

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
NO AUTORIZADO PARA USO PUBLICO

BRASIL

APOYO A LA ESTRUCTURACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE RÍO DE JANEIRO

(BR-T1167)

PLAN DE OPERACIONES

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Vera Lucia Vicentini, (INE/TSP) Jefe de Equipo; Natalia Sanz, Nicolas Dei Castelli, Pablo Guerrero y Caterina Vecco (INE/TSP); Dalve Soria (TSP/CBR); Francisco Arango (INE/ECC) y Andrés Consuegra (LEG/SGO).

ÍNDICE

I.	RESUMEN EJECUTIVO	- 1 -
II.	ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN	- 2 -
III.	DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA	- 4 -
IV.	PRESUPUESTO	- 8 -
V.	EJECUCIÓN Y SUPERVISIÓN	- 8 -
VI.	SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	- 9 -
VII.	BENEFICIOS Y RIESGOS	- 10 -
VIII.	ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL	- 10 -

ANEXOS

ANEXO I Presupuesto Detallado

ANEXO II Plan de Adquisiciones

REFERENCIAS ELECTRÓNICAS	
Datos socioeconómicos básicos	http://www.iadb.org/res/
Proyectos en Brasil	http://www.iadb.org/countries/Home.cfm?language=English&id_country=BR&parid=1

SIGLAS Y ABREVIATURAS

BID o Banco	Banco Interamericano de Desarrollo
BRT	<i>Bus Rapid Transit</i>
CO ₂	Dióxido de Carbono
COPPE	Coordenação dos Programas de Pós-Graduação em Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro
CSC/CBR	Representación en Brasil del BID
CT	Cooperación Técnica
ESR	<i>Environmental and Social Review</i>
GEI	Gases de Efecto Invernadero
INE/TSP	División Transporte del BID
InfraFondo	Fondo para la Preparación de Proyectos de Infraestructura
LAC	Latinoamérica y el Caribe
MRV	Medición, Reporte y Verificación
MSC	Fondo Multidonante de SECCI
PAC	Plan de Aceleración de Crecimiento
PDTU	Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro
PIB	Producto Interno Bruto
REST	Regional Environmentally Sustainable Transport
SECCI	<i>Sustainable Energy and Climate Change Initiative</i>
SMTR	Secretaria Municipal de Transportes
TDR	Términos de Referencia
TNM	Transporte No Motorizado

PLAN DE OPERACIONES

BRASIL

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

I. RESUMEN EJECUTIVO

Beneficiario:	Municipio de Rio de Janeiro		
Equipo de Proyecto:	Vera Lucia Vicentini, (INE/TSP) Jefe de Equipo; Natalia Sanz, Nicolas Dei Castelli, Pablo Guerrero y Caterina Vecco (INE/TSP); Dalve Soria (TSP/CBR); Francisco Arango (INE/ECC); y Andrés Consuegra (LEG/SGO).		
Organismo Ejecutor:	Secretaría Municipal de Transportes (SMTR)		
Financiamiento:	Fondo para el programa especial del Banco sobre energía sostenible y cambio climático (Fondo SECCI BID)	US\$	1.000.000,00
	Local:	US\$	250.000,00
	Total:	US\$	1.250.000,00
Objetivos:	El objetivo general de la CT es 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 del Plan de Acción del Banco para la iniciativa REST (<i>Regional Environmentally Sustainable Transport</i>).		
Plazos:	Ejecución: 12 meses	Desembolso: 18 meses	
Condiciones contractuales especiales:	Será condición previa al primer desembolso de esta CT la designación por parte de la SMTR del Coordinador del Proyecto, la cual debe contar con la no objeción del Banco.		
Excepciones a las políticas del Banco:	Ninguna		
Revisión social y ambiental:	El ESR revisó el Plan de Operaciones (ESR 17-10, 26 de abril de 2010). 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” (¶8.1).		
Coordinación con otras instituciones oficiales de desarrollo:	N/A		

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 iniciativa “*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. Dicha iniciativa cuenta con el apoyo de la Universidad Federal del Río 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 estructurante de acciones sistemáticas enfocadas a temas de circulación urbana. De esta forma, como sede de la Copa 2014 y de las Olimpiadas en 2016, 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 Vía 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 sostenible, 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 Río 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, cuya estructuración cuenta con apoyo del Banco a través de una CT no reembolsable por US\$600.000, fue priorizado por el *Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro* (PDTU), desarrollado en 2003.

- 2.6 El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de la ciudad Rio de Janeiro, a ser financiado por la presente cooperación técnica (CT), tiene como objetivo principal desarrollar políticas y proponer proyectos y acciones que garanticen que el transporte de pasajeros y cargas en la ciudad ocurra de modo sostenible con bajo nivel de emisión de carbono, contribuyendo para mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad de Rio de Janeiro. Cabe mencionar que el PMUS profundizará el estudio de acciones vinculadas a aspectos institucionales, operacionales y tecnológicos, que fueran previstas como fundamentales para la implementación del PDTU pero no estudiadas durante el desarrollo del mismo. Asimismo, el PMUS complementará y actualizará el PDTU, con el estudio y recomendaciones relacionadas al transporte no motorizado, medidas de gestión de demanda (incluyendo las restricciones a la circulación de vehículos privados) y medidas para integración de la planificación de transporte y uso del suelo. Por último, el PMUS de Rio de Janeiro buscará desarrollar acciones integradas y complementarias al proyecto del BRT T-5, a ser financiado por el PAC Copa 2014, que puedan maximizar los beneficios de corto, medio y largo plazo de dicho proyecto, incluyendo el desarrollo de los sistemas de alimentación al BRT por peatones y bicicletas, propuestas de recuperación de espacios públicos y de integración urbana con el entorno; propuestas de zonificación del uso del suelo que favorezcan el ordenamiento territorial y la promoción de usos diversificados a lo largo del corredor de TPU; etc. Las lecciones aprendidas a partir del desarrollo de estas actividades podrían luego ser aplicadas en otras ciudades de la copa. Asimismo, la estrategia integrada de movilidad a ser financiada por la presente CT establecerá el marco de referencia para la sostenibilidad técnica, institucional y socioambiental de futuros proyectos de transporte urbano a ser promovidos por la Municipalidad de Rio de Janeiro (MRJ), contribuyendo a la dinamización económica y el mejoramiento de las condiciones de vida en la ciudad.
- 2.7 **Estrategia del Banco en el sector.** Las líneas de acción estratégicas que impulsa el Banco a través de la División Transporte (INE/TSP) son: (i) impulso a la productividad y competitividad económicas, tanto urbana como interurbana, mediante el desarrollo de la intermodalidad y la gestión logística; (ii) apoyo a proyectos que favorezcan la inclusión social de los sectores de bajos ingresos; (iii) mejora de la seguridad del sistema de transporte, particularmente la seguridad vial por el alto costo social que conlleva; y (iv) sostenibilidad socioambiental, para disminuir el impacto que el sector transporte crea sobre el medio ambiente y el calentamiento global. El PMUS atenderá a estos objetivos sectoriales pues contribuirá a la mejora de la competitividad urbana con la promoción de proyectos y acciones que permitirán reducir los tiempos de viaje y los costos de operación vehicular; con-

tribuirá a la inclusión social con la promoción de modos de transporte dirigidos principalmente a las clases de más bajos ingresos y a precios accesibles y promoverá la mejoría ambiental con el desarrollo de proyectos de transporte público masivo sostenibles y de bajo nivel de emisión de carbono. Asimismo, el Informe sobre el Noveno Aumento General de Recursos del Banco Interamericano de Desarrollo (AB-2764) establece como prioridades sectoriales, entre otras, las áreas de *Infraestructura Productiva y Medio Ambiente y Cambio Climático*. El PMUS contribuirá a estas áreas a través de la adopción de intervenciones en transporte sostenible que dinamizarán e incrementarán la competitividad de la ciudad de Rio de Janeiro, y mitigarán los impactos del sector sobre las condiciones climáticas.

- 2.8 **Estrategia del Banco en el país.** El Proyecto es consistente con la estrategia del Banco para Brasil, cuya actualización (documento GN-2570) fuera aprobada el 2 de junio de 2010. La estrategia define cuatro áreas de acción y la presente cooperación técnica (CT) atiende principalmente las siguientes: (i) Productividad e Infraestructura, priorizando la pequeña y mediana empresa (PYME) y el uso de modelos de asociación público-privado en las nuevas inversiones; (ii) Condiciones de Vida y Eficiencia en Ciudades, integrando acciones para la reducción de la pobreza en zonas urbanas a través de mejoras en la habitabilidad, eficiencia y calidad ambiental de las ciudades; y (iii) Modernización del Estado y Fortalecimiento de las Instituciones con énfasis en las áreas subnacionales de gobierno. El Proyecto es consistente con esta estrategia pues: (a) coadyuva al desarrollo de un sistema de transporte eficiente basado en una operación segura y ambientalmente sostenible, contribuyendo a la mejora de la calidad de vida en la ciudad; (b) la mayor movilidad de pasajeros y la reducción de los tiempos de viaje que repercutirá en una mejora de la productividad.
- 2.9 Asimismo, esta cooperación técnica (CT) se presenta bajo la Iniciativa de Energía Sostenible y Cambio Climático (SECCI) del BID, la cual fue aprobada por el Directorio Ejecutivo del Banco en marzo del 2007 (documento GN-2435), ya que apunta hacia el aumento de la capacidad de las autoridades de Latinoamérica y el Caribe (LAC) para emprender programas orientados a la mitigación del cambio climático en el ámbito del transporte urbano, siguiendo los lineamientos iniciativa REST (*Regional Environmentally Sustainable Transport*). Proyectos similares están siendo o serán desarrollados en otras ciudades de LAC (João Pessoa, Belo Horizonte, Buenos Aires, y Tegucigalpa).

III. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA

A. Objetivos

- 3.1 El objetivo general de la CT es apoyar a la ciudad de Rio de Janeiro en la estructuración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), en conformidad con los principios básicos del Plan de Acción del Banco para la iniciativa REST (*Regional Environmentally Sustainable Transport*). Los objetivos específicos son:

- (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 sostenible 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.
- 3.2 Al término de los estudios se espera contar con los siguientes productos como indicadores principales del cumplimiento de los objetivos de la CT:
- (i) Documento PMUS, incluyendo diagnóstico de los sistemas de movilidad, intervenciones propuestas y programa de implementación;
 - (iv) Línea de base, y metodología y cálculo del potencial de reducción de emisiones de GEI, con propuestas de sistemas de MRV y sus fuentes de financiación.

B. Componentes

- 3.3 **Componente I. Desarrollo de una visión común para la movilidad urbana sostenible de la ciudad de Rio 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 e incluyendo el transporte público y privado, el transporte motorizado (TM) y el no motorizado (TNM), las directrices de uso y ocupación del suelo, promoviendo el uso de vehículos de transporte público con bajo nivel de emisión de CO₂, (mejoras tecnológicas y de combustible de la flota) y buenas prácticas operativas; prácticas de gestión de demanda (*con-*

gestion pricing, limitaciones a la circulación de vehículos privados, comportamiento de los consumidores, precios de los combustibles y otros mecanismos), etc. 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.

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

- (a) 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.;
- (b) 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.
- (c) 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.
- (d) 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 costos e inversiones necesarios para este escenario.
- (e) 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 atención 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 pro-

puestas 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.

- (f) 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, incluyendo entre otros: apoyo a la zonificación y adecuadas medidas de uso del suelo que favorezcan el ordenamiento territorial y la promoción de usos diversificados a lo largo de los corredores de TPU; recuperación del espacio público y integración con el espacio urbano del entorno; análisis de la accesibilidad al futuro sistema de TPU en términos económico-sociales, físicos y temporales (estado de calles y aceras, bicicletarios, cruces, rotondas, zonas atendidas por el nuevo sistema, horarios de atención, áreas conectadas, etc.); propuestas de peatonalización de la zona del corredor y de las áreas de acceso a los mismos; estructuración de la red de alimentación al T-5 por transporte no-motorizado incluyendo las ciclovías y los equipamientos para guardar las bicicletas y/o sistema de alquiler; etc.
- (g) Elaboración de propuestas de implementación, seguimiento y monitoreo incluyendo: (i) cronograma financiero y fuentes de recursos incluyendo presupuestales, opciones de financiamiento privado, internacionales y relacionadas a la mitigación de cambio climático; (ii) propuestas de organización y fortalecimiento institucional; (iii) mecanismos de adecuación del marco legal y regulatorio para promover la movilidad urbana sostenible de la ciudad, etc.; y sistema de seguimiento y monitoreo de los impactos del PMUS.

3.5 **Componente III. Estimaciones de reducciones de emisiones 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 la atención 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.

3.6 **Supervisión técnica de estudios y Auditoría.** Comprenderá la contratación de consultores especializados para realizar: (i) la supervisión técnica de la ejecución

de los estudios a contratarse con los recursos de la CT, conforme descrito en los ítems 3.2 a 3.4 del presente documento; y (ii) la auditoría financiera de aplicación de los recursos al final del período de ejecución de la CT.

IV. PRESUPUESTO

- 4.1 El monto total de esta cooperación técnica es US\$1.250.000, de los cuales el Banco aportará US\$1.000.000 en fondos no reembolsables provenientes del Fondo para el programa especial del Banco sobre energía sostenible y cambio climático (Fondo SECCI BID). Los restantes US\$250 mil provendrán de la contraparte local en especie (personal, transporte, equipos, eventos y la infraestructura física necesaria para el desarrollo del proyecto).

	BID (USD)	Contrapartida local (USD)	TOTAL (USD)
Componente I	160.000	60.000	220.000
Componente II	620.000	130.000	750.000
Componente III	160.000	60.000	220.000
Supervisión Técnica	52.500	-	52.500
Auditoría	7.500	-	7.500
TOTAL	1.000.000	250.000	1.250.000

V. EJECUCIÓN Y SUPERVISIÓN

- 5.1 **Organismo Ejecutor.** El beneficiario de la CT será el Municipio de Río de Janeiro, que la ejecutará por intermedio de la Secretaria Municipal de Transportes de Río de Janeiro (SMTR), salvo la contratación de consultoría(s) especializada(s) para la supervisión técnica de la CT que será realizada por el Banco por solicitud de la SMTR. La SMTR, en coordinación con el equipo de proyecto, llevará a cabo la administración de la CT, siendo responsable de los registros contables y financieros de la CT y teniendo la responsabilidad última del archivo de la documentación de las transacciones efectuadas.
- 5.2 Será condición previa al primer desembolso de esta CT la designación por parte de la SMTR del Coordinador del Proyecto, la cual debe contar con la no objeción del Banco.
- 5.3 **Mecanismo de ejecución y administración del proyecto.** La SMTR será responsable por la contratación de los servicios de consultoría relacionados a la Estructuración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Rio de Janeiro – PMUS, que comprende los componentes (I) Desarrollo de una visión común para la movilidad urbana sostenible de la ciudad de Rio de Janeiro; (II) Desarrollo del Plan de Movilidad Urbana Sustentable (PMUS); y (III) Estimaciones de reducciones de emisiones de GEI,

presentados en los párrafos 3.2 a 3.4, y por la contratación de los servicios de auditoría financiera de la presente Cooperación Técnica. Las contrataciones deberán cumplir con las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (Documento GN-2350-7). La SMTR estará encargada de: (i) la publicación de la solicitud de expresiones de interés, (ii) la elaboración de listas cortas, (iii) el pedido de propuestas, (iv) la evaluación y selección de la firma consultora conforme lo establecido en la Solicitud de Propuestas, previa no objeción del Banco.

- 5.4 La SMTR será responsable de: (i) elaborar TdR y evaluar propuestas técnicas; (ii) supervisar estudios y proveer 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. La SMTR deberá presentar al Banco informes de avance semestrales, indicando los avances logrados en cada uno de los componentes y en el desempeño global de la CT.
- 5.5 El Banco, a través de la División de Transporte del Banco (INE/TSP) apoyará la supervisión de la ejecución de los estudios. A pedido de la SMTR, el Banco será responsable por la contratación, con recursos de esta CT, de los consultores individuales especializados que se encargarán de la supervisión técnica de la ejecución de los estudios a contratarse con los recursos de la CT, conforme descrito en ítem 5.1 del presente documento.
- 5.6 **Período de ejecución y estado de preparación.** El período de ejecución será de 12 (doce) meses y los desembolsos se realizarán en un período de 18 (dieciocho) meses. El proyecto se encuentra listo para ser implementado. El perfil de la presente CT fue declarado elegible por SECCI en el mes de abril de 2010.
- 5.7 **Adquisiciones de servicios.** Los procedimientos para la contratación de servicios a ser financiados por la CT se efectuarán siguiendo los procedimientos del Banco para estos efectos, de acuerdo a las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores financiados por el Banco (GN-2350-7 de julio de 2006 y actualizaciones).

VI. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

A. Seguimiento y responsabilidad técnica:

- 6.1 Responsabilidad técnica: Vera Lucia Vicentini (veraluciav@iadb.org, Telf. 202-623-1763, fax 202-623-1248) y Francisco Arango (farango@iadb.org, Telf. 202-623-2339) estarán a cargo del monitoreo y seguimiento de esta CT, en coordinación con la Representación en Brasil (CSC/CBR).

B. Informes de avance e informe final

- 6.2 Está prevista la presentación de informes trimestrales de supervisión técnica de los estudios referentes a los componentes I a III. Asimismo, los productos intermedios y final de dichos estudios, cuyos contenidos y plazos de entrega deberán ser definidos en los términos de referencia (TdR) de las referidas consultorías, deberán ser enviados al Banco para comentarios.
- 6.3 El informe final de auditoría financiera de los recursos de la CT deberá ser presentado al Banco hasta 3 (tres) meses después del último desembolso.

VII. BENEFICIOS Y RIESGOS

- 7.1 **Beneficios del programa e impacto en el desarrollo.** La CT apoyará el desarrollo de sistemas de transporte eficientes para la ciudad de Rio de Janeiro, que mejorarán la seguridad, la calidad de servicio y la sostenibilidad ambiental del transporte, mejorando las condiciones de vida e incrementando la competitividad económica de la ciudad. Asimismo, la CT proveerá estimaciones preliminares de emisiones de GEI del sector transporte que facilitarán el acceso de la ciudad a alternativas de financiación basadas en el mercado de carbono y otros mecanismos relacionados al cambio climático.
- 7.2 **Beneficiarios directos.** Los beneficiarios de esta CT serán el Municipio de Río de Janeiro, y la población de la ciudad de Rio de Janeiro pues contarán con un plan de movilidad para la ciudad que promoverá políticas y proyectos de transporte en sus diversas modalidades, garantizando que los movimientos de personas y cargas puedan ocurrir de modo sostenible y contribuyendo así para la competitividad urbana y el desarrollo económico y social de sus habitantes.
- 7.3 **Riesgos.** No se prevén inconvenientes en el desarrollo de la presente CT. El equipo de proyecto del BID estará directamente involucrado en la ejecución del proyecto y supervisará el trabajo desarrollado por los consultores. Los riesgos vinculados a la calidad de los productos serán superados a través de la continua supervisión técnica y evaluación por expertos. Además, podrían existir riesgos asociados a la posibilidad de falta de apoyo de las autoridades locales y a la dificultad de acceso a la información necesaria. Sin embargo, se espera contar con total apoyo de las autoridades municipales.

VIII. ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

- 8.1 La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la elaboración de estudios. Sin embargo, dichos estudios tomarán en consideración los beneficios previstos y los posibles impactos negativos asociados con la ejecución de obras previstas, lo que permitirá la oportuna formulación y dimensionamiento de las medidas mitigadoras requeridas. 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

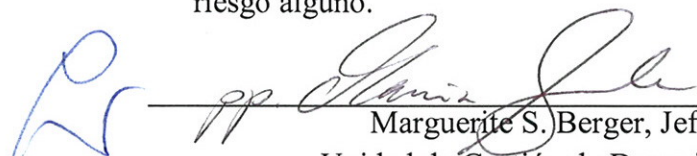
socioculturales, el ESR revisó el Perfil de Cooperación Técnica (ESR 17-10, 26 de abril de 2010) y, debido a la naturaleza y objetivos de la cooperación técnica y sus impactos y riesgos ambientales y socioculturales, confirmó la clasificación de esta operación en Categoría “C”.

APOYO A LA ESTRUCTURACION DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA
SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE RIO DE JANEIRO

BR-T1167

CERTIFICACIÓN

Por la presente certifico que esta cooperación técnica fue aprobada para financiamiento por el Fondo para Energía Sostenible y Cambio Climático (SCI) de conformidad con perfil aprobado por Federico Basañes, a.i. Gerente de INE/INE con fecha 4 de Junio de 2010. Igualmente, la Unidad de Gestión de Donaciones y Cofinanciamiento (VPC/GCM) certifica que la suma de US\$1.000.000,00 provenientes del Fondo SECCI-BID (SCI-ORC) están disponibles para el financiamiento del proyecto propuesto mediante el presente Plan de Operaciones. La reserva de recursos representada por esta certificación es válida por un periodo 7 (siete) meses calendarios contados a partir de la fecha de la firma de esta certificación. Si el proyecto no fuese aprobado por el BID dentro de ese plazo, los fondos reservados se considerarán libres 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 esta operación. 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.



Marguerite S. Berger, Jefe
Unidad de Gestión de Donaciones
Y Cofinanciamiento
VPC/GCM

10/5/2010

Fecha

APROBACIÓN



Alexandre Meira Rosa, Gerente
Sector de Infraestructura y Medio Ambiente
INE/INE

10/06/2010

Fecha

Presupuesto Detallado
(Valores en US\$)

TIPO DE GASTO	CANTIDAD		COSTO UNITARIO (US\$)	BID (US\$)	CONTRAPARTE LOCAL (US\$)	TOTAL (US\$)
	Nº MESES	Nº Consultores				
1. Desarrollo de una visión común para la movilidad urbana sostenible de la ciudad de Río de Janeiro						
Honorarios	3	6	6.500	117.000		117.000
Viajes y otros			Global	43.000		43.000
Logística			Global		60.000	60.000
Sub-Total:				160.000	60.000	220.000
2. Desarrollo del Plan de Movilidad Urbana Sustentable (PMUS)						
Honorarios	9	7	7.000	441.000		441.000
Viajes y otros			Global	179.000		179.000
Logística			Global		130.000	130.000
Sub-Total:				620.000	130.000	750.000
3. Estimaciones de reducciones de emisiones de GEI						
Honorarios	3	6	6.500	117.000		117.000
Viajes y otros			Global	43.000		43.000
Logística			Global		60.000	60.000
Sub-Total:				160.000	60.000	220.000
4. Supervisión y evaluación						
Honorarios	6	1	6.500	39.000		39.000
Viajes y otros			Global	13.500		13.500
Logística			Global			0
Sub-Total:				52.500		52.500
5. Auditoría						
Honorarios	1	1	6.500	6.500		6.500
Viajes y otros			Global	1.000		1.000
Logística			Global			0
Sub-Total:				7.500		7.500
TOTAL GENERAL				1.000.000	250.000	1.250.000

Plan de Adquisiciones

País:	Brasil
Ejecutor:	Secretaria Municipal de Transportes (SMTR) de Rio de Janeiro
Proyecto:	Apoyo a la Estructuración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) para la Ciudad de Río de Janeiro
Breve descripción de los objetivos y componentes del Proyecto:	El objetivo general de la CT es 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 del Plan de Acción del Banco para la iniciativa REST (<i>Regional Environmentally Sustainable Transport</i>). Los componentes de la CT incluyen: (I) Desarrollo de una visión común para la movilidad urbana sostenible de la ciudad de Rio de Janeiro; (II) Desarrollo del Plan de Movilidad Urbana Sustentable (PMUS); y (III) Estimaciones de reducciones de emisiones de GEI.
Fecha estima de aprobación del Proyecto:	Septiembre 2010
Fecha de firma de la Carta Convenio:	Octubre 2010
Fecha estimada para el último desembolso:	14 meses luego de la aprobación.
Dirección de la Oficina Ejecutora Responsable del Plan de Operaciones:	INE/TSP

N° de Ref.	Descripción del Contrato y Costo Estimado de la Adquisición	Método de Adquisición	Revisión (ex ante ó ex post)	Fuente de Financiamiento y Porcentaje		Precalificación (Sí/No)	Situación	Fecha estimada de Publicación de Aviso Esp. Licitación
				BID %	Local/ Otro %			
Servicio de Consultoría								
1	- Estudios de Estructuración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de la Ciudad de Rio de Janeiro: US\$940.000	SBC	Ex ante	100%	0%	No	Pendiente	Octubre/2010
2	- Auditoría Financiera: US\$7.500	SCC	Ex ante	100%	0%	No	Pendiente	Agosto/2011

Nota: SBCC: Selección Basada en Calidad; SCC: Selección Basada en la Calificación de los Consultores