

DOCUMENTO DO BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO

Não autorizado para uso público

RELATÓRIO DE TERMINAÇÃO DE OPERAÇÃO - PCR

BRASIL

PROJETO SUL DE TRENS METROPOLITANOS DE SÃO PAULO

PROJETO BR-0163

EMPRÉSTIMO 844/OC-BR

Este documento foi elaborado pelo Especialista Local Paulo Carvalho

1ª Versão: 26.JAN.04

2ª Versão: 20.FEV.04

INFORME DE TERMINACION DE PROYECTO (PCR)

Primera Parte

NOMBRE DEL PROYECTO:

Projeto Sul de Trens Metropolitanos de São Paulo

NÚMERO DEL PROYECTO: BR-0163

NÚMERO DEL PRÉSTAMO: 844/OC-BR

PAÍS: Brasil

PRESTATARIO: Estado de São Paulo

ORGANISMO EJECUTOR:

Secretaria dos Transportes Metropolitanos de São Paulo - STM/SP através
da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

SECTOR: TR-TMU

MODALIDAD: Inversão

FECHA DE APROBACIÓN: 30.NOV.94

FECHA DE TERMINACIÓN: 31.DEZ.03

MONTOS DEL PRÉSTAMO: US\$ 420,000,000.00

CLASIFICACIÓN FINAL DE LOS SUPUESTOS DEL PROYECTO:

A - Alta Probabilidade

CLASIFICACIÓN FINAL DE LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO:

MP - Muito Provável

I. OBJETIVOS Y COMPONENTES DEL PROYECTO

Con base en la declaración más reciente de objetivos y componentes del proyecto, convenida oficialmente (que se refleja en la última versión del Anexo A del contrato de préstamo):

A. Presente de manera sucinta los objetivos del proyecto.

A população dos setores Sul e Sudoeste da Região Metropolitana de São Paulo dispõe de um sistema de transporte público de passageiros de melhor qualidade, com a integração dos diferentes meios de transporte coletivo, facilitando a locomoção diária, principalmente da população de média e baixa renda, reduzindo os tempos de viagem e dando maior qualidade, conforto e segurança.

B. Describa brevemente los componentes del proyecto.

1 - Dinamização da Linha Sul. Este sub-projeto compreende: (a) melhoramento da via férrea numa extensão de 15 km, entre Osasco e Jurubatuba, para que seja capaz de suportar um maior tráfego de trens numa maior velocidade; (b) fornecimento e instalação de equipamentos para ampliar e melhorar os sistemas de alimentação elétrica para tração, sinalização e telecomunicações, em função da maior frequência de trens prevista; (c) construção de sete novas estações entre o trecho Pinheiros e Jurubatuba; (d) fornecimento e instalação de equipamentos eletro-mecânicos necessários para o funcionamento das estações; e (e) aquisição de 10 novos trens de quatro carros cada um.

2 - Implantação da Linha Capão Redondo - Largo Treze. Este sub-projeto compreende: (a) construção de um trecho 9,3 km de extensão de linha de metrô, entre Capão Redondo e Largo Treze, primeiro trecho da 5ª Linha prevista nos planos de expansão do Metrô de São Paulo; (b) fornecimento e instalação de equipamento de alimentação elétrica para tração, sinalização e telecomunicações para a nova linha; (c) construção de pátios de manobras e estacionamento de trens, equipamento das oficinas de manutenção e reparação do material rodante e construção e equipamento de um centro de controle de operações; (d) construção de seis estações e de terminais de integração com os sistemas de ônibus urbano e inter-urbano; e (e) aquisição de material rodante (Previsto: 8 trens unidades de 8 carros cada um, num total de 64 carros - Adquirido: 8 trens unidades de 6 carros cada um, num total de 48 carros) para operar o trecho Capão Redondo - Largo Treze.

3 - Ações de Fortalecimento Institucional. Este sub-projeto compreende as seguintes atividades de cooperação técnica: (a) estudo para identificar alternativas e definir a estratégia empresarial de participação do setor privado na operação e prestação de serviços de transporte coletivo de alta capacidade; (b) estudo para regularizar e reavaliar os ativos da CPTM; e (c) estudos de viabilidade para a segunda etapa da 5ª linha de metrô a partir do Largo Treze.

C. Describa en forma sucinta los principales supuestos necesarios para la ejecución exitosa de los componentes del proyecto; y los supuestos necesarios para el logro global de los objetivos del proyecto.

C.1 - Supostos relativos à implementação dos componentes:

1 - O Estado de São Paulo efetua oportunamente os aportes de contrapartida requeridos para a adequada execução do Projeto Sul.

2 - Se estabelece um acordo entre a STM, a CPTM e a Prefeitura de São Paulo, garantindo as facilidades para a realização das obras e para a integração ônibus/trem.

C.2 - Supostos relativos aos objetivos de desenvolvimento:

1 - Se mantém e aumenta os níveis tarifários de forma que a CPTM gere receita que tenda a cobrir os gastos de exploração do sistema.

2 - Obtida a integração necessária entre as linhas de ônibus e a Linha Sul e Linha Capão Redondo - Largo Treze, de forma a atingir a complementaridade entre os modos de transporte de passageiros.

II. RESULTADOS Y OBJETIVOS DE DESARROLLO DEL PROYECTO

A. Con base en la Sección I (A, B, C), describa de manera sucinta:

1. Cuál es el nivel alcanzado de logro de los componentes del proyecto.

O Projeto Sul está totalmente concluído e foi cumprido o prazo de desembolsos vigente, tendo sido utilizada a totalidade dos recursos do financiamento do Banco. O prazo original era de 4 anos mas foram necessários 6 anos e 8 meses para a conclusão dos serviços.

1 - Dinamização da Linha Sul: (a) o melhoramento da via permanente, com a vedação da faixa de domínio e implantação de novos trilhos e dormentes, foi terminado em dezembro de 2001; (b) o fornecimento e instalação de equipamentos para ampliar e melhorar os sistemas de alimentação elétrica para tração, sinalização e telecomunicações foi considerado concluído em novembro de 2003; (c) a construção das sete novas estações foi finalizada em abril de 2001; (d) o fornecimento e instalação de equipamentos eletro-mecânicos necessários para o funcionamento das estações está concluído desde abril de 2001; e (e) a aquisição de 10 novos trens foi concluída em novembro de 2002 quando a Linha Sul começou a operar com melhor desempenho.

2 - Implantação da Linha Capão Redondo - Largo Treze: (a) as obras civis brutas foram concluídas em janeiro de 2002 e os acabamentos e instalações foram terminados em outubro de 2002, quando a Linha 5 entrou em operação comercial entre Capão Redondo e Largo Treze; (b) o fornecimento e instalação de equipamento de alimentação elétrica para tração, sinalização e telecomunicações para a nova linha estava operativo em outubro de 2002, mas foi considerado concluído apenas em outubro de 2003; (c) desde outubro de 2002 está operativa a construção de pátios de manobras e estacionamento de trens, equipamento das oficinas de manutenção e reparação do material rodante e construção e equipamento de um centro de controle de operações, mas este item só foi considerado concluído em outubro de 2003; (d) a construção de seis estações e de terminais de integração com os sistemas de ônibus urbano e inter-urbano ficou operativa em outubro de 2002 e foi concluída em outubro de 2003; e (e) a aquisição de material rodante (8 trens de 6 carros) só foi concluída em outubro de 2003, mas os primeiros trens entraram em operação comercial em outubro de 2002.

3 - Ações de Fortalecimento Institucional: (a) em agosto de 1999 foi apresentado o estudo de identificação de alternativas de estratégia empresarial da CPTM de participação do setor privado na operação e prestação de serviços de transporte coletivo de alta capacidade; (b) o estudo para regularizar e reavaliar os ativos da CPTM foi apresentado ao Banco em fevereiro de 1999; e (c) em outubro de 2002 a CPTM apresentou ao BID o relatório do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental da 2ª Etapa da Linha 5 de Metrô de São Paulo.

2. El nivel actualmente esperado de logro de los objetivos del proyecto.

O Projeto Sul apresenta alta probabilidade de atingir seus objetivos de desenvolvimento: A população dos setores Sul e Sudoeste da Região Metropolitana de São Paulo dispõe de um sistema de transporte público de passageiros de melhor qualidade, com a integração dos diferentes meios de transporte coletivo, facilitando a locomoção diária, principalmente da população de média e baixa renda, reduzindo os tempos de viagem e dando maior qualidade, conforto e segurança.

A integração ônibus/trem e ônibus/metrô ainda está incipiente, mas já encontram-se em andamento os entendimentos entre a STM, a CPTM e a Prefeitura de São Paulo, de forma a atingir a complementaridade entre os modos de transporte de passageiros.

B. Si hay diferencias entre las expectativas actuales con respecto a los componentes u objetivos y la declaración más reciente de componentes y objetivos del proyecto, convenida oficialmente con el prestatario, describa y explique:

1. las diferencias entre los resultados planificados y los logrados en lo que se refiere a los componentes del proyecto.

Apesar do Projeto Sul ter demorado 6 anos e 8 meses para ser concluído quando seu prazo original era de 4 anos, não existem diferenças significativas entre os resultados originalmente planejados e os efetivamente alcançados no que se refere aos seus componentes.

Entretanto, deve-se mencionar que as condições contratuais não consideraram que o prazo de 4 anos para construir uma nova linha de metrô dificilmente seria realizado; que o custo total da operação de US\$ 740,0 milhões estava subestimado; e que as finanças do Estado de São Paulo se encontravam numa situação tão ruim que o Governo Federal decretou a intervenção no BANESPA em 30 de dezembro de 1994, apenas um mês após a aprovação do empréstimo pela Diretoria do BID. Somente em 1997, com a melhoria da situação econômico-financeira do Estado, foi possível firmar o contrato de empréstimo em 06.abr.97, quase dois anos e meio após a aprovação do Banco.

Portanto, o aumento do custo total do Projeto Sul em US\$ 287,4 milhões e a dilatação do seu prazo de execução de 4 anos para 6 anos e 8 meses, refletem muito mais a correção de prazos e custos irreais do que qualquer ineficiência na execução da operação por parte do Estado ou da CPTM.

2. las diferencias entre los resultados planificados y los logrados en lo que se refiere a los objetivos del proyecto.

Os objetivos de desenvolvimento originais foram mantidos ao longo do período de execução do Projeto Sul e tem alta probabilidade de serem atingidos, apesar do seu prazo de execução ter sido prorrogado por 2 anos e 8 meses.

C. ¿Logró el proyecto algo importante que no se preveía? En caso afirmativo, sirvase explicar.

Não foi alcançado nada fora das previsões originais do Programa.

D. ¿Cuán probable es que se logren los objetivos acordados del proyecto y de que éstos sean sostenibles? Explique, tomando en cuenta: (i) el grado de terminación de los componentes del proyecto y su uso, y (ii) si todavía son válidos, y si siendo válidos, los supuestos necesarios para lograr los objetivos del proyecto. (Ejemplos de factores que podrían tener un impacto sobre la sostenibilidad incluyen: el compromiso del prestatario; el entorno de políticas; la capacidad institucional; la viabilidad técnica, financiera y económica; el impacto social; y los incentivos que alienten a los involucrados a mantener la sostenibilidad del proyecto).

Os objetivos de desenvolvimento tem alta probabilidade de serem atingidos e são razoavelmente sustentáveis.

A população dos setores Sul e Sudoeste de São Paulo dispõe de um sistema de transporte público de passageiros de melhor qualidade composto pela Linha Sul (atual Linha C da CPTM) e pela Ligação Capão Redondo - Largo Treze (Linha 5 do METRÔ). Estas duas linhas se conectam na Estação Santo Amaro, que atende as duas linhas, sem qualquer tarifa adicional.

A CPTM mantém a chamada "Operação Orca" que consiste no transporte gratuito por vans entre a Estação Cidade Universitária (Linha C da CPTM), Estação Vila Madalena (Linha 2 do METRÔ) e a Estação Barra Funda (integração da Linha 3 do METRÔ com as Linhas A e B da CPTM). Assim, um passageiro pode pegar um trem na Estação Capão Redondo da Linha 5 do METRÔ, saltar na Estação Santo Amaro e embarcar num trem da Linha C da CPTM (com acesso às Estações Presidente Altino e Osasco que fazem transferência para a Linha B da CPTM), saltar na Estação Cidade Universitária, embarcar numa van da Operação Orca e seguir até a Estação Vila Madalena e embarcar num trem da Linha 2 do METRÔ, a qual possui estações de transferência para a Linha 1, ou seguir até a Estação Barra Funda e fazer integração com a Linha 3 do METRÔ ou com as Linhas A e B da CPTM.

Assim, é possível viajar por toda a rede do METRÔ e da CPTM com o pagamento de uma única tarifa. No futuro, com a construção da Linha 4 e a extensão da Linha 5 até as linhas 1 e 2. Ficará completa a integração CPTM/METRÔ.

A sustentabilidade do Projeto Sul poderá ser afetada pela demora na integração dos diferentes meios de transporte coletivo, que facilitará a locomoção diária, principalmente da população de média e baixa renda. A integração ônibus/trem e ônibus/metrô ainda está incipiente, pois ainda não foram concluídos os entendimentos entre a STM, a CPTM, o METRÔ e a Prefeitura de São Paulo, de forma a atingir a complementaridade entre os modos de transporte de passageiros.

A Linha C (antiga Linha Sul) apresenta um carregamento crescente. O número de passageiros embarcados nas estações ao mês passou de 605 mil em abr/00 para cerca de 1.493 mil em out/03.

A Linha 5 não tem ainda estatísticas divulgadas pelo METRÔ, mas sua utilização está muito pequena. Sua operação comercial foi iniciada em outubro de 2002, mas os trens só trafegavam fora dos horários de pico. Os terminais de integração ainda não foram ativados e falta implantar uma tarifa ônibus/metrô atraente.

Acreditamos que serão mantidos níveis tarifários suficientes para que a CPTM e o METRÔ continuem a gerar receitas que tendam a cobrir os gastos de exploração do sistema.

Com base nos informes anuais de manutenção, apresentados pela CPTM, e por meio das visitas de inspeção realizadas pela Representação, podemos afirmar que os investimentos estão sendo bem conservados, garantindo a sustentabilidade dos objetivos do Projeto Sul.

E. En su opinión, ¿hay algunos objetivos del proyecto que presenten el riesgo de nunca ser logrados? En caso afirmativo, ¿por qué?

Não existem objetivos do Projeto Sul com risco de nunca serem atingidos.

F. Si el análisis ex ante del proyecto incluyó un cálculo de la tasa interna de retorno o el análisis de eficiencia en función de los costos, ¿cuál fue la tasa de retorno o cuáles fueron las estimaciones sobre eficiencia en función de costos ¿cuál es la tasa de retorno con la cual se puede establecer una comparación, o la eficiencia en función de los costos recalculados, después de la ejecución del proyecto? (Nota: el recálculo de la justificación económica del proyecto deberá realizarse en todos los casos para los cuales se disponga de información confiable y cuando pueda hacerse dentro del marco temporal requerido).

O Projeto Sul foi objeto de um estudo de avaliação econômica "ex-ante" preparado em 1994, que indicou os seguintes valores de Taxa Interna de Retorno (TIR) e Valor Presente Líquido (VPL):

1 - Dinamização da Linha Sul: TIR = 20,8% e VPL = US\$ 122,7 milhões.

2 - Linha Capão Redondo - Largo Treze: TIR = 15,4% e VPL = US\$ 102,6 milhões.

A Representação não procurou recalcular a justificativa econômica do Projeto Sul em função do custo final de cada obra, por não se dispor de informação confiável dentro do período de preparação deste PCR.

A CPTM deverá apresentar um estudo de avaliação econômica "ex-post" até 06 de outubro de 2006.

Acreditamos que, se for implementada uma razoável integração ônibus/metrô na Linha 5 (Capão Redondo - Largo Treze), os valores a serem obtidos na avaliação "ex-post" poderão, inclusive, superar aqueles obtidos na avaliação econômica "ex-ante".

Apesar de não dispormos de um estudo de reavaliação econômica, acreditamos que, em termos econômicos, o Projeto Sul foi extremamente benéfico para a população dos setores Sul e Sudoeste da Região Metropolitana de São Paulo.

Em setembro de 2002 a CPTM encaminhou ao Banco o Estudo de Viabilidade Econômica da 2ª Etapa da Linha 5 de metrô, Ligação Largo Treze - Chácara Klabin, com linha subterrânea de 11,5 km de extensão e 10 estações, que permitirá a integração com as Linhas 1 e 2 de metrô. O resultados obtidos foram os seguintes: TIR = 16,0% e VPL = US\$ 322,3 milhões. Estes indicam a conveniência da expansão da Linha 5, o que garantiria a sustentabilidade do Projeto Sul.

III. CAMBIOS EN LOS OBJETIVOS, COMPONENTES, Y SUPUESTOS ORIGINALES

A. Después de la aprobación del proyecto, ¿se produjeron cambios importantes en sus objetivos, componentes o supuestos? En caso afirmativo, describa los cambios e incluya una apreciación de las razones que los motivaron.

Esta operação foi aprovada em novembro de 1994 e nesta ocasião o Banco ainda não tinha ainda incorporado o conceito do Marco Lógico. Portanto, os conceitos de objetivo de desenvolvimento, componentes e supostos foram posteriormente incorporados pelo Especialista Local da Representação. Em todo caso, podemos afirmar que não se produziram mudanças importantes nos objetivos, componentes e supostos do Programa.

Gostaríamos de ressaltar que o Projeto Sul sofreu diversas reestruturações ao longo do tempo, mas manteve-se sempre o valor total do financiamento do BID no equivalente a US\$ 420,0 milhões:

- 1) Em 06.abr.97 foi firmado o Contrato de Empréstimo 844/OC-BR com um prazo de execução de 48 meses e custo estimado em US\$ 740,0 milhões, sendo BID = US\$ 420,0 milhões (56,8%) e Aporte Local = US\$ 320,0 milhões (43,2%).
- 2) Durante sua execução, o contrato de empréstimo foi modificado sete vezes com transferências de recursos entre as categorias de inversão, para adequar os recursos disponíveis às necessidades do Projeto Sul. Estas transferências ocorreram nas seguintes datas: 06.mai.98, 01.jun.98, 22.out.98, 03.nov.99, 26.out.00, 21.dez.01 e 29.nov.02.
- 3) Em 26.out.00 o valor total do Projeto Sul foi aumentado de US\$ 740,0 milhões para US\$ 1.040,0 milhões, sendo que este acréscimo de US\$ 300,0 milhões foi integralmente acrescido às obrigações do Aporte Local.
- 4) Em 26.dez.00 foi concedida a prorrogação de 30 meses do prazo de desembolsos (de 48 para 78 meses), passando de 06.abr.01 para 06.out.03. Nesta ocasião, decorridos 44 meses (92% do prazo original e 56% do novo prazo), o Programa apresentava avanço físico de 38% e avanço financeiro de 42%, considerando-se os novo valor total de US\$ 1.040,0 milhões.
- 5) Em 11.nov.03 o contrato foi mais uma vez modificado, sendo concedida mais uma prorrogação especial de mais 3 meses do prazo de desembolsos (de 78 para 81 meses), passando de 06.out.03 para 06.dez.03, apenas para tramitar a última solicitação de desembolsos. Na ocasião, decorridos 80 meses (99% do novo prazo), o Programa apresentava avanço físico de 100% e avanço financeiro de 98%.
- 6) Em 22.jan.04 foi concluída a contabilização dos recursos locais e o Programa ficou com o custo final de US\$ 1,027,408,000.00, sendo US\$ 420,000,000.00 do BID (40,9%) e US\$ 607,408,000.00 (59,1%) de aporte

local.

B. Para operaciones sectoriales o híbridas, describa el cumplimiento con las condiciones en materia de políticas, contestando las preguntas siguientes para cada uno de los tramos.

1. ¿Se realizaron todos los componentes (medidas de política) dentro del plazo establecido?

Esta operação não é setorial e nem híbrida.

2. ¿Se realizaron todos los componentes (medidas de política) de la manera indicada originalmente en el contrato de préstamo?

Esta operação não é setorial e nem híbrida.

3. Si ocurrieron cambios importantes en el contenido o cronología de los componentes (medidas de política), explique cuales fueron las modificaciones que se hicieron y anexe una matriz de política revisada en la cual se señalen los cambios hechos.

Esta operação não é setorial e nem híbrida.

C. Basado en los ISDP presentados a la Sede para el Informe Anual Sobre la Administración de la Cartera, presente las clasificaciones de fin de año, del desempeño para el proyecto, para cada año de ejecución.

Classificações baseadas nos FRDP e ISDP preparados ao longo do Programa:

Clasificación de Desempeño del ISDP a Fin del Año	Años en Ejecución								
	1994 *	1995 e 1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003 **
Objetivos de Desarrollo (OD) [MP,P,DU,I]	MP	DU	P	P	P	P	P	P	MP
Progreso en la Ejecución(PE) [MS,S,IN,MI]	MS	MI	S	S	S	S	S	MS	MS
Probabilidad de que se Mantengan Los Supuestos[A,B]	A	B	A	A	A	A	A	A	A

* Año de la aprobación del Directorio (nov/04)

** Programa concluído fisicamente em novembro/03

IV. LECCIONES APRENDIDAS DEL PROYECTO

A. Diseño del proyecto

1. ¿Fue realista la formulación de los objetivos originales del proyecto (cuando se aprobó el préstamo)?. En caso negativo, ¿por qué?

Sim, foi realista.

2. ¿Fueron apropiados (esto es, necesarios y suficientes) los componentes originales del proyecto (cuando este se aprobó) para lograr los objetivos establecidos?

Sim, foram apropriados. A dinamização da Linha Sul e a construção da Linha 5 foram subdivididas em obras civis, sistemas e equipamentos e mais material rodante, o que faz sentido em se tratando de projetos ferroviários.

3. Los supuestos del proyecto ¿fueron identificados y analizados de manera realista? Las condiciones del contrato de préstamo, ¿abarcaron esos supuestos, de manera adecuada para disminuir los riesgos? o ¿se tomaron medidas, en el marco del diseño del proyecto para encarar los riesgos?

Esta operação foi analisada e aprovada em 1994 e nesta ocasião o Banco ainda não tinha incorporado a metodologia do Marco Lógico. Portanto, os conceitos de objetivo de desenvolvimento, componentes e supostos foram posteriormente incorporados ao ISDP pelo Especialista Local da Representação. Em todo caso, podemos afirmar que os supostos foram identificados de maneira adequada para diminuir os riscos do Programa.

4. ¿Fue adecuada la secuencia planificada de los componentes?

Podemos afirmar que os componentes foram adequadamente planejados, desde que entendido que este era um projeto para 6 anos e 8 meses de execução em vez dos 4 anos originalmente previstos.

5. En el diseño del proyecto, ¿se evaluó de manera adecuada la capacidad institucional del organismo ejecutor y de otras instituciones o agencias que participaban en el programa? En caso negativo, explique.

Sim, foi adequadamente avaliada a capacidade institucional da STM e da CPTM. Foi instituída uma unidade coordenadora do projeto e a CPTM contratou consultores experientes para o assessoramento do gerenciamento do Programa e

da supervisão das obras.

A estrutura original de gerenciamento teve que ser reforçada em função da complexidade técnica do empreendimento (projetos, obras e mais o fornecimento, instalação e operação de equipamentos), do grande número de desapropriações judiciais e da necessidade de proceder reassentamentos de muitas famílias de baixa renda. O resultado final foi bastante satisfatório, com a CPTM demonstrando ter capacidade para implantar empreendimentos da complexidade do Projeto Sul, dentro de prazos e custos razoáveis.

6. ¿Cuáles fueron los aspectos del diseño del proyecto que contribuyeron más a los éxitos y/o fracasos del mismo?

Consideramos que o Projeto Sul foi altamente exitoso e que esta experiência deve ser replicada com a extensão da Linha 5 do METRÔ até Chácara Klabin e da Linha C da CPTM (Linha Sul) até Grajaú.

O aspecto do projeto que mais contribuiu para o êxito da operação foi a seriedade e dedicação da CPTM no gerenciamento do empreendimento e o contínuo aporte de recursos locais assegurado pelo Governo Estadual (vale lembrar que o aporte local subiu de US\$ 320,0 milhões para US\$ 607,4 milhões).

B. Ejecución del proyecto

1. ¿Cuales fueron los aspectos de la ejecución del proyecto que contribuyeron más a los éxitos y/o al fracasos?

Conforme já mencionado, o aspecto da execução do projeto que mais contribuiu para o êxito da operação foi a seriedade e dedicação da CPTM no gerenciamento do empreendimento e o contínuo aporte de recursos assegurado pelo Governo Estadual, mesmo com o acréscimo do aporte local em US\$ 287,4 milhões.

2. Si durante la etapa de ejecución del proyecto se produjeron problemas importantes, ¿cuáles fueron los problemas y qué medidas se tomaron para resolverlos? ¿Tuvieron las medidas el impacto previsto?

Todos os problemas técnicos relacionados com os projetos de engenharia ou com a execução das obras foram solucionados e não merecem comentários especiais.

3. ¿Fue satisfactoria la cantidad, calidad y oportunidad (*timeliness*) de los componentes ejecutados en comparación con las expectativas originales?

A qualidade dos componentes ficou dentro das expectativas originais. As obras civis e o fornecimento, instalação e operação dos equipamentos foram supervisionados por pessoal técnico da CPTM e do METRÔ, com o reforço fornecido por pessoal de empresas consultoras. Entretanto, foi necessário corrigir o

prazo de execução de 4 anos para 6 anos e 8 meses, enquanto que os custos reais do Projeto Sul totalizaram gastos equivalente a US\$ 1.027,4 milhões em vez da previsão original de somente US\$ 740,0 milhões.

Assim, a comparação entre os números originais e finais do Programa demonstra como estavam incorretos os custos diretos originais e como a correção do prazo de execução de 4 anos para 6 anos e 8 meses significou grande aumento nas categorias de supervisão e administração, além de forte incremento nos gastos financeiros:

- 1) Na Categoria 1.1 - Estudos Técnicos, em vez dos US\$ 1,400 mil originais foram contabilizados US\$ 2,886 mil. Na verdade, os gastos com projetos de engenharia seriam ainda bastante superiores ao valor contabilizado, mas a maioria dos projetos executivos ficou de responsabilidade das empreiteiras das obras civis brutas e estão contabilizados nas respectivas categorias.
- 2) Na Categoria 1.2 - Gerência e Apoio, em vez dos US\$ 7,100 mil originais foram gastos US\$ 20,111 mil. Este aumento está relacionado não só ao acréscimo no prazo de execução do Programa de 4 para 6,5 anos, como também ao fato do gerenciamento ter absorvido todo o pessoal jurídico necessário para tramitar os processos de desapropriação.
- 3) Na Categoria 1.3 - Supervisão e Controle, em vez dos US\$ 15,000 mil originais foram gastos US\$ 38,423 mil. Este aumento diz respeito não apenas ao acréscimo no prazo de execução do Programa de 4 para 6,5 anos, mas também à complexidade do serviço de supervisão da fabricação, fornecimento e operação dos equipamentos. Vários fornecedores eram estrangeiros e a empresa de supervisão teve que atuar junto às fábricas européias e japonesas.
- 4) Na Categoria 2.1 - Obras Civis (Linha Sul), em vez dos US\$ 67,110 mil originais foram gastos US\$ 82,593 mil. A complexidade e o custo foram bastante superiores ao previsto originalmente. Foi inteiramente reformada uma linha de trens suburbanos de passageiros com a troca de dormentes, trilhos e construção de 7 novas estações, sem que fosse interrompido o serviço existente.
- 5) Na Categoria 2.2 - Sistemas e Equipamentos (Linha Sul), os US\$ 33,000 mil originais cresceram para US\$ 37,603 mil. Novamente a complexidade e o custo foram bastante superiores ao previsto originalmente. Tudo efetuado numa linha de passageiros em operação.
- 6) Na Categoria 2.3 - Material Rodante (Linha Sul), em vez dos US\$ 54,600 mil originais foram gastos US\$ 91,285 mil. Neste caso, a CPTM exigiu que o equipamento a ser adquirido tivesse especificações técnicas bastante superiores ao previsto por ocasião da análise desta operação.

- 7) Na Categoria 2.4 - Obras Cíveis (Capão Redondo - Largo Treze), em vez dos US\$ 143,970 mil originais foram gastos US\$ 361,969 mil. Também neste caso a complexidade e o custo de construção foram bastante superiores ao previsto originalmente. Exigências ambientais forçaram a CPTM a modificar o projeto da via elevada de estrutura metálica para estrutura em concreto, utilizar o sistema de massa-mola na superestrutura metroviária, instalar barreiras acústicas, bem como a lançar o material de terraplenagem inservível em bota-foras cuja distância era bastante superior ao previsto no projeto aprovado pelo Banco. Na verdade, essas medidas necessárias e significavam mais erros do projeto básico do que exageros dos organismos ambientais. Os contratos de empreitada incluíram também os serviços de implantação e pavimentação originalmente previstos para a Categoria 2.7 - Vias de Acesso.
- 8) Nas Categorias 2.5 - Sistemas e Equipamentos e 2.6 - Material Rodante (Capão Redondo - Largo Treze), os US\$ 210,450 mil originais cresceram para US\$ 219,242 mil. Apesar da complexidade técnica envolvida, os custos contabilizados no Projeto Sul foram bastante similares ao previsto originalmente. Em vez de 8 trens de 8 carros cada um, a CPTM optou por adquirir 8 trens de 6 carros cada um, diminuindo assim o custo do material rodante. A CPTM optou por licitar um contrato tipo "turn-key" para a aquisição de todo o material rodante junto com os sistemas e demais equipamentos metroviários. O fornecedor foi um consórcio formado pelos principais fabricantes internacionais.
- 9) Na Categoria 2.7 - Vias de Acesso, em vez dos US\$ 5,000 mil originais foram gastos apenas US\$ 531 mil. Neste caso, a CPTM optou por incluir os serviços de implantação e pavimentação das vias de acesso ao longo da Linha 5 nos contratos de empreitada da Categoria 2.4 - Obras Cíveis (Capão Redondo - Largo Treze). O único contrato mantido aqui foi específico para as melhorias viárias ao longo da Linha Sul.
- 10) Na Categoria 3.1 - Desapropriações, em vez dos US\$ 44,600 mil originais foram gastos US\$ 66,395 mil em desapropriações e no reassentamento da população de baixa renda, apesar da CPTM ter trabalhado na adequação do traçado da Linha 5 para diminuir o número de famílias a deslocar e de imóveis a indenizar.
- 11) Na Categoria 3.2 - Estudos Especiais os US\$ 4,150 mil originais diminuíram para US\$ 2,874 mil. Parte dos estudos de avaliação dos ativos da CPTM e de estratégias de privatização não foi contabilizada no Projeto Sul, pois os mesmos foram desenvolvidos numa operação do BIRD.

- 12) Nas Categorias 4.1 - Imprevistos com US\$ 36,463 mil e 4.2 - Escala de Custos com US\$ 44,057 mil, todos os valores originais (US\$ 80,520 mil) foram transferidos para cobrir parte do aumento de custos das demais categorias.
- 13) Na Categoria 5.1 - Juros, em vez dos US\$ 61,746 mil originais foram gastos US\$ 92,886 mil. Este aumento está diretamente relacionado ao acréscimo no prazo de execução do projeto de 4 para 6,5 anos.
- 14) Na Categoria 5.2 - Comissão de Crédito, em vez dos US\$ 7,154 mil originais foram gastos US\$ 7,054 mil. Este valor não foi afetado pelo acréscimo no prazo de execução do projeto de 4 para 6,5 anos.
- 15) Na Categoria 5.3 - Inspeção e Supervisão (FIV), em vez dos US\$ 4,200 mil originais foram gastos US\$ 3,555 mil, em função de dispensas concedidas pelo Banco.

4. Si algunos de los componentes no se han terminado, ¿qué medidas, de ser el caso, se tomarán para llevarlos a cabo?

Estão concluídos e pagos todos os componentes incorporados formalmente ao Projeto Sul. Estão ainda em andamento alguns serviços menores de migração dos antigos para os novos sistemas ferroviários da Linha Sul (sinalização e telecomunicações), bem como continua a operação assistida dos trens e sistemas metropolitâneos da Linha 5. Entretanto, esses itens não fazem parte do Projeto Sul e seu custo não é significativo.

Não foi promovida ainda uma melhor integração ônibus/trem e ônibus/metrô, de forma a atingir a complementaridade entre os modos de transporte de passageiros. A sustentabilidade do Projeto Sul poderá ser afetada pela demora na integração dos diferentes meios de transporte coletivo, que facilitará a locomoção da população de média e baixa renda. Entretanto, já foram iniciados os entendimentos entre a STM, a CPTM, o METRÔ e a Prefeitura de São Paulo, de forma a atingir a complementaridade entre os modos de transporte de passageiros.

C. Desempeño del Prestatario/Ejecutor

1. ¿Cuán acertado fue el desempeño del prestatario/ejecutor durante la etapa de ejecución del proyecto? (Por ejemplo, ¿se llevaron a cabo de manera eficaz las formalidades financieras y de adquisiciones? ¿Fue eficaz la coordinación del organismo ejecutor con otras instituciones? ¿Contaba con sistemas de información eficientes para la ejecución y el seguimiento del proyecto?

¿Utilizó la información para mejorar la gestión del proyecto? ¿Contaba con una capacidad analítica efectiva y para la toma de decisiones? ¿Identificó los problemas de manera oportuna y tomó acción expedita para resolverlos?

O desempenho do prestatário, ou seja, do Governo de São Paulo foi adequado.

O órgão executor do Projeto Sul foi a Secretaria dos Transportes Metropolitanos de São Paulo - STM/SP através da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM.

Dentro da CPTM foi criada a Coordenadoria do Projeto Sul - CPS, responsável pela administração da operação, que identificava os problemas de maneira oportuna e, juntamente com a Representação, analisava as informações disponíveis para apontar uma forma de solucionar a questão.

A CPS contou bons sistemas de informação e de seguimento, apresentando ao Banco relatórios mensais sobre o andamento físico-financeiro de todos os aspectos do Projeto Sul.

As formalidades financeiras foram muito bem cumpridas pela CPS, que contava com um eficiente sistema de controle de desembolsos e com um bom sistema contábil. A administração do Programa apresentou um ótimo desempenho, tendo havido uma perfeita coordenação entre o pessoal técnico da própria CPTM e os consultores do consórcio de empresas especializadas em gerenciamento de programas financiados pelo Banco.

A CPS apresentou um ótimo desempenho na preparação dos editais e no processamento das licitações, não tendo ocorrido problemas de ordem judicial ou apresentação de casos perante o Comitê de Aquisições do BID, apesar do alto valor dos contratos, do grande número de licitações efetuadas e do interesse e participação de empresas internacionais de grande porte.

A coordenação da CPTM foi muito eficaz com o METRÔ e demais instituições envolvidas, inclusive com a Secretaria da Fazenda que deu total apoio ao Projeto Sul, alocando um acréscimo de aporte local de US\$ 287,4 milhões além dos US\$ 320,0 milhões originalmente previstos.

2. ¿Fue acertada, en este proyecto, la utilización del personal y los consultores por parte del Prestatario/Ejecutor? Los aportes y recomendaciones de los consultores, ¿fueron apropiados y eficaces y fueron utilizados por el prestatario/ejecutor?

A CPTM contratou um consórcio de empresas de consultoria acostumadas ao gerenciamento deste tipo de operação para assessorar a CPS. Assim, a administração do Programa contou sempre com bons sistemas: de informação, de seguimento técnico, de controle de desembolsos e contábil. As formalidades técnicas e financeiras foram adequadamente cumpridas e a CPS apresentou um ótimo desempenho na preparação dos editais e no processamento das licitações.

Para a fiscalização das obras foram contratadas diversas firmas consultoras que trabalhavam subordinadas ao engenheiro fiscal da própria CPTM. Neste

aspecto, não ocorreram maiores problemas apesar da complexidade do empreendimento e do conseqüente alto custo com as empresas consultoras.

3. La relación entre el prestatario/ejecutor y otras instituciones o agencias que participaron en el proyecto, ¿tuvo efectos importantes sobre los resultados del proyecto? ¿Cuáles fueron esos efectos?

Foi muito boa a relação entre a Secretaria da Fazenda, a STM, a CPTM, o METRÔ e demais instituições envolvidas no Projeto Sul. A coordenação do CPTM efetuada pela CPS foi muito eficaz.

Os aspectos do projeto que mais contribuíram para o êxito da operação foi a seriedade e dedicação da CPTM no gerenciamento do empreendimento e o contínuo aporte de recursos locais assegurado pelo Governo Estadual (vale lembrar que o aporte local subiu de US\$ 320,0 milhões para US\$ 607,4 milhões).

4. Durante la ejecución del proyecto, ¿mejoró sustancialmente la capacidad institucional del prestatario/ejecutor? En caso afirmativo, explique. En caso negativo, ¿por qué?

A capacidade institucional e técnica da CPTM melhorou substancialmente no decorrer da operação.

A CPTM era uma empresa nova que herdou partes das antigas FEPASA e EBTU, mas que não tinha experiência anterior na implantação de empreendimentos de grande porte. A estrutura montada na CPS e contratação de consultores individuais oriundos do METRÔ e da FEPASA, permitiu a CPTM efetuar com sucesso a construção da Linha 5 e a dinamização da Linha Sul. Foi também muito importante a participação ativa do pessoal técnico da Empresa do METRÔ na definição das especificações técnicas dos sistemas e equipamentos metroviários e na operação da Linha 5.

Podemos afirmar que atualmente a CPTM está perfeitamente capacitada técnica e institucionalmente para executar as expansões previstas para as linhas 5 e C.

5. ¿Hizo el prestatario/ejecutor un seguimiento de los supuestos críticos, y tomó las medidas para hacer los ajustes necesarios?

Conforme já mencionado, esta operação foi aprovada em novembro de 1994 e nesta ocasião o Banco ainda não tinha incorporado a metodologia do Marco Lógico. Portanto, os conceitos de objetivo de desenvolvimento, componentes e supostos foram posteriormente incorporados pelo Especialista Local da Representação.

D. Seguimiento del desempeño del proyecto por parte del prestatario/ejecutor

1. ¿Se estableció y acordó claramente con el prestatario/organismo ejecutor qué método se utilizaría para hacer el seguimiento del desempeño del proyecto' (y la necesidad de recursos pertinentes)? En caso afirmativo, en qué etapa?

A CPTM deverá apresentar um relatório de avaliação "ex-post" em 06.out.06, conforme previsto na Cláusula 4.09(b) do Contrato de Empréstimo 844/OC-BR. A metodologia para a execução do estudo foi apresentada pela CPTM a aprovada pelo BID em 22.set.98.

2. En la práctica, ¿cómo se hizo el seguimiento del desempeño del proyecto? ¿Se encontraron dificultades? En caso afirmativo, explique.

Este é o tipo de projeto cujo desempenho só pode ser medido após um período de maturação.

O carregamento da Linha Sul apresenta um carregamento crescente, que ainda não se estabilizou. O número de passageiros embarcados nas estações ao mês passou de 605 mil em abr/00 para cerca de 1.493 mil em out/03 e continua aumentando continuamente.

A Linha 5 apresenta carregamento crescente ainda mas pequeno. Continuará em operação assistida até meados de 2004 e falta sua integração com as linhas de ônibus.

A CPTM apresenta anualmente ao BID os relatórios de conservação, os informes de índices operacionais e os relatórios de dados comparativos. O estudo de avaliação "ex-post" consolidará todas essas informações e deverá ser efetuado em 2006.

3. Los indicadores e hitos de referencia (*benchmarks*) que se seleccionaron para cuantificar el logro de los objetivos del proyecto, ¿fueron adecuados y útiles? En caso negativo, explique.

São considerados adequados e úteis os coeficientes de exploração e os índices operacionais acordados com o Mutuário, o Órgão Executor e a CPTM para calcular em que medida serão atingidos os objetivos de desenvolvimento.

Como este tipo de projeto necessita de um tempo de maturação antes da medição do seu desempenho, apenas no ano de 2006 poderão ser conhecidos os resultados do Projeto Sul, por meio do estudo de avaliação "ex-post".

E. Supervisión del Banco

1. Durante la etapa de ejecución del proyecto, ¿cuán acertado fue el desempeño del Banco? (Por ejemplo, ¿anticipó el Banco correctamente los posibles problemas a nivel de objetivos, componentes y supuestos? ¿Aplicó medidas correctivas para solucionar los problemas de manera oportuna? ¿Fue el Banco un supervisor/asesor capaz y eficiente?

Nenhum problema quanto a objetivos e componentes. Antecipamos e procuramos aplicar oportunamente medidas para acelerar a execução física das obras e demais atividades do Projeto Sul, bem como para estimular a colocação oportuna dos recursos de contrapartida.

As adequações de prazos e custos foram realizadas com a prorrogação do prazo de desembolsos, a transferência de recursos entre as categorias de inversão e com o aporte adicional de recursos locais.

Acreditamos que a Representação e a CPS formaram uma excelente parceria na condução do Projeto Sul.

2. La relación Banco-ejecutor y del Banco con otras instituciones y agencias que participaron en el proyecto, ¿tuvo efectos importantes (positivos o negativos) sobre los resultados del proyecto? En caso afirmativo, ¿cuáles fueron los efectos?

Trabalhamos em contato permanente com a CPS, unidade responsável pela administração do projeto. Todos os assuntos foram tratados de forma clara e objetiva, procurando-se antecipar aos problemas e agilizar suas soluções.

Esta atitude permitiu agilizar os procedimentos burocráticos para o bom andamento do Programa, garantindo o fiel cumprimento das disposições contratuais, das normas e das políticas do BID.

V. LECCIONES PRINCIPALES Y RECOMENDACIONES PARA FUTUROS PROYECTOS

A. ¿Cuáles son las principales lecciones que se desprenden de este proyecto y que podrían ser relevantes para otros? (Por ejemplo, defectos en el diseño que se deben evitar en operaciones similares, asuntos institucionales que fueron omitidos o que no se tomaron en cuenta adecuadamente, soluciones innovadoras que resolvieron problemas durante la ejecución, esfuerzos exitosos o no exitosos para hacer el proyecto financieramente sostenible, sugerencias referentes a mejores indicadores de desempeño, etc.)

Esta operação foi aprovada com 3 falhas graves, mas com uma atitude prática por parte do Banco.

As falhas consistiram em: i) prazo irreal de execução; ii) custo total da operação subestimado; e iii) péssima análise da capacidade econômico-financeira do mutuário.

As condições contratuais não consideraram que o prazo de 4 anos era completamente irreal para remodelar uma linha de trem existente e simultaneamente construir uma nova linha de metrô. Apesar do ótimo desempenho da CPTM, esta operação durou 6 anos e 8 meses que é um período razoável para este tipo de projeto. O aumento em 2 anos e 8 meses no período de execução acarretou os conseqüentes acréscimos nos custos de supervisão das obras e de

gerenciamento da operação, bem como na contabilização das parcelas de juros e comissão de crédito.

O custo total original da operação de US\$ 740,0 milhões estava subestimado, tendo sido contabilizados no Projeto Sul gastos equivalente a US\$ 1.027,4 milhões. Assim, o aporte local teve que ser aumentado em cerca de US\$ 287,4 milhões, passando de US\$ 320,0 milhões para US\$ 607,4 milhões. Este aporte financeiro adicional foi realizado oportunamente pela Secretaria da Fazenda, mas significou um esforço significativo do Estado de São Paulo.

As finanças do Estado de São Paulo se encontravam numa situação tão ruim em 1994 que o Governo Federal decretou a intervenção no banco estadual BANESPA em 30 de dezembro de 1994, apenas um mês após a aprovação do empréstimo pela Diretoria do BID. A crise em São Paulo era registrada diariamente pela imprensa brasileira mas foi, aparentemente, ignorada pelo Banco. Somente em 1997, com a melhoria da situação econômico-financeira do Estado, foi possível firmar o contrato de empréstimo em 06.abr.97, quase dois anos e meio após a aprovação do Banco.

Portanto, o aumento do custo total do Projeto Sul em US\$ 287,4 milhões e a dilatação do seu prazo de execução de 4 anos para 6 anos e 8 meses, refletem muito mais a correção de prazos e custos irreais do que qualquer ineficiência por parte do Estado ou da CPTM na execução da operação.

A atitude prática mencionada anteriormente, refere-se à ausência de cláusulas contratuais que obrigassem o Governo do Estado a formalizar algum tipo de entendimento com a Prefeitura de São Paulo, para a integração ônibus/trem e ônibus/metrô. Entraves institucionais, políticos e legais certamente teriam levado a uma impossibilidade de cumprimento de obrigações contratuais com possíveis paralisações de obras e desembolsos. A integração dos diferentes meios de transporte coletivo é fundamental para garantir a sustentabilidade do Projeto Sul mas, por ser um fator externo ao projeto, foi considerada corretamente pelo Banco como um suposto chave relacionado com o objetivo de desenvolvimento e não com a consecução de seus componentes.

Neste caso, recomendamos que o Banco coordene ações da Sede e da Representação para acelerar os entendimentos entre a STM, a CPTM e a Prefeitura de São Paulo com vistas a efetiva integração ônibus/trem e ônibus/metrô, de forma a atingir a complementaridade entre os modos de transporte de passageiros.

O sucesso relativo deste e dos demais programas de transportes já financiados pelo BID no Brasil nos permite recomendar a manutenção e mesmo a ampliação desta linha de financiamento do Banco. Portanto, estimulamos uma nova operação com a CPTM para a extensão da Linha 5 do METRÔ até Chácara Klabin e da Linha C da CPTM (Linha Sul) até Grajaú.

No caso da CPTM, observamos que o atual governador já solicitou uma nova

operação com o BID. Trata-se do Projeto Sul de Trens Metropolitanos - Etapa II (BR-0371) que recebeu prioridade da COFIEIX em 18.out.01, por meio da Resolução N³ 596.

B. Basado en las lecciones aprendidas en este proyecto, indique cómo se podrían perfeccionar las políticas, estrategias, prácticas y procedimientos del Banco. (Por ejemplo, recomendaciones para agilizar las adquisiciones, mejorar el dialogo con los prestatarios, facilitar reformulaciones oportunas, sugerencias para cambios en las políticas operativas y estrategias del Banco, etc.)

O aumento observado nesta operação nos custos de supervisão, administração e nos gastos financeiros resultaram num aumento nas necessidades de aporte local, o que exigiu um esforço significativo do mutuário. Nos futuros projetos do Banco, recomenda-se incrementar a qualidade da preparação da operação para considerar custos mais acurados e prazos de execução mais conservadores.

A atitude prática mencionada anteriormente nos permite recomendar que só sejam previstas cláusulas contratuais diretamente relacionadas com a execução de cada operação e que possam ser consideradas supostos chaves relacionado com a consecução de seus componentes e não com seu objetivo de desenvolvimento. Deve-se evitar exigir do executor o cumprimento de condições relacionadas a fatores externos ao projeto. Entraves institucionais, políticos e legais costumam levar a uma impossibilidade de cumprimento de obrigações contratuais com as conseqüentes possibilidades de paralisação de obras e desembolsos.

O aspecto da execução do projeto que mais contribuiu para o êxito da operação foi a seriedade e dedicação da CPTM no gerenciamento do empreendimento e o contínuo aporte de recursos assegurado pelo Governo Estadual. Dentro da CPTM foi criada a Coordenadoria do Projeto Sul - CPS, responsável pela administração da operação, que identificava os problemas de maneira oportuna e, juntamente com a Representação, analisava as informações disponíveis para apontar uma forma de solucionar a questão. Recomendamos fortemente a obrigação de existência de unidades executoras apoiadas por empresas gerenciadoras em todas as operações financiadas pelo BID. O desempenho das operações está intimamente relacionado à uma perfeita coordenação entre o pessoal técnico do executor e os consultores especializados em gerenciamento de programas financiados pelo Banco. Este arranjo permite agilizar as operações e garante uma relação produtiva entre o executor e a Representação.

VI. COMENTARIOS ADICIONALES

Si tuviera comentarios adicionales sobre esta operación, que hasta ahora no hayan sido mencionados, inclúyalos en esta sección.

Nas próximas 14 páginas deste PCR estamos apresentando as tabelas de controle físico-financeiro que foram utilizadas pelo Especialista Local de Transportes Paulo Carvalho no acompanhamento do Projeto Sul.

Estão apresentados o Quadro de Investimentos por Categoria de Inversão tanto com os valores do contrato assinado em 06.abr.94 como também com os custos finais do Programa, contabilizados em 22.jan.04.

Nos quadros de acompanhamento físico-financeiro, apresentamos todos os componentes do Projeto Sul, discriminando os custos finais de cada item, licitações, empreiteiras, consultores, valores contratuais e demais informações de interesse.

PROJETO SUL DE TRENS METROPOLITANOS DE SAO PAULO
EMPRESTIMO 844/OC-BR
QUADRO DE INVESTIMENTOS POR CATEGORIA DE INVERSAO
(em equivalentes de US\$)

CONFORME CONTRATO ASSINADO EM 06.ABR.97		ATUALIZADO EM 01.MAI.98			
CATEGORIA DE INVERSAO		TOTAL	BID 844/OC-BR	%	APOORTE LOCAL
1. ENGENHARIA E ADMINISTRACAO					
1.1 ESTUDOS TECNICOS		23.500,000.00	20.995,000.00	89	2,505,000.00
1.2 GERENCIA E APOIO		1,400,000.00	0.00	0	1,400,000.00
1.3 SUPERVISAO E CONTROLE		7,100,000.00	6,745,000.00	95	355,000.00
		15,000,000.00	14,250,000.00	95	750,000.00
2. CUSTOS DIRETOS					
2.1 OBRAS CIVIS (LINHA SUL)		514,130,000.00	339,092,000.00	66	175,038,000.00
2.2 SISTEMAS E EQUIPAMENTOS (LINHA SUL)		67,110,000.00	63,755,000.00	95	3,355,000.00
2.3 MATERIAL RODANTE (LINHA SUL)		33,000,000.00	22,110,000.00	67	10,890,000.00
2.4 OBRAS CIVIS (CAPAO REDONDO-LARGO TREZE)		54,600,000.00	46,410,000.00	85	8,190,000.00
2.5 SISTEMAS E EQUIPAMENTOS (C.REDONDO-L.TREZE)		143,970,000.00	136,770,000.00	95	7,200,000.00
2.6 MATERIAL RODANTE (C.REDONDO-L.TREZE)		98,950,000.00	66,297,000.00	67	32,653,000.00
2.7 VIAS DE ACESSO		111,500,000.00	0.00	0	111,500,000.00
		5,000,000.00	3,750,000.00	75	1,250,000.00
3. CUSTOS CONCORRENTES					
3.1 DESAPROPRIACOES		48,750,000.00	2,000,000.00	4	46,750,000.00
3.2 ESTUDOS ESPECIAIS		44,600,000.00	0.00	0	44,600,000.00
		4,150,000.00	2,000,000.00	48	2,150,000.00
4. SEM CATEGORIA ESPECIFICA					
4.1 IMPREVISTOS		80,520,000.00	53,713,000.00	67	26,807,000.00
4.2 ESCALA DE CUSTOS		36,463,000.00	27,535,000.00	76	8,928,000.00
		44,057,000.00	26,178,000.00	59	17,879,000.00
5. CUSTOS FINANCEIROS					
5.1 JUROS		73,100,000.00	4,200,000.00	6	68,900,000.00
5.2 COMISSAO DE CREDITO		61,746,000.00	0.00	0	61,746,000.00
5.3 INSPECAO E SUPERVISAO (FIV)		7,154,000.00	0.00	0	7,154,000.00
		4,200,000.00	4,200,000.00	100	0.00
TOTAL DO PROGRAMA		740,000,000.00	420,000,000.00	57	320,000,000.00
		100.0	56.8		43.2

PROJETO SUL DE TRENS METROPOLITANOS DE SAO PAULO
 EMPRESTIMO 844/OC-BR
 QUADRO DE INVESTIMENTOS POR CATEGORIA DE INVERSAAO
 (em equivalentes de US\$)

CUSTOS FINAIS DO PROGRAMA				ATUALIZADO EM 22.JAN.04			
CATEGORIA DE INVERSAO	TOTAL	BID 844/OC-BR	%	APORTE LOCAL	%		
1. ENGENHARIA E ADMINISTRACAO							
1.1 ESTUDOS TECNICOS	61,420,490.03	38,385,000.00	62	23,035,490.03	38		
1.2 GERENCIA E APOIO	2,886,508.45	0.00	0	2,886,508.45	100		
1.3 SUPERVISAO E CONTROLE	20,110,771.85	14,185,000.00	71	5,925,771.85	29		
	38,423,209.73	24,200,000.00	63	14,223,209.73	37		
2. CUSTOS DIRETOS							
2.1 OBRAS CIVIS (LINHA SUL)	793,222,995.15	377,560,000.00	48	415,662,995.15	52		
2.2 SISTEMAS E EQUIPAMENTOS (LINHA SUL)	82,592,745.64	58,178,000.00	70	24,414,745.64	30		
2.3 MATERIAL RODANTE (LINHA SUL)	37,602,986.31	6,637,000.00	18	30,965,986.31	82		
2.4 OBRAS CIVIS (CAPAO REDONDO-LARGO TREZE)	91,285,889.09	72,725,000.00	80	18,560,889.09	20		
2.5 SISTEMAS E EQUIPAMENTOS (C.REDONDO-L.TREZE)	361,969,211.75	188,220,000.00	52	173,749,211.75	48		
2.6 MATERIAL RODANTE (C.REDONDO-LARGO TREZE)	219,241,556.14	51,800,000.00	24	167,441,556.14	76		
2.7 VIAS DE ACESSO	0.00	0.00	NA	0.00	NA		
	530,606.22	0.00	0	530,606.22	100		
3. CUSTOS CONCORRENTES							
3.1 DESAPROPRIACOES	69,268,948.55	500,000.00	1	68,768,948.55	99		
3.2 ESTUDOS ESPECIAIS	66,395,283.89	0.00	0	66,395,283.89	100		
	2,873,664.66	500,000.00	17	2,373,664.66	83		
4. SEM CATEGORIA ESPECIFICA							
4.1 IMPREVISTOS	0.00	0.00	NA	0.00	NA		
4.2 ESCALA DE CUSTOS	0.00	0.00	NA	0.00	NA		
	0.00	0.00	NA	0.00	NA		
5. CUSTOS FINANCEIROS							
5.1 JUROS	103,495,566.27	3,555,000.00	3	99,940,566.27	97		
5.2 COMISSAO DE CREDITO	92,886,095.42	0.00	0	92,886,095.42	100		
5.3 INSPECAO E SUPERVISAO (FIV)	7,054,470.85	0.00	0	7,054,470.85	100		
	3,555,000.00	3,555,000.00	100	0.00	0		
TOTAL DO PROGRAMA	1,027,408,000.00	420,000,000.00	41	607,408,000.00	59		
	100.0	40.9		59.1			

PROJETO SUL DE TRENS METROPOLITANOS DE SAO PAULO
 EMPRESTIMO 8440C-BR
 CADASTRO DE ACOMPANHAMENTO FINANCEIRO DOS CONTRATOS DE CONSULTORIA
 CATEGORIA DE INVERSAO : 1.0 ENGENHARIA E ADMINISTRACAO
 (em equivalentes de milhares de US\$)

22/JAN/04

ITEM	COMPONENTE	CONSULTORIA	CUSTO ORIGINAL CONTRATO	CUSTO ATUAL	VALOR PAGO	SITUACAO	AVANCO (%) FIS	FIN	REGISTRO DO CONTRATO	PREVISAO INICIAL T.REF.	CUSTO ATUAL
1.1	ESTUDOS TECNICOS										
1.1.1	ESTUDOS CONTRATADOS										
1.1.1.1	PLANO DE ACOAO IMEDIATA DA UNIDADE DE GESTAO AMBIENTAL	PRIME	20	20	20	CONCLUIDO	100	100		20	20
1.1.1.2	CONSULTORIA TECNICA PARA LICITACOES INTERNACIONAIS	BOTTINI	134	159	159	CONCLUIDO	100	100		168	159
1.1.1.3	CONSULTORIA TECNICA PARA LICITACOES CI-130/95 E CI-131/95	HIDROBRASILEIRA	113	131	131	CONCLUIDO	100	100		139	131
1.1.1.4	ACOMPANHAMENTO PROCESSO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL	PRIME	139	167	167	CONCLUIDO	100	100		174	167
1.1.1.5	SOLUCOES P/ REASSEMENTO E A INTEGRAACAO URBANA	BOTTINI	128	129	129	CONCLUIDO	100	100		126	129
1.1.1.6	CONSULTORIA TECNICA PARA LICITACOES INTERNACIONAIS	PRIME	136	119	119	CONCLUIDO	100	100		136	129
1.1.1.7	PROJ. BASICO DA VIA E PROJ. EXECUTIVO DA GEOMETRIA CR/LT	HARZA-HIDROBRASILEIRA	128	267	267	CONCLUIDO	100	100		221	267
1.1.1.8	CADASTRO DE DESAPROPRIACAO DA LIGACAO CR/LT	CONCREMAT	221	267	267	CONCLUIDO	100	100		221	267
1.1.1.9	NOVOS ESTUDOS	OFICINA	77	94	94	CONCLUIDO	100	100		77	94
1.1.2	PROJETO DE READEQUACAO DE 7 ESTACOES EXISTENTES - LINHA EXCLUIDO III										
1.1.2.1	PROJETOS DE INSTALACOES E ACABAMENTOS CR/LT (PATIO CRIC/CONCREMAT/SYSTRA		579	0	242	CONCLUIDO	0	0		687	0
1.1.2.2	PROJETOS DE INSTALACOES E ACABAMENTOS CR/LT (ELEVADO-PLANSERV/MK/SEBELA		242	759	700	CONCLUIDO	100	100		254	731
1.1.2.3	PROJETOS DE INSTALACOES E ACABAMENTOS CR/LT (PONTES/IT/SETEPLA-TECNOMETAL		398	301	301	CONCLUIDO	100	100		407	301
1.1.2.4	PROJETOS DE INSTALACOES E ACABAMENTOS CR/LT (PONTES/IT/SETEPLA-TECNOMETAL		78	81	81	CONCLUIDO	100	100		77	81
1.1.2.5	PLANEJAMENTO DO ACOMPANHAMENTO DOS TESTES ESTATICOS/TRENDOS		79	82	82	CONCLUIDO	100	100		79	82
1.1.2.6	PROJETO DE SISTEMAS PARA RETORNA DA ESTACAO SANTO AMINA		82	81	81	CONCLUIDO	100	100		82	81
1.1.2.7	ESTUDOS DE OCUPACAO DE CINCO AREAS REMANESCENTES	TOHE	69	37	32	CONCLUIDO	100	100		69	37
1.1.2.8	PROJETO BASICO SIST. TELECONTROLE E SE RETIF. E REDE AEREA/PAOLUX	GCA	57	51	51	CONCLUIDO	100	100		57	51
1.1.2.9	PROJETO BASICO TERMINAL DE ONIBUS EST. VILA OLIMPIA		57	39	39	CONCLUIDO	100	100		57	39
1.2	GERENCIA E APOIO										
1.2.1	COORDENADORIA DO PROJETO SUL - CFS	ADM.DIRETA	355	1.573	1.573	CONCLUIDO	100	100		5125	1.573
1.2.2	GERENCIAMENTO E APOIO TECNICO DO PROGRAMA	HARZA-HIDROBRASILEIRA	6.782	7.780	7.780	CONCLUIDO	100	100		6.983	7.780
1.2.2.1	GERENCIAMENTO E APOIO TECNICO DO PROGRAMA - COMPLEM.HARZA-HIDROBRASILEIRA		7.055	6.500	6.500	CONCLUIDO	100	100		4.769.00	6.500
1.2.2.2	GERENCIAMENTO E APOIO TECNICO DO PROGRAMA - COMPLEM.HARZA-HIDROBRASILEIRA		5.404	4.083	4.083	CONCLUIDO	100	100			4.083
1.2.4	AUDITORIA 1998	TRIAGE	32	32	32	CONCLUIDO	100	100			32
1.2.5	AUDITORIA 1999 (CPTM)	TREVISAN	41	48	48	CONCLUIDO	100	100			48
1.2.6	AUDITORIA 1999 (PROJETO SUL)	TREVISAN	24	23	23	CONCLUIDO	100	100			23
1.2.7	AUDITORIA 2000 (CPTM-PROJETO SUL)	LOUDON BLOMQUIST	17	16	16	CONCLUIDO	100	100			16
1.2.8	AUDITORIA 2001	LOUDON BLOMQUIST	26	23	23	CONCLUIDO	100	100			23
1.2.9	AUDITORIAS 2002	LOUDON BLOMQUIST	26	13	13	CONCLUIDO	100	100			13
1.3	SUPERVISAO E CONTROLE										
1.3.1	SUPERVISAO OBRAS CIVIS - LS (4 LOTES)	HIDROSERVICE	2.361	2.503	2.503	CONCLUIDO	100	100		3.615	2.503
1.3.2	SUPERVISAO OBRAS CIVIS - CR/LT (4 LOTES)	NORONHA	4.195	3.893	3.893	CONCLUIDO	100	100		2.072	3.893
1.3.3	SUPERVISAO OBRAS CIVIS - CR/LT (PTE.+E.SUBTERRANEA)	LOGOS	4.214	3.819	3.819	CONCLUIDO	100	100		3.591	3.819
1.3.4	SUPERVISAO VIA PERMANENTE (LS + CR/LT)	SISTEMA PRI	1.719	1.479	1.479	CONCLUIDO	100	100		1.597	1.479
1.3.5	SUPERVISAO EQUIPAMENTOS E MATERIAIS (LS + CR/LT)	DUCTOR	5.679	4.786	4.786	CONCLUIDO	100	100		5.210	4.786
1.3.6	SUPERVISAO COMPLEMENTAR OBRAS CIVIS - LS (4 LOTES)+VED/HIDROSERVICE	SONDOTECHNICA	1.466	1.911	1.911	CONCLUIDO	100	100		1.413	1.911
1.3.7	SUPERVISAO COMPLEMENTAR OBRAS CIVIS - CR/LT (4 LOTES)	SONDOTECHNICA	2.897	2.803	2.803	CONCLUIDO	100	100		3.010	2.803
1.3.8	SUPERVISAO COMPLEMENTAR OBRAS CIVIS - CR/LT (PTE.+E.SUBTERRANEA)	SONDOTECHNICA	2.190	2.190	2.190	CONCLUIDO	100	100		2.112	2.190
1.3.9	SUPERVISAO COMPLEMENTAR OBRAS CIVIS - CR/LT (PTE.+E.SUBTERRANEA)	SONDOTECHNICA	5.178	5.208	5.208	CONCLUIDO	100	100		4.876	5.208
1.3.10	SUPERVISAO COMPLEMENTAR OBRAS CIVIS - LS (4 LOTES)+VED/HIDROSERVICE	SISTEMA PRI	1.555	1.703	1.703	CONCLUIDO	100	100		1.806	1.703
1.3.11	SUPERVISAO COMPLEMENTAR OBRAS CIVIS - LS (4 LOTES)+VED/HIDROSERVICE	SISTEMA PRI	1.935	1.453	1.453	CONCLUIDO	100	100		2.168	1.453
1.3.12	SUPERVISAO COMPLEMENTAR OBRAS CIVIS - LS (4 LOTES)+VED/HIDROSERVICE	SISTEMA PRI	5.178	6.674	6.674	CONCLUIDO	100	100		5.344	6.674
SUBTOTAL			61.886	61.420	61.420		100	100		57.417	61.420
OUTROS											
TOTAL VIGENTE			(466)	0						4.003	0
TOTAL ORIGINAL			61.420	61.420	61.420		100	100		61.420	61.420
			23.500	23.500						23.500	23.500

PROJETO SUL DE TRENS METROPOLITANOS DE SAO PAULO
 EMPRESTIMO 844/OC-8R
 QUADRO DE ACOMPANHAMENTO FISICO-FINANCEIRO
 CATEGORIA DE INVERSAO : 2.1 OBRAS CIVIS (LINHA SUL)
 (em equivalentes de milhares de US\$) 15,0 KM + 7 EST + 10 TU (4) = DE 50 MIL PARA 450 MIL PASSADA (NOVT)

30 ABR 02

ITEM COMPONENTE EMPREITEIRA CUSTO ORIGINAL CUSTO ATUAL VALOR PAGO SITUAÇÃO AVANÇO (%) FIS FIN REGISTRO PREVISÃO DO CONTRATO EDITAL CUSTO ATUAL

22 JAN 04

2.1.1	ADEQUACAO DO PATIO PRESIDENTE ALTINO	INEPAR/FERREIRA	7.415	10.821	10.821	CONCLUÍDO	100	100	A-2386	11.089	10.821
2.1.2.1	EST. EUSEBIO MATOSO (HEBAICAREBOUCAS-146) E CIDADE JACONSTRAM	CONSTRAM	10.984	14.239	14.239	CONCLUÍDO	100	100	A-1781	10.277	14.239
2.1.3.1	ESTACAOES BEBERRI (146) E VILA OLIMPIA (NOV)	HE JZ	10.998	11.597	11.597	CONCLUÍDO	100	100	A-1782	10.370	11.597
2.1.3.2	ESTACAOES VILA OLIMPIA (COMPLEMENTAR) + VIARIOS + BIL	DUMEZ GTM	1.400	1.216	1.216	CONCLUÍDO	100	100	A-2631	4.906	1.216
2.1.5.1	ESTACAO SOCORRO (306) E GRANUA JULIETA (45)	ESTACON	10.691	12.821	12.821	CONCLUÍDO	100	100	A-1783	9.936	12.821
2.1.6.1	VEDACAO DA FAIXA DE DOMINIO	EMPARSANCO	8.261	8.119	8.119	CONCLUÍDO	100	100	A-1784	7.503	8.119
2.1.6.2	ADAPTACAO DA ESTACAO SANTO AMARO	DFC	2.128	1.913	1.913	CONCLUÍDO	100	100	A-2509	7.019	1.913
2.1.7.1	COMISSAO DE CONTINUIDADE DE CARTA DE CREDITO - ABN AMR AMR BANK	SYDNEY STEEL	558	483	483	CONCLUÍDO	100	100	A-3453	706	483
2.1.8	VIA PERMANENTE - INSTALACAOES E OUTROS MATERIAIS	SP/ATELOR/ALSTOM	12	12	12	CONCLUÍDO	100	100	A-2488	2.165	12
2.1.9	BILHETERIAS DAS NOVAS ESTACAOES	JZ ENGENHARIA	12.919	18.966	18.966	CONCLUÍDO	100	100	A-2388	21.174	18.966
SUBTOTAL			84	81	81	CONCLUÍDO	100	100			
OUTROS			67.895	82.593	82.593		100	100		85.239	82.593
TOTAL VIGENTE			14.098	0						(2.646)	0
TOTAL ORIGINAL			82.593	82.593	82.593		100	100		82.593	82.593
			67.110	67.110						67.110	67.110

PROJETO SUL DE TRENS METROPOLITANOS DE SAO PAULO
 EMPRESTIMO 844/OC-8R
 QUADRO DE ACOMPANHAMENTO FISICO-FINANCEIRO
 CATEGORIA DE INVERSAO : 2.2 SISTEMAS E EQUIPAMENTOS (LINHA SUL)
 (em equivalentes de milhares de US\$)

22 JAN 04

ITEM	COMPONENTE	EMPREENHEIRA	CUSTO ORIGINAL	CUSTO ATUAL	VALOR PAGO	SITUACAO	AVANCO (%) FIS	FIN	REGISTRO PREVISAO DO CONTRATO	PREVISAO INICIAL	CUSTO ATUAL
2.2.1	ALIMENTACAO ELETRICA - SUBESTACOES	SIEMENS	1.728	2.056	2.056	CONCLUIDO	100	100	A-2387	2.978	2.056
2.2.1.1	SUBESTACAO MORUMBI	INEPAR	3.447	1.381	1.381	CONCLUIDO	100	100	A-2347	6.989	1.381
2.2.1.2	SUBESTACOES JAGUARE E CIDADE DUTRA	SIEMENS	5.118	4.046	4.046	CONCLUIDO	100	100	A-2669	5.388	4.046
2.2.1.3	SUBESTACOES P/SUBESTACOES JAGUARE E CIDADE DUTRA	ESTACON	1.605	1.923	1.923	CONCLUIDO	100	100	A-2394	1.605	1.923
2.2.3	ADQUACAO DA SINALIZACAO, CONTROLE E TELECOMUNICACAO	ALSTOM	15.183	12.918	12.918	CONCLUIDO	100	100	A-2392	28.428	12.918
2.2.3.1	SINALIZACAO E CONTROLE - VIA + COO (SINALIZACAO DE VIAS E ALSTOM	CONSORCIO TRANSET / F	6.768	5.719	5.719	CONCLUIDO	100	100	A-2393	11.601	5.719
2.2.3.2	SINALIZACAO E CONTROLE - PATIO	THYSEN BOETTCHER	7.277	5.327	5.327	CONCLUIDO	100	100	A-2508	9.413	5.327
2.2.3.3	TELECOMUNICACOES E BILHETERIA	CONSULDE/ARGEPLAN	3.651	3.618	3.618	CONCLUIDO	100	100	A-2385	3.555	3.618
2.2.4	ESCALAS ROLANTES E ELEVADORES		1.083	564	564	CONCLUIDO	100	100	B-0156	946	564
2.2.5	PAINEL DE CONTROLE EM VIAS, PATIOS E 7 ESTACOES		52	51	51	CONCLUIDO	100	100		0	51
2.2.7	SISTEMA DE CONTROLE DE MOTOBOMBAS E SINALIZACAO DE 6 ETAPAS		879	0	0	CONCLUIDO	100	100		0	0
SUBTOTAL			879	0	0	CONCLUIDO	100	100			

PROJETO SUL DE TRENS METROPOLITANOS DE SAO PAULO
 EMPRESTIMO 8440C-BR
 QUADRO DE ACOMPANHAMENTO FISICO-FINANCEIRO
 CATEGORIA DE INVERSAO: 2.3 MATERIAL RODANTE (LINHA SUL)
 (em equivalentes de milhares de US\$)

ITEM	COMPONENTE	EMPREENHEIRA	CUSTO ORIGINAL CONTRATO	CUSTO ATUAL	VALOR PAGO	SITUACAO	AVANCO (%) FIS. FIN.	REGISTRO PREVISAO DO CONTRATO EDITAL	CUSTO ATUAL
2.3	MATERIAL RODANTE (10 TRENS UNIDADE - 40 CARROS)								
2.3.1	MATERIAL RODANTE (10 TRENS UNIDADE - 40 CARROS)	SIEMENS/MTS/USGP +	58.756	90.829	90.829 CONCLUIDO	100	100	A1777	90.829
2.3.4	COMISSAO DE ABERTURA DE CARTA DE CREDITO - BANCO REAL	BANCO REAL	100	296	296 CONCLUIDO	100	100		296
2.3.5	COMISSAO DE CONTINUIDADE DE CARTA DE CREDITO - ABN AMRO/ABN AMRO BANK	ABN AMRO/ABN AMRO BANK	350	161	161 CONCLUIDO	100	100		161
SUBTOTAL			59.206	91.286	91.286	100	100		
OUTROS			32.080	0					
TOTAL VIGENTE			91.286	91.286	91.286	100	100		
TOTAL ORIGINAL			54.600	54.600					54.600

PROJETO SUL DE TRENS METROPOLITANOS DE SAO PAULO
 EMPRESTIMO 8440C-BR
 QUADRO DE ACOMPANHAMENTO FISICO-FINANCEIRO
 CATEGORIA DE INVERSAO: 2.4 OBRAS CIVIS (CAPAO REDONDO - LARGO TREZE)
 (em equivalentes de milhares de US\$) 9,5 KM (7,0 E+17 S+0,8 T) + 6 EST + 8 TU (8 ou 6) - 320 MIL PASSOIA
 (operacao comercial em 21 out 02)

ITEM	COMPONENTE	EMPREENHEIRA	CUSTO ORIGINAL CONTRATO	CUSTO ATUAL	VALOR PAGO	SITUACAO	AVANCO (%) FIS. FIN.	REGISTRO PREVISAO DO CONTRATO EDITAL	CUSTO ATUAL
2.4.01	CAPAO REDONDO-ESTACAO-PATIO-VIA(1 900m)	ANDRADE GUTIERREZ	32.992	44.427	44.427 CONCLUIDO	100	100	A-1831	30.962
2.4.01.1	EDIFICACOES NO PATIO DE CAPAO REDONDO-ACABAMENTOS-INIC.G./PASSAR ACONSELM	ABREU	10.447	12.067	12.067 CONCLUIDO	100	100	A-2753	11.241
2.4.02	DEMOICAO NA AREA DO TERMINAL		79	74	74 CONCLUIDO	100	100		74
2.4.03	CAPAO REDONDO - CAMPO LIMPO - ACABAMENTOS E INSTALACOES/SCATENAMULTIMIL/SIN	CONSTRAN	5.879	6.680	6.680 CONCLUIDO	100	100	A-2833	6.809
2.4.03.1	CAMPO LIMPO-ESTACAO-VIA(1 700m)	CAMARGO CORREA	31.921	14.733	14.733 CONCLUIDO	100	100	A-1832	14.194
2.4.05	VILA DAS BELEZAS-ESTACAO-VIA(1 700m)	CAMARGO CORREA	34.064	39.357	39.357 CONCLUIDO	100	100	A-1832	30.238
2.4.06	VILA DAS BELEZAS - GIOVANI GRONCHI - ACABAMENTOS E INSTAL	CAMARGO CORREA	5.290	5.907	5.907 CONCLUIDO	100	100	A-1833	31.762
2.4.07	GIOVANI GRONCHI-ESTACAO-PATIO-VIA(2 100m)	CBPO	33.495	44.285	44.285 CONCLUIDO	100	100	A-2834	6.286
2.4.09	SANTO AMARO-ESTACAO-PT-ESTADUAL-VIA(940m)	OAS	31.897	33.131	33.131 CONCLUIDO	100	100	A-1834	31.420
2.4.10	SANTO AMARO - LARGO TREZE - ACABAMENTOS E INSTALACOES	ENTON/OLO/SULTEPA	5.762	7.110	7.110 CONCLUIDO	100	100	A-1835	29.031
2.4.11	LARGO TREZE-ESTACAO/SUBERBANEA-VIA(860m)	SPIE BATIGNOLLES-OG	48.510	54.143	54.143 CONCLUIDO	100	100	A-2835	7.071
2.4.14	OBRAS DA SUPERESTRUTURA DA VIA PERMANENTE - LOTE 1 (+)TICNO/ANDRADEZAGOPPE		29.580	32.642	32.642 CONCLUIDO	100	100	A-1860	45.716
2.4.16	3 TERMINAIS CAPAO REDONDO-CAMPO LIMPO-SANTO AMARO (OASESTACAO/CONSTRUT		30.461	34.062	34.062 CONCLUIDO	100	100	A-2672	27.757
2.4.17	1 TERMINAL JOAO DIAS/GIOVANI GRONCHI (DESMONTAGEM/RECONSTRUT)		10.759	11.132	11.132 CONCLUIDO	100	100	A-2800	11.933
2.4.18	MANOBRAS DE CAPAO REDONDO E DO TERMINAL JOAO DIAS	EXCLUIDO III	6.636	8.026	8.026 CONCLUIDO	100	100	A-2801	7.226
SUBTOTAL			997	0	0 EXCLUIDO III	0	0		994
OUTROS			318.789	361.969	361.969	100	100		304.557
TOTAL VIGENTE			43.180	0					57.412
TOTAL ORIGINAL			361.969	361.969	361.969	100	100		361.969
TOTAL ORIGINAL			143.970	143.970					143.970

PROJETO SUL DE TRENS METROPOLITANOS DE SAO PAULO
 EMPRESTIMO 844/OC-BR
 QUADRO DE ACOMPANHAMENTO FISICO-FINANCEIRO
 CATEGORIA DE INVERSAO : 2.5 SISTEMAS E EQUIPAMENTOS (CAPOA REDONDO - LARGO TREZE)
 (em equivalentes de milhares de US\$)

ITEM	COMPONENTE	22.JAN.04									
		EMPREITEIRA	CUSTO ORIGINAL CONTRATO	CUSTO ATUAL PAGO	SITUACAO	AVANCO (%)		REGISTRO PREVISAO DO CONTRATO		CUSTO INICIAL	CUSTO ATUAL
2.5.1	FORNEC. E INST. DE SIST. P/ TRANSPORTE SOBRE TRILHOS	CONSORCIO SISTREM	284,025	219,052	CONCLUIDO	100	100	100	A-2575	289,219	219,052
2.5.2	COMISSAO DE ABERTURA DE CARTA DE CREDITO - BANCO REAL ABN AMRO BANK		155	190	190 CONCLUIDO	100	100	100		0	190
SUBTOTAL			284,180	219,242	219,242	100	100				
OUTROS			(64,938)	0							
TOTAL VIGENTE			219,242	219,242	219,242	100	100			289,219	219,242
TOTAL ORIGINAL			98,950	98,950						(69,977)	0
										219,242	219,242
										98,950	98,950

PROJETO SUL DE TRENS METROPOLITANOS DE SAO PAULO
 EMPRESTIMO 844/OC-BR
 QUADRO DE ACOMPANHAMENTO FISICO-FINANCEIRO
 CATEGORIA DE INVERSAO : 2.6 MATERIAL RODANTE (CAPOA REDONDO - LARGO TREZE)
 (em equivalentes de milhares de US\$)

ITEM	COMPONENTE	22.JAN.04									
		EMPREITEIRA	CUSTO ORIGINAL CONTRATO	CUSTO ATUAL PAGO	SITUACAO	AVANCO (%)		REGISTRO PREVISAO DO CONTRATO		CUSTO INICIAL	CUSTO ATUAL
2.6.1	MATERIAL RODANTE (8 TRENS UNIDADE - 64 CARROS)	JUNTO COM 2.5.1	0	0	0 JUNTO COM 2.5.1	0	0	0		140,228	0
SUBTOTAL			0	0		0	0			140,228	0
OUTROS			0	0	0	0	0				
TOTAL VIGENTE			0	0						(140,228)	0
TOTAL ORIGINAL			111,500	111,500						111,500	111,500

PROJETO SUL DE TRENS METROPOLITANOS DE SAO PAULO
 EMPRESTIMO 844/OC-BR
 QUADRO DE ACOMPANHAMENTO FINANCEIRO DAS DESAPROPRIACOES E DOS CONTRATOS DE CONSULTORIA
 CATEGORIA DE INVERSAO : 3.0 CUSTOS CONCORRENTES
 (em equivalentes de milhares de US\$)

ITEM	COMPONENTE	CONSULTORA	CUSTO		VALOR PAGO	SITUACAO	AVANCO (%)		REGISTRO DO CONTRATO	PREVISAO	
			ORIGINAL	ATUAL			FIS	FIN		INICIAL	ATUAL
3.1	DESAPROPRIACOES										
3.1.1	DESAPROPRIACOES DE TERRENOS, CASAS E EDIFICACOES	EM ANDAMENTO	40,000	66,323	66,323	CONCLUIDO	100	100			66,323
3.1.2	COMPENSACOES E GASTOS DE REALOCAÇÃO	A EFETUAR	4,000	0	0	CONCLUIDO	100	0			0
3.1.4	ESCRITORIO DE TERCAÇÃO COM A COMUNIDADE	ELA	29	73	73	CONCLUIDA	100	100			73
3.2	ESTUDOS ESPECIAIS										
3.2.1	ESTRATEGIAS DE PRIVATIZACAO (não será contabilizado no Projeto SETEPLAMVAMERCER		467	0	0	CONCLUIDA	100	0	Não será contabilizado		0
3.2.2	AVALIACAO DE ATIVOS DA CPTM										
3.2.2.1	AVALIACAO DE ATIVOS DA CPTM (FEPPASA)										
3.2.2.2	AVALIACAO DE ATIVOS DA CPTM (CBTU) (não será contabilizado)	WISCONSIN	96	64	64	CONCLUIDO	100	100			64
3.2.3	ESTUDOS DE VIABILIDADE DA CPTM (CBTU) (não será contabilizado)	WISCONSIN	112	0	0	CONCLUIDA	100	0	Não será contabilizado		0
3.2.4	APOIO A GESTAO AMBIENTAL	PROTRAN/PARSONS BRI	860	824	824	CONCLUIDO	100	100	A-3372	1,487	824
3.2.4.1	CONVENIO SMASTM/CPTM										
3.2.4.2	EQUIPE SOCIAL	SMASTM/CPTM	1,477	941	941	CONCLUIDO	100	100			941
3.2.4.3	ACOMPANHAMENTO DOS PLANOS AMBIENTAIS (convite)	PRIME/MONTEBELO	1,209	944	944	CONCLUIDO	100	100			944
		PRIME	83	102	102	CONCLUIDO	100	100	A-3179	1,069	102
SUBTOTAL			48,333	69,269	69,269		100	100		2,556	69,269
OUTROS			20,936	0						66,713	0
TOTAL VIGENTE			69,269	69,269	69,269		100	100		69,269	69,269
TOTAL ORIGINAL			48,750	48,750						48,750	48,750

22.JAN.04

PROJETO SUL DE TRENS METROPOLITANOS DE SAO PAULO
 EMPRESTIMO 844/OC-BR
 QUADRO DE ACOMPANHAMENTO FISICO-FINANCEIRO
 CATEGORIA DE INVERSAO : 2.7 VIAS DE ACESSO
 (em equivalentes de milhares de US\$)

ITEM	COMPONENTE	EMPREENHEIRA	CUSTO			SITUACAO	AVANCO (%)		REGISTRO DO CONTRATO	PREVISAO INICIAL	CUSTO ATUAL
			ORIGINAL	ATUAL	VALOR PAGO		FIS	FIN			
2.7	ADEQUACAO DAS VIAS DE ACESSO A ESTACOES E TERMINAIS										
2.7.1	LINHA SUL (VILA OLIMPIA-PASSARELA+TERMINAL)	SGUZ									
	SUBTOTAL		1,378	531	531	CONCLUIDO	100	100	A-2740	5,000	531
	OUTROS		1,378	531	531		100	100		2,118	531
	TOTAL VIGENTE		(847)	0						(1,587)	0
	TOTAL ORIGINAL		531	531	531		100	100		531	531
			5,000	5,000						5,000	5,000

PROJETO SUL DE TRENS METROPOLITANOS DE SAO PAULO
 EMPRESTIMO 844/OC-BR
 QUADRO DE ACOMPANHAMENTO FISICO-FINANCEIRO
 CATEGORIA DE INVERSAO : 2.0 CUSTOS DIRETOS
 (em equivalentes de milhares de US\$)

22.JAN.04											
TOTAIS DO PROGRAMA											
SUBTOTAL	CUSTO ORIGINAL CONTRATO	CUSTO ATUAL	VALOR PAGO	SITUACAO	AVANCO (%)		REGISTRO DO CONTRATO	PREVISAO INICIAL	CUSTO ATUAL		
					FIS	FIN					
OUTROS	778,239	793,223	793,223		100	100		945,044	793,223		
TOTAL VIGENTE	14,985	0						(151,821)	0		
TOTAL ORIGINAL	793,223	793,223	793,223		100	100		793,223	793,223		
	514,130	514,130						514,130	514,130		

PROJETO SUL DE TRENS METROPOLITANOS DE SAO PAULO
EMPRESTIMO 8440C-BI
QUADRO DE ACOMPANHAMENTO FINANCEIRO DOS CONTRATOS DE CONSULTORIA
CATEGORIA DE INVERSAO : 1.0 ENGENHARIA E ADMINISTRACAO
(em equivalentes de milhares de US\$)

ITEM	COMPONENTE	CONSULTORIA	TOTAL	BID	%	ALOCAL	%	CUSTO	EDITAL	CONSULTORIA	CONTRATO	DATA	VALOR DO CONTRATO (R\$ mil)	COTACAO US\$ mil	OBSERVAC
1.1	ESTUDOS TECNICOS														
1.1.1	ESTUDOS CONTRATADOS		2.887	0	0	2.887	100	1.400							
1.1.1.1	PLANO DE ACOAO IMEDIATA DA UNIDADE DE GESTAO AMBIENTAL	PRIME	20	0	0	20	100								
1.1.1.2	CONSULTORIA TECNICA PARA LICITACOES INTERNACIONAIS	BOTTINI	159	0	0	159	100								
1.1.1.3	CONSULTORIA TECNICA PARA LICITACOES INTERNACIONAIS	HIDROBRASIL	131	0	0	131	100								
1.1.1.4	ACOMPANHAMENTO DO PROCESSO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL	PRIME	167	0	0	167	100								
1.1.1.5	SOLUCOES P/ REASSESSAMENTO E A INTERACAO URBANA	PRIME	120	0	0	120	100								
1.1.1.6	CONSULTORIA TECNICA PARA LICITACOES INTERNACIONAIS	BOTTINI	129	0	0	129	100								
1.1.1.7	PROJ. BASICO DA VIA E PROJ. EXECUTIVO DA GEOMETRIA CR-LT	HARZA-HIDROBRASIL	119	0	0	119	100								
1.1.1.8	CADASTRO DE DESAPROPRIACAO DA LUGACAO CR-LT	CONCREMAT	267	0	0	267	100								
1.1.1.9	NOVOS ESTUDOS	CONCREMAT	94	0	0	94	100								
1.1.2	PROJETO DE REDEQUACAO DE 7 ESTACOES EXISTENTES - LUM. EXCLUIDO III		0	0	0	0	0								
1.1.2.1	PROJETOS DE INSTALACOES E ACABAMENTOS CR-LT (PATIO OR CONCREMAT/SYSTRA	ENGEVIA/ARGEPLAN	835690102200	19	MAR 01	1.227	2.1209	579	180 DIAS						
1.1.2.2	PROJETOS DE INSTALACOES E ACABAMENTOS CR-LT (PONTES/SETTEPLA/TECNOMETAU/	CONCREMAT/SYSTRA	805690102200	09	MAR 01	494	2.0377	242	24 MESES						
1.1.2.3	PROJETOS DE INSTALACOES HIDRAULICAS E MECANICAS DO PA SETTEPLA/TECNOMETAU/	PLANSERVIA/SEBEL	805690102201	09	MAR 01	1.546	2.0377	759	24 MESES						
1.1.2.4	PROJETOS DE INSTALACOES HIDRAULICAS E MECANICAS DO PA SETTEPLA/TECNOMETAU/	SETTEPLA/TECNOMETAU	805690102202	09	MAR 01	790	2.0377	388	24 MESES						
1.1.2.5	PLANEJAMENTO DO ACOMPANHAMENTO DOS TESTES ESTATICO TRENDS	SETTEPLA/TECNOMETAU	831290102200	16	DEZ 99	145	1.9493	78							
1.1.2.6	PROJETO DE SISTEMAS PARA REFORMA DA ESTACAO SANTO ANA	TRENDS	821000102200	04	MAR 00	147	1.8493	79							
1.1.2.7	ESTUDOS DE OCUPACAO DE CINCO AREAS REMANESCENTES	INA	823000102200	12	SET 00	126	1.8154	69							
1.1.2.8	PROJETO BASICO SIST. TELECONTROLE E SE RETIF. E REDE AEREAPOLUX	TORE	873900102200	22	MAR 01	78	2.0392	37	3 MESES						
1.1.2.9	PROJETO BASICO TERMINAL DE ONIBUS EST. VILA OLIMPIA	POLUX	881200102200	14	FEV 01	112	1.9795	57	60 DIAS						
1.2	GERENCIA E APOIO	GCA	39	0	0	39	100								
1.2.1	COORDENADORIA DO PROJETO SUL - CFS	ADM.DIRETA	20.111	14.165	71	5.996	29	7.100							
1.2.2	GERENCIAMENTO E APOIO TECNICO DO PROGRAMA	HARZA-HIDROBRASIL	1.573	7.065	91	715	9	6.000							
1.2.2.1	GERENCIAMENTO E APOIO TECNICO DO PROGRAMA - COMPLEM.HARZA-HIDROBRASIL	ADM.DIRETA	7.780	4.627	71	1.874	29	7.100							
1.2.2.2	GERENCIAMENTO E APOIO TECNICO DO PROGRAMA - COMPLEM.HARZA-HIDROBRASIL	TRIAGE	4.083	2.493	61	1.590	39	6.000							
1.2.3	AUDITORIA 1997	TREVISAN	32	0	0	32	100								
1.2.4	AUDITORIA 1998	TREVISAN	48	0	0	48	100								
1.2.5	AUDITORIA 1999 (OPTM)	TREVISAN	23	0	0	23	100								
1.2.6	AUDITORIA 1999 (PROJETO SUL)	TREVISAN	16	0	0	16	100								
1.2.7	AUDITORIA 2000 (OPTM+PROJETO SUL)	LOUDON BLOMQUIST	18	0	0	18	100								
1.2.8	AUDITORIA 2001	LOUDON BLOMQUIST	23	0	0	23	100								
1.2.9	AUDITORIA 2002	LOUDON BLOMQUIST	13	0	0	13	100								
1.3	SUPERVISAO E CONTROLE														
1.3.1	SUPERVISAO OBRAS CIVIS - LS (4 LOTES)	HIDROSERVICE	38.423	24.200	63	14.223	37	15.000							
1.3.2	SUPERVISAO OBRAS CIVIS - CR-LT (4 LOTES)	NORONHA	2.503	2.457	98	46	2	2.450							
1.3.3	SUPERVISAO OBRAS CIVIS - CR-LT (PTE. 4E SUBTERRANEA)	LOGOS	3.893	3.564	93	289	7	4.800							
1.3.4	SUPERVISAO OBRAS CIVIS - CR-LT (PTE. 4E SUBTERRANEA)	SISTEMA PRI	3.819	1.061	72	418	28	3.700							
1.3.5	SUPERVISAO EQUIPAMENTOS E MATERIAIS (LS + CR-LT)	DUCTOR	4.786	4.295	90	491	10	2.300							
1.3.6	SUPERVISAO COMPLEMENTAR OBRAS CIVIS - CR-LT (4 LOTES)+VED. HIDROSERVICE	SONDOTECNICA	1.911	1.456	76	456	24	2.300							
1.3.7	SUPERVISAO COMPLEMENTAR OBRAS CIVIS - CR-LT (PTE. 4E SUELOS)	SONDOTECNICA	2.803	1.309	47	1.494	53	CC82940C1-20 LUGOS							
1.3.8	SUPERVISAO COMPLEMENTAR OBRAS CIVIS - CR-LT (PTE. 4E SUELOS)	SONDOTECNICA	2.190	1.243	57	947	43	CC82940C1-20 LUGOS							
1.3.9	SUPERVISAO COMPLEMENTAR OBRAS CIVIS - CR-LT (PTE. 4E SUELOS)	SISTEMA PRI	5.208	3.615	69	1.592	31	CC82940C1-18 DUCTOR							
1.3.10	SUPERVISAO COMPLEMENTAR OBRAS CIVIS - LS (4 LOTES)+VED. HIDROSERVICE	SISTEMA PRI	1.703	665	39	1.038	61	CC82940C1-18 DUCTOR							
1.3.11	SUPERVISAO COMPLEMENTAR OBRAS CIVIS - LS (4 LOTES)+VED. HIDROSERVICE	SISTEMA PRI	1.453	500	34	953	66	CC82940C1-18 DUCTOR							
1.3.12	SUPERVISAO COMPLEMENTAR OBRAS CIVIS - LS (4 LOTES)+VED. HIDROSERVICE	SISTEMA PRI	6.674	430	6	6.244	94	CC82940C1-18 DUCTOR							
SUBTOTAL			61.420	38.365	62	23.035	38	23.450							
OUTROS			0	0	NA	0	NA								
TOTAL VIGENTE			61.420	38.365	62	23.035	38								
TOTAL ORIGINAL			23.500	20.995	89	2.505	11	23.500							

PROJETO SUL DE TRENS METROPOLITANOS DE SAO PAULO
EMPRESTIMO 8440C-BR
QUADRO DE ACOMPANHAMENTO FISICO-FINANCEIRO
CATEGORIA DE INVERSAO - 2.1 OBRAS CIVIS (LINHA SUL)
(em equivalentes de trilhas de US\$) 15,0 KM + 7 EST + 10 TU (4) - DE 50 MIL PARA 450 MIL PASSOIA (NOV)

30 ABR 02
TRANSPORTADOS = EMBARCADOS NAS ESTAÇÕES + EMBARCADOS NAS OUTRAS LINHAS

ITEM	COMPONENTE	EMPREENHEIRA	TOTAL	BID 8440C	%	ALOCAL	%	CUSTO ESTIMADO AVALIACAO	EDITAL	EMPREENHEIRA	CONTRATO	DATA	VALOR DO CONTRATO (R\$ mil)	COTACAO US\$ mil	EMPRES SUPERVISOR
2.1.1	ADICIONAO DO PATIO PRESIDENTE ALTINO	INEPAR/FERRERIA	10.821	4.533	42	6.289	58	10.370 C1-83627-L2	INEPAR/FERRERIA	836270102200	06 OUT 99	14.472	1.9517	7.415	EMPRES
2.1.3	ESTACOES BERINI (146) E VILA OLIMPIA (NOV)	CONSTRAN	14.239	12.465	88	1.774	12	9.760 C1-80866-L1	CONSTRAN	808660102200	04 JUL 97	11.830	1.0770	10.984	JUN-JUN
2.1.3.2	ESTACOES MORUMBI (306) E GRANJA JULIETA (45)	HEJZ	11.597	9.855	85	1.741	15	8.670 C1-80866-L2	CONSTRAN	808660102200	04 JUL 97	11.845	1.0770	10.998	MAR-DEZ
2.1.4	ESTACOES MORUMBI (306) E GRANJA JULIETA (45)	DUMEZ-GTM	12.821	11.014	86	1.807	14	8.150 C1-80866-L3	JZ ENGENHARIA	818100102200	26 OUT 90	2.699	1.9274	1.400	6 MESES
2.1.5	VEDACAO DA FAIXA DE DOMINIO	ESTACON	8.119	7.253	89	866	11	8.740 C1-80866-L4	DUMEZ-GTM	808660102200	04 JUL 97	11.514	1.0770	10.691	MAR-ABR
2.1.6	ADICIONAO DA ESTACAO SANTO AMARO	EMPANSANCO	1.913	753	39	1.159	61	7.000 C1-87137	ESTACON	808660102200	06 ABR 00	3.729	1.7524	2.128	ABR
2.1.7	VIA PERMANENTE - FORNECIMENTO DE TRILHOS	DPC	483	0	0	483	100	C1-83491	EMPANSANCO	871370102200	06 ABR 00	1.330	2.3839	2.445	ABR
2.1.7.1	COMISSAO DE CONTINUIDADE DE CARTA DE CREDITO - ABN AMRO	SPATIE/JOFRAN/ALSTOM	12	10.057	53	8.906	47	1.760 C1-83617	DPC ENGENHARIA E C	834910102200	14 DEZ 01	1.771	1.7354	12.919	ABR
2.1.8	VIA PERMANENTE - INSTALACOES E OUTROS MATERIAIS	ABN AMRO BANK	18.966	10.057	53	8.906	47	CC-80860	JZ ENGENHARIA	808600102200	28 MAR 00	1.46	1.7354	84	ABR
2.1.9	BILHETERIAS DAS NOVAS ESTACOES	JZ ENGENHARIA	81	0	0	81	100								
SUBTOTAL			82.593	58.178	70	24.415	30	67.110							
OUTROS			0	0	NA	0	NA								
TOTAL VIGENTE			82.593	58.178	70	24.415	30								
TOTAL ORIGINAL			67.110	63.755	95	3.355	5	67.110							

PROJETO SUL DE TRENS METROPOLITANOS DE SAO PAULO
EMPRESTIMO 8440C-BR
QUADRO DE ACOMPANHAMENTO FISICO-FINANCEIRO
CATEGORIA DE INVERSAO - 2.2 SISTEMAS E EQUIPAMENTOS (LINHA SUL)
(em equivalentes de trilhas de US\$)

ITEM	COMPONENTE	EMPREENHEIRA	TOTAL	BID 8440C	%	ALOCAL	%	CUSTO ESTIMADO AVALIACAO	EDITAL	EMPREENHEIRA	CONTRATO	DATA	VALOR DO CONTRATO (R\$ mil)	COTACAO US\$ mil	EMPRES SUPERVISOR
2.2.1	ALIMENTACAO ELITRICA - SUBESTACOES	SIEMENS	2.056	500	24	1.556	76	9.780							
2.2.1.1	SUBESTACOES MORUMBI	INEPAR	1.381	11	1	1.370	99	C1-88227	SIEMENS	882270102200	21 OUT 99	3.460	2.0017	1.728	
2.2.1.2	EQUIPAMENTOS P/SUBESTACOES JAGUARE E CIDADE DUTRA	SIEMENS	4.046	197	5	3.849	95	C1-82380	INEPAR	882170102200	03 SET 99	6.031	1.9236	3.447	
2.2.1.3	SUBESTACOES AUXILIARES	ESTACON	1.923	828	43	1.095	57	C1-83018	SIEMENS	823800102200	19 JAN 01	9.990	1.9519	5.118	6 MESES
2.2.3	ADICIONAO DA SINALLZACAO, CONTROLE E TELECOMUNICACAO	ALSTOM	12.918	1.563	12	11.355	88	17.500							
2.2.3.1	SINALLZACAO E CONTROLE - VIA + CDO (SINALLZACAO DE VIAS E ALSTOM	CONSORCIO TRANSET	5.719	1.138	20	4.581	80	C1-83008	ALSTOM	830080102200	16 DEZ 99	1.8493	1.8493	15.183	
2.2.3.2	TELECOMUNICACOES E BILHETERIA	THYSSSEN BOETTICHER	1.443	27	3.884	73		C1-83008	CONSORCIO TRANSET	830080102200	16 DEZ 99	1.8493	1.8493	6.768	
2.2.4	ESCAVAS ROLANTES E ELEVADORES	CONSILADE/LARGEPLAN	3.618	876	24	2.742	76	C1-83048	THYSSSEN BOETTICHER	830480102200	05 NOV 99	508	1.9287	7.277	R\$ 9.516.792,6
2.2.5	PAINES DE CONTROLE DE MOTOBOMBAS E SINALLZACAO DE 6 E 8 AHS	CONSILADE/LARGEPLAN	564	81	14	483	86	CN-81089	THYSSSEN BOETTICHER	810890102200	18 FEV 00	1.920	1.7732	3.651	
2.2.7	SISTEMA DE TELECONTROLE DE SE RETIFICADORAS E REDE AFEEXCLUIDO III	AHS	51	0	0	51	100	CC-86310	CONSILADE/LARGEPLAN	863100102200	13 DEZ 00	103	1.9688	52	3.676
SUBTOTAL			37.603	6.637	18	30.966	82	30.640							
OUTROS			0	0	NA	0	NA								
TOTAL VIGENTE			37.603	6.637	18	30.966	82								
TOTAL ORIGINAL			33.000	22.110	67	10.890	33	33.000							

PROJETO SUL DE TRENS METROPOLITANOS DE SAO PAULO
 EMPRESTIMO 8440C-BR
 QUADRO DE ACOMPANHAMENTO FISCO-FINANCEIRO
 CATEGORIA DE INVERSAO: 2.3 MATERIAL RODANTE (LINHA SUL)
 (em equivalentes de milhares de US\$)

ITEM	COMPONENTE	EMPREENHEIRA	TOTAL	BID 8440C	%	ALOCAL	%	CUSTO ESTIMADO AVALIACAO	EDITAL	EMPREENHEIRA	CONTRATO NUMERO	DATA	VALOR DO CONTRATO (P) DM mil	COTACAO US\$ mil DO DOLAR	EMPRESA SUPERVISORA
2.3	MATERIAL RODANTE (10 TRENS UNIDADE - 40 CARROS)														
2.3.1	MATERIAL RODANTE (10 TRENS UNIDADE - 40 CARROS)	SIEMENS/MTSUISGP +	90.829	72.725	80	18.104	20	54.600	CI-11494	SIEMENS/MTSUISGP-100297-BID-6AD104	JUL 97	111.190	1.7511	63.491	ERR
2.3.4	COMISSAO DE ABERTURA DE CARTA DE CREDITO - BANCO REAL	BANCO REAL	296	0	0	296	100								
2.3.5	COMISSAO DE CONTINUIDADE DE CARTA DE CREDITO - ABN AMR/ABN AMRO BANK	ABN AMR/ABN AMRO BANK	161	0	0	161	100								
SUBTOTAL			91.286	72.725	80	18.561	20	54.600							ERR
OUTROS			0	0	NA	0	NA								ERR
TOTAL VIGENTE			91.286	72.725	80	18.561	20								
TOTAL ORIGINAL			54.600	46.410	85	8.190	15	54.600		PREVISAO PARA A LINHA SUL = ABRIL DE 2002					

PROJETO SUL DE TRENS METROPOLITANOS DE SAO PAULO
 EMPRESTIMO 8440C-BR
 QUADRO DE ACOMPANHAMENTO FISCO-FINANCEIRO
 CATEGORIA DE INVERSAO: 2.4 OBRAS CIVIS (CAPAO REDONDO - LARGO TEEZE)
 (em equivalentes de milhares de US\$) 9.5 KM (7.0 E+1,7 S-0.8 T) + 6 EST + 8 TU (8 ou 6) = 320 MIL PASSADA
 (operacao comercial em 21 out 02)

ITEM	COMPONENTE	EMPREENHEIRA	TOTAL	BID 8440C	%	ALOCAL	%	CUSTO ESTIMADO AVALIACAO	EDITAL	EMPREENHEIRA/PROLETO	CONTRATO NUMERO	DATA	VALOR DO CONTRATO (P) R\$ mil	COTACAO US\$ mil DO DOLAR	EMPRESA SUPERVISORA	
2.4.01	CAPAO REDONDO ESTACAO+PATIO+VIA(1.900m)	ANDRADE GUTIERREZ	44.427	31.186	70	13.241	30	16.650	CI-80856-L1	ANDRADE/MAUBEITE/808560102200	01 OUT 97	36.146	1.0956	32.992	20 MESES	
2.4.01.2	DEMOICAOES NO PATIO DE CAPAO REDONDO+ACABAMENTOS+INO.G./PASSAR/ACONSEM	ABREU	12.067	399	3	11.668	97	CI-85040		QUEIROZ GALVAO/FAR/650400102200	14.MAI.01	23.876	2.2855	10.447	9 MESES	
2.4.03	CAPAO REDONDO - CAMPO LIMPO - ACABAMENTOS E INSTALACOES	CONSTRAN	74	0	0	74	100	CC-85000		V SCATENAMULTIMIL/835310102200	23 OUT 00	148	1.8788	79	180 DIAS	
2.4.03.1	CAMPO LIMPO ESTACAO+VIA(1.700m)	CONSTRAN	14.194	9.756	69	4.438	31	CI-80856-L2		CONSTRAN/PROKOM/808560102201+101 OUT 97	14 SET 01	15.857	1.0956	15.879	20 MESES	
2.4.05	VILA DAS BELEZAS ESTACAO+VIA(1.700m)	CAMARGO CORREA	14.733	12.425	84	2.308	16	14.530	CI-80856-L2	CAMARGO C./PROKOM/808560102201+101 OUT 97	14 SET 01	17.466	1.0956	15.879	20 MESES	
2.4.06	VILA DAS BELEZAS - GIOVANI GRONCHI - ACABAMENTOS E INSTALACOES	CAMARGO CORREA	39.357	23.291	59	16.066	41	6.286	CI-80856-L3	CAMARGO C./PROKOM/808560102202	01 OUT 97	34.973	1.0956	31.921	20 MESES	
2.4.07	GIOVANI GRONCHI ESTACAO+PATIO+VIA(2.100m)	CBPO	5.907	32	1	5.875	99	16.460	CI-80856-L3	CAMARGO C./C/NEC/85310102201	01 OUT 97	37.321	1.0956	34.064	20 MESES	
2.4.09	SANTO AMARO ESTACAO+PATIO+VIA(2.100m)	CBPO	44.285	35.056	79	9.229	21	15.980	CI-80856-L4	CAMARGO C./C/NEC/85310102201	01 OUT 97	14.268	2.6970	5.290	9 MESES	
2.4.10	SANTO AMARO - LARGO TEEZE - ACABAMENTOS E INSTALACOES	OAS	33.131	28.494	86	4.638	14	18.490	CI-130795	OAS/LEAN MULLER/END0497-BID	01 OUT 97	36.697	1.0956	33.495	20 MESES	
2.4.11	LARGO TEEZE ESTACAO+PATIO+VIA(1.700m)	SPR BATIGNOLLES	7.110	43.429	80	10.714	20	7.071	CI-85170-L3	SPR BATIGNOLLES/CI-00397-BID	14 SET 01	34.946	1.0956	31.897	30 MESES	
2.4.14	OBRAS DA SUPERESTRUTURA DA VIA PERMANENTE - LOTE 1 (+)TICNO/ANDRADE/ZEZ/GOFE	SPR BATIGNOLLES	54.143	1.654	5	30.988	95	31.840	CI-80856-L1	C/ODEBRECHT/AND/808560102200	03 NOV 97	53.473	1.1023	48.510	24 MESES	
2.4.15	OBRAS DA SUPERESTRUTURA DA VIA PERMANENTE - LOTE 2 (+)TICNO/ANDRADE/ZEZ/GOFE	SPR BATIGNOLLES	32.642	2.317	7	31.745	93	7.950	CI-80856-L2	C/ODEBRECHT/AND/808560102200	18 JAN 01	57.661	1.9493	29.680	15 MESES	
2.4.16	3 TERMINAIS: CAPAO REDONDO-CAMPO LIMPO-SANTO AMARO (OAS/ESTACAO/CONSTR)	CONSTRAN/QUEIROZ	34.062	59	1	11.072	99	7.950	CI-80856-L2	CONSTRAN/QUEIROZ/808560102200	22 JUN 01	59.575	1.9545	30.481	15 MESES	
2.4.17	1 TERMINAL: JOAO DIAS/GIOVANI GRONCHI (DESMONTAGEM/RECNO/PLANSERVI)	DESMONTAGEM/RECNO/PLANSERVI	11.132	46	1	7.980	99	11.933	CI-85870-L1	OAS/ESTACAO/CONSTR/8587000102200	18 JUN 01	25.889	2.4071	10.759	12 MESES	
2.4.18	MANOBRAS DE CAPAO REDONDO E DO TERMINAL JOAO DIAS	EXCLUIDO III	8.026	0	0	0	0	7.226	CI-85870-L2	C/ODEBRECHT/PLANSERVI/8587000102201	18 JUN 01	15.973	2.4071	10.759	12 MESES	
SUBTOTAL			361.968	188.220	52	173.749	48	167.175			0.68	3.480	2.405	3.4922	689	3 MESES
OUTROS			0	0	NA	0	NA									
TOTAL VIGENTE			361.968	188.220	52	173.749	48									
TOTAL ORIGINAL			143.970	136.770	95	7.200	5	143.970								

PROJETO SUL DE TRENS METROPOLITANOS DE SAO PAULO
 EMPRESTIMO 8440C-BR
 QUADRO DE ACOMPANHAMENTO FISICO-FINANCEIRO
 CATEGORIA DE INVERSAO : 2.5 SISTEMAS E EQUIPAMENTOS (CAPAO REDONDO - LARGO TREZE)
 (em equivalentes de milhares de US\$)

ITEM	COMPONENTE	EMPREENTEIRA	TOTAL	BID 8440C	%	ALOCAL	%	CUSTO ESTIMADO AVALIACAO	EDITAL	EMPREENTEIRA	CONTRATO NUMERO	DATA	VALOR DO CONTRATO (PI) R\$ mil	COTACAO US\$ mil DO DOLAR	EMPRESA SUPERVISORA
2.5.1	FORNEC. E INST. DE SIST. P/ TRANSPORTE SOBRE TRILHOS	CONSORCIO SISTEM	219,052	51,800	24	167,252	76	210,450 C-83578							
2.5.2	COMISSAO DE ABERTURA DE CARTA DE CREDITO - BANCO REAL ABN AMRO BANK		190	0	0	190	100								
SUBTOTAL			219,242	51,800	24	167,442	76	210,450							
OUTROS															
TOTAL VIGENTE			0	0	NA	0	NA								284,025
TOTAL ORIGINAL			219,242	51,800	24	167,442	76								
			98,950	66,297	67	32,653	33	98,950							

PROJETO SUL DE TRENS METROPOLITANOS DE SAO PAULO
 EMPRESTIMO 8440C-BR
 QUADRO DE ACOMPANHAMENTO FISICO-FINANCEIRO
 CATEGORIA DE INVERSAO : 2.6 MATERIAL RODANTE (CAPAO REDONDO - LARGO TREZE)
 (em equivalentes de milhares de US\$)

ITEM	COMPONENTE	EMPREENTEIRA	TOTAL	BID 8440C	%	ALOCAL	%	CUSTO ESTIMADO AVALIACAO	EDITAL	EMPREENTEIRA	CONTRATO NUMERO	DATA	VALOR DO CONTRATO (PI) R\$ mil	COTACAO US\$ mil DO DOLAR	EMPRESA SUPERVISORA
2.6.1	MATERIAL RODANTE (8 TRENS UNIDADE - 64 CARROS)	JUNTO COM 2.5.1	0	0	NA	0	NA	111,500 C-83578							
SUBTOTAL			0	0	NA	0	NA	111,500							
OUTROS															
TOTAL VIGENTE			0	0	NA	0	NA								ERR
TOTAL ORIGINAL			111,500	0	0	111,500	100	111,500							

PREVISAO PARA A LINHA 5 = SETEMBRO DE 2002

PROJETO SUL DE TRENS METROPOLITANOS DE SAO PAULO
EMPRESTIMO 844/OC-BR
QUADRO DE ACOMPANHAMENTO FISICO-FINANCEIRO
CATEGORIA DE INVERSAO : 2.0 CUSTOS DIRETOS
(em equivalentes de milhares de US\$)

[illegible]

PROJETO SUL DE TRENS METROPOLITANOS DE SAO PAULO
 EMPRESTIMO 844/OC-BR
 QUADRO DE ACOMPANHAMENTO FINANCEIRO DAS DESAPROPRIACOES E DOS CONTRATOS DE CONSULTORIA
 CATEGORIA DE INVERSAO - 30 CUSTOS CONCORRENTES
 (em equivalentes de milhares de US\$)

ITEM	COMPONENTE	CONSULTORIA	TOTAL	BID 844/OC	%	A LOCAL	%	CUSTO ESTIMADO AVALIACAO	EDITAL	EMPREENHEIRA	CONTRATO NUMERO	DATA	VALOR DO CONTRATO (R\$) R\$ mil	COTACAO US\$ mil DO DOLAR	OBSERVACOES
31	DESAPROPRIACOES														
31.1	DESAPROPRIACOES DE TERRENO, CASAS E EDIFICACOES	EM ANDAMENTO	66.395	0	0	66.395	100	44.600		DESAPROPRIACOES DIVERSOS					
31.2	COMPENSACOES E GASTOS DE REALOCAO	A EFETUAR	66.323	0	0	66.323	100								
31.4	ESCRITORIO DE ITERACAO COM A COMUNIDADE	ELA	0	0	0	0	0								
32	ESTUDOS ESPECIAIS		73	0	0	73	100								
32.1	ESTRATEGIAS DE PRIVATIZACAO (nao sera contabilizado no Projeto SETEPLAM/AMERCEER		2.874	500	17	2.374	83	4.150		ELA EMPREENHEIRA 856270182900	03 NOV 97	32	1.1023	29	
32.2	AVALIACAO DE ATIVOS DA CPTM	WISCONSIN	64	0	0	64	100	360		CPTM-SP-55/96 SETEPLAM/AMERCEER SIN	07 FEV 97	488	1.0464	467	Nao contabilizar
32.2.1	AVALIACAO DE ATIVOS DA CPTM (FEPA/SA)	WISCONSIN	64	0	0	64	100	300		CC83448					
32.2.2	AVALIACAO DE ATIVOS DA CPTM (CBTU) (nao sera contabilizado)	WISCONSIN	64	0	0	64	100	CC09095		WISCONSIN CONSULT 834480102000	04 JAN 99	117	1.2079	96	90 DIAS
32.3	ESTUDOS DE VIABILIDADE DA 2a ETAPA DA LINHA 5	PROTRAMPARSONS BRI	824	0	0	824	100	1.800		WISCONSIN CONSULT 08395	15 AGO 95	105	0.9390	112	7 contabilizar 7
32.4	PROJETO A GESTAO AMBIENTAL	SMAS/TCPTM	1.986	63	3	1.924	97	1.700		PROTRAMPARSONS E867480102200	06 ABR 01	1.857	2.1581	860	12 MESES
32.4.1	CONVENIO SMAS/TCPTM	PRIME/MONTEBELO	941	0	0	941	100			CONVENIO SMAS/TCPTM	26 MAI 98	1.700	1.1508	1.477	1 ANO
32.4.2	EQUIPE SOCIAL	PRIME	944	63	7	881	93			CONSORCIO PRIME/MONTEBELO	12 DEZ 00	2.376	1.9640	1.209	30 MESES
32.4.3	ACOMPANHAMENTO DOS PLANOS AMBIENTAIS (convite)	PRIME	102	0	0	102	100			PRIME	05 ABR 99	142	1.7212	83	
SUBTOTAL			69.269	500	1	68.769	99	48.750							4.333
OUTROS			0	0	NA	0	NA								
TOTAL VIGENTE			69.269	500	1	68.769	99								
TOTAL ORIGINAL			48.750	2.000	4	46.750	96	48.750							

Parte Dos

Completado por el Prestatario

NOMBRE DEL PROYECTO: **Projeto Sul de Trens Metropolitanos de São Paulo**
NÚMERO DEL PROYECTO DEL BID: **BR-0163**
NÚMERO(S) DEL PRÉSTAMO Y CT: **844/OC-BR**
ORGANISMO U ORGANISMOS PRESTATARIOS RESPONSABLES DE ESTE INFORME: **CPTM -
COORDENAÇÃO TÉCNICA DO PROJETO SUL**

I. OBJETIVOS DEL PROYECTO

- A. Aunque en esta etapa del proyecto pueda ser difícil evaluar a cabalidad los resultados del proyecto, sírvase indicar cuáles son los objetivos* que en su opinión se han logrado, y en qué medida.

R: Os objetivos do empreendimento são:

- A melhoria das condições de transportes das regiões sul e sudoeste da Região Metropolitana de São Paulo, dotando-as com transporte de alta capacidade, com qualidade, segurança e regularidade.
- Ações para fortalecimento institucional.

Em nossa opinião, esses objetivos foram satisfatoriamente atingidos. Assim por exemplo: A Linha Sul, depois de dinamizada, passou a transportar mais que o dobro de passageiros que anteriormente, e vem aumentando esse número continuamente.

- B. En su opinión, ¿hay algunos objetivos* que no tengan ninguna posibilidad de ser logrados? En caso afirmativo, ¿por qué?

R: Não.

* Refiérase a los objetivos materiales y no materiales.

II. DISEÑO Y EJECUCIÓN DEL PROYECTO

- A. ¿Cuáles de los aspectos del diseño global del proyecto fueron los que más contribuyeron a los éxitos y/o fracasos? ¿Por qué?

R: Um aspecto primordial que contribuiu para o êxito do empreendimento foi a integração da elaboração dos projetos de engenharia, efetuados pelas diversas contratadas, pelas equipes técnicas da CPTM e supervisoras e um planejamento adequado à implantação do empreendimento.

- B. ¿Cuáles de los aspectos de la ejecución del proyecto fueron los que más contribuyeron a los éxitos y/ou fracasos? ¿Por qué?

R: A criação da CPS - Coordenadoria do Projeto Sul, específica para a gestão global do empreendimento, foi fator decisivo para o sucesso da implantação do mesmo.

Essa coordenadoria foi responsável pelas seguintes ações principais:

- Planejamento e Controle Geral Físico e Financeiro do empreendimento;
- Realização de todas as licitações necessárias à implantação do empreendimento, incluindo a elaboração de documentação técnica, editais de licitação e acompanhamento dos processos até a contratação;
- Coordenação dos aspectos institucionais envolvendo todos os órgãos intervenientes a nível federal, estadual e municipal;
- Gestão de todos os aspectos ambientais relativos à implantação do empreendimento, incluindo o acompanhamento dos planos ambientais aprovados pelo BID e SMA - Secretaria do Meio Ambiente e obtenção das respectivas licenças;
- Elaboração de todos os documentos, informes e procedimentos exigidos pelo agente financiador (BID) e demais órgãos do governo do Estado de São Paulo.

C. ¿Surgieron problemas importantes durante la ejecución del proyecto? En caso afirmativo, ¿cuáles fueron los problemas y qué medidas se han tomado para intentar resolverlos? ¿Tuvieron éxito las medidas?

R: Sim. Um dos problemas mais significativos foi a necessidade de adequação da implantação do empreendimento às disponibilidades orçamentárias, priorizando as atividades mais críticas de modo a não impactar o empreendimento como um todo.

Essas adequações tiveram sempre os resultados esperados.

D. Como resultado del proyecto, ¿se ha fortalecido la capacidad institucional de las instituciones y agencias participantes? En caso afirmativo, ¿cómo?

R: Sim. O empreendimento proporcionou o fortalecimento gerencial da CPTM, nos aspectos de planejamento, meio ambiente, financeiro, administrativo e de engenharia.

E. ¿Ocurrieron eventos, fuera del control de los directamente interesados en la ejecución del proyecto, que afectaron adversamente al proyecto y la probabilidad que el proyecto lograra sus objetivos de desarrollo? En caso afirmativo, favor de explicar.

R: Não houve eventos significativos fora do controle da CPTM que pudessem afetar negativamente à obtenção dos objetivos do empreendimento.

III. DESEMPEÑO DEL BANCO

A. Durante las etapas de preparación y ejecución del proyecto, ¿cuán satisfactoria fue la actuación del Banco? ¿Fue el Banco un administrador hábil y eficiente? ¿Ofreció asesoramiento acertado y oportuno? ¿Mantuvo un diálogo eficaz con el organismo ejecutor y con las instituciones o agencias que participaron en el proyecto?

R: No nosso entendimento, o Banco atuou sempre, em todas as fases de preparação e implantação do empreendimento de forma a que fossem cumpridas, com rigor, as normas, regulamentos, procedimentos e instruções, o que exigiu do órgão executor, uma organização eficiente.

Isto foi extremamente positivo para o alcance, de forma satisfatória, dos objetivos almejados.

A experiência do BID em implantação de empreendimentos de grande porte propiciou um assessoramento preciso, oportuno e preventivo, antecipando e alertando, muitas vezes, para situações indesejáveis que poderiam vir a ocorrer, mantendo um diálogo eficaz, tanto com a CPTM como com os demais órgãos intervenientes.

B. ¿Qué impacto importante tuvo -si lo tuvo- el desempeño del Banco sobre los resultados del proyecto?

R: A participação do BID como agente financiador do empreendimento, proporciona uma grande credibilidade a nível nacional e internacional, promovendo interesse de grandes fornecedores dos países elegíveis, propiciando competitividade em todas as licitações.

Além disso, com os controles de execução exigidos pelo BID, aumenta-se a probabilidade de sucesso na obtenção dos objetivos almejados.

IV. LECCIONES APRENDIDAS

A. Con respecto al desempeño del Banco en este proyecto, ¿se extraen algunas lecciones que puedan utilizarse para perfeccionar proyectos futuros? En caso afirmativo, ¿cuáles son?

R: Uma vez mais, gostaríamos de mencionar o aspecto da criação de uma unidade de coordenação específica, no caso a CPS - Coordenação do Projeto Sul.

As ações da CPS foram de fundamental importância para o sucesso do empreendimento gerando celeridade nas implementações de atividades e decisões.

Entretanto, a criação desse modelo de gestão, em empresas de grande porte, com departamentos específicos para cuidar de cada tipo de assunto, nem sempre é possível, por razões das mais diversas.

O desempenho do BID nesse empreendimento, foi também, no nosso entendimento, afetado positivamente por poder tratar de todos os assuntos pertinentes, técnicos, financeiros e institucionais junto a essa unidade de coordenação.

Assim, sugerimos que esse modelo de gestão tenha a sua criação incentivada em empreendimentos futuros dessa magnitude.

B. ¿Hay comentarios o recomendaciones adicionales sobre el proyecto y/o el Banco que se deban mencionar y/o que deban tomarse en consideración en proyectos futuros?

R: Ver resposta anterior.

Parte Tres

Datos Básicos para las operaciones del préstamo

A. DATOS BASICOS DEL PROYECTO

	Original	Actual
<u>Fechas del proyecto (mes/año)</u>		
Fecha de inclusión en el inventario de proyectos	09/JUN/93	
Fecha del Perfil II o de la solicitud de préstamo	11/AGO/93	
Fecha de la Misión de Análisis	09 a 20/MAI/94	
Fecha de aprobación por el Comité de Préstamos	OUT/94	
Fecha de aprobación por el Directorio	30/NOV/94	
Fecha de vigencia del contrato	06/ABR/97	
Fecha de cumplimiento de las condiciones previas	06/OUT/97	06/OUT/97
Calendario de inversiones		
-- Fecha de inicio	06/ABR/97	04/JUL/97
-- Fecha de terminación	28/FEV/01	15/NOV/03
Calendario de desembolsos		
-- Primer desembolso	06/OUT/97	04/DEZ/97
-- Ultimo desembolso	06/ABR/01	06/DEZ/03
Para préstamos sectoriales		
-- Primer tramo	N/A	N/A
-- Segundo tramo	N/A	N/A
-- Tercer tramo	N/A	N/A
Fecha de inicio físico de las obras	N/A	N/A
Fecha del compromiso de préstamo	N/A	N/A
Fecha(s) de cancelación(es)		N/A

	<u>Original</u>	<u>Actual</u>
<u>Revisión del Medio Término</u>		
Fecha de revisión de medio término (si es requerida)	N/A	N/A
Fecha en que el prestatario debe presentar su evaluación ex post (si es requerida)	06/ABR/04	06/OUT/06
Fecha en que el Banco debe presentar su evaluación ex post (si es requerida)	N/A	N/A
<u>Resumen de Datos sobre Costos</u>		
Monto total del financiamiento del BID	\$ 420,000,000	\$ 420,000,000
Financiamiento del BID como % del costo total	56,8 %	41,8 %
Costo total del proyecto	\$ 740,000,000	\$1,027,408,000
Inversión acumulativa al DEZ/03 (mes/año)		\$1,027,408,000
Monto requerido para terminar el proyecto		\$ 0

B. COSTO Y FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO

(montos expresados en millones de dólares de los Estados Unidos)

1. Costo del proyecto y fuente de financiamiento

	Original			Actual		
Categoría de Inversión	BID	Prestatario	Total	BID	Prestatario	Total
1.ENGENHARIA E ADMINIST.	21.0	2.5	23.5	38.4	23.0	61.4
2.CUSTOS DIRETOS	339.1	175.0	514.1	377.5	415.7	793.2
3.CUSTOS CONCORRENTES	2.0	46.8	48.8	0.5	68.8	69.3
4.S/CATEGORIA ESPECÍFICA	53.7	26.8	80.5	0.0	0.0	0.0
5.CUSTOS FINANCEIROS	4.2	68.9	73.1	3.6	99.9	103.5
TOTAL	420.0	320.0	740.0	420.0	607.4	1,027.4

2. Calendario de inversiones

	<u>Original</u>			<u>Actual</u>		
<u>Años</u>	BID	PRESTATARIO	TOTAL	BID	PRESTATARIO	TOTAL
1997	73.2	86.3	159.5	1.2	0.0	1.2
1998	158.2	77.9	236.1	140.2	38.2	178.4
1999	148.8	111.7	260.5	94.3	39.9	134.2
2000	39.8	44.1	83.9	78.1	44.2	122.3
2001	-	-	-	53.0	176.8	229.8
2002	-	-	-	34.6	156.8	191.4
2003	-	-	-	18.6	151.5	170.1
TOTAL	420.0	320.0	740.0	420.0	607.4	1,027.4

C. DATOS DEL PRESTAMO

Monto original del préstamo	\$ 420,000,000
Monto desembolsado	\$ 420,000,000
Monto cancelado	\$ 0
Primer desembolso	
-- Fecha original (m/a)	06.OUT.97
-- Fecha efectiva (m/a)	04.DEZ.97
Ultimo desembolso	
-- Fecha original (m/a)	06.ABR.01
-- Fecha efectiva (m/a)	13.NOV.03

Parte Cuatro

(Se completará después del análisis de la Sede)

En esta sección se incluyen las observaciones oficiales sobre el borrador del PCR resultantes de la revisión realizada en la Sede. Cuando el PCR se revise a nivel del CGR, en esta sección se deberán incluir las actas de la reunión. Cuando el PCR no sea revisado por el CGR, en esta sección se deberán incluir comentarios de la división de la Sede a la que se haya asignado la responsabilidad de hacer el seguimiento de la ejecución del proyecto, u otros comentarios que el Gerente regional considere pertinentes. De todos modos, estas observaciones pasan a formar parte del PCR y se deberán incluir en la versión final que se distribuya al personal del banco.