

## PERFIL DE PROYECTO

### BRASIL

#### PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO DE SAO BERNARDO DO CAMPO – ETAPA II

##### I. DATOS BÁSICOS

<b>Título del proyecto:</b>	Programa de Transporte Urbano de Sao Bernardo do Campo – Etapa II.		
<b>Número del proyecto:</b>	BR-L1315		
<b>Equipo de proyecto:</b>	Dalve Soria, Jefe de Equipo y Paulo Carvalho (TSP/CBR); Esteban Diez, Rosana Brandao, Jean Paul Velez y Giovanna Mahfouz (INE/TSP); Carlos Lago (PDP/CBR); Fernando Glasmann (CSC/CBR); y Bernadete Buchsbaum (LEG/SGO).		
<b>Prestatario:</b>	<i>Municipio de Sao Bernardo do Campo</i> , Estado de Sao Paulo, Brasil		
<b>Organismo ejecutor:</b>	<i>Municipio de São Bernardo do Campo</i> (PMSBC) por medio de <i>Secretaria de Transportes e Vias Públicas</i> (STVP)		
<b>Plan de financiamiento:</b>	IDB	US\$	125.000.000
	Local:	US\$	125.000.000
	Total:	US\$	250.000.000
	Políticas	B.01, B.02, B.03, B.04, B.05, B.06, B.07,	
<b>Salvaguardias</b>	Identificadas	B.10, B.11, OP-102 y OP-710	
	Categoría	B	

##### II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Contexto general.** El Municipio de *São Bernardo do Campo* (MSBC) tiene una extensión territorial de 408,5 km<sup>2</sup> y una población alrededor de 800 mil habitantes; se ubica en el sector periférico sureste de la Región Metropolitana de *São Paulo* (RMSP). El MSBC concentra más de 19,7 mil establecimientos comerciales y 67 mil de servicios, y su producción representa un 5% del PIB de la RMSP. En los últimos años, la dinámica socioeconómica del MSBC ha generado un incremento aún mayor de la demanda local de transporte, a la que se agregan los flujos de tránsito provenientes de municipios vecinos y el mismo *São Paulo*, dado el perfil de polo regional que caracteriza al MSBC. Diariamente se realizan más de 1,6 millones de viajes entre vehículos privados y transporte público. La tasa de motorización actual es de 0,51 vehículos por habitante y la flota vehicular registrada mostró un crecimiento medio anual de 6% entre 2002 y 2010.
- 2.2 **Morfología urbana.** El MSBC se encuentra física y funcionalmente segregado debido a un corredor vial que lo atraviesa en dirección Norte-Sur denominado Vía Anchieta. La Vía Anchieta es una autopista con accesos restringidos que cumple una función de transporte regional en la comunicación del RMSP con el puerto de Santos, y por ende son poco los intercambios que la cruzan para comunicar el Este y el Oeste del MSBC. En la zona Este, donde se ubica el centro de la ciudad, la trama vial es densa y congestionada durante los períodos pico, mientras en la zona Oeste la trama es poco densa, pero ya presenta indicios de congestión debido al crecimiento de las actividades industriales.

- 2.3 **Operación del transporte colectivo.** Existen dos sistemas de transporte colectivo (TC) en el MSBC operando paralelamente y de forma autónoma. El primero es el Sistema Municipal (SM), responsabilidad de la PMSBC, el cual es gerenciado por la Empresa de Transporte Colectivo de São Bernardo do Campo (ETCSBC) y operado en régimen de concesión. El SM está compuesto por 59 líneas y una flota operacional (FO) de 370 ómnibus. El segundo es el Sistema Intermunicipal (SI), responsabilidad del Gobierno del Estado, quien lo gerencia por medio de la Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU). El SI es operado por 14 empresas, presta servicios en 62 líneas y cuenta con una FO de 552 ómnibus. Ambos sistemas ofrecen a la población una baja calidad de servicio, destacándose como principales problemas: i) superposición de líneas tanto municipales como intermunicipales con poca capilaridad y alto costo; ii) bajas velocidades de operación con baja competitividad; iii) degradación de las áreas linderas a la operación del transporte; iv) alto número de accidentes de tránsito; y v) alta emisión de gases efecto invernadero (GEI). Las principales causas de los problemas arriba mencionados son: i) falta de una gestión eficiente de transportes capaz de implementar un modelo eficaz de operación y de fiscalizarlo; ii) falta de elementos de infraestructura y señalización que prioricen la operación del TC; iii) mala conservación o ausencia de puntos de parada, aceras e iluminación en el espacio contiguo a la operación del TC; iv) deficiencia en la geometría vial y en los elementos de orientación de la circulación urbana; y v) falta de una política ambiental específica para el TC.
- 2.4 **Programa de Transporte Urbano de São Bernardo do Campo (PTUSBC).** El PTUSBC fue aprobado en febrero de 2006 por un valor total de US\$120 millones (60% BID), y tiene por objetivo mejorar las condiciones de movilidad de la población por medio del ordenamiento del tráfico de paso con origen y destino fuera del MSBC, y de determinar, por medio de la elaboración de un Plan Maestro de Transporte Urbano de São Bernardo do Campo (PDTU-SBC por sus siglas en portugués), la red estructural de operación del TC al interior del MSBC. El PTUSBC fue diseñado inicialmente con un valor de US\$250 millones, reducidos a la mitad por determinación del Gobierno Federal, y sufriendo además, durante su ejecución, una reducción presupuestaria en función de la variación cambial, de los reajustes y de la inflación. En septiembre de 2010 se llevó a cabo una misión de administración en la que se acordó la adecuación de las metas del programa de la siguiente manera: i) en el componente de costos directos de inversión, de las 14 obras previstas se preservaron 8, manteniéndose prácticamente todas las acciones de seguridad vial y sistema de semáforos; ii) todas las acciones del componente de fortalecimiento institucional se mantuvieron, incluyéndose la elaboración del PDTU-SBC; y iii) las acciones de mitigación, compensación ambiental y reasentamientos fueron adaptadas en relación a las reducciones de las obras. Se estima que el programa permanecerá en ejecución hasta el final de 2012.
- 2.5 El PDTU-SBC fue elaborado dentro del componente de fortalecimiento institucional del programa anterior y presentó una nueva propuesta de redes de TC considerando: i) la concepción de un nuevo modelo operacional integrado, que incluye tanto el SM como el SI; ii) la organización de los servicios en red articulada con la estructura urbana municipal y regional; iii) la integración

- tarifaria; iv) el tratamiento físico de los corredores; y v) la mejoría urbana. Las propuestas del PDTU-SBC serán incorporadas a este programa, donde, las intervenciones apoyarán directamente la mejoría de la operación del TC.
- 2.6 **Justificación del proyecto.** El programa propuesto permitirá desarrollar un sistema de transporte urbano más eficiente, basado en una infraestructura física más moderna y en un sistema de TC mejorado. La mayor movilidad de la población y el mejoramiento de la accesibilidad a los servicios sociales, locales de trabajo y centros de producción, se traducirá en una mejoría de la competitividad del MSBC, tanto dentro de la RMSP como a nivel nacional. Por otra parte, el mejoramiento del sistema de TC beneficiará principalmente a las poblaciones de bajos ingresos y las personas con discapacidades físicas, promoviendo así la equidad social. Por último, la mitigación de los problemas de congestión de tránsito permitirán reducir los impactos ambientales producidos por el sistema de transporte, tanto en lo relativo a la calidad del aire como al ruido, lo que responde a uno de los pilares del último incremento general de capital del Banco, el cual prioriza las operaciones que promueven medidas de mitigación y adaptación al cambio climático.
- 2.7 **Relación con la Estrategia del Banco con el País.** El programa es consistente con la estrategia del Banco con el País (GN-2327-1) que define las siguientes cuatro áreas de acción: i) Productividad e Infraestructura; ii) Pobreza, Equidad y Formación de Capital Humano; iii) Condiciones de Vida y Eficiencia en Ciudades; y iv) Fortalecimiento Institucional y Modernización del Estado, con énfasis en los gobiernos sub-nacionales. El programa brindará al MSBC una mejor operación del transporte, y una institucionalidad capacitada para su administración, facilitando así a sus ciudadanos el acceso a bienes y servicios (particularmente a la población de bajos ingresos), y por ende mejorando sus condiciones de vida.
- 2.8 **Objetivos.** El objetivo de este segundo programa es mejorar la accesibilidad, la movilidad y la seguridad del transporte para los ciudadanos del MSBC, promoviendo así la movilidad urbana sostenible. Los objetivos específicos del programa serán: i) la mejoría en la calidad de la gestión de los transportes por medio de la capacitación de los órganos involucrados y de la implementación de políticas públicas orientadas a mejorar el TC; ii) la priorización del uso del TC por medio de intervenciones en la infraestructura garantizando su mejor operación, tornándolo más competitivo en relación al automóvil particular; iii) las acciones de mejoramiento del espacio urbano que integra el espacio público lindero a los corredores de transportes, por medio de elementos urbanísticos adecuados como mobiliario urbano, paisajismo, iluminación y calzadas peatonales; iv) las acciones de seguridad de tránsito que reduzcan accidentes y garanticen la circulación de todos los modos; y v) la mejoría de la calidad ambiental por medio del fortalecimiento de la gestión ambiental de transportes con su consecuente reducción en la emisión de gases de efecto invernadero.
- 2.9 En términos agregados, el programa incluirá: i) la construcción de 42 kilómetros de corredores de transporte colectivo incluyendo señalización, reurbanización y adecuación de paseos peatonales; ii) 0,8 kilómetros de obras de arte especiales;

- iii) la construcción de tres terminales de integración del sistema de transporte masivo, así como la infraestructura de apoyo a la operación del transporte público; iv) adecuación de seis intersecciones viales (puntos críticos para seguridad vial); y, v) 10 kilómetros de ciclovías. El programa incluirá un componente de fortalecimiento institucional orientado a promover un sistema integrado de gestión sustentable de la movilidad urbana y un sistema de gestión ambiental integrado para los sistemas de transportes.
- 2.10 **Componente 1 Ingeniería y administración:** Financiará los siguientes subcomponentes: 1.1 Estudios y proyectos: comprende la elaboración de los estudios técnicos, económicos, socio-ambientales y geotécnicos, y la elaboración de los proyectos de ingeniería para realizar las obras del programa; y 1.2. Administración del programa: comprende las actividades de apoyo y gestión de la ejecución del programa, requeridas para garantizar la exitosa conducción y ejecución del mismo.
- 2.11 **Componente 2. Obras civiles y supervisión de obras:** Financiará los siguientes subcomponentes: 2.1 Corredores de transportes: comprende: i) la construcción de 10 corredores de ómnibus y de obras de arte complementarias para la implementación de un sistema integrado de transportes; ii) la construcción de tres terminales de integración y de paradas de ómnibus; y iii) la adecuación de puntos críticos para la seguridad vial con prioridad para el transporte público; 2.2 Mejoras viales: comprende: i) la duplicación de la Av. Winston Churchill; ii) el alargamiento de la Av. Senador Vergueiro; y iii) intervenciones para la mejora de la fluidez del tráfico en el centro de la ciudad; 2.3 Seguridad vial: comprende: i) recualificación urbana en las áreas de intervención directa del programa; ii) pasarelas de peatones; iii) intervenciones para discapacitados; iv) señalización vial; v) ciclovías; y vi) obras para corrección geométrica y tratamiento de puntos críticos; y 2.4 Supervisión técnica y ambiental de obras: comprende las actividades de fiscalización, por medio de empresas consultoras en apoyo a la PMSBC, de la ejecución de las obras viales de mayor complejidad y envergadura.
- 2.12 **Componente 3. Fortalecimiento institucional:** Financiará los siguientes subcomponentes: 3.1. Apoyo a la STVP: comprende la implementación de un sistema de gestión de información del TC y de evaluación inmobiliaria de las áreas contiguas a los corredores; 3.2. Apoyo a la Secretaria de Gestión Ambiental: para apoyo a las acciones ambientales del programa y el desarrollo de una metodología para cuantificar la polución ambiental para la evaluación das reducciones de GEI promovidas por el programa.

### III. TEMAS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Esquema de ejecución.** El prestatario será el Municipio de *São Bernardo do Campo*. El garante será la República Federativa de Brasil. El Organismo Ejecutor será la Prefectura Municipal de *São Bernardo do Campo* (PMSBC). Como parte del proceso de preparación del POD, se definirán los detalles de ejecución necesarios para cumplir las condiciones contractuales con el Banco.
- 3.2 **Aspectos técnicos.** La PMSBC cuenta con un plan maestro de transportes urbanos concluido en 2011, en el cual se establecen prioridades y plazos para la

realización de inversiones municipales en cinco áreas, incluyendo el Sistema de Circulación y Transporte. Sin embargo, la PMSBC no dispone de proyectos ejecutivos de ingeniería para las obras de recuperación del sistema vial, ni de proyectos de ingeniería para las obras de restructuración del sistema vial. La PMSBC se encuentra preparando los términos de referencia para la contratación de los estudios técnicos necesarios para la preparación de esta operación.

- 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. El equipo de proyecto ha complementado el conocimiento del sector y las decisiones sobre la estrategia y estructura del programa con la experiencia del Banco en la formulación y ejecución de programas de desarrollo y transporte urbano en Chile, Colombia, Guatemala, Paraguay y Perú.

#### IV. SALVAGUARDIAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 **Socio-ambiental.** En general, las actividades del programa generarán impactos socio-ambientales positivos. Durante la ejecución de las obras se producirán trastornos a la circulación de vehículos, peatones y ciclistas. Estos serán de carácter temporal y serán minimizados a través de la implementación de procedimientos adecuados de señalización y ejecución de obras, y de asistencia a los usuarios. Asimismo, se producirán impactos al medio ambiente dentro del área de influencia inmediata alrededor del eje de las vías, incluyéndose las propiedades linderas afectadas y extendiéndose a las zonas de fuentes de materiales, campamentos y plantas de mezcla y de concreto y vías de transporte de materiales y de desvío del tráfico. Los mismos serán de carácter puntual y temporal, por tratarse principalmente de obras en vías existentes, y serán minimizados mediante planes de gestión ambiental y la implantación de medidas de protección ambiental de acuerdo a la legislación vigente. No se afectará ninguna área de importancia ecológica ni unidad de conservación. Por otra parte, los impactos positivos del programa serán de carácter más permanente, e incluirán: i) reducción de tiempos de viaje, a través de la recuperación de vías preferenciales de circulación, evitando desvíos; ii) mejoramiento de las condiciones de seguridad vial; iii) aumento de la accesibilidad a facilidades urbanas; iv) eliminación de pasivos ambientales; y v) reducción de la vulnerabilidad de la zona de intervención a fenómenos climáticos; y vi) reducción de emisiones contaminantes debido a la mejor conectividad entre zonas y la promoción del transporte público.
- 4.2 El MSBC tiene amplia experiencia institucional y fiduciaria en la ejecución de programas con financiamientos del Banco, en áreas como: salud, gestión fiscal y transporte. Este último consiste en un programa de inversiones, en ejecución, que incluye componentes de infraestructura urbana, seguridad vial y fortalecimiento institucional que alcanza un monto total de US\$120 millones (60% BID).

#### V. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 5.1 El Anexo V detalla el cronograma de la preparación y aprobación del programa. El Borrador Propuesta de Préstamo será enviado a OPC en Mayo de 2012 y Directorio en Junio de 2012. Se requieren recursos de fondos administrativos por US\$96.160 (misiones US\$62.160 y contratación de consultores US\$34.000).

**ANEXO I**

**“INFORMACION CONFIDENCIAL”**

SAFEGUARD POLICY FILTER

<b>PROJECT DETAILS</b>	<b>IDB Sector</b>	TRANSPORTATION-ROAD PROGRAMS
	<b>Type of Operation</b>	Investment Loan
	<b>Additional Operation Details</b>	
	<b>Investment Checklist</b>	Infrastructure Road and Rail
	<b>Team Leader</b>	Alves, Dalve Alexandre Soria (DALVES@iadb.org)
	<b>Project Title</b>	Sao Bernardo do Campo Urban Transportation Program - Stage II
	<b>Project Number</b>	BR-L1315
	<b>Safeguard Screening Assessor(s)</b>	Brandao, Rosana Diniz (ROSANAB@iadb.org)
	<b>Assessment Date</b>	2011-11-18
<b>Additional Comments</b>		

<b>SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS</b>	<b>Type of Operation</b>	Loan Operation	
	<b>Safeguard Policy Items Identified (Yes)</b>	Potential disruption to people's livelihoods living in the project's area of influence (not limited to involuntary displacement, also see Resettlement Policy.)	(B.01) Resettlement Policy– OP-710
		The Bank will make available to the public the relevant Project documents.	(B.01) Access to Information Policy– OP-102
		The operation is in compliance with environmental, specific women's rights, gender, and indigenous laws and regulations of the country where the operation is being implemented (including national obligations established under ratified Multilateral Environmental Agreements).	(B.02)
		The operation (including associated facilities) is screened and classified according to their potential environmental impacts.	(B.03)
		An Environmental Assessment is required.	(B.05)
		The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.	(B.07)
		Environmental or culturally sensitive areas, defined in the Policy as critical natural habitats or critical cultural sites in project area of influence (please refer to the <a href="#">Integrated Biodiversity Assessment Tool</a> for more information).	(B.09)
		The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases...).	(B.11)
		The operation is a repeat or second phase loan.	(B.14)
<b>Potential Safeguard Policy Items(?)</b>	No potential issues identified		

	<b>Recommended Action:</b>	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.
	<b>Additional Comments:</b>	

<b>ASSESSOR DETAILS</b>	<b>Name of person who completed screening:</b>	Brandao, Rosana Diniz (ROSANAB@iadb.org)
	<b>Title:</b>	Especialista en Infraestructura y Medio Ambiente
	<b>Date:</b>	2011-11-18



**SAFEGUARD SCREENING FORM**

<b>PROJECT DETAILS</b>	<b>IDB Sector</b>	TRANSPORTATION-ROAD PROGRAMS
	<b>Type of Operation</b>	Investment Loan
	<b>Additional Operation Details</b>	
	<b>Country</b>	BRAZIL
	<b>Project Status</b>	
	<b>Investment Checklist</b>	Infrastructure Road and Rail
	<b>Team Leader</b>	Alves, Dalve Alexandre Soria (DALVES@iadb.org)
	<b>Project Title</b>	Sao Bernardo do Campo Urban Transportation Program - Stage II
	<b>Project Number</b>	BR-L1315
	<b>Safeguard Screening Assessor(s)</b>	Brandao, Rosana Diniz (ROSANAB@iadb.org)
	<b>Assessment Date</b>	2011-11-18
	<b>Additional Comments</b>	

<b>PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY</b>	<b>Project Category:</b> B	<b>Override Rating:</b>	<b>Override Justification:</b>
	<b>Conditions/Recommendations</b>		<b>Comments:</b>  <p>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.</p>

<b>SUMMARY OF IMPACTS/ RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS</b>	<b>Identified Impacts/Risks</b>	<b>Potential Solutions</b>
	<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>Generation of solid waste is moderate in volume, does not include hazardous materials and follows standards recognized by multilateral development banks.</p>	<p><b>Develop Resettlement Plan (RP):</b>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><b>Solid Waste Management:</b> 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>

	Likely to have minor to moderate emission or discharges that would negatively affect ambient environmental conditions.	<b>Management of Ambient Environmental Conditions:</b> The borrower should be required to prepare an action plan (and include it in the ESMP) that indicates how risks and impacts to ambient environmental conditions can be managed and mitigated consistent with relevant national and/or international standards. The borrower should (a) consider a number of factors, including the finite assimilative capacity of the environment, existing and future land use, existing ambient conditions, the project's proximity to ecologically sensitive or protected areas, and the potential for cumulative impacts with uncertain and irreversible consequences; and (b) promote strategies that avoid or, where avoidance is not feasible, minimize or reduce the release of pollutants, including strategies that contribute to the improvement of ambient conditions when the project has the potential to constitute a significant source of emissions in an already degraded area. The plan should be subject to review by qualified independent experts. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.).
	Moderate Greenhouse Gas Emissions are predicted.	<b>Greenhouse Gas (GHG) Assessment:</b> The borrower should promote the reduction of project-related greenhouse gas emissions in a manner appropriate to the nature and scale of project operations and impacts. The borrower should quantify direct emissions from the facilities owned or controlled within the physical project boundary and indirect emissions associated with the off-site production of power used by the project. Quantification and monitoring of GHG emissions should be conducted annually in accordance with internationally recognized methodologies (i.e. IPCC - <a href="http://www.ipcc.ch/">http://www.ipcc.ch/</a> ). In addition, the borrower should evaluate technically and financially feasible and cost-effective options for the reduction/offset of emissions that may be achieved during the design and operation of the project. The Sustainable Energy and Climate Change Initiative (SECCI) can help with this task ( <a href="http://www.iadb.org/secci/">http://www.iadb.org/secci/</a> ).
	Safety issues associated with structural elements of the project (e.g. dams, public buildings etc), or road transport activities (e.g. increase in heavy vehicle movements, transport of hazardous materials, etc.) exist which could result in moderate health and safety risks to local communities.	<b>Address Community Health Risks:</b> The borrower should be required to provide a plan for managing risks which could be part of the ESMP; (including details of grievances and any independent audits undertaken during the year). Compliance with the plan should be monitored and reported. Requirements for independent audits should be considered if there are questions over borrower commitment or potential outstanding community concerns.
	Project construction activities are likely to lead to localized and temporary impacts (such as dust, noise, traffic etc) that will affect local communities and workers but these are minor to moderate in nature.	<b>Construction:</b> The borrower should demonstrate how the construction impacts will be mitigated. Appropriate management plans and procedures should be incorporated into the ESMP. Review of implementation as well as reporting on the plan should be part of the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc).

<b>ASSESSOR DETAILS</b>	<b>Name of person who completed screening:</b>	Brandao, Rosana Diniz (ROSANAB@iadb.org)
	<b>Title:</b>	Especialista en Infraestructura y Medio Ambiente
	<b>Date:</b>	2011-11-18

## **PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO DE SÃO BERNARDO**

### **DO CAMPO ETAPA II – PTU**

#### **ESTRATÉGIA AMBIENTAL Y SOCIAL**

O Programa, como um todo, tem como objetivo melhorar as condições de mobilidade dos habitantes do município de São Bernardo do Campo, através de transporte urbano mais adequado às suas necessidades, com prioridade para a circulação de transporte coletivo, ciclistas e pedestres, e com ênfase na segurança das vias e na integração urbana da cidade.

A primeira etapa do Programa focou, principalmente, em disciplinar o tráfego de passagem para melhor atendimento ao transporte coletivo e ao tráfego local, através da complementação da rede viária estrutural, possibilitando, assim, o início da implantação de corredores de transporte coletivo.

Ainda na Etapa I, o Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU) integrou o Programa de Transporte Urbano de São Bernardo do Campo (PTUSBC), e foi desenvolvido na Etapa I. Este Plano propõe melhorias do serviço de transporte coletivo que atende ao Município, decorrente de um profundo diagnóstico das condições de mobilidade urbana. Contempla, ainda, a instituição de uma política tarifária com integração temporal plena e de redimensionamento da rede de linhas atuais, visando ganhos imediatos para os usuários; nova rede de transporte coletivo, municipal e metropolitana para implantação a médio prazo; projeto funcional para construção do Metrô Leve SBC e Investimento no sistema viário para implantação de corredores alternativos de transportes coletivos priorizando os principais eixos de ligação da cidade.

As ações ambientais previstas na Etapa I do Programa estão sendo auditadas e serão relatadas em documento específico – Relatório de Auditoria Ambiental da Etapa I do Programa de Transporte Urbano de São Bernardo do Campo. De modo geral, o fortalecimento institucional da área ambiental da Prefeitura teve grandes avanços com a criação da Secretaria de Gestão Ambiental, o aumento do número de técnicos, a compra de novos equipamentos e cursos de capacitação. Com relação às compensações ambientais previstas, (1) os plantios compensatórios estão contratados e o trabalho está em andamento; (2) o convênio com a CETESB para aquisição de uma Estação Automática de Monitoramento da Qualidade do Ar foi assinado e a verba foi repassada à CETESB para a importação do equipamento; (3) a área para criação de uma Unidade de Conservação “Parque Natural” foi totalmente desapropriada e os estudos e projeto básico estão contratados. A Supervisão Ambiental das obras da Etapa I não identificou, até o momento, nenhuma não-conformidade ambiental significativa que suspendesse o Certificado Mensal de Conformidade Ambiental das obras.

Na proposta de continuidade do Programa de Transporte Urbano (Etapa II do Programa), está sendo considerada nova perspectiva, priorizando, em sua concepção, os meios de transporte coletivo.

**De acordo com a Política de Salvaguarda do Banco (OP-703), esta operação foi classificada como “B”.** Neste contexto, se apresenta esta Estratégia Ambiental e Social. Os resultados das análises realizadas durante a fase de preparação deste empréstimo serão consolidados no documento Informe de Gestão Ambiental e Social (IGAS) do Projeto y será anexado ao POD.

### **Marco Legal e Institucional**

A Lei Federal nº 6.938/81 instituiu a Política Nacional de Meio Ambiente, criando a obrigatoriedade de um Estudo de Impacto Ambiental (EIA) para o licenciamento ambiental de todas atividades potencialmente causadoras de impacto. Para obras de grande impacto potencial, a legislação federal exige três tipos de licenças ambientais: (i) a Licença Ambiental Prévia (LP), que é exigida na fase de planejamento do projeto e cuja concessão está baseada na aprovação de um EIA; (ii) a Licença Ambiental de Instalação (LI), que é concedida mediante a apresentação do detalhamento em nível de projeto básico das medidas mitigadoras e compensatórias previstas nos Estudos Ambientais; e (iii) a Licença Ambiental de Operação (LO) que é concedida após a verificação da efetiva implantação das medidas de mitigação ambiental exigidas.

No Estado de São Paulo, o licenciamento ambiental é da competência da CETESB – Companhia Ambiental. As licenças ambientais são conseguidas após análise e aprovação dos empreendimentos, e de seus programas de mitigação e compensação ambiental propostos.

O município de São Bernardo do Campo, cumprindo o fortalecimento institucional estabelecido na Etapa I do Programa e reforçando a atuação na área ambiental criou a Secretaria de Gestão Ambiental. Em 2010, a Secretaria de Gestão Ambiental da PMSBC firmou um convênio com a CETESB, por meio do qual assumiu a responsabilidade pelo licenciamento e a fiscalização ambiental de atividades potencialmente danosas ao meio ambiente, de impacto local.

Os assuntos e questões ambientais do município são coordenados por esta Secretaria Municipal, pelo Conselho Municipal de Meio Ambiente e pela CETESB – Companhia Ambiental do Estado de São Paulo, principalmente na Área de Proteção e Recuperação de Mananciais.

Para assumir o licenciamento ambiental municipal efetivamente, foi elaborada a Política de Meio Ambiente do Município de São Bernardo do Campo e um conjunto de Decretos-Lei que estão sendo analisados para posterior aprovação na Câmara de Vereadores.

## Licenciamento Ambiental da Etapa II

Para a Etapa II do Programa de Transporte Urbano, as intervenções físicas previstas não pressupõem grandes obras e, portanto, os impactos ambientais negativos não devem ser significativos. Elas incluem a ampliação de alguns pontos de estreitamento de vias, requalificação de vias urbanas para a estruturação do sistema viário com priorização do transporte coletivo e a melhoria do sistema integrado de transporte público, compreendendo a implantação de corredores prioritários para ônibus, a construção de novos terminais e de ciclovias. Todas as intervenções estão inseridas em área urbana consolidada.

É entendimento do município que, em conformidade com a política de descentralização do órgão ambiental estadual e a aprovação da Política de Meio Ambiente do município, as intervenções da Etapa II sejam analisadas e autorizadas pela Secretaria de Gestão Ambiental (SGA), de São Bernardo do Campo.

Obras, de recuperação e melhoria do viário existente, de impacto local, deverão obter autorizações ambientais específicas de supressão de vegetação, intervenção em Área de Proteção Permanente, outorgas para interferência em cursos d'água, como travessias e canalizações de córregos.

Ressalta-se que as intervenções do PTU- Etapa II só poderão ser licenciadas no município, caso a Política de Meio Ambiente (elaborada na Etapa I do PTU – Fortalecimento Institucional) seja aprovada pela Câmara de Vereadores (em análise). Esta Lei efetiva o convênio com a CETESB que municipaliza o licenciamento de empreendimentos com impacto local.

As intervenções que necessitem de licenciamento ambiental, cujos projetos indiquem alterações significativas nas vias, deverão ser alvo de avaliação com base em Relatórios Ambientais Simplificados (RAS) ou Relatórios Ambientais Preliminares (RAP), conforme orientação da SGA. Corredores exclusivos, com viário segregado são passíveis de Licenciamento Ambiental também no município, e os Estudos Ambientais a serem apresentados à SGA seguirão as indicações conforme indicado abaixo:

<b>Intervenção</b>	<b>Estudo Ambiental solicitado</b>	<b>Previsto na Etapa II do PTUSBC</b>
Terminal de ônibus com até 5.000 m <sup>2</sup>	RAS	Sim
Terminal de ônibus com mais de 5.000 m <sup>2</sup>	RAP	Sim
Corredor de ônibus segregado até 15 km	RAS	Sim
Corredor de ônibus segregado com mais de 15 km	RAP	Não
Recuperação de Estradas Vicinais até 5 km	RAS	Sim
Recuperação de Estradas Vicinais com mais de 5 km	RAP	Sim
Viadutos, pontes e demais obras de arte	RAS	Não
Contenção de encostas em vias com até 20.000m <sup>3</sup>	RAS	Não

As especificações estão descritas nas minutas de Lei e Decretos municipais a serem aprovados.

Caso a Lei que institui a Política Municipal de Meio Ambiente não seja aprovada, os licenciamentos das intervenções deverão seguir pela CETESB, com apresentação dos novos projetos de engenharia e de meio ambiente dos corredores e terminais previstos na Etapa II, como continuação do Programa de Transporte Urbano do município.

A Etapa I foi licenciada na CETESB, com Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto de Meio Ambiente (RIMA) obtenção de Licença Prévia em agosto de 2006 (LP nº 1016, de 2006).

Para os trechos que forem passíveis de licenciamento ambiental, a Prefeitura deverá obter as Licenças Ambientais de Instalação (LI) antes do início das obras.

### **Impactos Ambientais Potenciais**

Na elaboração dos projetos deverão ser preparados os Relatórios Ambientais de cada corredor a ser licenciada, com caracterização da área, identificação e mensuração de impactos, proposição de medidas de controle, mitigação e compensação ambiental, apresentados em Programas Ambientais.

Estes estudos deverão identificar a vegetação afetada, as APPs atingidas, a interferência em córregos e um Plano de Controle Ambiental para cada obra, de acordo com termos de referência acordados com o Banco, no qual deverão ser propostos os programas de controle ambiental para mitigar os impactos negativos diretos e indiretos relacionados com o empreendimento. Os Estudos deverão apresentar o detalhamento de programas que incluem: (i) projeto básico de todas as medidas propostas; (ii) especificação detalhada de todos os custos envolvidos; (iii) cronograma detalhado de execução de cada um dos planos, devidamente compatibilizado com o cronograma geral da obra; (iv) fontes de recursos para cada um dos programas propostos; e (v) detalhamento do esquema institucional necessário para a adequada implementação dos programas ambientais.

Os impactos ambientais esperados durante a execução das obras são típicos de obras de engenharia em áreas urbanizadas, com impactos ecológicos de menor significância. Potencialmente, haverá impactos sobre a qualidade das águas, qualidade do ar, contaminação do solo, perturbação da infra-estrutura já existente, corte de árvores e outros impactos que podem ser controlados ou compensados com a implantação de planos de gestão e controle ambiental.

O impacto do Programa sobre os habitats naturais poderá eventualmente ocorrer na travessia de pequenos cursos d'água que cortam a cidade, e em pequeno número, pois boa parte dos córregos encontra-se canalizada, bem como em alguma vegetação a ser suprimida.

Algumas intervenções da Etapa II ocorrerão em Área de Proteção aos Mananciais, porém em avenidas existentes de grande circulação com ocupação urbana muito consolidada.

Para os corredores dispensados de licenciamento ambiental, deverão ser elaborados os estudos e relatórios específicos para a obtenção das autorizações ambientais (corte de árvores, outorgas para interferências em recursos hídricos, alvarás de funcionamento de canteiros de obras etc).

Como estratégia geral, a Prefeitura abordará a conceitualização do Programa dentro dos princípios de transporte sustentável, com o objetivo de incentivar sistemas eficientes que reduzam as emissões de gases do efeito estufa e os acidentes, tanto com pedestres quanto com veículos.

### **Impactos Sociais Potenciais**

Com relação aos impactos sociais, haverá benefícios para a mobilidade de toda a população, particularmente para as de renda mais baixa, usuária mais frequente do transporte coletivo, com o aumento da velocidade do tráfego e a redução do tempo de viagens. A execução da Etapa II do Programa de Transporte Urbano de São Bernardo do Campo é uma das alternativas para o desvio do tráfego de passagem para fora do centro da cidade.

O Programa também contribuirá para a redução da contaminação atmosférica e das emissões de CO<sub>2</sub> devido ao menor consumo de combustível (os ônibus ficarão menos tempo nas rotas e necessitarão frear menos) e a atração do usuário de veículos particulares para o transporte coletivo.

Não foram identificadas necessidades de reassentamentos de populações de baixos recursos. Para as desapropriações deverão ser adotadas medidas adequadas de compensação, detalhadas em um programa específico, conforme normas apresentadas pelo Banco na OP-710.

Haverá impactos sociais temporais durante a construção tais como o desvio do tráfego, risco de acidentes, geração de resíduos, material particulado em suspensão e ruído. Estes impactos temporais, reversíveis e mitigáveis deverão ser controlados e deverão estar previstos em um Plano de Controle Ambiental, com especificações para os procedimentos a serem adotados na fase de obras, abrangendo tanto as áreas de intervenção quanto as áreas de apoio. Deverá ser apresentado um Plano de Controle Ambiental para cada obra, considerando as especificidades locais.

### **Desastres Naturais e Inesperados**

A Política Operacional OP-704 não se aplica a este Programa.

### **Proteção de Povos Indígenas**

Como todos os corredores do presente Programa serão construídos dentro da cidade, onde não há comunidades indígenas, a política OP-765 do Banco não será ativada.

### **Participação Comunitária e Consulta Pública**

O município de São Bernardo do Campo possui uma Secretaria de Orçamento e Planejamento Participativo que tem como atribuições a ordenação e promoção de ações relativas à participação cidadã na elaboração do Orçamento; o estabelecimento de diretrizes e fornecimento de apoio técnico na formação de canais de participação cidadã e na implementação de práticas participativas; articulação e realização das ações com a sociedade civil; planejamento integrado das ações inter-secretariais e da Administração Indireta; e elaboração e controle da execução da Lei de Diretrizes Orçamentárias, do Plano Plurianual e do Orçamento Anual, em conjunto com a Secretaria de Finanças.

É prática atual da Prefeitura de São Bernardo do Campo discutir com a população as ações previstas, o custo destas ações, bem como apresentar a prestação de contas. Este processo ocorre normalmente em reuniões nos bairros. Propostas, solicitações e demandas, vindas deste processo de planejamento participativo, são acatadas pelo poder público. Isto ocorre nos bairros da cidade desde 2009.

Durante o período de elaboração dos projetos de engenharia e estudos ambientais, serão realizadas consultas públicas com as populações afetadas e ONGs interessadas no projeto, de modo a recolher suas preocupações e pontos de vista para permitir sua análise pelos responsáveis pelo projeto. O resultado de tais consultas públicas deverá ser documentado no Estudo Ambiental de cada corredor e, se necessário, apresentar e discutir alternativas para eles.

A Prefeitura discutirá este Programa com a população com base na política OP-102 do Banco (Política de Acesso à Informação).

### **Plano de Gestão Ambiental e Social**

A Prefeitura do Município de São Bernardo do Campo deverá elaborar um Plano de Gestão Ambiental e Social que incluirá um resumo dos principais impactos socioambientais positivos e negativos esperados para esta Etapa do Programa. Deverão estar apresentadas medidas de mitigação e compensação dos impactos e todas as atividades e programas socioambientais necessários ao cumprimento da legislação ambiental aplicável e das Políticas Operacionais do BID. Este documento comporá o conjunto de documentos dos contratos com os empreiteiros, de cumprimento obrigatório.

A gestão socioambiental do Programa estará centrada na Secretaria de Transportes e Vias Públicas, com a participação efetiva da Secretaria de Gestão Ambiental, da empresa consultora de apoio ao gerenciamento do Programa, e Supervisão Ambiental das obras.



As empreiteiras responsáveis pela execução das obras deverão ter um técnico especialista em meio ambiente e serão responsabilizadas por danos ambientais que causarem. Além disto, logo após a sua contratação, todo empregado da empresa construtora receberá um treinamento em proteção socioambiental.

Deverá compor o material para licitação das obras, o Plano de Gestão Ambiental e Social da Etapa II, para que as futuras contratadas possam conhecer as exigências ambientais que terão que cumprir.

Durante as obras da Etapa II do PTU a Prefeitura será assessorada por uma empresa consultora para realizar a supervisão ambiental da execução das obras e da implantação dos programas de compensação socioambiental. A supervisão ambiental será responsável pelo acompanhamento do cumprimento dos requisitos ambientais que constam do contrato de execução das obras, contidos no Plano de Controle Ambiental e Social. Este deverá incluir aspectos como localização e operação de canteiros, gerenciamento de resíduos e saúde, e segurança nas obras. Para avaliar a eficácia dos programas socioambientais, serão realizadas vistorias periódicas e os resultados das auditorias serão apresentados em relatórios a serem enviados ao BID.

Nesta Etapa do Programa, o fortalecimento institucional compreende ações junto às Secretarias de Transportes e Vias Públicas e de Gestão Ambiental do município

Na Secretaria de Transportes deverá ser criado um sistema de gerenciamento de informação do transporte público, aquisição de equipamentos de informática especializados para melhorar a capacidade de planejamento, gestão e controle operacional e, também, a avaliação prévia dos imóveis localizados nos corredores de ônibus que serão tratados pelo Programa (monitoramento de uso e ocupação do solo).

Junto à Secretaria de Gestão Ambiental será fornecido apoio para tudo o que se relacionar com as funções ambientais associadas ao Programa e à gestão ambiental dos sistemas de transporte público coletivo e infra-estrutura associada, por meio de capacitação dos técnicos. Prevê, também, o levantamento de dados e elaboração de quadro de referência para quantificar as unidades de redução de emissão de carbono do Projeto e determinar a linha de base, visando à redução de gases de efeito estufa.

A Prefeitura pretende dar continuidade ao atendimento à população na Unidade de Coordenação do Programa, onde o contato direto e rápido com o público interessado sempre aconteceu de forma satisfatória na Etapa I.

### **Questões de Gênero**

O Programa de Transporte Urbano de São Bernardo do Campo – Etapa II, refere-se à melhorias no sistema de transporte coletivo. A OP-761 do BID não será aplicada porque as ações pretendem beneficiar toda a população usuária de ônibus na cidade.

### 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"> <li>• Plan Maestro de Transporte Urbano – PDTU</li> <li>• TdR Estudio del Uso del Suelo en los Corredores</li> <li>• TdR Estudio de Movilidad Urbana</li> <li>• TdR Estudio de Gerenciamiento de la Operación de Transportes</li> <li>• TdR Estudios Ambientales</li> <li>• TdR Estudio de Metodología de Monitoreo Ambiental</li> <li>• TdR Plan de Capacitación para la “Secretaria de Gestión Ambiental”</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diciembre 2011</li> <li>• Octubre 2011 OK</li> <li>• Octubre 2011 OK</li> <li>• Diciembre 2011</li> <li>• Diciembre 2011</li> <li>• Diciembre 2011</li> <li>• Octubre 2011. OK</li> </ul>	
Análisis de costos del proyecto y viabilidad económica	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diseños básicos de ingeniería (muestra representativa)</li> <li>• Estudio de viabilidad económica del Programa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enero 2012</li> <li>• Febrero 2012</li> </ul>	A ser incluidos en el POD
Administración financiera / aspectos fiduciarios y de ambiente de control	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Análisis de la capacidad fiduciaria del ejecutor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Noviembre 2011 OK</li> </ul>	A ser incluidos en el POD como anexo
Recolección de información y análisis para reportar resultados	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudios técnicos y diseños de ingeniería. Equipo de proyecto; misión de orientación y misión de análisis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enero 2012</li> </ul>	
Análisis institucional, de personal, procedimientos y otros aspectos de capacidad de implementación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Análisis de la capacidad técnica e institucional aplicando la herramienta SECI.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enero 2012</li> </ul>	A ser incluidos en el POD
<i>Stakeholders</i> y el ambiente político	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diseño del esquema institucional y marco jurídico para la implementación del proyecto.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enero 2012</li> </ul>	
Salvaguardias sociales y ambientales; otros estudios ambientales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Noviembre 2011 OK</li> </ul>	PP, Anexos II y III. A ser incluido en el POD
Otros asuntos relevantes, incluyendo donantes, género, sostenibilidad, temas de país /sector			

INFORMACION CONFIDENCIAL