural conformada por el río Tamanduatei, y dos importantes ejes de infraestructura de

¹ Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD).

transporte: (i) el ferrocarril metropolitano gestionado por la *Companhia Paulista de Trens Metropolitanos* (CPTM)²; y (ii) la Avenida dos Estados, que conecta la región central de São Paulo a dos importantes carreteras de conexión regional, las cuales son importantes para la economía del país, el *Rodoanel* y la *Rodovia Anchieta*, este último con destino al principal puerto de país, el Puerto de Santos. Debido a su posición estratégica de conexión, las principales avenidas de la ciudad (Av. Prestes Maia y Av. dos Estados) presentan altísimos volúmenes de tránsito que varían entre 3.500 y 6.000 vehículos/hora en la hora pico, siendo 61% del flujo tránsito de pasaje y el 39% tránsito local. Así, las pocas conexiones viales disponibles (viaductos y transposiciones) que unen la parte norte de la parte sur del MSA, sumadas al volumen de tráfico que genera altos índices de congestión³, segmenta el centro urbano, dificultando la integración de las actividades urbanas locales, además de restringir los accesos a la red vial metropolitana y de comprometer la calidad del servicio del Transporte Público Colectivo (TPC), que circula en vías compartidas y con bajas velocidades.

- 2.4 El TPC del MSA está estructurado en dos sistemas (metropolitano y local) que operan sobrepuestos y sin integración. El sistema metropolitano está compuesto por: (i) el TPC metropolitano operado por la Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU); (ii) el ferrocarril metropolitano operado por la CPTM; y (iii) una red de trolebús operada por la empresa privada Sistema Metropolitano de Transportes (METRA). Por otro lado, el sistema local es administrado por la empresa pública Santo André Transportes (SA-Trans.) y operado en dos subsistemas: el *Consórcio União Santo André* (creado en 2008 y compuesto por seis empresas privadas) que atiende prácticamente a toda la ciudad con 33 líneas y 327 vehículos; y el Corredor Guarará estructurado por un corredor exclusivo tronco alimentado con 15 servicios y 78 vehículos. La demanda total del sistema alcanza a más de 5,3 millones de pasajeros por mes, con un rodaje medio de 1,97 millones de km/mes; todos los buses son controlados por *Global Positioning System* (GPS) y la flota tiene una edad promedio de 5,25 años.
- 2.5 Así, en términos de sistema de transporte y movilidad, los principales problemas del MSA son: (i) la deficiencia en la conectividad del sistema vial a nivel local y regional, debido a su estructura de ocupación urbana (§2.3); y (ii) la baja velocidad de operación del TPC, debido principalmente a la reducida capacidad de las vías que abarcan tanto el tráfico local como metropolitano (§2.3) y a la ausencia de prioridad de operación del TPC junto al tráfico general.
- 2.6 **Estrategia del municipio.** El MSA cuenta con un Plan Maestro⁴, el Plan de Movilidad Urbana (PMU) en proceso de revisión, y el Plan de Ampliación del Sistema Vial (PASV) en el cual se establecieron las prioridades y plazos para la realización de inversiones municipales en corredores de transporte. A nivel

² La red de la CPTM atiende a 22 ciudades y transporta 2,7 millones de pasajeros por día. En el MSA, opera la Línea 10 conectando el centro de São Paulo con la región del ABC.

³ El MSA posee una alta tasa de motorización, 0,68 vehículos/habitante, lo que es superior al promedio de la RMSP, 0,54 vehículos/habitante.

⁴ La Ley 9.394 (de 05 de enero de 2012) cambió la Ley 8.696 (de 17 de diciembre de 2004), la cual aprobó el Plan Maestro del Municipio de Santo André.

- regional, existe el Plan Maestro de Movilidad Urbana (PMMU) para la región del ABC (Consortio Intermunicipal do Grande ABC⁵), que prevé mejoría en la estructura de transporte público metropolitano. Las obras a ser financiadas por el programa serán priorizadas en el ámbito de dichos planes.
- 2.7 **Justificación.** El programa propuesto permitirá mejorar la movilidad y conectividad local y regional, a través de la implementación de nuevas vinculaciones viales y corredores exclusivos de TPC. El mejoramiento de la infraestructura vial beneficiará no solo a todos los usuarios del MSA, sino también a la población usuaria de la RMS (¶2.1 y ¶2.2) y los corredores de transporte público a los usuarios del sistema de TPC. El mejoramiento de las condiciones operativas del transporte en el MSA, permitirá mitigar los problemas de congestión de tránsito (regional y local); y potencialmente reducirá los impactos ambientales, ya que operará de forma más eficiente.
- 2.8 **Relación con la Estrategia del Banco con Brasil.** El programa es consistente con los pilares del Noveno Aumento General de Capital (GCI-9) (AB-2764), alineándose con la prioridad sectorial de medio ambiente y cambio climático, por medio de la mejoría de la eficiencia del transporte público, que aumentará la cantidad de personas que tendrán acceso a mejores sistemas de transporte público de bajo carbono. El programa es consistente con la Estrategia del Banco con el País 2012-2014 (GN-2662-1) la cual define los siguientes objetivos estratégicos: (i) estimular la inclusión social y productiva; (ii) mejorar las condiciones de infraestructura en el país; y (iii) fomentar el desarrollo de ciudades sostenibles, ya que: (a) mejora el sistema de transporte basado en una infraestructura física más moderna y eficiente con mejores condiciones de medio ambiente; y (b) mejora en la movilidad de pasajeros y mercancías con consecuente mejora en la competitividad del MSA.
- 2.9 Asimismo, el programa es consistente con: (i) los lineamientos del Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-3), que propone como meta general que América Latina y el Caribe cuenten con sistemas de transporte accesibles, eficientes, inclusivos, sostenibles y seguros, que reduzcan la pobreza y promuevan la calidad de vida y el desarrollo económico; y (ii) con la Estrategia de Infraestructura (GN-2710-5) en particular con el principio estratégico de “planificar, construir y mantener infraestructura para proveer servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible e inclusivo”, al apoyar la priorización de operación del transporte colectivo a través de corredores exclusivos de ómnibus.
- 2.10 El programa contribuirá a las siguientes áreas estratégicas de la División de Transporte: (i) transporte sostenible; y (ii) seguridad vial, a la vez que mejora la movilidad, fundamentalmente a los sectores más vulnerables de la población, y promueve la sostenibilidad del sistema de transporte de la ciudad.

⁵ El consorcio es compuesto por siete ciudades (Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Diadema, Mauá, Ribeirão Pires y Río Grande da Serra), tiene como objetivo coordinar y desarrollar estratégicamente la región.

B. Objetivos y resultados esperados

- 2.11 El objetivo general del programa es promover la movilidad urbana sostenible del MSA, por medio de: (i) la construcción y rehabilitación de infraestructura vial para mejorar la integración local y regional con la RMSP; y (ii) la implantación de un sistema más eficiente de transportes priorizando la operación de los modos colectivos y no motorizados. Para obtener tales resultados, el programa estará dividido en los siguientes componentes:
- 2.12 **Componente 1. Ingeniería y administración.** Financiará los siguientes subcomponentes: 1.1. Estudios y proyectos, incluyendo la elaboración de los estudios técnicos, económicos y socioambientales, y los proyectos de ingeniería de las obras del programa; 1.2. Administración del programa, que incluye los servicios y actividades que estarán a cargo de la Unidad de Gestión del Programa (UGP), responsable por la coordinación, ejecución, monitoreo, evaluación y supervisión ambiental del programa; y 1.3. Auditoría contable y financiera.
- 2.13 **Componente 2. Obras civiles y supervisión de obras.** Financiará los siguientes subcomponentes: 2.1. Obras viales, incluyendo las obras como puentes y viaductos sobre el Río Tamandateí, la Av. dos Estados y la Línea 10 de la CPTM, contribuyendo a mejorar la integración local y regional (principalmente el acceso al puerto de Santos); 2.2. Corredores de transporte, que comprende las obras de infraestructura necesarias para la priorización de la operación del transporte colectivo y no motorizados; 2.3. Seguridad vial, que comprende la mejoría de la señalización y de la geometría vial; y 2.4. Supervisión técnica de las obras, por medio de empresas consultoras a ser contratadas por el MSA.
- 2.14 **Componente 3. Fortalecimiento institucional.** Financiará: (i) las acciones de fortalecimiento de las unidades operativas del municipio relacionadas a la ejecución del programa y al planeamiento/operación de transportes; y (ii) el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Santo André (PMUSSA).
- 2.15 **Componente 4. Compensación ambiental y expropiación.** Financiará las acciones de mitigación ambiental requeridas para la ejecución del programa, así como las expropiaciones relacionadas con la ejecución de las obras de ingeniería.

III. TEMAS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Esquema de ejecución.** El prestatario y ejecutor del programa será el MSA a través de la Secretaría de Movilidad. El garante será la República Federativa de Brasil.
- 3.2 Otros estudios que deberán ser desarrollados durante la ejecución de la operación son: (i) estructuración financiera y tarifaria de la operación de transportes; (ii) uso del biodiesel para el TPC; (iii) uso de suelo y de la capacidad de soporte de la infraestructura en los corredores de ómnibus; (iv) circulación de peatones en la zona central; y (v) creación de un núcleo de gestión para seguridad vial.

- 3.3 **Conocimiento del sector.** El conocimiento del sector se deriva de la participación del Banco en el financiamiento de proyectos de infraestructura y transporte urbano en Brasil, incluyendo los Programas de Transportes de Sao Bernardo do Campo, Fortaleza y Curitiba, así como en otros países de la región como Uruguay, Colombia, Guatemala, Paraguay y Perú.

IV. SALVAGUARDAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 **Aspectos socioambientales.** En general, las actividades del programa generarán impactos socio ambientales positivos. Durante la ejecución de las obras se producirán trastornos temporales a la circulación de vehículos, peatones y ciclistas y a las actividades comerciales existentes en las vías donde se implantarán los corredores de buses. Éstos serán de carácter temporal y serán minimizados a través de la implementación de procedimientos adecuados de señalización y ejecución de obras, y de asistencia a los usuarios. Asimismo, se producirán impactos al medio ambiente dentro del área de influencia inmediata alrededor del eje de las vías, incluyéndose las propiedades linderas y extendiéndose a las zonas de fuentes de materiales, campamentos, plantas de asfalto, y vías de transporte de materiales y de desvío del tráfico. Los mismos serán de carácter puntual y temporal, de pequeña a mediana magnitud y serán minimizados mediante planes de gestión ambiental y la implantación de medidas de protección ambiental de acuerdo a la legislación vigente y las políticas del Banco. No se afectará ninguna área de importancia ecológica ni unidad de conservación. No se identificaron áreas afectadas en poblaciones de bajos recursos en los proyectos de la muestra representativa, ni a las actividades comerciales. Por otra parte, los impactos positivos del programa serán de carácter permanente e incluirán: (i) reducción de tiempos de viaje; (ii) aumento de la accesibilidad; (iii) reducción de la vulnerabilidad de la zona de intervención a fenómenos climáticos; y (iv) reducción de emisiones contaminantes debido a la mejor conectividad entre zonas y la promoción del transporte público.
- 4.2 En conformidad con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), el programa fue clasificado como una operación de Categoría “B”. Los proyectos de la muestra contarán con una Evaluación Ambiental Simplificada (AASS) y los resultados serán consolidados en el Informe Ambiental y Social (IGAS) del programa, que será anexado a la Propuesta para el Desarrollo de la Operación (POD).

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 5.1 El Anexo V detalla el cronograma de preparación, aprobación y los recursos requeridos para el programa. La presentación del Borrador de Propuesta de Préstamo al Comité de Políticas Operativas está prevista para mayo de 2015 y la aprobación por el Directorio Ejecutivo en junio 2015. Se requieren fondos administrativos por US\$131.000, para la realización de misiones y la contratación de consultorías.

CONFIDENCIAL

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

SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

PROJECT DETAILS	
IDB Sector	TRANSPORT-URBAN TRANSPORT INFRASTRUCTURE
Type of Operation	Investment Loan
Additional Operation Details	
Investment Checklist	Generic Checklist
Team Leader	Alves, Dalve Alexandre Soria (DALVES@iadb.org)
Project Title	Santo Andre Urban Sustainable Mobility Program
Project Number	BR-L1402
Safeguard Screening Assessor(s)	Vicentini, Vera Lucia (VERALUCIAV@iadb.org)
Assessment Date	2014-09-18

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS		
Type of Operation	Loan Operation	
Safeguard Policy Items Identified (Yes)	Potential disruption to people's livelihoods living in the project's area of influence (not limited to involuntary displacement, also see Resettlement Policy.)	(B.01) Resettlement Policy– OP-710
	The Bank will make available to the public the relevant Project documents.	(B.01) Access to Information Policy– OP-102
	The operation is in compliance with environmental, specific women's rights, gender, and indigenous laws and regulations of the country where the operation is being implemented (including national obligations established under ratified Multilateral Environmental Agreements).	(B.02)
	The operation (including associated facilities) is screened and classified according to their potential environmental impacts.	(B.03)
	An Environmental Assessment is required.	(B.05)
	Consultations with affected parties will be performed equitably and inclusively with the views of all stakeholders taken into account, including in particular: (a) equal participation of women and men, (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for equitable participation by vulnerable groups.	(B.06)
	The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan	(B.07)

	agreement and project operating or credit regulations.	
	The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases...).	(B.11)
	Suitable safeguard provisions for procurement of goods and services in Bank financed projects may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.	(B.17)
Potential Safeguard Policy Items(?)	No potential issues identified	
Recommended Action:	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.	
Additional Comments:		

ASSESSOR DETAILS

Name of person who completed screening:	Vicentini, Vera Lucia (VERALUCIAV@iadb.org)
Title:	Transport Specialist (TSP/CAR)
Date:	2014-09-18

COMMENTS

No Comments

SAFEGUARD SCREENING FORM

PROJECT DETAILS	
IDB Sector	TRANSPORT-URBAN TRANSPORT INFRASTRUCTURE
Type of Operation	Investment Loan
Additional Operation Details	
Country	BRAZIL
Project Status	
Investment Checklist	Generic Checklist
Team Leader	Alves, Dalve Alexandre Soria (DALVES@iadb.org)
Project Title	Santo Andre Urban Sustainable Mobility Program
Project Number	BR-L1402
Safeguard Screening Assessor(s)	Vicentini, Vera Lucia (VERALUCIAV@iadb.org)
Assessment Date	2014-09-18

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

SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS	
Identified Impacts/Risks	Potential Solutions

<p>The project will or may require involuntary resettlement and/or economic displacement of a minor to moderate nature (i.e. it is a direct impact of the project) and does not affect indigenous peoples or other vulnerable land based groups.</p>	<p>Develop Resettlement Plan (RP):The borrower should be required to develop a simple RP that could be part of the ESMP and demonstrates the following attributes: (a) successful engagement with affected parties via a process of Community Participation; (b) mechanisms for delivery of compensation in a timely and efficient fashion; (c) budgeting and internal capacity (within borrower's organization) to monitor and manage resettlement activities as necessary over the course of the project; and (d) if needed, a grievance mechanism for resettled people. Depending on the financial product, the RP should be referenced in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests etc.), require regular (bi-annual or annual) reporting and independent review of implementation.</p>
<p>Generation of solid waste is moderate in volume, does not include hazardous materials and follows standards recognized by multilateral development banks.</p>	<p>Solid Waste Management: The borrower should monitor and report on waste reduction, management and disposal and may also need to develop a Waste Management Plan (which could be included in the ESMP). Effort should be placed on reducing and re-cycling solid wastes. Specifically (if applicable) in the case that national legislations have no provisions for the disposal and destruction of hazardous materials, the applicable procedures established within the Rotterdam Convention, the Stockholm Convention, the Basel Convention, the WHO List on Banned Pesticides, and the Pollution Prevention and Abatement Handbook (PPAH), should be taken into consideration.</p>

DISASTER RISK SUMMARY

Disaster Risk Category: Low

**Disaster/
Recommendations**

- No specific disaster risk management measures are required.

ASSESSOR DETAILS

<p>Name of person who completed screening:</p>	<p>Vicentini, Vera Lucia (VERALUCIAV@iadb.org)</p>
<p>Title:</p>	<p>Transport Specialist (TSP/CAR)</p>
<p>Date:</p>	<p>2014-09-18</p>

COMMENTS

No Comments

**PROGRAMA DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE SANTO ANDRÉ
(BR-L1402)**

ESTRATÉGIA AMBIENTAL E SOCIAL

I RESUMO

- 1.1 O Município de Santo André aprovou em 2012 a revisão de seu Plano Diretor (Lei Nº 9.394 de 5 de janeiro de 2012), no qual alterou várias disposições do Plano Diretor anterior (Lei Municipal Nº 8.696, de 17 de dezembro de 2004). O Artigo 17 trata especificamente do Sistema de Mobilidade Urbana no município, estabelecendo, dentre outros, os seguintes objetivos: (i) priorizar o modo não motorizado e o transporte coletivo; (ii) articular o sistema de mobilidade municipal com o metropolitano, estadual e federal existente e planejado; e (iii) efetivar a educação para a mobilidade. Por sua vez, o artigo 21 A, define, dentre outras, as seguintes diretrizes específicas do Sistema de Mobilidade: (i) implantar programa de acessibilidade priorizando os centros comerciais, centros de bairros, os equipamentos públicos e as rotas de acesso ao sistema de transporte coletivo; (ii) projetar e implantar o sistema cicloviário; (iii) qualificar a ambiência urbana dos corredores de transporte coletivo; (iv) promover a implantação da integração modal e tarifária regional; além de (v) melhorar as condições de segurança, fluidez e integração dos componentes do sistema de mobilidade da Avenida dos Estados, com soluções de transposição da ferrovia e do rio Tamanduateí; etc. Com base nessas diretrizes a Prefeitura Municipal de Santo André solicitou ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) um apoio financeiro para desenvolver o Programa de Mobilidade Urbana Sustentável.
- 1.2 O Programa de Mobilidade Urbana Sustentável de Santo André contribuirá para melhorar a qualidade de vida de seus habitantes, as condições socioambientais da cidade e sua gestão. As atividades a serem desenvolvidas incluem: (i) implementação do Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Santo André, com vistas à melhoria global da mobilidade no Município, principalmente através do transporte coletivo e no reforço às diretrizes do Plano de Mobilidade a ser elaborado pela Prefeitura Municipal; (ii) intervenções na infraestrutura viária, para garantir a circulação prioritária e preferencial do transporte coletivo e melhoria operacional. Neste sentido, do ponto de vista da engenharia, considerou-se que faixas exclusivas ou preferenciais para ônibus são requisitos básicos para um sistema de transporte público de qualidade para o Município; (iii) ações de melhoria dos espaços urbanos no entorno dos terminais e corredores de transporte, a partir de elementos urbanísticos adequados, como: abrigos, mobiliário urbano, paisagismo, iluminação, requalificação de calçadas, obras de acessibilidade e sinalização; (iv) ações de melhoria da segurança de trânsito, através de elementos específicos de segurança ao pedestre, ao ciclista e ao motorista, reduzindo acidentes; e (v) ações de fortalecimento da gestão ambiental de transportes, tendo em vista a melhoria da qualidade ambiental com consequente redução na emissão de gases de efeito estufa.
- 1.3 O Programa proposto permitirá o desenvolvimento de um sistema de transporte urbano mais eficiente, baseado em infraestrutura/operação mais modernas e num sistema de transporte coletivo e de serviços melhorados. A maior mobilidade da população e a melhoria da acessibilidade aos serviços sociais, locais de trabalho e centros de produção se traduzirão em uma maior competitividade do próprio Município. O Programa beneficiará em grande parte as populações de baixa renda e as pessoas com restrições de mobilidade, promovendo equidade social. Por último, a mitigação dos problemas

resultantes dos congestionamentos de trânsito e uma melhor gestão da operação do sistema de ônibus permitirão reduzir os impactos relacionados à qualidade do ar, quanto aos níveis de ruído.

- 1.4 Do ponto de vista ambiental (*stricto sensu*), os impactos esperados durante a execução das obras são típicos de obras de engenharia em áreas urbanas; potencialmente, haverá impactos sobre a qualidade das águas, a qualidade do ar (poeiras), níveis de ruído, solo (contaminação por graxas e óleos), e outros que podem ser controlados ou compensados com a implantação de planos de gestão ambiental.
- 1.5 O impacto social será consequência da necessidade de desapropriação de algumas poucos imóveis, ressaltando-se que o processo de identificação, cadastramento e avaliação será realizado em consonância com a política OP-710 do Banco. Não se prevê a afetação de população de baixa renda ou vulnerável. Não há, na área urbana de Santo André, comunidades segregadas de indígenas ou de afrodescendentes.
- 1.6 Além disso, estão previstos impactos temporais durante a construção, como desvios de tráfego, pontos de congestionamento, possível aumento de acidentes, bem como geração de pó e ruído que poderão afetar a saúde dos transeuntes ou moradores do entorno das obras. Estes últimos impactos são temporários, na maioria reversíveis e mitigáveis por meio de Programa de Manejo Ambiental e Social, tanto nas áreas de influência direta, quanto nas de influência indireta.
- 1.7 Em relação aos impactos sociais, na etapa de operação, haverá benefícios de mobilidade para toda a população, em especial para as frações cativas do sistema público de transportes e as de baixa renda, dada a priorização da circulação de ônibus e o consequente aumento da velocidade deste tipo de transporte e redução dos tempos de viagens.
- 1.8 O Programa também contribuirá para a redução da contaminação atmosférica e das emissões de CO₂ devido ao menor consumo de combustível (menores congestionamentos e menor necessidade de acionamento de freios) e a atração do usuário de transporte individual para o transporte coletivo e o não motorizado. Outras ações, como melhorias na frota municipal de ônibus (com compra de novos veículos ou ainda troca da matriz energética) também contribuirão para a redução dessas emissões.
- 1.9 De acordo com o marco legal brasileiro, o Programa é um projeto de impactos previsíveis e mitigáveis ou compensáveis, para o qual se exige licenças ambientais concedidas pelo Serviço Municipal de Saneamento Ambiental de Santo André (SEMASA), órgão licenciador do Município, após análise dos competentes estudos ambientais.
- 1.11 Como estratégia geral para o projeto, a equipe propõe ações em diferentes níveis:
 - (i) Elaboração de uma Análise Ambiental e Social (AAS) das obras da amostra do programa do Programa;
 - (ii) Elaboração de um Informe de Gestão Ambiental e Social (IGAS) que será anexado ao POD;
 - (iii) No caso de que entre as propriedades a serem indenizadas alguma seja identificada como de baixa renda, deverá ser elaborado um Plano Diretor de Reassentamento, compensação ou reinstalação de comércio existente e afetado pelas obras de acordo com as diretrizes da política OP-710 do Banco;

- (iv) Implementação de uma supervisão ambiental independente da supervisão de obras, que será incluída nas atividades da empresa de apoio ao gerenciamento do Programa, atuando em parceria com a equipe técnica da Unidade de Gerenciamento do Programa (UGP);
- (v) Consulta e divulgação do Programa junto à comunidade, de acordo com a OP-102 do Banco;
- (vi) Ações para reduzir ou evitar acidentes com pedestres e no transporte de produtos perigosos, em consonância com as políticas já desenvolvidas pelo Município.

1.12 Considerando que os impactos ambientais e sociais previstos são de pequena a média magnitude, principalmente temporais e mitigáveis através da adoção de medidas preventivas e mitigadoras a ser adotadas principalmente durante as obras, a equipe do Projeto propõe a classificação “B” para esta operação.

II ESTRATÉGIA AMBIENTAL E SOCIAL

A. Programa de Mobilidade Urbana Sustentável de Santo André

Diagnóstico atual

- 2.2 O transporte público do Município de Santo André é baseado em três (3) serviços: o serviço de transporte coletivo por ônibus, o sistema de transporte escolar (frota de 458 veículos) e o sistema de táxi (frota de 420 veículos). Estes serviços são geridos pela administração municipal por meio da empresa pública Santo André Transportes (SATrans). Além disso, a população de Santo André tem acesso ao sistema regional do Corredor Metropolitano ABD, ao sistema metropolitano de transporte coletivo por ônibus, operado pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU) e ao sistema metropolitano de transporte coletivo por trem, operado pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM).
- 2.3 O sistema de transporte coletivo por ônibus do Município de Santo André está dividido em dois (2) subsistemas. O primeiro deles é operado pelo Consórcio União Santo André (composto por seis empresas privadas) e tem a maior porcentagem de linhas, viagens e passageiros transportados. O segundo subsistema é estruturado pelo Corredor Guarará, operado pela empresa privada Expresso Guarará Ltda. Este corredor tem tratamento viário com exclusividade para a circulação dos ônibus em corredor central, num sistema tronco-alimentado.
- 2.4 O sistema metropolitano de transporte coletivo por ônibus é operado pela EMTU em toda a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). O sistema regional do Corredor Metropolitano ABD é composto por uma rede de trólebus que liga os municípios de São Paulo, São Bernardo do Campo, Diadema e Santo André. Este último é operado pela empresa privada Sistema Metropolitano de Transportes (METRA).
- 2.5 O sistema metropolitano de transporte coletivo por trens é operado pela CPTM igualmente em toda a RMSP. O Município é atendido pela Linha 10 – Turquesa através de três (3) paradas: “Utinga”, “Prefeito Saladino” e “Prefeito Celso Daniel – Santo André”.
- 2.6 O Município de Santo André possui dois (2) terminais de ônibus metropolitanos, localizados nas imediações da estação “Prefeito Celso Daniel – Santo André” da Linha

10 – Turquesa da CPTM, os terminais Santo André Oeste e Santo André Leste. Estes terminais localizam-se na região central do Município, no ponto principal de articulação dos sistemas regional e local. Santo André possui ainda um (1) terminal municipal importante, o terminal “Vila Luzita”, localizado no início do Corredor Guarará, na porção sul da área urbana do Município. Além deste terminal, existem pontos finais com concentração de linhas, em particular “Utinga” e “São Jorge”, com falta de estrutura e acessibilidade e que se encontram hoje em estado crítico.

- 2.7 Ao todo, o sistema municipal de ônibus de Santo André trabalha com 48 linhas regulares, com uma frota de 405 veículos, com uma idade média de 5,25 anos, sendo 210 deles acessíveis a pessoas com mobilidade reduzida.

Programa

- 2.8 O Programa proposto tem por objetivo geral a promoção da mobilidade urbana sustentável no Município de Santo André, por meio da integração infraestrutural entre os bairros da macrozona urbana. Tal integração se verá reforçada por um conjunto de intervenções que visam à implementação de um sistema moderno de transporte com priorização dos modos coletivos e não motorizados. O Programa compreende assim o tratamento especial de prioridade à circulação dos ônibus em alguns corredores de transporte coletivo, intervenções de requalificação urbana visando favorecer a mobilidade não motorizada em eixos importantes e a implantação de medidas de ampliação da capacidade para o tráfego regional, assim como a redução da poluição do ar pela minimização das emissões dos veículos da frota de ônibus municipal.
- 2.9 O Programa de Mobilidade Urbana Sustentável de Santo André ajudará a melhorar a qualidade de vida e as condições socioambientais dos habitantes de Santo André. As atividades a serem desenvolvidas incluem: (i) a melhora da qualidade da gestão do transporte por meio da confecção e implementação do Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Santo André, que visará a melhora global da mobilidade no Município, principalmente do transporte coletivo e de modos não motorizados; (ii) a priorização do uso do transporte coletivo por meio de intervenções na infraestrutura viária, de modo a garantir uma priorização da circulação de ônibus e uma operação melhor; (iii) a melhora do espaço urbano no entorno dos corredores de transporte, por meio de elementos urbanísticos adequados, tais como abrigos e mobiliário e urbano, paisagismo, iluminação, requalificação de calçadas, obras de acessibilidade e sinalização; (iv) a melhora da segurança de trânsito, através de elementos específicos de segurança ao pedestre, ao ciclista e ao motorista, reduzindo acidentes; e (v) a melhora da qualidade ambiental por meio do fortalecimento da gestão ambiental de transportes com sua consequentes redução na emissão de gases de efeito estufa.
- 2.10 O Programa de Mobilidade Urbana Sustentável de Santo André incluirá, entre outros: (i) estudos e projetos; (ii) administração, supervisão e auditoria do Programa; (iii) obras em corredores de ônibus (em torno de 24 km), com criação de ciclovias e obras de arte complementares/necessárias ao sistema integrado de transporte; (iv) obras de melhorias da ligação entre os dois subdistritos do Município, visando a melhoria do sistema de transporte como um todo; (v) requalificação de pontos finais de ônibus, hoje em situação crítica, com intervenções estruturais e urbanas; (vi) melhoria na segurança viária que compreende a melhoria do sistema de controle de tráfego (incluindo a gestão centralizada dos semáforos), travessias de pedestres e sinalização; e (vi) fortalecimento institucional das unidades operativas do Município relacionadas à execução do programa e do planejamento/operação dos transportes coletivos.

B. Marco Legal e Institucional

Meio ambiente

- 2.11 A Constituição Federal, no capítulo sobre meio ambiente, concede às questões ambientais, condição similar a outras áreas do Direito. O Art. 225 estabelece que todos tenham direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo, essencial à sadia qualidade de vida.
- 2.12 Para assegurar a efetividade do direito ao meio ambiente, no parágrafo 1º, do Art. 225 da Constituição Federal é dado o mandato ao Poder Público para exigir, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, Estudo Prévio de Impacto Ambiental (EIA). Assim, o licenciamento ambiental passou a ter respaldo constitucional.
- 2.13 A Lei Nº 6.938, de 31/08/81 estabeleceu a Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA), seus fins e mecanismos de formulação e aplicação. Foi regulamentada, pelo Decreto 99.274, de 06/06/90 (alterado pelos Decretos 122/91 e 3.942/01). Dentre os instrumentos preventivos, estabelecidos pela PNMA, têm relevância para a presente análise o estabelecimento de padrões de qualidade ambiental, zoneamento ambiental e avaliação de impacto ambiental.
- 2.14 A Lei Nº 6.938, de 31/08/81 definiu também o Sistema Nacional de Meio Ambiente (SISNAMA), conjunto de instituições responsáveis pela proteção e melhoria da qualidade ambiental, destacando-se: (i) o Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA); (ii) o Ministério do Meio Ambiente, responsável por planejar, coordenar, supervisionar e controlar, em nível federal, a política nacional do meio ambiente; (iii) o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA); (iv) os órgãos ou instituições estaduais responsáveis pela execução de programas, projetos e pelo controle e fiscalização de atividades capazes de provocar degradação ambiental; e, (v) os órgãos ou instituições municipais de controle e fiscalização ambiental.
- 2.15 Quanto às competências legislativas e administrativas sobre a matéria ambiental, segundo a Constituição Federal, compete: (i) à União, legislar normas gerais sobre o meio ambiente, de interesse nacional; (ii) aos Estados, legislar normas estaduais de interesse estadual; e, (iii) aos Municípios, legislar normas de interesse local. Assim, Estados e Municípios têm plena competência para legislar sobre a matéria ambiental, desde que não contrariem as leis federais. Ressalte-se que de fato o que aconteceu destacadamente em muitos municípios foi uma transcrição em legislação própria, das normas gerais e das estaduais e, portanto, sem exercício de suas competências legislativas ambientais.
- 2.16 Santo André se destaca dentre os municípios brasileiros. Em 1969, foi criada a SEMASA com o objetivo de cuidar do fornecimento de água e coleta de esgoto. Em 1997, a SEMASA tornou-se referência nacional como a primeira organização a adotar um modelo de saneamento ambiental integrado em todas as dimensões do saneamento, inclusive riscos ambientais. Reforçando o papel da SEMASA, teve início nessa mesma década o processo de municipalização com a cooperação da Secretaria do Meio Ambiente/SP e da Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental (CETESB), nas áreas de fiscalização e licenciamento ambiental. As exigências estabelecidas pelo Estado para a celebração do convênio com Santo André estão expressas nos decretos 40.722/96,

43.505/98 e 47.397/02. Resultando, pelo Decreto 15.091/04, o estabelecimento dos procedimentos para Licenciamento Ambiental, refinada pela Portaria 623/04 a documentação necessária para o Licenciamento Ambiental e pela Portaria 372/06 os critérios de exigibilidade de atividades sujeitas ao licenciamento, a partir do porte e nível de complexidade.

- 2.17 O licenciamento é relevante instrumento de gestão do meio ambiente. O CONAMA editou a Resolução nº 237 de 19/12/97, alterando a Resolução nº 001/86 e tratando o licenciamento ambiental de forma mais sistematizada: "procedimento administrativo pelo qual o órgão ambiental competente licencia a localização, instalação, ampliação e a operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras ou daquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental (...)". Definiu os empreendimentos e atividades sujeitos ao licenciamento ambiental (Anexo I da Resolução), e que dizem respeito às áreas urbanas: parcelamento do solo, tratamento e destinação de resíduos sólidos urbanos, provenientes de fossas, estações de tratamento de água e interceptores, emissários, estação elevatória e tratamento de esgoto sanitário. A correta aplicação dos instrumentos da PNMA e normas do CONAMA são medidas de controle preventivo e/ou corretivo dos danos ambientais, que se inserem não só no planejamento e na execução de atividades relacionadas com o meio ambiente, como também em todos os níveis de planejamento das políticas públicas ou privadas, em quaisquer setores das atividades humanas, incluindo o de transportes, o habitacional e o de parcelamento do solo urbano.
- 2.18 Dentre as atividades sujeitas ao licenciamento municipal por convênio SMA/SEMASA, para o setor Transportes, estão: (i) rodovia intramunicipal quando se tratar de duplicação; (ii) abertura e prolongamento de vias intramunicipais; (iii) prolongamento de avenidas; (iv) pavimentação de estradas vicinais existentes, de ocupação urbana consolidada; (v) ramal ferroviário intramunicipal; (vi) corredor de transporte urbano; (vii) terminal rodoviário, exceto em Área de Proteção de Mananciais (APM); e (viii) aeródromo civil privado ou heliponto. Especificamente para este Programa, SEMASE será responsável pelo licenciamento ambiental de todos os projetos.
- 2.19 Nas diversas reuniões mantidas pela equipe de projeto com a SEMASA, este organismo estabeleceu que os projetos da amostra requererão:
- Corredores de Ônibus: Um Relatório Ambiental Simplificado (RAS) para a obtenção da LP e o correspondente Plano de Controle Ambiental (PCA) para a Licença de Instalação (LI).
 - Viadutos e Terminal: Um Memorial para Caracterização do Empreendimento (MCE) para a obtenção da LP e o correspondente Plano de Controle Ambiental (PCA) para a LI.
- 2.20 Ressalte-se, por fim, que em caso de acidentes no transporte de produtos perigosos, Santo André já tem plena capacidade para mitigar os danos ambientais resultantes desta ação. Foi elaborado Plano de Contingência para Carga Perigosa, levando em consideração inclusive a área da Represa Billings, manancial da RMSP e que corta o Município de Santo André.

Desenvolvimento urbano, transportes e mobilidade

- 2.21 O Estatuto da Cidade está consolidado na lei federal 10.257 de 10 de julho de 2001, que regulamenta o capítulo "Política urbana" da Constituição brasileira (Capítulo II, Art. 182 e 183). O Estatuto foi dividido em cinco capítulos: Cap. I – Diretrizes Gerais; Cap. II – Instrumentos da Política Urbana; Cap. III – Plano Diretor; Cap. IV – Gestão Democrática da Cidade; e Cap. V – Disposições Gerais.
- 2.22 Nas diretrizes gerais são apresentados os objetivos gerais do Estatuto da Cidade no que se refere à política urbana da cidade. As diretrizes relacionadas diretamente com a implantação do Programa vão de encontro ao direito do cidadão ao transporte e serviços públicos, ofertas de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais, regularização fundiária e urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda.
- 2.23 Os planos municipais são considerados instrumentos de política urbana como é o caso do Plano Diretor, sendo este obrigatório para municípios brasileiros com mais de 20.000 habitantes (caso de Santo André) e, é válido para todo o município, sendo necessário revisá-lo de tempos em tempos. O Plano Diretor, segundo o Estatuto, deve envolver o ordenamento territorial e a infraestrutura, de forma a controlar o crescimento do município, preservar as áreas de conservação ambiental protegidas por lei, desenvolver e implantar infraestrutura adequada para atender as necessidades da população, definir áreas habilitadas para adensamento populacional, altura de edifícios, áreas que não devem ser urbanizadas e áreas industriais. Nestas áreas o sistema de transporte é estratégico e, neste sentido de suma importância para a cidade.
- 2.24 O Plano Diretor do município de Santo André foi promulgado pela Lei Municipal Nº 8.696, de 17 de dezembro de 2004, que o definiu como o instrumento básico da política de desenvolvimento urbano do Município. Este Plano Diretor foi revisado recentemente e proclamado pela Lei Nº 9.394, de 5 de janeiro de 2012, que alterou várias disposições do plano anterior. Dentre as alterações estão: o artigo 17 que alterou o artigo 19 do Plano Diretor 2004 e que trata da mobilidade urbana no município, estabelecendo os seguintes objetivos, dentre outros: (i) priorizar o modo não motorizado e o transporte coletivo; (ii) garantir a segurança e a fluidez do trânsito, de maneira a reduzir as deseconomias geradas no sistema; (iii) articular o sistema de mobilidade municipal com o metropolitano, estadual e federal existente e planejado; (iv) efetivar a educação para a mobilidade. Ainda, com base nestes objetivos, o artigo 18 definiu as diretrizes gerais do sistema de mobilidade, dentre outras: (i) garantir a acessibilidade plena às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida; (ii) promover integração do sistema de transporte coletivo municipal com os outros modais; (iii) aumentar a segurança do trânsito, diminuir o tempo de viagem e a poluição compatibilizando as diversas categorias do sistema viário; (iv) implementar avanço tecnológico-ambiental nos componentes do sistema; (v) desenvolver programas específicos referentes à educação para a mobilidade, por meio de parcerias públicas e privadas para efetivar as ações educativas propostas; (vi) considerar a sustentabilidade ambiental na elaboração de estudos, planejamento e projetos da rede futura de mobilidade.
- 2.25 Por sua vez, o artigo 19 estabeleceu que o Plano Diretor anterior passasse a vigorar acrescido do artigo 21 A, que define as diretrizes específicas do Sistema de Mobilidade: (i) implantar programa de acessibilidade priorizando os centros comerciais, centros de bairros, os equipamentos públicos e as rotas de acesso ao sistema de transporte coletivo; (ii) elaborar e implantar plano de calçadas; (iii) qualificar o sistema de atendimento às pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida; (iv) projetar e implantar o sistema

ciclovitário; (v) qualificar a ambiência urbana dos corredores de transporte coletivo; (vi) promover a implantação da integração modal e tarifária regional; (vii) promover estudos de criação de fontes extra-tarifárias para o custeio das gratuidades; (viii) aprimorar e realizar manutenção constante do sistema de informação e coleta de dados de acidentes de trânsito do Município; (ix) minimizar o impacto do tráfego de passagem, especialmente nos corredores de transporte coletivo, área central, centros comerciais e centros de bairro; (x) promover a melhoria nas condições físicas e de sinalização do sistema viário; e (xi) melhorar as condições de segurança, fluidez e integração dos componentes do sistema de mobilidade da Avenida dos Estados, com soluções de transposição da ferrovia e do rio Tamanduateí; etc.

Institucional

- 2.26 É de competência da Secretaria de Mobilidade Urbana, Obras e Serviços Públicos (SMUSOP) estabelecer as políticas de mobilidade urbana, elaborar estudos e projetos de construção e manutenção de obras e equipamentos, do sistema viário, urbanização de praças, manutenção da rede de iluminação pública, entre outros. A secretaria é formada por seis departamentos, a saber: Departamento de Conservação de Vias, Departamento de Parques e Áreas Verdes, Departamento de Manutenção e Obras, Departamento de Engenharia de Tráfego, Departamento de Suporte Administrativo e Gabinete. Além destes departamentos, também está formada pela SATrans e pelo Serviço Funerário. Os diversos departamentos são ainda subdivididos em gerências de assuntos específicos.
- 2.27 A SATrans teve sua operação iniciada em maio de 1990, sendo gestora do transporte público em Santo André. A SATrans fiscaliza e gerencia 1.214 veículos, nas diversas modalidades de transporte.
- 2.27 A Secretaria de Orçamento e Planejamento Participativo (SOPP) tem por objetivo contribuir para o desenvolvimento humano, social e econômico de Santo André por meio da viabilização e articulação das ações de governo, disseminando a cultura de planejamento, de gestão de projetos e de participação social em toda a Prefeitura. Está dividida nos seguintes departamentos: Departamento de Planejamento Estratégico e Orçamento, Departamento de Planejamento Participativo, Departamento de Indicadores Sociais e Econômicos e Departamento de Gestão de Projetos.
- 2.28 A Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SDUH) está focada no fortalecimento da política habitacional e de desenvolvimento urbano da cidade, com ênfase nos projetos para habitação de interesse social. Nesta estão lotados os departamentos de Habitação, de Desenvolvimento e Projetos Urbanos e de Controle Urbano, além da Empresa Municipal de Habitação Popular (EMHAP). Esta Secretaria está envolvida com a elaboração e revisão do Plano Diretor, Código de Obras, Lei de Alvará de Funcionamento, elaboração de diretrizes para empreendimentos habitacionais; aprovação e fiscalização de obras particulares (residencial e não residencial, de porte pequeno a grande); reformulação da legislação urbanística, fiscalização de atividades, aprovação digital de projetos e as ações referentes à questão de habitação popular.
- 2.29 O município de Santo André conta também com 17 Conselhos Municipais, espaços de participação democrática entre a sociedade civil e o governo, incluindo os de política urbana, planejamento participativo, defesa do patrimônio histórico, artístico, arquitetônico e paisagístico, dentre outros.

C. Análise dos Impactos Socioambientais Potenciais

- 2.30 Do ponto de vista ambiental, os impactos esperados durante a execução das obras são típicos de projetos de transportes e de engenharia em áreas urbanas. Assim, são previstos impactos sobre a qualidade das águas, qualidade do ar, e do solo (contaminação com óleos e graxas, por exemplo), relacionados à geração de resíduos, pó e ruídos, perturbação da infraestrutura existente (pontos de congestionamento, interrupções de fluxos, etc.) e remoção de árvores de passeios e áreas públicas. A maioria destes impactos é temporária e eles podem ser prevenidos, mitigados ou compensados com a implantação de programas ambientais específicos, planejamento efetivo das obras e mesmo soluções de projeto.
- 2.31 Também, durante a execução das obras, haverá impactos temporários para as atividades econômicas lindeiras às vias, onde serão implantados os corredores, afetando negativamente o movimento dos estabelecimentos, principalmente comerciais. Para estes impactos deve ser previsto ressarcimento de lucro cessante, para o período das obras.
- 2.32 Em nenhum dos projetos da amostra representativa foi identificada afetação a população de baixos ingressos ou negócios. Ao longo do Corredor Guaratinguetá, que faz parte da amostra representativa, não foi identificada necessidade de desapropriação, com exceção do linear de abertura de via, próxima à Avenida Sorocaba, onde existe a possibilidade de que alguns imóveis sejam atingidos. Os projetos de engenharia deverão ser revisados para tentar minimizar ou reduzir ao máximo essas desapropriações.
- 2.33 Na fase de operação, os impactos são mais permanentes e estão relacionados à melhoria da qualidade do ar pelo aumento da velocidade e diminuição de pontos de congestionamento no trânsito.
- 2.34 Destaca-se como estratégia geral: a Prefeitura abordará a conceituação do Programa dentro dos princípios de transporte sustentável, com o objetivo de incentivar sistemas eficientes que reduzam as emissões de gases do efeito estufa, bem como acidentes, tanto com pedestres, quanto com veículos. Assim, o Programa deverá: (i) contribuir para a redução da contaminação atmosférica e das emissões de CO₂, devido ao menor consumo de combustível (menor tempo de viagem, velocidades mais constantes); (ii) possibilitar melhoria dos tempos de viagem para trabalho, contribuindo para às condições de vida da população trabalhadora.
- 2.35 Por outro lado, haverá benefícios: melhoria da mobilidade e acessibilidade para toda a população, particularmente para a população de mais baixa renda, que depende do transporte coletivo para sua locomoção. Esta melhoria está também relacionada ao aumento da velocidade dos ônibus com a redução do tempo de viagens o que certamente atrairá usuários de veículos particulares para o transporte coletivo.
- 2.36 Para a preparação da operação, e de acordo com a Política de Meio Ambiente e Salvaguardas Ambientais do BID (OP-703), será realizada uma Avaliação Ambiental e Social Simplificada (AASS) dos projetos da amostra que incluirá, entre outros, uma descrição do marco legal vigente, uma caracterização do empreendimento, o diagnóstico socioambiental de suas áreas de influência, uma avaliação dos potenciais impactos socioambientais e os planos e programas socioambientais propostos. Conforme as discussões mantidas com a SEMASA durante a missão o escopo da AAS requerida pelo

BID englobará o alcance dos estudos requeridos pelo SEMASA para os projetos individuais (ver item 2.19).

2.36 Proteção de Povos Indígenas

2.38 Todas as intervenções do presente Programa são em áreas urbanas, onde não há comunidades indígenas, assim a política OP-765 do Banco não será ativada.

D. Participação Comunitária e Consulta Pública

2.39 Em cumprimento às políticas do Banco, se deverá realizar pelo menos uma consulta pública relacionada à implantação e operação de cada um dos projetos da amostra. Prefeitura Municipal deverá promover a consulta e participação popular, em forma de Consultas Públicas, visando apresentar cada um dos projetos e os resultados preliminares das análises simplificadas de impacto ambiental e social de cada projeto da amostra, receber sugestões e complementações para o mesmo. É importante a participação popular em outras fases do projeto, de forma a se estabelecer um vínculo entre a comunidade e o programa, bem como estimular que a municipalidade esteja perceptiva as necessidades da comunidade.

2.40 A participação popular deverá contar com as principais lideranças e organizações sociais, incluindo os Conselhos Municipais. A mobilização social para a consulta pública deve contar com uma ampla rede de comunicação, cobrindo de forma representativa e satisfatória o público interessado.

2.41 O ponto focal do Programa será a Unidade de Gerenciamento do Programa (UGP), em curso de definição pela Prefeitura Municipal de Santo André. A gestão socioambiental do Programa está centrada nesta UGP, com a participação do SEMASA, da SATrans, da empresa consultora de apoio ao gerenciamento do Programa, assim como das empresas de supervisão de obras.

2.42 As empresas que desenvolverão as obras terão um técnico especialista em impactos socioambientais. Antes do início das obras, a Prefeitura deverá obter a Licença Ambiental de Instalação (LI), de modo que as empresas possam conhecer previamente todas as exigências ambientais que terão de cumprir.

2.43 Na execução das obras, a Prefeitura, através da UGP, será assessorada por uma empresa de apoio ao gerenciamento do Programa para realizar a supervisão ambiental das obras, verificando a implementação das medidas preventivas, mitigadoras e compensatórias operacionalizadas pelos programas constantes no Projeto Básico Ambiental – PBA e o cumprimento das Normas Ambientais para as obras de engenharia.

2.44 Para avaliar a eficácia do desempenho ambiental serão emitidos relatórios mensais de acompanhamento com a emissão de Certificados de Regularidade Ambiental das obras em execução, além de Informes e/ou Notificações de Irregularidades se for o caso.

E. Questões de Gênero

- 2.45 Seguindo as diretrizes da OP-761 do Banco, a Prefeitura buscará incluir no Plano de Manejo Ambiental e Social dos projetos, ações destinadas a oferecer melhores condições às mulheres que se utilizam do transporte público nos horários mais carregados.

F. Informe de Gestão Ambiental e Social do Programa (IGAS)

- 2.46 Todas as análises e ações ambientais e sociais que serão realizados durante a preparação da operação serão consolidadas em um Informe de Gestão Ambiental e Social (IGAS, por sua sigla em espanhol) que deverá ser anexado à Proposta de Empréstimo conter como mínimo: uma descrição do marco legal ambiental e social vigente; uma análise da capacidade institucional nos temas socioambientais para implantação do programa; uma caracterização dos projetos da amostra do programa; uma caracterização socioambiental geral do município, destacando as áreas de vulnerabilidade ambiental e social, a dinâmica de crescimento urbano e a relação com os projetos da amostra; um resumo das AASS dos projetos incluindo principais características socioambientais das áreas de influência de cada projeto e dos potenciais impactos previstos (incluindo áreas de intervenção em APPs); um resumo dos principais temas tratados durante as consultas públicas e os Plano de Gestão Ambiental e Social (PGAS). Este último deverá conter os seguintes planos e programas, entre outros: gestão ambiental e articulação institucional; plano diretor de reassentamento (de acordo com a OP-703); plano de comunicação social e relacionamento com a população; plano de controle ambiental e social das obras (incluindo temas de ruído, segurança do trabalho; segurança de trânsito durante as obras; controle de áreas contaminadas, etc), gestão socioambiental durante a operação e programas de mitigação e compensação específicos de cada projeto. O IGAS deverá conter também: (i) os custos, cronograma e responsáveis pela execução do PGAS dos projetos da amostra; e (ii) o marco de gestão ambiental e social para a execução e operação dos demais projetos da amostra (critérios de legibilidade, guias para elaboração de estudos socioambientais requeridos em função da classificação ambiental dos futuros projetos; guias para reassentamento de população afetada, etc.

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y links a archivos técnicos
Opciones técnicas y de diseño.	<ul style="list-style-type: none"> • Plan de Movilidad para la Región del Grande ABC. • Plan de Ampliación del Sistema Viario (Decreto n° 16.259). • TdR Plan de Movilidad. • TdR Plan de Capacitación para las unidades operativas del municipio involucradas con la ejecución de la operación. • TdR Estudio de metodología de monitoreo ambiental. 	<ul style="list-style-type: none"> • 2012 • 2012 • 2014 • Diciembre 2014 • Enero 2015 	
Análisis de costos del proyecto y viabilidad económica.	<ul style="list-style-type: none"> • Diseños avanzados de ingeniería (muestra representativa). • Estudio de viabilidad económica del programa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Enero 2015 • Febrero 2015 	A ser incluidos en el POD
Administración financiera / aspectos fiduciarios y de ambiente de control.	<ul style="list-style-type: none"> • Análisis de la capacidad fiduciaria del ejecutor. 	<ul style="list-style-type: none"> • Enero 2015 	A ser incluidos en el POD
Recolección de información y análisis para reportar resultados.	<ul style="list-style-type: none"> • Estudios técnicos y diseños de ingeniería. Equipo de proyecto; misión de orientación y misión de análisis. 	<ul style="list-style-type: none"> • Enero 2015 	
Análisis institucional, de personal, procedimientos y otros aspectos de capacidad de implementación.	<ul style="list-style-type: none"> • Análisis de la capacidad técnica e institucional. 	<ul style="list-style-type: none"> • Enero 2015 	A ser incluidos en el POD
<i>Stakeholders</i> y el ambiente político.	<ul style="list-style-type: none"> • Diseño del esquema institucional y marco jurídico para la implementación del proyecto. 	<ul style="list-style-type: none"> • Febrero 2015 	
Salvaguardias sociales y ambientales; otros estudios ambientales.	<ul style="list-style-type: none"> • Informe consultor especializado en evaluación socio-ambiental de proyectos de infraestructura urbana, conteniendo el Análisis Ambiental y Social del Programa y su correspondiente Plan de Manejo Ambiental y Social. 	<ul style="list-style-type: none"> • Febrero 2015 	PP, Anexos II y III, a ser incluido en el POD
Otros asuntos relevantes, incluyendo donantes, género, sostenibilidad, temas de país/sector.			

CONFIDENCIAL

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