

PERFIL DE COOPERACIÓN TÉCNICA

BRASIL

APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO DEL DISTRITO FEDERAL

I. INFORMACIÓN BÁSICA DEL PROYECTO

País:	Brasil
Nombre del Programa:	Apoyo a la Implementación del Programa de Transporte Urbano del Distrito Federal
Número:	BR-T1089
Equipo de Proyecto:	Rosana Brandão (INE/TSP), Jefe de Equipo; Pablo Guerrero y Giovanna Mahfouz (INE/TSP); Teresa Maurea Faria (LEG/SGO); y Paulo Carvalho (CSC/CBR).
Fecha de la Solicitud:	16 de octubre de 2007
Beneficiario:	Gobierno del <i>Distrito Federal</i> de Brasilia (GDF)
Organismo Ejecutor:	División de Transporte (INE/TSP)
Financiamiento:	Fondo para la Preparación de Proyectos de Infraestructura - <i>InfraFund</i> ¹
	Local <u>US\$250.000</u>
	Total <u>US\$750.000</u>
Responsabilidad Básica y Técnica:	INE/TSP y CSC/CBR
Fechas tentativas:	Elegibilidad: Octubre 2007 Aprobación: Diciembre 2007

II. ANTECEDENTES

- 2.1 **Transporte público colectivo.** El 73% de las rutas de transporte urbano en el *Distrito Federal* (DF) son de conexión directa entre Brasilia y las ciudades entorno y sólo el 27% operan internamente en cada RA. En ningún caso las rutas están articuladas o integradas entre sí. Debido a las largas distancias entre Brasilia y las ciudades satélite (media de 30 Km), la oferta de servicios de transporte público por autobús se concentra en los períodos máximos de demanda, en la mañana y horas de la tarde, generando dificultades para el desplazamiento y aumentando la congestión.

¹ La cooperación técnica será no reembolsable por ser parte fundamental de la preparación de estudios y actividades asociados al 1^{er} Programa de Transporte Urbano del Distrito Federal (BR-L1018) por US\$270,6 millones que será financiado por el Banco.

- 2.2 El servicio de transporte público actual del DF está dividido en cinco modalidades sin ninguna integración entre sí: convencional, especial de vecindad, convencional rural, alternativo y el metro. Los negocios se manejan individualmente, al nivel de operador, sin aprovecharse de economías de escala y gerencia centralizada. Las deficiencias en la prestación de los servicios de transporte público en el DF han generado: (a) en los operadores: **informalidad**; y **baja productividad** en la movilización de usuarios (IPK) por sobreoferta de modalidades y rutas en competencia abierta; y (b) en el servicio de transporte: **desarticulación de servicios y rutas**; **atomización** en vehículos pequeños (tipo van); y **disminución de la seguridad vial** por la deficiente operación del servicio y la competencia abierta por pasajeros.
- 2.3 **El Programa.** El Banco ha iniciado la preparación del 1^{er} Programa de Transporte Urbano del Distrito Federal (BR-L1018), orientado a mejorar las condiciones del servicio de transporte urbano, mejorar la movilidad y fortalecer la prestación del servicio, mediante una infraestructura dedicada y moderna, con recursos tecnológicos de último nivel aprovechando las condiciones urbanas y físicas de Brasilia. El Programa contribuirá a aumentar la integración de los núcleos urbanos del área metropolitana de Brasilia, mejorar las condiciones de viaje y confort de los usuarios al tiempo que reduce los tiempos de desplazamiento.
- 2.4 Desde 2004 el Gobierno del Distrito Federal (GDF) inició el proceso de preparación del Programa y a la fecha ha realizado inversiones cercanas a US\$1 millón para la elaboración de estudios de preinversión, incluyendo estudios para la organización institucional, micro y macro simulación de tráfico, modelación de demanda, estudios de factibilidad y proyectos ejecutivos de obras civiles. El GDF también está financiando la contratación de técnicos y estudios para la instalación de un nuevo sistema de semáforos y control centralizado, el cual formará parte de los componentes del BR-L1018, por lo que no se anticipan dificultades para el aporte local y registro de contrapartida.
- 2.5 **La implementación del Programa y la cooperación técnica.** Para apoyar el proceso de implementación del Programa el GDF requiere de asistencia técnica para lograr la integración efectiva del sistema, así como su viabilidad financiera e institucional en un marco de regulación apropiado. En particular, el GDF busca contratar servicios de consultoría para apoyar la definición de las alternativas tecnológicas del sistema, los estudios institucionales y legales con relación a las concesiones de rutas e integración tarifaria, la viabilidad financiera del sistema y la puesta en marcha de los sistemas de control de tráfico y de cobro electrónico. En este contexto, y para apoyar la implementación del Programa, el GDF ha solicitado al Banco fondos de Cooperación Técnica (CT) del *Infrafund*. La CT es elegible bajo los criterios de elegibilidad establecidos en el Documento de Creación del Fondo para Preparación de Proyectos de Infraestructura *Infrafund* (AB-2453), pues permitirá al GDF adelantar una agenda complementaria para la operación privada del servicio dentro de un marco de regulación apropiado. Debido a la naturaleza del proyecto y monto necesario se consideró apropiado la utilización de *Infrafund* para financiar la presente operación.

III. OBJETIVOS DEL PROGRAMA Y DESCRIPCIÓN

- 3.1 **Objetivo.** Apoyar el proceso de implementación del STPC según las actividades ya identificadas en el 1^{er} Programa de Transporte Urbano del Distrito Federal (BR-L1018). La CT financiará la elaboración de propuestas de reformas sectoriales de mediano y largo plazo, la preparación de estudios, hitos, planes y metas, que garanticen una transición del actual sistema al futuro sistema integrado de transporte público y su adecuada operación. Como parte de esta estrategia, el GDF ha decidido realizar un análisis comprensivo del marco legal actual, buscando alcanzar un consenso entre los diversos tomadores de decisión y los actores involucrados. Estas reformas también buscan fortalecer la capacidad de gestión y regulación de la provisión del servicio integrado por operadores privados. Para este fin la CT apoyará el financiamiento de los estudios técnicos que involucren los siguientes grupos de tareas:
- 3.2 **Componente I. Tecnología del sistema de transporte colectivo y plan de implementación.** Con este componente se busca definir todos los aspectos técnicos y operativos (especificaciones de diseño, operación, seguridad, accesibilidad, costos de capital, operación y mantenimiento, depreciación, etc.) de la tecnología del sistema de transporte colectivo del (flota de autobuses, sistema de recaudo de tarifa y el Centro de Control y Procesamiento del Sistema de Pago Electrónico - CCP, y sistema de información y seguridad al usuario) y su cronograma de implementación y sustitución.
- 3.3 **Componente II. Aspectos legales e institucionales para la gestión, regulación y fiscalización del sistema de transporte colectivo.** Con este componente se busca definir todos los procedimientos administrativos, legales y técnico-operativos mediante los cuales se hará la gestión, regulación y fiscalización de los servicios de transporte colectivo de pasajeros del DF en el contexto del Programa, y de las necesidades de cambios institucionales y legales a partir del esquema propuesto. A partir de este análisis se propondrán cambios o decretos reglamentarios a la ley de regulación del transporte colectivo de pasajeros del DF y a los borradores de editales de licitación para la concesión de rutas y servicios de transporte colectivo de buses.
- 3.4 **Componente III. Política tarifaria y de integración para el sistema de transporte colectivo.** Con este componente se busca definir un modelo que le permita al GDF evaluar diferentes esquemas o políticas tarifarias y de integración para STPC, identificando aspectos relacionados con la sostenibilidad económico-financiera de los diferentes operadores y de la sostenibilidad fiscal del GDF para cubrir la operación de modos deficitarios como el Metro.
- 3.5 **Componente IV. Estructura Financiera y Operacional** que incluye (i) realizar un análisis comparativo entre las experiencias de otras ciudades ; (ii) estudios para concesión de servicio a la iniciativa privada para la administración y explotación de infraestructura de apoyo a la operación del STPC; (iii) desarrollar un estudio de evaluación del impacto financiero resultante de la integración del sistema de transporte.; (iv) desarrollar un modelo financiero ejecutivo; (vi) desarrollo de un modelo financiero que permita establecer, de forma sencilla pero eficiente, el

costo de operación del sistema (tarifa técnica) y diseñar una metodología para determinar la tarifa al público.; y (vii) desarrollar un modelo que permita analizar y diferenciar el esquema financiero actual frente a la propuesta del consultor, de tal manera que pueda ser socializado y promover los ajustes y medidas requeridas, tanto con las autoridades del GDF como con los operadores.

- 3.6 **Componente V. Sistemas de control de tráfico e integración tecnológica.** Este componente incluirá todos los estudios y asistencia técnica necesaria definir los aspectos de puesta en marcha e implantación de los sistemas de control de tráfico y del Centro de Control Operacional (CCO) del sistema que serán financiados por el Programa. Esta asistencia incluirá el asesoramiento en el proceso de integración tecnológica, planeamiento, estructuración e implementación de los protocolos de recolección y procesamiento de la información.

IV. COSTO Y FINANCIAMIENTO

- 4.1 El presupuesto estimado en US\$ del Programa propuesto es el siguiente cuadro:

CUADRO III-1 COSTOS Y FINANCIAMIENTO			
Descripción	<i>Infrafund</i>	Local	TOTAL
Componente I: Tecnología del sistema de transporte colectivo y plan de implantación	135,000	25,000	160,000
Componente II: Aspectos legales e institucionales para la gestión, regulación y fiscalización del sistema de transporte colectivo	100,000	10,000	110,000
Componente III: Política y Estructura tarifaria general del sistema de transporte colectivo	120,000	15,000	135,000
Componente IV: Estructura Financiera-operacional	110,000	-	110,000
Componente V: Sistemas de control de tráfico e integración tecnológica	-	200,000	200,000
Supervisión (consultor individual)	35,000	-	35,000
TOTAL	500,000	250,000	750,000
Participación (%)	67%	33%	100%

- 4.2 La Secretaria de Transporte (ST) del DF cuenta con los recursos de equipamiento técnico y profesionales para hacer frente a la contrapartida y a las tareas que ésta comprende. Para el desarrollo de la Cooperación Técnica, especialistas de la Autarquía de Transportes Urbanos del Distrito Federal-*DFTRANS* tendrán dedicación exclusiva y apoyarán en la ejecución y supervisión de los estudios de estructuración, tarifarios, regulatorios y demás componentes.

V. AGENCIA EJECUTORA Y PLAN DE EJECUCIÓN

- 5.1 A solicitud del beneficiario, y de acuerdo con lo establecido en los procedimientos operativos y administrativos del *Infrafund*, el Banco, a través de la División de Transporte (INE/TSP), será el Ejecutor de la CT.

- 5.2 La ejecución de la CT será coordinada con la Secretaría de Transporte a través del Director del *DFTRANS* y la Sub Secretaría de Políticas de Transporte. El Banco contratará la firma consultora de conformidad con las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores (Documento GN-2350-7). INE/TSP actuará como unidad de responsabilidad básica de esta contratación y como tal, estará encargada de la contratación de la firma consultora (preselección de firmas, elaboración de la lista corta, pedido de propuestas, análisis y evaluación de las propuestas y negociación del contrato), y del seguimiento administrativo de la contratación (autorización de solicitudes de pago y manejo de los fondos). El GDF será informado de los resultados de calificación de las firmas previo a la publicación de los mismos, para su consideración. Una vez seleccionada la firma, el GDF participará en el desarrollo de la CT a través de la ST y el *DFTRANS*.
- 5.3 INE/TSP en coordinación con la representación del Banco en Brasil (CSC/CBR) llevará a cabo la administración del Programa.

VI. PRINCIPALES TEMAS

- 6.1 No se anticipan mayores problemas para la preparación del Plan de Operaciones, dado la alta prioridad que la **Línea CCLIP y 1^{er} Programa de Transporte Urbano Del Distrito Federal BR-L1018** tienen para el Gobierno del Distrito Federal.

VII. PLAN DE ACCIÓN

- 7.1 Una vez que el Perfil sea aprobado, se desarrollará un Plan de Operaciones que podría ser presentado para aprobación durante el mes de Diciembre de 2007.

VIII. ESTRATEGIA SOCIAL Y AMBIENTAL


- 8.1 El Programa propuesto fue clasificado en la Categoría C por el Sistema de Salvaguardas Socio-ambientales. El equipo de proyecto concuerda con dicha clasificación, por las razones que se exponen a continuación. La presente Cooperación Técnica no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la elaboración de estudios, la elaboración de propuestas en materia institucional y operacional, y la realización de actividades de capacitación.

Vo. Bo.: P/ [Firma]
José Agustín Aguerre, Jefe (INE/TSP)

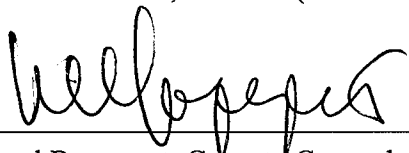
Fecha: 19/oct/07

Elegibilidad.: [Firma]
Esteban Piedrahita
Coordinador del InfraFund (ai)

Fecha: 19/oct/07

Aprobado.:  Fecha: 19/06/07

Roberto Vellutini, Gerente (INE/INE)

Aprobado.:  Fecha: 22/10/07

Manuel Rapoport, Gerente General
(CSC/CSC)

ICM