

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

BRASIL

**PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO
DEL DISTRITO FEDERAL
(BR-L1018)**

PROPUESTA DE PRESTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Rosana Brandao (INE/TSP), jefe de equipo; y los miembros: Rodolfo Huici, Felipe Targa, Pablo Guerrero, Giovanna Mahfouz (INE/TSP); Teresa Maurea Faria (LEG/SGO); Mario Durán-Ortiz, Paulo Carvalho y Claudia Fernanda de Magalhaes (CSC/CBR).

INDICE

I.	DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS	2
A.	Antecedentes, problema, estrategia y justificación	2
B.	Estrategia del Programa.....	4
C.	Objetivo, componentes y costos.....	6
D.	Marco de Resultados e Indicadores Claves.....	8
II.	ESTRUCTURA FINANCIERA Y RIESGOS PRINCIPALES.....	9
III.	PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN	12

ANEXOS		
ANEXOS IMPRESOS		
Anexo I-Matriz de Resultados		
Anexo II-Plan de Adquisiciones		
APÉNDICE: PROYECTO DE RESOLUCIÓN		
Enlaces Electrónicos		
REQUERIDOS		
POA		IDBDOCS 1209731 Plan Operativo Anual
Esquema de Monitoreo y Evaluación		IDBDOCS 1171233 Esquema de Monitoreo y Evaluación
<i>Relatório de Avaliação Ambiental do Programa (RAAP), Plano de Gestão Ambiental e Social (PGAS) (ESMR)</i>		IDBDOCS 1062086 RAAP IDBDOCS 1146746 PGAS
OPCIONALES		
Análisis de alternativas técnicas y de diseño		
Análisis de viabilidad técnico-económica		IDBDOCS 1168632 Evaluación Económica
Administración financiera y aspectos fiduciarios especiales		IDBDOCS 1147087 Evaluación Financiera del DF
Evaluación de Riesgo (<i>Expert Choice</i>)		IDBDOCS 1145668 Evaluación de Riesgo
Análisis institucional, SECI, procedimientos de personal y aspectos de capacidad de implementación		IDBDOCS 1145669 SECI
Mapas	Mapa del Distrito Federal	IDBDOCS 1143662 Distrito Federal Mapa
	Corredores y localización de obras del I Programa	IDBDOCS 1143665 Obras viales 1er Programa
	Localización estaciones a ser intervenidas (construcción y renovación)	IDBDOCS 1143663 Estaciones Programa

SIGLAS Y ABREVIATURAS

CIDE	<i>Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico</i>
PIB	Producto Interno Bruto
CCO	Centro de control operativo
CO	Capital Ordinário
COFIEEX	<i>Comissão de Financiamentos Externos</i>
CSC/CBR	<i>Country Office – Brazil</i>
DER/DF	<i>Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal</i>
DETRAN	<i>Departamento de Trânsito do Distrito Federal</i>
DF	Distrito Federal
DFTrans	<i>Transporte Urbano do Distrito Federal</i>
ECG	Empresa consultora de apoyo al gerenciamiento del Programa
EIA	Estudio de Impacto Ambiental
EMT	Evaluación de Medio Término
EPTG	<i>Estrada Parque Taguatinga. Para efectos de la operación corresponde al corredor Ceilândia - Taguatinga - Águas Claras - Plano Piloto</i>
GDF	Gobierno del Distrito Federal
IDH	Índice de Desarrollo Humano
IBRAM	Instituto Brasilia Ambiental
IPK	Índice de pasajeros transportados por Kilómetro
ITP	Informe de Terminación de Programa
LRF	Ley de Responsabilidad Fiscal
NOVACAP	<i>Companhia Urbanizadora da Nova Capital</i>
PCA	Planes de Control Ambiental
PCS	Programa de Comunicación Social
PGAS	Plan de Gestión Ambiental y Social
PRAF	Programa de Reestructuración y Ajuste Fiscal
PSA	Programa de Supervisión Ambiental
RAAEP	<i>Relatório de Avaliação Ambiental Estrategica do Programa</i>
SECCI	<i>Sustainable Energy and Climate Change Initiative</i>
SEDUMA	<i>Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente</i>
SEFAZ	<i>Secretaria da Fazenda</i>
SELIC	<i>Sistema Especial de Liquidação e Custódia</i>
SIAFEN	Sistema de Integración Financiera de Estados y Municipios
SO	<i>Secretaria de Estado de Obras</i>
ST	<i>Secretaria de Estado de Transporte</i>
STN	Secretaria del Tesoro Nacional
TIR	Tasa Interna de Retorno
TJLP	<i>Taxa de Juros de Longo Prazo</i>
UGP	Unidad de Gerenciamiento del Programa
UNESCO	<i>United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization</i>
VAN	Valor Actual Neto

RESUMEN DEL PROGRAMA
BRASIL
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO DEL DISTRITO FEDERAL
(BR-L1018)

Términos y Condiciones Financieras ¹				
Prestatario: Gobierno del Distrito Federal (GDF) Garante: República Federativa de Brasil Organismo Ejecutor: Secretaría de Estado de Transportes (ST)			Plazo de amortización:	25 años
			Periodo de gracia:	5 años
Fuente	Monto (millones de US\$)		Periodo de desembolso:	5 años
	PROGRAMA	%		
BID (CO) ¹	US\$176,775	65,5	Comisión de inspección y vigilancia ² :	0%
Local	US\$ 93,110	34,5	Tasa de interés:	LIBOR
Otro/Cofinanciamiento	0	0	Comisión de crédito ³ :	0,25 % p.a.
Total	US\$269,885	100	Moneda:	Dólares Estadounidenses FU ⁴
Esquema del Programa				
<p>Objetivo y Descripción: El fin del Programa es contribuir al mejoramiento de las condiciones de movilidad y transporte urbano del Distrito Federal.</p> <p>El propósito es mejorar las condiciones de movilidad y accesibilidad de la población del DF, en particular aquella de menores recursos, aumentando la integración de los núcleos urbanos del Distrito Federal, por medio del financiamiento de un sistema moderno de transporte público colectivo por autobús, contribuyendo a mejorar la circulación y seguridad del transporte motorizado y no-motorizado, y fortaleciendo las iniciativas y las capacidades institucionales y de gestión del transporte del GDF. El Programa hará inversiones en infraestructura vial y urbana, estaciones de integración, seguridad vial y peatonal, construcción de rampas para personas con discapacidades físicas en cruces, aceras y pasarelas, modernización del sistema de semáforos, ciclovías, y el fortalecimiento institucional y gestión del transporte.</p>				
<p>Condiciones contractuales especiales del Programa antes del primer desembolso:</p> <p>(i) <u>Antes del primer desembolso y antes de autorizar una licitación por cualquiera de las entidades co-ejecutoras del Programa</u> (DFTrans, DER/DF y NOVACAP), el Organismo Ejecutor debe haber firmado con éstos, y puesto en vigencia, los convenios de co-ejecución en los términos acordados previamente con el Banco (¶3.1)</p> <p>(ii) <u>Antes del primer desembolso</u>, el Organismo Ejecutor presentará al Banco los términos de referencia previamente acordados con el Banco, para contratación de los servicios de consultoría para el apoyo al gerenciamiento del Programa. (¶3.2).</p> <p>(iii) <u>Antes del primer desembolso, el Organismo Ejecutor deberá conformar la Unidad de Gerenciamiento del Programa (UGP) y el nombramiento del personal técnico clave (Coordinador-Ejecutivo y Asesor)</u></p>				
<p>Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna</p>				
<p>El Programa es coherente con la Estrategia de País: Si <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/></p>				
<p>El Programa califica como: SEQ <input type="checkbox"/> PTI <input type="checkbox"/> Geográfica <input type="checkbox"/> % Beneficiarios <input type="checkbox"/></p>				

¹ La tasa de interés, la comisión de crédito, y la comisión de inspección y vigilancia que se mencionan en este documento para el Financiamiento OC se establecen según lo dispuesto en el documento FN-568-3-Rev. El Directorio Ejecutivo puede modificarlas tomando en consideración los antecedentes existentes a la fecha, así como la respectiva recomendación del Departamento de Finanzas.

² En ningún caso la comisión de inspección y vigilancia puede superar el 1%, y el cargo en un semestre dado no podrá superar el monto que resultaría de aplicar el 1% al monto del préstamo, dividido por el número de semestres incluido en el plazo original de desembolso.

³ En ningún caso la comisión de crédito podrá superar el 0,75%.

⁴ Facilidad Unimonetaria.

I. DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS

- 1.1 **Planteamiento.** El Gobierno del Distrito Federal (GDF) busca focalizar la inversión pública en áreas vitales para mejorar las condiciones de vida de sus pobladores y el crecimiento económico, procurando un equilibrio en el desarrollo de los núcleos urbanos del área metropolitana de Brasilia. El Programa contribuirá con el mejoramiento de las condiciones de movilidad y transporte urbano, en especial de los usuarios de menores recursos, a través de inversiones en obras de infraestructura y operación de sistemas de transporte público colectivo.

A. Antecedentes, problema, estrategia y justificación

- 1.2 **Características socioeconómicas y urbanas.** El Distrito Federal (DF) es un territorio autónomo administrado con la misma estructura política de un Estado. En él está ubicada Brasilia, inaugurada en 1960 y actual capital Federal de Brasil, sede de los tres poderes de la República y del GDF. En 1987 Brasilia fue declarada por la UNESCO Patrimonio Histórico y Cultural de la Humanidad por su significado urbanístico. En 1990 el área denominada *Plano Piloto*¹ fue protegida por el Gobierno Brasileño mediante la figura jurídica de *tombamento*².
- 1.3 El DF tiene una población estimada de 2,5 millones de habitantes, de los cuales aproximadamente 10% reside en Brasilia³. Para los fines de la administración de los servicios de naturaleza local, el DF está dividido en 29 Regiones Administrativas (RA), las cuales con excepción de Brasilia eran hasta poco tiempo también conocidas como ciudades “satélites”. El rápido crecimiento de las RA ha tenido como resultado un desarrollo urbano desordenado (asociado con la migración continua a la capital), sin integración directa con el *Plano Piloto* y niveles de desigualdad social y económica significativos.
- 1.4 La actividad económica del DF está orientada principalmente hacia el sector servicios, concentrando cerca del 75% de los empleos en Brasilia⁴. Por su configuración espacial de metrópolis polinuclear (con RA que dependen fuertemente de las actividades socioeconómicas de Brasilia), las principales líneas de deseo de viaje están caracterizadas por desplazamientos de tipo pendular, desde las RA hacia Brasilia en la mañana y a la inversa en la tarde. Estos movimientos se concentran en ejes viales con estándares de autopista de alta velocidad y con pocas conexiones a la red funcional de menor jerarquía; lo que resulta en una ineficiente operación del sistema de transporte público urbano. Debido también a las largas distancias entre Brasilia y las RA (media de 30 km) la oferta de transporte público se concentra en los períodos pico de la mañana y tarde; produciendo un efecto de

¹ Nombre original del proyecto diseñado por Lucio Costa para el área central de Brasilia.

² El *Tombamento* se refiere a la Ley Federal de Conservación, que atribuye al Estado la responsabilidad de tutela para conservación y protección de bienes muebles e inmuebles que sean de interés público por su valor histórico, artístico, arqueológico, etnográfico, urbanístico, paisajístico o bibliográfico. En el área *tombada* existen serias restricciones para modificaciones físicas al entorno urbano y a su ocupación, densidad y uso del suelo.

³ Con algunos municipios del Estado de Goiás (“entorno”), el DF alcanza los 3,2 millones de habitantes, siendo la tercera aglomeración urbana más grande de Brasil después de São Paulo y Río de Janeiro.

⁴ Su participación en el PIB total del DF es del 92% (IBGE, 2003).

péndulo tan marcado que durante los periodos valle gran parte de la flota (alrededor de 1.000 autobuses) permanece ociosa estacionada en lotes vacíos ubicados en Brasilia.

- 1.5 **La demanda de transporte.** En el DF se realizan 2,8 millones de viajes diarios, de los cuales el 72% son en modos motorizados y el 28% restante a pie o en bicicleta. De los viajes motorizados, 50% se realizan en automóviles particulares o taxi, 47% en transporte público colectivo (buses y microbuses) y 3% restante en otros modos. Los motivos principales de viaje son trabajo (52%) y estudio (26%).
- 1.6 **La oferta de transporte público colectivo.** El actual servicio de transporte público en el DF está dividido en cinco modalidades que carecen de integración operacional y tarifaria: (i) Convencional, servicio básico de transporte colectivo que conecta Brasilia y las RA utilizando autobuses convencionales; (ii) Especial de vecindad, opera en Brasilia con características y tarifas diferenciadas; (iii) Convencional rural, atiende a las áreas rurales de las RA; (iv) Alternativo, servicio que utiliza vehículos tipo “van” de baja capacidad (16 pasajeros); (v) Metro, conecta la parte central de Brasilia con las ciudades de *Taguatinga* y *Samambaia*, su operación comercial se inició en 2001; actualmente está en construcción una extensión de *Taguatinga* hasta *Ceilândia* y cuatro estaciones dentro del *Plano Piloto*.
- 1.7 **Transporte individual y seguridad vial.** En los últimos cinco años el parque automotor creció al 7% anual, alcanzando, en 2007, 900.000 vehículos registrados y una tasa de motorización para el DF de 0,37 vehículos/habitante, y de 1,0 vehículo/habitante si se considera sólo el área del *Plano Piloto*. Durante los períodos pico de la mañana y de la tarde, tanto en las arterias principales del *Plano Piloto* como en los accesos hacia las RA, principalmente en el corredor de la EPTG, ocurren altos grados de congestión.
- 1.8 A pesar del crecimiento de la flota vehicular, los indicadores de seguridad vial en el DF han mejorado en los últimos años gracias a diferentes medidas, como el control electrónico de velocidad y el tratamiento de puntos críticos. En 2005 se registraron 5,4 accidentes fatales por cada 10.000 vehículos, casi la tercera parte de los que se registraron en 1995. El sistema semafórico del DF abarca 400 intersecciones, la mayor parte sobre la red vial de Brasilia y sus principales accesos; la mayoría de esas intersecciones semaforizadas no dispone de detectores con control centralizado para la sincronización y optimización de la red en tiempo real.
- 1.9 **Organización institucional del transporte público colectivo (TPC).** La Secretaría de Estado de Transporte (ST), es responsable por las políticas de transporte (incluyendo tarifas), planificar y autorizar la prestación de servicios de transporte público; la ST actúa a través de: (i) Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans) responsable de la gestión del transporte público; (ii) Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DER/DF) que planifica, fiscaliza, opera, mantiene y construye carreteras; (iii) Departamento de Trânsito do Distrito Federal (DETRAN) que controla vehículos, habilitación de conductores, señali-

zación, fiscalización y educación vial; y (iv) *Companhia do Metropolitano do Distrito Federal* (Metro/DF), empresa pública de derecho privado que planea, proyecta, construye, opera y mantiene el sistema de TPC sobre rieles en el DF. En lo que respecta a la gestión de la infraestructura, la *Secretaria de Estado de Obras (SO)* es la encargada de la ejecución de obras civiles urbanas, en particular las obras viales urbanas, a través de la *Companhia Urbanizadora da Nova Capital* (NOVACAP).

- 1.10 **Problemas del servicio del TPC.** El problema medular está relacionado con la estructura urbana del DF (baja densidad, distancia excesiva de trayectos, y crecimiento expansivo de los núcleos urbanos), acompañado por la deficiente gestión. Como resultado, en los operadores se generó una informalidad creciente, sobreoferta de modalidades y rutas en competencia abierta, atomización y desarticulación de servicios y rutas, servicio prestado en vehículos pequeños (tipo van), y operación sin ningún grado de prioridad. Para los usuarios, mayoritariamente de bajos ingresos, la calidad del servicio es baja, acompañada de largos tiempos de viaje por la congestión vial, bajo nivel de confort y una accesibilidad económica comprometida por la baja rentabilidad del servicio⁵ y la ausencia de una integración tarifaria.
- 1.11 **Estrategia del GDF.** En 2004, el GDF inició el proceso de preparación del Programa y recientemente inició la implementación del Plan Plurianual 2007/2010 que incluye la iniciativa *Brasilia Integrada* para el transporte urbano. La iniciativa, en estrecha relación con el Programa propuesto, apunta a mejorar la gestión del transporte público mediante la racionalización de los servicios de transporte colectivo y la regulación, integración y control de las actividades de los operadores privados. Para ello, la Asamblea Legislativa del DF aprobó el nuevo marco jurídico reglamentario del transporte público. El GDF también inició la implementación de un plan de reestructuración institucional y está en proceso de aprobación el Plan de Ordenamiento Territorial que busca reducir las asimetrías en la estructura espacial del DF. (§1.10).

B. Estrategia del Programa

- 1.12 La preparación del Programa se focaliza en las actividades que realiza la ST en el DF y sus entidades autárquicas vinculadas, esto es: construcción, ampliación, y mantenimiento de la red vial; supervisión, monitoreo y evaluación de obras, estudios y diseños de ingeniería; emergencias viales, seguridad vial y proyectos piloto; estudios de factibilidad y definitivos; estudios y planes de gestión socioambiental; estudios de planificación; ampliación, extensión o mejoramiento de la infraestructura, equipo y equipamiento asociado al transporte público, tanto para la operación como para el control de los servicios; y actividades de gestión y fortalecimiento institucional, y sostenibilidad técnica, económica y financiera.

⁵ La baja rentabilidad de la operación del sistema ha sido transferida a los usuarios a través de incremento tarifario; el usuario del último quintil de ingreso promedio de TPC del DF destina más de un tercio de su ingreso a gastos de transporte, una de las proporciones más altas en la región.

- 1.13 El Banco tiene experiencia con cinco operaciones en el sector de infraestructura en el DF mediante los Préstamos: 296/SF-BR, 526/OC-BR y 814/SF-BR, 622/OC-BR y 856/SF-BR, 526/OC-BR. En ejecución se encuentra el Préstamo 817/SF-BR y el 1288/OC-BR, todos de agua potable y saneamiento.
- 1.14 El Programa mejorará el sistema de transporte público con una estrategia que consiste en: (i) **modernizar el transporte público colectivo** mediante la implantación de un esquema de rutas de autobuses tronco-alimentadas integradas entre sí y con el sistema Metro, construcción de carriles exclusivos y prioritarios para las vías troncales y sus accesos, y construcción y renovación de estaciones de transferencia; (ii) **mejorar las condiciones de seguridad del transporte motorizado y no motorizado** a través de un nuevo sistema de semaforización y control, construcción de ciclovías, campañas educativas, atención de puntos críticos en seguridad vial y construcción de rampas para personas con discapacidades físicas en cruces, aceras y pasarelas. Estas intervenciones se apoyarán mediante el (iii) **fortalecimiento de las capacidades institucionales y de gestión del GDF**, a través de la capacitación de técnicos del DFTrans y la ST, desarrollo del sistema de planificación de tránsito y transporte, actualización del marco regulatorio, racionalización de la red y control de la oferta de transporte colectivo. También se apoyarán las acciones requeridas para la operación del sistema integrado y control del recaudo (cámara de compensación de ingresos y créditos). Asimismo, se financiará un seminario internacional que facilite el diálogo para la revisión de la reglamentación del *tombamento* en el *Plano Piloto*.
- 1.15 El Programa está estructurado alrededor de la construcción del eje estructurante *Ceilândia-Taguatinga-Plano Piloto* (eje este-oeste), la implantación y puesta en funcionamiento del sistema de pago electrónico de tarifa e infraestructura de información requerida para todo el sistema, y el inicio de las acciones de fortalecimiento de la capacidad de gestión del DFTrans. Una vez iniciada la construcción del corredor exclusivo este-oeste, que se espera modifique sustancialmente el esquema actual de prestación general del servicio, continuará la construcción de las restantes obras de infraestructura (mejora de rutas alimentadoras, y construcción y renovación de estaciones de integración).
- 1.16 La sostenibilidad del Programa implica el fortalecimiento de la ST y del DFTrans como entes rector de las políticas de transporte y gestor de éstas, respectivamente, con las suficientes capacidades técnicas y operativas que aseguren su eficacia y eficiencia, así como la práctica de la planificación, gestión operativa y fiscalización del transporte público para garantizar el cumplimiento de sus objetivos y la optimización de sus actividades. Como parte de las actividades de fortalecimiento del DFTrans, el Programa apoyará la transición operacional del sistema, definida como: regularización, racionalización e integración. Para mejor control y facilidad de implementación, la transición operacional se realizará en regiones geográficas del DF Norte, Oeste, Central (*Plano Piloto*), Este, Sudoeste y Sur, consolidando un sistema de transporte público más eficiente, confiable en su operación (seguridad y puntualidad), y que responda a las necesidades reales de movilidad (demanda) de los pobladores del DF.

C. Objetivo, componentes y costos

- 1.17 El **fin** del Programa es contribuir al mejoramiento de las condiciones de movilidad y transporte urbano. El **propósito** es mejorar las condiciones de movilidad y accesibilidad de la población del DF, en particular aquella de menores recursos, aumentando la integración de los núcleos urbanos del área metropolitana de Brasília. Para ello, el Programa financiará un sistema moderno de transporte público colectivo por autobús, contribuirá a mejorar la circulación y seguridad del transporte motorizado y no motorizado, y fortalecerá las iniciativas y capacidades institucionales y de gestión del GDF. El Programa hará inversiones en infraestructura vial y urbana, estaciones de integración, seguridad vial y peatonal, rampas para personas con discapacidades físicas en cruces, aceras y pasarelas, modernización del sistema de semáforos, ciclovías, y fortalecimiento institucional y gestión del transporte.
- 1.18 El Programa sería ejecutado bajo la modalidad de obras múltiples, con un plazo para el desembolso del préstamo por parte del Banco de 5 años. El Programa tiene un costo total de US\$269,88 millones, de los cuales 65,5% (US\$176,77 millones) provendrían del préstamo del Banco, y los restantes US\$93,11 millones serían aportados por recursos de contrapartida. Los costos estimados del Programa, desglosados por componentes, se presentan en el Cuadro I-1. Las principales categorías de inversión comprenden:
- 1.19 **Componente 1. Ingeniería y administración (US\$ 16,38 millones):**
- 1.20 Este componente financiará: (i) Estudios y diseños de ingeniería (US\$6,1 millones) que comprende los gastos asociados a los estudios de factibilidad económica, técnica y ambiental y diseños ejecutivos de las obras a ser incluidos en el Programa⁶; y (ii) Gastos de administración (US\$10,28 millones) corresponde al conjunto de los servicios y actividades que estarán a cargo de la Unidad de Gerenciamiento del Programa (UGP), designada como responsable de la ejecución de la operación (¶3.2). Incluye, asimismo, los costos de contratación de los servicios de consultoría de apoyo al gerenciamiento del Programa (ECG). También comprende los costos de contratación de las firmas independientes que realizarán las auditorías contable-financieras y ambientales del Programa, así como de la supervisión ambiental y los costos de comunicación socio-ambiental.
- 1.21 **Componente 2. Inversiones para la modernización del transporte urbano (US\$244,48 millones):**
- 1.22 Modernización e integración del transporte público colectivo (US\$ 208,52 millones): Incluye las intervenciones y acciones dirigidas a mejorar la operación y cobertura del TPC, así como viabilizar la implantación de un sistema integrado. El componente incluye las obras de infraestructura necesarias para priorizar la operación del Sistema de Transporte Público Colectivo del Distrito Federal

⁶ Los estudios necesarios para la preparación del 1^{er} Programa, tales como análisis de demanda, simulaciones de tránsito, factibilidad económica, diseños de ingeniería, estudios ambientales e institucionales, ya han sido ejecutados por el GDF. El costo de estos estudios será reconocido como gasto elegible de contrapartida.

- (STPC/DF), particularmente en el eje este-oeste (*Ceilândia-Taguatinga-Plano Piloto*) y las obras de infraestructura complementarias necesarias (terminales de buses y estaciones de integración con el metro, paraderos, y vías secundarias para tránsito local). Abarca intervenciones sobre la infraestructura vial y urbana en: (i) 11,8 km de corredor troncal, 26,13 km de corredores complementarios y 42,5 km de vías locales; (ii) la reforma de 14 terminales existentes, la construcción de 17 nuevas terminales/estaciones de integración, la construcción de cerca de 33 estaciones de transferencia y 270 paraderos de autobuses; y (iii) la adecuación de 11 intersecciones viales para eliminar los conflictos de tránsito más críticos otorgando prioridad al transporte público.
- 1.23 *Mejora de la seguridad vial para el transporte motorizado y no-motorizado (US\$ 21,1 millones)*: todas las intervenciones en infraestructura vial a ser financiadas, incluirán en sus diseños y presupuestos las obras complementarias, los dispositivos de control y señalización necesaria para garantizar un adecuado nivel de funcionamiento y de seguridad vial. Adicionalmente, el Programa financiará: (i) recalificación urbana en las áreas de intervención directa del Programa; (ii) puentes peatonales; (iii) rampas para personas con discapacidades físicas en cruces, aceras y pasarelas; (iv) señalización vial; (v) instalación de semáforos para cruces peatonales; (vi) cerca de 70 km de ciclovías; y (vii) obras menores de corrección geométrica y tratamiento de puntos críticos sobre la red vial. Por la naturaleza urbanística de Brasilia, el Programa financiará intervenciones en cruces peatonales combinadas con mejoras en el entorno urbano, que servirán como modelo para otros puntos críticos de la ciudad.
- 1.24 *Centro de control operativo (CCO) y sistema de semáforos (US\$ 4,2 millones)*: el CCO estará conectado a un sistema de semáforos centralizado y cámaras el cual permitirá contar con un sistema de monitoreo y regulación del tránsito vehicular.
- 1.25 *Sistema de gestión y operación del transporte público (US\$ 5,12 millones)*: incluye la provisión de equipos de informática especializados destinados a mejorar la capacidad de planificación, gestión y control operacional por parte de DFTrans y la ST.
- 1.26 *Supervisión de obras (US\$ 5,46 millones)*: a ser contratada por la UGP que incluirá servicios de consultoría especializada para garantizar el cumplimiento de los cronogramas de trabajo, los diseños y las especificaciones técnicas. La contratación está prevista en lotes, correspondientes a los grupos de licitación.
- 1.27 **Componente 3. Fortalecimiento institucional (US\$ 8,22 millones):**
- 1.28 Las actividades propuestas se dividen en: (i) *Apoyo a la ST (US\$ 2,3 millón)* a través de la implementación de un sistema de gerenciamiento de la información para del transporte público; (ii) *Apoyo al DFTrans (US\$ 4,87 millones)* que comprende actividades orientadas a reforzar la capacidad tecnológica, técnica e institucional y a financiar la instalación, prueba y funcionamiento de la Cámara de Compensación de Ingresos y Créditos (necesaria para la integración tarifaria abierta y de crédito temporal) y (iii) *Apoyo a la Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (US\$1,05 millones)* para todo lo relacionado

con las funciones ambientales asociadas al Programa y a la gestión ambiental de los sistemas de transporte público colectivo e infraestructura asociada, la adquisición de equipos para mediciones de calidad del aire y ruido y la realización del seminario de urbanismo y del estudio de movilidad

D. Marco de Resultados e Indicadores Claves

- 1.29 Los resultados del Programa estarán relacionados con la mejora del nivel de servicio del sistema de TPC a lo largo del corredor este-oeste (*Ceilândia-Taguatinga-Plano Piloto*). En particular, se espera contribuir en mejorar la percepción del nivel de servicio del sistema por parte de los usuarios y que esta percepción se vea reflejada en indicadores objetivos, de fácil medición y que estén relacionados con los principales beneficios económicos del Programa, tales como la reducción en el tiempo de viaje de los usuarios y costos de operación vehicular, y mejora de la rentabilidad de los servicios.

CUADRO 2-1

COSTOS Y FINANCIAMIENTO DEL PROGRAMA DE LA LÍNEA DE CRÉDITO (US\$ MILES)

	CATEGORIA DE INVERSIÓN	%	Total	Banco	%	Aporte Local	%
1	Ingeniería v Administración	6.07	16.3	9.752	59.54	6.628	40.46
1.1	Estudios v Diseños	2.26	6.10	2.300	37.70	3.800	62.30
1.2	Administración del Programa	3.81	10.2	7.452	72.49	2.828	27.51
2	Costos Directos	90.59	244.	159.625	65.29	84.860	34.71
2.1	Meioramiento e Integración del Transporte Pú-	77.26	208.	138.792	66.56	69.728	33.44
2.2	Seguridad Vial para el transporte motorizado v	7.82	21.1	10.550	50.00	10.550	50.00
2.3	Centro de Control v Sistema de Semáforos	1.59	4.28	1.785	41.66	2.500	58.34
2.4	Sistema de Gestión v Operación del Transporte	1.90	5.12	3.584	70.00	1.536	30.00
2.5	Supervisión de Obras	2.02	5.46	4.914	90.00	546	10.00
3	Fortalecimiento Institucional	3.05	8.22	7.398	90.00	822	10.00
3.1	Secretaría de Transportes	0.85	2.30	2.070	90.00	230	10.00
3.2	DFTrans	1.80	4.87	4.383	90.00	487	10.00
3.3	Secretaría de Desarrollo Urbano v Medio Am-	0.39	1.05	945	90.00	105	10.00
4	Costos Concurrentes	0.30	800	-	0.00	800	100.00
4.1	Expropiaciones	0.02	50	-	0.00	50	100.00
4.2	Reasentamientos	0.02	50	-	0.00	50	100.00
4.3	Compensación Ambiental v Social	0.26	700	-	0.00	700	100.00
5	Costos Financieros*	0.00	-	-	0.00	-	0.00
5.1	Inspección v vigilancia	0.00	-	-	0.00	-	0.00
	TOTAL	100.0	269.	176.775	65.50	93.110	34.50

*Los costos financieros, intereses y comisión de crédito, serán pagados por el GDF por fuera del Programa

INDICADORES CLAVE	TIEMPO DE MEDICIÓN	RAZÓN PARA SU SELECCIÓN
Nivel de satisfacción de los usuarios de transporte público en el DF es de al menos del 30%	Durante la implementación del Programa	Para confirmar que las inversiones financieras y de recursos humanos son operativas y se garantiza un servicio de transporte de pasajeros más seguro, confiable y eficiente.
Operación adecuada del sistema de transporte colectivo integrado en el eje Este-Oeste del sistema del TPC		
Reducción del tiempo de viaje de los usuarios del servicio público por autobús en las horas punta, entre <i>Ceilândia</i> , <i>Taguatinga Águas Claras</i> y el <i>Plano Piloto</i> (eje este-oeste) de 67 minutos (situación actual) a 56 minutos (con proyecto).	Un año después de finalizada la implementación del Programa	Para confirmar la mejora en la calidad del servicio, y como beneficio directo a los usuarios en sus desplazamientos diarios.
Reducción del tiempo de espera en las paradas en la hora punta de la mañana en viajes con origen en las ciudades <i>Ceilândia</i> , <i>Taguatinga</i> y <i>Samambaia</i> , y destino para el <i>Plano Piloto</i> , y con operación en los corredores de intervención directa del Programa de un tiempo máximo de 30 minutos reducido para 15 minutos		
Incremento del IPK de 0,9 pax/veh-km (situación actual) a 1,2 (con proyecto)		Para confirmar el aumento de la productividad por unidad de servicio

II. ESTRUCTURA FINANCIERA Y RIESGOS PRINCIPALES

- 2.1 **Medidas de Mitigación de Riesgos Ambientales y Sociales.** Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), la naturaleza y objetivos del Programa y sus impactos y riesgos ambientales y socio-culturales, sintetizados en ¶2.2, esta operación fue clasificada como Categoría “B”.
- 2.2 La Estrategia Ambiental fue aprobada en la Reunión del CESI del 22 de septiembre de 2006. Para la preparación del Programa fueron elaborados: (i) una Evaluación Ambiental Estratégica; (ii) un Manual Ambiental de Construcción; (iii) un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS), el cual presenta en detalle todos los programas de prevención, mitigación y compensación de los impactos ambientales resultantes de la ejecución, conteniendo medidas de apoyo orientadas a la generación de renta compensatoria para los conductores y cobradores de los autobu-

ses que podrían ser afectados por la implementación del Programa debido a las alteraciones en el modelo de operación, y un proyecto de compensación ambiental para el tramo de la EPTG tangente a la Reserva Ecológica del Guará, por la supresión de vegetación y por impactos sobre las áreas de preservación permanente (cursos de agua).

- 2.3 En la preparación del Programa no fueron identificados casos de afectación a viviendas de población de bajos recursos. Para un eventual caso, se aplicarán las medidas de mitigación adecuadas, basadas en la OP-710 del Banco.
- 2.4 El principal impacto negativo identificado durante la preparación del Programa era la afectación a 862 vendedores ambulantes, según el catastro realizado en diciembre de 2005, que verían su actividad comercial afectada por el ensanche de la *Av. Helio Prates en Ceilândia*. Para mitigar ese impacto, el GDF inició un estudio socioeconómico, y la preparación de un Plan de Reasentamiento. Durante la preparación del Programa, el GDF inició una política más amplia de regularización del uso y ocupación del suelo en todo su territorio, y que se manifestó en el área del proyecto a través del Decreto N° 28.214 de 17 de agosto de 2007, consensuado, entre otros, con la asociación de vendedores ambulantes. La aplicación de esta norma supuso la relocalización satisfactoria de los vendedores ambulantes catastrados, que ya habían subido a 1.632. De estos, 888 fueron reubicados en el complejo comercial *Shopping Popular*, cercano al lugar donde originalmente desarrollaban sus actividades económicas, mientras que los restantes lo fueron en las demás ferias libres de la región. La transferencia fue realizada por la Administración Regional de *Ceilândia*, siguiendo las directrices y el planeamiento establecido por la *Secretaria de Estado de Justicia, Direitos Humanos e Cidadania* del DF y atiende a lo establecido en la Política OP-710.
- 2.5 **Créditos de Carbono.** Durante la preparación del Programa y con el apoyo técnico y financiero de la *Sustainable Energy and Climate Change Initiative* (SECCI), se han venido realizando estudios orientados a verificar el potencial de la mejora de la calidad del aire por las inversiones del Programa y determinar sus posibilidades, y acompañamiento en el desarrollo de bonos de carbono.
- 2.6 **Riesgo fiduciario.** El GDF tiene amplia experiencia en la ejecución de operaciones financiadas por el Banco y otras agencias multilaterales. El GDF ya inició acciones orientadas al fortalecimiento institucional de la ST y del DFTrans, las cuales continuarán siendo implementadas y consolidadas durante la ejecución del Programa. Mediante decreto, el GDF ha designado la creación de la UGP dentro de la ST para todo lo relacionado con la gestión y coordinación de la operación. Asimismo, la UGP contará con el apoyo de una ECG de programas con financiamiento internacional, que reforzará su nivel técnico y capacidad de procesamiento de las tareas y actividades asociadas con la ejecución y apoyo a los procesos de adquisiciones.
- 2.7 **Situación financiera del GDF.** Fueron analizados los estados financieros del DF en el cuatrienio 2002 - 2006 y el Presupuesto General del GDF para 2007. El aná-

lisis indicó que el DF tiene capacidad para aportar los recursos de contrapartida necesarios para la ejecución del Programa; asimismo, la contratación de la operación de crédito se encuentra dentro del límite de endeudamiento autorizado. Fueron también analizados los límites establecidos por la Ley de Responsabilidad Fiscal (LRF 101/00) y por la Resolución del Senado Federal (Resolución 43/01). El análisis demostró que tanto el resultado primario, suficiente para cubrir los servicios de la deuda programada, y la relación deuda financiera total del DF sobre su ingreso líquido real (ILR) cumplen con lo establecido en las normas de la LRF y en la Resolución 43/01; igual ocurre con el límite de gastos de personal del Poder Ejecutivo. Sin embargo, en el período 2004 – 2006 el límite de gastos con personal del Poder Legislativo, incluyendo el Tribunal de Cuentas del DF, superó los límites establecidos. El GDF informó que se están adoptando medidas administrativas para cumplir con la LRF.

- 2.8 Fue también analizado el cumplimiento del acuerdo del contrato de *Confissão, Assunção, Consolidação e Refinanciamento da Dívida* del DF con la Secretaría del Tesoro Nacional (STN), que permitió que el DF refinanciase su deuda en condiciones favorables. Ese contrato estableció que anualmente fueran elaborados Programas de Ajuste Fiscal –PAF (revisados periódicamente por la STN y sus metas actualizadas, mediante la evaluación del desempeño de los indicadores financieros del Estado). En 2006 el GDF dejó de cumplir dos de las seis metas previstas pudiendo comprometer la contratación de la operación de préstamo con el Banco. Para minimizar este riesgo y como parte de la preparación de la operación, la *Secretaria da Fazenda* (SEFAZ) presentó a la STN evidencia que justifica el no haber alcanzado las metas. Dado que el índice es menor a 1%, la SEFAZ considera que la STN avalaría la contratación de préstamo. Adicionalmente la SEFAZ informó que las medidas adoptadas por el GDF garantizan el cumplimiento de las metas del corriente año.
- 2.9 **Otros aspectos especiales y riesgos.** Los riesgos que el Programa puede presentar son de carácter institucional y operativo. En lo institucional, el riesgo principal está asociado con la debilidad institucional del GDF en el sector, y los desafíos que representan la operación, planificación técnica y gestión operativa de un sistema integrado de transporte. En lo operativo, existe el riesgo que los actuales operadores se opongan a las medidas de control y gestión del sistema propuestas por el GDF. En el campo de la operación del sistema, existe el riesgo que la integración tarifaria pueda comprometer la viabilidad financiera de los operadores privados y que el sistema se convierta en una carga financiera adicional a la existente con la operación del Metro/DF.
- 2.10 En términos de mitigación de estos riesgos, el GDF ya está realizando varias acciones concretas de reestructuración del DFTrans (ya autorizado a contratar por concurso público personal para fortalecer su estructura operacional), y de la ST, las cuales serán apoyadas por el componente de fortalecimiento institucional; el GDF tiene además una decidida voluntad política para ejercer efectiva y eficazmente la gestión, fiscalización y operación del TPC. Corresponde señalar que el GDF aprobó la nueva reglamentación de transporte público (¶1.11), que crea ins-

trumentos de control de la demanda del STC, por medio de la implantación del sistema de cobro electrónico. Adicionalmente, la presente operación contempla un proceso de transición paulatina, de cinco años de duración, para pasar del esquema existente al nuevo esquema de transporte público basado en integración abierta. Este proceso de transición incluye no sólo infraestructura física y tecnológica (pago electrónico), sino también aspectos institucionales y técnicos, legales, y socio-culturales (orientación de los usuarios);

- 2.11 Adicionalmente, el Equipo de Proyecto está tramitando la aprobación de una Cooperación Técnica con *InfraFund* para la apoyar la integración efectiva del sistema y la viabilidad financiera e institucional del sistema integrado. Para este fin, se contratarán servicios de consultoría para apoyar la definición de las alternativas tecnológicas de operación, tamaño y especificación de flota, 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, cámara de compensación y pago electrónico.

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN

- 3.1 **Resumen de medidas de implementación.** El prestatario del Programa será el Gobierno del *Distrito Federal*. El garante será la República Federativa de Brasil y el Organismo Ejecutor será el Distrito Federal por medio de la *Secretaría de Estado de Transportes* (ST) dentro de la cual ha sido creada por decreto la Unidad de Gerenciamiento del Programa (UGP). **La conformación de la UGP y el nombramiento del personal técnico clave (Coordinador-Ejecutivo y Asesor) será condición especial previa al primer desembolso.** La UGP será responsable directa de la ejecución, realizando el planeamiento, seguimiento, monitoreo y evaluación de las actividades del Programa, incluyendo aquellas relativas al monitoreo ambiental; acompañamiento de la ejecución de los contratos; elaboración de los informes de avance, solicitudes y procesamientos de desembolsos; contratación, administración y fiscalización de los servicios de gerenciamiento y supervisión, así como de las auditorías financiera-contable y ambiental del Programa; y toda la documentación de respaldo necesaria. La ejecución del Programa se hará a través de la ST, y los co-ejecutores DFTrans, DER/DF y NOVACAP cuya participación será **formalizada mediante convenios específicos** definiendo las responsabilidades de éstos por los procesos de licitación, contratación, administración y fiscalización de los contratos de obras, bienes y servicios, y la supervisión técnica de las obras según las atribuciones de cada organismo.⁷ **La vigencia de los Convenios entre la ST y cada uno de los co-ejecutores será condición previa al 1^{er} desembolso y a los procesos de licitación que cada uno de los co-ejecutores realice.**
- 3.2 La UGP coordinará sus actividades prestando atención especial a cuatro áreas: (i) ejecución de obras; (ii) planificación y programación; (iii) monitoreo, seguimiento

⁷ Para la construcción y reforma de terminales, incluyendo las de integración con el Metro, el DFTrans será responsable; para la construcción de obras viales y obras de arte será el DER/DF; y para la construcción de obras viales urbanas y mejoras a puntos críticos será la NOVACAP.

y evaluación; y (iv) asesoría técnica, incluyendo los temas ambientales. La UGP será responsable por la administración financiera del Programa. Las solicitudes de pago serán enviadas a la UGP por los co-ejecutores, que las procesará. La ejecución del Programa se apoyará en servicios de consultoría especializados. Dentro de sus principales labores se encuentran: (i) programación y acompañamiento durante la ejecución físico financiera de los contratos, incluyendo apoyo a la supervisión de los procesos licitatorios; (ii) creación, implementación y operación de un plan de monitoreo para la evaluación del Programa; (iii) apoyo en la elaboración de términos de referencia y documentos de licitación; (iv) apoyo a la UGP en la supervisión y fiscalización de proyectos y obras, y en la adquisición de bienes y servicios; y (v) elaboración de informes periódicos y específicos del avance del Programa. **La presentación al Banco por el Organismo Ejecutor de los términos de referencia previamente acordados con el Banco para la contratación de los servicios de consultoría para el apoyo a la gestión del Programa será condición especial previa al primer desembolso.**

- 3.3 Con base en los diseños elaborados, las obras previstas para cada proyecto serán contratadas por lotes. Las licitaciones serán realizadas por comisión especializada de licitación a ser constituida por el DF la cual verificará y escogerá la mejor propuesta, de acuerdo con los procedimientos estipulados en las Políticas y Procedimientos de Adquisiciones del Banco.
- 3.4 La adquisición de bienes y servicios, y la contratación de obras se realizarán de conformidad con las Políticas del Banco (GN-2349-7 y GN-2350-7). La supervisión del Banco de las adquisiciones y contrataciones del Programa se llevarán a cabo en forma *ex-ante*. La aprobación de los proyectos ejecutivos será de responsabilidad de la Dirección de Ingeniería o dependencia(s) respectiva(s) dentro de cada co-ejecutor. El control y supervisión de las obras será responsabilidad de la Dirección de Construcción o dependencia(s) respectiva(s) dentro de cada co-ejecutor. Cada co-ejecutor contará con una Unidad de Gestión Local (UGL) en términos a ser aprobados oportunamente por el Banco.
- 3.5 **Resumen de medidas para el monitoreo de resultados.** Se realizarán dos misiones de Administración anuales que buscarán un monitoreo técnico, financiero y operativo adecuado a efectos de minimizar retrasos y sobrecostos. Dentro de la UGP, se prevé un área dedicada al seguimiento, monitoreo y evaluación del Programa, para promover medidas de prevención o correctivas sin afectar el normal desempeño del proyecto y asegurar que todas las acciones apunten al logro de los objetivos propuestos. La UGP será la encargada del monitoreo de los indicadores y la información necesaria para la elaboración de la Evaluación de Desempeño y final.
- 3.6 El Organismo Ejecutor recopilará, almacenará y mantendrá consigo toda la información, indicadores y parámetros, incluyendo los planes operativos anuales, necesarios para la elaboración del Reporte de Desempeño del Préstamo y el Informe de Terminación del Programa. El Programa prevé el monitoreo de las me-

tas físicas y financieras y la evaluación de efectos a través del sub-componente de Administración del Programa.

- 3.7 **Actividades de diseño mayores después de aprobación.** El GDF deberá finalizar los proyectos ejecutivos de las intersecciones que conforman el eje este-oeste, así como los de las vías ESPM, EPIG y Avenida Central, todas parte del eje este-oeste. Igualmente, serán elaborados los diseños ejecutivos de la terminal de transferencia Asa Norte y avanzar en la estructura financiera y esquema de cálculo de la tarifa, reflejando los costos de operación del sistema integrado.

MARCO DE RESULTADOS MATRIZ DE INDICADORES	
Objetivo del Proyecto	<p>El fin del Programa es contribuir al mejoramiento de las condiciones de movilidad y transporte urbano del Distrito Federal.</p> <p>El propósito es mejorar las condiciones de movilidad y accesibilidad de la población del DF, en particular aquella de menores recursos, aumentando la integración de los núcleos urbanos del área metropolitana de Brasília.</p>

INDICADOR DE RESULTADOS	LÍNEA BASE	META	
Percepción del transporte público			
- Nivel de satisfacción de los usuarios de transporte público en el DF es de al menos del 30%	17,4%	30% (+72%)	Un año después de finalizado el Programa (AFP) los porcentajes de opiniones favorables (buena a excelente) de los habitantes del DF, relacionadas con componentes del transporte urbano directamente asociados con movilidad, en el eje este-oeste <i>Hélio Prates</i> , Comercial, Central, EPTG, EPIG, serán mayores a aquellos obtenidos antes del inicio del Programa (AIP). Encuestas de opinión en hogares del DF
Reducción del tiempo de viaje			
- De los usuarios del servicio público por autobús	67 min	56 min (-16%)	AFP, en las horas punta, en el sistema integrado en el eje este-oeste <i>Hélio Prates</i> , Comercial, Central, EPTG, EPIG
- De los usuarios del servicio público por autobús que utilizan algún tipo de modalidad con operación integrada	86 min	82 min (-5%)	
- Reducción del tiempo medio de espera en las paradas en los corredores: <i>Ceilândia</i> <i>Samambaia</i> <i>Taguatinga</i>	24 min 24 min 30 min	12 min 15 min 12 min (-50%) (-37,5%) (-60%)	AFP, el tiempo medio de espera de en las paradas de autobuses en la hora punta de la mañana en viajes de autobuses con origen en las ciudades <i>Ceilândia</i> , <i>Taguatinga</i> y <i>Samambaia</i> , y destino para el Plano Piloto, y con operación en los corredores de intervención directa del Programa tendrá reducido el tiempo máximo actual de 30 minutos para 15 minutos
Aumento de la productividad por unidad			
- Incremento IPK	0,9	1,2 (+ 33%)	AFP, en el sistema de transporte público colectivo.
- Disminución de los costos de operación de los autobuses	US\$0,862/Km	US\$0,777/Km (-10%)	AFP, disminución media de los costos de operación en el sistema integrado que opera entre <i>Ceilândia</i> , <i>Taguatinga</i> , <i>Águas Claras</i> y el <i>Plano Piloto</i> (eje este-oeste)

	Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5 / Meta	
Componente. Inversiones para la modernización del transporte urbano							
(i) Modernización e integración del transporte público colectivo							
<u>Productos</u>							
- construcción de corredores troncales con carriles de uso exclusivo o preferencial para autobuses	0	n.d	16,6	26,13	37,9	37,9 Km	
- adecuación de vías locales	0	n.d	12,5	22,5	32,5	42,5 Km	
- adecuación de terminales de integración	0	n.d	n.d	10	12	14 unid.	
- construcción de terminales de integración	0	3	9	15	17	17 unid.	
<u>Resultados finales</u>							
Velocidad comercial media del corredor troncal (eje este-oeste) entre el Terminal de <i>Taguatinga</i> y la estación <i>Rodoviária</i>	25,23	n.d	n.d	n.d	30,95	30,95 km/h	
(ii) Mejorar la circulación y condiciones de seguridad del transporte motorizado y no-motorizado							
<u>Productos</u>							
- construcción de ciclovías	0	n.d	15	55	70	70 Km	
- intervenciones en puntos críticos	0	n.d	15	n.d	n.d	15 puntos	
- intervenciones para la seguridad de peatones	0	n.d	100%	n.d	n.d	100 %	
<u>Resultados finales</u>							
- Reducción del número de accidentes en las vías objetos de la intervención del Programa	850	n.d	n.d	n.d	n.d	765	Por cada 10.000 vehículos registrados en el DF Calculo para las vías <i>Hélio Prates</i> , Comercial, <i>Samdu</i> , Central, EPTG, EPIG y ESPM. Línea Base 2006
- Reducción del número de accidentes con víctimas, en los puntos críticos (17) objetivo de intervención del Programa	179	n.d	n.d	n.d	n.d	107	Por cada 10.000 vehículos registrados en el DF Línea Base 2004

	Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5 / Meta	
- Reducción del número de accidentes que involucren peatones en las vías y puntos críticos objetivo de intervención del Programa	136	n.d	n.d	n.d	n.d	109	Línea Base 2006
- Reducción de los accidentes de ciclistas por colisión con vehículos, en las vías y obras objetivo de intervención del Programa	1.066	n.d	n.d	n.d	n.d	1.013	Línea Base 2005
(iii) Centro de Control Operativo y Sistema de Semáforos							
<u>Productos</u>							
- Centro de control operacional de tránsito en funcionamiento	0	n.d	20%	45%	80%	100%	Porcentaje del número de intersecciones intervenidas, del total de intersecciones incluidas dentro del Programa
(iv) Sistema de Gestión y Operación del Transporte Público							
<u>Productos</u>							
- Equipos de cómputo, bases de datos y software especializados adquiridos y en funcionamiento	0	40%	80%	100%	n.d	100%	Porcentaje del número de equipos adquiridos y en funcionamiento
Componente. Fortalecimiento Institucional							
<u>Productos</u>							
- Decreto de reglamentación de la Ley del nuevo Sistema de Transporte Público Colectivo	0	100%	n.d	n.d	n.d	100 %	
- Decreto de reglamentación de la Cámara de Compensación de Recetas y Créditos	0	n.d	100%	n.d	n.d	100%	
- Implantación de la Cámara de Compensación de ingresos y Créditos	0	n.d	n.d	100%	n.d	100 %	
- Implantación del Sistema de Pago Electrónico	0	n.d	100%	n.d	n.d	100%	
-Elaboración del Plan de Sistema de Información al Usuario	0	n.d	n.d	100%	n.d	100%	
-Implantación del Plan de Sistema de Información al Usuario	0	n.d	n.d	n.d	100%	100%	

	Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5 / Meta	
- Funcionarios de la ST y del DFTrans entrenados	0	n.d	30%	50%	n.d	50%	
-Elaboración del Plan de Gestión de Transporte de Productos Peligrosos	0	n.d	n.d	50%	100%	100%	
- Implantación de estaciones de monitoreo de la calidad del aire instalados	0	n.d	n.d	n.d	100%	100%	
- Implantación del laboratorio de análisis de la cualidad del aire	0	n.d	n.d	n.d	100%	100%	
<u>Resultados finales</u>							
- Operación adecuada del sistema de transporte colectivo integrado en el eje Este-Oeste, según los parámetros establecidos en este Marco de Resultados	0	n.d	85%	n.d	95%	95%	

PLAN DE ADQUISICIONES BR-L1018								
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO DEL DISTRITO FEDERAL								
Descripción	Costo Es- timado (US\$)	Método de Ad- quisición	Revisión	Fuente de Fi- nanciamiento y Porcentaje		Precalifica- ción (Si/No)	Fechas Esti- madas	Situación
				BID %	Local %		Publicación de Aviso Específi- co de Licita- ción	
1. BIENES								
1. Equipamiento para el Centro de Control Operativo (CCO)	2.000.000	LPI	ex-ante	41,7%	58,80 %	No	Julio 2009	Pendiente
2. Equipamiento para el Sistema de Semáforos Inteli- gentes	2.285.000	LPI	ex-ante	41,70 %	58,30 %	No	Julio 2009	Pendiente
3. Equipamiento para el Sistema de Gestión de Trans- porte Público	5.120.000	LPI	ex-ante	70%	30%	No	Marzo 2008	Pendiente
2. OBRAS								
1. Obras de adecuación vial (Av. Hélio Prates, Av. Comercial y Av. <i>Samdu</i>)	34.000.000	LPI	ex-ante	65.4%	34.6%	No	Marzo 2008	Pendiente
2. Obras de adecuación Vial (EPTG)	55.000.000	LPI	ex-ante	65.4%	34.6%	No	Marzo 2008	Pendiente
3. Obras de viaductos y pasarelas (EPTG)	23.000.000	LPI	ex-ante	65.4%	34.6%	No	Marzo 2008	Pendiente
4. Adecuación vial Central/Estadio	10.000.00	LPI	ex-nte	65.4	34.6	No	Septiembre 2008	Pendiente
5. Obras de adecuación vial, viaductos y pasarelas (ESPM)	10.000.000	LPI	ex-ante	65.4% %	34.6%	No	Febrero 2009	Pendiente
6. Obras de adecuación vial, viaductos y pasarelas (EPIC)	12.600.000	LPI	ex-ante	65.4% %	34.6%	No	Agosto 2009	Pendiente
7. Obras de construcción y/o reforma de terminales de integración de autobús	25.400.000	LPI	ex-ante	70%	30%	No	Enero 2008	Pendiente
8. Obras de construcción y/o reforma de terminales de integración con el Metro	15.700.000	LPI	ex-ante	70%	30%	No	Septiembre 2008	Pendiente

LPI: Licitação Pública Internacional; **LIL:** Licitação Internacional Limitada; **LPN:** Licitação Pública Nacional; **CP:** Comparação de Preços; **CD:** Contratação Direta; **AD:** Administração Direta; **CAE:** Contratações através de Agências Especializadas; **AC:** Agências de Contratações; **AI:** Agências de Inspeção; **CEIF:** Contratações em Empréstimos a Intermediários Financeiros; **CPO/COT/CPOT:** Construção-propriedade-operação/ Construção-operação- transferência/ Construção-propriedade-operação-transferência (do inglês BOO/BOT/BOOT); **CBD:** Contratação Baseada no Desempenho; **CEGB:** Contratações com Empréstimos Garantidos pelo Banco; **PSC:** Participação da Comunidade nas Contratações; **SBQC:** Seleção Baseada na Qualidade e Custo; **SBQ:** Seleção Baseada na Qualidade; **SBOF:** Seleção Baseada em Orçamento Fixo; **SBMC:** Seleção Baseada no Menor Custo; **SQC:** Seleção Baseada nas Qualificações dos Consultores; **SD:** Seleção Direta.

Descripción	Costo Estimado (US\$)	Método de Adquisición	Revisión	Fuente de Financiamiento y Porcentaje		Precalificación (Si/No)	Fechas Estimadas	Situación
				BID %	Local %			
9. Mejoría de vías locales	4.270.000	LPN	ex-ante	70%	30%	No	Julio 2008	Pendiente
10. Abrigos y terminales de transferencia	6.050.000	LPN	ex-ante	70%	30%	No	Agosto 2008	Pendiente
11. Ciclovías	4.500.000	LPN	ex-ante	50%	50%	No	Marzo 2008	Pendiente
12. Seguridad de Peatones en el Eixo Rodoviário	10.350.00	LPI	ex-ante	50%	50%	No	Julio 2008	Pendiente
13. Pasarelas para peatones y ciclistas	2.500.000	LPN	ex-ante	50%	50%	No	Abril 2008	Pendiente
14. Tratamiento de puntos críticos.	3.750.000	LPN	ex-ante	50%	50%	No	Abril 2008	Pendiente
3. SERVICIOS DE CONSULTORÍA								
1. Empresa consultora de apoyo al gerenciamiento del Programa	8.000.000	SBQC	ex-ante	90%	10%	No	Enero 2008	Pendiente
2. Proyectos de ingeniería y proyectos complementarios para la ESPM, la EPIG, y la Central	4.600.000	SBQC	ex-ante	50%	50%	No	Enero 2008	Pendiente
3. Supervisión de obras – cerca de cuatro lotes para atender a todas las obras del Programa	5.460.000	SBQC	ex-ante	90%	10%	No	Enero 2008	Pendiente
4. Estudios de demanda, Micro-simulaciones e Análisis de Capacidad	1.300.000	SBQC	ex-ante	90%	10%	No	Marzo 2008	Pendiente
5. Auditoria financiera independiente del Programa	280.000	SBMC	ex-ante	90%	10%	No	Julio 2008	Pendiente
6. Auditorias ambientales semestrales del Programa	60.000	SBQC	ex-ante	0%	100%	No	Octubre 2008	Pendiente
IV. 7. COMUNICACIÓN SOCIAL	1.000.000	SBQC	ex-ante	0%	100%	No	Marzo 2008	Pendiente
8. Sistema de Gerenciamiento de la Información del Transporte Público	1.000.000	SBQC	ex-ante	90%	10%	No	Junio 2008	Pendiente
9. Fortalecimiento de la gestión de transporte	4.870.000	SBQC	ex-ante	90%	10%	No	Abril 2008	Pendiente

LPI: Licitação Pública Internacional; **LIL:** Licitação Internacional Limitada; **LPN:** Licitação Pública Nacional; **CP:** Comparação de Preços; **CD:** Contratação Direta; **AD:** Administração Direta; **CAE:** Contratações através de Agências Especializadas; **AC:** Agências de Contratações; **AI:** Agências de Inspeção; **CEIF:** Contratações em Empréstimos a Intermediários Financeiros; **CPO/COT/CPOT:** Construção-propriedade-operação/ Construção-operação- transferência/ Construção-propriedade-operação-transferência (do inglês BOO/BOT/BOOT); **CBD:** Contratação Baseada no Desempenho; **CEGB:** Contratações com Empréstimos Garantidos pelo Banco; **PSC:** Participação da Comunidade nas Contratações; **SBQC:** Seleção Baseada na Qualidade e Custo; **SBQ:** Seleção Baseada na Qualidade; **SBOF:** Seleção Baseada em Orçamento Fixo; **SBMC:** Seleção Baseada no Menor Custo; **SQC:** Seleção Baseada nas Qualificações dos Consultores; **SD:** Seleção Direta.

10. Estudios de fortalecimiento ambiental y educación socioambiental	950.000	SBQC	ex-ante	90%	10%	No	Abril 2009	Pendiente
11. Organización y ejecución del Seminario Internacional de Urbanismo	100.000	SBQC	ex-ante	90%	10%	No	Febrero 2008	Pendiente

Las obras de la intersección de la EPTG/EPVP (viaducto y movimiento de tierra) ya fueron licitadas, de acuerdo a la cláusula 3.03 del Contrato de Préstamo podrán ser reconocidas para reembolso hasta el valor de US\$10.000.000

Los estudios y diseños para la preparación del Programa y las obras de las terminales *São Sebastião*, *Riacho Fundo 1* y *Brazlândia* que están en proceso de licitación, conforme la cláusula 4.03 del Contrato de Préstamo podrán ser reconocidas como costos a debito de la contrapartida local, con valor equivalente a US\$6.000.000

LPI: Licitação Pública Internacional; **LIL:** Licitação Internacional Limitada; **LPN:** Licitação Pública Nacional; **CP:** Comparação de Preços; **CD:** Contratação Direta; **AD:** Administração Direta; **CAE:** Contratações através de Agências Especializadas; **AC:** Agências de Contratações; **AI:** Agências de Inspeção; **CEIF:** Contratações em Empréstimos a Intermediários Financeiros; **CPO/COT/CPOT:** Construção-propriedade-operação/ Construção-operação- transferência/ Construção-propriedade-operação-transferência (do inglês BOO/BOT/BOOT); **CBD:** Contratação Baseada no Desempenho; **CEGB:** Contratações com Empréstimos Garantidos pelo Banco; **PSC:** Participação da Comunidade nas Contratações; **SBQC:** Seleção Baseada na Qualidade e Custo; **SBQ:** Seleção Baseada na Qualidade; **SBOF:** Seleção Baseada em Orçamento Fixo; **SBMC:** Seleção Baseada no Menor Custo; **SQC:** Seleção Baseada nas Qualificações dos Consultores; **SD:** Seleção Direta.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/07

Brasil. Préstamo ____/OC-BR al Distrito Federal
Programa de Transporte Urbano del Distrito Federal

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con el Distrito Federal, como Prestatario, y con la República Federativa de Brasil, como Garante, con el fin de otorgarle al primero un financiamiento para una operación destinado a cooperar en la ejecución de un programa de transporte urbano del Distrito Federal. Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$176.775.000, que formen parte de los recursos de la Facilidad Unimonetaria del Capital Ordinario del Banco, y estará sujeto a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen del Programa de la Propuesta de Préstamo.