

PERFIL DE PROYECTO

BRASIL

PROGRAMA DE INVERSIONES EN TRANSPORTE METROPOLITANO DE SÃO PAULO (BR-L1162)

I. DATOS BÁSICOS

| | | | |
|--------------------------------|---|------|-------------|
| Título del proyecto: | Programa de Inversiones en Transporte Metropolitano de São Paulo | | |
| Número del proyecto: | BR-L1162 | | |
| Equipo de proyecto: | Vera Lucía Vicentini, Jefe de Proyecto (INE/TSP); Paulo Carvalho (TSP/CBR); Rodolfo Huici (INE/TSP), Rosana Brandao (INE/TSP); Teresa Maurea Faria (LEG/SFO); Melanie Glass (INE/TSP); y Caterina Vecco (INE/TSP) | | |
| Prestatario: | Gobierno del Estado de Sao Paulo (GESP) | | |
| Organismo ejecutor: | El Prestatario, a través de la Secretaría de Transportes Metropolitanos (STM), a través de sus empresas <i>Companhia do Metropolitano de São Paulo</i> y <i>Companhia Paulista de Trens Metropolitanos</i> | | |
| Plan de financiamiento: | BID: | US\$ | 168.000.000 |
| | Local: | US\$ | 73.000.000 |
| | Total: | US\$ | 241.000.000 |
| Salvaguardias | Políticas Identificadas | | |
| | Categoría | C | |

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

A. Antecedentes

- 2.1 **La región metropolitana de São Paulo (RMSP)** posee una extensión de 800 km² y una población de 18 millones de habitantes distribuidos en 39 municipios, constituyéndose en el principal conglomerado urbano y centro económico del país respondiendo por más del 20% del PIB nacional. La RMSP concentra en su zona céntrica, la ciudad de São Paulo, la mayor parte de su población (11 millones de habitantes) y de la generación de empleos, con claras repercusiones sobre su dinámica urbana y el transporte urbano.
- 2.2 **El sistema de transporte público de la RMSP** se estructura en: (i) el nivel estadual, de responsabilidad de la STM, que comprende: (a) los trenes suburbanos, administrados por

la *Companhia Paulista de Trens Metropolitanos* (CPTM); (b) el metro administrado por la *Companhia do Metropolitano de São Paulo* (METRÔ); y (c) los buses intermunicipales de la Empresa Metropolitana de Transporte Urbano (EMTU); y (ii) los sistemas municipales de buses, siendo el más importante el de São Paulo de la empresa pública SP-Trans.

| | Estadual (STM) | | | Municipal |
|---------------------------|----------------|-------|-------|-----------|
| | METRO | CPTM | EMTU* | SPTrans* |
| Líneas | 4 | 7 | 650 | 974 |
| Extensión (km) | 60 | 254 | - | - |
| Estaciones (un) | 54 | 83 | - | - |
| Pasajeros (miles pax/día) | 2.100 | 1.600 | 1.400 | 8.600 |

* EMTU – 4.290 buses; SPTrans – 14.920 buses

- 2.3 De los 39 millones de viajes diarios en la RMSP, el 63% son motorizados; de estos, 11,5 millones son atendidos por el sistema de transporte público (STP), cuya distribución es 78% ómnibus, 14% metro y 8% trenes metropolitanos (1/3 de los viajes diarios utiliza más de un modo de transporte). El transporte sobre rieles ha visto un significativo aumento de la demanda, resultado de la transferencia tarifaria libre entre los sistemas de trenes y de metro y de estos con el sistema de buses de la ciudad de São Paulo, por medio del “tiquete único” creado a inicios de 2006 con vistas a favorecer los viajes de la población de bajos ingresos. Dicho tiquete único, que representa una significativa disminución tarifaria (cerca de 25% cuando se compara con la suma de las tarifas de los sistemas sobre rieles y de bus), resultó en un aumento de 12% de la demanda de la CPTM y de 15% del METRÔ entre el primer semestre de 2006 y el mismo período de 2007.
- 2.4 El GESP, a través de la STM, tiene previsto invertir, hasta 2010, cerca de US\$2.000 millones en el sistema de transporte sobre rieles, principalmente en las zonas de bajos ingresos, para mejorar el acceso a centros de empleo, servicios de salud, educación y equipamientos urbanos de entretenimiento social. La estrategia de transporte propuesta para la RMSP prioriza la integración y la mejora del nivel de servicio de este sistema, particularmente los trenes metropolitanos, para que estos alcancen condiciones operativas semejantes al METRÔ. El GESP esta preparando una operación de US\$1.550 millones, que contaría con US\$1.080 millones de financiamiento del Banco Mundial y del Japan Bank for International Cooperation, destinada a: (i) adquisición de 40 trenes de 8 coches cada uno para la CPTM (líneas A y F) y 17 trenes de 6 coches cada uno para el METRÔ (75% del valor total); (ii) adquisición e implementación de sistemas de señalización, energía y telecomunicaciones (22%); y (iii) fortalecimiento institucional (3%).

B. Objetivos y Descripción del Programa

- 2.5 El propósito del Programa es atender la creciente demanda del nivel de servicio del sistema de transporte sobre rieles de la RMSP, incrementando la oferta de lugares disponibles en el sistema de trenes metropolitanos y aumentando los niveles de movilidad, conectividad, seguridad y confort del transporte para una parte importante de la población de bajos ingresos que reside en las zonas oeste y sur de la RMSP. Para ello, el Programa apoyará la modernización y ampliación de la capacidad de la Línea C de la

CPTM (Línea C) y financiará las actividades preparatorias para la expansión futura de la Línea 5 del METRÔ (Línea 5).

- 2.6 La Línea C y la Línea 5 integran el denominado Proyecto Sur, concebido como un conjunto de acciones destinadas a mejorar la integración física de la región sur del municipio de Sao Paulo donde se concentra gran parte de la población de bajos ingresos, con las zonas oeste y central de la ciudad. Estos proyectos vienen siendo priorizados en los estudios de transporte desarrollados desde el final de los sesenta hasta el más reciente, el Plan Integrado de Transporte Urbano – PITU 2025- de la STM. La línea C (trazo N-S al oeste del esquema) se extiende por 24,3 km, desde Osasco a Jurubatuba, y en su área de influencia se concentra gran parte de los puestos de trabajo de la RMSP¹, volviéndola una de las líneas más dinámicas dentro del sistema. El tramo existente de la Línea 5 (trazo O-E en el extremo suroeste del esquema), tiene una extensión de 8,4 km y 6 estaciones, y vincula el extremo sur de la ciudad (Capão Redondo) con el centro comercial Largo Treze, donde se conecta con la Línea C. Vale destacar que la construcción del tramo existente de la Línea 5, en operación desde 2002, y la modernización parcial de la Línea C (construcción de 7 estaciones y compra de 10 trenes), fueron financiados con recursos del préstamo 844/OC-BR aprobado en 1994.



- 2.7 **Componente I: Inversiones CPTM.** Dicho componente destinará recursos para: (i) la adquisición de 8 trenes de 8 vagones para complementar la flota existente y atender la demanda creciente que se prevé sobre la Línea C debido tanto a la extensión de 8,5 km de la misma de Jurubatuba hasta Grajaú, cuya inauguración se encuentra prevista para finales de 2007 (la demanda pasaría de 107.000 pasajeros/día a 170.000 pasajeros/día), como a la entrada en operación de la línea 4 del METRÔ en 2010 (que llevaría la demanda a 430.000 pasajeros/día); y (ii) la modernización y ampliación de los sistemas de señalización, transmisión de energía y telecomunicaciones (instalación de fibra óptica y radio digital). Este componente complementaría la inversión realizada con recursos propios en un monto total de US\$215 para la construcción de la extensión de 8,5 km antes mencionada y la adquisición de 6 trenes de 8 coches (que entrarán en operación en 2008). La ampliación y mejoría de la línea C permitirá incrementar de 9.000 a 20.000

¹ Se estima que la gran mayoría de la población abarcada por la línea C posee ingresos familiares de entre 1 y 5 salarios mínimos, patrón que se repite si se toma la totalidad de la red del CPTM.

puestos el número de lugares disponibles durante la hora pico por sentido y reducirá el tiempo total de viaje de 41 a 32 minutos entre cabeceras.

- 2.8 **Componente II: METRÔ.** Financiará: (i) los estudios económicos, ambientales, técnicos y los proyectos detallados de ingeniería de la Línea 5, tramo estación Largo Treze (Santo Amaro, zona sur) a estación Chácara Klabin (centro, conexión con la línea 2); y (ii) la adquisición parcial del área para playa de maniobras Patio Guido Caloi. Dados el crecimiento de la ocupación urbana, con la consecuente falta de terrenos de grandes dimensiones y la correspondiente valorización inmobiliaria, la adquisición de estos terrenos (102.000 m²) resulta vital a la viabilidad del proyecto. El METRÔ prevé el inicio de la construcción del tramo final de la Línea 5 para 2010 y su entrada en operación permitiría incrementar la demanda actual de 91.000 a 653.000 pasajeros/día.

- 2.9 **Esquema de ejecución.** La STM será la entidad ejecutora del Programa, siendo esta la entidad con responsabilidad última sobre el sistema de transporte metropolitano; sus empresas descentralizadas (CPTM y METRÔ) serán responsables por la ejecución técnica, administrativa y financiera de los componentes específicos del Programa. A fin de coordinar las actividades, se constituirá una Unidad de Coordinación del Programa (UCP) compuesta por un coordinador general de la STM, y dos coordinadores sectoriales de la CPTM y de METRÔ, respectivamente. La UCP será responsable ante el Banco y tendrá a su cargo la aplicación de los procedimientos técnicos, administrativos y financieros vinculados a la ejecución, seguimiento, monitoreo y evaluación del Programa.

- 2.10 **Costo y plazos.** El valor total del Programa será de US\$241 millones, de los cuales US\$168 millones serán financiados por el Banco. El plazo de ejecución será de cuatro años.

| Costo total (US\$ millones) | | | |
|-----------------------------|-----|-------|-------|
| Empresa | BID | Local | Total |
| CPTM – Línea C | 133 | 58 | 191 |
| METRÔ – Línea 5 | 35 | 15 | 50 |
| TOTAL | 168 | 73 | 241 |

- 2.11 **Justificación de la participación del Banco.** El programa se inserta en la estrategia del Banco para Brasil de promover un crecimiento sostenido y ambientalmente adecuado, reduciendo la pobreza y promoviendo la inclusión social. Representa la continuidad del sector transporte en el apoyo a la mejora de las condiciones de transporte y de accesibilidad a los servicios sociales y empleos, de una importante proporción de la población de bajos ingresos que reside en la zona sur de la RMSP, iniciada con el préstamo 844/OC-BR.

III. TEMAS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 La STM está actualmente licitando los trenes y correspondientes sistemas operativos que serán financiados por el Programa BM/JBIC (¶2.4), lo que está permitiendo conocer las condiciones actuales del mercado de proveedores e incorporar las lecciones aprendidas en

el diseño del presente Programa. Vale destacar que la CPTM ya presentó para revisión del Banco los pliegos de licitación que serían utilizados para esta operación.

- 3.2 El estudio funcional de la Línea 5 fue inicialmente desarrollado entre 1990-94 y actualizado entre 2000-02 en el ámbito del préstamo 844/OC. Esta operación financiará la actualización y complementación de los estudios económicos, socioambientales y de ingeniería, de acuerdo con términos de referencia que se prevé serán presentados para la no objeción previa del Banco en el primer semestre de 2008. Para minimizar los riesgos en la adquisición de los terrenos del área Guido Caloi (§2.8) se requiere contar con el Decreto de Expropiación para Fines de Utilidad Pública correspondiente, y para esto el METRÔ deberá iniciar a corto plazo los estudios topográficos, catastrales y de precios. Se prevé que dicho decreto estará publicado en el inicio de agosto/08.

IV. SALVAGUARDIAS

- 4.1 La Línea C, en ejecución con recursos propios, cumple con las Políticas y Salvaguardias del Banco. Las obras físicas de la operación propuesta son de dimensiones reducidas y serán realizadas integralmente en el derecho de vía. No se prevé la afectación directa de personas por las obras y la adquisición de los terrenos del área Guido Caloi no afectará directamente a población de bajos ingresos. Los potenciales impactos negativos previstos serán de pequeña magnitud, no resultando en cambios respecto de las condiciones preexistentes. En este contexto, el equipo de proyecto propone la clasificación C para la presente operación. Los temas a ser analizados durante su preparación se referirán básicamente a la revisión del tratamiento de los temas socioambientales en la extensión de la línea C y el análisis de la capacidad de gestión ambiental de la CPTM y del METRO. El Programa contribuirá a mejorar la circulación vial, al captar pasajeros que actualmente utilizan ómnibus o vehículos particulares, y a reducir la contaminación ambiental y la emisión de gas invernadero. Para asistir en la estimación de los beneficios asociados al Programa, el Banco se encuentra preparando una cooperación técnica con recursos de SECCI.
- 4.2 En términos institucionales y fiduciarios, la STM y la CPTM cuentan con una experiencia previa satisfactoria en la ejecución del préstamo 844/OC-BR. La CPTM, en la administración de dicho préstamo, cumplió una clara función de coordinación entre las distintas entidades involucradas (niveles federal, estadual y municipal) y de seguimiento físico y financiero (incluyendo la continuidad en los aportes locales por parte del GESP, considerando su aumento del 90% durante el período de ejecución), fue factor principal del éxito del Programa anterior.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 5.1 La presentación al Directorio esta prevista para marzo de 2008, luego de concluir la revisión de los temas técnicos, ambientales y económicos de la operación (ver cronograma Anexo V). Se prevé la necesidad de contratación de un consultor de apoyo para el análisis de la factibilidad económica.

**BRASIL. PROGRAMA DE INVERSIONES EN TRANSPORTE METROPOLITANO DE SÃO PAULO.
BR-L1162**

SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

This Report provides guidance for project teams on safeguard policy triggers and should be attached as an annex to the Project Concept Document (or equivalent) together with the Safeguard Screening Form, and sent to CESI.

1. Save as a Word document. 2. Enter additional information in the spaces provided, where applicable. 3. Save new change

| | | |
|----------------------------|------------------------------|--|
| PROJECT DETAILS | IDB Sector | Infrastructure |
| | Type of Operation | Investment Loan |
| | Additional Operation Details | |
| | Country | Brazil |
| | Project Status | New Operation |
| | Investment Checklist | Infrastructure Road and Rail |
| | Team Leader | Vera Lucia Vicentini |
| | Project Title | Programa de Inversiones en Transporte Metropolitano de São Paulo |
| | Project Number | BR-L1162 |
| | Safeguard Specialist(s) | <i>To be completed by assessor</i> |
| | Assessment Date | 2007-12-04 |
| | Assessment Number | 2007-12040457-2 |
| | Additional Comments | |

| | | | |
|--|--|--|------------------------|
| SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS | Type of Operation | Investment Loan | |
| | Safeguard Policy Items Identified (Yes) | Potential to impact the health of workers or local communities through the use of hazardous materials. | (B.10) |
| | | Potential to cause air, soil or water contamination (also see B.10). | (B.11) |
| | Potential Safeguard Policy Items (?) | No potential issues identified | |
| | Recommended Action | Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PCD (or equivalent) and Safeguard Screening Form to CESI Secretariat. <i>Policy Directives can be accessed from the Resources tab on the Toolkit home page.</i> | |
| | Additional Comments | | |

| | | |
|-----------------------------|---|----------------------|
| ASSESSOR DETAILS | Name of person who completed screening: | Vera Lucia Vicentini |
| | Title | Jefe de equipo |
| | Date | 2007-12-04 |

**BRASIL. PROGRAMA D E INVERSIONES EN TRANSPORTE METROPOLITANO DE SÃO PAULO.
BR-L1162**

SAFEGUARD SCREENING FORM

This Report provides a summary of the project classification process and is consistent with Safeguard Screening Form requirements. The printed Report should be attached as an annex to the Project Concept Document (or equivalent) (together with the Safeguard Policy Filter Report) and sent to CESI.

1. Save as a Word document. 2. Enter additional information in the spaces provided, where applicable. 3. Save new change

| | | |
|------------------------|-------------------------------------|--|
| PROJECT DETAILS | IDB Sector | Infrastructure |
| | Type of Operation | Investment Loan |
| | Additional Operation Details | |
| | Country | Brazil |
| | Project Status | New Operation |
| | Investment Checklist | Infrastructure Road and Rail |
| | Team Leader | Vera Lucia Vicentini |
| | Project Title | Programa de Inversiones en Transporte Metropolitano de São Paulo |
| | Project Number | BR-L1162 |
| | Safeguard Specialist(s) | <i>To be completed by assessor</i> |
| | Assessment Date | 2007-12-04 |
| | Assessment Number | 2007-12041316-2 |
| | Additional Comments | |

| | | | |
|---------------------------------------|-----------------------------------|--|--------------------------------|
| PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY | Project Category: C | Override Rating: | Override Justification: |
| | Conditions/Recommendations | | Comments: |
| | | <ul style="list-style-type: none"> No environmental assessment studies or consultations are required for Category "C" operations (as established under directive B.3 of the Environment Policy). Some Category "C" operations may require specific safeguard or monitoring requirements (Policy Directive B.3). The Project Team must send the PCD (or equivalent) containing an Environmental and Social Strategy (ESS -- the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3; paragraph 9). <p><i>Policy Directives can be accessed from the Resources tab on the Toolkit home page.</i></p> | |

| | | |
|---|---------------------------------|----------------------------|
| SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS | Identified Impacts/Risks | Potential Solutions |
| | No issues identified | |

| | | |
|-------------------------|---|-----------------------------------|
| ASSESSOR DETAILS | Name of person who completed screening: Vera Vicentini | Date: 04 de diciembre 2007 |
| | Comments: | |

BRASIL
PROGRAMA DE INVESTIMENTOS EM TRANSPORTE METROPOLITANO DE SÃO PAULO
(BR-L1162)

ESTRATEGIA AMBIENTAL E SOCIAL (EAS)

De acordo com a Política de Salvaguardas Ambientais do Banco (OP-703) esta operação foi classificada como C, identificando especificamente as políticas B.10 e B.11. Neste Anexo do Perfil de Projeto descreve-se a Estratégia Ambiental y Social (EAS) para a mesma.

- 1.1 A descrição completa dos Componentes está incluída no documento principal do Perfil de Projeto. Em resumo, o Programa consiste em: (i) Componente 1 – Investimentos na CPTM: aquisições de trens para complementar a frota existente para atender a demanda crescente causada pela extensão da linha C (de Jurubatuba até Grajaú) e modernização e ampliação dos sistemas de sinalização, transmissão de energia e de telecomunicações (instalação de fibra ótica e radio digital); e (ii) Componente 2 – **METRÔ**: estudos econômicos, ambientais, técnicos e projeto da Linha 5 e aquisição parcial de área para um pátio de manobras (Guido Caloi).

II. ANTECEDENTES

CPTM

- 2.1 A Extensão Jurubatuba-Grajaú da Linha C da CPTM está sendo implantada integralmente com recursos próprios e no interior da faixa de domínio da linha ferroviária existente, situada em área totalmente urbanizada. Assim, pouco afeta o meio ambiente natural, como demonstrado no Relatório de Avaliação Ambiental Prévio (RAP) elaborado pela CPTM para fins de obtenção da Licença Prévia (LP), a menos de eventuais áreas de empréstimo e bota-fora que viriam a ser necessárias, dependendo de sua localização. As preocupações quanto aos impactos potenciais da obra se voltaram para as populações lindeiras, razão pela qual maior ênfase foi dada às medidas de segurança e conforto ambiental dos moradores e usuários das áreas afetadas. Foi elaborado um Projeto Básico Ambiental (correspondente ao plano de manejo) para mitigação dos principais impactos detectados no RAP. A implementação deste PBA já está sendo concluída em conjunto com as obras que estão previstas para terminar em março de 2008.
- 2.2 O Projeto de Extensão da Linha C de Jurubatuba até Grajaú obteve todas as licenças e autorizações ambientais legalmente exigíveis para sua implantação nos âmbitos federal, estadual e municipal. A Secretaria de Estado do Meio Ambiente – SMA emitiu a Licença Ambiental Prévia Nº 00886, de 26/09/2005, e três Licenças Ambientais de Instalação para os seguintes trechos: LI Nº 00372, de 11/11/2005 para o trecho ao sul do Rio Pinheiros, LI Nº 00392, de 29/03/2006 para o trecho ao norte desse rio, e LI Nº 00411, de 21/07/2006 para trecho de 100

m próximo da Estação Autódromo, adjacente a posto de combustíveis desapropriado pela CPTM.

METRÔ

- 2.3 O estudo funcional da Linha 5 foi inicialmente desenvolvido entre 1990-1994 e atualizado entre 2000-2002 dentro do empréstimo 844/OC do Banco. Esta operação financiará a atualização desses estudos, incluindo o Estudo de Impacto Ambiental – EIA, de acordo com as Políticas do banco e a legislação vigente.

III. IMPACTOS SOCIAIS E AMBIENTAIS PREVISÍVEIS DO PROGRAMA

- 3.1 As obras físicas das instalações propostas são de dimensões reduzidas e serão também realizadas integralmente dentro da faixa de domínio. Não se prevê a afetação física direta de pessoas pelas obras. A instalação dos sistemas de suprimento de energia e de sinalização e controle da Extensão Grajaú consiste em serviços de montagem que será realizados integralmente no interior da faixa de domínio da ferrovia e no interior das edificações das novas estações, que deverão incluir: instalação de pórticos e demais acessórios para sustentação da rede aérea, instalação de rede de alimentação elétrica, instalação da rede de transmissão de dados e montagem dos equipamentos de sinalização ao longo da via, montagem dos equipamentos de comunicação e de sonorização no interior das estações. Não se esperam impactos ambientais específicos desses serviços de montagem. Sua execução, no entanto, deverá seguir as recomendações gerais estabelecidas nas Especificações Ambientais da CPTM.
- 3.2 A área de terreno necessária para o pátio de manobras (Guido Caloi) não possui uma população assentada e não requer reassentamento para sua aquisição.
- 3.3 O Programa impactará positivamente, contribuindo para melhorar a circulação viária na cidade de São Paulo. Essa melhora se espera pela migração para os trens da CPTM da demanda reprimida de passageiros que atualmente utilizam ônibus ou veículos particulares para sua locomoção. Contribuirá também na redução da contaminação ambiental e emissão de gás para o efeito estufa uma vez que os trens utilizam fonte mais limpa de energia para sua locomoção. Para apoiar na estimação dos benefícios associados ao Programa o Banco está preparando uma cooperação técnica com recursos SECCI.

IV. DESCRIÇÃO DA EAS

- 4.1 Tendo em conta os impactos menores que poderiam advir dos componentes e projetos que se financiariam com o Programa, será a seguinte a Estratégia Ambiental e Social (EAS) adotada pelo Programa:
- Revisão do tratamento dos aspectos ambientais e sociais da construção da extensão da Linha C e de sua compatibilidade com as Políticas do Banco e a

legislação nacional e estadual vigente, incluindo os temas referentes ao reassentamento de famílias, proteção de áreas de mananciais e controle ambiental das obras, entre outros.

- Analise da capacidade ambiental da CPTM e do METRO, incluindo especificamente no que se refere a adequação dos cuidados ambientais na execução das atividades de operação e manutenção dos trens da linha C.
- Realização do seguimento e supervisão dos estudos ambientais e sociais que serão aplicados durante a futura construção da extensão da Linha 5 do METRO.

BRASIL
PROGRAMA DE INVERSIONES EN TRANSPORTE METROPOLITANO DE SAO PABLO (BR-L1162)

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

| Temas | Descripción | Fechas esperadas | Referencias y links a archivos técnicos |
|--|--|----------------------------------|--|
| Opciones técnicas y diseño | Especificaciones técnicas de trenes y sistemas-CPTM | Concluido 21/11/2007 | |
| Análisis del costo del proyecto y su viabilidad económica | Estudio de Factibilidad Económica del Programa | 15/01/2008 | |
| Administración Financiera/ Fiduciaria. Ambiente de control. | Estudio de Factibilidad Financiera del Programa | 30/11/07 | |
| Recolección de información y análisis para reportar resultados. | Equipo de Proyecto. Misión de Orientación y Misión de Análisis | 08/12/07 11/01/08 | |
| Análisis institucional/ de personal y de procedimientos vinculados a la capacidad de implementación. | Equipo de Proyecto. Misión de Orientación y Misión de Análisis: análisis del esquema de ejecución del Programa, conformación de la UGP, capacidad de gestión, etc. Contratación de empresa gerenciadora | 08/12/07 11/01/08 01/03/08 | |
| <i>Stakeholders</i> y el ambiente político | - | - | |
| Salvaguardias sociales y ambientales | Referirse a los anexos I, II y III | - | |
| Otros asuntos relevantes, incluyendo donantes, género, sostenibilidad, temas de país/ sector. | - | - | |

BRASIL
PROGRAMA DE INVERSIONES EN TRANSPORTE METROPOLITANO DE SAO PABLO
(BR-L1162)

CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN Y RECURSOS

[illegible]

BRASIL
PROGRAMA DE INVERSIONES EN TRANSPORTE METROPOLITANO DE SAO PABLO
(BR-L1162)

CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN Y RECURSOS

RECURSOS 2007/2008

| Rubro/actividad | Fondo/US\$ | Fecha |
|--|---------------------------|--------------|
| Estudio de factibilidad económica | ADM 2008 - US\$10.000 | ENE/08 |
| Situación fiscal y financiera estadual | ADM 2007– US\$10.000 | JUN/08 |
| Misiones de orientación y análisis | ADM 2007-2008– US\$20.000 | ENE/ 08 |