

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

ARGENTINA

APOYO AL PROGRAMA DE EXPANSIÓN DE LA RED DE SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES

(AR-T1041)

PLAN DE OPERACIONES

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Rodolfo Huici (INE/TSP); Jefe de equipo; Vera Lucía Vicentini, Esteban Diez-Roux y Alejandro Taddia (INE/TSP); Fernando Orduz (TSP/CAR); Gerónimo Frigerio (LEG/SGO); Caterina Vecco y Giovanna Mahfouz (INE/TSP).

ÍNDICE

I.	ANTECEDENTES JUSTIFICACIÓN	2
II.	DESCRIPCIÓN	4
	A. Objetivos	4
	B. Componentes.....	4
III.	COSTO Y FINANCIAMIENTO.....	7
IV.	EJECUCIÓN Y SUPERVISIÓN	8
	A. Organismo ejecutor	8
	B. Mecanismo de ejecución y supervisión	8
V.	BENEFICIOS Y RIESGOS	9
VI.	ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL	9
VII.	RECOMENDACIÓN.....	9

ANEXOS

ANEXO I	Marco Lógico
ANEXO II	Presupuesto detallado
ANEXO III	Plan de Adquisiciones

ENLACES ELECTRONICOS

TERMINOS DE REFERENCIA

<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1509195>

DATOS BÁSICOS SOCIOECONÓMICOS

Los datos básicos socioeconómicos, incluyendo información sobre deuda pública, se encuentran disponibles en la siguiente dirección:

<http://www.iadb.org/RES/index.cfm?fuseaction=externallinks.countrydata>

http://www.iadb.org/countries/home.cfm?id_country=AR&Language=Spanish

INFORMACION DISPONIBLE EN LOS ARCHIVOS DE INE/TSP

PREPARACIÓN:

DECRETO P.E.N. N° 2853/77 (BOLETIN OFICIAL 23.751 DEL 23/09/1977):
Transformación de Subterráneos de Buenos Aires en sociedad del Estado.

EJECUCIÓN:

N/A

SIGLAS Y ABREVIATURAS

AMBA	Área Metropolitana de Buenos Aires
CABA	Ciudad Autónoma de Buenos Aires
CT	Cooperación Técnica
EPBA	Estrategia de País del Banco con Argentina
MA	Marco socioeconómico
SBASE	Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado
TDR	Términos de Referencia

PLAN DE OPERACIONES

APOYO AL PROGRAMA DE EXPANSIÓN DE LA RED DE SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES

(AR-T1041)

RESUMEN EJECUTIVO

Beneficiario:	Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA)
Organismo Ejecutor:	Subterráneos de Buenos Aires sociedad del Estado (SBASE)
Beneficiarios Finales:	Una vez se complete la Cooperación Técnica y se implemente el proyecto, se beneficiará la población de la región metropolitana de Buenos Aires, el mayor centro urbano y económico del país. En particular, se espera mejorar la competitividad de esta importante región a través de una reducción de los tiempos de viaje y costos de transporte, así como la provisión de un sistema de transporte eficiente, limpio y seguro que contribuya a reducir impactos negativos asociados a la calidad del aire, congestión y seguridad vial.
Financiamiento:	BID (InfraFondo): US\$1.500.000 Local: <u>US\$ 375.000</u> Total: US\$1.875.000
Objetivos:	El objetivo de esta Cooperación Técnica (CT) es apoyar el esfuerzo de la ciudad en la modernización de los servicios de transporte público con el fin último de mejorar la movilidad del Área Metropolitana de Buenos Aires; para ello, contribuirá con la estrategia de expansión de la red de subterráneos mediante la realización de los estudios técnicos que identifiquen y/o formulen los proyectos prioritarios estructurándolos en un plan de implementación.
Plazos:	Período de Ejecución: 12 meses Período de Desembolso: 18 meses
Condiciones contractuales:	El primer desembolso de la CT quedará sujeto a la suscripción de un convenio de ejecución y transferencia de recursos entre CABA y Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE).
Excepciones a las políticas del Banco:	Ninguna
Revisión social y ambiental:	El ESR revisó por vía simplificada (“ <i>cleared</i> ”) el Perfil (correo del 29 de febrero de 2008) y el Plan de Operaciones (ESR 25-08 del 27 de junio de 2008). Debido a la naturaleza y objetivos de la cooperación técnica y sus impactos y riesgos ambientales y socioculturales, el ESR confirmó la clasificación de esta operación en Categoría “C” (¶6.1).

I. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

- 1.1 **Marco socioeconómico.** El Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) tiene una población de 13 millones de habitantes, siendo el principal centro de producción y consumo del país. La región concentra más del 40% del Producto Bruto Interno y del Producto Bruto Industrial en el 1% de la superficie de la República Argentina. En ella se realizan diariamente unos 22 millones de viajes, de los cuales más de la mitad utiliza el transporte público. Tres sistemas coexisten: (i) el transporte público automotor, con aproximadamente 1.400 ramales, una extensión total de 35.000 km y una flota de aproximadamente 16.000 vehículos; (ii) la red de ferrocarriles suburbanos, con 840 km y 259 estaciones, atendida por 1.350 coches; y (iii) la red de subterráneos, con una longitud de 41,5 km y 69 estaciones, servidas por 543 coches. El sistema se completa con una flota de taxis cercana a las 40.000 unidades, 6.000 remises, y 600 vans y minibuses. Se estima que la flota de vehículos privados que ingresan diariamente en la ciudad podría ser mayor a 3 millones de unidades.
- 1.2 **El problema.** El AMBA enfrenta una crisis sin precedentes en su sistema de transporte urbano. Entre 1970 y 2000 se duplicó el parque automotor radicado en ella y, en los últimos años, impulsado por el sostenido crecimiento de la economía, ha continuado incrementándose. Por otro lado, mientras que su población se triplicó en la segunda mitad del siglo XX, el desarrollo de los sistemas de transporte masivo de alta capacidad (ferrocarril y subterráneo) estuvo virtualmente estancado en igual período, situación que se agravó debido a un progresivo deterioro de la calidad del servicio. Debido a este conjunto de factores, se redujo la participación del transporte público en la movilidad urbana, habiendo pasado de más del 75% de los viajes totales en 1970 al 50% actual. La multiplicidad de actores públicos y privados involucrados en la provisión de infraestructura, servicios y regulaciones en el Área Metropolitana obstaculizan la integración física y tarifaria del sistema de transporte y distorsionan la información con la que los usuarios eligen el modo de viaje. Ambos factores contribuyen a desalentar el empleo del transporte público.
- 1.3 **La estrategia.** En materia de movilidad urbana y transporte de pasajeros, la estrategia del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) consiste en el fortalecimiento del transporte público y desaliento a que los usuarios del transporte individual, particularmente el automóvil particular, accedan al área central. La Ley 670 de la Ciudad de Buenos Aires de 2001 ratificó la necesidad de ampliar la red de subterráneos con nuevas líneas para contribuir al desarrollo del centro de la ciudad resolviendo problemas crónicos de congestión en el sistema de transporte.
- 1.4 **El proyecto.** Este proyecto consiste en una primera etapa de expansión de la red de subterráneos incluyendo la extensión de líneas existentes y la construcción de líneas nuevas por aproximadamente 25 km a 30 km y unas 50 nuevas estaciones. El proyecto incluye además la construcción de las cocheras necesarias para la operación de las líneas descriptas y la provisión de material rodante, tanto para las líneas nuevas como para renovar y uniformizar parte de la flota existente.

- 1.5 Sus principales beneficios son el aporte a una mayor integración de la ciudad por medio de una red de mayor cobertura y más puntos de combinación que los actuales, permitiendo un mejor aprovechamiento de la red y la contención del crecimiento del tránsito automotor. Los servicios directos entre las principales áreas densamente pobladas de la ciudad y el Área Central, establecerá una malla de alta densidad de líneas favoreciendo la integración económica y social y el reemplazo del transporte de superficie, y coadyuvará a reducir el tiempo y costo de los viajes. Asimismo, permitirá disminuir el costo social por accidentes, preservar el medio ambiente, estructurar el espacio urbano, fortalecer la vitalidad del Área Central y atenuar la dispersión urbana favorecida por el uso cotidiano del automóvil.
- 1.6 **La Cooperación Técnica (CT).** Para acelerar significativamente el proceso de expansión de la red de subterráneos, el GCABA ha solicitado al Banco recursos del Fondo para la Preparación de Proyectos de Infraestructura (InfraFondo) para la contratación de servicios de consultoría especializados que desarrollen el Plan Estratégico para la Expansión de la Red de Subterráneos, junto con los estudios técnicos que permitan su rápida ejecución. Se consultaron otros fondos de CT disponibles en el Banco; sin embargo se considera que los fondos no estarían en los tiempos y las condiciones que el proyecto necesita. Adicionalmente a esta CT, el GCABA ha solicitado su apoyo para instrumentar su estrategia de utilización de la bicicleta como un modo alternativo, sostenible, de transporte urbano, el que se desarrollará buscando complementarse con la red de subterráneos ampliada. El GCABA contratará los estudios de preinversión para completar los análisis de factibilidad técnico-económica y socioambiental requeridos para la licitación del proyecto.
- 1.7 **Estrategia del Banco con el país.** La Estrategia de País del Banco con Argentina (EPBA) para el periodo 2004-2008 (GN-2328-1) define tres áreas de acción: (i) fortalecimiento institucional para una mejor gobernabilidad y sostenibilidad fiscal; (ii) fortalecimiento del entorno para el crecimiento de las inversiones y de la productividad, incrementando la competitividad del país; y (iii) reducción de la pobreza, la reconstitución del capital humano y la promoción de un desarrollo social sostenible e incluyente. En este contexto, la operación apoyará esta estrategia al contribuir con el desarrollo económico con equidad y mejorar la competitividad en la economía mediante la promoción de la mejora en los servicios de infraestructura, mayor eficiencia, modernización y ampliación de calidad y cobertura de los servicios de transporte público urbano.
- 1.8 **Justificación.** La justificación de este proyecto radica en los beneficios que se esperan generar al mejorar las condiciones de movilidad urbana al ampliar considerablemente la red de transporte público masivo en el mayor centro urbano y económico del país. En particular, se espera mejorar la competitividad de esta importante región a través de una reducción de los tiempos de viaje y costos de transporte, así como la provisión de un sistema de transporte eficiente, limpio y seguro que contribuya a reducir impactos negativos asociados a la calidad del aire, congestión y seguridad vial.

II. DESCRIPCIÓN

A. Objetivos

- 2.1 El objetivo de esta Cooperación Técnica es apoyar el esfuerzo de la ciudad en la modernización de los servicios de transporte público con el fin último de mitigar la problemática de la movilidad del Área Metropolitana de Buenos Aires; para ello, contribuirá con la estrategia de expansión de la red de subterráneos mediante la realización de los estudios técnicos que identifiquen y/o formulen los proyectos prioritarios estructurándolos en un plan de implementación.
- 2.2 Los objetivos específicos son: (i) definir la red prioritaria para la expansión de la red de subterráneos; (ii) diseñar el plan estratégico de implementación que comprende las fases de diseños básicos y ambientales, constructiva y de operación; y (iii) proveer la documentación para elaborar, en una etapa posterior, la ingeniería de los proyectos.

B. Componentes

- 2.3 Los componentes de la presente CT se corresponden con sus objetivos específicos.
- 2.4 **Componente I:** Definición del proyecto de expansión de la red de subterráneos

1. Recopilación de antecedentes y diagnóstico

- a. Diagnóstico general de la problemática de movilidad y transporte del AMBA: Evolución del transporte urbano de Buenos Aires en el siglo XX y en años recientes, con énfasis en los últimos 25 años, caracterización del sistema de transporte actual, identificación de su problemática, descripción de las instituciones y actores involucrados y formulación de estrategias para su abordaje indicando el rol que habrá de desempeñar la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- b. Revisión de los planes y estudios existentes para la expansión de la red de subterráneos y relevamiento de los documentos de política, normativa y planes de inversión vigentes referentes al sistema de transporte del AMBA.
- c. Aspectos legales e institucionales, entre los que se encuentran la Ley de Subtes, el análisis de la empresa a cargo del sistema, Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE) y su capacidad legal, las relaciones con la Secretaría de Transporte de la Nación y la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, el contrato de concesión de METROVIAS y todo otro tema de relevancia para la futura operación del sistema ampliado de subterráneo.
- d. Análisis de las alternativas constructivas y tecnológicas de posible aplicación en la expansión de la red sobre la base de la experiencia internacional y de los aspectos técnicos y económicos propios del ámbito local, incluido un breve

análisis de mercado nacional e internacional de constructores y proveedores.

2. Diseño de la expansión de la red

- a. Elaboración de un documento que establezca los lineamientos para esta etapa de expansión de la red de subterráneos y su relación con la problemática general y las políticas de transporte del AMBA.
- b. Desarrollo de la propuesta de una etapa prioritaria de expansión de la red de subterráneos que comprenda tanto extensiones de líneas existentes como nuevas líneas por un total aproximado de entre 25 km y 30 km, con sus correspondientes establecimientos de mantenimiento y de servicios. Dicha red prioritaria deberá considerar los usos del suelo, las políticas y el desarrollo del sistema de transporte masivo de la Ciudad y del resto del AMBA, y muy especialmente proveer a una mayor integración con los ferrocarriles suburbanos. Asimismo, deberá procurar una buena integración con el transporte automotor público y favorecer la conexión con la red de bicisendas que el GCABA está impulsando.
- c. La propuesta de trazado de la expansión de la red, así como la secuencia temporal para su construcción, estará basada en las estimaciones de demanda (globales y por línea), de manera que aquéllas estén adecuadamente fundamentadas. El análisis deberá elaborar diferentes alternativas, con su debida justificación (económica, funcional, social y ambiental, operativa, etc.), alternativas que serán puestas a consideración de las autoridades.

3. Estimaciones de demanda.

- a. Revisión y actualización de las estimaciones de demanda de viajes en subterráneo anteriormente efectuadas sobre la base de la información disponible en SBASE y la que pudiera existir en otros organismos nacionales y locales. Esta información se complementará con estudios de campo puntuales a los efectos de la validación de aspectos específicos de la misma. Las estimaciones de demanda permitirán asignar la carga sobre la red y las líneas individuales, de manera de tomar decisiones acerca de trazados, secuencia constructiva y, eventualmente, modelos operativos y dimensionamiento de las instalaciones requeridas.
- b. Esta actividad recomendará a SBASE el mejor modelo de demanda a implementar para la planificación y gestión futura de la red de subterráneos y su vinculación con los otros modos de transporte masivo, buscando que las estimaciones actuales sean compatibles con el modelo recomendado.
 - i. *Estudio preliminar del servicio en las nuevas líneas.* Elaboración de un esquema preliminar de operación de las nuevas líneas, incluyendo el diseño básico del servicio y el dimensionamiento de la infraestructura, del equipamiento y de la flota de material rodante.
 - ii. *Ingeniería.* El objetivo principal de esta tarea es permitir el análisis de la viabilidad constructiva de las obras propuestas (estaciones, accesos, túneles,

empalmes y cocheras) y una estimación de los costos de las mismas. El diseño de la red deberá permitir la mayor flexibilidad operativa entre las líneas.

- iii. *Análisis socioambiental.* Elaboración de un análisis socioambiental preliminar identificando los principales efectos esperados de la construcción y de la operación de las líneas de subterráneo y/ o sus extensiones. SBASE contratará por separado un estudio cuyo objetivo es evaluar y detallar el marco ambiental y social destinado a prevenir, mitigar y compensar los eventuales impactos directos, indirectos, acumulativos y sinérgicos que podrían resultar de la implementación de los proyectos de mejora de movilidad urbana, en especial de la ampliación de la red de subterráneos y sus potenciales transferencias intermodales.
- iv. *Análisis de factibilidad económico, financiero y multicriterio.* Los análisis de factibilidad económica y multicriterio serán realizados en base a las proyecciones de demanda, los planes operativos, estimaciones de costos y análisis ambiental efectuados en las tareas anteriores. Estos análisis se presentarán para cada línea (ampliada o nueva) y para el sistema como un todo. Además, esta actividad preparará un análisis de factibilidad financiera preliminar de la operación de las nuevas líneas de subterráneo, considerando los costos de operación y mantenimiento, bajo los siguientes escenarios: (i) operación independiente, separada del resto del sistema; (ii) operación integrada funcional y tarifariamente al resto del sistema de subterráneo; y (iii) el escenario (ii), con integración física y tarifaria con los trenes suburbanos.

2.5 **Componente II.** Estrategia de implementación del proyecto

1. Estrategia de implementación de la fase de ingeniería, construcción y provisión de equipamiento y material rodante

- a. Segmentación del plan global en unidades de contratación, tanto para la elaboración de los proyectos de ingeniería como para su construcción, y provisión de equipamiento y material rodante;
- b. Preparación de un cronograma físico y financiero de implementación. Este cronograma se presentará para el proyecto como un todo y para cada una de las actividades principales por separado.
- c. Elaboración de lineamientos para la implementación de un sistema de información gerencial que permita establecer la marcha de las obras y de la compra de equipamiento.
- d. Identificación de hitos en las fases de ingeniería, construcción y provisión de equipamiento y material rodante y su impacto sobre los flujos financieros del proyecto.

- e. Para la estrategia de implementación, el consultor identificará los requerimientos (principalmente técnicos, institucionales y financieros, pero no limitados a éstos) asociados a la misma, así como las principales restricciones.

2. Estrategia de implementación financiera. El consultor deberá analizar los impactos del cronograma físico y financiero de implementación y la capacidad del GCABA de responder a esas demandas. Para ello, el GCABA facilitará reuniones entre el consultor y el Ministerio de Hacienda, con vistas a establecer la viabilidad de los cronogramas propuestos. Para esta viabilidad, el consultor tomará en cuenta tanto la capacidad financiera propia del GCABA como la posibilidad de acceder a recursos de endeudamiento interno y externo.

3. Estrategia de implementación de la fase de operación

- a. Desarrollo de un plan de negocios preliminar para la operación de las líneas F, G, y H que incluya el estudio de la interacción técnico-operativa y económico-financiera con el actual operador del resto del sistema, previendo la total integración tarifaria entre ambos;
- b. Análisis preliminar de esquemas alternativos de concesión, gerenciamiento y administración para la operación de las líneas nuevas F, G y H;

2.6 **Componente III.** Preparación de los Términos de Referencia para la ejecución de los proyectos de ingeniería

2.7 Preparación de los términos de referencia para la contratación de los servicios de consultoría destinados a elaborar los proyectos a nivel de ingeniería básica e inspección de obras, considerando que la ingeniería de detalle (de obra) quedará a cargo de las empresas o consorcios encargados de la ejecución de las obras.

2.8 El contenido detallado de las actividades y tareas incluidas en los servicios de consultoría se encuentran en el borrador de los Términos de Referencia (TdR).

III. COSTO Y FINANCIAMIENTO

3.1 El costo total de la CT es de US\$1.875.000, de los cuales US\$1.500.000 serán financiados por el InfraFondo y US\$375.000 corresponden a la contrapartida local del GCABA. Los fondos de contrapartida local se realizarán mediante: (i) la contratación de estudios complementarios a los financiados por InfraFondo (estudios que contarán con la no objeción del Banco); y (ii) parcialmente en especie. El presupuesto detallado de la CT se presenta en el Anexo II. El período de ejecución será de 12 meses y los desembolsos se realizarán en 18 meses. La CT será de carácter no reembolsable.

3.2 La administración de la operación incluye el costo de una auditoría financiera externa, a ser efectuada por una firma independiente aceptable al Banco.

Actividad	Infra Fondo	Contraparte	Total
Estudios Técnicos	1.495.000		1.495.000
Supervisión técnica		100.000	100.000
Administración, Soporte y Divulgación		275.000	275.000
Auditoría financiera	5.000		5.000
Total	1.500.000	375.000	1.875.000

IV. EJECUCIÓN Y SUPERVISIÓN

A. Organismo ejecutor

- 4.1 El GCABA será el beneficiario de esta cooperación técnica y SBASE será el Organismo Ejecutor. SBASE está conformada por la CABA como único accionista; de acuerdo a su estatuto se excluye expresamente la participación de capitales privados y por lo tanto se le aplican las normas de derecho público. Su objeto social es la prestación de un servicio público, el transporte de pasajeros. SBASE será la unidad de responsabilidad básica de contratación y estará encargada de la contratación de las firmas consultoras y de su seguimiento administrativo y técnico. SBASE, en coordinación con el equipo de proyecto, llevará a cabo la administración de la CT. El Banco actuará a través del Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente, División Transporte (INE/TSP). Las responsabilidades del GCABA y SBASE se distribuirán a través de la suscripción de un convenio de ejecución y transferencia de recursos, cuya suscripción será condición previa al primer desembolso.

B. Mecanismo de ejecución y supervisión

- 4.2 SBASE, contratará los servicios de consultoría de conformidad con las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (Documento GN-2350-7). SBASE actuará como unidad de responsabilidad básica (URB) de estas contrataciones y será la encargada de la publicación de la solicitud de expresiones de interés, la elaboración de la lista corta, el pedido de propuestas, la evaluación y selección de la firma consultora conforme lo establecido en la Solicitud de Propuestas, y la negociación del contrato. El Banco será informado de los resultados de calificación de las firmas, previo a la publicación de los mismos, para su no objeción. Una vez seleccionada la firma, SBASE participará en el desarrollo de la CT a través de un grupo técnico especializado y designará un coordinador con el Banco. INE/TSP dará seguimiento y será responsable de la supervisión técnica del estudio, en coordinación con SBASE.
- 4.3 SBASE será responsable de: (i) elaborar TdR y evaluar propuestas técnicas; (ii) supervisar estudios y provisión de insumos; (iii) brindar apoyo técnico a través de compilaciones de datos e informaciones, y otras actividades de actualización e implementación para facilitar el normal curso de la ejecución de la CT; y (iv) analizar los estudios y productos contratados, asegurando que atiendan los requisitos económicos, técnicos y tecnológicos requeridos.

- 4.4 Para los desembolsos, SBASE contará con un fondo rotatorio por hasta el equivalente al veinte por ciento (20%) de la contribución. SBASE controlará el uso, preparará las solicitudes de desembolso y presentará al Banco los informes semestrales de situación del fondo rotatorio. Alternativamente, y a solicitud del ejecutor, el Banco podrá efectuar pagos de manera directa a la firma consultora que ejecute las labores.

V. BENEFICIOS Y RIESGOS

- 5.1 **Beneficios.** Los principales beneficios son el aporte a una mayor integración de la ciudad por medio de una red de mayor cobertura y más puntos de combinación que los actuales, permitiendo un mejor aprovechamiento de la red y la contención del crecimiento del tránsito automotor. Los servicios directos entre las principales áreas de alta densidad poblacional de la ciudad y el Área Central, establecerá una malla de alta densidad de líneas favoreciendo la integración económica y social y el reemplazo del transporte de superficie, y coadyuvará a reducir el tiempo y costo de los viajes. Asimismo, permitirá disminuir el costo social por accidentes, preservar el medio ambiente, estructurar el espacio urbano, fortalecer la vitalidad del Área Central y atenuar la dispersión urbana favorecida por el uso cotidiano del automóvil.
- 5.2 **Riesgos.** El riesgo principal consiste en la posibilidad de que el estudio a ser financiado no cuente con un apoyo institucional y político adecuado para su implementación, y que los resultados y beneficios esperados de éstos no se desarrollen efectivamente. No obstante, este proyecto posee gran prioridad para el GCABA, por lo que se espera un gran apoyo político de las autoridades durante su ejecución.

VI. ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

- 6.1 La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por limitarse a la elaboración de estudios y asesorías específicas, si bien vinculadas a la futura ejecución de obras de gran envergadura urbana. Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), la naturaleza y objetivos de la CT y sus impactos y riesgos ambientales y socioculturales, el ESR revisó el Perfil (correo del 29 de febrero de 2008) y el Plan de Operaciones (ESR 25-08, de 27 junio de 2008) y, debido a su naturaleza, objetivos, impactos, riesgos ambientales y socioculturales, confirmó la clasificación de esta operación en Categoría “C”.

VII. RECOMENDACIÓN

- 7.1 Rodolfo Huici, Jefe de Proyecto (INE/TSP) recomienda la aprobación de esta operación y el uso de los recursos del InfraFondo hasta por un total de US\$1.500.000.

ARGENTINA

**APOYO AL PROGRAMA DE EXPANSIÓN DE LA RED
DE SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES**

AR-T1041

CERTIFICACIÓN

Por la presente certifico que esta cooperación técnica fue aprobada para financiamiento por el Fondo de Preparación de Proyectos de Infraestructura – (IFN), de conformidad con el Perfil de Cooperación Técnica firmado el 27 de febrero de 2008 por Gerhard Lair, Coordinador del InfraFondo certificando la elegibilidad del proyecto. Igualmente, certifico que existen recursos disponibles en el Fondo de Preparación de Proyectos de Infraestructura – (IFN), hasta la suma de US\$1.500.000 para financiar las actividades descritas y presupuestadas en este documento. La reserva de recursos representada por esta certificación es válida por un periodo de once (11) meses calendario contados a partir de la fecha de firma de esta certificación. Si el proyecto no fuese aprobado por el BID dentro de ese plazo, los fondos reservados se considerarán liberados de compromiso, requiriéndose la firma de una nueva certificación para que se renueve la reserva anterior. El compromiso y desembolso de los recursos correspondientes a esta certificación sólo debe ser efectuado por el Banco en dólares americanos. Esta misma moneda será utilizada para estipular la remuneración y pagos a consultores, a excepción de los pagos a consultores locales que trabajen en su propio país, quienes recibirán su remuneración y pagos contratados en la moneda de ese país. No se podrá destinar ningún recurso del Fondo para cubrir sumas superiores al monto certificado para la implementación de este Plan de Operaciones. Montos superiores al certificado pueden originarse de compromisos estipulados en contratos que sean denominados en una moneda diferente a la moneda del Fondo, lo cual puede resultar en diferencias cambiarias de conversión de monedas sobre las cuales el Fondo no asume riesgo alguno.

____ORIGINAL FIRMADO____

Marguerite S. Berger, Jefe
VPC/GCM

Unidad de Gestión de
Donaciones y Cofinanciamiento

____01/Julio/08____

Fecha

**APOYO AL PROGRAMA DE EXPANSIÓN DE LA RED DE SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES
(AR-T1041)
MARCO LÓGICO**

Objetivo	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos
Fin (impacto)			
Apoyar el esfuerzo de la ciudad de Buenos Aires en la modernización de los servicios de transporte público con el fin último de mejorar la movilidad del Área Metropolitana			
Propósito (resultados)			
Contribuir con la estrategia de expansión de la red de subterráneos mediante la realización de los estudios técnicos que identifiquen y/o formulen los proyectos prioritarios estructurándolos en un plan de implementación	<p>El GCABA cuenta con instrumentos técnicos que le permiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> planificar la expansión continua y sostenida de la red de subterráneos; justificar técnicamente las opciones en materia de trazado, tecnología y secuencia constructiva; asociar a la comunidad y las fuerzas políticas en las decisiones públicas relativas al sistema de transporte público subterráneo 	Informes semestrales y final del GCABA e informes periódicos de TSP/CAR y misiones de administración	<ul style="list-style-type: none"> perdura la voluntad política para expandir la infraestructura destinada al transporte público masivo; se dispone de la contrapartida financiera, institucional y técnica para la gestión de la CT
Componentes (productos)			
Definición del proyecto de expansión de la red de subterráneos	<ul style="list-style-type: none"> diagnóstico general de la problemática de movilidad y transporte del AMBA; revisión de los temas legales e institucionales del sistema de transporte subterráneo; alternativas constructivas y tecnológicas; diseño de la expansión de la red, propuesta de trazado y secuencia temporal para su construcción análisis de factibilidad económico, financiero y multicriterio 	<ul style="list-style-type: none"> informes de los consultores, aprobados por el ejecutor y el Banco; misiones de administración con apoyo de INE/CAR 	El GCABA destina personal profesional y equipos suficientes para la ejecución oportuna de la CT

Objetivo	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos
Estrategia de implementación del proyecto	<ul style="list-style-type: none">estrategia de implementación de la fase de ingeniería, construcción y provisión de equipamiento y material rodanteestrategia de implementación financieraestrategia de implementación de la fase de operación		<ul style="list-style-type: none">
Preparación de Términos de Referencia	<ul style="list-style-type: none">TdR para la ejecución de los proyectos de ingeniería preparados		
Actividades (productos)			
Contratación de firmas consultoras	<ul style="list-style-type: none">Avance de los trabajos de acuerdo al cronograma establecido;obtención de los resultados previstos.	<ul style="list-style-type: none">informes periódicos de avance presentados por el GCABA;informes de INE/CAR	<ul style="list-style-type: none">Disponibilidad de consultores de perfil adecuado;contraparte dedicada al seguimiento a consultorías

ARGENTINA

APOYO AL PROGRAMA DE EXPANSIÓN DE LA RED
DE SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES

AR-T1041

PRESUPUESTO DETALLADO

Presupuesto (US\$)			Costo	
Rubro	Unidad	Cantidad	Unitario	Total
Costos Firma Consultora (estudio de demanda)				
<u>Costos salariales – Personal</u>				
Director del Proyecto	mes	7	12.000	84.000
Especialista en planificación del transporte	mes	6	8.000	48.000
Especialista en modelación de demanda de transporte	mes	3	6.000	18.000
Abogado	mes	2	6.000	12.000
Especialista en tecnología y operación de subterráneo / metro	mes	3	10.000	30.000
Especialista en diseño de infraestructura ferroviaria	mes	3	8.000	24.000
Especialista en análisis económico y financiero	mes	2	6.000	12.000
Técnico en sistemas CAD y SIG	mes	2	3.000	6.000
Asistentes de ingeniería (5)	mes	8	2.000	80.000
Total salarios				314.000
<u>Gastos administrativos (Overhead)</u>			150%	471.000
Total salarios y gastos administrativos				785.000
<u>Costos directos</u>				
Recolección y análisis de información primaria de campo	encuestas	15.000	30	450.000
Viajes (locales e internacionales)	viajes	15	3.000	45.000
Viáticos	días	400	200	80.000
Equipos de cómputo y <i>software</i>				45.000
Contingencias				90.000
Total costos directos				710.000
Costos Totales Firma Consultora (estudio de demanda)				1.495.000
Auditoría				5.000
Total a ser financiado por el Fondo de Infraestructura				1.500.000
Costos locales de administración				
Supervisión del estudio				100.000
Personal, Oficina de soporte, Logística, otros costos				275.000
Costos Totales Locales de Administración				375.000
TOTAL GENERAL				1.875.000

PLAN DE OPERACIONES

APOYO AL PROGRAMA DE EXPANSIÓN DE LA RED DE SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES

AR-T1041

PLAN DE ADQUISICIONES

I. INFORMACIÓN GENERAL

Organismo Ejecutor: El Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Fecha de aprobación del Plan: junio de 2008
Período cubierto por este Plan: septiembre de 2008 a agosto de 2009

II. SELECCIÓN DE CONSULTORES

2.1. Lista Corta: según lo estipulado en el párrafo 2.7 de las Políticas de Consultores, y los límites del país beneficiario

2.2. Otros mecanismos especiales de Adquisición: No se prevé

2.3. Servicios de Consultoría previstos:

REF. Nº	CONTRATO (DESCRIPCIÓN)	ESTIMADO (US\$)	BID (INFRA FONDO)	MÉTODO DE SELECCIÓN	REVISIÓN POR EL BANCO	FECHA ESTIMADA DE CONTRATACIÓN
	Apoyo a la estrategia de expansión de la red de subterráneos mediante la realización de los estudios técnicos que identifiquen y/o formulen los proyectos prioritarios estructurándolos en un plan de implementación	1.500.000	1.500.000	SBC	N/A	SEP 08

Nota: SBC (Selección basada en calidad); SD (Selección Directa)