

PERFIL DE COOPERACIÓN TÉCNICA

BRASIL

APOYO A LA ESTRUCTURACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PARA LA CIUDAD DE RÍO DE JANEIRO (BR-T1167)

I. INFORMACIÓN GENERAL

País:	Brasil		
Nombre del Proyecto:	Apoyo a la Estructuración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible para la Ciudad de Río de Janeiro		
Número del Proyecto:	BR-T1167		
Equipo de Proyecto:	Vera Lucia Vicentini (Jefe de Equipo) (INE/TSP); Rodolfo Huici (INE/TSP); Maria Cordeiro (INE/TSP); Natalia Sanz (INE/TSP); Dalve Soria (INE/TSP); Caterina Vecco (INE/TSP); Pablo Guerrero (INE/TSP); Maria Netto (INE/ECC); Francisco Arango (INE/ECC) y Andrés Consuegra (LEG/SGO).		
Beneficiario:	Município de Rio de Janeiro		
Agencia Ejecutora:	Secretaria Municipal de Transportes (SMTR)		
Plan de Financiamiento:	ORC-SCI:	US\$	1.000.000
	Local:	US\$	200.000
	Total:	US\$	1.200.000
Responsabilidad Técnica:	Município de Rio de Janeiro		
Incluida dentro del Programa de Cooperaciones Técnicas aprobada por el Directorio:	No		

II. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

- 2.1 La ciudad de Río de Janeiro fue seleccionada por la FIFA y el Comité Olímpico como una de las sedes de la Copa Mundial de Fútbol 2014 y sede principal de los Juegos Olímpicos en 2016. Estos eventos no sólo ofrecen oportunidades para la reducción de la huella de carbono asociada a eventos de esta índole, así como el potencial para afectar de una forma significativa la huella de carbono relacionada con el desarrollo socioeconómico de la región hacia el futuro.
- 2.2 En este sentido cuenta positivamente para la ciudad tener una “*Política Municipal de Mudanças Climáticas Rio Sustentável*” que establece metas para la reducción de emisión de gases de efecto invernadero en 8% hasta 2012, en 16% hasta 2016 y en 20% hasta 2020. Esta iniciativa cuenta con el apoyo de la Universidad

Federal del Rio de Janeiro por intermedio del COPPE (*Coordenação dos Programas de Pós-Graduação em Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro*) para el levantamiento de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).

- 2.3 Río de Janeiro tiene vasta experiencia en la organización de eventos deportivos internacionales de gran escala, como los Juegos Panamericanos 2007, considerados como una de las mejores versiones de este evento. Sin embargo, las mejoras realizadas para dichos juegos no incorporaron la infraestructura urbana, ni brindaron beneficios reales a la población en cuanto a condiciones de movilidad y calidad socio ambiental. Esto ocurrió, por un lado, por la falta de recursos específicos, y por otro, por falta de un plan estructurador de acciones sistemáticas enfocadas a temas de circulación urbana. De esta forma, como sede de la Copa 2014, Río de Janeiro tendrá como gran desafío la mejora de la movilidad urbana a través de inversiones en infraestructura para la accesibilidad en áreas de expansión urbana.
- 2.4 Las exigencias de la FIFA en relación a los sistemas de transporte coinciden con algunas de las acciones iniciadas por el Gobierno de Río, como las obras del Arco Metropolitano, con una longitud de 145km, la cual integra los ejes viales; la Via Light, que conectará los suburbios de Río con la región metropolitana de Nova Iguaçu; los corredores expreso de ómnibus; y la expansión y modernización del metro. Todas las acciones propuestas por Río de Janeiro para las Olimpiadas de 2016 se relacionan con las de la Copa 2014. Es por esto que se espera que la ciudad de Río de Janeiro aproveche estas oportunidades para que se realicen mejoras reales, de carácter permanente, en áreas como la circulación urbana sustentable, con vistas a una mejora en la calidad de vida de los ciudadanos. La promoción de medidas de reducción de emisiones de GEI por parte del parque vehicular son una parte integral de este esfuerzo.
- 2.5 El 12 de enero de 2010, el gobierno nacional de Brasil presentó el Plan de Aceleración de Crecimiento (PAC) – Movilidad Urbana para la Copa 2014, que prevé asistencia financiera para las 12 ciudades donde se realizarán los partidos. Para Rio de Janeiro, el PAC Movilidad Urbana Copa 2014 prevé una financiación de R\$1.190 millones (cerca de US\$660 millones) para la implementación de un corredor segregado de buses (BRT T-5), correspondiendo a 74% del valor total del mismo (US\$900 millones). El Corredor BRT-T5 fue priorizado por el *Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro* (PDTU).
- 2.6 Esta cooperación técnica se presenta bajo la Iniciativa de Energía Sustentable y Cambio Climático (SECCI) del BID, la cual fue aprobada por la Junta Ejecutiva del Banco en marzo del 2007 (documento GN-2435) ya que apunta hacia el aumento de la capacidad de autoridades en la región LAC para emprender programas orientados a la mitigación del cambio climático en el ámbito del transporte urbano, bajo los objetivos generales de la estrategia REST (*Regional Environmentally Sustainable Transport*) del SECCI.

III. OBJETIVOS Y COMPONENTES DEL PROGRAMA

A. Objetivos

- 3.1 El objetivo de esta CT es el de apoyar a la ciudad de Rio de Janeiro en la estructuración de un Plan de Movilidad Urbana Sustentable (PMUS), en conformidad con los principios básicos de la estrategia REST. El PMUS deberá tener como objetivos específicos:
- (i) Proponer políticas, medidas de regulación, incentivos e inversión relacionadas al sistema vial y de transporte terrestre de la ciudad – pasajeros y carga - que posibiliten reducir las emisiones de GEI del sector transporte y que estén alineadas a las prioridades de desarrollo urbano, socioeconómico y de gestión ambiental de la ciudad.
 - (ii) Estimar el potencial de reducción de GEI para los diferentes escenarios de implementación de las políticas, medidas y proyectos de movilidad sustentable considerando la priorización para el corto, mediano y largo plazo; proponer los sistemas de medición, reporte y verificación (MRV) de un escenario de línea de base y de los escenarios de mitigación de GEI proyectados; e identificar potencial de financiamiento por venta de créditos de carbono u otros mecanismos financieros relacionados al cambio climático.
 - (iii) Revisar los proyectos de transporte propuestos para el PAC-Copa 2014, en especial el BRT-T5 bajo los resultados del PMUS para identificar las necesidades de complementación e integración con los otros modos de transporte (TNM), compatibilización con el uso del suelo del entorno y mejoría del espacio urbano, entre otros.
 - (iv) Proponer medidas de fortalecimiento institucional, de regulación sectorial y de entrenamiento para establecer una adecuada y sostenible gestión de la movilidad urbana y del monitoreo de las emisiones de GEI del sector.

B. Componentes

- 3.2 **Componente I. Desarrollo de una visión común para la movilidad urbana sostenible de la ciudad de Río de Janeiro.** Este componente incluirá el establecimiento de un foro común para la discusión y construcción conjunta, con las principales autoridades municipales (responsables de medio ambiente, transporte, hacienda, etc.), representantes de la sociedad civil y del sector privado, y otros actores clave, de los principales conceptos, principios, directrices y temas que deberían ser incluidos en el plan de movilidad urbana sostenible de la ciudad, considerando el transporte de pasajeros y de carga. Las discusiones deberán incluir los correspondientes acuerdos sobre metas de reducción de emisión de GEI y sus consecuencias en la definición y priorización de medidas e inversiones en el sector. Como resultado se obtendrá el diseño general preliminar del sistema de movilidad urbana, construido de forma participativa y por medio de realización de talleres temáticos, como: parqueo, bicicletas, peatonalización, carga y descarga urbana, protección y calidad ambiental, el impacto del sector de transporte en las

emisiones de GEI, entre otros. En base a los resultados de este componente se detallarán los Términos de Referencia (TdR) del Plan a que se refiere el próximo componente.

3.3 **Componente II. Desarrollo del Plan de Movilidad Urbana Sustentable (PMUS),** incluyendo, entre otros, las siguientes actividades:

- (i) Revisión de los estudios y datos existentes relacionados con transporte (encuesta Origen/Destino, de demanda, etc.), movilidad urbana, inventarios de GEI, estudios de opciones mitigación al cambio climático del sector, uso del suelo, etc.;
- (ii) Actualización de los datos e informaciones existentes relacionados al transporte para el desarrollo del plan a través de la recolección de datos de campo; se deberán incluir los datos de transporte relacionados a emisiones de GEI.
- (iii) Revisión de los aspectos legales, institucionales y financieros relacionados al sector incluyendo la capacidad institucional y financiera (inversión, operación y mantenimiento) de la municipalidad, el marco regulatorio actual, las condiciones del sector privado involucrado, etc.
- (iv) Elaboración de un escenario de línea de base considerando la demanda anticipada y las estrategias para direccionamiento de la misma por modo de transporte incluyendo el NMT, incluyendo análisis de cotes y investimentos e inversiones necesarios para este escenario.
- (v) Propuestas para los sistemas de movilidad urbana sostenible para diversos escenarios a lo largo del tiempo y considerando la implementación de políticas, mecanismos e incentivos económicos e financieros, reglamentación, proyectos de inversiones en el sector transporte de la ciudad de Rio de Janeiro (considerar incluso las alternativas más o menos estrictas de reducción de emisiones de GEI) etc.; estimativas preliminares de costo (capital, operacionales, y mantenimiento) y tipos de inversiones y financiamiento por escenario (financiamiento público, privado, internacional, climático). Para la construcción de los escenarios se deberá incluir el análisis de los efectos cumulativos y/o sinérgicos en términos de atendimento de la demanda y del potencial de reducción de las emisiones de GEI para diferentes alternativas de implementación secuencial o conjunta de los proyectos en el tiempo. En las propuestas de los sistemas de circulación deberán ser incluidas recomendaciones de los principios generales de seguridad a ser cumplidos por los sistemas de circulación de personas para el acceso a transporte público masivo y de circulación de personas a pie y por bicicleta.
- (vi) Revisión de los estudios que están siendo desarrollados para el BR-T5 e identificación de temas y estudios complementarios requeridos para potencializar sus beneficios en términos del nuevo marco de movilidad urbana sostenible y de mitigación de GEI.

- (vii) Elaboración de propuestas de implementación, seguimiento y monitoreo incluyendo: (a) cronograma financiero y fuentes de recursos incluyendo presupuestales, opciones de financiamiento privado, internacionales y relacionadas a la mitigación de cambio climático; (b) propuestas de organización y fortalecimiento institucional; (c) mecanismos de adecuación del marco legal y regulatorio para promover la movilidad urbana sostenible de la ciudad.etc. y (d) sistema de seguimiento y monitoreo de los impactos del PMUS.

3.4 Componente III. Estimativas de Reducción de emisión de GEI. Este componente comprenderá:

- (i) Revisión de datos existentes relacionados a fuentes de emisión de GEI del sector de transporte urbano y definición de datos complementarios que deberán ser recolectados (ver 3.3.b).
- (ii) Definición de metodología para estimativa de emisiones para el sector considerando diferentes escenarios de emisión de GEI y las medidas de mitigación decurrentes de las propuestas de movilidad urbana para el atendimento de la demanda (3.3.d.; 3.3.e).
- (iii) Construcción de escenario de línea de base y de los escenarios de mitigación referentes a la movilidad urbana sostenible (ver 3.3.e) para estimar el potencial de reducción de GEI correspondientes y necesidades adicionales de costes, inversiones y financiamiento.
- (iv) Propuesta de sistema de monitoreo, reporte y verificación de dichas reducciones.
- (v) Análisis y propuesta de diferentes opciones de financiamiento relacionados a la mitigación del cambio climático para apoyar la estructuración del financiamiento global del plan.
- (vi) Elaboración de propuestas de mecanismos institucionales, financieros y reglamentarios para la realización.

IV. PLAZOS, COSTO Y FINANCIAMIENTO

- 4.1 El monto total de esta cooperación técnica es US\$1.2 millones, de los cuales US\$1 millón son fondos no reembolsables del Capital Ordinario de la iniciativa SECCI (ORC-SCI) del Banco. Los restantes US\$200 mil provendrán de la contraparte local en forma de personal, transporte, equipos, eventos y la infraestructura física necesaria para el desarrollo del proyecto. El plazo de ejecución de la cooperación será de doce (12) meses y el período de desembolso de dieciséis (16) meses. El cuadro a continuación indica las fuentes de financiación por componente.

Componente	BID (USD)	Contrapartida Local (USD)	Total (USD)
Componente I.	160.000	50.000	210000
Componente II.	620.000	100.000	720.000
Componente III.	160.000	50.000	210.000
Supervisión y evaluación	52.500	-	52.500
Auditoria	7.500	-	7.500
Total	1.000.000	200.000	1.200.000

V. EJECUCIÓN Y SUPERVISIÓN

- 5.1 El beneficiario de la CT será el Municipio de Río de Janeiro y el organismo ejecutor será la Secretaria Municipal de Transportes de Río de Janeiro (SMTR).
- 5.2 La agencia ejecutora SMTR- será responsable de la ejecución de los contratos y la administración de los fondos de apoyo con esta cooperación en el marco de políticas del Banco y los procedimientos, a saber, "Políticas para la adquisición de obras y bienes financiados por el BID" (GN-2349-7) y "Políticas para la selección y contratación de consultores financiados por el BID" (GN-2350-7).
- 5.3 La supervisión técnica de la ejecución y de los productos y derivados de esta CT la realizará por la SMTR en coordinación con el equipo de proyecto de INE del Banco. Por solicitud del ejecutor, el Banco será responsable por la contratación de consultores que apoyarán las actividades de supervisión técnica.

VI. ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

- 6.1 La presente CT se orienta a la contratación de asistencias técnicas y estudios. Por tanto, no se espera que genere impactos ambientales o sociales negativos. Esta operación contribuye claramente a producir resultados positivos en el medio ambiente y por lo tanto la alineación con la política de salvaguardias del Banco (GN-2208-25). El equipo recomienda una clasificación de "C" para esta cooperación técnica.

VII. RECOMENDACIÓN



Néstor Roa
Jefe de División
División de Transporte, (INE/TSP)

MAY 18 2010

Fecha

Juan Pablo Bonilla
Jefe de Unidad
Unidad de Energía Sostenible y
Cambio Climático, (INE/ECC)

06/03/10

Fecha

VIII. APROBACIÓN

Federico Basaños
Gerente de Sector a.i.
Sector de Infraestructura y Medio
Ambiente, (INE/INE)

06/04/10

Fecha

BRASIL
APOYO A LA ESTRUCTURACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE
PARA LA CIUDAD DE RÍO DE JANEIRO
(BR-T1167)

Safeguard Policy Filter Report

Project Details	IDB Sector	Transportation-Road Programs
	Type of Operation	Other Lending or Financing Instrument (enter details in final report)
	Additional Operation Details	
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Vicentini, Vera Lucia (VERALUCIAV@iadb.org)
	Project Title	Support Urban Sustainable Mobility Plan of the city of Rio de Janeiro
	Project Number	BR-T1167
	Safeguard Specialist(s)	
	Assessment Date	2010-04-23
	Additional Comments	

Safeguard Policy Filter Results	Type of Operation	Technical Cooperation	
	Safeguard Policy Items Identified (Yes)	The Bank will make available to the public the relevant Project documents.	OP-102
	Potential Safeguard Policy	No potential issues identified	
	Recommended Action:	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PCD (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.	
	Additional Comments:		

Assessor Details	Name of person who completed screening:	
	Title:	
	Date:	2010-04-23

BRASIL
APOYO A LA ESTRUCTURACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE
PARA LA CIUDAD DE RÍO DE JANEIRO
(BR-T1167)

Safeguard Screening Form

Project Details	IDB Sector	Transportation-Road Programs
	Type of Operation	Other Lending or Financing Instrument (enter details in final report)
	Country	Brazil
	Project Status	
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Vicentini, Vera Lucia (VERALUCIAV@iadb.org)
	Project Title	Support Urban Sustainable Mobility Plan of the city of Rio de Janeiro
	Project Number	BR-T1167
	Safeguard Specialist(s)	
	Assessment Date	2010-04-23
	Additional Comments	

Project Classification Summary	Project Category: C	Override Rating:	Override Justification:
	Conditions/ Recommendations		Comments:
		<ul style="list-style-type: none"> · No environmental assessment studies or consultations are required for Category "C" operations. · Some Category "C" operations may require specific safeguard or monitoring requirements (Policy Directive B.3). Where relevant, these operations will establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.). · The Project Team must send the PP or PCD (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports. 	

Summary of Impacts/Risks and Potential Solutions	Identified Impacts/Risks	Potential Solutions
---	---------------------------------	----------------------------

Assessor Details	Name of person who completed screening:	
	Title:	
	Date:	2010-04-23